

**TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA**

**PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU**

**B 170
2009**

YLIOPISTOLLISTA MERENKULKUALAN KOULUTUSTA JA TUTKIMUSTA 25 VUOTTA

Professori Juhani Vainion juhla-julkaisu

toimittaja

Marja Luomanen



TURUN YLIOPISTON
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH
FORSKNINGSCENTRAL VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS FROM THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES
UNIVERSITY OF TURKU

B 170
2009

YLIOPISTOLLISTA MERENKULKUALAN KOULUTUSTA JA TUTKIMUSTA 25 VUOTTA

Professori Juhani Vainion juhlajulkaisu

Toimittaja
Marja Luomanen

Turku 2009

SARJAN PÄÄTOIMITTAJA / EDITOR-IN-CHIEF

Juhani Vainio

TOIMITTAJA / EDITOR

Marja Luomanen

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopisto / University of Turku
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU, FINLAND

Puh. / Tel. +358 (0)2 281 3300
Fax +358 (0)2 281 3311
<http://mkk.utu.fi>

Newprint

Turku 2009

ISBN 978–951–29–4068–4

ISSN 1456–1824

ESIPUHE

Professori, FT Juhani Vainio on johtanut Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskusta (MKK) 25 vuoden ajan. Saman ajan MKK on ollut yliopiston erillis-laitoksena. Jussi jää eläkkeelle 1.11.2009.

Uransa aikana Jussi on tehnyt poikkeuksellisen laajaa yhteistyötä MKK:n sidosryhmien kanssa. Moni yhteistyökumppani on tullut hänelle läheiseksi, hyväksi ystäväksi. Kun MKK:n henkilökunta alkoi keväällä 2009 pohtia sopivaa tapaa juhlistaa Jussin uraa MKK:ssa, meille oli itsestään selvää, että yhteistyökumppaneilla on siinä tärkeä rooli. Siksi pyysimme joitakin niistä henkilöistä, jotka vuosien varrella ovat tehneet Jussin kanssa paljon yhteistyötä, osallistumaan tämän juhlaulkaisun tekemiseen. Myös oma väki, entiset ja nykyiset MKK:laiset, ovat edustettuina julkaisussa.

Jussi on aina korostanut kansainvälisen yhteistyön merkitystä. Hän itse on ollut kansainvälistymisen tienraivaaja ja avannut lukemattomia yhteyksiä eri puolille maailmaa. Näiden avausten ansiosta MKK on nykyään monin eri tavoin mukana kansainvälisessä koulutus- ja tutkimusyhteistyössä. Monet Jussin pitkäaikaisimmista yhteistyökumppaneista ja ystävistä ovat Itämeren piiristä. Siksi myös heidän edustajansa ovat osallistuneet juhlaulkaisun tekemiseen.

Jussi on MKK:n johdossa toiminut hyvin erilaisten aihepiirien parissa koulutuksessa ja tutkimuksessa. MKK on myös tuottanut tietoa ja palveluita merialan kansallisen kehittämisen tueksi. Jussin ansiosta MKK:n nykyinen toiminta on hyvin laaja-alaista ja painottaa vahvasti yhteiskunnallista ja alueellista kehittämistä. Rajataksemme jonkin verran mahdollisten aiheiden runsautta, esitimme kirjoittajille toivomuksen, että artikkelit liittyisivät joko Itämereen, joka on aina ollut MKK:n keskeinen toimintaympäristö, tai yhteistyöhön MKK:n ja Jussin kanssa. Näin syntyi mielenkiintoinen kimara kirjoituksia, joissa sivutaan niin historiaa, nykypäivää kuin tulevaisuuttakin. Kirjoitusten aiheet ja tyyli ovat varsin vaihtelevia – tämä heijastakoon Jussin monipuolisuutta.

Lämmin kiitos kaikille kirjoittajille!
Jussille toivotamme hyviä eläkepäiviä!

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen henkilökunnan puolesta,

Anne Erkkilä
Vt. johtaja
Johtaja 1.11.2009 alkaen

Marja Luomanen
Suunnittelija
Juhlaulkaisun toimittaja

FOREWORD

Professor Juhani Vainio, PhD has led the Centre for Maritime Studies (CMS) of the University of Turku for twenty-five years, the same length of time that CMS has been a special unit of the University of Turku. Jussi will be retiring on the 1st of November, 2009.

During his career Jussi has carried out exceptionally extensive collaboration with CMS clientele and over the years many have become close personal friends. When in the spring of 2009 the CMS staff began pondering the best way to celebrate Jussi's career at CMS, we all agreed that our clientele would play a central role. We therefore asked some of those who have worked with Jussi over the years on many projects to participate in the making of this special celebratory issue. CMS staff, past and present, is also represented in this publication.

Jussi has always emphasized the importance of international cooperation. He has himself been a pioneer in bringing CMS to an international stage, forming numerous contacts around the world. As a result of these connections CMS is now part of many international training and research collaborations. Many of Jussi's oldest collaborators and friends come from around the Baltic Sea and therefore their representatives also contributed to this publication.

At the helm of CMS, Jussi has worked on a variety of different research and training topics. CMS has produced information and services to support the national development of the maritime sector. As a credit to the efforts of Jussi, the work of CMS now covers multiple sectors and has a strong emphasis on the societal and regional development. So to reign in the potential flood of topics, we asked the authors of this publication to focus their articles on the Baltic Sea, a region which has always been central to the work of CMS, or on past collaborations with Jussi and CMS. As a result an interesting blend of articles was born, touching on themes of the past, present and the future. The style and content of these articles is very diverse – let this be a testament to the versatility and range of Jussi himself.

A warm thank you to all the authors and to Jussi we wish happy retirement days!

On behalf of the staff at the Centre for Maritime Studies,

Anne Erkkilä
Acting Director
Director since 1.11.2009

Marja Luomanen
Project manager
Editor

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE

SISÄLLYSLUETTELO

I IKIAIKAINEN ITÄMERI

ITÄMEREN VERKOISSA	9
Keijo Virtanen	
SAARISTOMERI, LUONTO JA IHMINEN.....	12
Pentti Yli-Jokipii	

II MKK – YMPÄRILLÄÄN MERI JA LAAJA YHTEISTYÖ

SJÖFART, SJÖFARARE OCH SKÄRGÅRD.....	23
Bo Gyllenberg	
MKK:N PERUSTAMINEN	26
Olavi Granö	
MKK:N KIRJASTON VAIHEITA.....	31
Ilse Frederiksen	
MKK:N VAHVA ROOLI ITÄMERIYHTEISTYÖSSÄ	33
Kimmo Naski	
MAANTIETEILIJÄ JA HÄNEN MERENKULKIJANSA	36
Simo Hermonen	
”YHDESSÄ NÄKEMINEN – YHDESSÄ TEKEMINEN”.....	39
Markku Monnonen	

