



KANSAKUNTAAN
1809 RAKENTAMAAN



De Urbe Uloa 2009

Suomi Euroopassa

8.9.-9.9.2009



YTT Yrjö Myllylä

Luoteis-Venäjän taloudellinen kehitys 2020-luvulle ja Pohjois-Suomen mahdollisuudet

Kunnioitettu puheenjohtaja, arvoisa kaupunginjohtaja, arvoisat valtiovallan edustajat, hyvät tiedemaailman edustajat, hyvät kuulijat!

Neuvostoliiton hajoaminen siirsi Venäjän geopolittisen ja geoekonomisen painopisteen pohjoiseen. Neuvostoliiton eteläiset keskeiset öljyntuottaja-alueet, kuten Kazakstan ja Turkmenistan itsenäistyivät. Tämän vuoksi Venäjän öljyn- ja kaasuntuotannossa Luoteis-Venäjän ja Siperian suhteellinen merkitys on kasvanut. Raakaöljyn ja maakaasutuotteiden sekä muiden luonnonvarojen korkeat maailmanmarkkinahinnat ovatkin luoneet syrjäisiin aluetalouksiin vauraita kehityksen taskuja. Öljy- ja maakaasu ovat Venäjälle tärkeimmät vientiartikkelit. Nämä tuotteet on tuotu Eurooppaan vuosikymmenet sitten rakennetun infrastruktuurin, pitkälti öljy- ja kaasuputkiston avulla. Tilanne on kuitenkin muuttumassa.

Venäjän ja sen naapurimaiden välillä viime aikoina käydyillä kiistoilla on yhteinen nimittäjä: Venäjän ja Ukrainan kaasukiista, kiistat öljynkuljetuksista Viron ja Valko-Venäjän kautta ja Kronstadtin satama-alueella käyty kiista kertovat muutoksesta Venäjän energiageopolittisessa asemassa ja tarpeesta kehittää uusia logistisia reittejä ja ratkaisuja. Tämä muutos näkyy myös Suomessa, esimerkkinä vaikkapa keskusteltaessa Nord Stream –yhtiön Itämerelle kaavaileman kaasuputken vaihtuksista.

Samanaikaisesti kiinnostus pohjoiseen on lisääntynyt erityisesti maailmantalouden kasvaneen energiatarpeen myötä sekä nykyisten öljy- ja kaasukenttien varanto-

jen ehtyessä. Arktisella alueella on paljon öljy- ja kaasuvaroja. Kohonneet raaka-aineiden hinnat tekevät arktisten alueiden luonnonvarojen hyödyntämisestä aikaisempaa kannattavampaa. Nämä alueet sijaitsevat Suomen koillispuolella.

Mikä on Luoteis-Venäjän ja erityisesti pohjoisessa sijaitsevan Murmanskin asema uudessa kehittyvässä kuljetusjärjestelmässä? Miten Luoteis-Venäjän ja Murmanskin alueen teollisuus ja logistiikka muutoksen myötä kehittyvät ja mitkä ovat tämän muutokset vaikutukset ja sen tarjoamat mahdollisuudet Pohjois-Suomen kehitykseen? Mitä kehitys edellyttää EU-politiikalta?

Politiikka-Delfoi –menetelmänä – Asiantuntijoiden intressi tutkittavaan ilmiöön huomioitava asiantuntijatietao analysoitaessa

