

Barents-asiantuntijajulkaisu



Näkökulmia alueen yhteiskunnalliseen ja sosioekonomiseen kehitykseen

Regis Rouge-Oikarinen ja

Heini Rosqvist (toim.)

Lapin yliopisto, Rovaniemi, 2012

Barents-asiantuntijajulkaisu

Näkökulmia alueen yhteiskunnalliseen ja sosioekonomiseen kehitykseen



ISBN 978-952-484-523-6 (pdf)

Sisällysluettelo

| | |
|---|----|
| Alkusanat | 4 |
| Timo Rautajoki: Kaivosteollisuus käynnistää Barentsin alueen taloudellisen yhteistyön | 5 |
| Susanna Parikka: Barentsin kirjastojen tulevaisuudesta | 8 |
| Lassi Heininen: Barentsin alueen geopoliittiset haasteet | 9 |
| Pekka Iivari: Onko Venäjällä malttia modernisoitua | 12 |
| Tiina Suopajärvi ja Jari Koivumaa: Osaamista Euroopasta: Kuinka vastata pohjoisen vahvistuvan talouden työvoimatarpeisiin | 14 |
| Pauliina Koivuniemi: Onko arktinen alue muutoksessa? | 16 |
| Lotta Viikari: Barents – arktiselta avaruuteen asti | 17 |
| Monica Tennberg: Pohjoisen poliittisen talouden tutkimuksesta | 19 |
| Timo Lohi: Jäämeren rata Rovaniemi-Kirkenes | 21 |
| Regis Rouge-Oikarinen: Barentsin alueen tulevaisuus | 23 |
| Mika Kylänen: TIC – From Tourist Information to Tourism Coordination | 26 |

Alkusanat

Tämän julkaisun tavoitteena on edistää keskustelua Barentsin ja koko arktisen alueen nykyisestä ja tulevasta kehityksestä. Julkaisuun sisältyy Lapin korkeakoulukonsernin, julkishallinnon ja yritysmaailman asiantuntijoiden kolumneja, joilla pyritään tarjoamaan eri näkökulmia alueen sosioekonomiseen ja yhteiskunnalliseen tilanteeseen.

Julkaisu on osa ThinkBarents-hankkeen toimintaa. ThinkBarents on Lapin korkeakoulukonsernin yhteinen ESR-hanke, jonka tarkoituksena on tuottaa ajantasaista tietoa Barentsin elinkeinoelämän, tutkimuksen ja kehittämistoiminnan tueksi. Syy tähän on kasvava kansainvälinen kanssakäyminen arktisella alueella, joka on lisännyt tiedon tarvetta yhteistyömahdollisuuksista.

ThinkBarents-hankkeella halutaan vilkastuttaa maakunnan korkeakoulujen, viranomaisten ja yrittäjien välistä vuoropuhelua muun muassa julkaisutoiminnalla sekä erilaisilla keskustelutilaisuuksilla ja tapahtumilla. Hankkeella pyritään kuuntelemaan alueen toimijoiden tarpeita, hakemaan ratkaisumalleja esille tuotuihin ongelmatilanteisiin ja tuottamaan ajankohtaisia alue- ja sektorianalyysejä.

Projektin päätarkoitus on luoda sellainen rakenne ja palvelumalli, jossa korkeakoulujen ja muiden tutkimus- ja kehittämisorganisaatioiden tuottama tieto alueesta (elinkeinoelämä, kulttuuri, luonto, sosiaaliset muutokset, ympäristötekijät ym.) valjastetaan käytännön toimiksi alueen elinkeinojen edistämiseksi. Tätä varten hanke hyödyntää juuri Lapin korkeakoulujen, julkissektorin ja elinkeinoelämän erinomaista "Barents-osaamista". Uskomme, että yhteisvoimin nämä kolme tahoa kykenevät rakentamaan elinvoimaisempaa, kilpailukykyisempää, houkuttelevampaa ja lopulta globaalimpaa Pohjois-Suomea sekä Barentsin aluetta.

Haluamme kiittää kaikkia kirjoittajia heidän käyttämästään ajasta ja innostaan osallistua tämän ajankohtaisen katsauksen tuottamiseen.

Lukijalle toivomme ajatuksia herättäviä lukuhetkiä julkaisun parissa ja tietenkin uutta tietoa Barentsin alueen nykyisestä ja tulevasta tilasta.

Rovaniemi 1.2.2012

tutkimuspäällikkö Regis Rouge-Oikarinen ja projektipäällikkö Heini Rosqvist, ThinkBarents-hanke

Kaivosteollisuus käynnistää Barentsin alueen taloudellisen yhteistyön

Timo Rautajoki

Barentsin alueen talousyhteistyötä on odotettu hartaasti yhteistyön käynnistymisestä alkaen. Odotukset ovat olleet suuria, samoin käynnistyviksi oletetut projektit. Meillä Suomessa huipputaso asiantuntijat ovat kiistelleet siitä, ovatko odotukset realistisia vai eivät. Keskustelua on käyty megaluokan projekteista, kuten Štokmanovskojen kaasukentän rakentamisesta, joka on jo toista kertaa mennyt suvantovaiheeseen. Suurista miljardiprojekteista kiistely on vienyt huomion alueiden välillä tapahtuneesta todellisesta kehityksestä, joka on Štokmanovskojesta huolimatta tulossa läpimurtovaiheeseen.

Suomen näkökulmasta epärealististen odotusten ”syytetyhdas” on Norjassa. Barentsin alueen yhteistyötä alusta alkaen dominoineet norjalaiset ovat julistaneet lukuisissa strategioissaan, että alueen talouskehityksen moottorina toimivat öljy ja kaasu. Argumentoinnin vakuuttavuutta on lisännyt norjalaisten itse viime vuosikymmenellä rakentama Snöhvitin kaasukenttä ja LNG-laitos Hammerfestissa Pohjois-Norjassa. Eivät norjalaiset tietenkään täysin väärässä ole olleet ja Štokmanovskojen tai lyhemmin Štokmanin kentän suvantovaihekin on todennäköisesti odotettua lyhyempi. Mutta siinä norjalaiset ovat olleet väärässä, että öljy ja kaasu eivät ole ainoa talousyhteistyön käynnistävää voima. Kaivosteollisuus on noussut rinnalle ja ohikin.

Suomalaistenkin on syytä katsoa peiliin. Barentsin alueen resursseja ei ole noteerattu, eikä niiden hyödyntämiseen ole panostettu. Itse Barentsin aluekin on tuntematon. Jopa pohjoissuomalaiset merkittävät vaikuttajat tarkoittavat Murmanskin aluetta puhuesaan Barentsista, vaikka Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi ovat myös samaa aluetta. Suomalaisten yritysten osalta tilanne ei ole ollut aivan yhtä huono. Alueen mahdollisuudet on tunnettu ja osallistujamäärät pohjoisia alueita koskeissa seminaareissa ja konferensseissa sekä erilaisilla tutustumismatkoilla ovat olleet viime vuosina nousussa.

Kaivosteollisuuden merkityksen nousun ei oikeastaan pitäisi olla yllätys. Ruotsin Norrbottenin kaivokset ovat olleet toiminnassa yli sata vuotta ja myös Kuolan niemimaa on ollut merkittävä kaivosteollisuusalue. Itse asiassa koko Murmanskin alue on elänyt Neuvostoliiton jälkeiset kaksi vuosikymmentä kaivosten varassa. Suomessa ja Norjassa viime vuosikymmenten kehitys on ollut erilaista. Melkein kaikki pohjoisen kaivokset suljettiin, Norjassa jopa täydellisesti. Suomi panosti 1990-luvulla kannykkäteollisuuteen ja kaivososaami-

nen painui taustalle ja sen kokonaan loppumista pidettiin luonnollisena asiana.

Raaka-aineiden maailmanmarkkinahinnat kääntyivät nousuun 2000-luvun alkupuolella. Lisääntynyt kysyntä perustui kahden Aasian talusjätin Kiinan ja Intian voimakkaaseen kasvuun, jolle ei odotuksista huolimatta näy tulevan loppua. Yhtäkkiä Pohjois-Suomeen alkoi syntyä kaivoksia, ensimmäisinä Talvivaara ja Kittilän kultakaivos.

Myös Norja havahtui muutama vuosi sitten kaivosteollisuuden buumiin. Kirkenesissä oleva vanha Björnevatnin kaivos suljettiin 1990-luvulla ja rikastamon vanhat koneet romutettiin 2000-luvun alussa. Vuonna 2009 sama kaivos avattiin uudelleen. Norja muutti strategiansa nopeasti. Käynnistettiin GEONOR-projekti, jonka suositusten mukaan vuonna 2010 päätettiin lisätä malminetsintää pohjoisessa ja alettiin suunnitella saatavien raaka-aineiden jalostamista Finnmarkissa Barentsin mereltä saatavan kaasun tuottamalla energialla. Prosessia alettiin selvittää GASSMAKS-hankkeessa, johon tulivat mukaan sekä norjalainen kaasuyhtiö Statoil että ruotsalainen kaivosjätti LKAB yhteisen Ironman-projektin kautta. Ensimmäinen kiirunalaisesta malmista maakaasun avulla terästä tuotava tehdas on suunnitella Trondheimiin. Myöhemmin Hammerfestin kaasu voitaisiin toimittaa Kiirunaan tai Narvikiin Altan ja Enontekiön kautta rakennettavalla kaasuputkella tai toimittamalla kaasu nesteytettynä meritse sekä rautateitse. Marraskuussa 2011 julkistettu Norjan uusi päivitetty pohjoisen strategia ”Nordområdene – Visjon og virkemidler” otti jo huomioon kaivosteollisuuden uudet mahdollisuudet.

Barentsin alueen läntisen osan kaivosinvestoinnit voivat nousta seuraavan kymmenen vuoden aikana 12–14 miljardiin euroon. Se on huomattavasti enemmän kuin noin vuosi sitten pystyttiin arvioimaan. Kaivosteollisuuden investoinnit ovat jopa suuremmat kuin Štokmanovskojen ensimmäinen vaihe, jonka on arvioitu olevan noin 15 miljardia dollaria eli noin 11 miljardia euroa. Kokonaisuutena Štokman on kuitenkin toista luokkaa noin 35 miljardin euron kokonaisinvestointina.

Suurimmat kaivosinvestoinnit sijoittuvat Pohjois-Ruotsiin ja Pohjois-Suomeen. Ruotsin investointien lippulaiva on Kiirunassa, Svappavaarassa ja Malmbergetissa toimiva LKAB, joka nostaa tuotantonsa kuluvalle vuosikymmenellä lähes 40 miljoonaan tonniin. Sekä Kiirunan että myös Malmbergetin kaupunkien keskustaa joudutaan siirtämään laajennuksen tieltä. Inves-

toinnin kokonaisarvo on noin 3.8 miljardia euroa. Myös Pajalan-Kolarin alueella toimiva Northland Resources investoi Ruotsin puolella lähes miljardin euron arvosta ensi vuoden lopulla avattavan Kaunisvaaran jatkohankkeet mukaan lukien. Kiirunassa on käynnistymässä lisäksi uuden Kirunairon AB:n ensimmäinen rautakaivoshanke, jolle on luvassa jatkoa. Ratayhteys Kiirunasta Narvikiin on käymässä ahtaaksi. Västerbotenin alueella on lisäksi vielä tulossa kolme pienempää kaivoshanketta toteutukseen: Kankberg, Fäboliden ja Storuman.

Pohjois-Suomen kaivoshankkeiden kokonaisarvo on nousemassa lähes 7 miljardiin euroon kuluva vuosikymmenen aikana, mikäli kaikki meneillään olevat hankkeet toteutuvat. Kaivosteollisuuden investoinnit nousevat todennäköisesti suuremmaksi kuin Fennovoima Oy:n Pyhäjoen ydinvoimala. Tällä hetkellä meneillään on kahden kaivoksen rakennustyöt, joista ensimmäisenä valmistuu Kevitsan kaivos vuoden 2012 alkupuolella ja seuraavana Outokummun Kemin kaivoksen laajennus. Seuraavaksi toteutukseen odotetaan tulevan Soklin kaivoksen sekä Kolarin Hannukaisen. Kittilän kultakaivoksen laajennuspäätöstä odotetaan vuoden 2012 aikana. Suhangon palladium-platinakaivos on elänyt hiljaiseloa muutaman vuoden ajan. Joulun 2011 alla Gold Fields ilmoitti hankkeen toteutumispäätöksen olevan odotettavissa vuoden 2012 aikana. Marraskuun alussa julkistettiin globaalin kaivosjätin Anglo Americanin ensimmäiset arviot Saktin valtavasta nikkeli-kupariesiintymästä. Asiantuntijoiden mukaan nyt tunnetun esiintymän kokonaisarvo on 67 miljardia euroa ja sen lopullista kokoa on vielä vaikea arvioida. Kysymys on todennäköisesti usean miljardin arvoisesta investoinnista, jonka yhteyteen rakennetaan mahdollisesti vielä oma sulatto.