III MERELLÄ KULJETAAN JA KULJETETAAN

ENGLANNIN KAUPPAPOLITIIKKAA 1300-LUVUN LOPULLA JA 1400-LUVUN ALUSSA	43
Ilse Frederiksen	
MERENKULUN TILASTOJA JA TAPAHTUMIA 25 VUODEN AJALTA.....	50
Jouko Santala	
AJANKOHTAINEN MERENKULKUPOLIITTINEN TILANNE	57
Raimo Kurki	
TRANSPORT FACTORS DETERMINING INTEGRATION PROCESSES IN THE BALTIC SEA RE- GION	62
Danuta Rucinska & Andrzej Rucinski	
BALTIC MARITIME TRANSPORT BETWEEN GROWTH AND SLUMP	67
Karl-Heinz Breitzmann	
THE FUTURE OF WORLD CONTAINER SHIPPING	73
Manfred Zachcial	
MERIKULJETUSOIKEUS – QUO VADIS?	79
Hannu Honka	
SATAMIEN KILPAILUSTA JA HINNOITTELUSTA	84
Matti Aura	
LOGISTIIKAN KOULUTUS RISTIAALLOKOSSA	86
Jari Juga	
MERENKULUN TULEVAISUUS KIRISTYVIEN YMPÄRISTÖMÄÄRÄYSTEN UHATESSA	89
Ulla Tapaninen	

I IKIAIKAINEN ITÄMERI

Keijo Virtanen, rehtori, kulttuurihistorian professori
Turun yliopisto

ITÄMEREN VERKOISSA

Etelässä on Välimeri, länsimaisen sivilisaation kehto ja kulttuurien kohtaamisalue. Pohjoisessa on Itämeri, kylmä ja kaukainen eurooppalaisen maailman reuna. Siksi pohjoisen kohtalona on ollut tyytyä vain reagoimaan muualta tuleviin impulsseihin ja uutuuksiin - sen ohella, että koko elämä on ankariin luonnonolosuhteisiin vastaamista.

Tällaisista historian, maantieteen ja ilmaston määrittämisestä lähtökohdista eurooppalaiset ja muutkin ovat eritelleet vuosisatojen ajan maanosan ihmisten mentaliteetteja. Ne ovat muuttuneet vähitellen suoranaiseksi stereotyyppiöiksi.

Lyhyemmässä katsannossa pohjoisen Euroopan "syrjäinen omaleimaisuus" on saanut kuitenkin yhä enemmän rinnalleen piirteitä, jotka vahvasti haastavat ikiaikaiset käsitykset. Pohjoismaiden henkisen kulttuurin nousu 1800- ja 1900-lukujen vaihteesta lähtien, hyvinvointivaltion kypsyminen toisen maailmansodan jälkeen, elintason nopea kohoaminen, viimeaikaiset huipputeknologian saavutukset, Baltian maiden uusi itsenäistyminen 1990-luvun alussa sekä Euroopan unionin ja Naton ulottuminen Itämeren rannoille ovat uuden, itsestään entistä tietoisemman pohjoisen merkkejä.

Historia etenee nyt nopeasti. Viro, Latvia ja Liettua liittyivät Euroopan unioniin vain runsas vuosikymmen itsenäistymisensä jälkeen. Vauhdin voi selittää sillä, että kaikki kolme olivat aikaisemmin 1900-luvulla, ensimmäisen maailmansodan loppuvaiheessa, kamppailleet itselleen valtiollisen itsenäisyyden. Vaikka se vaihe päättyi vuonna 1940 Neuvostoliiton miehitykseen, kansalliset tavoitteet ja symbolit eivät hävinneet. Virolaiset, latvialaiset ja liettualaiset olivatkin ensimmäisinä haastamassa Neuvostoliiton johtaman järjestelmän. Puola ja Saksa ovat kokeneet omat suuret muutoksensa viimeksi kuluneina 20 - 30 vuotena.

Itämeren alueella on sekä suuria että pieniä valtioita. Niiden kulttuurista ja yhteiskunnallista luonnetta voi tarkastella joko yhtenä pohjoisena kokonaisuutena tai mosaiikkina, jossa jokainen kansa ja valtio on omaleimainen sankareineen, aatteineen sekä taloudellisine ja poliittisine painotuksineen.

Euroopan unionin laajeneminen Itämeren rannoille on joka tapauksessa omiaan vahvistamaan asemaamme Euroopassa. Amerikkalaisprofessori Samuel Huntingtonin tunnetut näkemykset siitä, että tulevaisuuden konfliktit aiheutuvat kulttuurisista ja uskonnollisista rajalinjoista eivätkä valtablokkien poliittisista intresseistä, ovat tässä asiayhteydessä kiintoisia. Huntington asettaa läntisen sivilisaation itärajan kulkemaan Itämeren välitömässä vaikutuspiirissä siten, että siihen kuuluvat Suomi, Viro, Latvia, Liettua ja Puola. Kyseessä on raja, joka erottaa läntisen kristikunnan ortodoksisesta ja islamilaisesta maailmasta.

Pohjoismaat liittyivät länsieurooppalaiseen valtiolliseen, kulttuuriseen ja uskonnolliseen

yhteyteen jo 1100-luvulta, Baltian alue seuraavalta vuosisadalta lähtien. Kulttuurisessa ja historiallisessa mielessä läntisen ja itäisen kulttuurin raja ei tietenkään ole yksiselitteinen. Esimerkiksi me suomalaiset saimme heti alkuun vaikutteita monelta taholta. Ruotsalainen valtiovalta ja roomalaiskatolinen kirkko tulivat lännestä, saksalainen kauppajärjestö Hansa etelästä ja toinen kauppamahti Novgorod sekä ortodoksinen kirkko idästä.

Myös suurvallat - etenkin Venäjä/Neuvostoliitto - ovat vaikuttaneet Itämeren alueen pienten kansojen elämään. Venäjä on nyt ja tulevaisuudessa keskeinen vaikuttaja pohjoisen politiikassa, taloudessa ja kulttuurissa siitä riippumatta, miten sivilisaatioiden rajat vedetään.

Uutinen ei ole enää se, että etenkin Viron, Latvian ja Liettuan taloudellinen ja yhteiskunnan muutos on ollut suorastaan ällistyttävän nopea 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopun taantumasta huolimatta. Suomalaisille, varsinaissuomalaisille ja turkulaisille Viro on tietysti läheisin, mutta meidän on syytä ymmärtää laajasti Itämeren alueen kansojen ja kulttuurien yhteisiä ja erilaisia piirteitä kehittäessämme tutkimuksellista ja muuta yhteistyötä.

Ei ole itsestään selvää, että pohjoinen on se suunta, johon edes meille niin läheinen Viro luo ensisijaisen katseensa tulevaisuudessa. Virossa ja muissa Baltian maissa on nyt dynamiikkaa ja potentiaalia, kiinnostavuutta, erinomainen maantieteellinen sijainti ja muutenkin sellaista imua, että ne voivat pitkälti itse määrittää omat preferenssinsä. Tässä toimintaympäristössä historialla ja kulttuurilla, yhteisellä kokemuksella ja yhteistyöllä on suurempi merkitys kuin nykyvauhdissa ymmärretäänkään.

Kaiken tämän haltuunottamisessa on juuri Turulle sopivaa haastetta, ja sen se on myös ottanut vastaan. Varsinais-Suomen liiton, Turun kaupungin ja monen muun toimijan aktiivisuus kytkeytyy läheisesti Turun yliopistossa pitkään harjoitettuun systemaattiseen Itämeri-yhteistyöhön ja -verkottumiseen. Yliopisto koordinoi jatkuvasti laajentunutta Itämeren alueen yliopistoverkostoa (BSRUN). Baltic Sea Region Studies -opetusohjelmalla on sekä perinnettä että tulevaisuutta, samoin Itämeren alueen integraation ja vuorovaikutuksen tutkijakoululla. Uusimpana avauksenaan Turun yliopisto johtaa EU:n rahoittamaa mittavaa Erasmus Mundus External Cooperation Window -hanketta, joka perustuu BSRUN- ja Coimbra-verkostojen väliseen yliopistoyhteistyöhön.

