

# KOILLISVÄYLÄ – ARKTINEN UNELMA

ALPO JUNTUNEN

Kirjoittaja on Venäjän turvallisuuspolitiikan professori (emeritus).

## TIIVISTELMÄ

Koillisväylä eli pohjoinen meritie Euroopasta Euraasian mantereen pohjoispuolitse Kaukoitään on ollut merenkulkijoiden haaveena 1500-luvulta alkaen. Vaikeat luonnolosuhteet ovat kuitenkin estäneet unelman toteutumisen. Venäjälle pohjoinen Jäämeri ja liikenne siellä ovat strategisia asioita.

Suomessa alettiin puhua 1990-luvulla ”pohjoisesta ulottuvuudesta”, joka konkretisoitui ”Suomen arktisessa strategiassa” 2013. Suomen ja Venäjän arktisilla strategioilla on merkittävä periaatteellinen ero. Suomen strategia tarkastelee kysymystä kaupallisesti ja kansainvälisen yhteistyön kannalta. Venäjän vastaava strategia on kansallinen ja kansainvälisyys nähdään pelkätään siten kuinka se voisi hyödyttää Venäjää.

## JOHDANTO

Monien eri tekijöiden tähden arktiset alueet ovat tulleet yleisen huomion kohteiksi 2000-luvulla. Suomessa puhutaan arktisesta ulottuvuudesta, josta toivotaan piristystä Pohjois-Suomen elinkeinoelämälle. Pohjoisena merenkulkumaana Suomella onkin valmiudet osallistua arktisen merenkulun kehittämiseen. Suomea lähellä olevalla Koillisväylällä tarkoitetaan pohjoispuolelta Euraasian mantereen ohitta-

## ABSTRACT

The Northern Sea Route from the Western Europe through the Arctic Ocean to the Far East has been a dream of seamen from the 16th century. The very difficult natural conditions have been the main barrier for to realization of those dreams. From the Russian point of view the Arctic Ocean and the arctic transport are strategic issues.

In Finland in the 1990s developed the idea of the ”northern dimension”, a particular version of which is the ”Arctic Strategy of Finland 2013”. Between Finnish and Russian Arctic strategies there is a fundamental difference. Finnish strategy focuses on the international side of the issue and involves the interaction with foreign policy. Russian strategy accepts national and also international participation as far as it serves her needs as a superpower.

vaa reittiä, joka alkaa Barentsin mereltä ja päätyy Beringin salmen läpi Tyynelle merelle. Reitin pituus on n. 5600 kilometriä. Koillisväylä lyhentää matkaa Euroopasta Tyynelle merelle n. 50 % verrattuna Suezin kanavan kautta Aasian kiertävään matkaan. Koillisväylän pahin ongelma on vaikeat luonnolosuhteet. Jäävaikeudet kasvavat siirryttäessä itään. Golf-virta lämmittää rannikkovesiä Karan merelle

saakka, mutta Jenisein suulta itään heinäkuun keskilämpö on +/-0°C ja tammi-kuussa -40/-50°C. Lisäksi laivaliikennettä vaikeuttavat ankarat tuulet. Toistaiseksi on vaikea arvioida ilmaston lämpenemisen konkreettisia seurauksia talvimerenkululle. Kansainvälistä liikennettä vaikeuttaa myös väylän kulku Venäjän aluevesillä ja talousvyöhykkeellä.

Pelastaako Koillisväylä Suomen laivanrakennusteollisuuden, riippuu monista seikoista. Suomalaiset hallitsevat tekniikan, mutta ratkaiseviin, strategisiin asioihin Suomi ei voi vaikuttaa. Koillisväylä on Venäjän käsissä.

## 1. HISTORIA

Varhaisimmat tiedot Koillisväylästä liittyvät viikinkien purjehtimiseen Vienanmeren itärannan Bjarmiaan. Pohjoisen meritien löytäminen kytkeytyy eurooppalaisten merenkulkijakansojen kilpailuun pääsystä Intiaan ja Kiinaan. Espanja ja Portugali eivät 1500-luvulla päästäneet kilpailijoita reiteilleen, ja siksi hollantilaiset ja englantilaiset yrittivät purjehtia Intiaan ja Kiinaan pohjoisen kautta. Tavoitteeseen ei päästy, sillä arktiset olosuhteet olivat läpipääsemättömiä aikakauden merenkulkijoille. Matkojen tuloksena avautui meriyhteys Venäjälle, ja Vienajoen suulle syntyi Arkangelin kaupunki, joka hallitsi Pohjois-Venäjän kauppaa 1700-luvulle saakka. Vasta Pietari Suuri avasi reitit

Itämerelle ja Mustalle merelle, ja Pietarin kaupungin perustamisen jälkeen Vienanmeren ja Arkangelin merkitys taantui.<sup>1</sup>

Vasta 1800-luvulla tapahtunut merenkulun uudenaikaistuminen loi mahdollisuuksia arktiselle merenkululle. Ensimmäisenä Euroopasta Koillisväylää pitkin Tyynellemerelle purjehti vuosina 1878–1879 höyrylaiva Vegalla suomalaisruotsalainen A. E. Nordenskiöld. Matkalla oli tieteelliset ja kaupalliset tarkoitukset. Jälkimmäiset eivät toteutuneet pitkään aikaan, sillä purjehduskausi Jäämerellä oli lyhyt, eikä Jäämeren rannikolla ollut satamia. Erityisen kiinnostuneita Koillisväylästä olivat venäläiset. Mantereisen Venäjän ongelma on purjehduskelpoisten jokien virtaus pohjoiseen, jossa on vaikeat luonnonolosuhteet ja lyhyt purjehduskausi. Laivanrakennustekniikan kehittyminen 1800-luvulla helpotti venäläisten ahdinkoa. Saksassa rakennettiin ensimmäiset jäätä murtavat alukset jo 1820-luvulla, mutta todella tehokkaat jäänsärkijät rakennettiin Venäjällä vasta 1890-luvulla Koillisväylää silmälläpitäen.<sup>2</sup>

Saksan keisarikunnan syntyminen muutti Itämeren geopolittisen tilanteen ja Venäjällä pelättiin Itämeren ja Mustanmeren reittien sulkeutuvan mahdollisen sodan tähden. Siksi katsottiin välttämättömäksi pohjoisen meritien kehittämisen – vain sieltä avautuvat vapaat väylät maailmalle. Venäjä alkoi aktiivisesti tutkia pohjoisia alueita tavoitteena imperiumin

1 G. Vernadsky, *A History of Russia. Volume V. The tsardom of Moscow 1547–1682, part I.* New Haven and London. Yale University Press 1969, s. 64–65

2 L. Miekkaavaara, *A.E. Nordenskiöld Jäämerellä. – Matka-arkku.* Suomalaisia tutkimusmatkailijoita. SKS. Helsinki 1989, s. 113–119.

strategiset edut pohjoisessa. Välttämättömänä pidettiin Jäämeren rannikon ja maan sisäosien yhteyksien vahvistamista rakentamalla rautateitä etelästä pohjoiseen ja kehittämällä jokiliikennettä. Tärkeimmässä oli Koillisväylän käyttöönotto. Sitä silmällä pitäen Pietarissa 1909 rakennettiin voimakkaat jäänsärkijät ”Taimyr” ja ”Vaitšeg”.

