



VALTIONEUVOSTON KANSLIA



Kasvua pohjoisesta

Miten Norja, Ruotsi ja Suomi voivat saada aikaan kestäväää kasvua arktisella alueella?

Riippumattoman asiantuntijatyöryhmän raportti

Kasvua pohjoisesta

Miten Norja, Ruotsi ja Suomi voivat saada aikaan kestäväää kasvua arktisella alueella?
Riippumattoman asiantuntijatyöryhmän raportti

Julkaisija

VALTIONEUUVOSTON KANSLIA

KUVAILEHTI

20.1.2015

Julkaisun laji

Julkaisu

Toimeksiantaja

Valtioneuvoston kanslia

Julkaisun nimi (myös ruotsinkielinen)

Kasvua pohjoisesta. Miten Norja, Ruotsi ja Suomi voivat saada aikaan kestävää kasvua arktisella alueella? Riippumattoman asiantuntijatyöryhmän raportti (Tillväxt från norr. Hur kan Finland, Sverige och Norge skapa hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien? Report of an independent expert group)

Tiivistelmä

Tämä raportti on Norjan, Ruotsin ja Suomen pääministerien huhtikuussa 2014 asettaman selvitysryhmän työn tulos.

Anne Husebekk, rehtori, Tromssan yliopisto, Norja (anne.husebekk@uit.no)

Magdalena Andersson, maaherra, Västerbottenin lääni, Ruotsi (magdalena.andersson@lansstyrelsen.se)

Risto E. J. Penttilä, toimitusjohtaja, Keskuskauppakamari, Suomi (risto.penttila@chamber.fi)

Norjalla, Ruotsilla ja Suomella on arktisilla alueillaan yhteisiä taloudellisia, ympäristöön liittyviä ja yhteiskunnallisia intressejä. Tässä selvityksessä määritetään neljä potentiaalista kasvun ajuria ja esitellään neljä välinettä, joiden avulla Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot voivat pyrkiä kestävään taloudelliseen kasvuun pohjoisessa.

Neljä kasvun ajuria:

- 1) nesteytetty maakaasu ja uusiutuva energia,
- 2) vihreä kaivostoiminta (green mining),
- 3) matkailun kehittäminen, ja
- 4) jääoloihin ja kylmään ilmanalaan liittyvä osaaminen.

Neljä välinettä:

- 1) yksi sääntelyjärjestelmä,
- 2) yksi osaamis- ja työvoimavaranto,
- 3) yksi pitkän aikavälin liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelma, sekä
- 4) yksi ääni arktisen alueen kansainvälisessä yhteistyössä.

Avainsanat

arktinen alue, pohjoismainen yhteistyö, talouskasvu

Sarjan nimi ja numero

Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1/2015

Kieli

suomi

Kokonaissivumäärä

44

ISBN paino

978-952-287-141-1

ISBN PDF

978-952-287-142-8

ISSN

0782-6028

Julkaisun jakelu

Julkaisu PDF:nä: www.vnk.fi/julkaisut

Lisätietoja: julkaisut@vnk.fi

Kustantaja

Valtioneuvoston kanslia

Taitto

Valtioneuvoston kanslia

Luottamuksellisuus

Julkinen

Painopaikka

Edita Prima, Helsinki, 2015

Typ av publikation
Publikation

Uppdragsgivare
Statsrådets kansli

Publikationens namn

Tillväxt från norr. Hur kan Norge, Sverige och Finland skapa hållbar tillväxt i arktiska Skandinavien? Rapport av en oavhängig expertgrupp

Referat

Den här är en rapport av en expertgrupp utsedd av statsministrarna från Norge, Sverige och Finland i april 2014.

Anne Husebekk, rektor, Universitetet i Tromsø, Norge (anne.husebekk@uit.no)

Magdalena Andersson, landshövding, Västerbotten, Sverige (magdalena.andersson@lansstyrelsen.se)

Risto E. J. Penttilä, verkställande direktör, Centralhandelskammaren, Finland (risto.penttila@chamber.fi)

Norge, Sverige och Finland delar ekonomiska, miljömässiga och sociala intressen i arktiska Skandinavien. Rapporten definierar fyra drivkrafter för tillväxt och föreslår fyra verktyg som regeringarna i Norge, Sverige och Finland kan använda för att säkra hållbar ekonomisk tillväxt i de norra regionerna.

Fyra drivkrafterna:

- 1) LNG (Liquefied Natural Gas) och förnybara energikällor,
- 2) grönare gruvlösningar,
- 3) ökad turism,
- 4) is- och kallklimatteknik.

Fyra verktygen:

- 1) ett gemensamt regelverk,
- 2) en pool av kompetens och arbetskraft,
- 3) en långsiktig transport- och infrastrukturplan,
- 4) en samordnad röst i arktiska frågor.

Nyckelord

arktiska regionen, nordiskt samarbete, ekonomisk tillväxt

Seriens namn och nummer

Statrådets kanslis publikationsserie 1/2015

Språk

finska

Sidantal

44

ISBN tryck

978-952-287-141-1

ISBN PDF

978-952-287-142-8

ISSN

ISSN 1799-7828

Distribution

Publikationen som PDF: www.vnk.fi/julkaisut

Ytterligare information: julkaisut@vnk.fi

Förläggare

Statsrådets kansli

Layout

Statsrådets kansli

Sekretessgrad

Offentlig

Tryckort

Edita Prima, Helsingfors, 2015

SISÄLLYS

| | |
|---|----|
| YHTEENVETO | 7 |
| JOHDANTO..... | 9 |
| 1 NELJÄ KASVUN AJURIA | 13 |
| 1.1 Entistä puhtaampaa energiaa nesteytetystä maakaasusta ja uusiutuvista energialähteistä | 14 |
| 1.2 Vihreää kaivostoimintaa..... | 16 |
| 1.3 Matkailun edistäminen koordinoitun markkinoinnin avulla..... | 18 |
| 1.4 Johtavaa jääolojen ja kylmän ilmanalan osaamista | 20 |
| 2 NELJÄ KASVUN VÄLINETTÄ | 22 |
| 2.1 Yksi sääntelyjärjestelmä..... | 22 |
| 2.2 Yksi osaamis- ja työvoimavaranto | 25 |
| 2.3 Yksi pitkän aikavälin liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelma | 28 |
| 2.4 Yksi ääni arktisen alueen kansainvälisessä yhteistyössä..... | 34 |
| LOPUKSI..... | 37 |

YHTEENVETO

Norjalla, Ruotsilla ja Suomella on paljon voitettavaa arktisella alueella. Yhdistämällä voimansa nämä kolme maata voivat luoda siellä kestäväää kasvua kehityksen eturintamassa. Myös ilmastonmuutos ja ympäristön erityispiirteet lisäävät entistä läheisemmän yhteistyön tarvetta.

Tämä raportti on Norjan, Ruotsin ja Suomen pääministerien huhtikuussa 2014 asettaman selvitysryhmän työn tulos.

Anne Husebekk, rehtori, Tromssan yliopisto, Norja (anne.husebekk@uit.no)

Magdalena Andersson, maaherra, Västerbottenin lääni, Ruotsi
(magdalena.andersson@lansstyrelsen.se)

Risto E. J. Penttilä, toimitusjohtaja, Keskuskauppakamari, Suomi
(risto.penttila@chamber.fi)

Tässä selvityksessä määritetään neljä potentiaalista kasvun ajuria ja esitellään neljä välinettä, joiden avulla Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot voivat pyrkiä kestävään taloudelliseen kasvuun pohjoisessa. Kasvun neljä ajuria ovat:

- 1) **nesteytetty maakaasu**
- 2) **vihreä kaivostoiminta (green mining)**
- 3) **matkailun kehittäminen**
- 4) **jääoloihin ja kylmään ilmanalaan liittyvä osaaminen.**

Selvityksessä esitetyt neljä välinettä ovat:

- 1) **yhteinen sääntelyjärjestelmä**, joka tarkoittaa mm.
 - rajaesteiden poistamista
 - rakentamismääräysten yhtenäistämistä
 - valtakuntien rajat ylittäviä julkisia palveluja
- 2) **yhteinen osaamis- ja työvoimavaranto**, joka tarkoittaa mm.
 - koulutuksen ja pätevyysvaatimusten yhdenmukaistamista tietyillä säännellyillä aloilla
 - uusien innovatiivisten ratkaisujen kokeilua koti- ja yhteispohjoismaisissa työvoimapalveluissa
 - pohjoismaisen opiskelijainvaihdon entistä tehokkaampaa hyödyntämistä sekä yhteisiä koulutus- ja tutkimusohjelmia

- 3) **yhteinen pitkän aikavälin liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelma**, joka tarkoittaa mm.
- luovien rahoitusmahdollisuuksien selvittämistä
 - sitä, että pyritään tiiviissä keskinäisessä yhteistyössä vakuuttamaan Euroopan komissio arktisen alueen liikenneyhteyksien tärkeydestä ennen TEN-T -verkon uudelleentarkastelua vuonna 2023
- 4) **yhteinen kannanmuodostus arktisissa kysymyksissä**, joka tarkoittaa mm.
- kahta tai kolmea yhteistä arktisen politiikan tavoitetta vuosittain
 - tietoisuuden lisäämistä ja yhteistä vaikuttamista Brysselissä.

JOHDANTO

Mahdollisuuksia

Arktinen alue on täynnä mahdollisuuksia. Laajat merialueet, ainutlaatuinen kasvikuunta ja eläimistö, karu mutta kaunis luonto, runsaat luonnonrikkauudet ja uusien liikenneväylien luominen tekevät pohjoisesta napaseudusta alueen, jossa valtavat taloudelliset intressit ja syvä huoli ympäristöstä kohtaavat. Tällä harvaan asutulla alueella elää noin neljä miljoonaa ihmistä.

Norjan, Ruotsin ja Suomen arktiset alueet ovat muuhun pohjoiseen napaseutuun verraten pisimmälle kehittyneitä. Skandinavian arktisella alueella ja pohjoisella tarkoitetaan tässä raportissa Finnmarkin, Tromssan ja Nordlandin läänejä Norjassa, Ruotsin Norrbottenia ja Västerbottenia sekä Suomen Lappia, Pohjois-Pohjanmaata ja Kainuuta (ks. kartta). Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisosissa on enemmän kaupunkeja, yliopistoja, kulttuurilaitoksia ja nuoria kuin missään muualla arktisella alueella. Siksi on luontevaa, että nämä maat ottavat johtavan roolin kun pyritään kehittämään ympäristöltään kestäväää ja taloudellisesti houkuttelevaa arktista aluetta.