Perustan esitykseni pääasiassa Luoteis-Venäjää, erityisesti Murmanskin tulevaisuutta käsittelevään väitöskirjaani (Myllylä 2007; Myllylä 2008). Tämä on perusteltua, koska olen tarkastellut Murmanskia osana Luoteis-Venäjän aluetta. Ehkä suurimpana puutteena tässä tarkastelussani on Pietarin ja Leningradin alueen yleisen taloudellisen kehityksen sekä Luoteis-Venäjän metsäteollisuuden kehityksen ja näiden Pohjois-Suomelle tarjoamien mahdollisuuksien huomiotta jättäminen. Muiden Luoteis-Venäjän alueiden merkityksen yksityiskohtainen huomiointi edellyttäisi aluekohtaisten tulevaisuusprofiilien tekemistä painottamani Murmanskin alueen tapaan (Murmanskin mallin mukaiset tulevaisuusprofiilit voisi laatia Karjalan Tasavallan, Pietarin, Leningradin alueen, mahdollisesti myös Arkangelin ja Komin alueelta). Tutkimukseni keskeinen lähtökohta on ollut kolme Delfoi-paneelia, joista keskeisin oli Murmanskin paneeli, toinen venäläisistä toimijoista koostuva paneeli oli Moskova-paneeli, lisäksi oli kansainvälinen paneeli. Aineiston käsittelyssä olennaista oli vastaajien sijoittaminen intressiryhmiin ja aineiston käsittely intressiryhmittäin. Lähtökohtana oli, että jokainen vastaaja pyrkii katsomaan tulevaisuutta oman viiteryhmänsä edun näkökulmasta. Sananlasku ”Kukaan ei sahaa omaa oksaansa” havainnollistaa myös intressijattelun lähtökohtia. Delfoin perinteessä erityisesti ns. politiikka-Delfoi pyrkii tunnistamaan erilaiset intressiryhmät ja niiden mielipiteiden argumentaation (ks. mm. Turoff 1975; Turoff 2002; Sackman 2002).

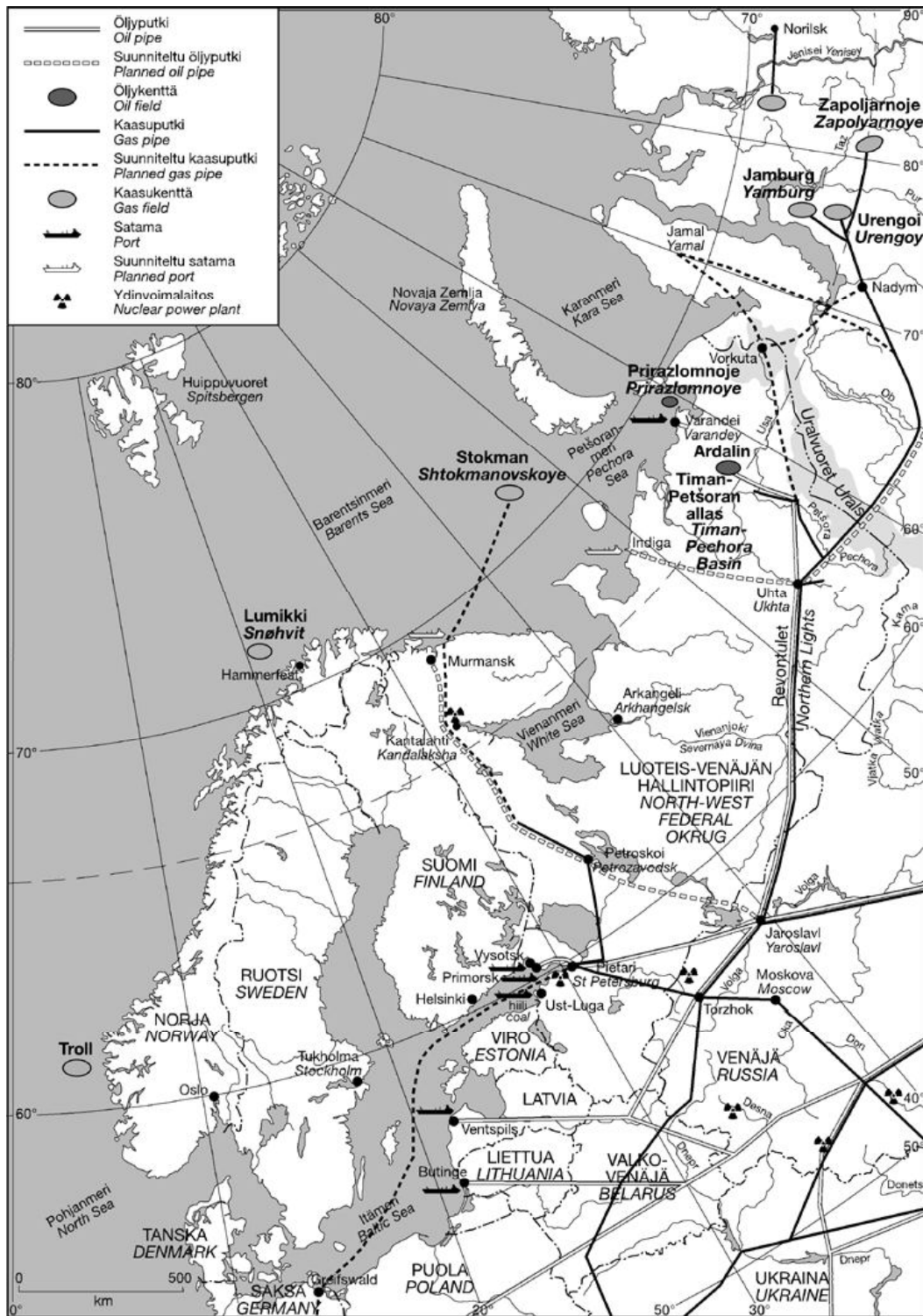
Delfoi-paneelien tuloksia – Energian hinnan nousu keskeinen ennakoiva trendi