Kokonaan oman lukunsa muodostaa Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen (MKK) jo 25 vuotta kestänyt intensiivinen toiminta Itämeren alueen kansainvälisissä aktiviteeteissa. Keskuksesta on johdettu monia EU-rahoitteisia hankkeita sekä osallistuttu tärkeään tutkimus- ja kehittämistyöhön. Parhailleen MKK jatkaa merkittävää panostamista Itämeren meriliikenteen tutkimukseen ja kehityksen seurantaan. Hyvänä esimerkkinä on keskuksen tuottama laajasti hyödynnettävä aineisto Itämeren satamien liikenteen rakenteesta ja viimeaikaisesta kehityksestä.

MKK:n menestys henkilöityy alusta alkaen johtajana toimineen professori Juhani Vainion monipuoliseen osaamiseen, kansallisiin ja kansainvälisiin yhteyksiin sekä johta-

mistaitoihin. Hänen luotsaamanaan keskuksen henkilökunta tekee arvokasta työtä Itämeren alueen hyväksi. Turun yliopisto on syystäkin ylpeä tästä esimerkillisesti hoidetusta koulutus- ja tutkimuskeskuksestaan, jolla on nyttemmin toimipisteet myös Raumalla, Porissa ja Kotkassa.

Pentti Yli-Jokipii, professori (emer.)

SAARISTOMERI, LUONTO JA IHMINEN

Tämä essee Saaristomerestä on aikaisemmin julkaisematon puhutuksi tehty juhlaesitelmä, joka on pidetty Utön majakan 250-vuotisjuhlassa Utön saarella heinäkuussa 2004. Lopussa mainitaan lähteitä, joita esitelmässä on hyödynnetty.

Kansalliseepoksessamme Kalevalassa veden emonen nostaa maankamaran esiin aavasta merestä ja luo maan ja veden vaihtelevan mosaiikin. Suomenniemestä tai Suomensaaresta puhutaan jo vanhoissa Suomen kansan lauluissa. Suomenniemä työntyy leveänä Pohjanlahteen ja Suomenlahteen rajoittuvana niemimaana Itämeren keskiosaan, kun taas Suomensaari ulottuu Itämereltä Laatokalle, Ääniselle ja lopulta Vienanmerelle asti.

Itämeren altaaksi kutsutaan Itämeren laajaa vesistöaluetta eli valuma-aluetta, jonka lähes keskipisteessä olemme Utön saarella. Itämeren allas puolestaan sijaitsee Fennoskandian tai laajemmin ajatellen Baltoskandian keskellä. Fennoskandia on Wilhelm Ramsayn vuonna 1899 esittämä käsite, johon kuuluvat Suomi, Ruotsi, Norja, Itä-Karjala sekä Kuolan niemimaa. Baltoskandiaan taas luetaan Fennoskandian lisäksi myös Itämeren itärannalta Baltian maat. Jo 1870-luvun alussa kasvimaantieteilijä Johan Petter Norrlin rajasi asiallisesti saman aluekokonaisuuden kuin Ramsayn Fennoskandia. Norrlin tutki sekä kasvimaantiedettä että kallioperän ja maankamaran rakennetta ja osoitti, että itärajamme takaiset alueet voidaan rinnastaa Suomeen.

Noin neljännes Itämeren rannikoista kuuluu Suomelle. Rannikoidemme luonteenomaisen ilmiö on hidas maankohoaminen. Rantaviivan siirtyminen havaittiin jo Ruotsin vallan aikana, kun maanmittaus alkoi edistyä. Ilmiö selitettiin ensiksi vedenvähenemisen avulla, vaikka tätä oppia sekä kirkko että valtiovalta vastustivatkin. Oppi soti kirkon opetuksia vastaan ja vieläpä uhkasi saattaa Ruotsin naurunalaiseksi: Olisiko mahtava Ruotsin valtakunta muka aikaisemmin ollut pienempi?

Vuonna 1765 maanmittari E. O. Runeberg, kansallisorunoilijamme isoisän veli, loi perustan vedenvähenemisopin vastapoolille eli maankohoamisopille. Hän esitti esimerkkejä rantaviivan pakenemisesta ja totesi, että vedenväheneminen onkin vain näennäistä ja johtuu maankohoamisesta. Muun muassa 1700-luvun alkupuoliskon maineikkaat ruotsalaiset tiedemiehet Anders Celcius ja Carl von Linné uskoivat vielä vedenvähenemisoppiin.

Sakari Topelius, joka 1800-luvun puolivälissä ensimmäisenä suomalaisessa yliopistossa luennoi Suomen maantiedettä, tunsikin hyvin maankohoamisilmiön. Hän oli kansallisromantikko, joka puki maankohoamisilmiönkin runokuvaksi. Hänen mukaansa Suomi oli Itämeren kadonnut tytär. Viipykäämme pieni hetki Topeliuksen kansallisromanttisessa Itämeri-käsityksessä. Tekstinkappale on Välskärin kertomuksista:

”Ja Itämeri ajaa mahtavat, siniset lahdelmansa toisen itään ja toisen pohjoiseen, ja sulkee syliinsä kuin meren tyttären aaltojen maan, joka on sen povesta kasvanut, joka kas-

vaa siitä vielä tänäänkin ja joka korkeilla kallioillaan suojelee emonsa sydäntä. Suomi on Itämeren lempilapsi; vielä tänäänkin se tyhjentää järviensä aarteet äitinsä helmaan, ja mahtava meri ei siitä sentään ylpeile, vaan vetäytyy rakastettavasti ja hellästi takaisin, niin kuin uhrautuva äiti ainakin, että tytär saisi kasvaa kasvamistaan, ja joka kesä pukea uudet, päivän valoon ilmestyneet rannat ruohoihin ja kukkasiin ... Kaukana Suomen pohjolassa on seutu, joka enemmän kuin mikään muu on meren kasvatti, koska se loivana ja alavana on niin kauan kuin muistetaan kasvamistaan kasvanut aaltojen alta. Lukemattomia viheriäisiä saaria kohoo sen rannoilla; - Nuorna ollessani – niin kertoo vanha merimies, - purjehtivat suuret laivat siinä, missä nyt vene vaivoin pääsee soutamaan; - ja muutamia vuosia sen jälkeen kulkee karja laitumella entisen meren pohjassa. Leikkivä lapsi uuttelee kaarnavenettään rannalla; katsahda ympärillesi, pienokainen, ja pane merkille se paikka, missä aaltojen kuohu rantaa uurtaa: kun kasvat mieheksi, etsit turhaan tuttua rantaasi... kaukana viheriän kentän takana kuulet sen kuohun; ja kun keran seisot vanhuksena samalla paikalla, niin kohoo lapsuutesi aikaisen järven sijalla kukoistava kylä. Omituinen seutu, jossa kaupungit, jotka niin viisaasti rakensivat sata-mansa syvien salmien ja jokien vierelle, saavat kahdensadan vuoden kuluttua ajaa peninkulman matkan satamaansa, ja jossa lahonneita laivoja ja ankkureita löytyy kahdeksan peninkulman päässä rannasta soissa ja metsissä.”