Maailmansodan puhkeaminen osoitti Venäjän pelot aiheellisiksi. Valtakunnan ainoa vapaa yhdysreitti läntisiin liittolaisiin kulki pohjoisen kautta. Nyt pohjoisesta merireitistä tuli elintärkeä, ja valtion johto kiihdytti pohjoista politiikkaansa. Vuosina 1914–1915 jäänsärkijät ”Taimyr” ja ”Vaitšeg” tekivät matkan Kaukoidästä Eurooppaan. Rautatie Murmansiin valmistui 1917.<sup>3</sup>

Samanaikaisesti sukellusveneiden kehitys muutti merisodan taktiikkaa. Maailmansodan aikana havaittiin Norjan rannikon edullisuus Atlantilla käytävälle sukellusvenesodalle. Skandinavian niemimaan vuonoinen rannikko on erinomainen sukellusveneiden tukikohta-alue. Pitkien vuonojen syvänteisiin piiloutuneita aluksia on vaikea paikantaa. Maailmansodan aikana Saksa, Iso-Britannia ja Venäjä alkoivat valmistautua sukellusvenetukikohtien rakentamiseen.<sup>4</sup>

Venäjän vallankumous ja maailmansodan päättyminen keskeyttivät valmistelut. Vallankumouksen puhjettua tärkeimmät

pohjoiset alueet jäivät länsiliittoutuneiden ja valkoisten venäläisten haltuun. Jälkimmäisiä johtava amiraali Aleksandr Koltšak oli perehtynyt Jäämeren oloihin. Huhtikuussa 1919 hän antoi määräyksen pohjoisen meritien komitean perustamisesta. Tätä toimenpidettä pidetään edelleen tärkeänä virstanpylväänä Venäjän pohjoisen merenkulun kehittämässä. Bolševikkien otettua koko Pohjois-Venäjän haltuunsa komitea sai jatkaa tehtävänsä, sillä Leninin johtama hallitus ymmärsi pohjoisen meritien merkityksen.<sup>5</sup>

Merenkulun kannalta Neuvostoliitto oli huonossa asemassa. Itämerellä se oli työnnetty Suomenlahden pohjukkaan, ja Suomen sekä Baltian maiden itsenäistyttyä se oli menettänyt tärkeimmät satamansa.

Korvatakseen menetyksensä Neuvostoliitto alkoi kehittää pohjoisia yhteyksiään. Järjestelmällinen tutkimus Koillisväylän kehittämiseksi aloitettiin vuonna 1929 arktisten alueiden tutkijan O. J. Schmidtin johdolla. Tutkimusten perusteella alkoi satamien ja tukikohtien suunnittelu pohjoiselle rannikolle. Taroituksena oli ensisijaisesti pohjoisten alueiden liikenne- ja kuljetusongelmien ratkaisu Koillisväylän avulla eikä läntisten yhteyksien parantaminen. Vuonna 1935 saapuivat Koillisväylän kautta ensimmäiset rahtialukset Leningradista Vladivostokiin. Pohjoisen meritien hyödyntämisen

3 A. Juntunen, Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan. Helsinki 1997, s. 24–72.

4 L.G. Beskrovnyi, Armija i flot Rossii v natsale XXv. Moskva 1989, s. 165–167, 184–187.

5 R.H. Ullman, Anglo-soviet relations, 1917–1921. Britain and the Russian Civil War. November 1918-February 1920. Princeton, New Jersey 1968, 179–203.

vaikein ongelma olivat huonot yhteydet sisämaahan. Satamat reitin molemmis- sa päässä eivät juuri hyödyttäneet laajaa valtakuntaa. Ongelman ratkaisemiseksi laadittiin suurisuuntaisia liikennesuunnitelmia, joiden toteuttaminen vaati aikaa, pääomia ja työvoimaa. Stalinin johtama kommunistipuolue piti pohjoisten alueiden kehittämistä ja varsinkin Koillisväylän hyödyntämistä elintärkeänä Neuvostoliiton kehitykselle.<sup>6</sup> Satamien, kanavien ja rautateiden rakentamisessa turvauduttiin häikäilemättömään työvoiman riistoon. Historiaan on jäänyt pakkotyöläisten Neuvosto-Karjalaan rakentama ns. Stalinin kanava, joka yhdisti Itämeren ja Vietnanmeren. Muurmanskin rata uusittiin ja yhdistettiin idempänä kulkevaan Arkan- gelin rataan. Pohjoisia satamia uudistettiin 1930-luvulla ja samalla alettiin luoda iskukykyistä pohjoista laivastoa.<sup>7</sup>

Rakennustyöt olivat pahasti kesken toisen maailman puhjettua. Välittömästi elokuussa 1939 solmitun Molotov - von Ribbentrop - sopimuksen jälkeen Saksan laivaston edustajat alkoivat neuvotella neuvostoliittolaisten kollegojensa kanssa sukellusvenetukikohtien rakentamisesta Kuolan niemimaan rannikolle. Ammattimiehet pääsivätkin sopimukseen, mutta sen merkitys väheni Saksan miehitettyä Norjan keväällä 1940. Lopullisesti sopi-

mus raukesi Hitlerin aloitettua kesäkuussa 1941 hyökkäyksen Neuvostoliittoon.<sup>8</sup>

Sodan aikana merireitti oli Neuvostoliiton ja sen läntisten liittolaisten tärkein yhdysside, mutta se palveli myös Neuvostoliiton sisäisiä kuljetuksia. Ensimmäinen viiden laivan saattue Englannista Arkan- geliin tuli 31.8.1941. Sittemmin liittoutuneet järjestivät kuljetukset siten, että saattueet koottiin Islantiin. Sieltä lähteneet kuljetukset jaettiin kahteen operatiiviseen jaksoon. Amerikasta ja Englannista lähteneitä saattueita suojasivat Karhusaarille asti amerikkalaiset ja englantilaiset sotalaivat, ja Karhusaarilta joko Muurmanskiin tai Arkangeliin matkanneet saattueet olivat joko englantilaisten tai neuvostoliittolaisten alusten suojaamia. Vaikeiden jää- ja ilmasto-olosuhteiden tähden Koillisväylää Taimyrin niemimalta Beringin salmelle ei käytetty.<sup>9</sup>

Neuvostoliittolaisessa historiankirjoi- tuksessa on vähätelty liittoutuneilta saatua apua. Neuvostoliittolaiset korostavat hiilen, nikkeli-, kupari- ja rautamalmin kuljetuksia varsinaisella Koillisväylällä Dixonin, Narjan-Marin, Igarkan, Dudinkan, Tiksin, Pevekin ja Providenijan sata- mista Petšoran alueelta. Nämäkin kuljetukset olivat tarpeellisia kuljetuksia maan varusteluteollisuudelle.<sup>10</sup>

Koko toisen maailmansodan ajan poh-

6 J.F. Lukin, *Veliki peredel arktiki*. Arhangelsk 2010, s. 97.

7 Juntunen 1997, s. 96–109, 156–161.

8 A.O. Tšubarjan, *Kanun trgedii. Stalin i meždunarodnyi krizis sentjabr 1939 – ijun 1941 goda*. Moskva 2008, s. 98–134.

9 S.F. Edlinskij, *Severnyi Transportnyi Flot v Velikoi Otetšestvennyi Voine Sovetskogo Sojuza 1941–1945gg*. Moskva 1963, s. 41–46.