Muutoksen liikkeelle panevat perusvoimat. Luoteis-Venäjän taloudelliseen kehitykseen vaikuttavia liikkeelle panevia perusvoimia voidaan kutsua myös ajureiksi (tai Driving Forces –tekijöiksi). Tällaisia voimia ovat etenkin 1) Luonnonvarat Murmanskin ja Barentsin alueella, 2) Maailmantalouden kasvu tai taantuminen, 3) Eri energiamuotojen rooli ja EU:n energiapolitiikka, 4) Lähi-idän poliittinen tilanne. Sisäisistä tekijöistä, joihin Venäjä voi itse vaikuttaa, vaikuttavat mm. 1) Voimapolitiikka Kremlin ja oligarkkien / suurliikemiesten välillä, 2) Venäjän ja muiden suurvaltojen suhteet, 3) Vanhanaikainen koulutus / koulutuksen painotukset, 4) Pk-yritysten kehittämissä politiikka. Myös muita keskeisiä muutosvoimia on tunnistettavissa ja ne mainitaan väitöskirjassani.

SPT-trendit / Vahvat ennakoivat trendit. Em. tekijät vaikuttavat keskeisesti vahvoihin ennakoiviin trendeihin (engl. Strong Prospective Trends, ks. mm. Toivonen 2004; Kuusi 2008; Naisbitt 1984), jotka muokkaavat Luoteis-Venäjän ympäristöä päätöksenteon kautta. Tällaisia tärkeimmiksi osoittautuneita SPT-trendejä ovat fossiilisten polttoaineiden, etenkin öljyn, maailmanmarkkinahinnan nousu, maakaasun ja sähkön kotimaisen hinnan nousu (etenkin Venäjällä subventioiden vähetessä ja hintojen tasaantuessa maailmanmarkkinahintojen kanssa), metallien ja apatiitin hinnan nousu, kuljetus- ja energiateknologian kehitys, Koillisväylän liikennöitävyyden kasvu, Luoteis-Venäjän, etenkin Murmanskin alueen geopolittisen merkityksen kasvu. Myös arvopohjaisten trendien voimistumisella on vaikutuksensa, kuten henkilökohtaisen hyvinvoinnin arvostuksen kasvulla. Ympäristöarvotkin voivat voimistua vähemmistöissä olleiden riippumattomien vastaajien ja kansainvälisen paneelin mukaan. Yhteensä tutkimuksessani tunnistin 29 aluekehitykseen vaikuttavaa SPT-trendiä ja analysoin niiden voimistumista tarkastelujaksolla vuoteen 2025.

Kehittyvät klusterit / Tulevaisuuden elinkeinot. Ajureiden ja vahvojen ennakoivien trendien tukemana on oletettavaa, että suhteellisesti eniten merkitystään kasvattaa energialogistinen kompleksit, tosin kaivosteollinen kompleksit säilyttäneet vahvan aseman. Työllisyyden näkökulmasta ja mm. monoteollisuuskaupunkien elinkeinorakenteen kehittämiseksi huomiota olisi kuitenkin kiinnitettävä myös muihin sektoreihin, kuten hyvinvointi- ja turvallisuusklustereihin, ympäristö- ja matkailuklusteriin. ICT-klusterilla on keskeinen rooli muiden klustereiden kehityksessä ja se onkin ollut viime vuosina nopeasti kasvava ala. Klusteri-käsitettä on sovellettu pääasiassa horisontaalisen yhteistyöverkoston näkökulmasta (ks. mm. Porter 2006, Malmberg & Maskell 2002).