Maankohoamisen ohella toinen rannikoillemme ominainen piirre on tietenkin se, että Suomenlahden ja Pohjanlahden rannikot kylmimpänä vuodenaikana ovat suureksi osaksi jäiden sulkemat. Vesistöjen maantieteessä eli hydrogeografiassa on rannikoidemme jäätymistä kuvailtu yksityiskohtaisesti. Maantieteilijä Risto Jurva seurasi väitöskirjassaan vuonna 1937 kiintojään kulkua kartografisesti pyrkien määrittämään niin sanotun normaalin jäätalven ajasta riippumattomine vaiheineen. Tätä vertauskohteena käyttäen hän saattoi luonnehtia kunkin yksittäisen talven kulun. Tällä Jurvan kehittämällä menetelmällä on ollut pitkäaikainen käyttö paitsi itse jääolosuhteiden tutkimuksessa myös esimerkiksi selvittäessä niitä taustatekijöitä, jotka ovat vaikuttamassa merenkulkumme rytmiiikkaan.

Itämeren Suomen rannikot jäätyvät joka talvi, matalat rannikonläheiset ja sisäsaarien väliset vedet varhemmin kuin avomeri, sen jälkeen sisälahdet ja matalat selät. Jää leviää sitten asteittain, kun vesi saariryhmästä toiseen ehtii jäähtyä ja pakkanen jatkuu tai uusiutuu. Lopuksi jääpeite tavoittaa uloimmat saaret ja karit muodostaen kiintojääreunustan, joka saarien tukemana ulottuu pitkin rannikkoa. Avomeri sen sijaan on yhä sulana. Kiintojääreunustan ulkoreuna talven ankaruudesta riippuen vaihtelee, mutta se säilyy verraten muuttumattomana kevääseen. Kun meriin alkaa syntyä jäätä, se ei pääse yhtä kiinteäksi kuin rannikon reunustan jää. Merenjäät on aluksi sohjoa tai lautasjää, ja vaikka tyvenen aikana syntyisi yhtenäinenkin jääpinta, se kuitenkin helposti särkyy tuullessa ja aallokossa ja alkaa ajelehtia. Pitkin kiintojääreunustaa syntyy talven kuluessa ahtojäävyöhyke, missä merenjäät puristuvat kiintojään reunusta vastaan. Kun tuuli on sopivan suuntainen, merenjäät alkavat ajautua ulospäin ja kiintojään ja merenjään välille voi aua merenraito. Merenjäissäkin voi monin paikoin syntyä jäänpuristumista, kun jäät ovat liikkeessä, ja ajautuvat merenjäät voivat tietyissä oloissa puristua kohoutuen rökkiöiksi. Jää voi myös ajautua merenosasta toiseen paikkaan, jossa jäätä ei ole huomattavasti syntynyt, ja muualta kulkeutunut jää voi näin peittää laajankin osan alueesta.

Täällä lounaassa jää on keskimäärin vajaan puolen metrin paksuista. Ahtojää voi kuitenkin olla monen metrinkin paksuista, ja kun karit tai rannikko osuvat vastaan, saattaa paksuus nousta aina kymmeneen metriin ja jää ulottua pohjaan asti. Keväällä kiintojääreunusta kapenee tavallisesti nopeammin kuin se syksyllä kasvoi. Jää saattaa ensin sulaa rannalla niin, että pitkin rantaa syntyy kapea avoveden vyö.

Saaristomeri, jossa nyt olemme, huuhtoo sekä Turun Saariston että Ahvenmaan rantoja, eikä näiden välillä ole luonnollista rajaa, joka erottaisi ne jyrkästi toisistaan. Hallinnollinen raja kulkee kapean Kihdin selän halki. Tämä on kapeimmillaan pohjoisessa vain kolmesta viiteen kilometrin levyinen. Luonnonmaantieteilijä, professori Birger Ohlson, jonka tekemää kuvausta tässä kohdin seuraan, on selittänyt Turun saariston synnyn pitkäaikaisen eroosion ja pystysuuntaisten lohkoliikuntojen tuloksena. Nämä liikunnot ovat seuranneet kallioperän lukuisia murroslinjoja, jotka tulevat näkyviin maiseman juovaisuutena. Idässä murrosviivojen ja maiseman juovaisuuden suunta on itä-läntinen, mutta länteen päin tultaessa suunta kääntyy pohjois-eteläiseksi. Syvät selät ovat pitkien halkeamalinjojen vajoamavyöhykkeitä.

Vuosituhansien aikana Lounais-Suomen saaristo on verkkaisesti noussut merestä. Matalat riutat ja karit ovat syntyneet saariksi ja kasvaneet korkeutta. Uudet matalikot kohoavat vesirajaan, muuttuvat maiksi ja saavat kasvipeitteen. Maankohoamisen vauhti täällä on 5,5 - 6,5 mm vuodessa. Noin 11 000 vuotta sitten saaristomme alue oli yhtenäisen mannerjään peitossa. Jään aiheuttamia kulutusmuotoja, uurteita sekä hioutuneita ja kiillottuneita kalliopintoja näkee kaikkialla rantakallioilla. Saarien ja luotojen pohjoiset, luoteiset ja läntiset jäätikön tulosuunnassa olleet reunat ovat yleisesti hioutuneet silokallioiksi. Eteläiset, kaakkoiset ja itäiset jään menosuuntaan jäävät rannat taas ovat kivisiä moreenirantoja.

Moreenimaat saaristossa ovat vaikeasti viljelyyn muokattavissa mutta soveltuvat metsänkasvuun. Lahtien, salmien ja selkien pohjat ovat savikerrostumien peitossa. Maankohoamisen nostamina ne muodostavat kalliomäkien väliin savikkoja. Jos niitä ei ole raivattu pelloiksi, ne kasvavat rehevää lehtokasvillisuutta.

Soraharjut ja hiekkarannat ovat saaristossa harvinaisia. Luoteesta kaakkoon alueen halki kulkee kuitenkin pitkittäisharjureitti, näillä kohdin meren alla Jurmon ja Utön saarien välissä.

Saaristomeren kesät ovat myöhäiset ja viileät. Lämpimät syksyt pidentävät vasta kasvukauden. Vuoden keskilämpö täällä on 5,5 astetta. Kuivia kausia esiintyy varsinkin alkukesästä, mutta silloin on kasvillisuudelle apua runsaasta yökasteesta. Auringonsäteilyn tehoa täällä lisäävät puhdas ilma ja merenpinnan voimakas heijastus. Meriveden lämpötila on korkein heinä-elokuun vaihteessa, jolloin pintavesi on keskimäärin 16 asteista. Matalien selkien ja lahtien vedet ovat luonnollisesti tätä lämpimämpiä. Saaristomerellä pitkissä selkäväylissä meriveden sekä pinta- että pohjavirrat kulkevat pohjoiseen, mutta virtausnopeudet ovat varsin pienet. Meriveden suolaisuus vaihtelee paikan, syvyyden ja vuodenajan mukaan ollen noin 5 - 6 promillea.

