

ARKTINEN MERILIIKENNE

Strateginen merkitys
vuoteen 2045 mennessä

3 meriliikenne- reittiä

Pohjoinen merireitti — Venäjän arktista rannikkoa pitkin. ~5 600 km lyhyempi kuin Suezin kautta;
Luoteisväylä — Kanadan arktisen saariston kautta. ~7 000 km lyhyempi kuin Panaman kautta;
Transpolaarireitti — Pohjoisnavan kautta. Vain pidemmän aikavälin tulevaisuuden mahdollisuus;

Avoinna navigaatiolle

4–5 kuukautta vuodessa

Arktinen alue sisältää

25–30 % maailman löytämättömistä hiilivetyvarannoista sekä kriittisten mineraalien esiintymiä.

Esittäjä

Rinna Kullaa





Ajurit ja rajoitteet: 25 vuoden horisonttissa

Arktisten reittien kehitys riippuu laajemmista kysymyksistä kuin jään sulamisesta

Infrastrukturi

- Arktinen navigaatio edellyttää jäänmurtajalaivastoja, jääluokan aluksia, satamakapasiteettia ja SAR-valmiuksia, joiden rakentaminen vie vuosikymmeniä.
- Venäjällä on maailman ainoa ydinvoimalla toimiva jäänmurtajalaivasto, mutta se operoi 8 alusta, kun tarve on 15–17.
- Millään arktisella valtiolla ei ole riittävää kapasiteettia merkittävään muutokseen 25 vuoden aikajänteellä.

Geopolitiikka ja lainkäyttöalue

- Neutraalia arktista reittiä-käytävää ei ole. Venäjä hallitsee NSR-pääsyä lupajärjestelmällä; Kanada samoin NWP:n osalta. Infrastruktuuriahallitseva siis hallitsee reittiä.
- Transpolaarireitti – ainoa käytävä, joka on kaikkien valtioiden lainkäyttöalueen ulkopuolella, mutta ei ole kaupallisessa käytössä 25 vuodessa.

Jään sulaminen ei tarkoita avoimia reittejä

- Arktinen merijää pienenee kesällä, mutta olosuhteet muuttuvat dynaamisemmiksi, eivät ennustettavimmiksi. Nuorempi ensivuoden jää luo uusia navigointiriskejä.
- Ikiroudan sulaminen uhkaa 70 % olemassa olevasta arktisesta infrastruktuurista, mukaan lukien 45 % Venäjän hiilivetytuotantokentistä.

Yhteistyön maailma

- Ainoa skenaario, jolla on selkeästi taloudellista potentiaalia Suomelle
- Yhteys: Norjan Arktis → Pohjois-Suomi → Itämeri
- Osa laajempaa Eurooppa-Aasia-verkosta
- Täydentävä, ei korvaa globaaleja reittejä
- Riippuu kausiluonteisesta luotettavuudesta ja infrastruktuuriinvestoinneista

Teknojättien maailma

- Avainvarat: satelliittinavigointi, jääseuranta, satamautomaatio, digitaalogistiikka
- Strateginen merkitys = hallinta datainfrastruktuurista
- Suomelle: teknologinen riippuvuus ja infrastruktuurin omistamisriskit
- Kriittisten digitaalisten järjestelmien hallinta nousee keskeiseksi

Blokkien maailma

- Reitit liitetty kilpaileviin geopoliittisiin blokkeihin
- Pääsy muokkautuu strategisten liittoutumien, ei avoimen kaupan mukaan
- Suomelle: resilienssi, ei taloudellinen mahdollisuus
- Painopiste kriittisessä infrastruktuurissa ja turvallisissa pohjoismaisissa yhteyksistä
- Toiminta kiristyvässä geopoliittisessa kilpailussa

Murtuva maailma

- Monenväliset hallintorakenteet hajoavat (UNCLOS, IMO:n polaarisaännöstö, vastuujärjestelmät)
- Arktisen navigoinnin sääntelykehys heikkenee
- Villi kortti: Kessler-ilmiö → satelliittinavigoinnin menetys yli 70°N:ssä
- Voimakkaasti rajoittunut korkeiden leveysasteiden meriliikenne
- Suomelle: suora sotilaallinen riski ja pohjoismaisen infrastruktuuriyhteistyön heikkeneminen

Tulevaisuusselonteko: Skenaarioanalyysi

Arktisilla reiteillä on olennaisesti erilainen luonne kussakin skenaariossa

Arktiset merireitit: keskeiset havainnot ja ratkaisut

5 keskeistä havaintoa

- Nopea lämpeneminen → jäättömiä kesiä, mutta olosuhteet yhä vaativia
- Suomen osaaminen (Itämeri) → skaalattavissa arktiseen
- Suomen ulkopuolelle Kyvykkyyssvaje → vähemmän osaajia, enemmän riskialuksia
- Turvallisuus edellyttää kv-säätelyä ja valikoivaa yhteistyötä
- Energiatransitio → uusiutuva energia arktisilla merialueilla

5 ratkaisua joihin Suomi voi oleellisesti panostaa

- Digitaaliset merijäämallit → ennakointi + operatiivinen tuki
- Merirakenteet → vihreä energia (merituuli, vety)
- AI-pohjainen ja geopoliittinen analyysi päätöksentuki jäissä
- Data & tilannekuva (AIS + geopoliittinen analyysi)
- Avovesialukset jäissä → uusi turvallisuus- ja suunnittelutarve