Villit kortit / Yllättävät mahdolliset, mutta epätodennäköiset mullistavat tapahtumat. Ns. villit kortit voivat kuitenkin muuttaa edellä kuvattujen trendien kehityksen kulun. Tällaisia yllättäviä muutostekijöitä ovat mm. ympäristöonnettomuudet (esim. öljyonnettomuus, ydinkatastrofi), poliittisen päätöksenteon keskittyminen liiaksi Venäjän keskusvallalle tai nuorten poliittinen liikehdintä ja vallankumous ns. Ukrainan oranssin vallankumouksen tapaan, maailmantalouden uusi lama tms.



Kuva 1. Venäjän öljy- ja kaasuverkon runkoputkisto Luoteis-Venäjällä. Nykyinen putkisto ja viime vuosina esille tuodut suunnitelmat putkiston laajentamiseksi ja satamien kehittämiseksi. Lähde: Myllylä & Tykkyläinen 2007. Uudelleenjul-kaistu tekijöiden ja Suomen Maantieteellinen Seura ry:n luvalla.

Skenaariot – Murmanskin alueesta logistiikan ja energiateollisuuden keskus, jos maailmantalous jatkaa kasvuaan

Intressiryhmittäinen tulosten analyysi auttoi yksinkertaistettujen skenaarioiden luonnissa Murmanskin alueen kehityksen reunaehtojen hahmottamista varten. Delfoi-paneelin tulosten perusteella on luotu kolme yksinkertaistettua Murmanskin alueen tulevaisuuskenaariota. Asiantuntijapalautteen mukaan todennäköisin skenaario on lähimpänä skenaariota 2 kuitenkin niin, että lopputilanne on jossain määrin myös skenaarion 1 mukainen. Tosin tutkimukseni valmistuttua on ilmaantunut myös skenaarion 3 mukaisia kehityskulkuja maailman finanssi- ja talouskriisin vaikutuksesta:

Skenaarion 1 lähtökohta on, että ”markkinavoimat ja demokraattiset voimat vahvistuvat”. Skenaariota kuvaa kansainvälisen panelistin kommentti: ”Päävisio ja keskeiset toimet ovat seuraavat: Barentsin alue on yhtä aktiivinen alue kuin Persi-anlahti, joka seuraavat 200 vuotta on maailmalle tärkeä. Spinn offina syntyy muita toimintoja. Edellytyksenä on, että Venäjän lainsäädäntöä on muutettava. Suurin este on, että ulkomainen toimija ei voi investoida – on vaikutettava lainsäädäntöön, jotta pääomien liikkeet voidaan vapauttaa.”

Skenaariossa 2 ”autoritaarisuus lisääntyy ja säätelytalous on vallalla”. Tässä skenaariossa kehitys on hitaampaa kuin edellisessä skenaariossa. Maailmantalouden suotuisan kehityksen turvin Venäjä yrittää saada itse Stokmanin ja muut suuret energiahankkeet liikkeelle. Hankkeet saadaan hitaasti käyntiin ja niiden vaikutukset Murmanskin alueen taloudelliseen kehitykseen ovat pienemmät kuin skenaariossa 1.

Skenaariossa 3 ”ongelmat kasaantuvat” villin kortin toteuduttua, erityisesti öljyn maailmanmarkkinahinnan romahdettua. Tässä skenaariossa panelistien mahdollisena, mutta epätodennäköisenä pitämät villit kortit tai osa niistä, toteutuvat. Skenaario on rakennettu ennen muuta öljyn hinnan alentumiselle alle 20 USD:n barreilta (Pynnöniemi 2006: Venäjän vuonna 2005 hyväksytyyn liikennestrategian lähtökohta oletus on, että öljyn hinta on vähintään 18,5 USD; Brundstad ym. olettavat villi kortti -vaihtoehdossaan öljyn hinnan tipahtavan alle 15 USD barreilta – Brunstad ym. 2004) ja sitä edeltävälle autoritaarisuuden voimistumiselle. Öljyn hinta voi romahtaa maailmantalouden kasvun hiipumisen, Lähi-idän kriisin tai Lähi-idän äkillisen rauhan tai pandemian vuoksi. Muita vilttejä kortteja, jotka tässä ilmaantuvat vain rajallisena ovat ympäristökatastrofi ja nuorten poliittinen liikehdintä, mikä voi olla myös yksi ulospääsytie kriisistä.