Muita kuluva vuosikymmenen pohjoissuomalaisia kaivosinvestointeja ovat Laivakankaan vuoden 2012 alussa tuotantoon tuleva kultakaivos, Taivaljärven hopeakaivos, Mustavaaran vanhan kaivoksen uudelleen käynnistäminen, Kevitsan laajennus, Talvivaaran laajennus sekä Ylitornion Rompaksen ja Kuusamon kultakaivokset.

Murmanskin alueen kaivosteollisuus on ollut myös nousubuumissa raaka-aineiden maailmanmarkkinahintojen nousun myötä. Alueen kaivoskombinaatit ovat uudistamassa tuotantoaan investoimalla mm. moderniin kaivosteknologiaan. Norilsk Nickel on keskittämässä nikkeliä tuotantonsa Zapoljarnyin kaivokseen ja samalla se on käynnistämässä Gremjakhan titaanikaivosta lähellä Ylätulomaa. Teräsjätti Severstalin omistama Olenogorskin kombinaatti avaa maanalaisia kaivoksia ja uudistaa logistiikkaansa. Montšegorskista on tulossa Norilsk Nickelin tärkein sulatto ja Kovdorin kombinaat-

ti on mukana Yaran kanssa Soklin kaivosprojektissa. Apatiitti-yhtymä uudistaa sisäistä logistiikkaansa ja on avaamassa uutta kaivosta Vostotshnissa noin 20 km päässä Kirovskista. Myös kokonaan uusia kaivoksia on syntymässä. Pisimmällä on Apatiitti-yhtymän pääomistajan Fosagron entinen kumppani Akron, jonka omistama SZFK-yhtiö rakentaa parhaillaan fosfaattikaivosta Kirovskin lähelle Rutshji Oleniin. Kaivos valmistuu vuonna 2012 ja sen laajentaminen käynnistetään sen jälkeen. Investoinnin kokonaisarvo on yli 700 miljoonaa euroa. Fedorova Tundraan Hiipinän vuorten toiselle puolelle Lovozeron lähetyville suunnitellaan palladium-platinakaivosta. Hankkeessa on mukana myös kanadalainen kaivosyhtiö Barrick Gold Company. Montšegorskin länsipuolella on käynnistymässä kromikaivosinvestointi, jonka toteuttaa Severnaja Khromovaja Kompanija-yhtiö.

Pohjois-Norjan osalta laajempi malminetsintä on vasta käynnistymässä. Kirkenesin kaivoksen laajentamispäätöstä odotellaan vuoden 2012 aikana. Outokummun entinen kupari-kultakaivos Bidjovagessa Kautokeinin länsipuolella on avautumassa uudelleen vuoteen 2014 mennessä. Hammerfestin lähistöllä Kvalsundin kunnassa on meneillään kuparikaivoshanke, joka toteutuu vuoteen 2015 mennessä.

Kaivosinvestoinneilla on suuri vaikutus ympäröivään Barentsin alueeseen. Kaikista konkreettisista on suuri työllisyysvaikutus. Lapin kaivosten suorat työpaikat nousevat kuluva vuosikymmenellä vähintään 7000 uuteen työpaikkaan. Saktin suurkaivos saattaa nostaa työpaikkamäärää tuostakin. Norrbottenin kaivosinvestoinnit tuovat noin 3000 uutta työpaikkaa ja Norjan tämänhetkiset hankkeet noin tuhat. Yhteensä Pohjoiskalottialueelle tulee 11000 uutta työpaikkaa. Murmanskin alueen kaivosteollisuuden työvoimarakenne on erilainen. Uusien työpaikkojen määrää on vaikea arvioida, mutta kaivosten työpaikkojen väheneminen päättynee kuluva vuosikymmenen aikana ja jopa kääntyy kasvuun. Jos kerrannaisvaikutukset ovat luokkaa 2-2.5, tulee läntiselle Barentsin alueelle kuluva vuosikymmenen aikana 22000–25000 uutta työpaikkaa. Alueiden kehitys kääntyy tällöin nykyiseen verrattuna lähes päällelleen.

Kaivosinvestoinnit edellyttävät myös toimivia liikenneyhteyksiä. Pohjois-Ruotsissa ratainvestointeja on jo suunniteltu ja mm. Kiiruna-Narvik-ratayhteyden kehittämiseen on jo myönnetty määrärahoja. Suomen osalta tilanne on vaikeampi. Todennäköisesti ainakin Sodankylän Sakattiin tarvitaan uusi rautatie sekä myös muita liikenneinvestointeja satamissa, maanteillä ja tavaraterminaaleissa. Norja on menemässä liikennesuunnittelussaan pitemmälle. Esillä on ollut kaksi ratayhteyttä Lappiin, läntinen ja itäinen. Molemmat

hankkeet nojaavat kaivosteollisuuden tuleviin tarpeisiin. Mikäli Kolarin-Pajalan-alueen kaivosinvestoinnit laajenevat, voi Kolari-Skibotn-rata tulla kannattavaksi, kun Kiiruna-Narvik-yhteys täyttyy Kiirunan rautakuljetuksista. Kirkenesistä on norjalaisten suunnitelmien mukaan tulossa pitkällä tähtäimellä teollisuuskeskus, jossa myös Lapin malmit voitaisiin jalostaa Barentsin meren kaasulla ja kuljettaa tuotteet Koillisväylää ja muita arktisia merireittejä pitkin asiakkaille.

Kaivosinvestointien rinnalla myös Suomen kaivosteknologiaateollisuus on ottanut viime vuosina voimakkaita kehitysaskelia. Tämä teollisuudenala ei ole syntynyt tyhjästä, vaan Suomessa on ollut pitkä perinne kaivosteollisuuden tarvitsemien koneiden ja laitteiden valmistuksessa. Vuonna 2010 valmistuneessa Suomen mineraalistrategiassa todetaan, että Suomi on maailman huipputasolla laite- ja konevalmistuksessa, prosessiosaamisessa sekä palvelutoiminnassa. Strategian mukaan 70–90 % maanalaisen kaivoksen teknologiasta tulee Suomesta ja Ruotsista kaivoksen sijainnista riippumatta (Suomen mineraalistrategia, 2010, s. 10). Suomalaisia huipputason kaivosteknologiayrityksiä ovat mm. Metso Oyj, Outotec Oyj, Sandviken Construction Finland Oy ja Normet Oy.

Myös lappilaiset alan yritykset ovat kasvaneet Pohjois-Suomessa toteutuneiden kaivosinvestointien myötä. Erityisen suuri alan keskittymä sijaitsee Kemi – Tornion alueella, jossa myös alueen vientiteollisuudelle alihankintaa. kunnossapitoa ja huoltotöitä pitkään tehneet pk- yritykset ovat laajentaneet osaamistaan kaivosteknologian puolelle.

Kaivosteknologiayritysten kasvu Lapissa on ollut erittäin nopeaa. Kemi-Tornion alueen yrityksistä kaivosurakointiin, materiaalinkäsittelyyn sekä tehdas- ja teollisuusprosessien hoitoon erikoistunut Tapojärvi Oy on kasvanut parinkymmenen työntekijän yrityksestä yli 200 henkilöä työllistäväksi ja hihnakuljettimia

valmistava Paakkola Conveyors Oy on myös tekemässä lähes samanlaista kasvua. Rovaniemellä toimiva maaperän kairaukseen erikoistunut Arctic Drilling Company Oy on kymmenkertaistanut muutamassa vuodessa henkilökuntansa yli sataan työntekijään.

Euroopan Pohjoisen alueen kaivosinvestoinnit tarjoavat lähivuosina uusia kaivattuja vientimarkkinoita suomalaiselle teknologiaateollisuudelle. Ruotsin Norrbottenissa tehdyissä investoinneissa suomalaisyritykset ovat saaneet suurimmat urakat esimerkiksi Bolideinin Aitikin kuparikäivoksen laajenuksessa ja myös LKAB:n investoinneissa. Parhailaan Ruotsin Pajalan Kaunisvaaran rakennustyömaalla suomalaisyritysten menestys on jatkunut. Metso Oyj on yksi pääurakoitsijoista, Forcit Oy toimittaa kaivoksen räjähdysaineet ja Paakkola Conveyors Oy toimittaa 4.5 km hihnakuljettimia. Niin ikään kokkolalainen FineWeld Oy on kuivatamassa Kaunisvaaran kaivosaluetta.

Kaivosteknologian kautta pohjoisen kaivosinvestointien positiivinen vaikutus leviää koko maahan aina pääkaupunkiseutua myöten. Erityisen suuria kaivosteknologiapaikkakuntia ovat mm. Tampere, Outokumpu ja Iisalmi. Kaivosteollisuus on käynnistämässä pohjoisessa myös uuden suomalais-ruotsalaisen yhteistyön. Ruotsin kauppaministeri Ewa Björling on ilmoittanut ottavansa kaivosteollisuuden kärkihankkeeksi Ruotsin puheenjohtajuuskaudella Pohjoismaiden neuvostossa. Ruotsi on ollut viime vuosina Barentsin neuvoston puheenjohtajuudesta ja juuri alkaneesta Arktisen neuvoston puheenjohtajuudesta huolimatta hyvin passiivinen pohjoisessa. Kaivosteollisuudesta ja kaivosteknologiaateollisuudesta voi tulla todellinen läpimurtotoimiala Barentsin alueella Štokmanovskojea ja Snöhvit Tog 2:a odotellessa.

Timo Rautajoki
Toimitusjohtaja
Lapin Kauppakamari, Rovaniemi



Barentsin kirjastojen tulevaisuudesta

Susanna Parikka

Barentsin alueen kirjastot kohtaavat yhteisen maailmamme globaalien haasteiden lisäksi ikiomat haasteensa, joita ovat mm. pohjoisen olosuhteet, pitkät välimatkat ja harva asutus. Näihin on pyritty vastaamaan yhdessä: kansainvälinen yhteistyö alkoi jo 1960-luvulla ensin Pohjois-Kalotti -yhteistyönä, sitten laajentuen Venäjälle. Yhteistyössä on korostunut kattavuus, sillä mukana ovat kaikki kirjastosektorit: yleiset, tieteelliset ja erikoiskirjastot.

Tulevaisuudennäkymiä

Pohjoisen kirjastoammattilaisia yhdistää ymmärrys pohjoisessa elämisestä sekä valmius ja kiinnostus kirjastojensa kehittämiseen. Tämä on kehittymisen edellytys kuten myös koulutettujen, etenkin nuorten, kirjastoammattilaisten asettuminen pohjoiseen. Kirjastojen keskinäinen yhteistyö ja verkostoituminen kansallisesti ja kansainvälisesti on edelleen tärkeää.

Tulevaisuuden kirjastoilta odotetaan joustavuutta, helpokäyttöisyyttä ja tavoitettavuutta. Kirjastojen on edelleen muututtava tieto- ja viestintätekniiikan kehityksen mukana ja otettava käyttöön uudet tekniset edistysaskeleet. Sosiaalisen median käyttö kirjastoissa vahvistuu ja sen avulla kehitetään uusia, vuorovaikutteisia palveluja. Pohjoisessakin kirjastoille on elintärkeää asiakkaidensa kuuntelu asiakaslähtöisten palvelujen muotoilemiseksi. Barentsin alueelle erityisiä piirteitä ovat verkon kautta tapahtuvan etäopiskelun suosion kasvu, elinikäisen oppimisen kasvu uusien työmahdollisuuksien avautuessa elinkeinojen muutoksen myötä sekä kirjastojen ikääntyvä asiakaskunta.

Kirjojen ja lehtien rinnalla on jo pitkään etenkin opiskelussa ja tutkimuksessa käytetty verkkoaineistoja, e-lehtiä ja e-kirjoja. Verkkoaineistot poistivat ajan ja paikan rajoitukset aineiston käytölle, mutta toivat mukanaan uusia pulmia, mm. laitteiden ja ohjelmien nopea vanheneminen sekä uudenlaiset tekijänoikeuskysymykset. Seuraavaksi ovat yleistymässä e-lukulaitteet kunhan niihin saatavien aineistojen määrä kasvaa ja niistä tulee helpokäyttöisempiä. Ne saattavat helpottaa alueen pitkien välimatkojen ja kieliongelmiin haasteita. Aineistoista ja laitteista riippumaton kaikkien kirjastojen ydintehtävä, tiedon käytön ja

tiedonhankinnan taitojen edistäminen, auttaa kirjastojen asiakkaita aina pienistä esikoululaisista tutkijoihin asti hallitsemaan muuttuvia hakupalveluja ja tiedontulvaa.

Asiakkaiden kirjaston käyttötavat muuttuvat, uusille sukupolville verkkomaailma ja sosiaalinen media ovat luonteva toimintaympäristö. Kirjastot ovatkin menneet monipuolisesti mukaan sosiaaliseen mediaan ollakseen siellä missä asiakkaatkin. Tutkijoille tieto tulee oman koneen työpöydälle. He toivovat kirjastolta tietoa oikeaan aikaan sekä erilaisiin prosesseihin liittyvää tukea. Lisäksi tutkijat odottavat poikkitieteellisiä ja organisaatorajat ylittäviä palveluja, sillä tutkimusryhmissä työskentely on yleistymässä ja tutkimus on entistä kansainvälisempää. Tulevaisuutta lienevät myös virtuaaliset verkostoitumisfoorumit. Opiskelijoille kirjasto fyysisenä työtilana on tärkeä, mm. ryhmätyöskentelytilat ovat paljon käytettyjä. Mutta hekin arvostavat vapautta ja saavutettavuuden helpoutta, esim. opiskellaan kotona tai ladataan luennon aikana e-kirjoja. Tieto halutaan suoraan käyttäjille missä tahansa, milloin tahansa.

