



## JÄÄMEREN KÄYTÄVÄN TOIMINTASUUNNITELMA 2009

Aaltonen Consulting Oy

# JÄÄMEREN KÄYTÄVÄ TOIMINTASUUNNITELMA

20.8.2009

**Aaltonen Consulting Oy**

## SISÄLLYSLUETTELO

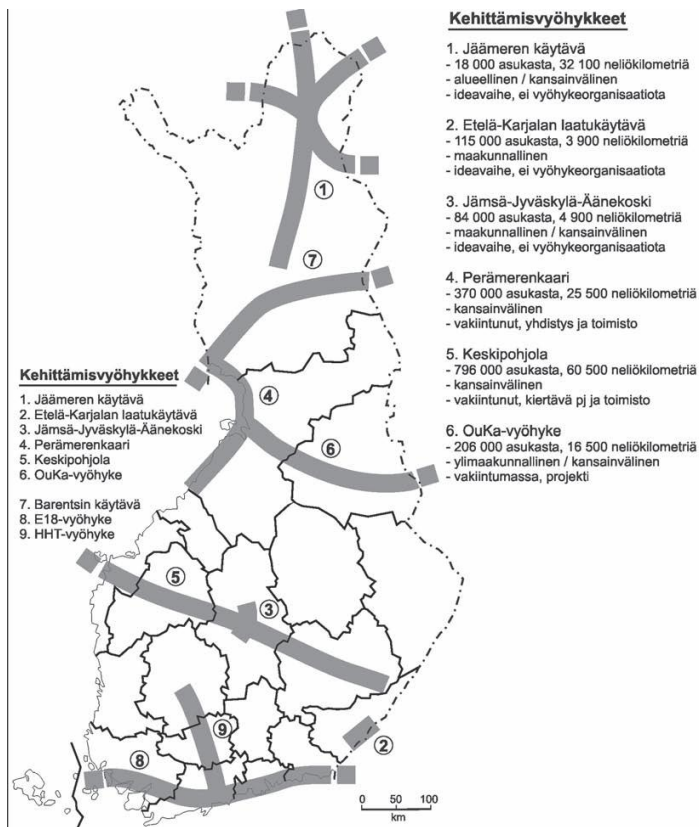
<b>SISÄLLYSLUETTELO</b> .....	<b>2</b>
<b>1 JOHDANTO</b> .....	<b>3</b>
<b>2 KEHITTÄMISVYÖHYKETOIMINTA SUOMESSA</b> .....	<b>5</b>
2.1 Tärkeimmät kehittämisvyöhykkeet Suomessa.....	5
2.1.1. Ouka-vyöhyke .....	6
2.1.2. Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski-vyöhyke .....	7
2.1.3. Karjalan kehityskäytävä.....	9
2.1.4. Perämerenkaari.....	10
2.1.5. Keskipohjola .....	12
<b>3 POHJOISMAIDEN KANSAINVÄLISET LIIKENNEKÄYTÄVÄT</b> .....	<b>13</b>
3.1 Barentsin kaari .....	14
3.1.1. N.E.W käytävä .....	14
3.1.2. Murmanskin käytävä.....	15
3.1.3. Perämerenkaari.....	16
<b>4 LAPIN KAIVOS-JA LIIKENNEVÄYLÄHANKKEET</b> .....	<b>18</b>
<b>5 BARENTSIN ALUEEN KAASU-JA ÖLJYKENTÄT</b> .....	<b>18</b>
5.1 Statoilin visio Barentsin alueesta 2030 .....	19
5.2 Öljy- ja kaasuprojektien tarjoamat mahdollisuudet .....	20
<b>6 JÄÄMEREN KÄYTÄVÄN VISIO, TAVOITTEET JA HANKEKOKONAISUUDET</b> .....	<b>21</b>
6.1 Jäämeren käytävän SWOT-analyysi .....	21
6.2 Jäämeren käytävän visio .....	22
6.3 Jäämeren käytävän päätavoitteet.....	22
6.4 Jäämeren käytävän hankekokonaisuudet.....	23
<b>7 JÄÄMEREN KÄYTÄVÄN MINIKLUSTERIMALLI</b> .....	<b>23</b>
7.1 Jäämeren käytävän miniklusterin avainyritykset ja toimijat.....	23
7.2 Jäämeren käytävän kärkihankkeet.....	24
7.3 Johtopäätökset ja suositukset.....	24

**LIITE 1.** Toimintasuunnitelman laadinnassa käytetyt työkalut ja menetelmät

**LIITE 2.** Jäämeren käytävän projektikortit

## 1. JOHDANTO

Sisäasiainministeriö on julkaissut vuonna 2007 tutkimuksen kehittämisvyöhykkeistä aluekehittämisessä (22/2007). Tutkimuksen mukaan kehittämisvyöhyke on väline, jolla pyritään ohjaamaan kasvu ja kehitys alueellisille vyöhykkeille, jotka vahvistavat vyöhykkeen toimijoita ja jotka estävät vyöhykkeen keskusten ja syrjäseutujen kehityksen jyrkän eriytymisen. Kehittämisvyöhyke ylittää monet hallinnolliset ja alueelliset rajat koko vyöhykkeen kehityksen tasapainoiseksi edistämiseksi. Kehittämisvyöhykkeillä pyritään yhdistämään samanaikaisesti talouden kasvu, sosiaalinen yhteenkuuluvuus ja ympäristön kestävä kehitys. Kehittämisvyöhykkeet ovat siten yksi keskeinen aluekehityksen väline 2000-luvun Suomessa. Sisäasiainministeriön tutkimuksessa selvitettiin kuuden eri maantieteellisen aluekehityskäytävän merkitystä (kuva 1). Yhtenä tutkittavana käytävänä oli **Jäämeren käytävä**.



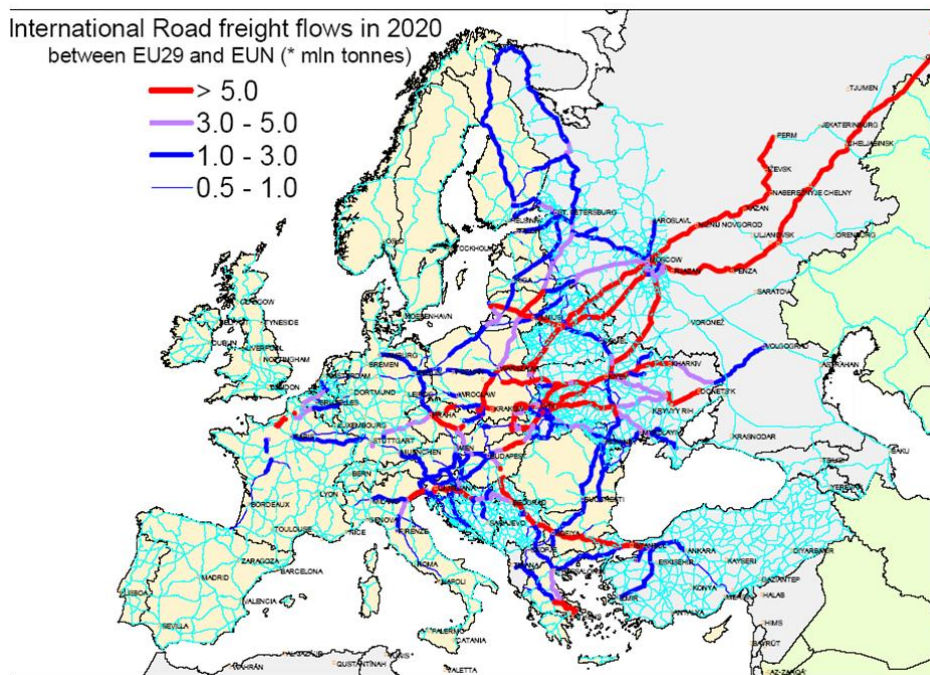
**Kuva 1.** Sisäasiainministeriön tutkimuksen kehittämisvyöhykkeet (22/2007).

Pohjois-Lapin maakuntakaavan mukaan Jäämeren käytävää kehitetään kansainvälisenä liikenne- ja energiahuoltokäytävänä, joka suuntautuu Suomesta Norjaan Hammerfestin, Vesisaaren, Kirkkoniemen ja Venäjän Murmanskin kehittyville alueille. Suomesta käytävään kuuluvat Utsjoen, Inarin ja Sodankylän kunnat (Pohjois-Lapin seutukunta). Käytävän liikenteellisenä selkärankana toimii valtatie 4, joka jakautuu Ivalossa ja Kaamasessa neljään Venäjälle ja Norjaan vievään tiehen. Muut alueen keskeiset tiet ovat kantatiet 92 ja 91 sekä seututiet 970 ja 971. Käytävää kehitetään pääasiassa liikennekäytävänä, jonka maankäytön suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, liikenteen ja matkailun palveluihin sekä liikenneympäristön laatuun. Maankäytön suunnittelussa on otettava huomioon korkealuokkaisen maantien sekä energia- ja tietoliikennejohtojen tilavaraukset ja rajoitukset ympäröivälle maankäytölle.

Käytävä tavoittelee asemaa strategisesti tärkeänä kulkuväylänä Jäämerelle ja Kuolan niemimaalle. Käytävän päämääränä on myös Pohjois-Lapin, Pohjois-Norjan ja Luoteis-Venäjän välisen kanssakäymisen lisääminen. Alueen rajanylityspaikkoina Norjan suuntaan ovat Karigasniemi, Utsjoki, Nuorgam ja Näätämo sekä Venäjän suuntaan Rajajooseppi. Käytävän kehittämistavoitteet kytkeytyvät kansainvälisiin tavoitteisiin kehittää

pohjoisen Euroopan logistiikka- ja energiahuoltokäytäviä. Jäämeren käytävä nähdään osana Barentsin kuljetuskäytävää, joka on osa Northern Axis -statusta. Jäämeren käytävä ei ole kuitenkaan saanut painoarvoa maakunnan kehittämistyön keskeisimmässä strategioissa. Lapin maakuntasuunnitelmassa ja -ohjelmissa käytävää ei mainita lainkaan. Tosin kyseisissä asiakirjoissa Barentsin käytävästä erkanee pohjoinen haara, jota voidaan pitää Jäämeren käytävän pohjana. Uusimmassa Pohjois-Lapin maakuntakaavassa vyöhyke on osoitettu erillisellä merkinnällä tärkeänä kansainvälisenä liikennekäytävänä, mutta varsinaista ohjelma- tai hanketyötä sen kehittämiseksi ei ole aloitettu.

Strategisesti tärkeänä lähtökohtana Jäämeren käytävän toimintasuunnitelmalle oli EU:n liikenneviraston näkemys siitä että huomattava osa Luoteis-Venäjän ja Barentsin alueen tavaravirroista kulkee Pohjois-Lapin kautta vuonna 2020.