10 *Sovetskaja ekonomika v period Velikoi Otetšestvennyi Voiny 1941–1945 1941–1945gg*. Moskva 1970, s. 479.

joisella Atlantilla ja Jäämerellä käytiin merisotaa pinta-aluksilla, lentokoneilla ja sukellusveneillä. Tehokkaimmiksi osoitautuivat sukellusveneet, jotka Norjan vuonoista tekivät nopeita hyökkäyksiä liittoutuneiden saattueita vastaan. Strategisen merkityksen tähden saksalaiset pitivät Norjaa hallussaan sodan loppuun asti.

Sodan päätyttyä Neuvostoliiton strateginen tilanne parani Neuvostoliiton saatua lähes koko Itämeren etelärannikon haltuunsa. Samalla Koillisväylä menetti monopoliasemansa, mutta kylmän sodan puhkeaminen kohotti jälleen Koillisväylän strategista merkitystä. Yhdysvaltojen johdolla perustettiin Pohjois-Atlantin puolustusliitto eli Nato. Norja oli perustajajäsen ja rakensi puolustuksensa Naton varaan. Tämän seurauksena Neuvostoliitto alkoi vahvistaa koillisten alueidensa puolustusta. Pohjoisesta laivastosta rakennettiin maan vahvin laivasto, ja Barentsin rannikosta muodostui strategisten ydinsukellusvenneiden päätukikohta alue. Koillisväylän kaupallinen merkitys oli toissijainen, mutta liikenne kasvoi arktisen alueen teollisuuden kehittymisen myötä. Liikennettä varten rannikolle rakennettiin sääasemia ja satamia. Erityistä huomiota kiinnitettiin jäänsärkijöiden rakentamiseen. Neuvostoliiton oma kapasiteetti ei riittänyt, ja siksi Neuvostoliitto turvautui suomalaisen kokemukseen ja tietotaitoon. Suomessa ei kuitenkaan ollut kokemusta ydinkäyttöisistä aluksista ja sellaisia venäläiset alkoivat rakentaa itse. Vuosina 1970–71 Leningradissa valmistui maailman ensimmäinen

ydinkäyttöinen jäänsärkijä ”Lenin”. Varsinkin kesäisin purjehduskautena Neuvostoliitto huolsi Siperian teollisuuskeskuksia Koillisväylän kautta.<sup>11</sup>

## 2. UUSI VENÄJÄ JA KOILLISVÄYLÄ

Neuvostoliiton hajoaminen muutti jälleen tilanteen geopoliittisesti, strategisesti ja kaupallisesti. Neuvostoliiton eteläiset alueet menetettyään Venäjä on siirtynyt pohjoisemmaksi ja siitä on tullut aikaisempaa arktisempi valtio. Se on joutunut merellisesti ahtaaseen tilaan. Se on Itämerellä Suomenlahden pohjukassa ja Ukrainan sekä Georgian itsenäistymisen tähden sen alueet Mustallamerellä ovat supistuneet. Ukrainan liukuminen kohti länttä ja Naton uhkaava levittäytyminen Mustanmeren pohjoisrannalle keväästä 2014 alkaen heikensi edelleen Venäjän strategisia asemia. Asemiensa varmistamiseksi eteläisessä laivastotukikohdassaan Sevastopolissa Venäjä kansainvälisistä protesteista huolimatta liitti Krimin niemimaan itseensä. Nämä toimenpiteet eivät muuta tosiasiaa, että Koillisväylä on Venäjän ainoa vapaa väylä maailmalle.

Neuvostoliiton hajoaminen oli Venäjän pohjoisten alueiden kannalta erittäin tuhoisa, sillä vuosikymmenien ajan ”Pohjola” oli elänyt valtion subventioiden turvin. Niiden loputtua pohjoisten alueiden teollisuus kutistui, väestö väheni, ja seurauksena oli liikenteen ja kuljetusten supistuminen. Koillisväylää varten rakennettu infrastruktuuri rappeutui.<sup>12</sup>

11 J.F. Lukin 2010, s. 238.

12 J.F. Lukin 2010, s. 239.

Ennen pitkää kehitys nähtiin tuhoisana ja Putinin johtama Venäjä ryhtyi aktiivisiin toimiin pohjoisen merenkulun kehittämiseksi. Venäjän meridoktriini v. 2001 määritteli pohjoisen merialueen väyläksi Atlantille. Laivaston tehtävänä on suojella liikennettä, pohjoisen mannerjalustan rikkaita luonnonvaroja ja niiden hyödyntämistä. Ulkomaisten yritysten toimintaa alueella haluttiin rajoittaa.<sup>13</sup>

Tähän ei ollut mahdollisuuksia, sillä varustelumäärärahat supistuivat eikä laivaston aluskantaa kyetty uudistamaan tarpeen mukaan. Kymmeniä ydinkäyttöisiä sukellusveneitä jouduttiin poistamaan palveluksesta, ja hylättyinä ne muodostuivat ympäristöuhaksi. Pohjoisen meritien hallinto Moskovassa lamaan tui ja vähitellen sää- ja tutka-asetat sekä satamat rappeutuivat. Samanaikaisesti ilmasto näytti lämpenevän ja maailmanlaajuisesti alettiin toivoa Koillisväylän avautumista kansainväliselle liikenteelle.

Laajassa ja perusteellisessa meripolitiikkaa käsittelevässä tutkimuksessaan V.A. Korzun tähdentää Venäjän Jäämereen rajoittuvan mannerjalustan olevan valtava pohjoisnapaa kaartava öljy- ja kaasureservi, jonka hyödyntämiseen on kehitettävä uusia teknologisia ratkaisuja.<sup>14</sup>

Kiihtyvä kilpailu energialähteistä ja ilmaston oletettu lämpeneminen ovatkin

lisänneet maailman mielenkiintoa arktisia alueita kohtaan.<sup>15</sup>

Venäläiset katsovat olevansa Euraasian mantereen arktisen mannerjalustan suurin ja tärkein omistaja. Heidän mukaansa mannerjalusta ulottuu pohjoisnavalle saakka. Tämän omistuksen venäläiset halusivat varmistaa pystyttämällä kesällä 2007 titaanista valmistetun Venäjän lipun 4300 metrin syvyyteen merenpohjaan pohjoisnavan kohdalle. Näin Venäjä katsoi lisänneensä pinta-alaansa 1,2 miljoonaa neliökilometriä.<sup>16</sup>

Toimenpidettä pidettiin perinteisen imperialistisena eikä se ei ole saanut kansainvälistä hyväksyntää, mutta kansainvälisellä yhteisöllä ei ole ollut halua eikä mahdollisuuksia toimenpiteen kumoamiseksi.

Venäjä katsoikin arktisen politiikkansa oikeutetuksi, ja syksyllä maan Turvallisuusneuvoston jäseniä tutustui Jäämeren olosuhteisiin Franz Josefina maata myöten, ja Aleksandrovina saarella Barentsin merellä pidettiin 12.9. 2008 kokous, jossa turvallisuusneuvoston sihteeri N.P. Patrušev totesi kansainvälisen kiinnostuksen arktisia alueita kohtaan lisääntyvän. Täten alueen strateginen merkitys kasvaa ja valtiovallan on kehitettävä siitä strategisten raaka-ainesten hyödyntämisen alue. Ratkaisevassa asemassa alueen kehittämisessä on Koillisväylä, joka on lyhin reitti eurooppalaisten

13 Morskaja doktriina RF na period do 2020 goda. – A. Juntunen, Venäjän Imperiumin paluu. Helsinki 2009, s. 90.

14 V.A. Korzun, Interesy Rossii v novyh geopolititšeski uslovijah. Moskva 2005, s. 300–309.

15 V. Virtanen, Great powers, Arctic security and Finland. – Tiede ja ase. Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu n:o 71. Helsinki 2013, s. 46–48.