Saaristomeri-Skårgårdshavet -käsitteen otti ensimmäisenä käyttöön Oscar Nordqvist, joka oli hydrologi ja myös Adolf Erik Nordenskiöldin matkakumppani hänen Vega-matkallaan. Saaristomeri-käsitteen rinnalla on käytetty myös käsitettä Saaristo-Suomi. Jälkimmäistä käsitettä käytti Turun yliopiston ensimmäinen maantieteen professori Johannes Gabriel Granö, akateemikko Olavi Granön isä. Vuonna 1900 kasvimaantieteilijä Ernst Häyrén esitti yhä käytössä olevan saariston vyöhykejaon. Luokittelu, tässä tapauksessa vyöhykkeisiin luokittelu, on oiva keino saada aikaan sellainen järjestys moninaisuuteen, joka on ihmisen helposti mielletävissä.

Se Häyrénin vyöhyke, jossa nyt olemme, on nimeltään uloin vyöhyke eli ulapanreuna, ruotsiksi yttersta zonen eller havsbandet. Tällä vyöhykkeellä saaret ovat pieniä, kokonaan tai suureksi osaksi osaksi kallioisia, rannat jyrkkiä ja syviä. Vesialat ovat laajoja, jatkuvasti liikkeessä: punaleväkasvillisuus oli tuolloin valitsevana. Asutus puuttuu. Matkallamme tänne Utöhen olemme kulkeneet myös muiden Häyrénin vyöhykkeiden läpi, joten käydään nekin tässä läpi.

Uloimman, äsken luonnehditun, vyöhykkeen sisäpuolella on ulkovyöhyke eli ulkosaaristo, ruotsiksi hänellä den yttre zonen eller yttre skårgården. Siinä saaret ovat suurempia ja niissä on maatuneita laskeumia, osittain jyrkkiä ja syviä kalliorantoja, osittain pienempiä, kaltevia kivi- ja hiekkarantoja, joissa on runsaasti meren tuomaa ainesta. Metsäkasvillisuutta. Vesialat pienempiä, matalampia, vedet kirkkaita, vallitsevasti rakoleväkasvillisuutta. Väestö tuohon Häyrénin aikaan eli pääasiassa kalastuksella

Seuraava vyöhyke sisäänpäin on sisävyöhyke eli sisäsaaristo, ruotsiksi den inre zonen eller inre skårgården. Saaret ovat suuria, laaksoja ja kenttiä esiintyy. Kalliorannat ovat harvinaisempia, matalampia, kivi ja niittyraannat yleisiä, paikoin hiekkarantoja, meren tuomaa ainesta vähemmän. Vedet suljettuja, usein matalia, sameita tai harmahtavia ilman tai vain vähäisessä määrin leväkasvillisuutta, luonteenomaisia liejulahtia. Elinkeinoissa maanviljelys ja karjanhoito olivat tuolloin ainakin yhtä tärkeitä kuin kalastus.

Seuraava vyöhyke sisäänpäin on sisin vyöhyke eli varsinainen rannikko, den innersta zonen eller kusten. Saaret ovat suuria, mantereen kaltaisia. Mantereen reunaosat kuuluvat myös tähän vyöhykkeeseen. Kallio- ja hiekkaraannat ovat harvinaisia ja matalia, niittyraannat yleisimmät, suorantoja paikoin, meren tuoma aines puuttuu. Vesialat ahtaita, matalia ja sameita, ruskehtavia, vähäsuolaisia. Paikoin niittyarantoja ja makean veden kasvilajeja. Kalastuksen merkitys tuolloinkin mitätön.

Häyrén palasi vielä vuonna 1948 eli lähes puoli vuosisataa myöhemmin tekemäänsä vyöhykejakoon ja pohti sitä seuraavasti: Saariston vyöhykkeet ovat nimenomaan maantieteellisiä. Ne soveltuvat osoittamaan monia, ehkä kaikkia saariston ominaisuuksia eli maan ja meren jakaantumista, ilmastoja ja sen eri osatekijöitä, veden ominaisuuksia, kasvi- ja eläinmaailman jakaantumista vedessä ja maalla, asutusta ja elinkeinoja. Merelisten tekijöiden arvo vaihtelee paikallisesti, mutta kaikkialla niiden intensiteetti vähennee siirryttäessä mantereelle päin, kun taas maamassojen vaikutus kasvaa samassa suunnassa.

Akateemikko Olavi Granö on pohtinut tutkijain suhdetta saaristorannikkoon. Paitsi tutkijain myös yhteiskunnan saaristoon suuntautunut intressi on vaihdellut siten, että eri aikoina on painotettu eri piirteitä. Ensimmäinen intressi hänen mukaansa lähti nimenomaan merenkulusta ja sotilaallisesta toiminnasta, esimerkkinä merikartoitus. Yliopistolaitoksen ja oppiaineiden kehityksen myötä tulivat esiin esimerkiksi kasvillisuutta koskevat kenttätutkimukset, hydrologia, hydrobiologia ja ekologia sekä rannansiirtymistä ja rantamuodostumia koskeva tutkimus. Tätä vaihetta seurasi esimerkiksi saaristoluontoa koskeva tutkimus asutuksen ja talouselämän perustana ja nyt viimeksi erityisesti ympäristösuunnitteluun ja ympäristöhoitoon liittyneet tutkimukset sekä aluepoliittiset kysymyksenasettelut. Näitä kehitysvaiheita on siis erityisesti analysoinut akateemikko Olavi Granö, joka on myös tutkimuksissaan havainnollistanut kolmiulotteisella mallilla sitä, miten maanpinnan kaltevuuden johdosta merenpinta kohtaa kohoumien eli siis saarien rinteet eri tasoilla. Näin muodostuu ulapalta mantereelle juuri sarja kallio-, moreeni-, hienosedimenttirannoista.

Tärkeimmät viimeaikaiset meriemme rannikoita koskevat tutkimukset, myös täältä Saaristomerен alueelta, ovat juuri akateemikko Olavi Granön ja Varsinais-Suomen Liitossa toimivan tutkijan Markku Roton käsialaa. Näissä tutkimuksissa on hyödynnetty tietokonekartografiaa yhdistettynä korologiseen tekniikkaan ja esitystapaan. Heidän keskeiset tutkimustuloksensa Suomen rannikoiden rakennetyypeistä ja niiden alueellisesta jakaumasta ovat julkaistuina Suomen Kartaston viidennessä laitoksessa. Näitä tutkimuksia on valtiovalta, lähinnä ympäristöministeriö, hyödyntänyt yrittäessään valistaa Euroopan unionin direktiivien laatijoita siitä mitenkä erilaiset meidän rannikkomme, kuten tämä Saaristorannikko, ovat kuin Keski-Euroopassa Pohjanmeren rannikot, joista lähtökohdista normisto esimerkiksi rantojen rakentamista ja suojelua koskeviin direktiiveihin on pyritty tekemään.