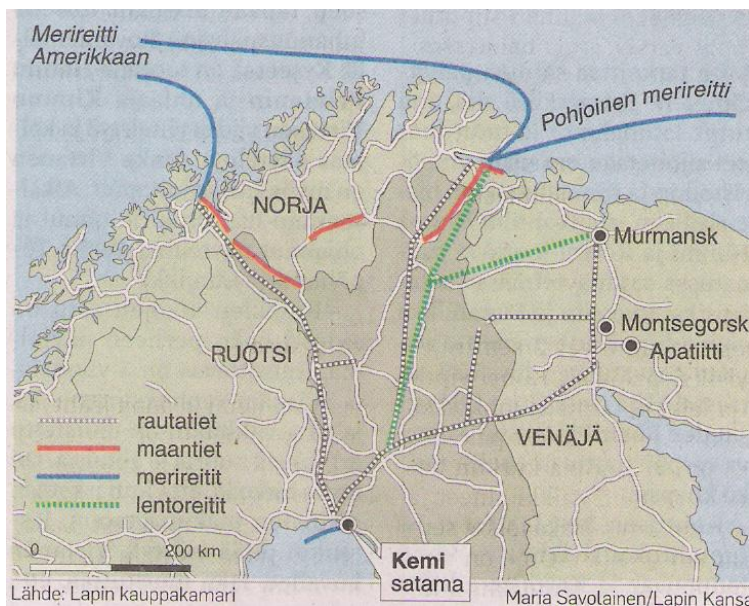
**Kuva 2.** Kansainväliset tavaravirrat vuonna 2020. Luoteis-Venäjältä Jäämeren käytävän kautta kulkeva tierahtiliikenne 1-3 miljoonaa tonnia/vuosi.

## Jäämeren käytävän vahvuudet

Tämän kansainvälisen liikennekäytävän vahvuutena ovat sen strateginen sijainti lähellä Kuolan niemimaata sekä EU:n TEN-tieverkosto, joka ulottuu Helsingistä aina Utsjoelle saakka. Ivalon sijainti logistisena linkkinä Luoteis-Venäjälle on keskeinen. Kaivos, öljy- ja kaasuhankkeiden kasvu tulee myös lisäämään transito-liikennettä Suomen ja Luoteis-Venäjän välillä. EU:n liikenneviraston kaavailemien ennusteiden mukaan Jäämeren käytävän kautta kulkevat tavaravirrat ovat 1-3 miljoonaa tonnia vuodessa vuoteen 2020 mennessä (DG TREN, Catharina Sikow-Magny). Tärkeimmät liikenteen kasvupotentiaalit ovat:

- Barentsin alueen miljardihankkeet (Goljatin ja Shtokmanin öljy- ja kaasukentät)
- Lapin kaivosteollisuuden kasvu (Sokli ja Pajala)
- Liikenneyhteyksien rakentaminen Kemijärvi-Sokli maksaa 385 miljoonaa €
- Soklin ja Kolarin kaivosten työllisyysvaikutukset 12 000 työpaikkaa väylien rakentamiseen
- Kaivosten luomia pysyviä tuotannollisia työpaikkoja yhteensä 3600

Jäämeren käytävän merkittävänä kilpailuetuina Murmanskin ja N.E.W. -käytävään on sen tarjoama suora TEN- tieverkkoyhteys Norjaan. Tieverkko on huomattavasti huonommassa kunnossa Salla-Alakurtti ja Vartius-Kostamus-Belomorsk välillä.



**Kuva 3.** Lapin kauppakamarin visio Pohjoisen Suomen liikennekäytävistä Norjaan ja Luoteis-Venäjäälle. Kartassa esitetty kaksi pohjoisen Euroopan liikennekäytävää: Murmanskin ja Jäämeren käytävät.

Suomen kauppakamarit julkaisivat 17.6.2009 liikennepoliittisen kannanoton Lapin liikenneyhteyksien kehittämiseksi. Se ottaa Lapin matkailun ja kaivosteollisuuden tarvitsemat liikenneyhteydet merkittäväksi osaksi koko Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä. Kannanotto tukee myös 15.6.2009 julkaistua Kolarin ja Soklin kaivos- ja liikennehankkeiden arviointiraporttia.

Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä järjesti tarjouskilpailun asiantuntijatyöstä Jäämeren käytävän toimintasuunnitelman laadintaa varten. Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän työvaliokunta päätti hankintapäätöksessään (päivätty 10.2.2009) tilata työn Aaltonen Consulting Oy:ltä. Kevään aikana Aaltonen Consulting Oy toteutti yhteistyössä Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymän kanssa yrityksille suunnattuja, kehittämistarpeita käsitteleviä työpajoja Sodankylässä 6.4 ja 17.6, Ivalossa 15.4 ja Karigasniemellä 16.4. Työpajoihin osallistui yritysten ja kuntien edustajia yhteensä 42 henkilöä. Yritysten ja kuntien kanssa määriteltiin yhteistyössä Jäämeren käytävän visio, tavoitteet, strategia ja alustavat hankekokonaisuudet matkailu, kuljetus ja logistiikka sekä rakennusallalle. Hankekokonaisuuksien valmistelussa korostettiin alueen toimijoiden osallistumista hankkeiden määrittelyyn ja suunnitteluun.

## 2. KEHITTÄMISVYÖHYKETOIMINTA SUOMESSA

### 2.1. Tärkeimmät kehittämisvyöhykkeet Suomessa

Suomessa on Sisäasiainministeriön tekemän selvityksen mukaan yhdeksän erilaista kehittämisvyöhykettä joista strategisesti merkittävimpiä vyöhykkeitä ovat:

- Ouka-vyöhyke
- Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski vyöhyke
- Jäämeren käytävä
- Karjalan kehityskäytävä
- Perämerenkaari
- Keskipohjola
- Pohjolan kolmio, E18 vyöhyke

Vyöhykkeiden organisoitumiseen ja toimintaan ei ole olemassa mitään erityistä lainsäädäntöä tai käytäntöä, vaan monet vyöhykkeistä ovat syntyneet alueen omista käytännön tarpeista. Kehityskäytävien yleisenä tavoitteena on taloudellisen kasvun ja tasapainoisen aluekehityksen yhdistäminen ohjaamalla kehitystä vyöhykemäisesti keskusten välille ja niiden lähialueille. Merkittävää on se, että kehitysvyöhykkeet ovat muodostuneet Suomessa asukkaiden luontaisten toimintojen ja liikkumisen perusteella riippumatta hallinnollisista rajoista. Kehitysvyöhykkeiden perustana ovat logistiset yhteydet: valtatiet, rautatiet, vesiväylät ja lentoyhteydet. Vyöhykkeiden menestys pohjautuu myös vahvaan väestö- ja yrityspohjaan, osaamiseen ja ihmisten hyvinvointiin ja laadukkaaseen ympäristöön. Kehittämisvyöhykkeet määrittyvät yleensä sopimuksenvaraisesti eikä Suomessa ole yhtenäistä käytäntöä. Kehitysvyöhyketoiminnan pohjana toimii usein kuitenkin maakuntakaava joka antaa raamit erilaisille infrastruktuurihankkeille ml. tiet, energia, tietoliikenne.

Vyöhykkeiden organisoinnissa on myös suuria eroavaisuuksia. Vyöhykkeet voidaan rakentaa yhdistystyyppisesti, projektiorganisaationa, aluekeskusohjelman sisään tai forum-tyyppisesti joka ei sido toimijoita juridisesti mitenkään. Osalla vyöhykkeistä toiminta perustuu pelkkään edunvalvontaan ja markkinointiyhteistyöhön. Kehittyneemmissä vyöhykkeissä toiminta on rakennettu erillishankkeiden pohjalle jotka toimivat käytännön työkaluina käytävän strategioiden toteuttamiselle. Erillishankkeet ovat yleensä käsitelleet mm. yritysyritystä, markkinointia, matkailua, logistiikka-alaa, energia- ja ympäristöasioita sekä asumista ja T&K hankkeita. Kehittämisvyöhykkeiden toteuttamisessa voidaan tunnistaa seuraavia välineitä:

- Maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava
- Maakuntasuunnitelma ja maakuntaohjelma
- Lentokäytävän suunnittelu
- Tieverkkojen rakennushankkeet
- Rautatiehankkeet
- Energiajohtojen ja putkien suunnittelu
- Tietoliikenneverkot
- Liikenteen ja matkailun palvelujen kehittäminen
- Luonnonvarojen hyödyntäminen (mm. metsä ja kaivannaiset)
- Erillishankkeet (ESR, EAKR, Interreg –rahoitus)
- KOKO- ohjelma
- Käytävän kansainvälinen markkinointi
- Yritysyritystyö ja verkottuminen
- Investointien houkuttelu alueelle

Kehittämisyöhyke on uusi Suomessa toteutettava alueiden kehittämisen työkalu ja brändi sekä alueiden kilpailutekijä. Kehittämisyöhykkeen tehokkaalla hallinnolla ja johtamisella on mahdollista tehostaa toimintaa, terävöittää aluehallinnon strategiatyötä ja vähentää toistensa kanssa kilpailevia hankkeita ja siten parantaa kehityskäytävän kilpailukykyä. Monissa maakunnissa koetaan ongelmalliseksi erilaisten EU-hankkeiden keskinäinen kilpailu, jossa on myös paljon päällekkäisiä intressejä.

## 2.1.1. Ouka- vyöhyke

Ouka-vyöhyke on tärkein itä-länsisuunnassa toimiva kehittämissyöhyke Pohjois-Suomessa. Sen muodostaa yhdeksän kuntaa ja se ulottuu Oulusta Kajaanin kautta Kuhmoon. Se on merkittävä kansainvälinen tavaraliikennekäytävä, joka ulottuu Vartiuksen kautta Kostamukseen ja Arkangeliin. Käytävän fyysisenä selkärankana on Kontiomäki-Vartius rata, joka on Pohjois-Suomen tärkein tavaraliikennekäytävä.



