

## Saarikangas: Tämä ei ole säilykepurkki<sup>1</sup>

Venäläisen öljyn kuljetukset Suomenlahdella herättivät talven 2003 aikana suurta kohua suomalaisissa tiedotusvälineissä. Voidaan jopa sanoa, että öljykuljetukset nousivat jo vuosia huolta herättäneen sinileväongelman rinnalle toiseksi suureksi Suomenlahden merialueen ympäristöaiheeksi.

Öljytankkeriliikenne Suomenlahden pohjukasta vilkastui Primorskin, eli Koiviston öljysataman, valmistuttua loppuvuodesta 2001. Vuonna 2002 yhteensä 135 tankkeria haki öljylastin Koivistolta, ja osa näistä oli kooltaan suurempia kuin mikään aiemmin Pietarista liikennöinyt. Vaikka suomalaisviranomaiset olivat seuranneet Venäjän uusien öljysatamien rakentamissuunnitelmia tarkkaan, laajempaan julkisuuteen Koiviston öljykuljetukset nousivat tavallista vaikeamman jäätalven 2003 takia. Jään paksuus Suomenlahden itäosissa oli suurimmillaan 70 senttimetriä, ja tuulet kasasivat jäitä ahtojääröykkiöiksi ja valleiksi. Televisio- ja lehtikuvat jäiden keskellä kyyhöttävistä, venäläismurtajien apua odottavista rahtilavoista tulivat yleisölle tutuiksi.

Konkreettisen nimen koko tankkeriongelmalle antoi kreikkalaisen Minerva Marine -varustamon säiliöalus Stemnitsa. Se haki Koivistolta sisaraluksensa Minerva Nounoun kanssa reilun 100 000 tonnin öljylasteja tammikuusta maaliskuuhun, pahimpien jääolojen aikaan. Tammikuun lopusta lähtien tiedotusvälineet seurasivat alusten jokaisen matkan etenemistä lähes päivän tarkkuudella. Kun Stemnitsa siirtyi muille vesille, öljykuljetuksia jatkoi Minerva Nounou.

Tämä kirjoitus tarkastelee Helsingin Sanomain uutisointia Suomenlahden öljykuljetuksista talvella 2003. Kirjoitus lähtee siitä oletuksesta, että HS:n uutisointi kuvastaa suomalaisten tiedotusvälineiden yleistä linjaa: tapaus Stemnitsa nousi suuren luokan uutiseksi Suomessa, ja sen ja sisaraluksien liikennöintiä seurattiin kokonaisuudessaan kaksi talvista kuukautta. Jotkin muut tiedotusvälineet ovat saattaneet entisestään voimistaa syntyneitä uhkakuvia

omalla uutisoinnillaan. Taustalla vaikuttaa kuitenkin myös se, että Venäjä koetaan lähes automaattisesti ympäristöuhaksi. Venäjään ympäristökysymyksissä – ja laajemminkin – liitettävät uhkakuvat ja niiden synnyttäminen tai voimistaminen suomalaisessa journalismissa ovat laajempi tutkimuskysymys kuin, mihin tässä on mahdollista pureutua. Tämä kirjoitus pyrkii kuitenkin kriittisenä tapahtumakuvauksena tarjoamaan aineistoa ja näkökulmia tälle tutkimukselle.

## Kesäkelille tehty öljylaiva haki lastin Koiviston satamasta<sup>2</sup>

Eduskunnan ympäristö- ja liikennevaliokunnat vierailivat Viipurin-matkansa yhteydessä Koivistolla 27. tammikuuta ja pääsivät sopivasti toteamaan jääluokituksestaan puutteelliseksi arvioidun Stenmitsan saapumisen satamaan. Poliitikot puhisivat kiukkuisina, mutta myös Merenkululaitoksella Stenmitsan liikennöinti talviolioissa arvioitiin ”selväksi ympäristöuhaksi Suomenlahdelle” (HS 28.1.2003).

Tuoreessa muistissa oli mukavuuslipun alla purjehtineen, yksirunkoisen romualuksen Prestigen uppoaminen Espanjan rannikolla marraskuussa 2002. Tällöin mereen pääsi useita kymmeniä tuhansia tonneja öljyä, ja Espanjan ja Portugalin rantoja kohtasi suuri tuho. Prestige oli lähtenyt viimeiseksi jääneelle matkalleen Latvian Ventspilsistä, seisottuaan sitä ennen usean kuukauden kelluvana öljyvarastona Pietarin satamassa.