Varsinainen säännöllinen merentutkimus maassamme alkoi jo 1800-luvulla Suomen Tiedeseuran organisoimana. Vanhimpia merentutkimuksen aloja olivat meriveden korkeudenvaihtelujen tutkimus, jääolojen tutkimus sekä merien kemiallinen ja biologinen tutkimus. Heti itsenäistymisen alussa vuonna 1918 Suomeen perustettiin Merentutkimuslaitos valtion keskusvirastoksi. Tuon laitoksen tutkijat, sekä johtajat että eri osastojen työntekijät, ovat vuosikymmenten mittaan antaneet tärkeitä panoksia meriemme tutkimuksen alalla. Merentutkimus vaatii suuria resursseja, ja siksi yliopistoissamme ei ole kyetty panostamaan merien hydrologiseen tutkimukseen niin suurella määrällä kuin olisi toivottu. Edesmenneistä meriemme tutkijoista haluan tässä nostaa esille kaksi: Gunnar Granqvistin ja Eugenie Lizitsinin. He tutkivat 1940- ja 1950-luvuilla perusteellisesti Itämeren vesien lämpötilaa, suolaisuutta, läpinäkyvyyttä ja virtauksia, Lisitzin jopa Pohjanlahden ja Suomenlahden vähäistä vuorovesi-ilmiötäkin. Käsittääkseni näitä julkaistuja tutkimuksia ei ole osattu ollenkaan riittävästi käyttää vertailuaineistona tutkittaessa erityisesti paljon puhuttuja ympäristömuutoksia.

Kun tarkastellaan ihmisen ja meren välistä yhteyttä Saaristomerellä, kysymys on taloudellista toimintaa harjoittavasta rannikoittemme ja saaristojemme väestöstä sekä sen muodostamasta maaseutu- ja kaupunkiasutuksesta ja lopulta merenkulun ensiarvoisen tärkeästä merkityksestä koko kansantaloudellemme, kun Suomi on ikään kuin saarivaltio. Meri on ollut tie, saaristojemme väestölle myös lähtötie. Professori Juhani Vainio

on väitöskirjassaan tutkinut Saaristomeren alueen väestönkehitystä seuraamalla asutuksen ja elinkeinoelämän muutosta mantereen läheisiltä vyöhykkeiltä aina uloimmille saariston reunavyöhykkeille asti. Hän on kyennyt yksityiskohtaisella aineistollaan kvantifioimaan saariston muuttoliike- ja autioitumistapahtumat ja osoittamaan ne monimutkaiset syysuhteet, jotka ovat olleet vaikuttamassa ihmisen ja meren suhteeseen Saaristomeren alueella.

Lounaisen saaristomme maan ja meren mosaiikin tuntevalla väestöllä on ollut suuri merkitys merenkulun turvaamisessa. Jo Kustaa Vaasa 1500-luvulla antoi tämän tästä käskyjä rannikkojemme reittien tarpeellisesta viitoittamisesta eri tavoin, ja näitä erilaisia merkkejä kuten risuista sidottuja kerppoja tai uivia tynnyreitä saaristoväen oli velvollisuus asettaa paikoilleen. Tämän saman väestön velvollisuudeksi tuli myös reitintuntevilla miehillä luotsata kruunun aluksia. Myöhemmin alettiin perustaa luotsiasemia, joissa oli useampia tai harvempia luotseja. Näiden sijaintitalot saivat korvaukseksi heidän avustustyöstään vapautuksia kruunun asettamista muista velvollisuuksista, mutta tällainen palkkiojärjestelmä jo 1600-luvun puolivälissä vaihdettiin rahalliseen korvaukseen hallituksen julkaiseman luotsaustaksan mukaan.

Myös suurempia johtotornin muotoisia merimerkkejä alkoi vähitellen syntyä. Niinpä jo 1500-luvun jälkipuoliskon ajalta mainitaan Utössä korkealle paikalle salkoon asetettu tynnyri johtomerkkinä. 1600-luvun alussa Utö sai tämän alkeellisen johtomerkin tilalle puutornin, ja edelleen 1754 Suomi sai ensimmäisen valomajakkansa tänne Utöhön, minkä tapahtuman 250-vuotismuistoa nyt olemme juhlistamassa. Venäjän vallan alussa vuonna 1812 järjestettiin Suomen luotsilaitos ensi kerran asetuksella ja maa jaettiin luotsipiireihin. 1800-luvun puolivälissä muodostettiin Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen ylihallitus. Tälle asetettiin kaksi päätehtävää: Hydrografinen tehtävä eli merimittauksen tekeminen ja merikarttain laatiminen sekä hallinnollinen tehtävä hoitaa maamme luotsaus- ja majakkalaitosta. On huomattava, että purjehdus tähän asti oli käynyt laatuun nimenomaan saaristolaisväestön vähittäin saavuttaman kokemuksen nojalla, millä tavoin myös sopivat väylät olivat tulleet löydettyiksi.

Seuraava valomajakka Utön jälkeen saatiin Suomeen vasta vuonna 1800. Pian kuitenkin ruvettiin tuntemaan yhä useampien majakkain tarvetta, koska ymmärrettiin, että täysi hyöty rannikoidemme valaisemisesta saataisiin vasta silloin, kun majakoita olisi niin tiheässä, että niiden valokehät leikkaisivat toisiaan. Sekaannusten välttämiseksi majakat rakennettiin eri muotoisiksi tai erivärisiksi, jotta ne antoivat päivänvalossa opastusta. Pimeässä majakat saatettiin tunnistettaviksi valon värin ja valaisutavan erilaisuuden mukaan. Majakoista tuli siis erilaisia, vakavalla valolla, vakavalla valolla ja välkytyksellä, vakavalla valolla ja rävähdyksillä tai tuikkivilla välkytyksillä tai eri valoissa väreillä varustettuja.

Seppo Laurell on upeassa teoksessaan Suomen Majakat kertonut yksityiskohtaisesti myös Utön majakan vaiheet, sen valaistustekniikan kehityksen sekä sotiemme tuhoiset vaikutukset. Ranskan ja Venäjän hallitsijat Napoleon ja Aleksanteri I kokouksessaan Tilsitissä jakoivat keskenään Euroopan, ja siinä jaossa Suomi tuli Venäjälle lyhyen Suomen sodan 1808-1809 jälkeen, eli niin kuin Ruotsin koulukirjoissa asia on opetettu: Ruotsi kyllä kesti mutta Suomi ei kestänyt ja niin Suomi jäi Venäjän vallan alle. Suo-

men sodassa Utön majakka räjäytettiin, kun venäläiset halusivat katkaista Suomen ja Ruotsin väliset yhteydet. Majakka rakennettiin uudelleen ja oli taas toimintakunnossa 1814. Krimin sodan operaatiot levisivät Suomen rannikolle, ja taas vihollinen hävitti majakoita ja vei valolaitteita. Myös I maailmansota aiheutti majakoille vaurioita, samoin levoton vaihe 1917, kun Venäjän Suomessa olleet villiintyneet sotajoukot riehuivat maassa. Suomen merenkululaitos organisoitiin heti joulukuussa 1917, mutta varsinkin ulkomeren majakkain toimintaa vaikeuttivat aluksi I maailmansodan aikaiset miinoitukset. Kuten hyvin tunnetaan, jatkosodan alussa Bengtskärin majakka pahoin vaurioitui, mutta muut majakat säilyivät viime sotiemme aikana paremmin lukuun ottamatta itäisen Suomenlahden majakoita, jotka suomalaiset sotataktisista syistä itse räjäyttivät

Seppo Laurellin teoksesta, jota voi lämpimästi suositella majakkaimme historiasta kiinnostuneille, saa hyvän käsityksen Suomen noin 50:stä merimajakasta. Ne ovat kaikki nykyisin automatisoituja. Niiden merkitys meriliikenteelle on vähentynyt, mutta niiden kunnossapitäminen on kulttuurihistoriallisesti ja kulttuurimaantieteellisesti mutta myös matkailuelinkeinon kannalta ensiarvoisen tärkeitä, vaikka nykyaikainen navigointi perustuukin yhä enemmän elektroniikkaan ja satelliitteihin.