**Kuva 4.** Ouka- kehittämissyöhyke, joka kuuluu myös EU:n trans-national Northern Axis liikennekäytävään.

### Ouka- vyöhyke lyhyesti

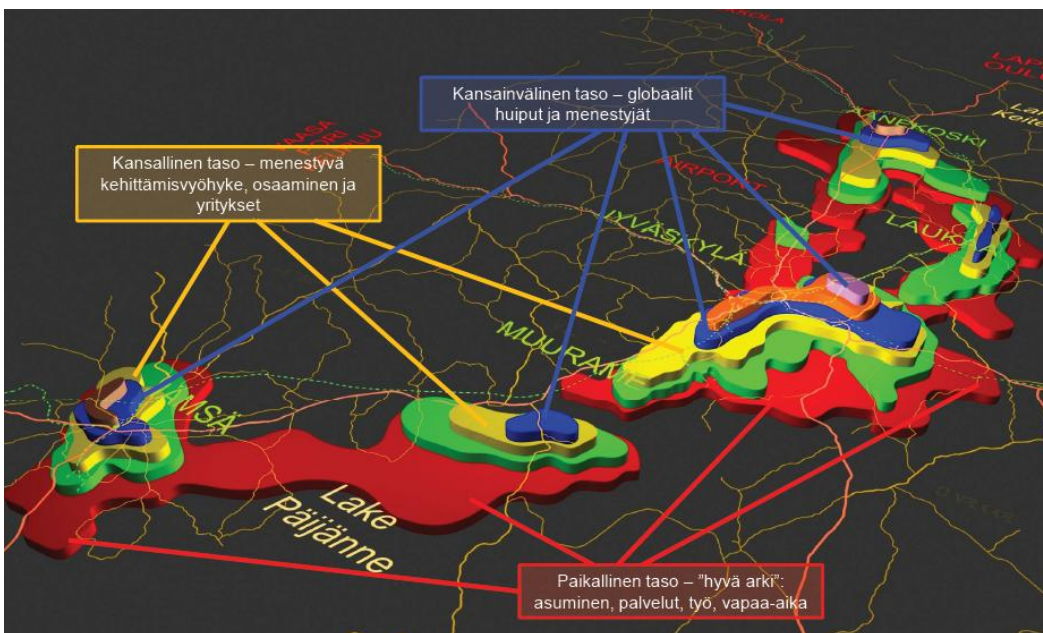
- Vyöhyketoiminnan resurssit: Koordinaatiohanke, 500 000 euroa (2007-2010)
- Asukasluku: 206 000
- Pinta-ala: 14 489 km<sup>2</sup>
- Organisaatio: Ouka-hanke missä mukana 10 kuntaa
- Keskeiset toimijat: Maakuntaliitot, TE-keskus, tiepiiri, yrittäjäjärjestöt kauppakamari, Oulun yliopisto, alueen kunnat.
- Kärkihankkeet: Vetovoimaiset yritysalueet, Rokua-Oulujärvi matkailun Master Plan, Kansainväliset yritysentsit
- Vahvuudet: EU:n Northern Axis status, Pohjois-Suomen tärkein tavaraliikennekäytävä, sitoutuneet toimijat, Oulun vahva taloudellinen asema

## 2.1.2. Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski- vyöhyke

Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski kehittämissvyöhyke kuuluu vertailuvyöhykkeiden innovatiivisimpiin. JJÄ-vyöhykettä leimaa vahva toimijoiden sitoutuminen alueen kehittämiseen ja pitkäjänteinen strategiatyö, jonka tuloksena vyöhyke on noteerattu Suomen parhaaksi. JJÄ-käytävän kehittämisen visiona on luoda kansainvälinen, verkottunut, kilpailukykyinen ja aktiivinen alue, joka muodostaa yhden Suomen innovaatiometropoleista vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteena on toiminnallisesti ja logistisesti yhtenäinen, energiatehokas ja ympäristön kannalta kestävä aluekokonaisuus, jossa tutkimus, opetus, logistiikka, työpaikat ja asuminen tukevat toisiaan. Vyöhykkeellä asuu yhteensä 200 000 asukasta ja työpaikkoja on yli 80 000. Käytävän yhdistävänä tekijänä ovat olleet kuntaliitokset, innovaatiotoiminta, hyvät liikenneyhteydet ja logistiset mahdollisuudet.

### Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski vyöhyke lyhyesti

- Vyöhyketoiminnan resurssit:      Konseptointi- ja suunnitteluvaiheessa
- Asukasluku:                           84 000
- Pinta-ala:                             4900 km<sup>2</sup>
- Organisaatio:                        KOKO:n puitteissa
- Keskeiset toimijat:                Maakuntaliitto, TE-keskus, Jyväskylän kaupunki, Jykes Oy, Jämsek Oy, Ääneseudun kehitys Oy, Keski-Suomen kauppa-kamari
- Kärkihankkeet:                    EU:n Itämeren ohjelman ilmastomuutoshanke, VTT:n Paperinvalmistuksen T&K hanke, Innovative Villages
- Vahvuudet:                           Vahva väestö- ja yrityspohja, Jyväskylän yliopisto ja AMK, toimijoiden vahva sitoutuminen, onnistunut strategiatyö, tutkimus- ja koulutusresurssit mahdollistavat innovaatiokeskittymän, useita kansainvälisesti kilpailukykyisiä yrityksiä erinomainen logistinen sijainti Keski-Suomessa



**Kuva 5.** JJÄ- kehittämissvyöhykkeen kolme tasoa: paikallinen, kansallinen ja kansainvälinen

Jämsä-Jyväskylä-Äänekoski kehittämissvyöhykkeellä on toteutumassa lähivuosina useita kehityshankkeita ja investointeja logistiikan, matkailun ja kaupan alueella.

JJÄ-vyöhyke on kirjannut strategiassaan globaalien tason vahvuuksinaan hiukkaskiihdytinsäamisen josta Jyväskylän yliopistolla on pitkät perinteet jo 1980-luvulta lähtien sekä liikuntatieteen, koulutuksen ja pedagogiikka osaamisen. Nousevia keihäänkärkiä ovat hyvinvointialan palvelu ja teknologiaosaamisen jotka pyritään nostamaan globaalien tason keihäänkärjiksi. JJÄ- vyöhyke poikkeaa siis huomattavasti perinteisestä vyöhykemallista siten että vyöhykettä ei nähdä enää perinteisenä logistiikka ja liikennekäytävänä vaan näkökulma on huomattavasti laajempi ja siinä huomioidaan kaikki alueen vahvuudet ml. vahva väestö ja yritysperusta, asuminen ja pendelöinti, tutkimus ja kehittämisresurssit, innovaatiotoiminta, sekä koulutusosaaminen.

### 2.1.3. Karjalan kehityskäytävä

Tämä kehityskäytävä on tärkein Venäjän kauppaa- ja matkustajaliikenteen valtaväylä Suomessa. Vuonna 2005 käytävän alueella tehtiin yli 3,5 miljoonaa rajanylitystä. Rajanylitykset vuonna 2005 olivat seuraavat: Niirala 956 000, Imatra 757 000, Nuijamaa 1 323 000, Vainikkala 266 143 ja Vaalimaa 253 600. Karjalan kehityskäytävä on ollut maakuntien ja niiden keskuskaupunkien yhteistyöverkosto, joka vahvistaa itäisen ja kaakkoisen Suomen rajamaakuntien vetovoimaa ja kansainvälistä kilpailukykyä. Kehityskäytävään ovat kuuluneet mm. Pohjois- ja Etelä-Karjala, Kymenlaakso ja Itä-Uusimaa. Kehityskäytävää varten on perustettu erillinen hanke, jota on ohjannut maakuntaliitoista koostuva ohjausryhmä. Karjalan kehityskäytävä -hanke on päättynyt 30.4.2008 ja kehityskäytävää varten on käynnistetty uusi hanke jatkamaan aiemmin tehtyä työtä (Itä- ja Kaakkois-Suomen nopeat ja sujuvat liikenneyhteydet). Kehityskäytävän taloudelliset resurssit ovat olleet vuositasolla n 50 000 euroa ja työ on suuntautunut lähinnä edunvalvontaan LVM:n suuntaan. Tehtävää hoitamaan on palkattu maakuntaliittojen toimesta projektipäällikkö. Edunvalvonta on käsittänyt erilaisten Itä- ja Kaakkois-Suomea koskevien tie- ja ratahankkeiden lobbauksen LVM:n sekä erilaisten julkisen ja yrityssektorin delegaatioiden vierailut LVM:n. Tärkeimpiä tämänhetkisiä käynnissä olevia infrastruktuurihankkeita ovat mm.

- 6-tien parantamishanke 4-kaistaiseksi Imatra-Lappeenranta välillä
- Lahti- Luumäki rataosuuden parantaminen, 185 M€
- Luumäki-Imatra rataosuuden parantaminen, 265 M€ (suunnitteilla)
- Kitee-Joensuu rataosuuden parantaminen, 11,8 M€

Ottaen huomioon ne mittavat ratainvestoinnit mitä Karjalan kehityskäytävän alueella on käynnissä, voidaan tehdä johtopäätös että kehityskäytävä on onnistunut edunvalvonnassaan kohtuullisen hyvin. Karjalan kehityskäytävä edustaa tyypiltään perinteistä kehityskäytävää ajattelua, missä toiminta on fokusoitu liikenneinfrastruktuurin parantamiseen, eikä toiminnassa ole mukana elinkeinopoliittisia tavoitteita samalla tavalla kuin uudemmissa kehityskäytäväkonsepteissa.

### Karjalan kehityskäytävä lyhyesti

- Vyöhyketoiminnan resurssit: Maakuntaliittojen vuosibudjetti 50 000 €
- Asukasluku: 579 780
- Pinta-ala: 36 692 km<sup>2</sup>
- Organisaatio: Hanke: Itä- ja Kaakkois-Suomen nopeat ja sujuvat liikenne yhteydet
- Keskeiset toimijat: Pohjois-Karjalan liitto, Etelä-Karjalan liitto, Kymenlaakson liitto  
Itä- Uudenmaan liitto.
- Kärkihankkeet: Ei erillistä hanketoimintaa, vain edunvalvonta
- Vahvuudet: Vilkas tavara- ja henkilöliikenne Venäjälle, Venäjän matkailu  
Transito-liikenne Niiralan, Vaalimaan ja Nuijamaan kautta.  
Tärkein Venäjän kauppaa- ja matkustajaliikenteen valtaväylä Suomessa.

## 2.1.4. Perämerenkaari

Perämeren kaaren kehityskäytävän muodostavat Ylivieska, Raahe, Oulu, Kemi, Ii ja Tornio sekä seitsemän ruotsalaista kuntaa. Alueen pinta-ala on 46 000 km<sup>2</sup> ja alueella asuu yhteensä 700 000 asukasta. Kehityskäytävän yhdistävänä tekijänä ovat Perämeri, logistiset mahdollisuudet ja rannikkoalueet. Bothnian Corridor liikennekäytävä kuuluu myös osana EU:n vyöhykettä koskeviin strategisiin tavoitteisiin ja on osa Pohjoisen Euroopan liikennekäytäviä. Perämerenkaaren alueella on strateginen sijainti Itämeren alueen ja Barentsin alueen leikkauspisteessä. Perämerenkaaren rajat ylittävä yhteistyö avaa uusia mahdollisuuksia kilpailukykyisen alueen luomiseksi, mistä löytyy kansainväliseen kärkeen kuuluvaa tekniikkaa, yrityksiä, matkailua, osaamista ja verkostoja. Perämerenkaaren kehityskäytävän tavoitteena on tehdä Pohjoisen Euroopan toiminnallisesti yhdentynein raja-alue (Bothnian Arc toimintasuunnitelma 2008–2010). Infrastruktuurin parantamiseen liittyvät keskeiset tavoitteet ovat:

- Tornio-Haaparanta välisen rataverkon sähköistäminen
- Henkilö- ja tavaraliikenteen nopeuttaminen Suomen ja Ruotsin välillä
- Tornion ja Raahen meriväylän syventäminen
- Kuusamontien parantaminen
- Seinäjoki-Oulu ratayhteyksien parantaminen, 800 M€