Kuitenkin jo edeltävinä vuosina oli Suomessa raportoitu huolestuttavista tapauksista Suomenlahden öljyliikenteessä. VTT oli käynyt läpi vuoden 2001 touko-kesäkuussa Pietarin ja Tallinnan öljysatamissa vierailleet tankkerit: niistä kolmasosa oli ollut vain yksirunkoisia, eikä tässä kaikki: vuoden 2000 syyskuussa Tallinnan Muugasta haki öljyä niin heikkokuntoinen maltalainen alus, että se sai kesken lastauksen vuodon satama-altaaseen. Torjunta-apua haettiin myös Suomesta, mutta Stenmitsan veroiseksi uutiseksi ei tästäkään ollut, vaikka öljyä jouduttiin keräämään satoja tonneja.

Voitaneen summata, että Prestigen tuhoisa onnettomuus, Suomessa paljon esillä ollut Koiviston sataman rakentaminen, tavallista vaikeampi jäätalvi, hyvin ajoittunut valiokuntavierailu sekä lähestyvät eduskuntavaalit olivat ne tekijät, jotka yhdessä nostivat tapaus Stenmitsan parrasvaloihin.

## Stemnitsa ei ole meidän mielestämme kelvollinen Suomenlahdella vallitseviin jääolosuhteisiin<sup>3</sup>

Hallituksen ministerit Lipponen ja Sasi kirjelmöivät ja soittelivat niin kollegoilleen Venäjälle kuin varustamon kotimaahan Kreikkaan, lastien määränpäämähin ja EU:n eri elimiin. Vastakaikua saatiin lähinnä vain EU:n komission puheenjohtajalta Romano Prodilta joka lupasi selvittää, voidaanko unionin meriliikennettä koskeva lainsäädäntö ulottaa kattamaan jääolosuhteet.

Suomalaisten ja venäläisten erimielisyydet kiteytyivät varsin pitkälle kysymykseen kreikkalaisalusten jääluokituksista. Kun Suomi edellyttää itäisiin satamiinsa talvisin saapuvilta öljyaluksilta jääluokkaa 1B tai 1A, ovat venäläissatamat myöntäneet jääpassit omin, suomalaisten mielestä liian väljin kriteerein. Suomalaisarvioiden mukaan Stemnitsa vastasi jäävahvistukseltaan suomalaista luokkaa II, mutta poikkeaviakin mielipiteitä esiintyi. Suomen laivanrakennuksen grand old man Martin Saarikangas arvioi Kauppalehdessä 25. helmikuuta Minerva-yhtiön tankkerien jääluokituksen sijoittuvan 1C- ja 1B-luokkien väliin (ks. Taulukko 1.). Saarikankaan mukaan Stemnitsan riski oli vain teoreettinen.

”Stemnitsa ja Nounou ovat pari vuotta sitten viimeisen laivanrakennustekniikan mukaan rakennettuja kaksirunkoisia aluksia. Niillä ei ole varsinaista jääluokitusta, mutta kysymys ei silti ole mistään säilykepurkeista, kuten kohun aikana varsin arvovaltaiseltakin taholta väitettiin.” (Kauppalehti, 25.2.2003)

Taulukko 1. Öljytankkereiden suomalaiset jääluokitukset

III	
II IC	Liikennöintiä Etelä-Suomen satamiin leutoina talvina
IB IA	Kotkan sataman edellyttämä jääluokitus
IA Super	Fortumin parhaat; eivät tarvitse murtaja-apua

*Lähde: Helsingin Sanomat 16.1. ja 4.2.2003*

Helsingin Sanomain aineiston perusteella ei käy ilmi, kenen ”arvovaltaisen tahon” väitteisiin Saarikangas viittaa. Joka tapauksessa esimerkiksi presidentti Halonen lausui helmikuun alussa Venäjän pelaavan ”uhkapeliä” salliessaan Stemnitsan liikennöinnin.

Kuten Saarikankaan kommentista ilmenee, Stemnitsan ongelma ei ollut sen ikä tai kunto, toisin kuin marraskuussa Espanjan rannikolla uponneella yksirunkoisella, 26-vuotiaalla Prestigellä. Stemnitsaa oli kuitenkin jäävahvistettu ainoastaan keulasta, eikä tämänkaltaisten tankkereiden konetehto riittä kulkemaan jäissä omin voimin.

