

Murmanskin alue odottaa arktisia investointeja

Talouskriisi, alhaiset öljyn ja raaka-aineiden maailmanmarkkinahinnat, ruplan alhainen kurssi sekä poliittisista kriiseistä johtuvat pakotteet ovat hidastaneet Murmanskin alueen talouskehitystä, mutta minkäänlaisesta lamasta Kuolan niemimaalla ei ole viime vuosina kärsitty. Kaivosteollisuuden tuotteilla on ollut edelleen vankka kysyntä sekä Venäjällä että myös ulkomailla. Venäjän hallituksen viime vuosien panostukset armeijan ja sotilastukikohtien kehittämiseen ovat pitäneet ostovoimaa yllä Murmanskissa ja lähiympäristön lukuisissa tukikohtissa.

Murmanskin alue on kärsinyt muiden arktisten alueiden tapaan muuttoliikkeestä lähinnä Venäjän suuriin keskuksiin, Moskovaan ja Pietariin. Viime vuosina Murmanskin alueen väkiluku on kuitenkin alkanut vakiintua 700.000-800.000 välille. Viimeisimmän virallisen tilastoinnin mukaan vuonna 2014 Kuolan niemimaalla on 777 100 asukasta. Alueen pääkaupungin asukasluku oli 299 100. Neuvosto-aikojen loppuvuosista muuttotappio on ollut noin 300 000 henkilöä ja yli puolet siitä on Murmanskin kaupungista.

Murmanskin alue on erittäin tärkeä Venäjälle merkittävänä raaka-aineiden tuottajana varsinkin lannoiteteollisuudelle, alumiinivalmistukselle sekä terästeollisuudelle. Peräti 45 % Venäjän nikkeli tuotannosta on Kuolan niemimaalla. Venäjän uusimman Arktisen strategian toteuttamisen myötä alueen merkitys kasvaa edelleen, koska se on keskeinen osa strategiassa määriteltyä arktista talousaluetta. Murmanskin aluehallinto on ollut asiassa itsekin aktiivinen ja hakenut arktisen pilottialueen statusta yhdessä Jamalo-Nenetsian ja Jakutian (Sakha) kanssa. Murmanskin satamalla on merkittävä rooli Jamalo-Nenetsian pohjoisosiin rakennettavan Novatekin LNG-laitoksen toteuttamisessa. Murmanskin sataman kautta on kuljetettu rakennustarvikkeita Sabettan uuteen satamaan Obin lahden länsirannalle. Novatek on vahvistamassa läsnäoloaan Murmanskissa, ja kauttakulkuliikenne Koillisväylää pitkin Länsi-Siperiaan sekä sieltä Länsi-Eurooppaan on lähivuosina voimakkaasti lisääntymässä.

Murmanskista tulee huoltokeskus

Arktisten öljy- ja kaasuhankkeiden lykkääntyminen on hidastanut taloudellista kehitystä Murmanskin alueella. Vielä vuosikymmen sitten odotettiin noin 600 km Murmanskista pohjoiseen Barentsin merellä sijaitsevan Shtokmanvoskojen valtavan kaasukentän rakentamista. Hankkeen toteuttaminen on lykätty pitkälle tulevaisuuteen. Arktisen buumin lopahtamisen myötä myös kaasujätti Gazprom on sulkenut toimipisteensä Murmanskissa. Tällä hetkellä Murmanskin arktinen tulevaisuus näyttää kuitenkin paremmalta kuin pitkiin aikoihin. Pri razlomnyen öljykentän tuotanto jatkuu edelleen, ja öljyä kuljetetaan sieltä Murmanskin sataman öljyterminaaliin sekä sieltä edelleen markkinoille. Määrät ovat kuitenkin vaihdelleet varsin voimakkaasti ja pysyneet suhteellisen pieninä. Öljyjätti Rosneft tuli muutama vuosi sitten kuin tilauksesta Gazpromin tilalle, kun yhtiö julkisti suunnitelmansa rakentaa Murmanskin satamaan kaupungin pohjoispuolelle Rosljakovoon Barentsin meren projektiansa päätukikohdan ja huoltokeskuksen. Viimeisimpien tietojen mukaan keskuksen suunnittelu on käynnistynyt ja tämän noin 400 miljoonan euron arvoisen hankkeen rakentamisen odotetaan alkavan vielä kuluvan vuosikymmenen aikana.