Skenaarioihin (etenkin Skenaario 1 ja 2) liittyviä mahdollisuuksia symbolisoi suomalaisten näkökulmasta mielestäni kuljetustekninen innovaatio, Norilsk Nickel – laiva. Aker Arctic Technology Oy:n suunnittelema laiva valmistui vuonna 2006 Akerin (nykyinen STX Europe) Helsingin telakalla Jenisei-joen suulla sijaitsevan Dudinkan ja Murmanskin väliseen liikenteeseen. Vastaavia sisaraluksia tilattiin tämän jälkeen neljä kappaletta Akerin Saksan telakalta. Laiva kulkee jäissä ilman jäänmurtajan apua. Laiva kuljettaa pääasiassa malmia konteissa Murmansiin. Laivan voimansiirtojärjestelmänä on Suomessa kehitetty kääntyvät potkurit sisältävä Azipod-järjestelmä. Voimansiirtojärjestelmän kääntyvien potkurien kuoriosia tehdään Pohjois-Suomessa Taivalkoskella Telatekin tehtaalla. Tutkimusta ja tuotekehitystä sekä koulutusta suuntaamalla on varmistettava, että suomalainen arktisen teknologian osaaminen uudistuu ja tarjoaa jatkossa enenevässä määrin

työpaikkoja Pohjois-Suomeen, koska energiaan ja logistiikkaan liittyvien innovaatioiden ja tuotteiden kysyntä kasvaa Luoteis-Venäjän alueella ja siihen kytkeytyvillä Venäjän tuotantoalueilla. Mikä on Pohjois-Suomen rooli arktisen kuljetuskaluston suunnittelussa ja toteutuksessa jatkossa?

Johtopäätökset – Venäjän geopoliittinen ja geoeconomisen painopiste on siirtynyt pohjoiseen ja siirtyy kohti Jäämerta

Delfoi-tutkimukseni antaa vahvistusta ennakkokäsitykselleni, että *Venäjän sisällä sen geopoliittinen painopiste on siirtynyt pohjoiseen Neuvostoliiton hajoamisen ja voimakkaasti kasvaneen öljyn ja kaasun viennin myötä. Kehitys siirtää tätä painopistettä lähivuosisikymmeninä myös Jäämerelle. Murmanskin alueesta on tulossa todennäköisesti merkittävä öljy- ja kaasuteollisuuden sekä logistiikan solmukohta. Kehitys ja sen vauhti riippuu pitkälti maailmantalouden kehityksestä ja Venäjän valtion politiikasta.*

Geopoliittista ja maantieteellistä sekä tulevaisuudentutkimuksen näkökulmaa tulisi mielestäni vahvistaa Venäjän tutkimuksessa. Karttaa katsomalla voidaan havaita pinta-alaltaan maailman suurimman ja mannermaisen Venäjän geopoliittisten geoeconomisten vaihtoehtojen olevan vähissä. Murmansk muodostaa Luoteis-Venäjällä ainoan valtameriyhteyden, joka on ympäri vuoden sulana ja sieltä on lyhyt matka keskeisille markkina-alueille. Myös Suomenlahden rooli on keskeinen Venäjän Euroopan kaupassa Venäjän hakiessa uusia kilpailukykyisiä reittejä ja pyrkiessä kontrolloimaan itse kuljetuksiaan. Uudet voimistuvat logistiset virrat Murmanskissa ja Suomenlahden pohjukassa toimivat myös aluekehityksen keskeisinä moottoreina ja pohjoissuomalaisen talouselämän merkittävinä mahdollisuuksina.