## Ensimmäinen kunnan jäätalvi merellä pitkään aikaan ja heti pelti kolisee<sup>4</sup>

Kaksi kertaa ruotsinlaivan levyinen Stemnitsa tarvitsee vahvoissa jäissä liikkuessaan leveämmän väylän, kuin yksi murtaja pystyy sille avaamaan. Periaatteessa Venäjä oli luvannut, että vaikeissa jääoloissa näin suuria öljyaluksia avustaa aina kaksi murtajaa. Tähän ei kuitenkaan aina päästy, sillä avun tarpeessa oli paljon muitakin rahtilaivoja, pahimmillaan 60. Kapeallakin väylällä tankkeri pystyy kyllä etenemään, mutta jäisessä ”rännissä” sen kyljet voivat joutua liian kovaan puristukseen. Tämä riski korostuu erityisesti, jos alus jää jumiin jäihin ja etelän tai lännen puoleinen tuuli alkaa painaa jäämassoja Suomen rannikkoa vasten. Jääkentän liike pysähtyy rantaan, jolloin laivan kyljet joutuvat jäiden puristuksessa kuin pihteihin. Tällaisessa paineessa on kyse vain minuuteista, menevätkö laivan kyljet lommoille tai – pahimmassa tapauksessa – tuleeko niihin repeämiä.

Yhdeltäkään rahtilaivalta eivät jäät onneksi repineet kylkiä, vaikka jäätalvea 2003 luonnehdittiin pahimmaksi 15 vuoteen. Sen sijaan tiedotusvälineet saivat raportoitavakseen useita rahtialusten näyttäviä peräänajoja kapeissa jää-ränneissä – laivoissahan ei tunnetusti ole jarruja. Yhdessä tapauksessa peräänajajana oli 27 000 tonnin öljylastissa ollut maltalaistankkeri, ja samat alukset törmäsivät toisiinsa vielä toistamiseen. Pietarin edustalla puolestaan seisoj pari viikkoa jäissä ohjauskyvytön ranskalaisalus lastinaan 37 000 tonnia öljyä. Ihmekös siis, että Suomen luonnonsuojeluliiton paikallisyhdistys syytti Porkkalanniemelle vartiotulia, ”vainovalkeita”, ja että Greenpeace osoitti mieltään Venäjän suurlähetystön edustalla, vaikka nämä toimet olivatkin suunnattu nimenomaan Minerva Nounoun liikennöintiä vastaan.

## Öljyralli jatkuu Suomenlahdella<sup>5</sup>

Laajana geopoliittisena taustana talven 2003 kiistoille Suomenlahden öljykuljetuksista on Venäjän määrätietoinen pyrkimys siirtää öljykuljetuksiaan omiin satamiinsa. Neuvostoaikana maan merkittävin pohjoinen vientisatama oli Latvian Ventspils, joka pysyy sulana käytännöllisesti katsoen joka talvena. 1990-luvun kuluessa Venäjä kuitenkin tuskastui maksamaan Latvialle ja muille Baltian maille öljyn kauttakulku- eli transitomaksuja. Samanaikaisesti Venäjä kiihdytti 1990-luvun alkupuoliskolla notkahtanutta öljyntuotantoaan, ja vientisatamat täytyi löytää Suomenlahdelta, jonne Venäjä oli jäänyt geopoliittisesti ikään kuin pussinperälle. Toki Venäjällä on suuria öljysatamia myös Mustallamerellä, mutta voimakkaimmin kehitettävät öljykentät sijaitsevat nimenomaan pohjoisessa. Kun tähän lisätään Venäjän valtiontalouden voimakas riippuvuus öljyvientituloista – vuonna 2000 peräti 39 prosenttia verkertymästä – on Suomenlahden öljykuljetusten ongelmavyöhyte valmis.

Öljynhinnan ollessa korkea Venäjällä ei yksinkertaisesti ole varaa jättää öljykuljetuksia väliin edes vaikeana jäätalvena. Kuten HS:n toimittaja Teemu Luukka totesi 9. helmikuuta, ”suomalaiset ministerit saavat aivan rauhassa soitella Venäjälle, mutta yksi on varma: Koivistolta lähtee nyt öljyä säästä ja laivasta riippumatta”. Vaikuttaakin siltä (mm. Toikka 2003), että Koiviston satamaviranomaiset tinkivät omista jääluokitusvaatimuksistaan yhden luokituspykälän verran Minerva-varustamon tankkereiden kohdalla.