Novatek-yhtiön LNG-laitoshanke Jamalin niemimaalla näyttää muodostuvan jättipotiksi myös Murmanskin alueelle. Laitoksen ykkösvaihe on valmistumassa ja tulossa täyteen tuotantoon todennäköisesti viimeistään vuonna 2018. Hankkeen kohtuullisen nopea eteneminen esimerkiksi

Shtokmanovskoje-projektiin verrattuna johtuu siitä, että laitos rakennetaan maalle ja käytettävissä olevaa teknologiaa on ollut helposti saatavissa. Novatek ilmoitti jo pari vuotta sitten, että Jamalin LNG:n kakkosvaiheen toteuttamisessa tarvittavat erikoisalukset ja muu tekninen kalusto rakennetaan Murmanskiin perustettavalla telakalla, joka tulee sataman uuteen osaan sen länsirannalle, Belokamenkan kylään. Novatek on käynnistänyt alueen rakentamisen ja alueelle rakennettavat kaksi kuivatelakkaa valmistuvat vuoden 2019 aikana. Sinne tulevat muut tehdaslaitokset valmistuvat elokuuhun 2020 mennessä. Hankkeen kustannusarvio on noin 500 miljoonaa euroa, ja sen valmistuttua Murmanskiin tulee 4000 uutta kaivattua työpaikkaa.

Jamalin LNG-projektin osakas pohja on erittäin mielenkiintoinen. Novatek-yhtiöllä on enemmistö eli 50,1 % osakkeista, sitten mukana ovat ranskalainen Total ja kiinalainen CNPC, jotka ovat molemmat mukana 20 % osuudella sekä Kiinan Uusi silkkitie- rahasto 9,9 % osuudella. LNG-2-hanke tulee ensimmäisen lähistölle Obin lahdelle. Vaikka laitoksen kaasu tuleeikin mantereelta, sen toteuttamisessa käytetään matalalle rannikolle soveltuvia kelluvia rakenneratkaisuja, jotka nimenomaan rakennetaan Murmanskin uudella telakalla.

Jamalin LNG-hankkeen kautta myös liikennöinti Koillisväylällä on lisääntynyt ja viime vuonna saavutettiin kaikkien aikojen ennätys, 6,9 miljoonaa tonnia. Edellinen ennätys 6.8 miljoonaa tonnia oli neuvostoaikojen lopulta vuodelta 1986. Murmansk-Sabetta- reitin laivauksien lisäksi myös liikenne Murmanskin satamassa sijaitsevan Norilsk Nickelin terminaalien ja Norilskin tehtaiden lähellä olevan Dudinkan sataman välillä on niin ikään kasvussa. Kasvua vauhdittaa yhtiön päätös sulkea Norilskin vanha nikkelijalostamo ja siirtää toiminnot Kuolan niemimaan Montshegorskiin, jonne rakennetaan lähivuosina kapasiteettia lisäävä uusi tuotantolaitos. Koillisväylällä voidaan liikennöidä Barentsin ja Karan merellä ympärivuotisesti joko jäänmurtajien avustuksella tai kuten Norilsk Nickel suomilalaisen Aker Arctic-yhtiön suunnittelemissa erikoisjäävahvisteisilla Arctic Express- konttilaivoilla ilman jäänmurtajia. Saman yhtiön suunnittelema ensimmäinen erikoisjäävahvisteinen LNG-tankkeri "Christophe De Margerie" on valmistunut Pietarin telakalla ja presidentti Vladimir Putin vihki sen käyttöön kesäkuun alussa. Laiva tulee Novatekin kuljetuksiin ja uusia vastaavia tankkereita tulee lähivuosina liikenteeseen vuosittain.

Koillisväylän liikenne kasvaa jatkuvasti

Virallinen Suomi on suhtautunut viime vuosina erittäin epäilevästi Koillisväylän eli Pohjoisen merireitin liikenteen kasvuun ja tulevaisuusarvioihin. Suurimmat pessimistit löytyvät Liikenne- ja viestintäministeriön virka mieskunnasta. Suomen hallitus on ministereineen vältellyt kannanottoja asiasta. Tosin viime päivinä ministerit Timo Soini ja Petteri Orpo ovat antaneet Koillisväylään olennaisesti liittyvästä Jäämeren radasta sen rakentamista kannattavia lausuntoja. Kaikista eniten on asian puolesta toiminut ministeri Anne Berner, joka ehdotti Jäämeren radasta yhteistyötä norjalaiselle kollegalleen Ketil Solvik-Olsenille lähettämässään kirjeessä. Kirjeeseen on saatu jo myönteinen vastaus. Suomen Arktisen strategian viimeisin päivitys mainitsee konkreettisen liikennehankkeen vain Helsinki-Tallinna- rautatietunnelin, joskin rivien välissä on aistittavissa myös Koillisväylä jossakin taustalla. Toki merireitti on päivityksessä välillisesti mukana ns. Koilliskaapelin kautta. Sen toteuttaminen edellyttää vielä aika paljon töitä Venäjällä, mutta se on ihan toinen juttu.