Barentsin kirjastokonferenssissa Rovaniemellä elokuussa 2011 FT Regis Rouge-Oikarinen näki alueen kirjastojen tulevaisuuden mahdollisuuksien nousevan nykyisistä vahvuuksista: kirjasto on paikkana neutraali ja kirjastoilla on jo rajat ylittävät verkostot. Kirjastot voisivat luoda kattavan tietojärjestelmän sekä kohdentaa ja popularisoida tietoa. Avainrooli voisi olla asiakkaiden yhdistäminen: arktisten ja Barentsin alueita koskevan tiedon levitys, uusien ajatusten kerääminen seminaareissa, alueen sosioekonomisen kehityksen seuranta ja asiakkaiden näkemysten koonti. Oman nyanssinsa kirjastojen rooliin alueensa tiedonvälittäjänä tuo EU:n Arktisen informaatiokeskuksen mahdollinen sijoitus Rovaniemelle.

Susanna Parikka
Johtaja
Lapin korkeakoulukirjaston, Rovaniemi



Barentsinmeren alueen geopoliittiset haasteet

Lassi Heininen

Tämän artikkelin tavoitteena on hahmottaa Euroopan pohjoisen ja sen merien – lyhyesti todeten Barentsinmeren alueen – keskeiset geopoliittiset haasteet 2010-luvun alussa. Puhun tarkoituksella Barentsinmeren alueesta, sillä on keinotekoista irrottaa meret varsinaisesta yhteistyöalueesta; näin vaikka virallinen Barentsin euro-arktisen alueen yhteistyö (BEAR) niin yleensä tekeekin.

Tämä on ensimmäinen lähtökohta määritellä sitä kontekstia, jossa geopoliittisia haasteita tarkastelen. Toinen on se, että Barentsinmeren alue, kuten koko sirkumpolaarinen alue, on 2000-luvun alussa varsin vakaa ja rauhanomainen. Ja, tämä korkea vakaus perustuu yhtäältä siihen monenkeskiseen ja rajat ylittävään alueelliseen yhteistyöhön, joka alkoi jo 1980-luvulla, eikä vasta kylmän sodan päätyttyä. Toisaalta se perustuu 1990-luvun moderniin alueenrakentamiseen, jossa valtiot ja hallitukset ovat (olleet) päätoimijoita.

Artikkelin kolmas lähtökohta on, että geopolitiikka ymmärretään varsin laajasti, ei klassisen geopolitiikan mukaan suppeasti. Tällöin se sisältää fyysisen tilan ja perinteisen voiman/vallan (power) lisäksi (geo)talouden, ympäristön, ihmiset ja yhteisöt sekä identiteetit ja tiedon. Tähän laajaan määritelmään sisältyvät myös turvallisuus – perinteisestä inhimilliseen – ja globaalimuutokset ja -ongelmat.

Barentsinmeren alueen ensimmäisen (geo)poliittisen haasteen olen pukenut kysymyksen muotoon: Onko Barentsin euro-arktinen alue oman menestyksensä uhri kun tarkastellaan nykyistä tilannetta alueen valtioiden näkökulmasta? Kysymyksen taustalla on tulkinta, että valtioiden itselleen asettama varsinainen tehtävä on täytetty, siis vakauden saavuttaminen yhteistyön ja alueenrakentamisen kautta on saavutettu. Tämä on tärkein yhteinen yhteistyön tulos, joka hyödyttää sekä Pohjois-Euroopan valtioita ja kansoja että itse aluetta ja sen asukkaita.

Jos näin on, niin eikö nyt pitäisi asettaa uusi tehtävä. Ja koska BEAR on modernin alueenrakentamisen tulos, jossa siis valtiot ja hallitukset ovat päätoimijat, niin katse luontevasti kääntyy valtioiden puoleen. Mikä tämä uusi tehtävä on, ei ole kuitenkaan kovin selvää. Kysymys kuuluu pikemminkin, että onko valtioilla ja hallituksilla edes kiinnostusta suurempaan aloitteellisuuteen monenkeskisessä yhteistyössä.

Valtioiden politiikkojen välillä on toki myös (ollut) eroja: Norja on panostanut eniten yhteistyöhön niin poliittisesti kuin taloudellisesti ja on tässä ylivertainen verrattuna alueen muihin maihin Ruotsiin, Suomeen ja Venäjään. Taustalla on Norjan määrätietoinen pohjoisen politiikka ja kansallinen asialista selkeine prioriteetteineen, joita ovat erityisesti valtiosuvereniteetin ylläpito ja taloudelliset intressit Barentsinmeren alueella. Toimivan vuoropuhelun luominen sekä yhteistyön kehittäminen ja edelleen vahvistaminen Venäjän kanssa on ollut iso osa tätä. Ja, tulosta syntyy, kuten sopimus Barentsinmeren mannerjalustasta Venäjän kanssa osoittaa.

Jos Venäjä onkin pitkälti tyytynyt kahdenväliseen yhteistyöhön Norjan kanssa, niin entä Ruotsi ja Suomi, jotka eivät ole suuremmin panostaneet sen enempää kahden- kuin monenkeskiseen Barentsin alueen yhteistyöhön. Onko niin, että nykyinen tilanne ja vaatimaton ambitiotaso tyydyttävät ko. valtioiden hallituksia vai eikö alueen keskeistä ympäristöllistä, taloudellista ja / tai strategista merkitystä ymmärretä?

Toinen näkökulma on, että tämä jättää tilaa, tai jopa velvoittaa, kansalaisyhteiskunnan ja alueellisten toimijoiden aloitteellisuudelle. Ja paikalliset ja alueelliset toimijat, ns. ei-valtियोtoimijat, ovat tukeneet prosessia ja jo ennen virallisen yhteistyön alkamista painostaneet hallituksia toimimaan. Nyt kuitenkin virallisen yhteistyön etabloiduttua kansalaistoiminta on pitkälti 'kesytetty' tai tällaisena se ainakin näyttäytyy ulospäin. Nyt pitääkin kysyä, että onko kansalaisjärjestöillä ja -liikkeilläkin virtaa ja uusia aloitteita, miten mennään eteenpäin ja syvennetään yhteistyötä.

Toinen geopoliittinen haaste onkin, miten ylipäättään voidaan tai kannattaa mennä eteenpäin yhteistyössä? Taustalla on se, että rajat ylittävän yhteistyön varsinainen ja perimmäinen tavoite eli poliittinen vakaus on kaikesta sen tärkeydestä huolimatta välivaiheen tavoite ja väline, ei päämäärä itsessään. Varsinkin kun vakaudesta huolimatta, tai ehkä vakaus on osin sen seurausta, sotilaalliset rakenteet ja ydinasejärjestelmät, erityisesti strategiset ydinsukellusveneet, ovat edelleen alueella. Itse asiassa tilanne alueen sisällä on melko ambivalentti: kun toisessa kolkassa aluetta vähennetään sotilaallista läsnäoloa, niin toisessa kolkassa lisätään aseiden testausta ja sotilaallista harjoittelua.

Kysymys kuuluukin, onko poliittista halua ja / tai mahdollistavatko rakenteet alueen vakauden ja rauhan lujittamisen myös rakenteellisesti, tarkoittaen sotilaallisten rakenteiden, kuten Venäjän ja Yhdysvaltain ydinaseet, vähentämistä ja vihdoinkin poistamista. Vasta sotilaallisten rakenteiden ja muiden välivaltakoneistojen poissaolo mahdollistaa toisen tavoitteen eli positiivisen rauhan toteutumisen.

Edelleen, jos jatketaan nykyisen prosessin logiikalla, niin kehitys pitäisi jatkua pieninä askeleina. Yksi tällainen askel on merellisen turvallisuuden määrätietoinen kehittäminen, jota Arktisessa neuvostossa juuri hyväksytty pelastussopimus indikoi.

Tähän liittyvä seuraava haaste on miten valtiot määrittelevät ne ympäristöongelmat, jotka ylittävät valtioiden rajat ja niihin läheisesti liittyvän energiaturvallisuuden, kuten kaukokulkeutuvat ilman ja meren saasteet. Aluetta on mainostettu jo jonkin aikaa uutena öljy- ja kaasuprovinssina, kuten puheet uudesta 'petroleum-provinssista' ja isosta 'öljyveljestä' osoittavat. Ja, harvoin öljyn tai kaasunporaus tulee yksin, vaan useimmiten yhdistyneenä raaka-aineiden kuljetukseen joko tankkereilla tai putkia pitkin.

Erityisesti ydinsaasteet ovat tuttuja Barentsinmeren alueella, mutta nyt Barentsinmeren alueen "ydinturvallisuus", joka oli iso ongelma ja haaste 1990-luvulla, on jokseenkin kontrollissa. Mielenkiintoista on todeta, että se aiheutti muutoksen valtioiden turvallisuuden ongelmanasettelussa, ainakin mitä tulee turvallisuuden diskursseihin ja premisseihin. Norjan, Venäjän ja Yhdysvaltain tekninen yhteistyö sotilaspuhujien ydinjätteiden turvalliseksi varastoinniseksi (Arctic Military Environmental Cooperation, AMEC) on tästä esimerkkinä. Jäljelle jää kuitenkin se kysymys, ovatko valtiot valmiita tekemään pitemmälle meneviä johtopäätöksiä asiasta ja muuttamaan muitakin turvallisuuden premissejä, jopa vallitsevaa turvallisuuden paradigmaa. Vaikkei vastaus ole selvillä, niin on monta syytä epäillä, että valtiot olisivat tähän valmiita ainaakaan lähitulevaisuudessa.

Perustavaa laatua oleva kysymys onkin, kumpi saa niskaleskin toisesta, ympäristö vai energia? Esimerkiksi energiaturvallisuudesta puhuessamme, tukeudummeko laajaan vai suppeaan määritelmään, ja olemmeko edes sisäistäneet laajan energiaturvallisuuden holistisuuden? Vai onko niin, että energiaturvallisuuden politisoituminen on aiheuttanut poliittista kyvyttömyyttä luoda tiukempia rajoitteita luonnonvarojen hyödyntämiselle arktisilla, pohjoisilla merillä?

Norja on siirtänyt öljyn ja maakaasun hyödyntämistään yhä pohjoisemmaksi. Vastaavasti Venäjä on hitaasti, mutta määrätietoisesti, siirtämässä öljyn ja maakaasunporaustaan yhä enemmän mannerjalustalle (offshore). Joskaan siirtyminen mannerjalustan luonnonvarojen hyödyntämiseen ei sinällään ole mitään uutta, niin se on selkeä trendi myös Barentsinmeren alueella.

Kaiken kaikkiaan viimeaikainen kehitys öljyn ja kaasunporauksessa, jota Norjan ja Venäjän välinen sopimus Barentsinmeren mannerjalustan jaosta tukee, indikoi, että energia, ja energiaturvallisuus, on saanut niskalengin ympäristöstä. Eihän koko arktisella alueella ole kansainvälisoikeudellisesti sitovia sääntöjä tai rajoitteita luonnonvarojen massaluonteiselle hyödyntämiselle. Päinvastoin esimerkiksi Norja toteaa ylpeänä, että sillä on paras osaaminen ("best stewardship") öljyn- ja maakaasunporauksessa.

Viimeinen haaste listallani on globalisaatio ja tarkemmin sanottuna kysymys, nähdäänkö globalisaatio uhkana, haasteena vai realiteettina, jopa mahdollisuutena. Lyhyesti voi todeta, että pohjoisessa se nähdään liian helposti negatiivisena asiana, jopa uhkana, kun se kuitenkin on realiteetti, joka jo vaikuttaa alueella monella tavalla. Ja toki, se on tuonut ja tuo uusia ja suuremman mittakaavan haasteita.

Tämä sama koskee meneillään olevaa merkittävää moniulotteista – geopolitiittista, geotaloudellista ja ympäristöllistä – muutosta, jonka kourissa koko arktinen alue on. Sen yksi tulkinta korostaa kasvavaa maailmanlaajuista kiinnostusta maapallon pohjoisimpia alueita ja niiden luonnonvaroja kohtaan. Vastaavasti toinen tulkinta visioi, että Arktisen alueen poliittinen asema maailmanpolitiikassa on vahvistunut viimeisten 20 vuoden aikana. Barentsinmeren alue on vahvasti mukana tässä muutoksessa ja voi halutessaan näytellä tärkeätä roolia kansainvälisenä yhteistyöalueena.

FT Lassi Heininen

Dosentti

Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta



Lähteet

Globalization and the Circumpolar North. Eds. by Lassi Heininen and Chris Southcott. University of Alaska Press, Fairbanks 2010.