Hyvät Naiset ja Herrat. Läksimme tässä esitelmässä liikkeelle Saaristomeren sijainnista Itämeren valuma-alueen keskellä. Euroopassa tapahtuneen muutosprosessin johdosta Itämeren merkitys jatkuvasti korostuu poliittisessa, taloudellisessa ja kulttuurisessa mielessä. Muutoksen keskeisinä voimina ovat olleet entisen Neuvostoliiton hajoaminen, Baltian maiden vapautuminen sekä Euroopan integraatiokehitykseen osallistuvien maiden lukumäärän kasvu Pohjois-Euroopan ja itäisen Keski-Euroopan alueella. Itämeren alueen yhteistyö saa yhä kasvavan merkityksen ajatellen varsinkin kuljetuskysymyksiä ja ympäristökysymyksiä sekä niihin liittyvää sopimuspolitiikkaa.

Nyt emme ajattele Suomea vain kansallisesti Itämeren tyttärenä, vaan katsomme, että Suomi on yksi Itämeren tyttäristä. Tämä ei merkitse, että emme saisi ajatella kansallisesti ja asettaa kansallisia tavoitteita omassa merenkulkupolitiikassamme. Kansallisessa merenkulkupoliittisessa ohjelmassamme on katsottu, että tarvitsemme riittävän monipuolisen ja ennen muuta talviolosuhteisiin soveltuvan oman kauppalaivaston, jotta taatisiin yhteiskunnan toimintojen kannalta välttämättömät kuljetukset kaikenlaisissa olosuhteissa. Tähän tarvitaan oma ammattitaitoinen merenkulkijaväestö ja kilpailukykyinen varustamoelinkeino. Merikuljetusedellytykset edistävät teollisuutemme ja kaupamme kilpailukykyä ja väestön kasvavia liikkumistarpeita. Lopuksi vielä yksi tärkeä näkökohta liittyen erityisesti tämänpäiväiseen kokoontumiseemme. Merenkulun turvallisuuteen ja merellisen ympäristön suojeluun on kiinnitettävä jatkuvaa suurta huomiota nimenomaan ottaen huomioon rannikkojemme erityisolosuhteet.

Lähteitä

Granqvist, Gunnar (1938). Zur Kenntnis der Temperatur und des Salzgehaltes des Baltischen Meeres und den Küsten Finnlands. Fennia 65:2, 199 s. Addenda.

Granqvist, Gunnar (1952). Harmonic analysis of temperature and salinity in the sea off Finland and changes in salinity. *Fennia* 76:1, 29 s.

Granö, J.G. (1929). Die geographischen Gebiete Finnlands. Eine vergleichende Übersicht nebst metodischen Erörterungen. *Fennia* 52:3, 182 s. Addenda.

Granö, Olavi (2001). Saaristorannikko vaihtetumisalueena ulapan ja mantereen välillä. Luonnonympäristöön perustuvan tutkimusperinteen synty ja kehitys. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 164, 11-25.

Granö, Olavi ja Markku Roto (1986a). Rannikot. Korkeus- ja syvyyssuhteet. Suomen Kartasto 121: 2, 3, 7 (7 karttaa).

Granö, Olavi ja Markku Roto (1986b). Rantaviiva. Vedet. Suomen Kartasto 132: 2-3 (3 karttaa).

Häyren, Ernst (1901). Die Längs-Zonen in den Skären von Ekenäs. Meddelanden af Geografiska Föreningen i Finland 6. 18 s.

Häyren, Ernst (1948). Skärgårdens längszonen. Skärgårdsboken, 242-256. Nordenskiöld-Samfundet. Helsingfors.

Jurva, Risto (1937). Über die Eisverhältnisse des Baltischen Meeres and den Küsten Finnlands. *Fennia* 63, 248 s. Addendum.

Laurell, Seppo (2000). Suomen majakat. Nemo. Merenkululaitos. Gummerus Oy. Jyväskylä. 351 s.

Lisitzin, Eugenie (1948). On the salinity in the northern part of the Baltic. *Fennia* 70:4, 24 s.

Lisitzin, Eugenie (1951). A brief report on the scientific results of the hydrological expedition to the Archipelago and Aland Sea in the year 1922. *Fennia* 73:5, 182 s.

Ohlson, Birger (1976). Ahvenanmaa. Otavan Suuri Ensyklopedia 1, 116-126.

Suomen Kartastot (1899, 1910, 1925, 1960, 1976-, 1999) ja niihin liittyvät tekstikirjat ja tekstit. Suomen Maantieteellinen Seura, Maanmittaushallitus, WSOY.

Tiitta, Allan (1994). Harmaakiven maa. Zachris Topelius ja Suomen maantiede. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk 147. Suomen Tiedeseura. 424 s.

Tikkanen, Matti ja Juha Oksanen (1999). Jään ja veden alta paljastunut maa. Suomen Kartasto 6. laitos, 34-39. WSOY. Helsinki.

Vainio, Juhani (1981). Flyttningrörelse och avfolkning i Sydvästra Finlands skärgård. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisuja 92. 158 s.

Vainio, Juhani ja Sakari Kajander (2003). Suomen merenkulun strategia. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 124, 39 s. + liitteet.

Yli-Jokipii, Pentti (1982). Trends in Finnish Geography in 1920-1979 in the light of the journals of the period. *Fennia* 160:1, 95-193.

Yli-Jokipii, Pentti (1993). Den geografiska Östersjöforskningen i Finland. Meddelanden från Ekonomisk-statsvetenskapliga Fakulteten vid Åbo Akademi. Ekonomisk-Geografiska Institutionen A:400, 146-160.

Yli-Jokipii, Pentti (1998). Suomi ja meri. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 102, 32-37.

II MKK – YMPÄRILLÄÄN MERI JA LAAJA YHTEISTYÖ

Bo Gyllenberg, sjökapten

SJÖFART, SJÖFARARE OCH SKÄRGÅRD

- Grunden till bildandet av högre utbildning inom sjöfartsbranschen i Åbo

Som rubriken antyder, är min mening, att försöka med några rader sammankoppla sjöfarten och sjöfararna med den finländska skärgården, samt vad dessa betytt för varandra och för sjöfartsutbildningen på högre nivå i Åbo. Jag vet även att dessa element alla är högt prioriterade av Juhani Vainio och Sjöfartsbranschens forsknings- och utbildningscentral.

Utgångsläget för skärgården har i alla tider varit transportbehovet. I allra första hand den egna transporten, men med tiden transport av även andras varor. Vattnet har i alla tider setts som en förenande, inte åtskiljande element av skärgårdsborna.