16 A. Dije, Srazenija za arktiku. – Krasnaja zvezda 8.8.2007.

ja Kaukoidän satamien välillä. Koillisväylä myös yhdistää Siperian jokireitit maailman merille. Turvallisuusneuvosto kokoontui Moskovassa 17.9.2008. Tuolloin presidentti Dmitri Medvedev tähdensi arktisen alueen strategian ja talouden merkityksen kasvua koko valtakunnalle. Se tuottaa n. 20 % kansantulosta ja maan viennistä n. 22 % tuotetaan arkisilla alueilla. Siellä on myös koko maailman kannalta tärkeä Koillisväylä. Siksi aluetta on puolustettava.<sup>17</sup>

Näihin keskusteluihin nojautuen julkaistiin 18.9.2008 presidentti Dmitri Medvedevin vahvistama arktinen strategia, jossa annetaan suuntaviivat maan arktiselle politiikalle vuoteen 2020 saakka. Siinä Koillisväylä määritellään Venäjän kansalliseksi liikenne- ja kuljetusväyläksi arktisella alueella. Kansainväliseen merenkulkuun sitä voidaan käyttää vain Venäjän lainsäädännön ja Venäjän solmimien kansainvälisten sopimusten puitteissa. Liikenteen kehittäminen edellyttää väylän kaikenpuolisen infrastruktuurin modernisointia. On huolehdittava Koillisväylää käyttävien alusten merikelpoisuudesta pohjoisilla vesillä. Liikenteen kehittämiseksi tulee rakentaa jäänsärkijöitä, pelastus- ja apualuksia sekä uudistettava rannikon infrastruktuuria. Venäjän on kehitettävä merenkulun turvallisuutta, jolloin parannetaan säähavainto- ja suunnistusolosuhteita Venäjän arktisella

vyöhykkeellä. Uudistusten tulee palvella myös alueen sotilaallista turvallisuutta, ja siksi navigoinnin on perustuttava GLO-NASS<sup>18</sup> järjestelmään. Strategian mukaan vuosina 2011–2015 on määriteltävä Venäjän arktisen vyöhykkeen rajat ja sen jälkeen realisoitava Venäjän etuoikeudet ja kuljetukset energialähteisiin. Lisäksi Koillisväylän hallintojärjestelmää ja infrastruktuuria on kehitettävä vastaamaan eu-raasialaisen liikennejärjestelmän tarpeita. Vuosien 2016–2020 kuluessa pohjoiseen eli venäjäksi ”arktiaan” on luotava Venäjän strategisten resurssien hyödyntämisalue.<sup>19</sup>

Venäjä ryhtyikin heti soveltamaan strategian suuntaviivoja. Rajojen määrittelyä koskevan ohjeen mukaisesti ja vuosikymmenien neuvottelujen jälkeen Venäjä ja Norja pääsivät kesäkuussa 2011 sopimukseen Barentsin meren jakamisesta ja alueellisesta yhteistyöstä.<sup>20</sup>

Näin Venäjä oli turvannut Koillisväylän länsiosan, ja helmikuussa 2013 Putin antoi uuden arktisen alueen kehittämistä koskevan strategian. Siinä keskitytään ensisijaisesti mannerjalustaan liittyvien oikeuksien sekä energia- ja raaka-ainelähteiden hyödyntämisen tarkasteluun. Uutena piirteenä kiinnitetään huomiota lämpenevän ilmaston seurauksiin. Koillisväylä levenee ja purjehdusaika pidentyy. Tämä tulee lisäämään kilpailua väylän käytöstä ja sen valvonnasta.<sup>21</sup>

17 J.F. Lukin 2010, s. 194–195.

18 Globalnaja navigatsionnaja sputnikovaja Sistema

19 Arktiseskaja strategija RF 18.9.2008.

20 A. Juntunen, Venäjän imperiumin paluu. 2.uudistettu painos. Helsinki 2012, s. 12, 90.

21 Strategia razvitiija Arktitšeskoj zony RF do 2020 goda.

Asevoimien ja strategisten tutkimuslaitosten edustajat ovatkin toimineet strategian mukaisesti. Arkangelin yliopiston hallintotieteiden professori Juri Lukin on kiinnittänyt tutkimuksissaan ja artikkeleissaan huomiota lisääntyvän liikenteen hallinnolle aiheuttamiin vaatimuksiin. Koillisväylän kehittyminen mantereiden väliseksi reitiksi merkitsee kansainvälistymistä. Jääpeitteen sulaminen muuttaa merkittävästi olosuhteita sekä positiiviseen että negatiiviseen suuntaan. Positiivista on helpompi merenkulku ja pääsy pohjoisille energia- ja raaka-ainelähteille. Negatiivista on lisääntyvän liikenteen ja kohoavan lämmön vaikutus arktiseen eläimistöön ja kalakantoihin. Pelättävissä on myös lisääntyvä kilpailu resursseista ja vaikutusvallasta pohjoisilla alueilla. ”Pohjola” voi olla monipuolisen yhteistyön alue, mutta kaikilla arktisilla mailla – Venäjällä, Tanskalla, Islannilla, Kanadalla, Norjalla, Ruotsilla, Suomella ja Yhdysvalloilla on omat tavoitteensa. Venäjälle läpipääsemätön Jäämeri rannikoineen on ollut turvallisuusvyöhyke, mutta ohjustekniikan kehittyminen mahdollisti iskut Neuvostoliiton sisäosiin pohjoisesta käsin. Siksi Neuvostoliitto rakensi torjunta-aseimia Jäämeren saarille ja Pohjois-Siperiaan. Tällä hetkellä Venäjä on huolestunut Yhdysvaltojen ja Naton yhteisistä ohjusteollustushankkeista arktisilla alueilla.<sup>22</sup>

Valtiollisilla muutoksilla on ollut seurauksia Koillisväylälle. Neuvostoliiton

aikainen lainsäädäntö menetti merkityksensä ja siksi hallinto ja rahoitus oli rakennettava uudelle pohjalle. Lainsäädännön uudistus aloitettiin 2004 ja tavoitteena on saada se valmiiksi vuoteen 2015 mennessä. Vaikeimpia asioita on ollut ulkomaisten alusten pääsyn salliminen venäläisiin satamiin. Asia ratkaistiin avaamalla Dudinkan ja Igarkan satamat kansainväliselle merenkululle. Jokainen ulkomainen alus tarvitsee Koillisväylän hallituksen luvan päästäkseen satamaan. Ongelmana on pitkään ollut navigoinnin tukijärjestelmien puutteellisuus ja paikoitellen ole-mattomuus.

Venäjän vaikeudet sopeutua kansainväliseen toimintaympäristöön ulottuvat arktiselle alueelle. Mikäli Koillisväylä olisi aidosti kansainvälinen, ongelmat voitaisiin ratkaista YK:n hyväksymän merioikeuden perusteella. Venäjä haluaa soveltaa alueella omaa lainsäädäntöään, koska väylä kulkee sen aluevesillä. Venäjää kiinnostavat meriliikenteestä saatavat tulot, mutta se pelkää kansainvälistä kilpailua.<sup>23</sup> Maailman kaupallisesta merenkulusta n. 60 % tapahtuu Pohjois-Atlantilla, jota myös Pohjois-Euroopan maat käyttävät Kauko-idän liikenteeseensä. Venäjälle olisi taloudellisesti edullista ohjata tuota liikennettä enenevässä määrin Koillisväylälle. Barentsinmeren rannikot ovat Venäjän tärkeimmät geopoliittiset reuna-alueet (rimland), jonka kehityksellä voisi olla mitä tärkein merkitys koko Venäjälle. Arktisten aluei-

22 J.F. Lukin 2010, s. 200–226., J.F. Lukin, Geopolitišeskiye i pravovyye problemy upravlenija Cevernym morskim putem. – Geopolitika i Bezopasnost № 2/2012, s. 73–77. – Vrt. V. Virtanen 2013, s. 52–54.