Kuusikymmentä vuotta sitten Pohjoismaat olivat alueellisen kehittämisen eturintamassa ja tuolloin ne loivat yhteiset työmarkkinat, pohjoismaisen passiunionin jne. Nyt kun kansalliset intressit ja taloudelliset mahdollisuudet suuntautuvat entistä voimakkaammin pohjoisille alueille, Pohjoismailla on tilaisuus syventää alueellista yhteistyötä, kokeilla älykkäitä ratkaisuja ja luoda rajat ylittävää kestäväää kasvua omilla arktisilla alueillaan.

Epävarmuustekijöitä

Vaikka arktinen alue tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia kestävään kasvuun, alueen kehitykseen liittyy myös huomattavia epävarmuustekijöitä. Ei tiedetä, miten nopeasti liikenne pohjoisella merireitillä alkaa kasvaa. Ei tiedetä, missä aikataulussa suunnitellut mittavat energiahankkeet etenevät. Ilmastonmuutoksen kaikkia vaikutuksia arktisiin alueisiin ei myöskään tunneta. Epävarmuudet eivät kuitenkaan vähennä tarvetta entistä läheisempään yhteistyöhön vaan pikemminkin lisäävät sitä. Yhdessä Norja, Ruotsi ja Suomi voivat aiempaa paremmin varautua tulevaan kehitykseen ja vastata odotettavissa oleviin tilanteisiin. Raportin kirjoittajat uskovat, että kestävä talouskasvu ja uusien teknologioiden kehittäminen arktisella alueella hyödyttävät alueen ihmisiä, yhteisöjä ja luontoa ja että alue tarjoaa todellista kasvupotentiaalia.



Strategic Environmental Impact Assessment of development of the Arctic (p. v). Arctic Centre, University of Lapland. Arctic Portal, 2014, www.arcticportal.org.

Yhteistyön tarve

Norjalla, Ruotsilla ja Suomella on arktisilla alueillaan yhteisiä taloudellisia, ympäristöön liittyviä ja yhteiskunnallisia intressejä. Pohjoinen yhteistyö näiden kolmen maan välillä on nyt tärkeämpää kuin koskaan kolmesta syystä.

Ensinnäkin Norjan, Ruotsin ja Suomen talouskasvu ei ole riittävän vakaalla pohjalla. Samaan aikaan talouden painopiste on monilla kansallisen hyvinvoinnin kannalta tärkeillä aloilla siirtymässä pohjoiseen. Norja, Ruotsi ja Suomi ja niiden pohjoiset alueet tarvitsevat toisiaan ja voimakkaita kasvun ajureita.

Toiseksi arktista liiketoimintaa ja ympäristönsuojelua koskevat normit ja säännöt ovat vasta muotoutumassa. Yhteisin ponnistuksin Pohjoismaat voivat vaikuttaa merkittävästi arktisen sääntökirjan sisältöön. Yhdessä ne voivat saada muut toimijat vakuuttuneiksi siitä, että arktisen alueen kehittämisen täytyy perustua avoimuuteen, yhteistyöhän ja kestävän kehityksen periaatteisiin.

Kolmanneksi rajat eivät nykyisinkään rajoita arktisen alueen ihmisten elämää. Valitettavasti tämä ei kuitenkaan koske kansallista byrokratiata, määräyksiä ja sääntelyä. Keskushallintojen tulisi voimaannuttaa pohjoisen kuntia, paikallisyhteisöjä ja alkuperäiskansoja eikä asettaa niille tarpeettomia rajoituksia.

Toimeksianto

Arktisen alueen mahdollisuuksista, epävarmuustekijöistä, kehittämisestä ja yhteistyötarpeista on jo tehty lukuisia perusteellisia ja laajoja selvityksiä. Tämä selvitys ei kuulu samaan sarjaan. Sen tavoitteena on tarjota Norjan, Ruotsin ja Suomen valtioille käytännön työkaluja yhteistyön kehittämiseen arktisella alueella. Selvityksessä keskitytään muutamaan toteutettavissa olevaan tavoitteeseen. Jos kaikki kolme valtiota sitoutuvat tässä esitettyihin suosituksiin, alueellinen taloudellinen yhteistyö ottaa merkittävän harppauksen eteenpäin.

Selvityksen laatineen työryhmän jäseninä ovat Tromssan yliopiston – Norjan arktisen yliopiston – rehtori tri Anne Husebekk, Västerbottenin läänin maaherra Magdalena Andersson ja Suomen keskuskauppakamarin toimitusjohtaja Risto E. J. Penttilä.

Norjan, Ruotsin ja Suomen pääministerit sopivat työryhmän nimittämisestä vuoden 2014 huhtikuussa ja antoivat sille tehtäväksi selvittää konkreettisia

tapoja kestävän kehityksen vauhdittamiseksi pohjoisessa kolmenvälisen yhteistyön avulla. Tässä selvityksessä ei tarkastella kaikkia arktisen alueen kasvumahdollisuuksia ja haasteita, vaan esitetään neljä kasvun ajuria ja neljä välinettä, jotka ovat työryhmän mielestä keskeisiä pyrittäessä kestäväan kasvuun ja kestävien yhteisöjen rakentamiseen pohjoisessa.

Norja, Ruotsi ja Suomi ovat kaikki julkaisseet omat arktiset strategiansa. Vaikka ne ovatkin mittavia ja niissä esitetään vastaavia tavoitteita, strategiat yksinään eivät takaa jouhevaa toteutusta, kestäväää rajat ylittävää kasvua tai tehokasta pohjoista yhteistyötä näiden kolmen valtion välillä. Tässä selvityksessä pyritään yhdistämään joitakin kansallisissa arktisissa strategioissa käsiteltyjä asioita ja samalla esittämään uusia ideoita yhteistyön tiivistämiseksi.

Tavoitteet

Perimmäisenä tavoitteena on luoda pohjoiseen kestäväää kasvua ja rakentaa kestäviä yhteisöjä. "Kestävä kasvu" tarkoittaa, että ympäristötekijät ja alkuperäiskansojen elinolot otetaan huomioon kaikessa arktisella alueella harjoitettavassa taloudellisessa toiminnassa. "Kestävällä yhteisöllä" halutaan korostaa sitä, että arktinen alue on suotuisa ympäristö yksilöille ja perheille, jotka haluavat siellä asua, ja että alueen on kirjoittajien mielestä myös säilyttävä sellaisena.

Uskomme, että kaukana pohjoisessa kestävät yhteisöt edellyttävät kestäväää kasvua – ja päinvastoin. Ilman investointeja ja uusia kasvavia elinkeinoja ei myöskään ole töitä, rakentamista eikä edellytyksiä yhteisöjen kukoistukseen. Ilman kukoistavia yhteisöjä arktinen alue jää pelkäksi kuoreksi, tyhjiin imettäväksi luonnonvarojen aarraitaksi tai valtavaksi luonnonsuojelualueeksi, jolla on vähän merkitystä ihmisille ja alueen ulkopuoliselle kehitykselle. Jos arktinen alue halutaan todella nähdä osana tulevaisuuden menestystarinaa, tarvitaan sekä kestäväää kasvua että kestäväällä pohjalla olevia yhteisöjä.

Pohjoisen kestävä kasvu ei ole mahdollista ilman jokaisen kolmen valtion vahvaa poliittista sitoutumista. Siksi valtioita kehotetaan tarttumaan tässä selvityksessä esitettyihin välineisiin ja siten tiivistämään yhteistyötä kestävän kasvun saavuttamiseksi arktisella alueella. Tämän sitoumuksen tulisi näkyä jokaisen kolmen maan kansallisessa politiikassa.

1 NELJÄ KASVUN AJURIA

Mahdollisista kasvun ajureista tähän on valittu neljä lähempää tarkastelua varten

On helppo nimetä useita ajureita, jotka voivat vauhdittaa kasvua arktisilla alueilla. Perinteiset elinkeinot, kalastus ja vesiviljely, metsätalous, merenkulku, ympäristöosaaminen, meriteollisuus, öljy- ja kaasuvarojen hyödyntäminen, öljyntorjunta, uusiutuva energia, sää- ja jäätietopalvelut, kaivosteollisuus, matkailu, rakennusteollisuus, tietotekniikka ja avaruusteollisuus, ja monet muut alat, palvelut ja osaamisalueet myötävaikuttavat omalta osaltaan arktisen alueen kehitykseen.

Norjan arktisilla alueilla kehitystä vauhdittavat erityisesti merelliset luonnonrikkauudet ja hiilivetyvarannot. Arktisessa Ruotsissa kehityksen pääasiallisia moottoreita ovat kaivosteollisuus ja metsätalous. Suomen arktisilla alueilla keskeisessä asemassa ovat matkailu ja kaivosteollisuus. Lisäksi kullakin maalla on merkittävää jäähän ja arktiseen teknologiaan liittyvää osaamista.

Edellä esitetyn pohjalta ja selkeyden vuoksi olemme valinneet neljä kasvun ajuria, joiden uskomme parhaiten takaavan pysyvän kasvun ja synnyttävän myönteisiä kerrannaisvaikutuksia koko alueella:

- 1) Nesteytetty maakaasu ja uusiutuva energia Norjan johdolla
- 2) Green mining eli vihreä kaivostoiminta Ruotsin johdolla
- 3) Matkailun kehittäminen Suomen johdolla
- 4) Jäähän ja kylmään ilmanalaan liittyvä osaaminen kolmikantaisin keihäänkärkihankkein.

Nämä neljä eivät suinkaan ole ainoita huomionarvoisia kasvun ajureita. Niihin liittyvissä tarinoissa on kuitenkin vetovoimaa, ja vastuullisesti kehitettyinä ne voivat edistää myös muita niihin läheisesti liittyviä osa-alueita.