”Sen lauluja laulat, kenen leipää syöt.” Myös hallinto ja poliitikot ”syövät pääsääntöisesti nykyisten vahvojen alojen käsistä”, mikä tekee muutoksen vaikeaksi. Tulevaisuuden taloudellisia mahdollisuuksia painotettaessa talouden asiantuntijoita saattavat olla pikemminkin nousevien alojen tai riippumattomien intressiryhmien toimijat kuin nykyisten vahvojen alojen edustajat – niin Pohjois-Suomessa, Luoteis-Venäjällä kuin muualla maailmalla. Nousevien alojen edustajat ja muut usein liian vähälle huomiolle jääneet ryhmät, kuten naiset, nuoret, järjestöt ja mikroyritykset on otettava mukaan taloudellisesta tulevaisuudesta käytävään keskusteluun. Näkökulmien moninaisuus on keskeinen lähtökohta. Uusia alkuja on tuettava.

Suomen lähiympäristö on näin muuttumassa investointien myötä (Kuva 1). Kehitys luonnollisesti tarjoaa pohjoissuomalaisille paljon mahdollisuuksia öljy- ja kaasutuoloilla rikastuvan Venäjän viennissä ja siihen liittyvässä logistiikassa. Tulevaisuudessa erityisesti arktisen kuljetus- ja energiatuotantoteknologian tarpeet tarjoavat suomalaisille kaupallisia mahdollisuuksia, jos maailmantalous jatkaa kasvuaan.

On tunnistettava Venäjän kannalta tärkeät logistiset hankkeet ja pyrittävä osallistumaan niiden toteutukseen. Venäjän kehityksen ja Suomen sekä Pohjois-Suomen taloudellisen kehittymisen näkökulmasta on *kehitettävä Murmanskin ja Luoteis-Venäjän logistiikkaa menemällä mukaan prosesseihin*, jossa keskeinen solmukohta on Murmansk (tai Suomenlahti)– Pohjois-Suomen ja Murmanskin yhteyksillä ei ole strategista merkitystä Venäjän kehitykselle samassa mielessä kuin

muualta Venäjältä Murmanskin johtavilla yhteyksillä. Sallan rata on siten ainakin Luoteis-Venäjän kehityksen näkökulmasta enemmän paikallishanke ja yksittäisten kaivosyhtiöiden tms. intresseissä kuin laajasti esim. Murmanskin alueen tai sen kehitykseen Moskovassa vaikuttavien toimijoiden intressissä. Hanke on silti tärkeä ja perusteltu ajettava hanke mm. Pohjois-Suomen ja Pohjois-Kalotin näkökulmasta. Mielestäni lisäperusteen *Sallan radalle voisi tuoda maakaasukuljetukset Pohjois-Suomeen*. Joka tapauksessa mielestäni myös maakaasun merkitystä ja jakelujärjestelmien kehittämistä Suomen ja Pohjois-Suomen taloudessa olisi arvioitava. Tietoliikenteen, lentoliikenteen sekä maantieliikenteen kehittäminen mm. Pohjois-Suomen ja Murmanskin välillä on tarpeen pohjoissuomalaisten taloudellisen yhteistyön näkökulmasta.

Venäjällä on kasvavat taloudelliset intressit turvata Murmanskin alueen kehitys ja kehittää logistiikkaa niin Jäämerellä kuin koko Luoteis-Venäjällä. Suomessa on vasta vähän keskusteltu siitä, miten Venäjän pyrkimykset vaikuttavat Suomen turvallisuuspoliittiseen asemaan. Uudessa tilanteessa olisikin suositeltavaa monipuolisesti arvioida ja ennakoida Venäjän geopolitiikan ja talousmaantieteen kehitystä niin talouden kuin ympäristö- ja turvallisuuspolitiikankin näkökulmasta. Turvallisuustekijät ja tarpeet vaihtelevat alueittain ja Pohjois-Suomen tulisikin pyrkiä tunnistamaan alueen turvallisuustarpeiden erityispiirteet ja mahdollisuudet myös työpaikkakehityksen näkökulmasta korostamalla turvallisuuden tuottamisen viranomaisyhteistyötä ja public-private -yhteistyötä (esim. Anssi Munkki 2009).