23 J.F. Lukin 2010, s. 214–215.

den sisämaat on vain liitettävä paremmalla infrastruktuurilla rannikkoon.<sup>24</sup>

Neuvostoliiton aikana Koillisväylän hallinto oli Moskovassa, mutta sinne keskitettyä hallintoa ei pidetä sopivana uusiin oloihin. Sijoittamisesta on tullut aluepoliitikkojen kiista. Arkangelia edustavan Lukinin mielestä hallinnon sijoittamisella ”Suur-Arkangeliin” so. Arkangeli + Severodvinsk + Novodvinsk annettaisiin piristys arktisen alueen tulevalle kehitykselle. ”Suur-Arkangelilla” on myös tieteelliset, tekniset ja taloudelliset edellytykset hallinnon sijoituspaikaksi. Vaikea ongelma on tulojen ja kustannusten periminen ja jakaminen. Neuvostoliiton aikana laivat, satamat ja miehistöt olivat yhden ja saman valtion alaisia. Tulevaisuudessa Koillisväylällä liikkuu erilaisia ja eri maiden omistamia aluksia, joiden tarvitsemat palvelut vaihtelevat.<sup>25</sup>

Kehittäessään Koillisväylää venäläiset pohtivat hyötynäkökohtia. Mikäli väylä avautuu kansainväliselle merenkululle, mitä Venäjä siitä hyötyy? Liikenteen pyydessä vaatimattomana väylämaksutulot eivät korvaisi edes jäänmurtokustannuksia. Läpikulkukuljetuksia tärkeämpää olisi Pohjois-Venäjän liikenteen kehittäminen ja yhdistäminen Koillisväylään. Kansainväliselle liikenteelle olisi avattava pääsy laajoille energia- ja raaka-ainelähteille. Samalla on rakennettava pohjaa kansainvälisille investoinneille pohjoisilla alueilla.

Käytännössä Koillisväylä Murmanskista Beringin salmeen jakaantuu neljään reittiin riippuen vuotuisista olosuhteista. Perinteinen rannikkoa myötäilevä väylä on 3500, keskireitti 3029, jolloin Karanportista Beringin salmeen on 2512, pohjoinen reitti Jäämeren saarten pohjoispuolitse 2890 ja Pohjoisnavan sivuava reitti 2700 meripeninkulmaa pitkä. Merkittävintä on liikenne läntisellä osalla Barentsin rannikon ja Karanmeren alueella Jenisein suulle. Alue pitää sisällään Vienanmeren liikenteen sekä Obin ja Jenisein välittämät Siperian sisäosien kuljetukset. Tulevaisuudessa tärkeää olisi Siperian värimetallien kuljetus itään Aasian Tyynenmeren alueelle. Liikenne on yhdistettävä kansainväliseen liikenteeseen vertikaalisella joki- ja rauta- ja maantieliikenneverkolla. Öljyn ja kaasun kuljetus ovat tärkeä osa arktista kuljetusjärjestelmää. Suunnitelmissa ja rakenteilla on öljy- ja kaasuputkia. Rannikon satamien kapasiteettia on lisättävä, jotta sisämaasta tulevat tavarakuljetukset tehostuisivat.<sup>26</sup>

Jäämereen laskevat Petšora, Ob ja Jenisei sivu- ja latvajokineen ovat vuosisatoja olleet Siperian tärkeimpiä liikenne- ja kuljetusväyliä. Niiden ongelma on purjehduskausi, joka pohjoisessa rajoittuu lyhyeen kesäkauteen. Mahdollinen ilmaston lämpeneminen pidentäisi jokiliikennettä huomattavasti. Tähän olisi varauduttava parantamalla jokiväyliä ja jokisuiden sata-

24 J.F. Lukin 2010, s. 200–206.

25 J.F. Lukin 2012, s. 78–81.

26 V.S. Selin, S.J. Kozmenko, L.V. Gerašenko, Arktitšeskije kommunikatsii i regionalnyje geopolititšeskije prioritety ekonomitšeskogo razvitija Rossii. – Geopolitika i Bezopasnost № 2/2012, s. 94–102.

mia. Tällöin myös Koillisväylän liikenne tehostuisi ja kasvaisi.<sup>27</sup>

Suomen autonomian aikana toimitettiin Venäjälle jokiliikenteeseen soveltuvia aluksia, ja traditio on jatkunut vuosikymmeniä. Neuvostoliitto hankki Suomesta myös jokijäänmurtaajia. aikana. Uusien jäänmurtaajien ja jäävahvisteisten alusten hankinta on Venäjän arktisessa strategiasa, ja se tarjoaa haasteita ja mahdollisuuksia myös suomalaiselle teollisuudelle.

Vuosikymmenien ajan on haaveiltu Uralin teollisuusalueen ja Jäämeren rautatieyhteyksiä. Vuonna 1996 aloitettiin Belkomur-radnan so. Arkangelin-Karpogorin-Sykytykarin-Solikamskin-Permin radnan suunnittelu. Radan kokonaispituus olisi n. 1160 km. Täysin uutta rataa rakennetaan 700 km ja vanhaa huonokuntoista rataa uudistetaan 450 km. Vuoden 2012 hintatason mukaan urakan hinnaksi arvioidaan 176 mrd. ruplaa.<sup>28</sup> Venäjän hallitus hyväksyi suunnitelman 17.6.2008. Rataprojekti kuuluu Venäjän rautateiden vuoteen 2030 ulottuvaan kehittämissstrategiaan ja on osa valtakunnallisesta infrastruktuurin uudistussuunnitelmasta. Työ alkaa 2014 ja rata otettaisiin käyttöön 2019. Rata merkitsisi suoraa yhteyttä Kazakstanista valtamerelle. Valmistuttuaan se parantaisi Pohjois-Venäjän sisäosien liikenneoloja ja liittäisi sen tiukemmin maailman talouteen. Muut

Koillisväylän satamia sisämaahan yhdistäviä ratoja, jotka kuuluvat 2030 ulottuvaan kehittämissstrategiaan ovat Sosnogorskista Indigaan rakennettava 612 km, Tšumista Ust-Karaan rakennettava 210 km, Solikamskista Obin suulle Harasavziin 1317 km sekä Norilskin nikkeli-kaupungin sisämaahan yhdistävä 889 km pituinen rata. Ratojen myötä seuraava liike-elämän vilkastuminen puolestaan lisäisi merenkulkua Koillisväylän läntisellä osalla. Tätä silmällä pitäen Arkangelin oblastin hallinto päätti v. 2011 kaupungin sataman laajentamisesta ja väylän syventämisestä vuoteen 2020 mennessä.<sup>29</sup>

Sekä Suomessa että Venäjällä pohjoisten alueiden kehittäminen on törmännyt harvaan asutukseen. Suunnitelluille liikenneväylille ei ole ollut riittävästi käyttöä ja projektit ovat jääneet toteuttamatta, jos perustana ovat olleet pelkästään liikennetaloudelliset tarpeet. Venäjän väestöstä arktisella alueella asuu vain 1 %, ja heistäkin enemmistö rannikolla. Neuvostoliiton aikana väestön pysymistä pohjoisessa tuettiin valtion toimesta, mutta subventioiden loputtua arktisen alueen väestö on vähenemässä. Laaja Pohjois-Venäjän ja Siperian taiga on asumaton eikä joukko- liikenteelle ole ollut käyttöä. Siksi voidaan kysyä olisiko yllämainituilla ratasuunnitelmilla vielä kukaan perusteita? Niiden yh-

27 A.N. Piljasov, Prognoznoje razvitije possijskoj Arktiki: transformatsija prostranstva, vnešnje svjazi, uroki zarubežnyh strategii. – Arktika: Ekologija i ekonomika № 2, s. 10–17.