Naapuri maassamme Norjassa nähdään Koillisväylän kehitys aivan toisenlaisena kuin meillä, sillä siellä uudet arktiset merireitit nähdään suurena mahdollisuutena. Vuosittain monet norjalaiset

alukset purjehtivat Pohjoisella merireitillä joko venäläisiin arktisiin satamiin tai koko väylän läpi. Vahvinta aktiivisuus on Kirkenesissä, jossa toimii Center for High North Logistics (CHNL). CHNL:n perustaja on Suomessakin hyvin tunnettu norjalainen laivanvarustaja Felix Tschudi. Yrityksen perustamisen taustalla on Kirkenesin ja naapurin Murmanskin keskeinen sija inti Koillisväylän varrella. Keskus on erityisesti kiinnostunut öljyn, kaasun ja kaivosteollisuuden kuljetuksilla sekä Venäjän satamiin, että myös Koillisväylän läpi Aasiaan. Tschudi Shippingin alukset ovat useaan kertaan kuljettaneet sekä rautamalmia että myös kaasukondensaattia reitin kautta Aasiaan. CHNL:n kumppanit, Nord yliopisto Bodössä, Norjan varustamoliitto ja Den Norske Veritas täydentävät norjalaisten vahvaa kansallista intressiä Koillisväylän liikennettä kohtaan. CHNL tukee myös Jäämeren ratahanketta.

Suomen virallista suhtautumista Koillisväylään häiritsee todennäköisesti epätietoisuus siitä, millaista laivaliikennettä reitillä on. Eniten julkisuutta viime vuosina ovat saaneet Pohjoisen merireitin läpikulkuliikennettä koskeneet tilastot. Niiden perusteella ovat korkeat virkamiehet päätelleet, että Koillisväylän liikenne on käynnistynyt kuluvan vuosikymmenen alussa ja parin viime vuoden aikana lopahtanut lähes kokonaan. Transito eli läpikulkuliikenteen huippuvuosi oli 2012, jolloin kuljetettiin reilut 1,2 miljoonaa tonnia erilaisia raaka-aineita lännestä itään. Idästä länteen laivat palasivat ilman rahtia. Vuonna 2013 päästiin suurin piirtein samoihin lukuihin, mutta reitin läpäisseiden laivojen määrä nousi yli 70 aluksen, joka on jäänyt suurimmaksi tähänastiseksi määräksi. Pienimmillään transito oli vuonna 2015. Silloin reitin läpi purjehti vain 18 alusta, ja rahtia oli vain 39 000 tonnia. Viime vuoden purjehduskaudella rahdin määrä nousi 215 500 tonniin ja aluksia oli 19, joista kolme oli Norjasta. Poliittisten kriisien sekä laskeneiden raaka-ainehintojen lisäksi laivauksia ovat vähentäneet kylmät ja tuuliset sääolosuhteet. Läpikulkuliikenteen purjehduskausi on pääasiassa touko-kesäkuun vaihteesta marraskuun loppuun.

Koillisväylän liikenne pitää nähdä kokonaisuutena, eikä yksittäisenä transito-väylänä. Jamalin LNG-tuotannon kasvu lisää liikennettä ympärivuotisesti sekä sinne että sieltä länteen ja kesäkautena Sabettasta Kiinaan ja Japaniin. Läpikulkuliikenteen kasvu kestää huomattavasti pitempään, todennäköisesti vähintään pari vuosikymmentä ja osa siitä ohjautunee jopa ilmastonmuutoksen auttamana suoraan Pohjoisnavan kautta. Joka tapauksessa liikenteen lisääntyminen pohjoisella merireitillä lisää kauttakulkuliikennettä Suomessa ja erityisesti Lapissa. Norilsk Nickelin huoltoliikenne Siperiaan tapahtuu Murmanskissa olevan terminaalin kautta, ja sinne tulee tavaraliikennettä myös Lapin ja erityisesti Sallan rajanylityspaikan kautta. Jamalin LNG-laitosten huolto ja kunnossapito tulevat tapahtumaan samalla tavalla Murmanskiin rakennettavan keskuksen kautta. Suomen pitää ymmärtää ja ennen kaikkea havaita tapahtuva liikennevirtojen muutos ja lisääntyminen pohjoisessa. Näitä reittejä pitkin myös Suomen elinkeinoelämälle löytyy uusia vientimahdollisuuksia Venäjän arktisiin projekteihin Siperiaa myöten.