Heininen, Lassi (2010). "Pohjoiset alueet muutoksessa – geopolittinen näkökulma." *Politiikka* 1 / 2010, 5–19.

Heininen, Lassi (2009). "Barentsin alue valtiollisissa intresseissä ja valtiollisessa politiikassa." *De Urbe Uloa*

2008. *Barentsin alueen tulevaisuuskonferenssi 25.–26.11.2008*. Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:22. Oulun konttori, Painatuskeskus, 27–29.

Jäitä poltellessa. Suomi ja arktisen alueen tulevaisuus. Toim. Lassi Heininen ja Teemu Palosaari. Rauhan- ja konfliktintutkimuskeskus TAPRI, Tampereen yliopisto, 2011.

Norwegian Ministry of Foreign Affairs 2009. "The Norwegian Government's High North Strategy."

Onko Venäjällä malttia modernisoitua?

Pekka Iivari

Pietari Suuri nosti modernisaation yhteiskunnalliseksi kehittämissäprojektiksi Venäjällä. Siitä lähtien naapuri-maassamme on polemisoitu modernisaation sisällöstä ja toteutustavasta. Aikojen kuluessa sekä länsisuuntautuneet että slaavilaisuutta ja euraasialaisuutta korostaneet ovat ymmärtäneet teeman omalla tavallaan. Venäjän sähköistäminen nähtiin modernisaationa 1800-luvulla ja teollistaminen 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä Neuvostoliitossa.

Modernisaatiodiskurssi ei siis ole uusi ilmiö Venäjällä. Aiheen ajankohtaisuuskin on aina taattu. Poliittisen, taloudellisen ja sosiaalisen rakenteen uudistamisen tarvetta ei aseteta kyseenalaiseksi. Tätä nykyä modernisaatiolla tarkoitetaan tuotantorakenteen monipuolistamista, kansalaisjärjestöjen vahvistamista, poliittisen moniarvoisuuden kasvua ja korkean teknologian ratkaisujen leviämistä siviiliyhteiskunnan käyttöön.

Venäjä on modernisaation tarpeessa enemmän kuin mikään muu suurvalta tai markkinatalousmaa. Tämän tunnusti myös Vladimir Putin heti ensimmäisen presidenttikautensa alkajaisiksi. Yhden totuuden aikoina Venäjän modernisaatio hyytyy. Raaka-aineperustainen talous tarjosi helpon ratkaisun viimeksi kuluneen vuosikymmenen ajan. Elettiin siis taloudellisen yhden totuuden aikaa. "Putin-Medvedev" duetto on puolestaan antanut yhden, ylhäältä sanellun ja samalla ainoan oikean poliittisen suunnan Venäjälle. Talouden ja politiikan moniäänisyys tukahdutettiin vuosituhannen alussa. Konsensuksella haettiin yhteiskuntarauhaa. Öljyyn ja kaasuun nojaavan talouseliitin *status quo* turvattiin.

Venäläinen yhteiskunta on liikkunut eteenpäin silloin kun moniäänisyys on sallittu ja taloutta on uudistettu. Liberaalimpi suuntaus merkitsee kuitenkin siirtymistä tutusta ja turvallisesta kohti tuntematonta, joka voi avata Pandoran lippaan. Vallanpitäjillä on kiusaus ajatella näin Venäjällä. Valitaan mieluummin pysähtyneisyys kuin uudistuminen alhaaltapäin, kansalaisyhteiskunnan suunnalta. Jos modernisoidaan, niin sitten ohjelmoidusti ja valvotusti. Vaihtoehdot annetaan ylhäältä. Modernisaatio aiheuttaa toki allergiareaktion monissa venäläisissä, jotka kytkevät yhteiskunnan uudistamisen 1990-luvun alun kaaokseen. Uudistaminen ja demokratia leimautuivat kulutus- ja rosvokapitalismin vyöryksi.

Vuonna 2000 Venäjällä ennustettiin, että Lännen saavuttamiseen menee 15–30 vuotta, edellyttäen, että BKT kasvaa 6–8 % vuosittain. Putinin kaudella talou-

den monipuolistaminen oli tavoitteena, mutta samalla edellytettiin valtion ohjauksen lisäämistä. Liberalisoinnista ei sittenkään tullut mitään. Tässä meillä on paradoksi: vapaus ja valtion ohjaus olivat tulen ja veden yhdistämistä. Modernisaatio meni pesuveden mukana. Talouden modernisaatio edellyttäisi kauppaesteiden purkua, suotuisaa investointi-ilmastoa, talouden säännöstelyn purkamista, yksityisomistuksen kasvattamista strategisilla sektoreilla ja sen parempaa suojaa, monipuolista tiedonvälitystä ja kilpailun edistämistä. Näitähän modernisaatioteoriatkin edellyttävät, ja WTO-jäsenyys monilta osin.

Kuitenkin se mitä tapahtui 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, oli valtiojohtoisten teollisuusyritysten vaikutusvallan ja edunvalvonnan lisääntyminen, virkamieseliitin pönkittäminen, korruptio ja kilpailulta piiloutuminen. Vaikutusvaltaiset teollisuusliittymät haluavat suojautua ulkomaiselta kilpailulta sallien ainoastaan tiettyjen, ennalta valittujen ulkomaisten investointien sisään pääsyn. Sotateollinen kompleksit on jälleen voimissaan kehittäen uusiakin innovaatioita. Korkeateknologinen sotateollisuus ei ole kuitenkaan vetänyt siviiliyhteiskuntaa innovaatioidensa imuun. Toinen paradoksi: Länsi nähdään haasteena ja kilpailijana, mutta Kiina ajaa modernisaatiossa oikealta ohi.

Vallan kamareissa ollaan eri mieltä modernisaation aikataulusta. Presidentti Dmitri Medvedev on edustanut nopeamman modernisaation linjaa. Vladimir Putin puolestaan haluaa edetä verkkaisesti. Yhtenäisen Venäjä-puolue onkin lanseerannut konservatiivisen modernisaation käsitteen. Mieluummin siis evolutiivinen kuin revolutiivinen eteneminen. Jähmeä uudistaminen kerää luonnollisesti laajempaa kannatusta kun se markkinoidaan kontrolloituna ja kaaosta ehkäisevänä. He jotka ovat poliittisen ja taloudellisen eliittiasemansa saavuttaneet, haluavat vakiinnuttaa asemansa toivoen, että kukaan ei venettä keinuttaisi.

Äskettäisten duuman vaalien jälkeen politiikka on jälleen palaamassa valtakunnan duumaan ja alueidenkin lainsäädäntökokouksiin. Yhtenäisen Venäjän kaikkivoipuus murenee. Federaation tasolla puolueen kannatus putosi 20 prosenttiyksikköä edellisistä vaaleista. Oikeudenmukainen Venäjä toki pehmentää Yhtenäisen Venäjän pudotusta jatkamalla tämän satelliittina valtakunnan duumassa. On mahdollista, että monet vallan tukipuolueet haluavat nyt ottaa etäisyyttä Yhtenäisestä Venäjästä. Kommunistien poliittinen kuolema julistettiin ennen aikaisesti, kymmenen vuotta sitten. Joulukuun 2011 duuman vaaleissa kommunistit,

keitä he nyt ovatkaan, menestyivät aikaisempaa paremmin. Kuvernöörejä vaihdellaan lähiaikoina monilla alueilla.

Mitä vaalitulos merkitsee modernisoitumisen kannalta? Punasiirtymästä ei ole kyse vaan mieluummin voisi puhua äänen hajautumisesta moneen suuntaan. Konservatiiviset voimat pysyvät vahvoina, mutta uudistusmielisiä vaihtoehtoja marssii esiin väellä ja voimalla. Liittoutumisia ja kompromisseja tullaan näkemään aikaisempaa useammin. Kansan sietokyky vaalitulos-ten peukalointia kohtaan on alentunut. Sosiaalinen media on voimakas demokratia-ase kansan käsissä. Perinteisen median kontrolli vallanpitäjien taholta käy vähitellen tuloksettomaksi. Venäjä siirtynee poliittisesti rauhattomampaan kauteen. Yhteistyötä opposition kanssa lisätään. Poliittinen monologi on muuttumassa vähintäänkin dialogiksi. Voisiko tämä tuoda mahdollisuuksia moniäänisyydelle, modernisaatiolle ja innovaatioille?

Vuosi 2008 opetti, ettei vakaus jatku ikuisesti. Muu maailma modernisoi kehittämällä teknologiaa ja uudista-

en taloutta. Venäjä puolestaan tukeutui raaka-ainepohjaansa. Maan talous on hyvin riskialtis ja epävakaa. Dmitri Medvedev nosti esiin modernisaatiodiskurssin vuoden 2008 kriisin jälkeen. Aihe oli jätetty pöytälaatikkoon pölyttymään vuosikausiksi. Nyt vaalien jälkeen odotukset keskiluokkaa kohtaan kasvavat entisestään. Vahva keskiluokka voisi toimia voimanlähteenä modernisaatiolle. Tämä edellyttää, että keskiluokka alkaa verrata olojaan, ei menneeseen, vaan naapurimaihinsa. Modernisaatiosykäkyksiä voivat tarjota myös jonkin entisen Neuvostotasavallan huikea menestys tai vaikkapa öljyn hinnan jyrkkä pudotus. Modernisaatio ei kuitenkaan kaipaa epävakaita hallituksia, hyperinflaatiota tai talouspoliittista populismia. Näistä ei sentään ole Venäjällä merkkejä, mutta riski on aina läsnä. Modernisaation vaihtoehto on kaikissa tapauksissa marginalisaatio.

FT Pekka Iivari
Kehityspäällikkö
Matkailualan tutkimus- ja koulutusinstituutti
Lapin korkeakoulukonserni, Rovaniemi



Osaamista Euroopasta:

Kuinka vastata pohjoisen vahvistuvan talouden työvoimatarpeisiin

Tiina Suopajarvi & Jari Koivumaa

Euroopan pohjoiseen on ennustettu viime vuosina valoisaa tulevaisuutta. Ennusteet perustuvat kaivosbuumiin ja alueen matkailu- ja teollisuusinvestointeihin. Kaivoksista mainittakoon Outokummun kromi-kaivos, Suurikuusikon kultakaivos, Sodankylän Kevitsan nikkeli-kuparikaivos sekä Kolarin ja Pajalan rautamalmikaivokset. Toteutuvia teollisia investointeja ovat muun muassa Rovaniemen biovoimala, Kemin metsäteollisuus- ja biodieselinvestoinnit sekä Outokummun investoinnit Torniossa. Myös Ruotsissa, Norjassa ja Venäjällä tapahtuu. Tällä vuosikymmenellä Lapissa, Pohjois-Ruotsissa, Pohjois-Norjassa ja Venäjän Murmanskian alueella on käynnissä tai suunnitteilla investointeja yhteensä yli 100 miljardin euron edestä. Toteutumassa olevan valossa pohjoinen on epäilemättä yksi Euroopan nopeimmin kehittyvistä alueista tällä hetkellä.

Kaivokset ja muut investoinnit vahvistavat aluetaloutta ja niiden myötä tarve erilaisille palveluille kaupoista ravintoloihin ja sairaaloista kampaamoihin lisääntyy. Palvelujen tarvetta lisää myös pohjoiseen suuntaavat matkailijavirrat, joiden toivotaan kasvavan entisestään. Pohjoisen matkailutoimijoiden katse on suuntautunut nyt erityisesti itään, jossa elintason nousu jatkuu. Lapissa koko Neuvostoliiton romahduksen jälkeisen ajan kasvaneet matkailijavirrat Venäjältä ovat osaltaan havainnollistaneet matkailun merkitystä palveluyrityksille. Teollisten investointien ja matkailun vahvistumisen myötä kauppakeskuksilla, hotelleilla, ravintoloilla, matkailukeskuksilla ja muilla palveluilla riittää asiakkaita myös tulevaisuudessa. Kaivosten ja matkailijoiden ohella poliittisesti vakaa ja infrastruktuuriltaan kehittynyt pohjoinen on hyvä alue myös maailmanmarkkinoille suuntaaville vientiyrityksille.

Lapissa kaivokset, kone- ja sähköalan yritykset, satamat, rakennuttajat, energiantuotantolaitokset, matkailuyritykset, kaupat ravintolat ja hotellit tarvitsevat ammatti- ja kielitaitoista työvoimaa. Pohjoisen oma väestöpohja ei ennustetun tulevaisuuden rakentamisessa riitä. Tekijöitä tarvitaan myös etelämpää. Haasteena on myös Suomen – ja muun Euroopan pohjoisen – väestörakenne. Suomessa työikäisen väestön (15–64-vuotiaat) määrä alkoi viime vuonna laskea ja vähenee tänä vuonna 10 000 hengellä. Vuosina 2011–2013 työikäinen väestö Suomessa supistuu noin 45 000 hengellä. (Taloudellinen katsaus Lokakuu 2011, 49). Tekijöitä tarvitaan myös Suomen rajojen ulkopuolelta. Asetelman haasteet on pohjoisessa jo havaittu. Esi-

merkiksi Lapin maahanmuuttostrategiassa arvioidaan, että ammattitaitoista työvoimaa tarvitaan eniten teolliseen työhön, palvelutyöhön sekä sosiaali- ja terveysalan ammateissa (Lapin maahanmuuttostrategia 2008, 6).