28 Noin 6 mrd €.

29 I.F. Kefeli, Geopolitika Evrazii. Sankt-Peterburg 2009, s. 240–266., J.F. Lukin 2010, s. 227–228., A.I. Tšisobajev, N.A. Kondratov, Ekonomičeskoje razvitije Arktiki: prioritety Rossii i zarubežnyh gosudarstv. – Geopolitika i Bezopasnost 2/2013, s. 84–91., www.belkomur.ru – Arkangelin merenpohja on matalalla ja rannat laveat. Vienajoki tuo jatkuvasti lietettä, joka mataloitaa satamaa. Se pidetään käyttökelpoisena jatkuvan ruoppauksen avulla.

distäminen Koillisväylään voisi muuttaa koko Pohjois-Venäjän asemaa siten, että Koillisväylä ja pohjoiset rautatiet tulisivat kannattaviksi.

Suomessa Petsamon rata jäi 1930-luvulla rakentamatta asutuksen ja liikenteen vähäisyyden tähden, mutta vasta syksyllä 1939 tehtiin päätös Jäämeren radasta. Työtä ei ehditty aloittaa talvisodan alettua.<sup>30</sup>

Rautatie Jäämeren rannikolle on kuitenkin ollut pohjoissuomalaisten haaveena vuosikymmeniä.

Neuvostoliitossa ratoja rakennettiin ensisijassa strategisten tarpeiden mukaan, ja myöskin Koillisväylään liittyvät kaupalliset tavoitteet ovat aina joutuneet alistumaan sotilasstrategialle. Kylmän sodan päättymisestä huolimatta asevoimien piirissä suhtaudutaan epäluuloisesti lännen pyrkimyksiin ja mikäli vapaa purjehdus Koillisväylällä sallittaisiin, merkitsi se myös läntisille laivastoille pääsyä rannikoille, jotka toistaiseksi ovat olleet suljettuja. Kylmänsodan aikana Neuvostoliitto rakensi Kuolanniemimalle ja erityisesti Barentsin rannikolle vahvan tukikohtaverkoston lentokenttineen ja laivastotukikohtineen. Neuvostoliitto katsoi olevansa merellinen suurvalta, jonka sukellusveneet hallitsivat seitsemää valtamerta. Perestroikan ja Neuvostoliiton hajoamisen myötä asevoimat pääsivät rappeutumaan. Vastuulliset sotilaat ovat huolissaan varsinkin merivoimien jälkeensä jäämisyydestä, joka lisääntyy jatkuvasti. Venäjä on aloittanut asevoimien uudistuksen, mutta läntisten suurvaltojen erityisesti Yhdysvaltojen lai-

vaston etumatka kasvaa. Ydinsukellusvene Kurskin tuhoutuminen elokuussa 2000 käsitettiin laivaston rappion pohjakosketukseksi, ja valtiolta heräsi pohtimaan asioita. Mitään ei tapahtunut pitkään aikaan. Vasta syksyllä 2008 presidentti Dmitri Medvedev mainitsi Venäjän velvollisuutena olevan oikeudellisesti sille kuuluvien arktisten alueiden puolustaminen. Sillä on oltava välineet puolustaa kuljetusreittejä ja mannerjalustansa. Valtiovallan on huolehdittava nykyaikaisten sukellusveneiden ja muun kaluston hankintojen ja rakentamisen rahoituksesta. Arktisten seutujen puolustusta koskevat suuntaviivat määritellään strategioissa ja doktriineissa. Toukokuussa 2009 vahvistetussa kansallisen turvallisuuden strategiassa todetaan energialähteiden nousseen kansainvälisen politiikan keskiöön, ja Venäjän kannalta tämä tarkoittaa mm. Barentsin merta ja arktista mannerjalustaa. Seuraavana vuonna julkaistussa sotilasdoktriinissa arktinen alue nähdään vaara-alueena, josta käsin tietyssä tilanteessa voi koitua uhka Venäjän turvallisuudella. Erityisesti on pelättävissä uhkaa Naton taholta. Joulukuussa 2011 Medvedjev ilmoitti valtiovallan huolehtivan arktisten alueiden puolustuksen tarpeista. Sittemmin ”Pohjolan” puolustuksen vahvistaminen on liitetty vuosiksi 2011–2020 laadittuun varusteluohjelmaan. Varusteluohjelman puitteissa arktinen ohjelma on jaettu viiden vuoden toteuttamisjaksoihin. Sotilaat ja varusteluohjelman laatijat katsovat Venäjän olevan valmiina Koillisväylän kan-

30 A. Juntunen 1997, s. 162–177.

sainväliselle liikenteelle vasta, kun maalla on siellä riittävä puolustuskyky.<sup>31</sup>

Murmanskissa järjestettiin tammikuussa 2013 presidentti V.V. Putinin johtama puolustusministeriön kollegion kokous, jossa käsiteltiin pohjoisten alueiden puolustusta. Putinin mukaan asevoimien meneillään oleva uudistus koskee myös arktisia alueita ja erityisesti Kuolan niemimaata, jonne arktisen alueen sotapotentiaali on keskitetty. Vuoden 2013 alussa siellä ovat pohjoisen laivaston tärkeimmät tukikohdat, kaksi ilmavoimien tukikohdtaa, kaksi ilmatorjuntaohjusrykmenttiä, yksi moottoroitu jalkaväkiprikaati, yksi merijalkaväen prikaati. Kuolan niemimaa voi nopeasti ilma- ja merikuljetuksin ottaa vastaan runsaasti lisäjoukkoja.<sup>32</sup>

Uusi kansainvälistyvä tilanne tuo uusia haasteita Koillisväylän puolustukselle. Pohjoinen laivasto partioi jatkuvasti Koillisväylällä, ja sen lentokoneet tekevät valvontalentoja. Toimintaa ei pidetä riittävänä. Venäjän Sotateollisuuden puheenjohtajaneuvoston jäsenen A. Tsyganovin mukaan rajavartiojoukot ovat heikkoja kontrolloimaan Koillisväylää ja siksi tarkoitusta varten olisi perustettava erillinen laivasto-osasto.<sup>33</sup>