Helipotusta Itämeren öljyliikenteeseen on odotettavissa aikaisintaan vuosikymmenen lopulla, jolloin suunnitelmien mukaan valmistuu öljyputki Murmansiin ja Venäjä alkaa laivata öljyä sieltä suurilla, jopa 300 000 tonnin tankkereilla. Luonnollisesti myös Barentsinmeri on ekosysteeminä herkkä, mutta merialue ei ole ainakaan niin ”ahdas”, vilkkaasti liikennöity ja matala kuin Suomenlahti. Lisäksi Murmanskin satama pysyy Pohjois-Atlantin virran ansiosta sulana talvisinkin.

EU kielsi syksyllä 2003 yksirunkoiset tankkerit raskaiden öljylaatujen kuljettamiseen satamissaan ja aluevesillään sekä otti koko unionin alueella käyttöön Suomen ja Ruotsin mukaiset jääluokitukset säiliöalusten rungoille ja koneistoille. Venäjän öljykuljetukset Suomenlahdella käyttävät kuitenkin kansainvälisiä merireittejä, joten niihin pystytään vaikuttamaan vain neuvotteluteitse. Venäjä on viime aikoina suhtautunut myönteisesti EU:n pyrkimyksiin kieltää maailmanlaajuisesti yksirunkoiset öljyalukset nopeammin kuin aiemmin oli suunniteltu. Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n alkuperäisestä

määrävuodesta 2015 päästiinkin joulukuun kokouksessa vuoteen 2010. Kokonaan toinen kysymys on, suostuuko Venäjä mukautumaan EU:n omatoimiseen kieltoon Itämerellä jo aiemmin. Ongelmaksi voi nousta jo kaksirunkoisten öljytankkereiden puute maailman tankkerilaivastossa. Varta vasten jääoloihin suunniteltuja öljyaluksia on vielä vähemmän. Marraskuussa liikenneministeri Sergei Frank kuitenkin ilmoitti venäläisten varustamoiden tuovan Suomenlahden liikenteeseen alkavaksi talveksi viisi uutta, nimenomaan hyvin jäävahvistettua tankkeria.

## Kysymykset, joita ei kysytty

Yhteenvetona koko Stenmitsa-jupakasta voidaan todeta, että sen ansiosta nousi julkisuuteen todellinen ongelma – Suomenlahden tihentyneet öljykuljetukset, ja nimenomaan vaikeissa jääoloissa. Sen sijaan näytelmän ”konnat”, Stenmitsa ja Minerva Nounou -alukset, saivat osakseen ansaitsemattoman paljon huonoa julkisuutta. Vaikka niiden jäävahvistukset eivät täyttäneet suomalaisten kriteereitä itäisen Suomenlahden vaikeissa jääoloissa, laivojen kunnosta ja rakenteesta välittyi tiedotusvälineissä herkästi – ainakin otsikoiden perusteella – todellisuutta heikompi kuva.

Vaikka mainittuihin kahteen laivaan konkretisoituikin koko öljyalusten ympäristölle aiheuttama uhka, mielenkiintoista on se, kuinka vähällä huomiolla alusten varustamo – kreikkalainen Minerva – sekä itse öljylastin omistaneet yhtiöt ja sen alusten määränpäässä ostanee tahot jupakasta selvisivät. Poikkeuksena tähän on Helsingin Sanomia säännöllisesti avustavan toimittajan Noora Jokisen kolumni ”Kenelle pitäisi äksyillä öljylaivoista?” 11. helmikuuta. Jokinen muistuttaa myös yksittäisen kuluttajan vastuusta kysellä polttoöljynsä ja bensiininsä alkuperää, mutta tarkkoja vastauksia hänkään ei lyhyessä kolumnissaan anna. Monipuolisesti aihetta lähestyi HS:n toimittajaryhmä 4. helmikuuta: Stenmitsan kuljettaman venäläisöljyn myyjä ja lastien määränpäättäjät kerrottiin. Mielenkiintoisimman tahon, toimeksiantajan eli lastin omistajan, monikansallisen Cargill-yhtiön, taustoihin ei kuitenkaan perehdytty.