Ilmastonmuutos koko toiminnan kehyksenä

Useiden asiantuntijoiden mukaan ilmastonmuutoksen nopeus on arktisella alueella jopa kaksin- tai kolminkertainen muuhun maailmaan verrattuna. Ilmastomuutoksen torjunta ja sen arktisella alueella jo aiheuttamiin vaikutuksiin sopeutuminen sanelevat ne reunaehdot, joiden rajoissa kaiken taloudellisen kehityksen on alueella edettävä. Siksi ilmastonäkökohtia ei käsitellä erik-

seen kaikissa seuraavissa osioissa. Uskomme, että jos mainitun neljän kasvun ajurin osalta edetään vastuullisesti, ne ovat sopuinnussa kasvihuonekaasujen vähentämiseen tähtäävien kunnianhimoisten tavoitteiden kanssa.

1.1 Entistä puhtaampaa energiaa nesteytetystä maakaasusta ja uusiutuvista energialähteistä

Norjan taloudellinen menestys on jo pitkään perustunut merenpohjan öljy- ja kaasuvaroituihin sekä runsaasti tarjolla olevaan vesivoimaan. Offshore-tekniologioiden ja merikuljetusten kehittyminen mahdollistavat tulevaisuudessa offshore-tuotannon entistä pohjoisempaan Norjan mannerjalustalla ja tarjoavat jatkossakin liiketoimintamahdollisuuksia lähimpien naapureiden off- ja onshore-osaajille. Arktisen luonnon suojeleminen kuitenkin edellyttää ilmastonmuutoksen torjumista ja maiden oman kestävästi energiainfrastruktuurin kehittämistä, joten perinteistä hiilivetyvarantojen hyödyntämistä on pohjoisessa tarkasteltava aiempaa laajemmasta näkökulmasta. Kuinka Norjan energia-alan menestystä voidaan hyödyntää kaivostoiminnan, merenkulun, matkailun ja muiden arktisen alueen kasvavien teollisuusalojen energiantarpeiden tyydyttämiseksi ekologisesti kestävältä pohjalta?



Kuva: Joakim Aleksander Mathisen

Yhteiset sähkömarkkinat ja uusiutuvan energian lisääntyvä käyttö

Suomi, Ruotsi ja Norja ovat osa yhteispohjoismaisia ja Baltian sähkötukku markkinoita, joilla kauppapaikkana toimii Norjan Nord Pool Spot. Yhteismarkkinoiden toiminta perustuu siihen, että maiden sähköverkot on kytketty toisiinsa. Yhteismarkkinoiden kehittäminen, kantaverkon riittävän sähkönsiirtokapasiteetin varmistaminen ja uusiutuvan energiantuotannon edistäminen vihreiden sertifikaattien tai muiden välineiden avulla arktisella alueella olisi asetettava energiapolitiikan kärkitavoitteiksi. Kun otetaan huomioon Pohjois-Norjan mitattava vesivoimatuotanto ja alueen tarjoama tuulivoiman kasvupotentiaali, arktisen alueen pitäisi jo olla siirtymässä vähähiiliseen vihreään talouteen.

Nesteytetyn maakaasun vahvuudet

Ilmastonmuutoksen näkökulmasta maakaasu nähdään edelleen usein osana itse ongelmaa. Maakaasun CO₂-päästöt energiayksikköä kohti ovat kuitenkin alhaisemmat kuin millään muulla fossiilisella polttoaineella, ja nesteytettynä kaasua voidaan kuljettaa kustannustehokkaasti pitkiä matkoja kohteisiin, joihin putkilinjoja ei ole vedetty. Arktisen alueen runsaat uusiutuvien energialähteiden varannot huomioon ottaen uskomme, että nesteytetty maakaasu (*Liquefied Natural Gas, LNG*) on osa ratkaisua ja voisi toimia kestävä kasvun ja energiahuollon perustana. Nykyisen hintakehityksen perusteella myös LNG:n kilpailukyky paranee lähitulevaisuudessa. Melkøyan iso tuotantolaitos Hammerfestin lähistöllä Norjassa ja Itämeren rannikon nykyiset ja suunnitteilla olevat terminaalit tarkoittavat, että osa tarvittavasta infrastruktuurissa on jo olemassa.

Kaasu ja malmi

Mineraaliraaka-aineiden käsittely vie erittäin paljon energiaa. Nykyään raaka-aineiden käsittelyn vaatima energia tuotetaan arktisella alueella monin paikoin hiilellä tai raskaalla polttoöljyllä tai malmi kuljetetaan muualle prosessoitavaksi. Uskomme, että tulevaisuudessa LNG voi toimia energianlähteenä malmien käsittelyssä, synnyttää uusia teollisia toimialoja ja vähentää merkittävästi CO₂-päästöjä. Skandinavian suurimmin riippumattoman tutkimuslaitoksen SINTEFin ja Norjan tiede- ja teknologiayliopiston tutkijat ovat jo vuosia työskennelleet näiden ”kaasu ja malmi” -konseptien parissa¹. Kaivostoimintaa arktisella alueella tulisivatkin kehittää näiden ratkaisujen pohjalta.

1 SINTEF [<http://www.sintef.no/home/Press-Room/Research-News/Gas-plus-ore-equals-new-industry/>]

LNG on myös tärkeä osa useita muita arvoketjuja, kuten hiilen talteenottoa. Esimerkiksi petrokemiallisessa teollisuudessa LNG:stä valmistetaan muoveja ja lääkkeitä. Norja, Ruotsi ja Suomi voisivat kehittää näitä arvoketjuja alan eturintamassa.

Eurooppa ja rikkidirektiivi

Sen lisäksi, että LNG toimii energianlähteenä arktisilla alueilla, se voi tulevaisuudessa olla myös tärkeä osa Itämeren ja koko Euroopan energiapalettia. Euroopan rikkidirektiivin mukaiset entistä tiukemmat merenkulun rikkispäästöjä koskevat määräykset tulevat voimaan vuoden 2015 alusta. Varustamot voivat täyttää uudet vaatimukset siirtymällä käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten LNG:tä, ja jotkut ovat jo niin tehneetkin. Kun aiempaa puhtaamman energian kysyntä kasvaa myös maalla ja Euroopan energiaturvallisuus askarruttaa edelleen, voisi olla viisasta keskittyä LNG:n jakeluverkon vahvistamiseen ja vientikanavien avaamiseen Pohjoismaiden arktisilta alueilta Keski-Eurooppaan.

1.2 Vihreää kaivostoimintaa

Kaivosteollisuus tarjoaa valtavia mahdollisuuksia arktisella alueella. Jotta alaa voitaisiin kehittää kestävästi, tulevan kasvun on perustuttava uuteen teknologiaan sekä tutkimus- ja kehitystyöhön, ei pelkästään raaka-aineiden ottoon. Siten raaka-aineiden hintojen vaihtelun vaikutus jäisi vähäisemmäksi ja voitaisiin luoda entistä kestävämpiä ja pitkäikäisempiä arvoketjuja.



Ruotsi on EU:n ylivoimaisesti suurin rautamalmin ja johtava perusmetallien (kupari, sinkki ja lyijy) tuottaja.² Kiirunan kaivos on maailman suurin maanalainen rautamalmikaivos ja 20 km Jällivaarasta itään sijaitseva Aitik Euroopan suurin kuparikaivos. Kaivosteollisuudessa kasvua syntyy nykyään monilla varsinaisen kaivostoiminnan ulkopuolisilla aloilla, kuten konsultoinnissa ja ympäristöpalveluissa, jotka luovat vankan perustan työllisyydelle ja uusille liiketoimintamahdollisuuksille.

Paikalliset hyödyt ja pohjoisen kasvu

Fennoskandian kilpi, jossa suurin osa Pohjois-Skandinaviasta sijaitsee, sisältää runsaasti malmiesiintymiä. Norjan, Ruotsin ja Suomen kansalliset geologian tutkimuskeskukset ovat keränneet luotettavaa geoteknistä tietoa, jonka avulla yritysten on entistä helpompi käynnistää malminetsintä. Investointi-ilmapiiri malminetsinnän ja kaivostoiminnan aloittamiselle on arktisella alueella maailmanluokkaa.³ Vaikka raaka-ainerikaudet, hyvä tietopohja ja investoinneille suotuisa ilmapiiri hyödyttävät kaivosteollisuutta kaikissa kolmessa maassa, entistä tiiviimpi yhteistyö pohjoismaisten yritysten kesken takaisi, että aiempaa suurempi osuus liikevoitoista jäisi alueelle.

Pohjoisen mineraalivaroja olisi käytettävä kestävästi niin, että ne hyödyttävät paikallisyhteisöjä ja alueen kasvua. On alueita, joilla tunnetut mineraaliesiintymät on jätettävä maaperään arktisen luonnon suojelemiseksi ja matkailun kehittämisedellytysten varmistamiseksi.

² Ruotsin geologinen tutkimuslaitos [<http://www.sgu.se/en/mineral-resources/minerals-of-sweden/>]

³ Fraser Institute, Survey of Mining Companies 2013 [<http://www.fraserinstitute.org/uploadedFiles/fraser-ca/Content/research-news/research/publications/mining-survey-2013.pdf>]



Tietojenvaihto

Ekologinen ja yhteiskunnallinen kestävyys on mainittu keskeisenä tavoitteena jokaisen kolmen maan mineraalistrategiassa. Paikallisyhteisöjen, alkuperäiskansojen, poronkasvattajien ja muiden sidosryhmien kuulemista yli rajojen ennen lupaprosessia ja sen aikana pidetään tärkeänä, mutta sitä pitäisi täydentää tietojen ja kokemusten vaihdolla eri maiden kuntien, valvontaviranomaisten ja muiden asianosaisten kesken.

Vuoropuhelu

Teollisuuden toimijoiden pitäisi osallistua avoimeen vuoropuheluun paikallisyhteisöjen ja Norjan, Ruotsin ja Suomen saamelaisparlamenttien kanssa. Vuoropuhelun syventämisessä on syytä ottaa huomioon muissa arktisissa valtioissa kehitetyt parhaat käytännöt.