Näistä infrastruktuurihankkeista merkittävin käynnissä oleva hanke on Seinäjoki-Oulu ratahanke, joka on sisällytetty hallituksen liikennepoliittiseen selontekoon. Se on suurin käynnissä oleva ratahanke tällä hetkellä koko Suomessa. Sillä on valmistuessaan suuri vaikutus Perämeren kaaren kehityskäytävän talouteen ja pendelöintiin eri alueiden välillä. Perämeren kaaren keskeisiä toiminnan tavoitteita ovat myös alueen osaamisyhteistyön kehittäminen yhdessä elinkeinoelämän, kuntien, yliopistojen ja ammattikorkeakoulujen kanssa. Perämeren kaaren vyöhyketoiminnan resurssit olivat vuonna 2008 yhteensä 202 000 € joka oli myös Bothnian Arc yhdistyksen kokonaisbudjetti. Vyöhyketoiminta on Perämeren kaaren kehityskäytävässä organisoitu yhdistyspohjalle, mikä on toiminut hyvin. Yhdistyksellä on palkkalistoillaan päätoiminen toimitusjohtaja ja sihteeri. Bothnian Arc on Ruotsissa rekisteröity yhdistys ja sen kotipaikka on Haaparanta. Ylin päätösvalta yhdistyksessä on vuosikokouksella, joka valitsee hallituksen. Hallituksen puheenjohtajana on toiminut v. 2008–2009 Oulun kaupunginjohtaja. Hallitus on myös nimennyt työvaliokunnan, johon kuuluu viisi varsinaista jäsentä ja neljä varajäsentä. Yhdistyksen kärkihankkeita ovat olleet:

- Nordic Business Link 2008–2010
- ICT-kaari 2008–2009
- Music on Top 2008–2010
- Filmikaari 2008–2011
- Bioenergia 2008–2009
- Kansainväliset yrityssenssit 2007–2008
- Globalisaatiokonferenssi 2008

Perämerenkaaren kehityskäytävällä on yhteistyötä mm. Tornionlaakson neuvoston, Pohjois-Kalotin neuvoston, Association of European Border Regions (AEBR) sekä Pohjoismaiden ministerineuvoston kanssa.

Katsottaessa kehityskäytävän saavuttamia tuloksia rajat ylittävän yhteistyön, erillishankkeiden sekä liikenneinfrastruktuurin suhteen, voidaan sanoa, että Perämeren kaari on yksi kilpailukyisimmistä kansainvälisistä kehityskäytävistä Pohjoismaissa.

## Perämerenkaaren kehityskäytävä lyhyesti

- Vyöhyketoiminnan resurssit: Vuosibudjetti 200 000 €
- Asukasluku: 700 000
- Pinta-ala: 46 000 km<sup>2</sup>
- Organisaatio: Bothnian Arc -yhdistys
- Keskeiset toimijat: Kokkola, Raahе, Ylivieska, Ii, Oulu, Kemi, Tornio, Haaparanta, Kalix, Boden, Luleå, Piteå, Älvsbyn, Skellefteå
- Kärkihankkeet: Nordic Business Link 2008–2010, ICT-kaari 2008–2009, Bioenergia 2008–2009.
- Vahvuudet: Strateginen sijainti itämeren alueen ja Barentsin alueen leikkauspisteessä, Pohjoisen Euroopan liikennekäytävä, Kemien, Raahen ja Oulun satamat, Oulun kansainvälinen yritysperusta, mittavat ratayhteyksien parantamishankkeet Seinäjoki-Oulu välillä sekä Ruotsissa.



Kuva 6. Perämerenkaaren tärkeimmät toimijat.

### 2.1.5. Keskipohjola

Keskipohjolan kehityskäytävä on kaikista em. kehityskäytävistä maantieteellisesti suurin. Keskipohjola kehitysvyöhykkeen muodostavat seitsemän aluetta Norjassa, Ruotsissa ja Suomessa. Suomen puolelta vyöhykkeeseen kuuluvat Etelä-Pohjanmaa, Pohjanmaa ja Keski-Suomi, Ruotsissa Jämtland ja Västernorrland. Norjassa vyöhykkeeseen kuuluvat Pohjois- ja Etelä-Tröndelagin maakunnat. Käytävän muodostavat Suomen puolella Vaasa, Seinäjoki, Jyväskylä, Mikkelin ja Savonlinna. Alueella asuu yhteensä 1,4 miljoonaa asukasta. Kehittämisyöhykkeen vahvuutena ovat kasvukeskukset sekä toimivat itä-länsiyhteydet ja kauppareitit Suomen ja Ruotsin välillä. Keskipohjolan kehittämisen painopisteet vuosina 2009- 2011 ovat:

- Innovatiiviset ja yrittäjyysystävälliset ympäristöt
- Itä- ja länsi liikenneyhteydet
- Kulttuuri- ja elämyselinkeinojen kehittäminen
- Ympäristötekniikka ja uusiutuva energia

## Keskipojolan kehityskäytävä lyhyesti

- Vyöhyketoiminnan resurssit: Vuosibudjetti n. 205 000 €, Jäsenmaksut 110 000 €  
Pohjoismaiden ministerineuvostolta 95 000 €
- Asukasluku: 796 000 (Suomen puoleinen osa), 1,4 miljoonaa (koko alue)
- Pinta-ala: 60 460 km<sup>2</sup>
- Organisaatio: poliittisten edustajien komitea, kiertävä puheenjohtaja ja sihteeristö
- Keskeiset toimijat: Pohjanmaan, Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen liitot, Vaasan, Seinäjoen, Jyväskylän, Mikkelin ja Savonlinnan kaupungit, Jämtlandin ja Västernorrlandin maakunnat, Pohjois- ja Etelä-Tröndelagin maakunnat Norjassa
- Kärkihankkeet: Promoting Entrepreneurship in the Society 2009-2011, NECLA Keskipojolan kuljetuskäytävä, Keski-Pohjolan kulttuuripäivät 2008-2011, Yrittäjien kansainvälistyminen, hankkeiden kokonaisvolyyymi n. 2,2 miljoonaa €.
- Vahvuudet: Maantieteellisesti suuri alue jossa vahvoja kasvukeskuksia, vanhat ja vakiintuneet kauppareitit Suomen ja Ruotsin välillä, Erillishankkeiden suuri volyyymi, strateginen vaikutus EU:n ja Pohjoismaiden työryhmiin (EU:n Itämeri-strategia, EU:n yhteistyöpolitiikka), poliittisen tason sitoutuminen vahva Pohjoismaiden yhteistyöohjelma 2009- 2012)



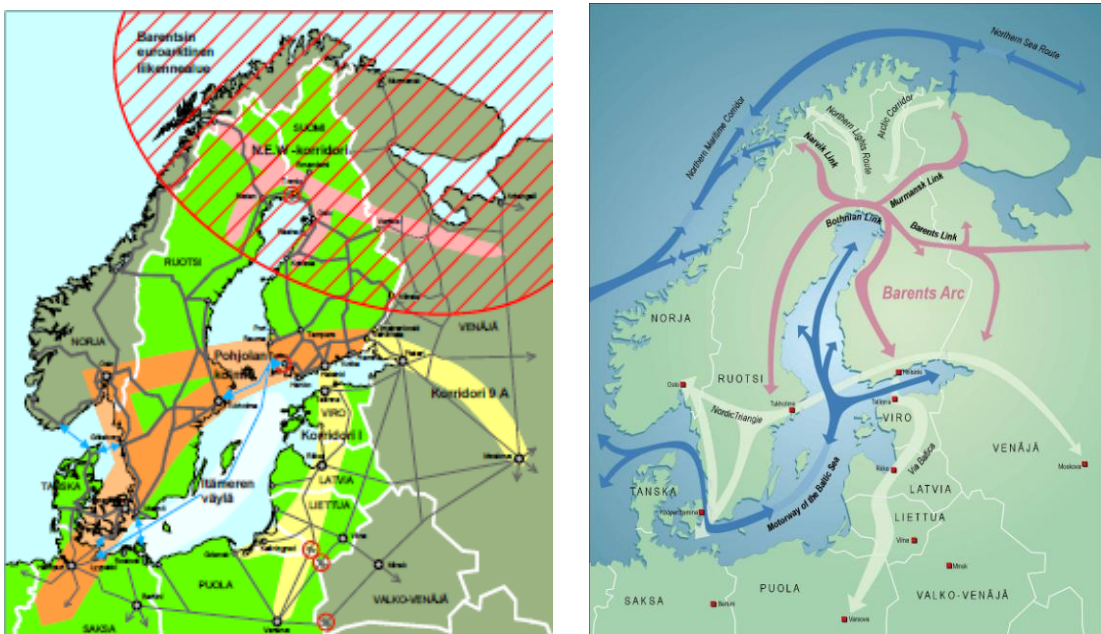
**Kuva 7.** Keskipojolan kehittämisvyöhykkeen tärkeimmät maakunnat

## 3. POHJOISMAIDEN KANSAINVÄLISET LIIKENNEKÄYTÄVÄT

Kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuudella on suuri merkitys. Suomen maarajojen yli tapahtuvasta liikenteestä elinkeinoelämän kannalta merkittävintä on Kaakkois-Suomen ts. Karjalan kehityskäytävän kautta kulkeva Venäjän liikenne. Kansainvälisessä liikenteessä rautatiet ovat merkittävä osa kuljetusjärjestelmää. Suomelle tärkeimmät kansainväliset liikennekäytävät ja alueet ovat:

- Pohjolan kolmio (läntinen Eurooppa- Pohjoismaat- Venäjä)
- Pan-eurooppalainen liikennekäytävä 9A (Helsinki-Pietari-Moskova)
- Liikennekäytävä 1, Helsinki-Tallinna-Riika-Varsova (mm. Via Baltica)
- Barentsin Euroarktinen liikennealue (mm. N.E.W. ja Perämerenkaari)

EU pyrkii kehittämään rautateitä parantamalla rataverkkoa ja eri maiden rautatiejärjestelmien yhteentoimivuutta. Kansainvälisen liikenteen tarpeita varten EU kehittää ns. TEN-verkkoja (Trans European Networks). Teiden ja ratojen TEN-verkot kattavat Suomessa koko maan. TEN-verkon kehittämisen yhtenä kärkekohteena EU:ssa on Pohjolan Kolmio, joka on tarkoitus saada valmiiksi 2015 mennessä. Nopean junayhteyden luominen Helsingin ja Pietarin välille on osa Pohjolan Kolmiota. Jäämeren käytävän kehittämisen kannalta on olennaista sen kytkeminen osaksi Pohjolan Kolmiota.



**Kuva 8.** Kansainväliset liikennekäytävät Suomessa. Jäämeren käytävää ajatellen tärkein on Barentsin Euroarktinen liikennealue, joka muodostaa Barentsin kaareksi kutsutun useamman liikennekäytävän keskittymän. Jäämeren käytävä on esitetty kartassa tärkeänä reittinä pohjoiseen (Arctic Corridor)

## 3.1. Barentsin kaari

Barentsin kaari muodostuu useasta toisiinsa liittyvästä liikennekäytävästä, jotka kuvan 10 mukaan ovat:

- Murmansk link
- Perämerenkaari/Bothnian link
- N.E.W. Corridor/Barents-Narvik link
- Arctic Corridor (Jäämeren käytävä)

Jäämeren käytävän kanssa kilpailevia liikennekäytäviä on siis yhteensä kolme, joista tärkein on N.E.W.-korridor.