Koulutuksella on tärkeä rooli yritysten tarvitsemien osaamisen ja osaajien tuottamisessa. Euroopan pohjoisessa oppilaitokset seuraavat elinkeinoelämän työvoimatarpeita ja tukevat sellaisen osaamisen kehittymistä, jota elinkeinoelämä tarvitsee. Osaajia koulutetaan erityisesti alueen omista nuorista. Mahdollisuuksia osaamisensa kehittämiseksi pohjoisessa tarjotaan myös muualla asuville. Esimerkiksi vuonna 2010 Lapin ammattiopisto järjesti 84 Euroopan eri kaupungeissa opiskelevalle nuorelle mahdollisuuden suorittaa työharjoittelunsa Lapissa. Lapissa asuvalle työharjoittelu on usein väylä työsuhteeseen yritysten kanssa. Työvoiman vapaan liikkuvuuden Euroopassa tämä mahdollisuus on olemassa myös kauempaa alueella harjoittelemassa olevalla nuorella. Jos siis yritys ja opiskelija yhdessä näin päättävät.

Syyskuussa 2011 Lapin ammattiopistossa käynnistettiin Euroopan sosiaalirahaston rahoittama Osaamista Euroopasta -hanke. Osatoteuttajana hankkeessa on ammattiopisto Lappia. Hanke kansainvälistää lappilaisista elinkeinoelämää ja turvaa osaamisen kehittymistä alueella. Tavoitteena on saada yhä tehokkaammin ja useammin kansainvälisiä harjoittelijoita alueen yrityksiin lappilaisien oppilaitosten eurooppalaisten yhteistyökoulujen kautta.

Osaamista Euroopasta -hankkeessa rakennetaan lappilaisista yrityksistä koostuva verkosto ja selvitetään yritysten tarpeita rekrytoida työvoimaa ulkomailta. Tämän jälkeen yrityksille järjestetään tutustumismatkat eurooppalaisiin yhteistyöoppilaitoksiin. Matkoilla yrityksillä on mahdollisuus esitellä toimintaansa ja rekrytointitarpeitaan sekä vieraila oman alansa yrityksissä. Yritysten kynnys työvoiman rekrytointiin ulkomailta madaltuu ja samalla kieli- ja kulttuurintunte-
mustaidot kehittyvät.

Yritysten kanssa yhteistyössä hankkeessa kehitetään www-portaali, joka parantaa opiskelijavaihdon laatua Lapissa. Sivuilta löytyy tietoa sekä harjoittelupaikkoja vaihto-opiskelijoille tarjoavista alueen yrityksistä että harjoittelijoita tarjoavista eurooppalaisista oppilaitoksista. Portaali auttaa harjoittelijoita sijoittumaan juuri

niihin yrityksiin, joissa tarvetta juuri heidän ammattitaidolleen löytyy. Oikeanlainen harjoittelupaikka mahdollistaa opiskelijan osaamisen kehittymisen parhaalla mahdollisella tavalla. Hankkeessa tuetaan osaamisen ja ammattitaidon liikkuvuutta, eikä jumiuduta koulutusjärjestelmiin. Yritysten näkökulmasta olennaista on, mitä työntekijät osaavat, ei niinkään se, miten ja missä osaaminen on hankittu. Lapissa osaajia tarvitaan muualtakin kuin omalta alueelta ja tämän vuoksi muun muassa harjoittelijaliikkuvuuden tehostaminen ja kehittäminen on ajankohtaista. Portaalissa esiteltävän järjestelmän tavoitteena onkin tukea ”räätälöityjen” harjoittelujaksojen toteuttamista yritysten tarpeista käsin.

Paremmen tulevaisuuden lupaukset pohjoisessa eivät toteudu automaattisesti, vaan edellyttävät toimijoita ja tekoja eri tasoilla. Esimerkiksi poliittisilla päättäjillä ja kansainvälisillä yrityksillä on kehityksessä oma roolinsa. Roolinsa on myös osaamisen kehittämisestä alueella vastuuta kantavilla oppilaitoksilla. Osaamista Euroopasta-hanke on mukana kehittämässä alueelle toimintatapoja, joilla vastataan pohjoisen vahvistuvan talouden työvoimatarpeisiin tulevaisuudessa.

Tiina Suopajarvi
Projektipäällikkö
Lapin yliopisto, Rovaniemi



Jari Koivumaa
Projektipäällikkö
Lapin ammattiopisto, Rovaniemi



Lähteet:

Lapin maahanmuuttostrategia 2008. Lapin maahanmuuttostrategia – Lappi aktiiviseksi maahanmuuttoalueeksi 2015. Lapin liitto, Rovaniemi.

http://www.lapinliitto.fi/c/document_library/get_file?folderId=53864&name=DLFE-3208.pdf

Taloudellinen katsaus Lokakuu 2011. Valtiovarainministeriön taloudelliset ja poliittiset katsaukset 36a/2011. Valtiovarainministeriö, Tampere.

http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/02_taloudelliset_katsaukset/20110923Talous/TKsyys_s_FINAALI_230911.pdf

Onko arktinen alue muutoksessa?

Pauliina Koivuniemi

"Siinähan oli ennen aapasuo ja kauhniit vaaramaise-mat. Mie muistan, kuinka täällä hillajänkhältä haethiin hillaa ämpäri tolkula. Nyt tässä on iso monttu ja se jatkuu tuone isole aavale asti. Vaarat on kaohneet ja billarit on pyörihneet tässä kohta viistoista vuotta. Nyt net arveli, että tätä lystiä jatkuu vielä parisen vuotta. Mitähän net sitte keksii? Ei tänne kyllä jää enhään, ko nämä syvät montut. Työpaikatki sitte loppuu. Toivot-haan, ettei tuo Natura-jokiki vielä tuosta happane piilale." Näin toteaa ikänsä Lapissa asunut lisakki.

Onko tämä Lapin tulevaisuus reilun kymmenen vuoden päästä? Mitä me jätämme tuleville sukupolville, kun Lappiin luodaan uusia kaivostyöpaikkoja? Miten ympäristönsuojelu ja kestävä kehitys vastaavat niihin haasteisiin, joita Lappi myös matkailualueena kohtaa? Eri maankäyttömuotojen yhteensovittamisessa on edelleen ongelmia. Varsinkin matkailun ja kaivosten yhteensovittamisessa, kun puhutaan Lappi brändistä "puhdas Lappi".

Kestävän kehityksen määritelmän mukaan kestäväällä kehityksellä tarkoitetaan ihmiskunnan nykyisten tarpeiden tyydyttämistä niin, että tulevilta sukupolvilta ei viedä mahdollisuutta tyydyttää omia tarpeitaan (Brundlandin komissio 1987). Suomen arktinen strategia tähtää siihen, että arktisen alueen luonnonvaroja hyödynnetään hallitusti ottaen huomioon taloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja ympäristövaikutukset kestävä kehityksen periaatteen pohjalta. Tähän pyritään muun muassa kansainvälisellä yhteistyöllä ja kansainvälisillä sopimuksilla.

Arktinen alue mukaan lukien Lappi on paljon vartijana, kun alueen luonnonvaroja hyödynnetään yhä

enemmän. Ympäristöoikeudellisesta näkökulmasta luonnonsuojelullisia intressejä ei tule nähdä erillisenä kokonaisuutena ympäristöä koskevasta päätöksenteosta. Ympäristöä koskevia päätöksiä varten tulee päätöksentekijällä olla riittävästi tietoa esimerkiksi tulevaa ympäristölupaa varten. Näin ollen tiedon kulkeminen YVA-selvityksen aikana ja ympäristötiedon välittyminen itse päätöksentekoon on avainasemassa.

Ilmastonmuutos asettaa omat haasteensa nyt ja tulevaisuudessa arktiselle alueelle. Ilmastonmuutoksen kaikkia vaikutuksia ja seurauksia ei vielä tiedetä, mutta sen vaikutukset luonnon monimuotoisuuden vähentymiselle ja mahdolliset vaikutukset herkälle ekosysteemille ovat jo nyt nähtävissä. Kestävän kehityksen näkökulmasta on huolestuttavaa, että kaikkein köyhimmät tulevat kärsimään ilmastonmuutoksesta eniten. Durbanin ilmastokokous ja uuden, tulevan ilmastosopimuksen kirjoittaminen vuonna 2015, on näyttö siitä, että ilmastonmuutosta vastaan halutaan taistella sekä yritetään tehdä maailmanlaajuisesti työtä ilmastonmuutoksen eteen. On eri asia, onko sopimus riittävä vastaamaan ilmastonmuutoksen haasteisiin tulevaisuudessa ja mitkä ovat ilmastonmuutokset ekologiset vaikutukset arktisella alueella. Siksi onkin tärkeää, että arktisen alueen tutkimus- ja kehitystoiminta tukee ympäristönsuojelua ja parhaiden käytäntöjen löytämistä sekä levittämistä taloudellisen hyödyn lisäksi. (Suomen arktinen strategia)

Pauliina Koivuniemi
Tieto-hankkeen tutkija
Lapin yliopisto, Rovaniemi

Barents: arktiselta avaruuteen asti

Lotta Viikari

Barents ja avaruusaktiviteetit voivat ensi kuulemalta vaikuttaa toisilleen kaukaisilta. Avaruuden hyödyntäminen on kuitenkin erityisen olennaista tämän suhteellisen harvaan asutun, syrjäisen ja luonnonolosuhteiltaan vaativan alueen viestintäyhteyksien kannalta. Ilmaston lämpenemisen aiheuttamien moninaisten muutosten, ympäristön muun tilan ja jäättilanteen tehokas seuranta edellyttää satelliitein tapahtuvaa havainnointia. Satelliittipaikannus on nykyisin keskeinen kaiken liikenteen työväline, eritoten pohjoisen vaativissa oloissa. Avaruustoiminta tuokin elämäämme monenlaista hyödyllistä, jopa elintärkeää tietoa. Lähes jokainen Barentsin asukas lienee avaruussektorin kanssa tekemisissä vähintäänkin sääennusteiden kautta.

Tietoyhteiskuntamme riippuvuus satelliiteista kasvaa jatkuvasti. Omat haasteensa asettaa kuitenkin sijaintimme ”maailman laella”. Globaaliin tiedonvälitykseen otollisimmat kiertoradat sijaitsevat päiväntasaajan tuntumassa. Esimerkiksi satelliittipaikannusjärjestelmät sijaitsevat pääosin niin etelässä, että niiden kattavuus Barentsin pohjoisosissa on heikko. Satelliittiperustaiset viestintä- ja paikannuspalvelut ovat täällä kuitenkin hyvin tärkeitä, koska esimerkiksi onnettomuuksissa tarvittaisiin kylmissä ilmanaloissa apua erityisen nopeasti syrjäisiinkin kolkkiin.

Satelliittitietoliikenteen kannalta osin epäedullisesta sijainnistamme huolimatta avaruustoiminta on itse asiassa hyvinkin vakiintunut ala myös täällä pohjoisessa. Barentsin alueelta löytyy jopa kaksi avaruuslaukaisukeskusta. Arkangelin lähellä Venäjällä sijaitsee Plesetskin yli puolen vuosisadan ikäinen laukaisukeskus. Ruotsin Lapissa, Kiirunassa, on toinen avaruuskeskus: Esrange – sekin toiminut jo yli 40 vuotta. Molempien keskusten toiminta on parhaillaan merkittävässä kehitysvaiheessa, mihin seuraavassa lyhyt katsaus, jossa huomioidaan erityisesti oikeudellinen näkökulma.

Avaruussektorin läpikotaisen kansainvälisyyden vuoksi tarkastelussa olennaista on etenkin avaruustoiminnan kansainvälisoikeudellinen sääntely eli kansainvälinen avaruus oikeus. Leimallista kansainväliselle avaruus oikeudelle on, että sen perustavanlaatuiset sopimukset ovat peräisin avaruustoiminnan alkua ajoilta eli jo useiden vuosikymmenten takaa. Ne eivät kykene vastaamaan nykyisen avaruussektorin sääntelytarpeisiin välttämättä kovinkaan hyvin, mutta ajantasaisempaan sopimusoikeutta ei juuri ole kyetty luomaan. Neuvostoliiton hajottua sen tärkein avaruuskeskus, Baikonur, jäi Kazakstanin valtioon. Venäjä on sittem-

min vuokrannut keskusta, mutta vuokratoiminnasta seuraa oikeudellista epäselvyyttä etenkin mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Kansainvälisen avaruus oikeuden mukaan vahingoista vastaa muun muassa valtio, jonka alueelta tai laitteesta vahinkoa aiheuttanut esine on laukaistu. Näin ollen Kazakstan voi jopa joutua korvausvastuuseen avaruustoiminnasta, johon sillä ei tosiasiallisesti ole mitään mahdollisuuksia vaikuttaa. Venäjän kannalta avaruuskeskuksen vuokraaminen on tietenkin myös taloudellinen ja poliittinen kysymys.