Liikennehankkeiden olennaisin projekti on ns. Murmanskin liikennekeskuksen rakentaminen eli käytännössä Murmanskin sataman laajentaminen Kuola-vuonon länsirannalle. Jo vuosia sitten hyväksytyin investointiprojektin kokonaisarvo on noin 3 miljardia euroa. Uuden sataman lisäksi siihen kuuluvat myös uuden öljyterminaalin ja öljynjalostamon rakentaminen, uuden hiiliterminaalin rakentaminen sekä nykyisen sataman uusimisen yhteydessä rakennettava uusi konttisatama. Lisäksi uuteen satamaan länsirannalle rakennetaan rautatie Petsamon radalta, jonka alkuosa uusitaan samassa yhteydessä. Sen kustannusarvio on noin 200 miljoonaa euroa. Rakennustyöt ovat käynnistyneet jo yli vuosi sitten ja Rajajoosepin kautta Murmanskiin tulevat

voivat itse todeta sen edistymisen suurimmalla työmaalla Murmashin kaupungin pohjoispuolella, johon tuleva Tuloma-joen ylittävä uusi silta on edennyt viime aikoina vauhdilla.

Suomen läsnäolo Murmanskissa vahvistuu

Pietarin pääkonsulaatin Murmanskin toimipisteen uudet tilat vihittiin käyttöön juhannusviikolla 21.6.2017. Konsulaatille on valmistunut uusi toimitalo lähemmäksi Murmanskin keskustaa osoitteeseen Zavodskaja Ulitsa 2. Toimitilat ovat nykyaikaiset ja entistä tilavammat. Uusi talo vetää vertoja jopa Norjan pääkonsulaatin nykyisille tiloille kaupungin pääkirjaston läheisyydessä. Konsulaatin avajaistilaisuudessa todettiin, että tällä hetkellä Murmanskin alueella toimii neljä rekisteröitynyttä suomalaisyritystä. Ne ovat Wärtsilä Dieselin huoltokeskus Murmanskin kalasatamassa, Normet Oy:n huoltokeskus Apatiitissa, Metso Mineralsin toimipiste Kirovskissa ja pitkään Murmanskissa asuneen yrittäjä Osmo Kolun yritys. Poliittiset ja taloudelliset kriisit ovat samalla johtaneet siihen, että alueella on tällä hetkellä enemmän toimivia suomalaisyrityksiä kuin norjalaisia. Norjalaisia oli vielä vuonna 2014 yli 40 ja lisäksi kaksi norjalaista pankkia omisti tai oli osakkaana alueella toimivassa venäläisessä pankissa. Myös Statoil on myynyt huoltoasemaketjunsä, joten ainoastaan kaksi norjalaisyritystä on jäljellä, vuonna 2008 alueelle etabloitunut Ölen Betong AS, jolla on ollut vaikeuksia viranomaisten kanssa sekä elektroniikan kokoonpanotehdas entisen ruotsalaisyrityksen Mikromakarna AB:n vanhoissa tiloissa.

Myös Norjan pääkonsulaatin toimitilojen vuokrasopimus on päättymässä vuonna 2019. Murmanskin aluehallinto on ilmoittanut, että Norja ei voi jatkaa nykyisissä tiloissa niiden huonon kunnon vuoksi ja että heidän pitäisi rakentaa uudet tilat Suomen tapaan. Norja haluaa kuitenkin jatkaa nykyisissä tiloissa ja neuvottelut jatkuvat. Toivottavasti tilanteet tasaantuvat ja norjalaisyrietykset palaavat Murmanskin alueelle mahdollisimman pian.

Timo Rautajoki
Toimitusjohtaja, Lapin kauppakamari
President and CEO, Lapland Chamber of Commerce
Maakuntakatu 29-31 B, 96200 Rovaniemi, Finland
Puh/Tel +358405511289
timo.rautajoki@chamber.fi
www.lapland.chamber.fi
www.arcticbusinessforum.com
Twitter: @TimoRautajoki