### 3.1.1. N.E.W. käytävä

N.E.W.- käytävä on osa EU:n 31.1.2007 määrittelemää Northern Axis käytävää, joka yhdistää Pohjoismaat Luoteis-Venäjään ja edelleen Kaukoitään ja Kiinaan. Käytävästä on myös linkki edelleen Pohjois-Amerikkaan. Tärkeimmät kansainvälisen liikenteen kasvupotentiaalit ovat:

- Venäjän transitoliikenne
- Pidemmällä tähtäimellä Kiinan, Euroopan ja Pohjois-Amerikan kuljetusten kasvu

Käytävän kehittäminen lisääisi siis Pohjoismaiden, Venäjän, Kiinan, Yhdysvaltojen ja Kanadan välisiä liiketoimintamahdollisuuksia. N.E.W. -korridorilla on mm. perusteltu sillä, että reitti säästäisi aikaa Pohjois-Amerikkaan suuntautuvia kuljetuksien osalta 20-25 vrk. Suuri kysymysmerkki on kuitenkin Lietman-Kotshkoma radan avaaminen kansainväliselle liikenteelle ja Beikomur radan rakentaminen. Norjan hallitus tukee "High North" strategiassaan N.E.W.- korridorin perustamista Narvikin sataman kautta.



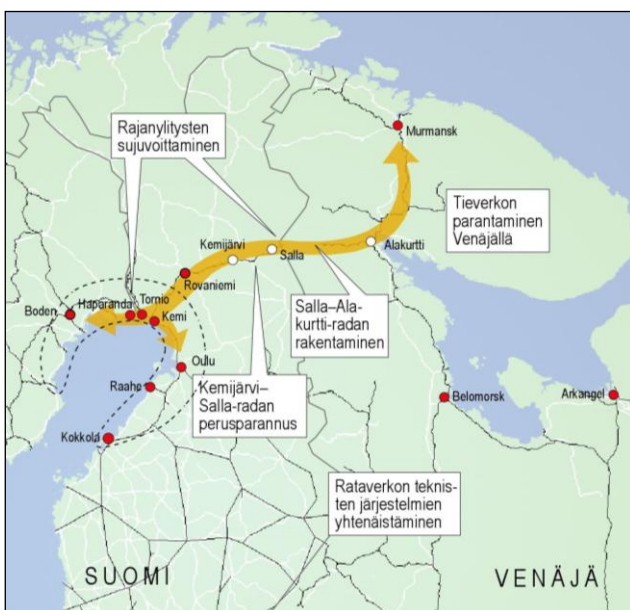
**Kuva 9.** North East West (N.E.W) käytävän tavoitteena on luoda yhteys Pohjoismaista Aasiaan Siperian radan kautta.

## 3.1.2. Murmanskin käytävä

Murmanskin käytävän tavoitteena on yhdistää Luoteis-Venäjä Pohjoismaihin ja se olisi samalla jatke Itämeren moottoritielle. Tärkeimmät liikenteen kasvupotentiaalit ovat:

- Luoteis-Venäjän kaasu- ja öljyteollisuuden kehittyminen
- Itä-Lapin kaivoshankkeet (Sokli )
- Koillisväylän avautuminen

Käytävän kehittäminen parantaisi Pohjoismaisten toimijoiden mahdollisuuksia osallistua Barentsin alueen miljardihankkeisiin. Tätä liikennekäytävää on myös Suomessa kutsuttu *Barentsin käytäväksi*. Käytävän esteenä on ollut Salla-Alakurtti rautatieyhteyden puuttuminen Suomen ja Venäjän välillä.



**Kuva 10.** Murmanskin käytävä, joka yhdistäisi Luoteis-Venäjän Pohjoismaihin.

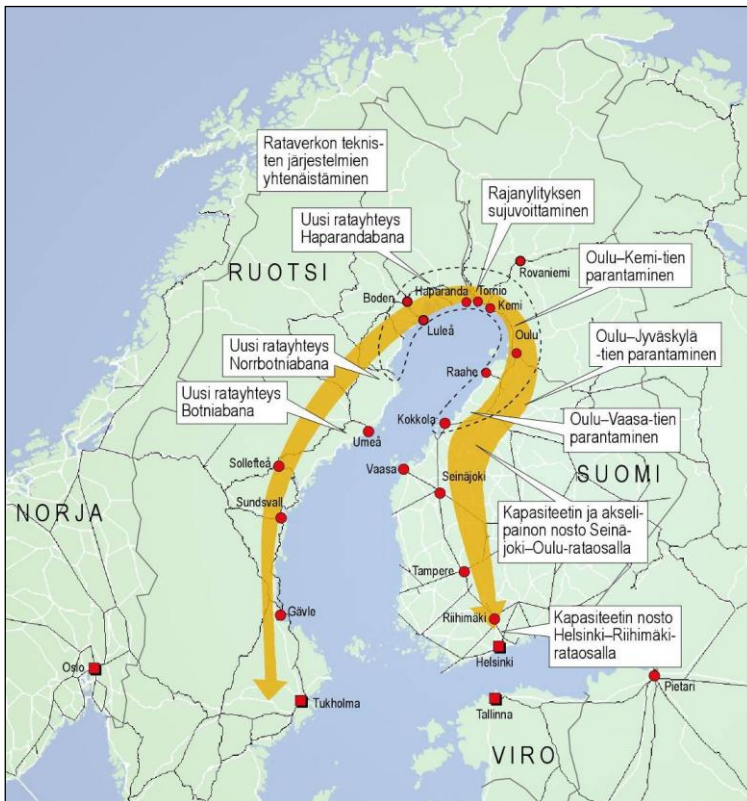
## 3.1.3. Perämerenkaari

Perämerenkaari yhdistää Suomen pääradan *Pohjolan kolmio* -liikennekäytävään. Edellytyksenä käytävän onnistumiselle on ollut Ruotsin puolella tapahtuvat ratainvestoinnit tavaraj- ja henkilöliikenteelle (Haparandabana, Norrbotniabana ja Botniabana). Haparandabana on tällä hetkellä auki vain tavaraliikenteelle. Norrbotniabanan rakentaminen Uumaja-Luulaja (270 km) välillä on kaavailtu alkavaksi 2010 ja sen kustannukset ovat 17-21 miljardia kruunua. Botniabanan rakentaminen on aloitettu jo 1999 ja Nylandista Uumajaan (185 km) ulottuva yhteys valmistuu vuonna 2010. Rataosuuteen sisältyy 140 siltaa ja 25 km tunnelleita. Toteutuessaan tämä mahdollistaisi suoran rautatieyhteyden Helsingistä Tukholmaan Perämerenkaaren liikennekäytävän kautta. Tärkeimmät liikenteen kasvupotentiaalit ovat:

- Länsi- ja Pohjois-Suomen teollisuuden kasvu
- Pohjois-Suomen ja Ruotsin uudet kaivoshankkeet
- Raideliikenteen matkustajamäärien kasvu
- Vilkastuva pendelöinti perämerenkaaren alueella

Perämerenkaarella on täydet mahdollisuudet tulla Pohjoismaiden tärkeimmäksi liikennekäytäväksi. Mittavat ratakankkeet (800 M€) Seinäjoki-Oulu välillä tukevat tätä tavoitetta. Samoin Ruotsin puolella

tapahtuvat mittavat ratainvestoinnit. Perämerenkaaren liikennekäytävä ei kuitenkaan kilpaile Jäämeren käytävän kanssa, koska siitä ei ole suoraa yhteyttä Luoteis-Venäjälle.



**Kuva 11.** Bothnian link/Perämerenkaaren kansainvälinen liikennekäytävä.

## 4. LAPIN KAIVOS-JA LIIKENNEVÄYLÄHANKKEET

Pohjois-Suomessa on valmisteilla merkittäviä kaivoshankkeita, joiden on suunniteltu käynnistyvän 2010-luvulla. Soklin kaivoksen käynnistyminen jo vuonna 2015 vaatii onnistuakseen 385 miljoonan investoinnit tie- ja rataverkkojen rakentamiseen. Kaivosinvestoinnit ovat yhteensä 700 miljoonaa €. Pajalan alueen rautamalmikaivosten investoinnit ovat 1,2 miljardia € ja tie- ja ratainvestointeihin tarvitaan 280- 340 miljoonaa €. Kaiken kaikkiaan Soklin ja Pajalan kaivoshankkeiden kustannukset ovat lähes **3 miljardia €**. Näin mittavalla kaivostoiminnalla tulee olemaan vaikutuksia myös pendelöintiin ja tavarakuljetuksiin Pohjois-Suomen, Norjan ja Ruotsin välillä. ”Kaivoshankkeet menevät vaativuudessaan jopa Vuosaaren sataman ohi” (liikenneministeri Anu Vehviläinen, Kaleva 16.6.2009). Lapin kauppakamarin toimitusjohtaja Timo Rautajoki visioi, että Lapin kaivos-, tie- ja ratahankkeiden taloudelliset vaikutukset ovat niin merkittäviä, että ne vetävät Suomen pois lamasta (Lapin kansa 18.6.2009, Pohjoinen voi nostaa Suomen).



**Kuva 12.** Merkittävimmät suunnitteilla ja käynnissä olevat kaivos-, tie- ja ratahankkeet Pohjois-Suomessa. Kaivosten vaatimat väyläinvestoinnit ovat yhteensä 700 M€.