Arktisella alueella harjoitettavan kaivostoiminnan sääntelyä olisi kehitettävä alkuperäiskansojen oikeudet ja paikallisyhteisöjen hyvinvointi huomioon ottaen. Samalla kaikkien sidosryhmien on pidettävä mielessä, että alue on osa kehittyvää pohjoismaista, eurooppalaista ja globaalia taloutta. Ilman eri aloille tehtäviä investointeja ja elinkeinojen kasvua arktisen alueen yhteisöillä ei ole menestymisen edellytyksiä.

1.3 Matkailun edistäminen koordinoitun markkinoinnin avulla

Arktisilla alueilla on paljon tarjottavaa matkailijoille: revontulia, koiravaljakkoajeluja, kuningasrapusafareita, Huippuvuoret, Jukkasjärven jäähotelli jne. Vaikka matkailusta onkin tullut merkittävä tulonlähde Pohjois-Norjassa ja Ruotsissa, Pohjois-Suomi menestyvine talvilomakohteineen ja joulupukkeineen on luultavasti tehokkaimmin pystynyt houkuttelemaan turisteja eri puolilta maailmaa. Silti kaikki kolme maata ovat samojen kysymysten edessä: miten ylläpitää tasaista matkailijavirtaa ympäri vuoden, miten saada vieraat viipymään kauemmin ja palaamaan takaisin.

Erikoismatkailua massaturismin asemesta

Mielestämme monien pohjoisen lomakohteiden pitäisi massaturismin sijaan keskittyä erikoispalveluihin ja rajattuihin kohderyhmiin. Luontomatkailu, urheilu- ja seikkailumatkailu, kalastus, ekomatkailu sekä kulttuuri- ja perinne-

matkailu tarjoavat lukemattomia liiketoimintamahdollisuuksia, joita ei vielä ole täysin hyödynnetty. Luomalla alueellisia keskuksia ja täyden palvelun matkailupaketteja voitaisiin turismin myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia jakaa tasaisemmin. Kasvavilta markkinoilta tulevat matkailijat olisi valittava erityisesti kohderyhmäksi ja palvelut räätälöitävä tämän mukaisesti.

“Visit the Scandinavian Arctic”

Vaikka yhteisiä markkinointihankkeita eri maiden välillä ja kuntien kesken valtakunnanrajojen sisäpuolella onkin käynnistetty, voimien yhdistämistä pohjoismaisten naapureiden kesken ei ole koskaan kunnolla yritetty. Miksi ei siis hyödynnettäisi kunkin maan kausiluontoisia vahvuuksia ja markkinoitaisi arktista aluetta yhtenä kokonaisuutena? On erittäin epätodennäköistä, että esimerkiksi kiinalaisperhe matkaa suunnitellessaan osaisi tehdä eroa Suomen ja Ruotsin Lapin ja Pohjois-Norjan välillä. Heille Pohjola on yhtä kokonaisuutta ja sellaisena sitä pitäisi heille myös markkinoida.

Kukaan yksittäisistä erikoismatkailupalveluja tarjoavista yrittäjistä ei pysty yksinään houkuttelemaan turisteja ympäri vuoden, mutta yhteispohjoismaisen valtioiden tukeman markkinointiohjelman vauhdittamana alueella voisi kokonaisuutena olla oma markkinarakonsa globaalissa kilpailussa. Entistä tiiviimpi yhteiseen brändiin keskittyvä yhteistyö yritysten ja Norjan, Ruotsin ja Suomen valtioiden välillä voisi edistää alan kaupallista kehitystä. Usean brändin asemesta voisi olla vain yksi: “Visit the Scandinavian Arctic”. Tämän brändin ja



sihen liittyvien palvelupakettien avulla tasaisen matkailijavirran houkuttelemisen alueelle voisi helpottaa.

Rohkaisemme matkailuyrityksiä, maakuntien liittoja ja muita pohjoisen toimijoita jatkamaan hankeyhteistyötään, jonka pyrkimyksenä on yhden yhteisen brändin luominen koko alueelle, ja toivomme valtioiden tukevan tätä laaja-alaista yhteistyötä. Yhden brändin lisäksi olisi kehitettävä yhteinen matkailuportaali. Sen avulla mahdolliset vierailijat eri puolilta maailmaa voisivat helpommin löytää ne lukemattomat mahdollisuudet, joita Norjan, Ruotsin ja Suomen arktisilla alueilla on tarjottavana.

1.4 Johtavaa jääolojen ja kylmän ilmanalan osaamista

Norjalla, Ruotsilla ja Suomella on hyvin samankaltaista merenkulkuun, talvi-merenkulkuun, teiden kunnossapitoon, jäänmurtoon, offshore-ratkaisuihin ja muuhun jääolojen hallintaan ja kylmään ilmanalaan liittyvää osaamista. Vaikka yritysten välinen vapaa kilpailu osaamismarkkinoilla onkin tärkeää, ei liene kovin vaikeaa perustaa yhteisyrityksiä tai nojautua naapurimaiden asiantuntemukseen yhdellä osa-alueella, jotta voi itse paremmin paneutua toiseen. Norjan, Ruotsin ja Suomen ei pitäisi kilpailla toistensa kanssa, vaan täydentää toistensa arktista osaamista. Niiden pitäisi yhdessä luoda liiketoiminta- ja tutkimusympäristö, joka tuottaa maailman parasta osaamista jäähän ja kylmään ilmanalaan liittyvissä ratkaisuissa.

Arktiseen öljyntorjuntaan erikoistuva osaamiskeskus

Yksi tapa tuoda yhteen alan parasta tutkimusta ja parhaita yrityksiä on osaamiskeskusten perustaminen. Maailmassa ei ole toistaiseksi yhtään jääoloissa tapahtuvaan öljyntorjuntaan keskittyvää tutkimuslaitosta, joten ehdotamme arktiseen öljyntorjuntavalmiuteen ja vahinkojen torjuntaan erikoistuvan yhteisen osaamiskeskuksen perustamista. Osaamiskeskus helpottaisi kaupallista toimintaa ja tarjoaisi mahdollisuuksia arktisen alueen öljyntorjuntaan panostavien laajojen tutkimusverkostojen luomiseen.

Yhteistyö sää- ja jäätilanpalveluissa

Norjan, Ruotsin ja Suomen ilmatieteen laitoksilla on kansainvälisen tason osaamista arktisten sääpalvelujen ja jäätilannetiedottamisen alalla. Laitokset keivät jo nykyisellään laajaa yhteistyötä monenkeskisissä ja kahdenvälisissä

yhteyksissä, mutta yhteisten tutkimuskeskusten ja voimavarojen yhdistämisen osalta on vielä paljon tehtävää. Yksi lähemmän tarkastelun arvoinen idea on yhteispohjoismainen tietojärjestelmä, jonka perustana toimisi BarentsWatch, Norjan kattava arktisten merialueiden seuranta- ja tietojärjestelmä.

Pohjoismaiset yritykset teiden rakentajina ja ylläpitäjinä arktisella alueella

Koska ihmisillä ja yrityksillä on kasvava tarve päästä syrjäisille seuduille nykyistä nopeammin ja turvallisemmin, arktisen tienrakentamisen ja talvikunnossapidon osaamiselle on paljon kysyntää. Pohjoismaisten yritysten ja liikenneviranomaisien pitäisi aktiivisesti kartoittaa yhteistyömahdollisuuksia tällä osa-alueella. Tavoitteena tulisi olla, että Norjan, Ruotsin ja Suomen arktisella alueella sekä tieverkoston turvallisuus että toimivuus säilyvät koko pohjoisen napapiiriseudun parhaimmalla tasolla.

Pohjoismaiset yritykset voisivat tulevaisuudessa toimia myös luotettuina palveluntarjoajina ja kumppaneina muualla arktisella alueella toteutettavissa tienrakennus- ja kunnossapitohankkeissa. Vetäjäksi voisi ryhtyä Pohjoismainen tie- ja liikennefoorumi (*Nordiskt Vägforum*, NVF), joka on jo vuosikymmeniä edistänyt tieverkon, tieliikenteen ja kuljetusalan kehitystä ammatillisen yhteistyön avulla. Sen kautta voitaisiin perustaa pohjoismaisia yhteisyrityksiä Kanadassa, Venäjällä ja Alaskassa toteutettavia hankkeita varten.



2 NELJÄ KASVUN VÄLINETTÄ

Neljä keskeistä välinettä ovat mielestämme välttämättömiä kasvun edistämiseksi arktisella alueella. Näitä välineitä ei pidä nähdä ehdottomina vaatimuksina kaikilla aloilla vaan asioina, jotka on syytä pitää mielessä, kun laaditaan hallitusohjelmia, määritetään painopistealueita sektoriministeriöille ja edetään yhteispohjoismaisessa ja kahdenvälisessä yhteistyössä. Jos Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot todella haluavat vauhdittaa kestävästä kehitystä pohjoisessa kolmikantaisen yhteistyön kautta, niiden pitäisi pyrkiä luomaan:

- 1) yksi sääntelyjärjestelmä
- 2) yksi osaamis- ja työvoimavaranto
- 3) yksi pitkän aikavälin liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelma
- 4) yksi ääni arktisen alueen kansainvälisessä yhteistyössä.

Aikaisemmin esiteltyjen neljän kasvun ajurin vaikutus jää haaveeksi, jos erilaisten esteiden, kuten sekavan sääntelyjärjestelmän, ammattitaitoisen työvoiman puutteen ja kehittymättömän infrastruktuurin, annetaan haitata toteutusta. Kasvun ajurit voivat luoda muutospainetta, mutta muutoksen välineistä päättäminen jää poliitikkojen tehtäväksi.

2.1 Yksi sääntelyjärjestelmä

Rajaesteet

Pohjoismaiden välisistä rajoista johtuvat esteet ovat hidastaneet taloudellista kehitystä Norjan, Ruotsin ja Suomen pohjoisosissa. Vaikka olimmekin ehkä aikoinaan alueellisen taloudellisen yhteistyön edelläkävijöitä, sektorikohtaisen sääntelyn puutteellinen koordinointi ja erot EU-lainsäädännön toimeenpanossa aiheuttavat jatkuvasti ongelmia raja-alueilla.