Nähdäkseni tähän on syynä kaiken uutisoinnin taustalla vaikuttanut ”Venäjä ei piittaa ympäristönsuojelusta” -diskurssi. Tälle puhe- ja ajattelutavalle on tietenkin vinha perä: Venäjä peri Neuvostoliitolta vaikeat ympäristöongelmat ja on kahdentoista vuoden aikana pystynyt tekemään vain

vähän niiden parantamiseksi. Lähialueilta tunnetuimmat esimerkit ovat Kuolan käytöstä poistetut ydinsukellusvenereaktorit, Sosnovyi Borin ydinvoimala ja Pietarin puutteellinen jätevedenpuhdistus. Paperilla Venäjän ympäristönsuojelulainsäädäntö on korkeatasoinen, mutta käytännössä sen noudattaminen ja valvonta ontuvat. Aivan samoin Koiviston satama asetti korkeat, suomalaissatamia vastaavat kriteerit palveleмиensa öljyalusten rakenteelle, mutta sitten jousti näistä vaatimuksistaan. Suomessa on myös pantu merkille se, kuinka Venäjän ympäristöministeriö taannoin menetti itsenäisyytensä ja on nykyisin luonnonvarainministeriön alaosasto. Meillä tätä vastaisi tilanne, jossa ympäristöministeriö siirrettäisiin kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuuteen.

Koska siis ”Venäjä” myi öljyn ja päästi alukset satamiinsa, se nähtiin miltei yksinomaan vastuulliseksi Minerva-varustamon tankkereiden liikennöintiin niille vaarallisiksi katsotuissa kelioloissa. Sen tarkemmin ei purettu Venäjän sisäisiin vastuukysymyksiin. Ei siis pohdittu, onko vastuu Venäjän federaation hallinnon, paikallishallinnon, öljyn myyvän öljy-yhtiön vai itsenäisesti toimivan satamayhtiön, toisin sanoen: kuinka suuri on yksittäisen sataman autonomia päättää sinne kulkevasta liikenteestä ja valta asettaa vaatimuksia alusten jääluokituksille. Olisiko pääministeri Mihail Kasjanov, johon kollegansa Paavo Lipponen oli yhteydessä, halutessaan voinut pysäyttää Minerva-yhtiön laivat? Todennäköisesti olisi voinut, ottaen huomioon kuinka byrokraattinen valtio nyky-Venäjä on; itse asiassa Primorskin öljysataman omistaa valtiollinen öljyputkiyhtiö Transneft. Tätä kysymystä ei kuitenkaan kysytty, koska ”tiedettiin”, että Kasjanov ei voidessaankaan olisi halunnut; niin suuri oli – ja on – öljykuljetusten merkitys Venäjän taloudelle. Sen sijaan ruotsalaiset viranomaiset öljylastin määränpäässä sen sijaan vastasivat, että he eivät voi estää Stemmitsan saapumista Göteborgin lähelle Brofjordeniin. Tämä oli odotettavissa, sillä lasti oli täysin laillinen, alus kunnossa, eivätkä talvisinkin sulan Kattegatin rannalla sijaitsevat satamat luonnollisestikaan vaadi aluksilta samanlaisia jäävahvistuksia kuin Itämeren satamat. Liikenneministeri Kimmo Sasin kirjelmäinnissä Ruotsiin ja Hollantiin voidaankin nähdä hieman ylimääräistä vaalienalusaktiivisuutta.

Ajatusleikkinä voidaan pohtia, kuinka tarkkaan tiedotusvälineissä olisi selvitetty eri osapuolten vastuukysymyksiä, jos öljylastit olisivat lähteneet Haaparannasta. Vähäinenkin ympäristön vaarantaminen olisi ollut tavatonta ruotsalaisilta, mutta venäläisiltä sitä melkein pä osattiin odottaa. Ongelmallis-