## 5. BARENTSIN ALUEEN KAASU-JA ÖLJYKENTÄT

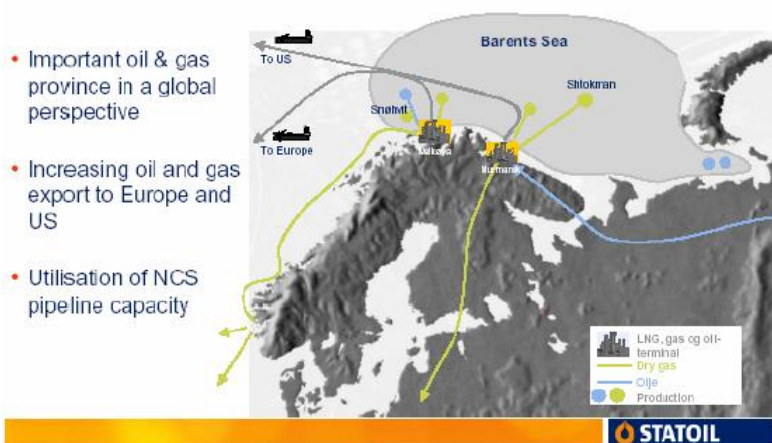
Jäämeren käytävän strategisena tavoitteena on myös auttaa Pohjois-Lapin yrityksiä mukaan Barentsin alueen mittaviin kaasu ja öljyteollisuuden tarjoamiin alihankintoihin. Jäämeren käytävän strateginen maantieteellinen sijainti tukee hyvin tätä tavoitetta. Elinkeinoelämän kehittäminen nähdään tärkeimmäksi tavoitteeksi myös muissa kehittämisvyöhykkeissä Suomessa. Kehittämisvyöhykkeiden tärkeimpänä tavoitteena on elinkeinoelämän ja alueen vetovoiman kehittäminen Sisäasiainministeriön vuonna 2007 teettämän selvityksen mukaan. Statoilin tekemän selvityksen mukaan Norjan uudet kaasukentät avaavat mittavia mahdollisuuksia myös alihankinnoille. Uudet kaasukentät, kuten Goljat ja Shtokman luovat mahdollisuuksia mm. alihankinnoille. Uudet kaasu- ja öljykentät on määrä ottaa käyttöön vuosina 2011 (Goljatin öljykenttä) ja 2015 (Shtokmanin kaasukenttä). Goljatin kenttä on ensimmäinen öljykenttä Barentsin merellä. Norjan hallitus painottaa uudessa strategiassaan voimakkaasti Barentsin alueen kehittämiseen (Strategy for the High North). Barentsin kaasu- ja öljykenttien lisäksi Norja aikoo panostaa kalastuselinkeinoon kehittämiseen pohjoisilla merialueilla sekä ympäristön suojeluun ja ilmastomuutoksen hillintään. Painopistealueena strategiassa on myös liikenneinfrastruktuurin ja tavaraliikennekäytävien kehittäminen (mm. N.E.W-korridor). Pohjoisten alueiden strategisesta ulottuvuudesta on esimerkkinä myös Norjan entisen ulko- ja puolustusministeri Thorwald Stoltenbergin raportti (Nordic cooperation on foreign and security policy 2009) joka sisältää 13 kehittämiskohtaa, jotka käsittelevät Pohjoismaista yhteistyötä arktisten alueiden turvallisuuden kehittämiseksi. Arktisen meriliikenteen seuranta ja ympäristöonnettomuuksien ennaltaehkäisy ja -torjunta olivat strategisia painopistealueita Pohjoismaisen ympäristöyhteistyön kannalta.

### 5.1. Statoilin visio Barentsin alueesta vuonna 2030

Uusien kaasukenttien vaikutukset Barentsin alueen liikenteeseen

- Massiiviset kumulatiiviset vaikutukset
- Alihankintateollisuuden kasvu
- Uusia työpaikkoja myös rakentamiseen ja majoituspalveluihin
- Epäsuorat työllisyysvaikutukset (tuhansia työpaikkoja)
- Suomella mahdollisuus saada tästä omansa

### The Barents region in 2030 – a vision

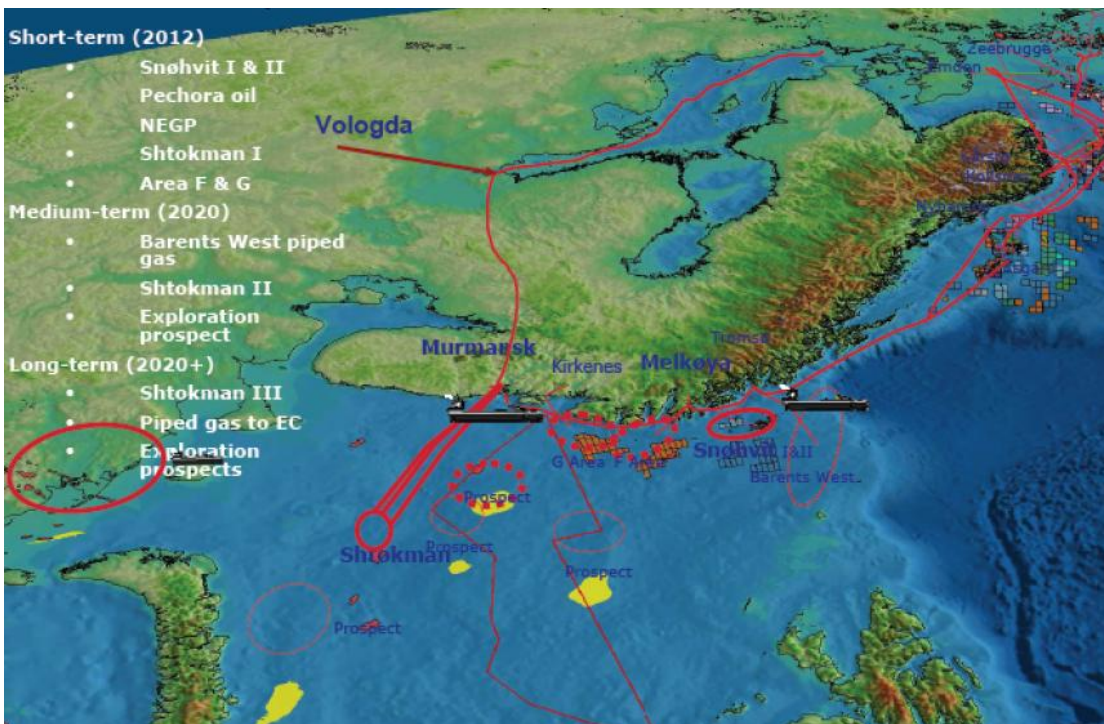


Kuva 13. Statoilin visio Barentsin alueesta 2030.

Snøhvit on ensimmäinen Barentsin meren alueella hyödynnettävä kenttä. Alueen megavaranto kuuluu venäläiselle kaasumonopoli Gazpromille. Shtokmanin kentän kaasuvaramat ovat ainakin kymmenkertaiset Snøhviitiin verrattuna. Venäläiskenttä sijaitsee noin 600 kilometrin päässä mantereelta.

Statoil ja Gazprom ovat neuvotelleet Shtokmanin kaasukentän käyttöön otosta norjalaistekniikalla. Kaasun nesteytyslaitos, jonka tekniikasta vastaa saksalainen Linde AG, voitaisiin rakentaa Murmansiin.

Barentsin meren kaasu- ja öljyvarat kiinnostavat sekä Euroopan maita että Yhdysvaltoja. Lumikin vuosien tuotanto on myyty etukäteen. Öljyä ryhtyy poraamaan Lumikin viereisestä Goljat-kentältä italialainen energiayhtiö ENI, jolle Fortum myi Norjan öljynetsintä- ja tuotantotoimintansa vuonna 2002. Goljat hanke maksaa noin 3 miljardia euroa. Barentsin alueen investoinnit on kuvattu kuvassa 14.



**Kuva 14.** Barentsin alueen kaasu- ja öljyprojektien investointisuunnitelma 2012- 2020

## 5.2. Öljy- ja kaasuprojektien tarjoamat mahdollisuudet

Suomalaiset yritykset eivät olleet kovin aktiivisia osallistumaan Barentsin alueen miljardihankkeisiin. Muutamia onnistumisia kuitenkin on. Onnistuneita yrityksiä ovat torniolainen Havator ja SteelDone Group. Havator on toimittanut Snøhvit-hankkeeseen henkilö- ja tavaranostureita ja Steel Done Group porauslauttojen jalkarakenteita. Steel Done Group Ltd on neljän pohjoissuomalaisen konepajan ja yhden insinööritoimiston verkosto. Yritykset ovat Miilikangas Ky, Raahen Tevo, Rannikon konetekniikka Oy, IKP sekä Raahen insinöörisuunnittelu Oy.

Mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille löytyy mm.

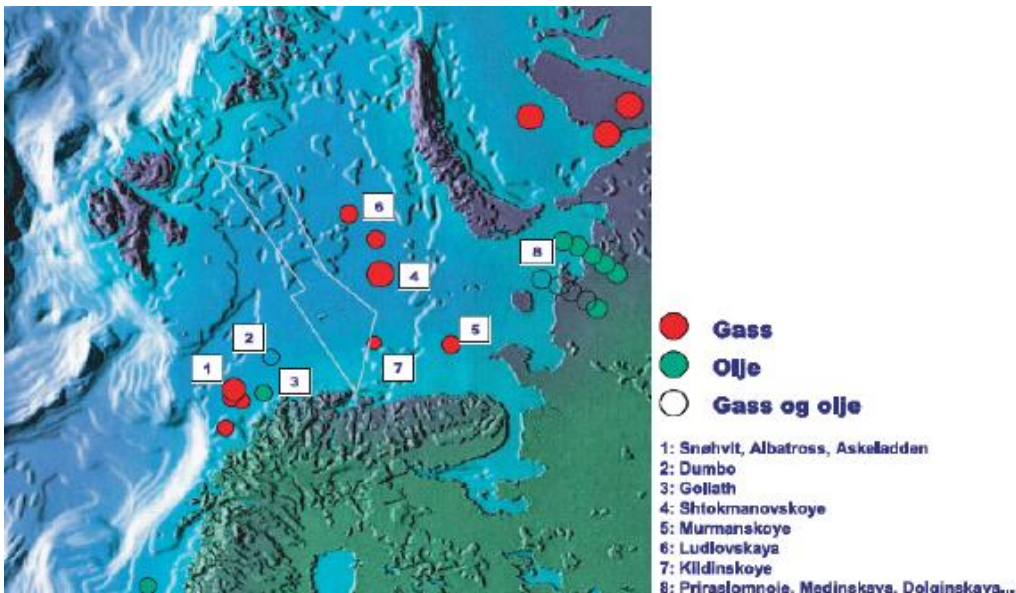
- Off-shore huoltotoiminta
- Tuotantolaitosten huolto ja kunnossapito
- Korjausrakentaminen
- Saneeraushankkeet
- Uudet asunto-ohjelmat
- Ympäristö

- Infrahankeet
- ICT
- Perinteinen konepajateollisuus

Öljy- ja kaasuyhtiö Gazprom valitsi kesällä partnerikseen ranskalaisen Total SA:n. Osapuolet ilmoittivat ryhtyvän kehittämään välittömästi megaluokan Shtokmanin kaasuesiintymää Barentsin merellä. Vuoteen 2013 ulottuvan projektin ensimmäisen vaiheen kustannukset ovat noin 15 miljardia euroa ja tuotantokapasiteetti 24 miljardia kuutiometriä luonnonkaasua vuodessa. Hallituksen määräyksen mukaan Shtokmanin alueen toimituksista 70 prosenttia on tilattava venäläisyryyksiltä, mutta oma teollisuus ei pysty vastaamaan haasteeseen yksin. Megahankkeisiin tarvitaan rahan lisäksi työvoimaa ja teknologiaa. Viiden vuoden aikana alueella on suurimmillaan 50000 työntekijän vaje.