Pohjois-Suomen näkökulmasta valtakunnan ja aluetason yhteistyö on tärkeää. Strategiset päätökset Luoteis-Venäjän energialogistisen klusterin kehittämiseksi tehdään Moskovassa ja keskuksissa. Strateginen päätöksenteko jättää viimeaikaisten pohjoissuomalaisten yritysten kokemusten mukaan tilaa operatiivisille päätöksille alueille. Alueet-keskukset -yhteistyönäkökulmat onkin huomioitu käytännön kehittämistyössä, mutta yhteistyönäkökulmaa on edelleen syytä korostaa etenkin strategisen kehittyvän energialogistisen kompleksin osalta.

Euroopan Unionin ja kansainvälisen politiikan painotusten on tuettava Pohjois-Suomen mahdollisuuksia. Venäjän jäsenyys Maailman kauppajärjestössä (WTO) ja Venäjän ja Euroopan Unionin kumppanuussopimuksen uusiminen ovat keskeisiä tapahtumia, jotka voivat suunnata kehitystä kohti Skenaariota 1 uraa, joka on Pohjois-Suomen, Murmanskin ja Luoteis-Venäjän aluekehityksen kannalta toivottava. Venäjän jäsenyys Maailman kauppajärjestössä tekee kehityksestä ennakoitavampaa mm. yritysten näkökulmasta ja se poistaa osaltaan kaupan esteitä ja vaikuttaa myös korruptiota vähentäväsi. "Metsä on erotettava puulta", "Ei tule tehdä itselleen karhunpalvelusta", ts. *Venäjän WTO-jäsenyyttä sekä Euroopan Unionin ja Venäjän kumppanuussopimusta on edistettävä*. Yksittäisen eturyhmän etu ei saisi mennä yleisen edun ohi. Tällaisia merkkejä on mielestäni havaittavissa siinä, miten puutullikiista ja Venäjän WTO-jäsenyyssasia on yhdistetty EU:n politiikassa. Suomella lienee tässä oma roolinsa. Onko niin, että suomalaiset ovat olleet parhaimmillaan osaltaan vaikuttamassa Venäjän WTO-jäsenyyden aikatauluun vaatimalla puutullikiistan ratkaisua Venäjän WTO-jäsenyyden ehtona? Onko tämä kokonaisedun mukaista? Euroopan Unioni syntyi hiili- ja teräsyhteisönä, tällä hetkellä kysymys on myös Euroopan energia- ja sen myötä muusta turvallisuudesta - ei vain EU:n tai Suomen energiaomavaraisuudesta - jossa yhteisten pelisääntöjen sopiminen Venäjän kanssa on tärkeintä. Pelisääntöjen luominen Venäjän kanssa energiayhteis-työssä on mielestäni EU:n tärkein tehtävä lähitulevaisuudessa. Pienten maiden etu on vaikuttaa asiaan EU:n kautta, suuret

maat, kuten Saksa, Italia ja Ranska voivat tehdä myös kahdenkeskisiä sopimuksia Venäjän kanssa, jolloin Suomen ja muiden suurten maiden välissä sijaitsevien pienten maiden etu ei tule välttämättä turvattua.

On elintärkeää, että Euroopan Unionilla on *yhteinen energiapolitiikka*, jossa on huomioitu Venäjän keskeinen rooli Euroopan energiatuotannossa. Mielestäni tämä tarkoittaa mm. sen tarpeen tunnistamista, että niin Venäjä kuin Euroopan Unioni tarvitsevat useita vaihtoehtoisia ja kilpailukykyisiä energiankuljetusreittejä. Reittien kilpailukyky riippuu myös poliittisesta vakauudesta, johon Euroopan Unioni voi esimerkiksi uusien jäsenmaidensa osalta vaikuttaa. *Luoteis-Venäjän energiatuotannon ja logistiikan kehittäminen Murmanskin alue solmukohtana tarjoavat uuden vaihtoehdon Euroopan energiajärjestelmään*. Siksi on perusteltua, että EU tukee mm. arktisen kuljetus-, energia- sekä ympäristötekniikan tutkimusta ja kehitystä Suomessa ja Pohjois-Suomessa.