Marraskuussa 2011 päätettiin vuoteen

2015 mennessä perustaa väylän varrelle 10 sisä- ja liikenneministeriön alaista pelastuskeskusta. N. Patruševin mukaan ne olisivat myös tukikohtina laivaston ja rannikkovartioston aluksille. Tukikohtien sijaintipaikat olisivat Murmansk, Arkangeli, Narjan-Mar, Vorkuta, Nadym, Dudinka, Tiksi, Pevek, Providenian poukama ja Anadyr. Ensimmäinen asema aloitti toimintansa Narjan-Marissa elokuussa 2013 ja viimeisenä valmistuu Vorkutan asema 2017. Näiden lisäksi FSB:n rajapalvelu perustaa 20 rajavartioasemaa, joissa kussakin on 15–20 rajavartijaa. Osa asemista tukeutuu pelastuskeskuksiin ja loput ryhmitetään vaikeapääsyisiin saariin. Koillisväylän pituuden vuoksi kullekin asemalle tulee valvottavaksi n. 300 km rantaviivaa. asemien perustaminen on osa ”Venäjän valtiollinen raja 2012–2020”-ohjelmaa.<sup>34</sup>

Tähän liittyy nykyaikaisen informaatiojärjestelmän so. viesti ja valvontajärjestelmän rakentaminen. Kansainvälistä yleistä ja kaupallista tiedonvälitystä palvelevat BarentsWatch ja RU-Arctic.net.<sup>35</sup>

Sotilaallista valvontaa varten Venäjä rakentaa uusia tutka-asemia, ja valvontaa sekä viestiyhteyksiä varten on kehitetty satelliittijärjestelmä ”Arktika-M”.<sup>36</sup>

31 V.I. Sytšikov, S.A. Džatšenko, G.A. Ložetšnikov, I.S. Platonov, Kontseptsija ”Okeanski proryv” – put v buduše. – Geopolitika i bezopasnost № 2/2012, s. 103–111.

32 A. Rautala, Arktinen alue Venäjän sotilaallisesta näkökulmasta. Maanpuolustuskorkeakoulu. Strategian laitos. Julkaisusarja 4:työpapereita. No 48. Helsinki 2013. – Flag Rodiny 23.10.2012, Barents Observer 5.2.2013, Argumenti.ru 16.4.2013.

33 Vojenno promislennyi kurier 30.1.2013. – Rautala 2013.

34 Venäjän puolustusministeriön tiedote 16.4.2012, RIA Novosti 27.12.2012. – A. Rautala 2013.

35 A.B. Maslobojev, Problemy informatsionnoi podderžki upravlenija globalnoi bezopasnostju Arktičeskoi zony Possii. Geopolitika i Bezopasnost № 3/2013, s. 60–71.

36 Vesti 26.6.2012. – A. Rautala 2013.

Venäläisten oman ilmoituksen mukaan laivaston tärkein yksikö on Pohjoinen laivasto, jonka päätukikohdat ovat Severomorsk Kuolan niemimaalla ja Severodvinsk Viananlahden pohjukassa. Jälkimmäiseen on keskitetty laivaston telakat. Putinin tultua valtakunnan johtoon pohjoista laivastoa on vahvistettu määrätietoisesti. Sen alukset ovat tehneet pitkiä valtameripurjehduksia ja osallistuneet kansainvälisiin operaatioihin ja harjoituksiin. Uudisrakentamisen pääpaino on ydinkäyttöisissä 955-tyyppisissä Borei-luokan sukellusveneissä. Niiden paino on 24 000 t, pituus 170 m, leveys 13,5 m, syväys 10 m, nopeus 29 solmua, aseistus 16 ”Bulava”-ohjusta, torpedoraketteja ja torpedoja. Uusin tämän luokan sukellusvene ”Juri Dolgoruki” otettiin suurin juhallisuuksin laivaston käyttöön joulukuussa 2013. Putinin mukaan vuoteen 2020 mennessä pohjoisella laivastolla tulee olla käytössään 8 uudenaikaista ydinkäyttöistä sukellusvenettä. Täten isänmaanpuolustus vahvistuu tuntuvasti.<sup>37</sup>

Venäjän arktisessa doktriinissa mainittu pohjoisten alueiden puolustus tulee konkreettiseksi juuri pohjoisen laivaston kannalta ja ymmärrettävää, että laivasto haluaa säilyttää pohjoiset merialueet ja Koillisväylän käytön tiukassa kontrollissaan. Laivaston päivänä 27.7.2014 Putin paljasti Pohjoisen laivaston sankareiden muistomerkin Severomorskin laivastotukikohdassa ja tutustui uusimpiin aluksiin.<sup>38</sup>

Sotateollisuuskomission kokouksessa 14.9.2014 presidentti Putin tarkasteli meneillään olevan varusteluohjelman toteutumista vuosina 2016 – 2025. Erittäin huolestuttavana hän piti lännen provo-soimaa Ukrainan kriisiä, jonka johdosta Yhdysvallat on lisännyt joukkojaan Venäjän lähialueilla Alaskassa. Valtakunnan ohjuspuolustusjärjestelmän toimivuuden kannalta pohjoisen laivaston ydinsukellusveneet ovat välttämättömiä. Hän tähdensi erityisesti laivaston aluskannan modernisointia, johto- ja viestijärjestelmien uusimista.<sup>39</sup>

### 3. KOILLISVÄYLÄ JA SUOMI

Suomessa kehitettiin 1990-luvulla käsite ”pohjoinen ulottuvuus”. Asiakirja oli hyvin yleinen ja ympärilyövä, eikä se johtanut konkreettisiin tuloksiin. ”Pohjoisen ulottuvuuden” uusittu ja yksityiskohtaisempi versio on ”Suomen arktinen strategia 2013”.<sup>40</sup>

Suomen ja Venäjän arktisilla strategioilla on perusteellinen ero. Suomen strategiassa korostetaan kansainvälisyyttä ja tarvetta ulkomaisiin yhteyksiin. Venäjän strategia on kansallinen ja kansainvälisyys nähdään siinä kehityksenä, johon suurvaltakin on sopeuduttava.

Suomen strategia kattaa kaiken Suomen arktisen toiminnan. Siinä luetaan erilaisia mahdollisuuksia, joiden uskotaan hyödyttävän Suomea, ja joilla Suomi voisi

37 [www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru). Luettu 28.12.2013.

38 [www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru)– Luettu 15.9.2014.

39 [www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru). Luettu 15.9.2014.

40 Valtioneuvoston periaatepäätös 23.8.2013.

kehittää kansainvälistä arktista yhteistyötä. Niistä tämän tutkielman kannalta on tuotava esiin seuraavat:

1. Strategiassa korostetaan korkeatasoista suomalaista arktista tutkimusta, mutta asiakirjassa ei huomioida muillakin mailla olevan arktista tutkimusta, joten voidaan kysyä onko suomalaisesta tietotaidosta hyötyä esim. Venäjälle, jolla on satavuotiset arktisen tutkimuksen perinteet.
2. ”Suomen arktinen strategia 2013” on kiitettävästi tuonut esiin talvimerenkulun ja jääolosuhteiden tuntemuksen. Nämä ovat taitoja, joita venäläiset arvostavat ja tarvitsevat. Venäläiset merenkulkijat arvostavat suomalaisten rakentamia jäänmurtaajia. Monet neuvostoaikana Suomesta toimitetut jäänmurtaajat ovat edelleen käytössä, mutta ovat tulossa käyttöikänsä loppuun, ja siksi Venäjä tarvitsee uusia murtaajia. Jotta Suomi voisi antaa jotain Koillisväylälle, on selvítettävä mitä väylän kehittämisessä tarvitaan. Silloin talvimerenkulku ja jäänmurtaaminen ovat avainasemassa.
3. Liikenne- ja viestiyhteydet halutaan yhtenäistää Pohjoiskalotin alueella. Tavoitteena on ensisijaisesti Suomen oman tie- ja rataverkon kehittäminen ja viestiyhteyksien parantaminen. Voidakseen hyötyä Koillisväylästä Suomi tarvitsisi paremmat yhteydet Barentsin rannikolle. Kaivosteollisuuden kannalta rautatie Norjan Kirkkoniemeeseen olisi välttämätön. Norjalla ei ole alueella rautatietä, mutta Venäjän rataverkko ulottuu aivan Norjan rajalle Petsamoon. Suomen ja Venäjän raidelevyydet ovat