Rajaesteiden purkaminen on jo vuosia ollut yhtenä prioriteettina sekä Pohjoismaiden neuvoston että ministerineuvoston poliittisella agendalla. Aiheesta on laadittu lukuisia raportteja. Silti pohjoisten alueiden taloudelliseen kehitykseen vaikuttavat konkreettiset tulokset, kuten ammattitaitoisen työvoiman liikkuvuus ja liiketoiminnan hoitaminen valtakunnan rajan toiselta puolen, loistavat edelleen poissaolollaan.

Rajaesteiden purkaminen on äärimmäisen tärkeää arktisen alueen taloudellisen kehityksen kannalta. Tarvitaan lisää poliittista tahtoa, priorisointia ja konkreettisia päämääriä. Askel oikeaan suuntaan oli Pohjoismaiden hallitusten tammikuussa 2014 perustama Rajaesteneuvosto, joka on poliittinen elin ja jonka tavoitteena edistää ihmisten ja yritysten vapaata liikkuvuutta pohjoisilla alueilla. Kuten muissakin pohjoismaisissa aloitteissa, näissä ponnisteluissa olisi voitava tukeutua selkeästi muotoiltuihin päätöksiin, sitoviin aikatauluihin ja tehokkaaseen kansalliseen ja yhteispohjoismaiseen seurantaan.

Kannatamme Rajaesteneuvoston tavoitetta poistaa 5–10 työmarkkinoin, sosiaalipolitiikkaan ja koulutukseen vaikuttavaa rajaestettä vuosittain.



Rakentamismääräysten yhtenäistäminen

Rakentaminen on yksi niistä aloista, joita rajaesteet eniten haittaavat. Norjan, Ruotsin ja Suomen erilaiset rakentamismääräykset hankaloittavat rajat ylittävää kauppaa arktisella alueella. Esitämme, että maiden hallitukset kiinnittävät erityistä huomiota rakentamismääräysten harmonisointiin, jotta pohjoisessa voidaan edistää energiatehokasta rakentamista, säilyttää ympäristöystävällinen puurakentaminen pohjoisen erityisenä vahvuutena sekä luoda alueen kaikille rakennusyrityksille laajemmat markkinat.

Vaihtoehtona aikaa vievälle ja hankalalle yksittäisten maiden rakentamismääräysten ja lainsäädännön yhdenmukaistamiselle **ehdotamme täysin uutta energiatehokasta rakentamista koskevaa yhteispohjoismaista määräyskokoelmaa, jonka maat voivat kukin osaltaan vahvistaa ja jota ne sitten voivat soveltaa rinnan nykyisten rakentamismääräysten kanssa.** Määräyskokoelma olisi valmisteltava huolellisesti niin, että sen mukaisesti rakennetut ja luokitellut rakennukset voidaan hyväksyä kaikissa kolmessa maassa, jolloin uusi määräyskokoelma ikään kuin ”ylittäisi” kansalliset määräykset. Myös EU:ssa tällä saralla tehtävä työ on tällöin otettava huomioon.

Rajat ylittävät julkiset palvelut

Kestävän kasvun ja kestävien yhteisöjen luominen pohjoiseen edellyttää sääntelyn yhdenmukaistamista myös aloilla, jotka eivät suoranaisesti liity liikkumisen tai elinkeinojen harjoittamisen vapauteen. Esimerkiksi tehokkaiden julkisten palvelujen saatavuus pohjoisen harvaan asutuilla seuduilla ovat asioita, joita sekä ihmiset että yritykset joutuvat pohtimaan ennen muuttoa alueelle.

Pelkästään palveluiden järjestäminen on jo melkoinen haaste kunnille, lääninhallituksille ja muille viranomaisille kaikissa kolmessa maassa. Pienikin liikahdus rajattomien yhteisten palvelujen suuntaan voi joskus auttaa. **Valtioiden olisi syytä tunnistaa arktisen alueen rajakuntien välisessä yhteistyössä piilevä potentiaali ja tukea sitä.** Uusien selvitysten ja keskusjohtoisen ohjauksen asemesta kaikki liikenevät resurssit tulisi nyt suunnata **paikallisten aloitteiden edistämiseen.**

Pohjoisessa asumisen ja elämisen pitää olla sekä turvallista että houkuttelevaa. Erittäin tärkeä tekijä tässä yhtälössä on hyvien terveyspalveluiden saatavuus. Harvan asutuksen ja pitkien välimatkojen vuoksi terveydenhuollossa ja sairaanhoidossa on tärkeää kehittää etäpalveluita, joissa käytetään uutta teknologiaa niin, että pohjoisessa asuvat ja elävät ihmiset tuntevat olonsa tur-

valliseksi. Terveyspalveluissa yhden yhtenäisen sääntelyjärjestelmän tavoite voisi tarkoittaa **uusia etälääketieteeseen ja sähköisiin palveluihin perustuvia ratkaisuja, vastuiden jakamista pohjoisen keskussairaaloiden välillä ja ihmisten oikeutta mennä lähimpään sairaalaan valtakuntien rajoista välittämättä.**

Tromssan, Uumajan ja Oulun yliopistollisten sairaaloiden palvelualueet ovat liian pieniä, jotta erikoissairaanhoidon edellyttämää korkeaa osaamistasoa voidaan ylläpitää. Mutta jos nämä **kolme yliopistosairaala** ryhtyisivät **tiiviseen rajat ylittävään yhteistyöhön**, palvelualue kasvaisi merkittävästi niin, että erikoissairaanhoidon vaatimukset täyttävä taso voitaisiin arktisella alueella säilyttää. Samassa yhteydessä **Pohjois-Norjan, Pohjois-Ruotsin ja Pohjois-Suomen seutukunnista tai lääneistä voitaisiin muodostaa rajat ylittävän erikoissairaanhoidon kokeilualueita.**

Pelastuspalveluissa nämä kolme maata voisivat pohjoisessa pyrkiä **entistä saumattomampaan yhteistyöhön hälytyskeskusten ja muiden pelastuspalvelujen kesken.** Yhteinen kalusto ja yhteiset harjoitusalueet Suomen ja Ruotsin välisellä rajalla Tornio-Haaparannan seudulla ovat oiva esimerkki konkreettisesta yhteistyöstä kahden maan pelastuspalveluiden välillä.

Ruotsin, Suomen ja Norjan poliisivoimat ovat perinteisesti tehneet tiivistä yhteistyötä. Supistuvat henkilöstöressurit, pitkät välimatkat ja harva asutus ovat yhtälö, joka edellyttää **innovatiivisia toimintatapoja ja läheisempiä kontakteja kollegoiden kesken eri puolilla rajaa.** Samalla kun vahvistetaan poliisivoimien välistä yhteistyötä arktisella alueella, on myös huolehdittava kansalaisten turvallisuuden tunteesta ja oikeudesta palveluun omalla äidinkielellään.

2.2 Yksi osaamis- ja työvoimavaranto

Ammattitaitoisen työvoiman puute, kansallisten työmarkkinoiden epätasapaino

Toimialojen kasvusta ja innovatiivisesta liiketoimintaympäristöstä huolimatta arktisella alueella, varsinkin Pohjois-Norjassa, on pulaa ammattitaitoisesta työvoimasta. Viime vuosina avoimien työpaikkojen määrä on ollut Norjassa lähes jatkuvasti korkeampi kuin Ruotsissa ja Suomessa.⁴ Samaan aikaan kun

4 Eurostat [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Job_vacancy_rate_2014_Q2.png]

Pohjois-Norjassa ja Pohjois-Ruotsissa tarvitaan lisää insinöörejä, kaivosalan ammattilaisia, terveydenhuollon työntekijöitä ja sähköasentajia, työttömyys Pohjois-Suomessa kasvaa.

Työvoiman liikkuvuus

Tarve työvoiman liikkuvuuden lisäämiseen valtakunnan rajojen yli on pohjoisessa ilmeinen. Kun ajatellaan, että vapaa liikkuvuus on ollut Pohjoismaiden ylpeydenaihe jo vuosikymmeniä, on kiusallista todeta, että edelleen on olemassa kansallisia määräyksiä, jotka merkittävästi vaikeuttavat ammattitaitoisen työvoiman siirtymistä maasta toiseen. Esimerkiksi Suomessa tutkintonsa suorittaneen pätevän sähköasentajan on käytävä Norjassa jopa kuuden kuukauden mittainen lisäkoulutusohjelma voidakseen työllistyä Norjan työmarkkinoilla samaan aikaan, kun ruotsalaiset sairaanhoitajat voivat tehdä töitä Norjassa ilman mitään ylimääräisiä sertifiointeja.

Ehdotamme, että Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot ryhtyvät välittömiin toimiin koulutuksen ja tutkintovaatimusten yhdenmukaistamiseksi kaikkien säänneltyjen ammattien osalta. Kansallisesti säänneltyjen ammattien määrä on huomattava – erityisesti Norjassa. Jos todella halutaan



uskoa yhteisiin pohjoismaisiin työmarkkinoihin, nämä esteet on pyrittävä poistamaan. Ammatillisten tutkintojen (*nordisk examensgiltighet*) ja ammatillisen koulutuksen molemminpuolinen tunnustaminen (*ömsesidigt erkännandet av yrkesutbildning*) ovat vuosikymmeniä vanhoja ideoita, mutta niiden toteuttaminen on valitettavasti edelleen kesken. On erittäin tärkeää, että valtiot sitoutuvat näiden aloitteiden pikaiseen toimeenpanoon.

Koska ruotsin tai jonkin muun skandinaavisen kielen taito on keskeinen vaatimus moniin tehtäviin arktisella alueella, **kehotamme voimakkaasti Suomen hallitusta edistämään ruotsin kielen opetusta koko koululaitoksessa ja erityisesti ammattikouluissa ja ammattikorkeakouluissa**. On syytä korostaa, että ruotsin kielen taito avaa työllistymismahdollisuuksia alueella, joka on sekä maantieteellisesti että talouden koolla mitaten Suomeen verrattuna kaksinkertainen.