Arkangelin Plesetsk onkin Venäjälle yhä tärkeämpi. Oletettavaa on, että maa keskittää avaruustoimintaansa entistä enemmän tälle pohjoiselle kosmodromille. Venäjä on myynyt Plesetskin laukaisupalveluita myös ulkomaille, mikä puolestaan voi johtaa Venäjän kannalta hankaliin vastuukysymyksiin. YK:n 1960- ja 1970-luvuilta peräisin olevat avaruussopimukset eivät kyenneet vielä ennakoimaan tehokkaasti nykyisen avaruustoiminnan monikansallista yhteistyötä, ja niiden määräykset voivat johtaa hyvinkin kohtuuttomiin lopputuloksiin. Näin eritoten, milloin on kyse vahingonvastuiden määrittämisestä.

Myös Ruotsin Esrangessa on käynnissä merkittävää kehitystä. Kiirunaan on vastikään perustettu Ruotsin ensimmäinen avaruusmatkailuyritys, Spaceport Sweden AB, joka tekee laajaa kansainvälistä yhteistyötä. Esrangen avaruuskeskuksesta on tarkoitus laukaista matkaan ensimmäiset avaruusturistit näillä näkymin vuonna 2016. Alun perin turistilentojen piti alkaa jo 2012, mutta taloudellinen epävarmuus on pakottanut hieman lykkäämään aikatauluja. Taantumasta huolimatta halukkaita ja maksukykyisiä avaruusmatkailijoita tuntuu kuitenkin maailmalta löytyvän. Myös EU on tukenut Esrangea avaruusturismin kehittämisessä.

Ruotsalaiset ovat – syystäkin – hyvin innostuneita avaruusmatkailusta. Näin siitäkin huolimatta, että myös siihen liittyy huomattavia oikeudellisia ongelmia. YK:n avaruussopimukset eivät tunne lainkaan tällaista avaruustoiminnan muotoa. Yksittäisen avaruusmatkailijan oikeusasema jääkin hyvin epäselväksi. Onko hän esimerkiksi ”avaruuslentäjä”? YK:n avaruussopimukset mm. velvoittavat kaikkia valtiota auttamaan hätään joutuneita avaruuslentäjiä kaikin keinoin, koska avaruuslentäjät on alun perin mielletty ”koko ihmiskunnan lähettiläiksi”. Tämä ajatus taas ei sovellu kovinkaan hyvin yksityiseen, kaupalliseen, huvitarkoituksessa suoritettavaan avaruusturismiin.

Avaruusmatkailussakin olennaisia kysymyksiä ovat eritoten vahinkotilanteisiin liittyvät. Vahingonkorvausten vaatiminen (ja saaminen) voi olla avaruusturistille hyvin vaikeaa, etenkin milloin vahingosta on vastuussa jokin vieras valtio. YK:n avaruussopimusten järjestelmä perustuu oletukseen, että avaruussektorin toimijat ovat tasaveroisia valtioita, jotka tietoisesti ottavat riskin toimintaan mahdollisesti liittyvistä suuristakin vahingoista. Avaruuteen matkustava yksityishenkilö istuu tähän kuvaan sangen heikosti. Avaruusmatkailun vakuutusmarkkinatkin – jotka voisivat käytännössä osittain paikata vastuusääntelyn puutteita – ovat vasta kehitteillä.

Kaiken kaikkiaan avaruussektorin kehitys Barentsin alueella on monin tavoin myönteinen asia, mutta siihen liittyy myös ongelmia – ei vähiten oikeudellisia. Kaikkien avaruustoimintaan osallistuvien on syytä olla

vähintäänkin tietoisia niistä ikävien yllätysten välttämiseksi. Myös alan oikeudellisen sääntelyn kehitys on väistämättä tarpeen – niin Barentsin kuin muunkin maailman avaruussektorin toimijoiden kannalta.

Lotta Viikari

Kansainvälisen oikeuden professori

Ilmailu- ja avaruus oikeuden instituutin johtaja

Lapin yliopisto, Rovaniemi



Pohjoisen poliittisen talouden tutkimuksesta

Monica Tennberg

Taloudellisten kysymysten ja kehityksen tutkimus on varsin uusi teema arktisten alueiden tutkimuksessa. Arktisen alueen inhimillistä kehitystä kuvaavassa raportissa vuodelta 2004 oli yksi luku, joka käsitteli arktisen alueen taloudellisia järjestelmiä. Arktisen alueen talous kuvattiin raportissa luonnonvarojen intensiiviseen hyödyntämiseen perustuvaksi ja globaaliin talouteen yhä tiukemmin sitoutuneeksi. Lisäksi valtioiden muuttuva taloudellinen rooli arktisilla alueilla nostettiin raportissa keskeiseksi teemaksi. Sitten ovat ilmestyneet raportit pohjoisesta taloudesta (The Economy of the North 2006; 2008), pohjoisten alueiden kehityksestä (Political economy of the northern regional development 2010) ja viimeisimpänä arktisen alueen megatrendejä, muun muassa kaupungistumista, esittelevä raportti tältä vuodelta (Megatrends 2011). Raportit ovat ilmestyneet Arktisen neuvoston ja Pohjoismaisen ministerineuvoston piirissä.

Raportit kuvastavat kasvavaa kiinnostusta aluetta ja sen taloudellista kehitystä kohtaan. Arktinen erityisesti nähdään luonnonvara-alueena, arvokkaiden raaka-aineiden tuottajana ja uusien kuljetusreittien tarjoajana maailmanmarkkinoille. Tästä näkökulmasta ilmastomuutos vaikutuksineen nähdään yhä enemmän uusien taloudellisten mahdollisuuksien tuottajana kuin paikallisia yhteisöjä ja elinkeinoja uhkaavana ongelmana. Alueen tutkijoille arktinen/pohjoinen näyttäytyy ”rajaseutuna” useimmiten geopolittisesta näkökulmasta luonnonvarojen omistusta ja hyödyntämistä koskevan kilpailun ja kansainvälisen yhteistyön kohteena kuten norjalaisten vetämässä ”Geopolitics in the High North”-projektissa (2008–2011). Tämä koskee myös ilmastomuutosta ja sopeutumista arktisella alueella sen vaikutuksiin.

Arktisen alueen yhteiskunnallisen, taloudellisen ja poliittisen kehityksen tutkimukselle on mielestäni tarvetta muistakin kuin vain geopolittisesta näkökulmasta. Esimerkiksi globalisaatiosta arktisella alueella ei ole juurikaan kirjoitettu. Tästä poikkeuksena on varsin tuore kirja Lassi Heinisen ja Chris Southcottin toimittama ”Globalization and the Circumpolar North” (2010). Suomessa on ollut varsin vähän kiinnostusta tutkia pohjoisen alueen taloudellista kehitystä pohjoisten alueiden näkökulmasta. Olen vetänyt Nordforskin rahoittamaa tutkimusverkostoa pohjoismaisten ja venäläisten tutkijoiden kesken, jossa teemana on Barentsin alueen kansainvälinen poliittinen talous (Barents International Political Economy, BIPE 2010–2012). Kansainvälisen poliittisen talouden tutkimus tarkastelee vallan, vaurauden ja hyvinvoinnin syntymisen problematiikkaa monitieteisesti. Erityisen mielen-

kiintoinen kysymys on se, mitä käsitämme ”poliittiseksi” ja ”taloudelliseksi” ja kuinka näiden kahden välinen suhde määrittyy ja muuttuu pohjoisessa.

Poliittinen ja taloudellinen kohtaavat Barentsin alueen monin tavoin. Barentsin euro-arktinen alue perustettiin lähes parikymmentä vuotta sitten, vuonna 1993, kehittämään pohjois-eurooppalaista yhteistyötä kylmän sodan jälkeen alueen valtioiden ja Euroopan komission toimesta. Maailma on muuttunut monin tavoin 1990-luvun alusta, jolloin Barentsin aluetta leimasivat käsitykset likaisesta, saastuneesta ympäristöstä ja kansainvälistä yhteistyötä motivoi huoli kaukokulkeutuvista ilmansaasteista ja ydinturvallisuuden ongelmista. Nyt Barentsin alue on kansainvälisten investointien, monikulttuurisen vuorovaikutuksen ja yhteisten työmarkkinoiden kehittämisen aluetta. Barentsin aluetta ei voi edelleenkin kuvata ruotsalaisen talousmaantieteilijän Ulf Wibergin (1997; 2002) sanoin ”transalueeksi”, koska sen yhteydet ulkomaailmaan ovat tärkeämpiä kuin sen sisäiset suhteet, mutta tässä suhteessa on kuitenkin moni asia muuttumassa. Tosin Barents-projekti on huomattavasti edelleen enemmän alueen poliittisen ja taloudellisen eliitin projekti kuin alueen asukkaiden yhteiseksi kokema.

Barentsin alueen poliittinen talous on luonteeltaan kansainvälistä, erityisesti Eurooppaan ja sen markkinoille suuntautunutta. Barentsin alueen luonnonvarat ovat Euroopalle tärkeitä: Venäjä ja Norja ovat tärkeitä kauppakumppaneita Euroopalle. Barentsin alue nähdään yhä suuremmassa määrin kansainvälisen kaupan, sijoitusten ja taloudellisen kehityksen alueena. Lapin ja Oulun kauppakamarin keräämien tietojen mukaan seuraavan kymmenen vuoden aikana odotetaan noin 100 miljardin euron edestä investointeja alueelle, infrastruktuuriin, teollisuuteen ja matkailuun. Alueen poliittinen yhteistyö on edistänyt kansainvälisiä investointeja Barentsin alueella. Venäjän jäsenyys maailman kauppajärjestössä, jonka viimein pitäisi toteutua, tuo vakautta alueen kauppasuhteisiin, sekä Norjan ja Venäjän sopimus vanhasta rajariidasta Barentsin merellä vuonna 2010 edistää alueen luonnonvarojen hyödyntämistä, mutta myös niiden suojelua. Alueen taloudellisen kehityksen kriittisiä kysymyksiä ovat koulutetun ja pätevän työvoiman saatavuuden turvaaminen jatkossa, luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvät kansainväliset yhteistyökysymykset kuljetusjärjestelmien kehittämiseksi sekä alueen alkuperäiskansojen materiaalien oikeuksien tunnustamisesta. Barentsin alueen kehitystä on hallinnut pitkään huoli alueen kehityksen ekologisesta ulottuvuudesta, ympäristön kantokyvystä ja mahdollisuudesta sopeutua

alueen teolliseen kehitykseen. Paljon vähäisemmälle huomiolle on jäänyt alueen kehityksen sosiaalinen ulottuvuus, eli se kuinka alueen kehitys ja tuomat hyödyt ja haitat jakautuvat eri sosiaalisten ryhmien, sukupolvien ja sukupuolten kesken.

Haasteeksi jääkin alueen kehitys tulevaisuudessa: onko Barentsin alueen kehitys kestävä kehityksen idean mukaista pitkällä tähtäimellä? Olisiko mahdollista, että Barentsin alueen kehitys rakentuisikin yksipuolisen öljyn- ja kaasuteollisuuden sijaan biotalouteen, uusiutuviin luonnonvaroihin ja monipuoliseen taloudelliseen toimintaan? Olisiko mahdollista, että Barentsin alueen luonnonvarat hyödynnettäisiin ja

jalostettaisiin alueella, paikallista tuotantoa ja taloutta edistäen sen sijaan, että ne kuljetettaisiin muualle jalostettavaksi? Olisiko mahdollista, että alueelle saapuvat uudet, usein ulkomaiset työntekijät integroituisivat entistä paremmin osaksi paikallisia yhteisöjä, jossa elävät ja työskentelevät? Olisiko mahdollista, että Barentsin alueen kehitys olisi tasapuolista huomioiden kehityksen taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen ulottuvuudet entistä paremmin?

Monica Tennberg
Tutkimusprofessori
Arktinen keskus, Rovaniemi

Jäämeren rata Rovaniemi – Kirkenes

Timo Lohi

Arktisten alueiden merkitys kasvaa jatkuvasti. Barentsin alueen luonnonrikkauksien hyödyntäminen on yksi syy tähän. Lisäksi merijään sulaminen tekee hiljalleen mahdolliseksi käyttää arktisten alueiden merireittejä. Toteutuessaan uudet merireitit muuttavat maailmankaupan logistisia järjestelmiä. Sillä voi olla merkittäviä vaikutuksia Pohjois-Euroopan liikenneinfrastruktuuriin sekä Suomen logistiseen asemaan ja kilpailukykyyn.

Koillisväylä ja Pohjoinen meriväylä lyhentävät purjehdusaikaa Euroopasta Aasiaan puoleen nykyisestä noin 40 päivästä (Suezin ja Malakansalmen kautta). Matka kestää talvella noin 20 päivää ja kesällä noin 11 päivää. Esimerkiksi kesällä 2011 Panamax-luokan tankkeri *STI Heritage* purjehti Murmanskista Beringin salmelle kahdeksassa päivässä. Matkallaan pohjoisen meritien kautta laiva kuluttaa noin kolmanneksen vähemmän polttoöljyä ja päästöt vähenevät yhtä lailla. *MV Nordic Barents* seilasi kesällä 2010 Kirkkoniemestä Kiinan Lianyungangiin 22,5 päivässä. Aikasäästöä verrattuna Suezin kanavan kautta purjehtimiseen tuli 17,5 päivää ja polttoainesäästö oli 493 MT eli rahallisesti noin 300 000 USD.