Murmanskiin on jo etabloitunut noin sata norjalaista yritystä. Vuonna 2008 Gazprom etsi alihankkijoita Suomesta. Öljy- ja kaasujättiä kiinnosti tuolloin Pohjois-Suomen metalliteollisuus. Vuonna 2007 Gazpromin hankintojen arvo oli 40 miljardia euroa, joista 90 % oli venäläisiä. Ulkomaisille alihankkijoille pääsyvaatimuksena on STO Gazprom 9000 sertifikaatti, joka on ISO 9000 laatujärjestelmästä kehitetty versio öljy- ja kaasuteollisuuden olosuhteita vastaavaksi. Vuonna 2007 Oulussa järjestettiin kurssi aiheesta ”miten tulla Gazpromin toimittajaksi”. Mukana oli alihankkijoiden sertifiointista vastaava venäläinen Petrosert -yhtiö sekä Steel Done Group. Barentsin alueen kauppaa edistämään on perustettu vuonna 2007 myös Barents Group Oy hoitamaan keskitetysti suomalaisten pienten ja keskikokoisten yritysten vientitoimintaa Barentsin alueelle.

Talouden taantuma ei ole käytännössä hidastanut ainakaan Norjan kaasu- ja öljykenttien investointipäätöksiä. Venäjän kaasukentillä finanssikriisi sen sijaan näkyy investointien siirtymisenä. Kaasukenttä Shtokmania operoimaan on perustettu monikansallinen yritys josta Gazprom omistaa 51 %, Norjalainen Statoil Hydro 24 % ja ranskalainen Total SA 25 %. Barentsinmerellä sijaitseva Shtokman on yksi maailman suurimmista kaasuesiintymistä. Barentsin meren energiavarojen hyödyntäminen on alkanut ja tulee arvioiden mukaan jatkumaan seuraavat 100 vuotta.



**Kuva 16.** Barentsin alueelta löydetty kaasua- ja öljyvarannot (lähde: Statoil)

Pohjois-Suomi hyötyisi Barentsin alueen investoinneista huomattavasti enemmän, jos logistiikkayhteydet ml. tieverkosto ja rautatieyhteydet Luoteis-Venäjälle olisivat kunnossa. Kuljetustarvetta riittäisi molempiin suuntiin yllin kyllin. Rautatieinvestointi vaatisi toteutuessaan mahdollisesti miljardien eurojen investoinnit.

## 6. JÄÄMEREN KÄYTÄVÄN VISIO, TAVOITTEET JA STRATEGIA

### 6.1. Jäämeren käytävän SWOT -analyysi

Työn tavoitteena oli määrittellä ne toimenpiteet, jotka tukevat Jäämeren käytävän muodostumista kansainvälisesti ja strategisesti tärkeäksi logistiikka-, kuljetus- ja kehityskäytäväksi. Strategiatyön lähtökohtana oli aluksi omien vahvuuksien ja heikkouksien tunnistaminen swot:n avulla.

Muihin kansainvälisiin liikennekäytäviin verrattuna Jäämeren käytävän kehittymistä kansainväliseksi reitiksi pohjoiseen tukee Pohjois-Lapin sijainti ja EU:n TEN-T tieverkon läheisyys Kuolan niemimaasta. Käytävän etuna on myös se, että liikenne ei ole riippuvainen rautatieyhteyksistä. Jäämeren käytävä on myös suoriin ja nopeisiin maayhteisiin Jäämerelle EU:ssa ja sitä kautta pohjoisille merireiteille (Koillisväylä ja merireitti Amerikkaan).

**Taulukko 1.** Jäämeren käytävän SWOT -analyysi

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>Käytävän strateginen sijainti ja hyvät lentoyhteydet</i></b></li> <li>• <b><i>EU:n TEN-T tieverkon läheisyys Kuolan niemimaata</i></b></li> <li>• <b><i>Alueen kansainvälisyys Norjan ja Venäjän rajalla</i></b></li> <li>• <b><i>EU:n lyhin ja nopein reitti Jäämerelle ja Koillisväylälle</i></b></li> </ul> <p><b>Mahdollisuudet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><i>Ilmastonmuutos</i></b></li> <li>• <b><i>Koillisväylän avautuminen</i></b></li> <li>• <b><i>Logistiikkakeskuksen saaminen alueelle</i></b></li> <li>• <b><i>Yritysten aktivoituminen</i></b></li> <li>• <b><i>Alueellinen ja taloudellinen kasvu</i></b></li> <li>• <b><i>Kaivos-,rata- ja tiehankkeet Lapissa</i></b></li> <li>• <b><i>Matkailun ja vapaa-ajan kasvu</i></b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yhteistyö heikkoa eri toimijoiden välillä</li> <li>• Pieni väestöpohja</li> <li>• Koulutetun henkilöstön saaminen</li> <li>• Työntekijöiden kielitaito</li> <li>• Pitkät välimatkat</li> <li>• Tietoliikenneyhteydet</li> <li>• Tullimuodollisuudet Norjan ja Venäjän kanssa</li> </ul> <p><b>Uhat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taloudellinen tilanne kotimaassa ja ulkomailla</li> <li>• Kapasiteetin rajallisuus</li> <li>• Ilmaston muutos</li> <li>• Kasvava kilpailu kuljetusalalla</li> <li>• Ympäristön suojeleminen ja vihreä liike joka voi estää tärkeitä investointeja alueella</li> </ul>

### 6.2. Jäämeren käytävän visio

**Jäämeren käytävä on EU:n tärkein yhteys pohjoiseen vuoteen 2020 mennessä**

## 6.3. Jäämeren käytävän päätavoitteet

Strategiatyön tuloksena päädyttiin seuraaviin tavoitteisiin Jäämeren käytävän kehittämiseksi:

### Jäämeren käytävän strategiset päätavoitteet

- Pohjois-Lapin taloudellinen kasvu
- Kansainvälinen käytävä Barentsin alueella, missä logistiikka-, kuljetus- ja terminaalipalvelut sekä tieverkosto toimivat moitteettomasti
- Lisätä yritysten mahdollisuuksia osallistua Barentsin miljardihankkeisiin
- Lisätä kuljetuksia ja yritysyhteistyötä Norjaan ja Luoteis-Venäjälle
- Hyvän tieverkon ja tarvittavien palvelujen kehittäminen Pohjois-Lappiin
- Palvelu- ja logistiikkakeskuksen avaaminen kuljetusyritysten käyttöön
- Lisätä Pohjois-Lapin matkailun kiinnostavuutta
- Jäämeren käytävä haluaa olla edelläkävijä uusiutuvien energiamuotojen kehittämisessä ja käytössä

## 6.4. Jäämeren käytävän hankekokonaisuudet

Työn lopputuloksena päädyttiin keskittyä seuraaviin hankekokonaisuuksiin:

- Logistiikka ja liikenne (7)
- Energia (3)
- Markkinointi ja yritysyhteistyö (4)

**Taulukko 3.** Jäämeren käytävän hankekokonaisuudet

Logistiikka ja liikenne	Energia	Markkinointi ja yritysyhteistyö
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>4-tien parannushanke</b></li> <li>- <b>Älykäs tie hanke</b></li> <li>- <b>Sosio-ekonominen selvitys Pohjois-Lapin rautatiestä</b></li> <li>- <b>Logistiikkakeskus</b></li> <li>- <b>Lentorahti- ja henkilöliikenteen kehittämishanke</b></li> <li>- <b>Tieverkoston palvelurakenteet</b></li> <li>- <b>Tielainsäädännön kehittämishanke Pohjois-Kalotin alueella</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pohjois-Lapin tuulipuistot</li> <li>- Pohjois-Lapin Metsäenergiavarat ja energiapuun hankinta</li> <li>- CHP- voimalaitoksen kannattavuusselvitys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jäämeren käytävän viestintä ja markkinointi</li> <li>- Kaasu- ja öljyteollisuuden alihankinnat Barentsin alueella</li> <li>- Tieteen suurhankkeiden hyödyntäminen</li> <li>- Yritysyhteistyö ja kansainvälinen markkinointi</li> </ul>

Tarkemmat hankekuvaukset ovat liitteenä.

## 7. JÄÄMEREN KÄYTÄVÄN MINIKLUSTERIMALLI

Taustaselvitysten ja työpajoista saatujen tulosten pohjalta määriteltiin Jäämeren käytävän visio, tavoitteet, strategia ja strategiset hankekokonaisuudet. Hankeideoiden pohjalta, joita yhteisissä työpajoissa tunnistettiin yhteensä 24 kpl, priorisoitiin Jäämeren käytävän miniklusterityöpajassa 17.6.2009 yhteensä 12 kärkihanketta hankevalmistelutyötä varten. Näiden tunnistettujen hankeideoiden pohjalta luotiin seuraavanlainen miniklusterimalli.

### 7.1. Jäämeren käytävän miniklusterin avainyritykset ja toimijat

<i>Hankekokonaisuudet</i>	<i>Avainyritykset ja toimijat</i>
<b>1. Liikenne ja logistiikka</b>	PLAKY, Sodankylän ja Inarin Kunta, Lapin tiepiiri, IL, Inlike Oy, Napapiirin Kuljetus Oy, Ilmari Slant Ky, Lapin liitto, Raahen ja Kemin satama, Kukkolan bussit
<b>2. Energia</b>	Inergia Oy, Juurakkotuli Oy, PLAKY, Lapin liitto, Sodankylän ja Inarin kunnat, Metsähallitus, Lapin metsäkeskus, Metla, koneurakoitsijat, mhyt
<b>3. Yritysyhteistyö ja Markkinointi</b>	PLAKY, Multipolis ry, Sodankylän, Inarin ja Utsjoen kunnat, Inlike Oy, Lapin liitto, Lapin kauppakamari, Kemin satama, matkailu- ja rakennusalan yritykset

**Kuva 17.** Jäämeren käytävän miniklusterin Road Map

Jäämeren käytävän miniklusterin keskeisinä toimijoina ovat siis PLAKY, Sodankylän, Inarin ja Utsjoen kunnat sekä kuljetusalan yrityksistä Napapiirin Kuljetus, Ilmari Slant Ky ja Kukkolan bussit. Kemin ja Raahen satamat ovat myös tärkeä osa miniklusteria