Työvoiman liikkuvuuden vauhdittamiseksi pohjoisessa **ehdotamme uusia innovatiivisia ratkaisuja, jotka koskevat sekä kansallisia työvoimatoimistoja että niiden välistä yhteistyötä**. Työnhakijoiden kuljettaminen työpaikkamessuille ja rekrytointitapahtumiin naapurimaahan on hyvä keino häivyttää mahdollisia ennakkoluuloja. Kustannukset voidaan jakaa työvoimapalvelujen, työnhakijoiden ja merkittävimpien rekrytoijien kesken. Lisäksi voitaisiin kokeilla henkilöstönvaihtoa pohjoisimpien työvoimatoimistojen kesken. Rekrytointiala ja palveluyritykset yleensäkin voisivat nähdä arktisen alueen kiinnostavana kasvavana markkina-alueena.

Opiskelijoiden ja tutkijoiden liikkuvuus, tutkimus- ja koulutusyhteistyö

Työvoiman liikkuvuuden ohella pohjoisen kestävä kasvu edellyttää aiempaa vilkkaampaa opiskelijoiden ja tutkijoiden vaihtoa sekä tiiviimpää yhteistyötä korkeakouluopetuksessa. Naapurimaassa hankittujen taitojen lisäksi kotimaahansa palaavat vaihto-opiskelijat tuovat mukanaan oman kontaktiverkkonsa, joka voi osoittautua hyödylliseksi työelämässä sekä heille itselleen että heidän työnantajilleen. Tutkijat luovat yhteyksiä, jotka helpottavat projektien toteuttamista ja rahoitusta ja edistävät julkisen ja yksityisen sektorin välistä yhteistyötä.

Vaikka suurin osa Norjan, Ruotsin ja Suomen yliopistoista kuuluu ainakin yhteen pohjoismaiseen opiskelijanvaihtoverkoston, kuten Nordplusiin, vaihtoon osallistuvien opiskelijoiden määrä on huomattavan alhainen. Varsinkin Suomeen tulevien opiskelijoiden osalta tilastot ovat surullista luettavaa. Esimerkiksi vuonna 2013 vain 25 opiskelijaa Norjan korkeakouluista ja 61 opiskelijaa Ruotsin

korkeakouluista lähti Suomeen.⁵ Vertailun vuoksi voidaan todeta, että samana vuonna Saksasta saapui Suomeen opiskelemaan 1 423 opiskelijaa, Slovakiasta 115 ja Alankomaista 332. Pohjoismaiset naapurit eivät ilmeisesti ole kyllin kiinnostavia vaihtokohteina.

Ehdotamme, että kaikkien kolmen maan yliopistot entistä paremmin hyödyntävät nykyisiä opiskelijavaihdon verkostoja (esim. **Nordplus, Nordic Five Tech ja Nordtek**). Niiden tarjoamia mahdollisuuksia sekä pohjoismaisen vaihdon työllistymisedellytyksiä parantavia vaikutuksia pitäisi painottaa kaikille opiskelijoille. Moniin teknillisten ja kauppakorkeakoulujen opinto-ohjelmiin voitaisiin sisällyttää **yksi lukukausi jossakin muussa pohjoismaisessa yliopistossa**.

Luulajan ja Oulun yliopistojen yhteinen Nordic Mining School -hanke on loistava esimerkki paikallisen pohjoismaisen tietovarannon säilyttämisestä ja kehittämisestä. **Suosittelimme Nordic Mining Schoolin laajentamista johonkin norjalaiseen yliopistoon**. Myös Pohjoismaiden ministerineuvoston rahoittama kestävä kaivostoiminnan ja -teollisuuden asiantuntijaverkosto NordMin ansaitsee Norjan, Ruotsin ja Suomen valtion täyden tuen, kun sen kolmivuotinen rahoituskausi vuonna 2015 päättyy.

Yhteiset maisteri-, tohtori- ja tutkimusohjelmat sekä osa-aikaiset professuurit olisi otettava käyttöön myös muilla aloilla, joilla kasvua pohjoisessa pyritään vauhdittamaan. Pohjoismaiden energiainstituutti, Pohjoismaiden matkailuinstituutti ja Pohjoismaiden jääinstituutti odottavat perustamistaan. Innovaatio-ohjelmien vertailu ja akateemisen maailman ja yksityisen sektorin läheinen yhteistyö ovat erottamaton osa kasvuponnisteluja.

2.3 Yksi pitkän aikavälin liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelma

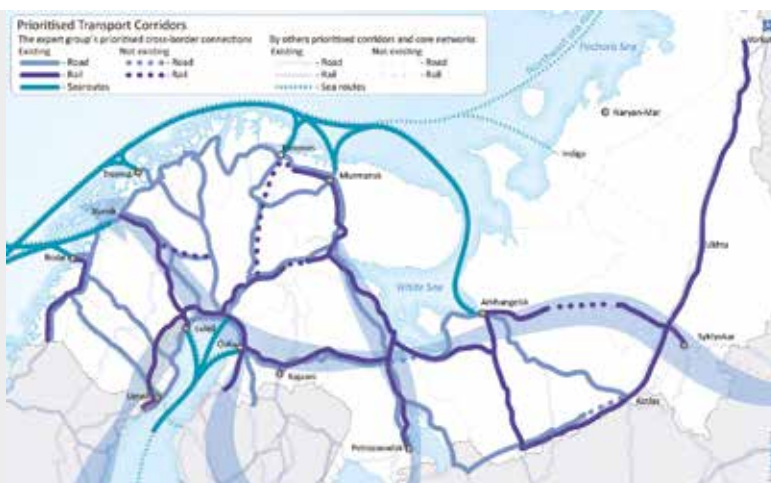
Edellä esitettyjen neljän kasvun ajurin hyödyntäminen edellyttää yhteisesti koordinoitua liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelmaa. Vaikka käytännön yhteistyö viranomaisten kesken toimiikin, arktisen alueen infrastruktuurin kehittämässä tarvitaan myös priorisointia ja poliittista johtajuutta. Pohjoisen liikenneyhteyksien kansallinen merkitys kasvaa kaikissa kolmessa maassa, ja

⁵ CIMO [http://www.cimo.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/cimo/embeds/cimowwwstructure/32240_7._Korkeakoulut_kohdelahtomaittain20042013.pdf]

siksi tämä kysymys vaatii valtakunnan tason päättäjiltä asianmukaista paneutumista.

Barentsin euroarktisen neuvoston liikennetyöryhmän nimittämän asiantuntijaryhmän vuoden 2013 syyskuussa julkaisema, liikenneväylien lisätutkimustarpeita kartoittava liikennesuunnitelma (*Joint Barents Transport Plan*) on hyvä lähtökohhta, mutta priorisointia ja rohkeutta tarvitaan edelleen. Mittavat infrastruktuurihankkeet vievät vuosia, edistävät taloudellista kasvua ja tekevät sen mahdolliseksi. Siksi priorisointisuunnitelmat eivät saa jäädä epämääräiseksi ajaksi odottamaan liikennemäärien ja kuljetustarpeiden kasvua. **Kehotamme alueen valtioita määrätietoisesti valitsemaan, suunnittelemaan ja rahoittamaan tiettyjä ensisijaisiksi katsottavia infrastruktuurihankkeita arktisella alueella.** Tämä valtioiden välinen vuoropuhelu ja pitkäaikainen (esimerkiksi vuoteen 2050 asti ulottuva) suunnittelu on toteutettava laajan ja syvällisen asiantuntemuksen ja visionäärisen lähestymistavan pohjalta.

Maantieteellisesti Norja, Ruotsi ja Suomi ovat verrattain kapeita, pohjois-eteläsuunnassa pitkiä maita, joissa suurin osa väestöstä sekä taloudellisesta ja poliittisesta vallasta keskittyy etelään. Siksi pohjois-eteläsuuntaiset liikenneyhteydet ovat pohjoisessa paremmin kehittyneitä kuin itä-länsisuuntaiset. Silti molempia tarvitaan alueen taloudellisen ja yhteiskunnallisen kehittämisen tueksi.



BEATA's Expert Group's prioritized transport network. http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf

Luovaa rahoitusta

Kaikki pohjoisen rajat ylittäviä infrastruktuurihankkeita koskevat keskustelut kiertyvät lopulta kysymykseen rahasta. On totta, että rahoitus on merkittävä haaste, mutta jos todella odotetaan kasvua pohjoisesta, rahoitus ei saa olla asia, johon kaikki keskustelu tyssää. Oikeastaan pohjoisen infrastruktuurisuunnitteluun osallistuvat tahot voisivat tästä lähtien aloittaa keskustelunsa rahasta myönteiseen sävyyn. Miten arktista aluetta voidaan markkinoida vuosisadan investointikohteena? Miten pohjoisen liikenneyhteydet saadaan sisällytettyä EU:n TEN-T-suunnitelmiin (Trans-European Transport Network)? Onko vaihtoehtoisia rahoituslähteitä, joita ei aiemmin ole otettu huomioon?

Rohkaisemme Norjan, Ruotsin ja Suomen hallituksia ja muita pohjoisen infrastruktuurihankkeiden sidosryhmiä selvittämään luovia rahoitusvaihtoehtoja. Pohjoismaiden investointipankki, NDPTL:n (*Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics* – Pohjoisen ulottuvuuden liikenne- ja logistiikkakumppanuus) tukirahasto ja muut perinteiset alueellista kehittämistä rahoittavat tahot ovat arvokkaita kumppaneita toteutettavuustutkimusten ja pienehköjen projektien rahoituksessa, mutta suurhankkeiden osalta on harkittava julkisen ja yksityisen sektorin yhteisiä järjestelyjä.

Norjan valtiovarainministeriön omistama ja Norjan kansan lukuun hallinnoima Government Pension Fund Global on luonteeltaan valtionrahasto, jonka sijoitusstrategia perustuu globaaleista pitkäaikaisista sijoituskohteista kerättävään tuottoon. Ymmärrämme rahaston luonteen ja nykyisen toiminnan, mutta **ehdotamme silti, että rahaston hallintomandaattia ja muita sääntöjä muutetaan niin, että rahasto voi tulevaisuudessa tukea arktisen alueen infrastruktuurihankkeita tavalla tai toisella.**

Toivomme, että Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot pyrkivät yhdessä vaikuttamaan Euroopan komissioon ja muihin asiaankuuluviin EU:n toimielimiin ja saamaan ne vakuuttuneiksi arktisten alueiden liikenneyhteyksien tärkeydestä ennen TEN-T-ydinverkon uudelleentarkastelua vuonna 2023.