Nykyisin Koillisväylän tavaraliikennemäärä on kolme miljoonaa tonnia vuodessa. Suurin osa liikenteestä on Venäjän sisäisiä kuljetuksia. Vuonna 2010 kuljetettiin ulkopuolisiin maihin tavaraa vain 111 000 tonnia. Kesällä 2011 määrä kasvoi kuitenkin jo 820 000 tonniin. Miljoonan tonnin raja rikkoutuneen vuonna 2012. Pohjoisen merireitin kuljetusmäärät siirtyvät kokonaan uudelle tasolle vuonna 2016 South Tambeyn LNG-laitoksen rakentamisen vuoksi. LNG-kuljetukset tulevat olemaan 15 miljoonaa tonnia ja kaasurikasteen määrä miljoonaa tonnia.

Euroopan ja Aasian välisillä markkinoilla konttiliikenteen tavaramäärä meritse oli noin 24 miljoonaa TEU vuonna 2008, mikä edustaa noin 30 % kaikesta konttiliikenteestä maailman merillä. YK:n taloustieteilijöiden arvion mukaan konttiliikenne meritse kasvaa noin 9 % vuosivauhtia vuoteen 2015 saakka, mikä tarkoittaa sitä, että Euroopan ja Aasian välinen konttiliikenteen määrä meritse olisi noin 44 miljoonaa TEU vuonna 2015 (United Nations 2007). Samalla 9 %:in vuosittaisella kasvuvauhdilla konttiliikenteen määrä kasvaisi lähes 160 miljoonaa TEU:hun vuoteen 2030 mennessä. Myös Hampurin kansainvälisen taloustieteellisen instituutin HWWI:n tekemän pitkän aikavälin ennusteen mukaan Euroopan ja Aasian välinen kauppavolyymi kasvaisi noin 9 prosentin vuosivauhtia vuoteen 2030 mennessä (HWWI 2006).

Pohjoisen Itämeren maiden (Suomi, Ruotsi, Baltian maat, Puola) ja Aasian (Kiina, Japani, Etelä-Korea) väliset merikuljetukset ovat kasvaneet viime vuosina vahvasti. Vuodesta 2000 vuoteen 2010 merikuljetukset ovat kasvaneet vuosittain keskimäärin 11 % ja määrällisesti neljästä miljoonasta tonnista yli kymmenen miljoonaan tonniin.

Jos merikuljetukset Euroopan ja Aasian välillä lisääntyvät edellä esitettyjen kasvuennusteiden mukaisesti esimerkiksi 5–9 prosenttia vuodessa, kasvaa pohjoisen Euroopan ja Aasian välinen vuosittainen meriliikenne vuoteen 2030 mennessä nykyisestä yhdeksästä miljoonasta tonnista noin 30 miljoonaan tonniin tai jopa 70 miljoonaan tonniin.

EU:n ja Suomen liikenneyhteydet Norjan ja Luoteis-Venäjän öljy- ja kaasukentille sekä Pohjoisen meriväylän Euroopan puoleiseen päähän ovat nykyisin tieyhteyksien varassa. Suomessa valtaosa Lappia ja koko Pohjois-Norja jäävät kokonaan rataverkon ja rautatieyhteyksien ulkopuolelle. Merkittävästi lisääntyvät kuljetustarpeet edellyttävät kustannustehokkaan ja ekologisesti kestäväen kuljetusjärjestelmän kehittämistä alueelle.

Jäämeren rautatien Rovaniemi-Kirkkonieksi esiselvitys on osa Jäämeren käytävän liikenne- ja logistiikkayhteyksien kehitystyötä. Esiselvityksen tarkoituksena on ollut selvittää Jäämeren rautatien rakentamisen tarvetta ja kartoittaa radan rakentamisen vaikutuksia yleisellä tasolla.

Ratalinjausvaihtoehtoja määriteltäessä on hyödynnetty mahdollisimman pitkälle jo rakennettuja liikennekäytäviä. Linjausvaihtoehdosta riippuen ”Rovaniemi/Kemijärvi–Sodankylä–Ivalo–Kirkkonieksi” radan kokonaispituus on 480–550 kilometriä. Arvioidut rakentamiskustannukset ovat Suomen puolella yli miljardi euroa. Maaston pinnanmuodoista ja korkeuseroista johtuen keskimääräiset rakentamiskustannukset ovat Norjan puolella selvästi korkeammat. Koko Jäämeren radan rakentamiskustannukset ovat 1,6–2,1 miljardia euroa.

Toteutusta on tarkasteltu kahdessa päävaiheessa: ensimmäisessä vaiheessa rata rakennettaisiin Sodankylään vuoteen 2020 mennessä ja toisessa vaiheessa eli vuoteen 2030 mennessä Jäämeren rannikolle saakka. Ensimmäisen vaiheen rakentaminen Rovaniemeltä Sodankylään edellyttää 1,5–2 miljoonan tonnin kuljetusmäärää. Lähivuosina potentiaalisia kuljetuksia ovat Kevitsan kaivoksen 240 000 tonnin rikastekuljetukset

sekä osa Pohjois-Lapin alueella 4-tiellä kulkevista noin 500 000 tonnin puukuljetuksista. Näin ollen esimerkiksi Anglo Americanin Sakatin mahdollisen kaivoksen kuljetustarpeiden tulee olla vuositasolla noin miljoona tonnia, jotta radan rakentaminen voi realisoitua.

Radan jatkaminen Sodankylästä Kirkkoniemeen edellyttää vähintään kolmen miljoonan tonnin vuotuisia kuljetuksia. Valtaosan kuljetuksista on näillä näkymin perustuttava Arktisen alueen rikkauksien ja Pohjoisen merireitin kuljetuksiin. Aiemmin esitetyn arvion mu-

kaisesta Itämeren alueen ja Aasian välisistä merikuljetuksista tulisi siirtyä Jäämeren radalle noin 10 %, jotta saavutetaan riittävä volyymi. Keskeinen kysymys tämän saavuttamiseksi on, millainen logistinen asema Suomella tulee olemaan pohjoista merireittiä pitkin kulkevassa Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä.

Timo Lohi
Kehittämispäällikkö
Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä

Barentsin alueen tulevaisuus

Regis Rouge-Oikarinen

Nykyisen Barentsin alueen rajat ylittävän yhteistyön historia sisältää yli 400 vuotta ylikansallista kanssakäymistä ja se voidaan karkeasti jakaa kolmeen aika-kauteen. Ennen ensimmäistä maailmansotaa vallitsi epävirallinen vaihtokauppa kuten esimerkiksi Luoteis-Venäjän ja Pohjois-Norjan välillä ns. Pomorikaupassa tai Itä- ja Vienanmeren välillä vienankarjalaisessa laukukaupassa. Tällä ajanjaksolla rajat olivat varsin helposti ylitettävissä etenkin teknisestä ja byrokraattisesta näkökulmasta, sillä rajanylittäjiltä ei vaadittu tämänpäiväisiä tarkkoja toimenpiteitä ja aikaa vieviä muodollisuuksia. Barentsin alueella sosioekonominen ja kulttuurinen vuorovaikutus tapahtui ennen kaikkea paikallisten yhteisöjen keskuudessa ja se perustui näiden tarpeisiin ja yhteisiin ongelmiin.

Ensimmäinen ja toinen maailmansota sekä kylmä sota muodostavat kolmen sodan aikakauden, jolloin yksilöiden liikkuvuus ja keskinäinen vuorovaikutus vaikeutui ja niitä rajoitettiin merkittävästi koko arktisella alueella. Tämän lisäksi Barentsin alue muuttui lähinnä geopoliittisista syistä ja sijaintinsa vuoksi vahvasti militarisoituneeksi alueeksi ja edusti kahden ideologian vastakkainasettelun tilaa, jossa lännen ja idän jako oli kouriintuntuvimmillaan. Kolmen sodan aikakaudella yhteistyömahdollisuudet virallisella ja epävirallisella tasolla olivat käytännössä olemattomia ja sallittua oli vain Suomen ja Neuvostoliiton välinen formaalinen ”pakkokauppa”. Barentsin alue kehittyi tarkasti määriteltyjen, symbolisten ja laajalti hyväksytyjen kansallisten rajojen valvomaksi ja jakamaksi tilaksi ja lopulta yhdeksi Euroopan perifeerisimmistä ja marginaalisimmista seuduista.

Mihail Sergejevitš Gorbatšovin pitämä puhe syksyllä 1987 Murmanskissa symboloi nykyisen aikakauden alkua, jota luonnehti rauhanomainen, hallitusten välinen ja valtioiden rahoittama arktinen yhteistyö. Kylmän sodan päätyttyä Barentsin alue on noussut yhä enemmän tärkeäksi osaksi globaalitaloutta ja sen rooli kansainvälisissä verkostoissa ja maailmanlaajuisessa vaihdannassa on ollut viime vuosina selvästi kasvussa eritoten alueen rikkaiden öljy- ja kaasuesiintymien

ansioista. Alussa valtioiden välinen yhteistyö keskittyi enimmäkseen ympäristökysymyksiin ja niin sanottujen pehmeiden turvallisuusuhkien torjumiseen. Sen jälkeen lukuisten ylikansallisten eli vähintään kahta maata koskevien aloitteiden ja toimenpiteiden (ks. taulukko) kautta sen sisältö on jatkuvasti syventynyt ja laajentunut koskemaan yhä isompaa joukkoa sosioekonomisia toimijoita, aktiviteetteja ja sektoreita, ja tällä hetkellä yhteistyöllä pyritään edistämään alueen innovaatiotoimintaa sekä älykäästä ja kestävästä kehityksestä. Nykyisestä rauhanomaisesta, yhteistyölle suotuisasta ja mahdollisuuksia täynnä olevasta ajasta huolimatta Barentsin alueelta eivät ole vielä hävinneet sitä jakavat vahvat kansalliset piirteet eikä alueen sotilaallinen merkitys ole vähentynyt. Näin se ei myöskään ole päässyt alueellistumaan aloitteenä toimijaksi. Epävirallisen kanssakäymisen merkitys on yhä pieni ja Barentsin virallisen yhteistyön sisältöä ei juurikaan neuvotella eikä siitä kovin usein päätetä alueellisella taikka paikallisella tasolla vaan kansallisella tasolla ja kansallisvaltioiden välillä. Nämä ovat siis edelleen sirkumpolaarisella alueella tärkeimmät yhteistyön alullepanijat.

Alla olevassa taulukossa on esitelty viralliset ja ylikansalliset rajat ylittävän yhteistyön aloitteet, toimenpiteet ja välineet, jotka vaikuttavat joko pelkästään Barentsin euroarktisella alueella tai koskevat myös muita alueita. Nämä aloitteet on jaettu niiden päällimmäisen tavoitteen ja toimintatason mukaan. Ylikansallisella tasolla etenkin 1990-luvulla kansainvälisen valuuttarahaston (IMF) myöntämät lainat Venäjän federaatiolle auttoivat parantamaan, joskin epäsuoraan, myös Venäjän Barentsin alueiden perusedellytyksiä rajat ylittävälle yhteistyölle. Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankki (EBRD) on yhä investoimassa hankkeisiin, jotka tähtäävät Venäjän Barentsin talouden modernisoimiseen ja monipuolistamiseen. Sen sijaan Pohjoisen ulottuvuuden (ND) pitäisi ainakin periaatteessa toimia Euroopan Unionin (EU) arktisen politiikan välineenä. Tällä yritetään muodostaa yhteistä ylikansallista politiikkaa, jonka puitteissa myös Barentsin alueella toimivia erilaisia aloitteita tulisi hallinnoida.

Taulukko: Ylikansalliset yhteistyöaloitteet Barentsin euroarktisella alueella.

| tavoite | toimintataso | ylikansallisella tasolla | valtioiden välillä | alueiden välillä | paikallisella tasolla |
|--------------------|--------------|--|-------------------------------|--|-----------------------|
| taloudellinen tuki | EBRD IMF | lähialueyhteistyö N-RUS ja FIN-RUS NEFCO NIB | EU:n ENPI & Interreg | Euro-Russia EU:n ENPI & Interreg | |
| neuvonta | | BEAC | Euregio-Karelia | | |
| keskustelufoorumi | | AC NORDEN CBSS BEAC | Euregio-Karelia BRC | | |
| politiikan väline | EU ND | BEAR | BRC | viisumivapaus Petsamon piirin & Etelä-Varangin välillä | |

Tällä hetkellä konkreettisempaa yhteistyötä harjoitetaan kansallisella tasolla ja pohjoismaiden välillä. Suomi ja Norja harjoittavat omaa kahdenvälistä lähialueyhteistyötä Venäjän Barentsin kanssa, kun taas Pohjoismaiden Investointipankki (NIB) ja Pohjoismainen ympäristörahoitusyhtiö (NEFCO) tukevat etupäässä ympäristö- ja energiahankkeita. Kansallisvaltiot ovat myös erittäin halukkaita ja aktiivisia pohtimaan pohjoisen haasteita ja neuvomaan yhteistyön sisällöstä erilaisten yhteistyöfoorumien kautta kuten Barentsin euroarktinen neuvosto (BEAC) lukuisine työryhmineen, Arktinen neuvosto (AC), Pohjoismaiden neuvosto (NORDEN) ja Itämeren neuvosto (CBSS). Barentsin euroarktinen alue puolestaan on tähän saakka todistanut olevansa enemmän valtioiden välinen kuin alueiden välinen yhteistyöfoorumi.