## 7.2. Jäämeren käytävän kärkihankkeet

**Taulukko 4.** Jäämeren käytävän miniklusterin kärkihankkeet ja alustava budjetti

Hankekokonaisuus	Hankkeen nimi	Alustava budjetti ja hankkeen toimijat
Liikenne ja logistiikka	4-tien parannushanke: tien leventäminen kv. standardien mukaisesti 9 metriin	Pohjois-Lapin kunnat, Lapin tiepiiri
Liikenne ja logistiikka	Älykäs tiehanke: kelitiedotukset tien käyttäjille mobiililaitteiden ja internetin välityksellä, mukana mittausjärjestelmien ja telemetrian rakentaminen	Pohjois-Lapin kunnat, Ilmatieteen laitos,
Liikenne ja logistiikka	Sosio-ekonominen selvitys Pohjois-Lapin rautatiestä: toteutettavuusselvitys (feasibility study) missä selvitetään investoinnin suuruusluokka ja sosio-ekonomiset vaikutukset sekä erilaisten toteutustapojen ekologiset vaikutukset.	50 000 €, Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä
Liikenne ja logistiikka	Logistiikkakeskus joka on varustettu asianmukaisilla tukipalveluilla kuljetusalan yrityksiä varten	100 000 € (esiselvitys) PLAKY, Inlike Oy
Liikenne ja logistiikka	Tielainsäädännön ja tullimuodollisuuksien parantaminen ja yhdenmukaistaminen Pohjois- Kalotin alueella ml. yhteistyön kehittäminen Suomen ja Venäjän tullen välille parhaista käytännöistä.	Napapiirin kuljetus Oy, PLAKY, Inlike Oy, Osa Pohjois-Lapin seutukuntien edunvalvontaa
Liikenne ja logistiikka	lentorahti ja henkilöliikenteen kehittämishanke koskien Ivalon lentoterminaalien laajennusta ja lentorahtien turvatarkastuksia	Finavia, Inarin kunta, PLAKY, Inlike Oy
Liikenne ja logistiikka	Tieverkoston palvelurakenteet	Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä, 150 000 €
Energia	CHP voimalahanke, missä voidaan polttaa turvetta, haketta ja MSW yhdyskuntajätettä samanaikaisesti (multi-fuel kattila). CHP- laitoksen arvioitu teho 5-10 MW	Sodankylän kunta, Inergia Oy, Juurakkotuli Oy, mhyt, Metla, Lapin metsäkeskus
Energia	Pohjois-Lapin tuulipuistot	Inarin kunta, Sodankylän kunta, PLAKY, Inergia Oy
Energia	Pohjois-Lapin Metsäenergiavarat ja energiapuun hankinta ja logistiikka	PLAKY, Lapin metsäkeskus, Metla, Metsähallitus,
Yritysyhteistyö ja markkinointi	Jäämeren käytävän viestintä ja markkinointi (www-sivut, multimedia-aineisto, osallistuminen logistiikka-alan kv. messutapahtumiin)	PLAKY, Inlike Oy, Multipolis ry 500 000 €
Yritysyhteistyö ja markkinointi	Kaasu- ja öljyteollisuuden alihankinnat Barentsin alueella, projektitoimiston perustaminen Murmanskiin	PLAKY, Inlike Oy, Pohjois-Lapin kunnat, Osa elinkeinotointa
Yritysyhteistyö ja markkinointi	Tieteen suurhankkeiden hyödyntäminen, eri toimialojen vientirengashankkeet Pohjois-Kalotin alueella, fokusoidut markkinaselvitykset ja yhteistyökumppanien haut	Tähtelä, Eigenor Oy, Betroc Oy, Teijo Talot Lappi, rakennus, metalli ja matkailuala

## 7.3. Johtopäätökset ja suositukset

Pohjois-Lapin seutukunnan, yritysten ja muiden toimijoiden tavoitteena on rakentaa mittava hankesalkku, joka onnistuessaan nostaisi Jäämeren käytävän merkittäväksi kansainväliseksi logistiikka, liikenne ja energiahuoltokäytäväksi ei pelkästään Suomessa vaan Pohjois-Euroopassa. Edunvalvonta ja yhteistyö LVM:n ja EU:n liikennevirastoon (DG Energy and Transport) on käytävän onnistumisen kannalta erittäin tärkeää. Etenkin Northern Axis statuksen saaminen Jäämeren käytävälle avaisi Pohjois-Lapille merkittäviä kansainvälisiä mahdollisuuksia ja lisäisi transito-liikennettä Venäjältä Eurooppaan. Käytävän ammattimainen markkinointi ja esilläolo logistiikka-alan messutapahtumissa Euroopassa, Venäjällä ja Kiinassa lisäisi käytävän tunnettua ja lisäisi myös transito-liikennettä Kuolan niemimaalta Pohjois-Eurooppaan ja Pohjois-Amerikkaan Norjan satamien kautta.

## Suosituksat jatkotoimenpiteiksi

Jäämeren käytävän strategiatyöpajoista saatujen kokemusten perusteella näyttäisi siis siltä että miniklusterin perustaminen, joka vastaa kolmen hankekokonaisuuden perustamisesta, on suositeltavaa. Jäämeren käytävän miniklusterin, hankekokonaisuuksien ja kärkihankkeiden suhteen ehdotamme seuraavia toimenpiteitä

- **Miniklusterin johtaminen ja hallinto.** On tärkeää että miniklusterilla on selkeä hallinto ja johto. Sopiva organisaatorakenne miniklusterille on rahoittajista koottu ohjausryhmä ja operatiivisen tason johtoryhmä, joka vastaa hankesalkun kehittämisestä ja rahoituksen kokoon juoksusta. Ohjausryhmä ja johtoryhmä muodostuvat Pohjois-Lapin kuntien, organisaatioiden ja yritysten keskeisistä toimijoista. Miniklusterin hallinnointikulut pitää jakaa toimijoiden kesken koskien esim. hankevalmisteluun liittyviä kulueria.
- **Edunvalvonta EU:n ja LVM:n suuntaan.** Kansainväliset liikenne- ja logistiikkakäytävät ovat myös poliittisia päätöksiä sekä kansallisella että EU-tasolla. Siksi on tärkeää että määritetään tarkasti ne toimenpiteet ja resurssit miten edunvalvontaa EU:n ja LVM:n suuntaan hoidetaan.
- **Jäämeren käytävän viestintä ja markkinointi.** Jotta uusi liikennekäytävä saisi tunnettuutta Suomen rajojen ulkopuolella, täytyy sitä markkinoida kansainvälisissä logistiikka- ja liikennealan messutapahtumissa. Käytävälle on laadittava korkeatasoiset ja monikieliset www-sivut sekä multimediaesitys kansainvälistä viestintää varten.
- **Uusiutuva energia.** Uusiutuvan energian hankkeet nostavat merkittävästi Jäämeren käytävän statusta ja kiinnostavuutta, mikäli Pohjois-Lappiin saadaan rakennettua 10-30 MW tuulipuisto. Metsäenergian hyödyntäminen ja CHP-voimalaitoksen rakentaminen toisi alueelle myös paljon työpaikkoja energiapuun hankinta- ja logistiikkaketjuun. Jotta energiayhtiöt näkevät Pohjois-Lapin kiinnostavana sijoituskohteena, hankkeita täytyy markkinoida ammattimaisesti. Ensimmäinen askel markkinoinnissa olisi Sodankylän kunnan ja Inlike Oy:n laatima kannattavuusselvitys, joka toimisi käytikorttina energiayhtiöiden suuntaan.
- **Barentsin alueen miljardihankkeet.** Barentsin alueella käynnistyviin miljardihankkeisiin mukaan pääseminen edellyttää voimakasta markkinointia ja läsnäoloa alueella. On suositeltavaa perustaa Norjaan (Hammerfest) ja Venäjälle (Murmansk) erillinen projektitoimisto, jotta Pohjois-Lapin ja Pohjois-Suomen yritykset pääsisivät paremmin mukaan Goljatin ja Shtokmanin kaasu- ja öljykenttien alihankintaprojekteihin.
- **Logistiikkakeskus.** Kansainvälisen tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta on erittäin tärkeää, että Pohjois-Lapissa toimii kansainvälisten standardien mukainen logistiikkakeskus moderneine tukipalveluineen, joihin kuuluu mm. varastointi, varastoautomaatiojärjestelmät ja huolintapalvelut.
- **4-tien parantaminen.** Nykyisellään Pohjois-Lapin maantiet ovat kapeita ja niistä puuttuu kriittisiä palvelurakenteita ja levähdyspaikkoja kuljettajille. 4-tien leveyden nostaminen 9 metriin lisäisi Jäämeren käytävän kiinnostavuutta kansainvälisten logistiikka- ja kuljetusyhtiöiden silmissä. Lapin tiepiirin ja Pohjois-Lapin seutukunnan rooli investointiselvityksen käynnistäjänä on keskeinen
- **Sosio-ekonomisen selvitys Pohjois-Lapin rautatiestä.** Pohjois-Suomen huonot rautatieyhteydet perustuvat pitkälti kylmän sodan aikaiseen poliittiseen tilanteeseen, missä itä-länsisuuntaiset rautatieyhteydet nähtiin sotilaallisena uhkana Suomelle. Pohjois-Lapin rautatie, joka kulkisi reittiä Rovaniemi-Sodankylä-Ivalo-Kirkkonie mi, palvelisi samalla sekä kansainvälistä tavaraliikennettä (Jäämeren käytävä) että henkilöliikennettä, mikä lisäisi Pohjois-Lapin matkailun kiinnostavuutta.
- **Yhteistyö** Barentsin kaareen kuuluvien Perämerenkaaren, Murmanskin käytävän ja Oukavöhykkeen kanssa.
- **EU-ohjelmat lähialueyhteistyöhön.** Norjan hallitus painottaa uudessa strategiassaan myös taloudellisen yhteistyön kehittämistä Venäjän, Ruotsin ja Suomen kanssa erilaisten EU-ohjelmien kautta. Pohjois-Lapin seutukunnalle olisi tärkeää kehittää EU-hankkeita norjalaisten ja venäläisten partnereiden kanssa. Tärkeitä ohjelmia ovat mm. Northern Periphery Programme, Kolarctic Neighbourhood Programme ja European Neighbourhood and Partnership Instrument.

## LIITE 1. Toimintasuunnitelman laadinnassa käytetyt työkalut ja menetelmät

Toimintasuunnitelman laadinnassa käytimme seuraavia työkaluja ja menetelmiä:

- Taustamateriaalin keruu workshop-tilaisuuksia varten (eri kehittämisvyöhykkeistä saatavilla oleva materiaali, vyöhykkeiden www-sivut ja julkiset selvitykset)
- Strateginen nykytilan analyysi (SWOT) tärkeimmistä toimialoista Pohjois-Lapissa (työpajoihin osallistuvat toimijat tekivät kotityönä lyhyen 1-sivun mittaisen SWOT-analyysin oman toimialansa vahvuuksista ja heikkouksista. Tulokset kerättiin PowerPoint esityksiin)
- 3 strategiatyöpajaa 6.4 Sodankylä, 16.4. Ivalo ja 17.6 Sodankylä
- Taustaselvitysten, SWOT-analyysien ja työpajoissa esitettyjen suositusten ja keskustelujen pohjalta laadittiin johtopäätökset ja suositukset visiolle, päätavoitteille, strategialle sekä hankekokonaisuuksille Jäämeren käytävän kehittämiseksi missä selkeä fokus ja hanke-ehdotukset (1 sivu per hanke-ehdotus)
- Määriteltiin strategiaprosessin tuloksena kehittämiskokonaisuudet ja hankkeet
- Määriteltiin avainyritykset ja toimijat
- Luotiin Jäämeren käytävän miniklusterimalli, pohjautuen 2 strategiatyöpajan ja miniklusterityöpajassa saavutettuihin tuloksiin.
- Jäämeren käytävän toimintasuunnitelman esittely KOKO- seminaarissa

Työpajoissa käytetyt työkalut ja menetelmät olivat yleisesti tunnettuja konsultoinnin työkaluja, joita käytetään mm. strategiaprosessien toteutuksessa.