Rautatiet

Viime vuosina keskustelu arktisen alueen liikenneyhteyksistä on keskittynyt lähinnä raideyhteyksiin. On korostettu Kiirunan ja Narvikin välisen olemassa olevan malmiradan tärkeyttä. Lisäksi on käyty kiivasta keskustelua radasta, joka yhdistäisi Pohjois-Suomen johonkin Norjan syväsatamaan. On syytä pai-

nottaa, että **liikenneverkkoa on ajateltava kokonaisuutena ja ensisijaisista hankkeista on päästävä yksimielisyyteen ennen kuin keskustelu suurhankkeiden rahoituksesta voi alkaa.**

Vaikka yhteydet Pohjoiselle jäämerelle ovatkin tärkeitä, Ruotsin ja Suomen valtioiden ei pidä unohtaa Botnian käytävää, joka ulottuu sekä Ruotsin että Suomen puolelle Pohjanlahtea. Käytävä on strategisesti tärkeä kansainvälinen tavarankuljetusreitti Pohjois-Euroopassa. Laurilan ja Tornion/Haaparannan välisen rautatieyhteyden sähköistäminen Suomen ja Ruotsin rajalla olisi myönteinen edistysaskel koko aluetta ajatellen.

Valtatiet

Arktisen alueen valtateiden ja tieverkon parantaminen on ensiarvoisen tärkeää raskaan liikenteen, metsätalouden, kalastuselinkeinon ja matkailun kannalta. Kansallisten liikennevirastojen ja Norjan, Ruotsin ja Suomen vastuuministeriöiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota raskaan liikenteen käyttämien valtavyölien – kuten Tromssasta Suomeen pitkin Ruotsin rajaa kulkevan E8-valtatien – kuntoon. **On harkittava mahdollisuuksia yhteistyöhön näiden väylien kunnossapidossa ja kehittämisessä.**

Lentoliikenne

Arktiselta alueelta puuttuvat itä-länsisuuntaiset lentoyhteydet. Esimerkiksi lentomatka Rovaniemeltä Tromssaan tai Luulajaan kestää kauemmin kuin Rovaniemeltä Pariisiin. Paremmat itä-länsisuuntaiset lentoyhteydet hyödyttäisivät alueen elinkeinoelämää, yliopistoja ja tutkimuslaitoksia, matkailua sekä rajat ylittävää terveydenhoitoa.

Valtioiden pitäisi edistää ja tukea uusien alueellisten lentoyhteyksien avaamista pohjoisessa yli valtakunnan rajojen edellyttäen, että yhteydet ovat kaupallisesti elinkelpoisia ja paikalliset toimijat niitä kaipaavat. Vastikään avattu Oulun, Luulajan ja Tromssan välinen kolmioreitti *Arctic Airlink* on hyvä esimerkki alueellisesta aloitteellisuudesta.

Merikuljetukset

Laivaliikenteen kasvulle pohjoisella merireitillä on edelleen monia esteitä: ankarat luonnonolot, puutteellinen infrastruktuuri sekä puutteet pelastusval-

miuksissa ja öljyvahinkojen torjunnassa. On Norjan, Ruotsin ja Suomen etujen mukaista seurata reitin kehitystä. Pohjoismaista osaamista hyödynnetään jo monilla pohjoisella merireitillä liikennöivillä aluksilla, ja jatkossa samaa asiantuntemusta voidaan käyttää merenkulun ja turvallisuuden edellyttämän infrastruktuurin kehittämiseen reitin varrelle.

Vuoden 2014 marraskuussa kansainvälinen merenkulkujärjestö (*International Maritime Organization – IMO*) hyväksyi arktisilla merialueilla operoivia aluksia koskevat määräykset (*International Code for Ships Operating in Polar Waters – Polar Code*) sekä siihen liittyvät muutokset kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (*Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), jolloin uusista määräyksistä tuli pakottava säännöstö. Norjan, Ruotsin ja Suomen pitäisi edelleen ajaa ankarilla, syrjäisillä ja haavoittuvilla arktisilla merialueilla liikennöiviä aluksia koskevien tiukkojen turvallisuus- ja ympäristömääräysten pikaista käyttöönottoa. **Näiden kolmen maan tulisi omalta osaltaan kehittää arktisilla merialueilla purjehtivien alusten päällystön ja miehistön koulutusta esimerkiksi perustamalla arktisen merenkulun osaamiskeskus.**

Pohjoisen satamien merkityksen kasvaessa EU:n rikkidirektiivi voi edesauttaa uusien kuljetusmuotojen käyttöönottoa. Lisäksi itä-länsisuuntaisten yhteyksien merkitys näihin satamiin kasvaa. Yksi merkittävä kehityshanke on liikenneyhteyden luominen Norjan Mo i Ranan, Uumajan ja Vaasan välille – tällä hetkellä tästä kokonaisuudesta puuttuu lauttayhteys Merenkurkun poikki. **Lauttayhteys olisi otettava kansalliseksi kärkihankkeeksi sekä Ruotsissa että Suomessa.**

Sähköverkko

Huoltovarmuuden parantamiseksi ja kasvavan energiatarpeen tyydyttämiseksi **pohjoisen sähköverkkoa olisi kehitettävä tiiviissä yhteistyössä Norjan, Ruotsin ja Suomen vastuuvirastojen ja yritysten kesken.** Arktisen alueen nykyinen jakeluverkko on monin osin vanhaa ja sen jännitetaso alhainen. Yhteistyö verkon modernisoinnissa voi edistää uusiutuvien energialähteiden käyttöä, jota verkon rajallinen siirtokapasiteetti nykyisellään hankaloittaa.

Tietoliikenneyhteydet ja digitaaliset palvelut

Turvallisen ja syrjäisen sijaintinsa, kylmän ilmastonsa ja verraten hyvien T&K-valmiuksiensa ansiosta Norjan, Ruotsin ja Suomen arktinen alue voisi olla kehi-

tyksen eturintamassa luomassa **edistyneitä ICT-ratkaisuja, pilvipalveluita ja vihreitä tietokeskuksia koko maailman tarpeisiin**. Norjan, Ruotsin ja Suomen olisi huolehdittava tämän kehityksen edellyttämästä infrastruktuurista. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää taajuuksien koordinointiin ja valtakuntien rajat ylittäviin valokaapeliyhteyksiin.

Nykyiset satelliitteihin perustuvat havaintojärjestelmät eivät riitä vastaamaan arktisen alueen viestinnän ja seurannan tuleviin tarpeisiin. Esimerkiksi satelliittien peittoalue ei juuri ulotu 75. leveyspiirin pohjoispuolelle. Arktista aluetta varten on tärkeää kehittää satelliittipohjainen infrastruktuuri, jotta merenkulun turvallisuus, viestiyhteyksien toimivuus, pelastusvalmiuksien sekä muiden merellisten toimintojen edellytykset voidaan arktisilla vesillä varmistaa ja samalla luoda mahdollisuuksia taloudelliseen kasvuun. Norjan, Ruotsin ja Suomen hightech-yritysten kannattaisi kartoittaa **avaruusteollisuuden tarjoamia uusia mahdollisuuksia**. Nyt kun joitakin monikansallisia tutkimusklustereita ja maa-asemia on jo Skandinavian arktiselle alueelle perustettu, alueella on kaikki edellytykset synnyttää kansainvälisesti merkittäviä avaruusteollisuuden keskittymiä.

Poliittinen taso

Norjan, Ruotsin ja Suomen liikenneministerit tapaavat toisiaan varsin säännöllisesti erilaisilla monenkeskisillä foorumeilla. Sen sijaan näiden kolmen osapuolen keskinäiset, tiettyä asiakokonaisuutta koskevat tapaamiset eivät ole mitenkään tavallisia, ja Norjan ja Suomen liikenneministerien viimeisimmästä kahdenkeskisestä tapaamisesta on kulunut vuosia. Pohjoismaiden arktisten alueiden keskinäiset yhteydet toimivat kasvun mahdollistajina niin monin eri tavoin, että asia on liian tärkeä pelkästään virkamiestasolla hoidettavaksi.

Ehdotamme, että Norjan, Ruotsin ja Suomen liikenneministerit tapaavat säännöllisesti vuosittain keskustellakseen arktisen alueen liikennepolitiikasta sekä muista arktiseen alueeseen liittyvistä ajankohtaisista kysymyksistä. Jotta tietämyksen tasoa voitaisiin nostaa ja pohjoisen liikenneyhteydet pitää politiikan asialistalla kaikissa kolmessa maassa, arktisen alueen parlamentaarikkokonferenssin kansallisten valtuuskuntien pitäisi yhdessä kunkin maan kansanedustuslaitoksen liikennevaliokuntien kanssa järjestää yhteisiä seminaareja, joissa kansanedustajat voisivat kuulla asiantuntijoita ja vaihtaa näkemyksiä arktisen alueen infrastruktuurista.