EU:n rahoittama yhteistyö ENPI- ja Interreg-ohjelmien kautta on ollut kiistatta jo 1990-luvulta lähtien Barentsin alueen tärkein rahoitusinstrumentti. Suurin osa edellä mainituista välineistä nojautuu EU:n ohjelma-toimintaan. Huolimatta siitä, että näitä ohjelmia tällä hetkellä yhä hallinnoidaan alueellisella tasolla ja alueellisten elimien kautta (esim. EuregioKarelia), niiden

sisältö yleensä suunnitellaan ja hyväksytään kansallisissa komiteoissa ja viime aikoina se on myötäillyt entistä enemmän kansallisia ja kansainvälisiä prioriteetteja. Barentsin aluekomitea (BRC) on alueiden yhteisenä poliittisena elimenä vasta ottamassa ensimmäisiä askeleita ja on toistaiseksi kärsinyt uskottavuuden puutteesta. Esimerkiksi viime lokakuussa (11.10.2011) Kiirunassa pidetyssä kokouksessa Venäjän Barentsin alueen kuvernöörit loistivat poissaolollaan.

Paikallisella tasolla EuroRussia-ohjelma on EU:n pohjoisen ulottuvuuden aloite, jolla mm. Suomen ja Venäjän välisellä rajaseudulla aiotaan vauhdittaa liiketoimintaklusterien syntyä perustamalla kuusi yrityspuistoa. Toinen tärkeä poliittinen toimenpide paikallisten yhteisöjen vuorovaikutuksen kasvattamiseksi on ollut viisumivapaan alueen perustaminen Norjan Etelä-Varangin kunnan ja Murmanskin alueen Petsamon piirin välillä.

Nämä paikalliset ja alueelliset yhteistyöaloitteet ovat osoittautuneet tarpeellisiksi mutta ainakin tähän saakka vielä liian vaatimattomiksi huomioon ottaen pohjoisen kehittymätön potentiaali ja yhteistyömahdollisuudet. Barentsin alueella on nimittäin olemassa konkreettisia ja hyödyllisiä mahdollisuuksia kehittää ylikansallisia ja synergisiä suhteita liikenteen sekä kaivos-, matkailu- ja logistiikkasektorien yritysten välillä. Myös ns. luoviin aloihin panostaminen loisi edellytyksiä laaja-alaisemmalle ja monipuolisemmalle yhteistyölle nimenomaan ruohonjuuritasolla. Tätä varten tarvitaan Barentsin alueellisten ja paikallisten julkishallinnon, yritysmaailman ja korkeakoulujen edustajien välillä nykyistä enemmän vuoropuhelua esim. pyöreän pöydän keskustelutilaisuuksien ja kansainvälisten seminaarien kautta.

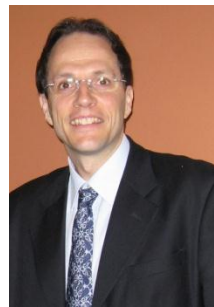
Kaikki nämä ylikansalliset ja viralliset yhteistyöaloitteet ovat olleet kokonaisuudessaan ja tarkoitukseltaan hyviä ja varsin kunnianhimoisia. Toistaiseksi ehkä EuregioKareliaa lukuun ottamatta ne ovat pääosin epäonnistuneet kannustamaan ja stimuloimaan ylikansallista toimintaa ja vuorovaikutusta erityisesti Barentsin alueen paikallisten ja alueellisten yhteisöjen välillä. Todettakoon myös, että tällä hetkellä Barentsin euroarktisen yhteistyön osapuolten välillä ei edes ole olemassa sellaista yhteistä strategiaa, kuten kansallisvaltioilla on esimerkiksi arktisesta alueesta, tai visiota siitä, miten tulisi edistää ja parantaa yhdessä Barentsin alueen liiketoimintaa, kilpailukykyä, sosiaalista verkostoitumista, työllistymistä ja hyvinvointia. Kukin BEAC:n alue näyttää noudattavan oman valtion kehitys- ja aluepolitiikkaa. Tämä johtuu yhtäältä siitä, että nykyistä ylikansallista yhteistyötä johdetaan ja rakennetaan ylhäältä alaspäin–logiikalla eli kansalliselta tasolta

käsin. Toisaalta BEAR lienee maantieteellisesti kasvanut jo liian laajaksi kokonaisuudeksi, mikä estää sitä toimimasta käytännöllisellä ja järkevällä tasolla. Lopulta Barentsin alueen heikkoudelle on olemassa myös poliittinen syy. Tällä hetkellä kukaan ei näytä olevan valmis siirtämään päätäntä- ja toimivaltaa alueellisten yhteisöjen eduksi. Päinvastoin kansallisvaltiot ovat viime aikoina pyrkineet vahvistamaan omia asemiaan Barentsissa ja koko arktisella alueella.

Näin ollen Barentsin tulevalle yhteistyölle näkisin ainakin kaksi kehitysskenaariota. Ensimmäisen ja todennäköisemmän mukaan Barentsin alueen ylikansalliset rajat ylittävän yhteistyön aloitteet tulevat olemaan jatkossakin lähinnä teknisiä välineitä valtioiden välisen

yhteistyön toteuttamiselle. Barentsin alue puolestaan tulee pysymään poliittisesti heikkona ja asukkailleen vailla taloudellista ja sosiaalista merkitystä. Toisen ja suotuisamman mukaan, rajat ylittävää yhteistyötä tullaan suunnittelemaan entistä enemmän alhaalta käsin, mikä tulee tarjoamaan Barentsin paikallisille ja alueellisille yhteisöille mahdollisuuden harjoittaa sosiaalista, taloudellista ja kulttuurista vaihtoa, kuten sotia edeltävän vaihtokaupan aikana. Tämä olisi alkusysäys aitojen ja kestävien suhteiden rakentamiselle sekä epävirallisen ja monipuolisen kaupan käynnistämiseksi.

FT Regis Rouge-Oikarinen
Tutkimuspäällikkö
ThinkBarents-hanke Lapin yliopisto, Rovaniemi



TIC – From Tourist Information to Tourism Coordination?

Mika Kylänen

Recently, several Tourist Information Centres (TICs) have been established in the North-Western Russia. One such successful establishment has taken place in the town of Monchegorsk, in Murmansk Oblast, as a solid part of a cross-border BART project that is set to enhance public-private partnerships in tourism development. In this article, I discuss the creation of one particular TIC based in Monchegorsk by elaborating the possibilities of regional (re)organizing of tourism in an era of complex challenges of tourism development.

TIC as Part of a Puzzle of Tourist Experience Services

Creation of Tourist Information Centre (TIC) in the small town of Monchegorsk is a natural continuum to reorganization of tourism and development of tourist services in the Kola Peninsula area. Already some years ago, TICs have been established in the cities of Kirovsk, Kandalaksha and Uмба. Systematic collaboration with the Finnish-Russian-Swedish-Norwegian project BART – Public-Private Partnership in Barents Tourism – has encouraged and enabled local authorities to continue the determined development for the institutionalisation of the tourism industry in the region. In addition to the support of the Kolarctic ENPI CBC program 2007-2013 and the BART project, the Ministry of Economic Development of Murmansk region has played an important role in funding and professionalism. (See Frolova 2011; Shatskaya 2011.)

Indeed, despite being the most industrially developed and urbanized region in northern Russia, tourism is not yet considered among the leading form of livelihoods in the Kola Peninsula area characterized by mining, fishing, port traffic, and energy production. However, opening of the Monchegorsk TIC helps to underline the overall potential of the tourism industry.

The main task of the TIC office is to gather and deliver information to travellers and visitors. The office works in close cooperation with the Lapland Biosphere Natural Reserve tourism department coordinating tour guides, a visitor centre, an info centre, some museums and nature trails. In addition, partnerships with the town administration and local tourism companies are important. The office has good accessibility on the Federal road of St. Petersburg – Murmansk which emphasises the role of TIC as a solid part of Monchegorsk and Kola Peninsula destination as a whole. However, the set of tasks are limited due to legislation; and in the Kola Peninsula area there are

many TICs with differing operational agendas. (See Frolova 2011; Shatskaya 2011.)

Interestingly enough, the TIC Monchegorsk is an example of created resources whereas the surrounding nature can be seen as an endowed, given resource. Accordingly, both of these resources are needed to strengthen the destination competitiveness. However, the TIC may not be the main attraction of Monchegorsk but it certainly is an important supporting service and a key for internal accessibility of the natural reserve. (See Dwyer–Kim 2003.)

Challenges of Regional Tourism Development in Peripheral Surroundings

Regions compete against each other, and development of holistic tourism destinations is an efficient way of promoting also Monchegorsk. Due to their complexity and multiple stakeholder interests, destinations need to be organised and managed. In particular, internal, inter-regional and international networking is recommendable (see von Friedrichs Grängsjö 2003). In the Barents region, Destination Management Organisations (DMOs) are a common establishment to meet the challenges of tourism development. This offers, first, an interesting set of benchmark targets for the TIC of Monchegorsk, and secondly, a mirror for current and future challenges of the tourism industry and its regional organisation.

For instance, regions should adapt to technological changes by realising the fact that the Internet is much more than a way of communicating and promoting the region. It is part of a destination experience (Stamboulis–Skayannis 2003). Indeed Internet and e-tourism form a diverse tool for overall marketing and commercial activities where the shift in the operational environment also modifies the customer service dynamics. Destination development should be more proactive to anticipate future twists and turns and even to be able to govern and guide the changes as innovative regions. This obviously calls for more well-trained and well-organised human and financial resources. If developed properly, the TIC could increase its significance within the local community and public-private partnerships. In the long run, destinations should not only be marketed externally in a traditional way but effort should also be put on internal, region-specific activities by enhancing community and company involvement. (See

Gretzel–Fesenmaier–Formica–O’Leary 2006; Fyall–Leask 2007.)

Possibilities of TIC as a Coordinating Force for Inter-organizational and Public-Private Partnerships

For political-economical, structural, social and cultural reasons, regional organising of the tourism industry should involve many stakeholders, at least research and education organisations, development organisations, public authorities and companies. In this network of actors, the Monchegorsk TIC may prove to be a coordinating force as the network of networks. It is, hence, interesting to see, how the TIC Monchegorsk develops in the near future.

At least three tasks can be placed above others, particularly, if the TIC is set to take more steps towards a DMO-type of organisation. Firstly, holistic customer service process beyond plain brochures and website information for visitors and locals in the light of the Lapland Biosphere Natural Reserve is important. In fact, TICs will have to understand their role as gateways to entire destination experience and promoters of inter-firm cooperation (see von Friedrichs Grängsjö 2003). It may be in the very facilities of TICs where the customer forms one’s overall first impression about the destination, and vice versa, there the customer can prove to be a bridge between actors’ diverse interests. This is very much connected to the second issue, namely, gathering of customer information. Since the customers visit the tourist info, it is possible to stay aware of the visitors and their customer behaviour with the help of systematic research knowledge. Eventually, this information can (and should) be used for staff and company training and development of cooperation in the region. Indeed, this can make the third important task for the future of the TIC of

Monchegorsk together with the Town Administration and other key organisations. Also, it is recommendable to keep up the good work with the international partners, such as the cross-border BART project.

Lic.Sc.Admin Mika Kylänen
Principal Lecturer,
Lapland Institute for Tourism Research and Education,
Rovaniemi University of Applied Sciences
BART-project

Correspondence to mika.kylanen@ramk.fi

References

- Dwyer, L. – Kim, C. 2003. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), 369-414.
- von Friedrichs Grängsjö, Y. 2003. Destination Networking: Co-opetition in Peripheral Surroundings. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(5), 427-448.
- Frolova, V. 2011. Report TIC Kolarctic. Evaluation report on activities implemented in 2011. Lapland State Nature Biosphere Reserve. Monchegorsk TIC.
- Fyall, A. – Leask, A. 2007. Destination Marketing: Future Issues – Strategic Challenges. *Tourism and Hospitality Research*, 7(1), 50-63.
- Gretzel, U. – Fesenmaier, D. R. - Formica, S. – O’Leary, J. T. 2006. Searching for the Future: Challenges Faced by Destination Marketing Organizations. *Journal of Travel Research*, 45(Nov), 116-126.
- Shatskaya, M. V. 2011. Monchegorsk TIC. Personal notification. Email, 27 November 2011.
- Stamboulis, Y. – Skayannis, P. 2003. Innovation Strategies and Technology for Experience-Based Tourism. *Tourism Management*, 24, 35-43.