Sisällys

De Urbe Uloa 2009 –seminaarin ohjelma	4
Oulun kaupunginjohtaja Matti Pennanen Seminaarin avaus	6
Professori Matti Klinge Suomen sodan kansainvälin tausta.....	8
Dosentti Kristiina Kalleinen Keisarikunta ja rajamaa – Venäjän Suomen politiikka 1809-1917	16
Ft Kristina Ranki Suomi ja Eurooppa 1860-1917	24
FT Tuuli Lähdesmäki Taiteet ja suomalaisuus autonomisessa Suomessa	30
Professori Kalervo Hovi Suomen itsenäisyys ja Eurooppa	39
Johtaja Esko Antola Suomi EU: ssa – välitilinpäätös	46
Suurlähettiläs Heikki Talvitie Suomi Euroopan Unionin jäsenenä ja Venäjä	52
Johtava neuvonantaja Pekka Sutela Venäjän taloudellinen kehitys ja Suomi.....	54
YTT Yrjö Myllylä Luoteis-Venäjän taloudellinen kehitys 2020-luvulle ja Pohjois-Suomen mahdollisuudet	56
Valtioneuvos Riitta Uosukainen Suomalaisuus nykymaailmassa	64

De Urbe Uloa 2009 –seminaarin ohjelma

De Urbe Uloa – Suomi Euroopassa

8.- 9.9.2009 Oulun yliopisto, Saalastinsali, Pentti Kaiteran katu 1

Tiistai 8.9.

Menneisyyden perintö

*Puheenjohtajana kaupunginjohtaja Matti Pennanen,
Oulun kaupunki*

09.30 - 09.45

Seminaarin avaus

Kaupunginjohtaja Matti Pennanen

09.45 - 10.30

Autonomian synnyn eurooppalainen tausta

Professori Matti Klinge

10.30 - 11.00

Keisarikunta ja rajamaa – Venäjän Suomen politiikka 1809 - 1917

Dosentti Kristiina Kalleinen

11.00 - 11.30

Suomi ja Eurooppa 1860 - 1917

FT Kristina Ranki

11.30 - 11.45

Keskustelu

11.45 - 13.00

Lounastauko

*Puheenjohtajana maakuntajohtaja Pauli Harju,
Pohjois-Pohjanmaan liitto*

13.00 - 13.30

Taiteet ja suomalaisuus autonomisessa Suomessa

FT Tuuli Lähdesmäki

13.30 - 14.00

Suomen itsenäistyminen ja Eurooppa

Professori Kalervo Hovi

14.00 - 14.15

Keskustelu

14.15 - 14.45

Kahvitauko

14.45 - 15.15

Suomi Euroopan ja Neuvostoliiton välissä 1945 - 1990

Professori Timo Vihavainen

15.15 - 15.30

Keskustelu, seminaaripäivän päätös

Keskiviikko 9.9.

Nykypäivä ja tulevaisuus

Puheenjohtaja rehtori Lauri Lajunen, Oulun yliopisto

09.30 - 10.00

Suomi EY:ssä – välitilinpäätös

Professori Esko Antola

10.00 - 10.30

Suomi Euroopan unionin jäsenenä ja Venäjä

Suurlähettiläs Heikki Talvitie

10.30 - 11.00

Venäjän taloudellinen kehitys ja Suomi

Johtava neuvonantaja Pekka Sutela

11.00 - 11.15

Keskustelu

11.15 - 12.30

Lounastauko

Puheenjohtaja maaherra Eino Siuruainen, Oulun lääninhallitus

12.30 - 13.00

Luoteis-Venäjän taloudellinen kehitys 2020 -luvulle ja Pohjois-Suomen mahdollisuudet

YTT Yrjö Myllylä

13.00 - 13.30

Venäjän poliittinen tulevaisuus ja Suomi

Professori Markku Kivinen

13.30 - 14.00

Suomalaisuus nyky maailmassa

Valtioneuvos Riitta Uosukainen

14.00 - 14.30

Yleiskeskustelu

14.30 - 15.00

Suomi Euroopassa

Ulkomaankauppa- ja kehitysministeri Paavo Väyrynen

15.00

Seminaarin päättäminen

De Urbe Uloa 2009

Suomi Euroopassa

8.-9.9.2009

Oulun yliopisto, Saalastinsali

Seminaarin järjestäjä on De Urbe Uloa - toimikunta, jonka taustayhteisöjä ovat Oulun kaupunki, Oulun lääninhallitus, Oulun yliopisto, Pohjois-Pohjanmaan liitto ja Suomen Kotiseutuliitto.