2.4 Yksi ääni arktisen alueen kansainvälisessä yhteistyössä

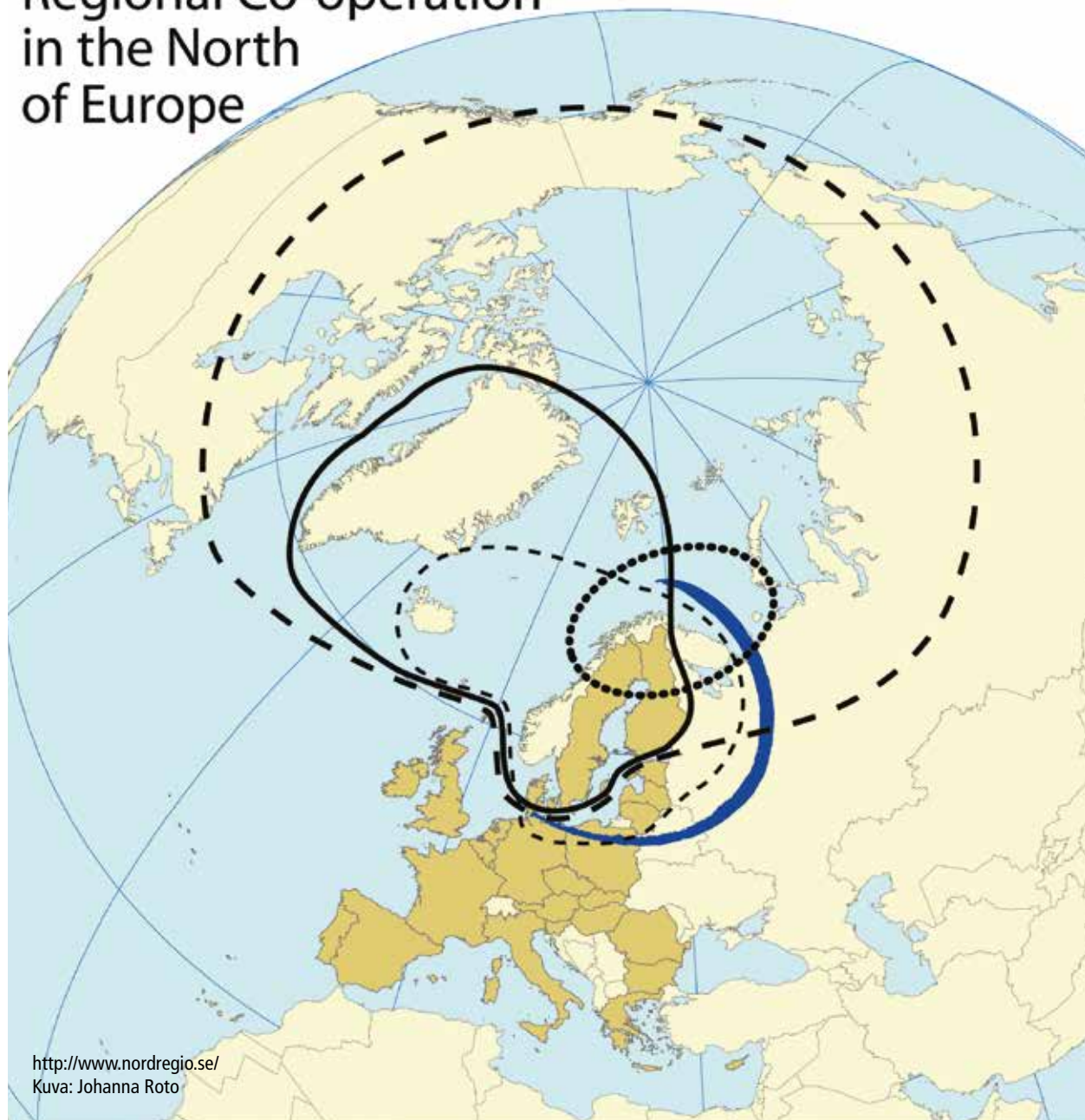
Linjausten koordinointi

Arktista yhteistyötä harjoitetaan useilla hallitusten välisillä ja järjestötason foorumeilla, joiden kokoonpano ja asema vaihtelevat. Vaikka tämä monimuotoisuus on toki hyödyllistä, pelkästään yhteistyöjärjestöjen, työryhmien, hanke-rahhoittajien ja muiden kansainvälisten toimijoiden ja tahojen määrä on järjestyttävä ja voi johtaa heikkoon koordinointiin sekä yksittäisissä valtioissa että samoin ajattelevien valtioiden kesken.




Suosittellemme aiempaa selkeämpää kannanmuodostuksen koordinoitua ja tietojen vaihtoa arktisiin yhteistyöelimiin osallistuvien pohjoismaisten valtuuskuntien kesken, koska se lisää Pohjoismaiden vaikutusvaltaa arktisilla alueilla ja auttaa tiivistämään kantoja maiden kannalta keskeisissä asioissa. Suosittelemme, että Norja, Ruotsi ja Suomi yhdessä Tanskan ja Islannin kanssa pyrkivät aktiivisesti yhdessä linjaamaan Arktisessa neuvostossa, IMO:ssa ja arktisen alueen järjestöissä esitettävät kannanotot. Tarkoitus ei ole laskea mitään ylimääräistä koordinoititaakkaa yksittäisille valtuuskunnille tai edustajille vaan sen sijaan **asettaa kullekin vuodelle kaksi tai kolme yhteistä tavoitetta**, joista voitaisiin sopia esimerkiksi Pohjoismaiden ministerineuvostossa.

Arktisten alueiden hallintaan liittyvän byrokratian ja monimutkaisuuden vähentämiseksi on tärkeää, että **Arktinen neuvosto ja sen työryhmät mielletään tärkeimmiksi arktisten asioiden foorumeiksi**. Samalla neuvoston institutionaalista roolia pitäisi tukea vahvistamalla neuvosto valtiosopimukseen perustuvaksi kansainväliseksi järjestöksi. Äskettäin perustettu Arktinen talousneuvosto (*Arctic Economic Council – AEC*) voi osaltaan myötävaikuttaa arktisella alueella asuvien ihmisten taloudelliseen edistykseen ja hyvinvointiin. **Norjalaisten, ruotsalaisten ja suomalaisten liike-elämän edustajien olisi syytä tehdä läheistä yhteistyötä varmistaakseen, että Arktinen talousneuvosto edistää arktisen alueen liikekumppanuuksia ja tarjoaa Arktisen neuvoston työskentelyyn sellaisen elinkeinoelämän näkökulman, johon tämän uuden elimen perustamista ajanut työryhmä alun perin pyrkikin.**

The Geography of Regional Co-operation in the North of Europe



- Nordic Council of Ministers
Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden,
and the *autonomous territories* of Greenland, Faroe Islands and Åland
- - -** Arctic Council
Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russian Federation, Sweden, USA
-** Barents Euro-Arctic Council
Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russian Federation, Sweden, European Commission
- - -** Council of the Baltic Sea States
Denmark, Estonia, Finland, Germany, Iceland, Latvia, Lithuania,
Norway, Poland, Russian Federation, Sweden, European Commission

-  The Northern Dimension
-  European Union
-  National boundary

Euroopan unioni

Euroopan unioni antaa merkittävän panoksen arktisella alueella tehtävään tutkimukseen ja sinne tehtäviin investointeihin, ajaa voimakkaasti entistä tehokkaampia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi ja on samalla yksi tärkeimpiä arktisen alueen resurssien ja tavaroiden vastaanottajia, joten unionilla on paljon pelissä ja myös paljon tarjottavaa arktisessa yhteistyössä. Ruotsi ja Suomi ovat EU:n jäseniä ja Norja ehkä unionin läheisin kumppanuusvaltio, joten kaikilla kolmella on edellytykset vaikuttaa EU:n arktiseen politiikkaan. **Tietoisuuden lisäämisen ja yhteisen vaikuttamisen Brysselissä tulee olla luonteva osa tämän trion arktista diplomatiaa.** Yhdessä on helpompi varmistaa EU-rahoitus tärkeille tutkimushankkeilla ja vaikuttaa tulevan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN) koskevan ohjelman sisältöön.

Arktisen alueen paikallisten toimijoiden pitäisi pyrkiä läheisempään yhteistyöhön Interreg-ohjelman ja muiden alueellisten ohjelmien varainkäytön koordinoinnissa. Pohjoiset alueet voivat yhdessä muodostaa EU:n arktisten alueiden politiikkaa muokkaavan kriittisen massan, jonka vaikuttavuus perustuu arktisten olojen tuntemukseen ja tarpeeseen voittaa pitkien välimatkojen, ankaran ilmaston ja syrjäisen sijainnin asettamat haasteet. Norjan, Ruotsin ja Suomen kaikkein pohjoisimpien läänien ja alueiden muodostama pohjoisten, harvaan asuttujen alueiden etua valvova verkosto **The Northern Sparsely Populated Areas (NSPA)** antaa näille alueellisille toimijoille äänen, jonka kuuluvuutta pitää vahvistaa.

LOPUKSI

Ehdotetut välineet

Tässä selvityksessä olemme esittäneet ajatuksia, joihin pohjoisen kasvu voisi perustua. Olemme myös esittäneet keinovalikoiman, jonka avulla tätä kasvua voitaisiin tukea. Nesteytetyn maakaasun, vihreän kaivostoiminnan, kestävän matkailun ja maailman johtavan jääoloihin ja kylmään ilmanalaan liittyvän osaamisen myötä Skandinavian arktisesta alueesta voi kehittyä Euroopan innovatiivisin, aktiivisin ja ympäristöystävällisin kasvualue. Yhdenmukaistamalla sääntelyä, luomalla yhteisen osaamis- ja työvoimavarannon, priorisoimalla väylähankkeita ja edistämällä yhtenäistä kannanmuodostusta arktisissa kysymyksissä Norjan, Ruotsin ja Suomen valtiot voivat edistää tätä kasvua ja tehdä arktisesta alueesta esimerkin, joka voi toimia mallina alueelliselle taloudelliselle integraatiolle ja yhteistyölle.

Sitoutumista tarvitaan

Ilman aitoa poliittista sitoutumista tässä selvityksessä esitetyt neljä kasvun ajuria ja niiden toteuttamiseksi tarjotut välineet eivät johda mihinkään. Ei riitä, että laaditaan raporteja, ollaan yhtä mieltä yhteistyön tarpeellisuudesta tai että edes sovitaan tietyistä yhteisistä linjauksista. Jos pohjoisesta ja pohjoiseen odotetaan todellista taloudellista kasvua, tarvitaan aitoa poliittista sitoutumista. Siksi toivomme, että Norjan, Ruotsin ja Suomen hallitukset punnitsevat tässä annettuja suosituksia ja sisällyttävät **vastaavia toimia omiin kansallisiin politiikkaohjelmiinsa**. Norjan, Ruotsin ja Suomen yhteistä arktista politiikkaa ei pidä nähdä kokonaisuudesta poikkeavana erityistapauksena vaan prioriteettina ja olennaisena osana kansallista kasvupolitiikkaa.



VALTIONEUVOSTON KANSLIA

SNELLMANINKATU 1, HELSINKI
PL 23, 00023 VALTIONEUVOSTO
p. 0295 16001
f. 09 1602 2165
julkaisut@vnk.fi
www.vnk.fi/julkaisut

ISBN Nid. 978-952-287-141-1
ISBN PDF 978-952-287-142-8
ISSN 0782-6028