samat, joten pohjoisessakin voitaisiin käyttää samankaltaista kalustoa. Muurmannin rata on pitkään ollut ylikuormitettu, mutta rautatiejärjestelmiä ollaan uudistamassa molemmissa maissa ja on mahdollista, että yksityiset yrittäjät liikennöisivät sekä Suomen että Venäjän radoilla. Mikäli Suomi pääsee Norjan kanssa sopimukseen rautatien rakentamisesta Kirkkoniemeeseen ja sen sataman käytöstä, pääsisi Suomi konkreettisesti hyötymään Koillisväylästä. Maantiiliikenne on Suomen puolella kehittyneempää kuin Venäjällä eikä sen tehostaminen vaadi valtavia investointeja. Liikenne- ja viestiyhteyksillä on sotilasstrategiset merkityksensä ja investointien lisäksi ne vaativat neuvotteluja sekä poliittista tahtoa.

4. Suomella ei ole välitöntä yhteyttä Jäämereen ja siksi strategiassa ei oteta kantaa Suomen menettelyyn mahdollisen konfliktin syttyessä Koillisväylällä. Strategiassa alueen vakautta tarkastellaan yleisellä tasolla ja tarjotaan monipuolista yhteistyötä vakauden ja turvallisuuden edistämiseksi kaikissa arktisissa toiminnoissa.

## **YHTEENVETO**

Koillisväylän käyttöön Euroopan ja Aasian yhdistävänä merireittinä liittyy toistaiseksi 2010-luvulla niin paljon ilmastollisia, poliittisia ja strategisia tekijöitä, että voidaan todeta läpikulkuliikenteen toteutuvan vasta hamassa tulevaisuudessa. Venäjän ja Naton välillä on edelleen paljon erimielisyyksiä, ja siksi Koillisväylän läntisenkään osan kansainvälisestä käytös-

tä voidaan vain haaveilla. Liikenteellisesti Koillisväylä on toimiva Barentsin mereltä Jenisein suulle. Venäjän painopisteen siirryttyä pohjoiseen Koillisväylän merkitys maan sisäisenä liikenneväylänä on kasvava lähivuosina. Merenkulun vilkastuminen tuolla alueella antaa mahdollisuuksia Suomen talvimerenkulkuosaamiselle ja jäänmurtotekniikalle.

Rautatieyhteys Kirkkoniemeen tekisi Suomesta Koillisväylän käyttäjän. Suo-

men tuotteita voitaisiin viedä maailmalle pohjoisen kautta, ja Pohjois-Suomi voisi suunnata kaupankäyntiä ja liikennettä etelän sijasta pohjoiseen. Suomen ja Venäjän rataverkkojen yhdistäminen lisäisi taloudellisia ja liikenteellisiä vaihtoehtoja.

Suomella ei ole omaa yhteysttä Jäämereen, mutta Koillisväylän liikenteen kehittämisessä suomi voisi tarjota tietotaitoa. Liikenteellinen yhteistyö Norjan ja Venäjän kanssa olisi avain menestykseen.

## Lähteet

### Dokumentit ja viralliset julkaisut

Argumenti.ru 16.4.2013.

Morskaja doktriina RF na period do 2020 goda.

Sovetskaja ekonomika v period Velikoi Otetšestvennoi Voiny 1941–1945 1941–1945gg. Moskva 1970, s. 479.

Venäjän puolustusministeriön tiedote 16.4.2012, RIA Novosti 27.12.2012.

Valtioneuvoston periaatepäätös 23.8.2013.

### Tutkimuskirjallisuus

L.G. Beskrovnyi, Armija i flot Rossii v natsale XXv. Moskva 1989.

A. Dijev, Srazenija za arktiku. – Krasnaja zvezda 8.8.2007.

S.F. Edlinskij, Severnyi Transportnyi Flot v Velikoi Otetšestvennoi Voine Sovetskogo Sojuza 1941–1945gg. Moskva 1963.

A. Juntunen, Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keskeisesti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan. Helsinki 1997.

A. Juntunen, Venäjän Imperiumin paluu. Helsinki 2009.

I.F. Kefeli, Geopolitika Evrazii. Sankt-Peterburg 2009.

V.A. Korzun, Interesy Rossii v novyh geopolititsjeski uslovijah. Moskva 2005.

J.F. Lukin, Veliki peredel arktiki. Arhangelsk 2010.

A.B. Maslobojev, Problemy informatsionnoi podderžki upravlenija globalnoi bezopasnostju Arktitsjeskoi zony Possii. Geopolitika i Bezopasnost № 3/2013..

L. Miekkavaara, A.E. Nordenskiöld Jäämerellä. – Matka-arkku. Suomalaisia tutkimusmatkailijoita. SKS.Helsinki 1989.

A.N. Piljasov, Prognoznoje razvitije rossiiskoi Arktiki: transformatsija prostranstva, vnešnije svazi, uruki zarubežnyh strategii.- Arktika: ekologija i ekonomika № 2/2011.

A. Rautala, Arktinen alue Venäjän sotilaallisesta näkökulmasta. Maanpuolustuskorkeakoulu Strategian laitos. Julkaisusarja 4:työpapereita. No 48. Helsinki 2013.

V.I. Sytšikov, S.A. Djašenko, G.A. Ložetšnikov, I.S. Platonov, Kontseptsija ”Okeanski proryv” – put v budušee. – Geopolitika i bezopasnost № 2/2012.

- V.S. Selin, S.J. Kozmenko, L.V. Gerašenko, Arktitšeskije kommunikatsii i regionalnyje geopolititšeskije prioritety ekonomitšeskogo razvitija Rossii. – Geopolitika i Bezopasnost № 2/2012.
- A.I. Tšistobajev, N.A.Kondratov, Ekonomitšeskoje razvitije Arktiki: prioritety Rossii i zarubežnyh gosudarstv. – Geopolitika i Bezopasnost 2/2013.
- A.O. Tšubarjan, Kanun trgedii. Stalin i meždunarodnyi krizis sentjabr 1939 – ijun 1941 goda. Moskva 2008.
- R.H. Ullman, Anglo-soviet relations, 1917–1921. Britain and the Russian Civil War. November 1918-February 1920. Princeton, New Jersey 1968.
- G. Vernadsky, A History of Russia. Volume V. The tsardom of Moscow 1547–1682, part I. New Haven and London. Yale University Press 1969.
- V. Virtanen, Great powers, Arctic security and Finland. – Tiede ja ase. Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu n:o 71. Helsinki 2013.

### **Lehdet**

- Barents Observer 5.2.2013  
Flag Rodiny 23.10.2012  
Vesti 26.6.2012.  
Vojenno promislennyi kurier 30.1.2013.

### **Internetjulkaisut**

- [www.belkomur.ru](http://www.belkomur.ru). Luettu 28.12.2013.  
[www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru). Luettu 28.12.2013.  
[www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru). Luettu 15.9.2014.