ta tässä tilanteessa on se, että kun teesi ”Stemnitsa on uhkatekijä” yhdistyy taustaotukseen ”Venäjä ei piittaa ympäristönsuojelusta”, on matka johtopäätökseen ”Venäjän öljyliikenteessä liikennöi romulaivoja, ja Stemnitsa on yksi niistä” varsin lyhyt. Näin on varsinkin, jos ajatellaan asiaa vain mielikuvien avulla ja jos asioihin ei ole aikaa, mahdollisuutta tai mielenkiintoa syvemmin perehtyä. Samaten TV:n ja lehtien kuvat jäissä kyyhöttävistä ja jääranneissa kolaroivista öljy- ja rahtialuksista saattoivat muuntua mielikuvaksi todellisesta ”läheltä piti” -tilanteesta. Niinpä ei olekaan yllättävää, että kun HS:n TV- ja radiosivuilla esiteltiin TV1:n 12.11. esittämä dokumentti ”Venäläistä öljyrulettia”, toimittaja erehdyksessä mainitsi Stemnitsan ”ajaneen jäiden keskellä öljylastissa karille” – siis saaneen pohjakosketuksen, mikä ei merenkulussa ole mikään pikkujuttu, vaikka vuotoa ei tapahtuisikaan. Siksi olisi ollut suotavaa, että Martin Saarikankaan helmikuussa antama, Stemnitsan riskiä suhteuttava lausunto olisi saanut enemmän julkisuutta Kauppalehden sivujen ulkopuolella. Ainakaan Helsingin Sanomissa siihen ei suoraan viitattu eikä aineistosta ole havaittavissa, että se olisi vaikuttanut lehden maaliskuun uutisointiin Minerva Nounou -aluksesta.

Venäläisten suhdetta ympäristöön tulisi kenties luonnehtia niin, että useimmiten talouskasvu asetetaan ympäristönsuojelun edelle, toisin kuin kansantuloltaan vauraissa Suomessa ja Ruotsissa. Tämä ajattelutapa ilmenee hyvin muutamista venäläislausunnoista, joissa epäillään Suomen nostaneen öljykuljetuskysymyksen esille, koska se ajaa omaa taloudellista etuaan. Näin se pyrki parantamaan omien itäisten satamiensa ja oman tankkerilaivastonsa mahdollisuuksia kilpailtaessa venäläisöljyn kuljetuksista. Jotain hyvin kuvaavaa on myös Venäjän kauppaministeri German Grefin vastauksessa, kun häneltä syyskuun Suomen-vierailulla kysyttiin mielipidettä Itämeren ympäristön tilasta. Ministeri arveli, että ”ehkä tällaiset kysymykset eivät herätä yleistä mielenkiintoa”. Oli keskivertosuomalaisen mielipide liito-oravan suojelusta mikä hyvänsä, huolta Itämerestä kantavat laajalti muutkin kuin mökkiläiset ja veneilijät.

Yllättävän helpolla vaikean jäätalven aiheuttamasta liikennejupakasta näyttää suomalaisessa lehdistössä selvinneen eteläinen naapurimaamme Viro. Kuten yllä on todettu, Tallinnan Muuga on viime vuosina ollut Venäjän satamiin verrattava ”villi” ongelmasatama, joka ei ole asettanut palvelemien- sa öljyalusten kunnolle kovin korkeita kriteereitä. Tallinnan pituusasteilla jääolot eivät ole yhtä vaikeat kuin Suomenlahden pohjukassa, mutta silti on todennäköistä, että talvella 2003 myös Muugassa lastasi öljyaluksia, jotka



jäävahvistuksiltaan ja rakenteeltaan vastasivat silmätikuiksi nousseita Minerva-varustamon aluksia – jopa alittivat ne. Esimerkiksi jäärännissä koloinut maltalaistankkeri oli vuodelta 1986 ja kaksipohjainen, mutta ei kyljiltään kaksirunkoinen. Hankalissa jääolosuhteissa juuri kyljet ovat kovimmalla koetuksella.

HuK Arto Tuomola opiskelee Turun yliopistossa mediatutkimusta ja ympäristötiedettä.

## Viitteet

- 1 KL 25.2.2003
- 2 HS 28.1.2003
- 3 Liikenneministeri Kimmo Sasi, HS 4.2.2003
- 4 HS 28.2.2003
- 5 HS 9.2.2003

## Lähteet

Helsingin Sanomat ajalla 16.1.2003 – 19.11.2003

Kauppalehti 25.2.2003

Liuhto, Kari (2003)

Shipments of Russian oil via the Baltic Sea: A source of integration or disintegration in Europe. Teoksessa Liuhto, K. (toim.) Growing Russian oil shipments in the Baltic Sea: Strategic decision or environmental risk? Lappeenranta: Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre.

Toikka, Tero (2003)

Exports of Russian oil through the Gulf of Finland: A Finnish perspective. Teoksessa Liuhto, K. (toim.) Growing Russian oil shipments in the Baltic Sea: Strategic decision or environmental risk? Lappeenranta: Lappeenranta University of Technology, Northern Dimension Research Centre.