Även möjligheterna att förutöver inkomster av försäljningen av egna varor som till exempel fisk, ved, och andra skogs- och jordbruksprodukter i närregionen, har i alla tider även behovet att nå bättre marknader längre bort funnits. Alltså har transporten till sjöss legat som ett grundbehov för skärgårdsbefolkningen. Att växa upp i skärgården under förhållanden där förmågan att röra sig på sjön i alla väder så genomsyrat tillvaron, kan inte ha varit utan att påverka mången ung skärgårdsbo. Det gamla talesättet är ju, att äldsta sonen övertar gården, flickorna gifter sig, och de övriga gossarna går till sjöss.

Även kringeffekterna av sjöfart har varit märkbara för skärgårdsborna. Det uppstod för hundratal år sedan ett statligt lotsverk, och även före detta förekom lotshemman med skyldighet att lotsa i skärgården. Även farledsskötseln och fyrverksamheten har haft en stor betydelse på öarna. Självklart var även att båtarna byggdes och utrustades lokalt.

Att märka är förstås att eftersom sjöfartsskolningen var den första yrkesskolningen i Sverige och i Finland, utgjorde speciellt sjökaptenerna vid sidan av prästerna, en potential, som i isolerade ö-samhällen utnyttjades till bl.a. skolning av ungdomen.

Sjöfarten fungerade även under långa tider som en bro mellan olika samhällen och kulturer. Otaliga är de exempel på innovationer som man gjort på basen av sjöfararnas erfarenheter från när och fjärran. Sjöfararna tillförde sin hembyggd förutöver kapital i form av pengar, även kapital i form av kunskap från andra kulturer.

Ser man på skärgårdssamhället idag, kan tydliga spår ses från idkandet av sjöfart. Otaliga är de kaptensgårdar och villor som fortfarande finns intakta. Det har i huvudsak dock varit rederiverksamheten som energiserat kapitalet. De anställda sjöfararna har inte blivit rika. Det är i alla fall ett faktum, att det var i främsta mån sjökaptener som stod för rederiverksamheten ända in på 1900-talet. Att gå med i ett partrederi, och sedan sakta öka andelarna i olika fartyg, för att sprida ut riskerna, var en naturlig länk i yrkeskedjan för en sjökapten.

Det är då logiskt att man inom sjöfarten redan på 1700-talet insåg att gesällsystemet inte fungerade så bra till sjöss. Man utgick från att detta system var alltför sårbart, och att det inte som sådant kunde garantera en miniminivå på kunskapen som en sjöfarare, speciellt i befälsställning, kunde förväntas inneha. Detta ledde då till att navigationsskolorna började planeras redan på den så kallade "svenska tiden", och arbetet fortsatte av bara far-ten även efter 1808-09 års krig, så att några navigationsskolor beslöts grundas, och då uppstod som den äldsta ännu verksamma yrkesskolan i Finland Navigationsskolan i Åbo 1814.

Förhållandena i skolan var under de första årtiondena primitiva, sålunda att den första rektorn höll skolan som en bisyssla på sin lantgård. Eleverna arbetade på dagarna på lantgården, och på kvällarna studerade man navigation till samman.

Förhållandena förbättrades, och skolan fick sin egen byggnad, skolböckerna som tidigare eleverna själva skrivit, började förekomma i tryckt form, och framför allt, lärarna började få lön för sin uppgift. Allt detta ledde till förbättringar även i kvaliteten på slutresultatet, sjöfararna.

Men den gamla traditionen sitter i hårt. En naturlig del av karriärsbehovet, speciellt för den nautiska sidan, finns fortfarande kvar. Man hade fortsättningsvis kvar ett behov av att ge sig i kast med och styra den näring, som skolningen enbart varit en del av.

Redan i början på 1900-talet uppstod en fortsättning på sjökaptensstudierna i Åbo. Det grundades en diplomsjökaptensklass. Denna skulle ge de färdiga sjökaptenerna möjligheten att förkovra sig i yrken som till exempel redare och lärare till sjöskolor. Tyvärr dog skolningen ut i brist på elever. Då som nu röstar eleverna med sin närvaro. Skolningen gav ingen direkt behörighet, utan kunde enbart ge kunskap. Eftersom då som nu vuxenstudier i ett senare skede av förvärvslivet stöter på ekonomiska problem för familjeförsörjare, kunde den nog så viktiga skolningen inte fortsätta.

Först på 1970-talet togs ämnet på allvar upp på nytt, och speciellt under min egen skoltid i början på 70-talet, förekom mycket arbete bakom kulisserna för att åstadkomma en sjöfartshögskola. Lagförslaget var klart, men under behandlingen lyckades dock berörda parter göra saken till en regional och språklig fråga, och allt arbete gick till spillo.

Eller kanske inte allt, för på basen av detta misslyckande grundades sedermera Garantiföreningen för den högre sjöfartsskolningen i Åbo. Där utmärkte sig speciellt Åbo stad samt de då varande fyra högskolorna i Åbo. Efter ett idogt arbete lyckade sedan krafterna bakom garantiföreningen med konststycket att grunda en enhet för sjöfartens högre skolning i Åbo. Finurligt nog grundades dock inte enheten så, att öviga involverade regioner kunde sätta emot, eftersom enheten verkade inom universiteten, mest dock under Åbo Universitet. De två professurer som då även tillsattes har dessvärre i ett senare skede ansetts ha spelat ut sin roll, och skolningscentralen står numera på egna stadiga ben beträffande personalresurserna.

Jag går inte i detta stadium in på vem som haft en stark roll vid bildandet av enheten, men dessa står att finna i Åbo stads dåvarande ledning, i universitetens ledning, samt även till valda delar hos de åboländska politiker som garanterade slutresultatet.

Det jag dock minns med fördel, är känslan av tillfredsställelse över att ha fått vara en liten del av den processen. De följande åren, då utbildningscentralen fysiskt växte upp under Åbo Navigationsinstituts tak, var dock en oförglömlig tid. Byggnaden vid Malmgatan 5 var för den tidens behov stor. Det var inga problem att ha en dåligt betalande hyresgäst inackorderad i två små lärarrum. Men som vi senare skämtade, gökungen växte, och skolan var tacksam för att få tillbaka hundratals kvadratmeter av sina utrymmen i början på 90-talet. Då hade även Navigationsskolans elevantal ökat från de ca 40 under tiden för grundandet av centralen, till över 200, när centralen fick sina egna utrymmen vid Varvstorget.

Vart hädan. Sjöfartsbranschens forsknings- och utbildningscentral är i nuläget snart en relik. Med detta menar jag att utvecklingen på många håll har lett till att sjöfarten som självständig näringsgren har skuffats in under mera allmänna logistik- eller transportsystem. Om centralen bör följa dessa riktlinjer, ställer jag mig mycket tvivlande till. Det finns visserligen fördelar med att sammanslå allt större helheter för olika näringar, men grunden för hela näringen fördunklas, och försvinner.

Var står i dag sjöfararen med sin unika kunskap som han eller hon uppsamlat under årtal av tråget arbete och insamlande av erfarenheter till sjöss. Dessa kunskaper och möjligheter blir allt svårare att tillämpa på de amöbalika institutioner som man politiskt åstadkommer. Det enda hoppet, som jag ser det, står i att dessa institutioner i framtiden kommer att spjälkas upp, så att de olika transportsätten återigen har möjlighet att inverka på sin nutid och framtid. Detta förstås både nationellt och internationellt.

Olavi Granö, akateemikko

MKK:N PERUSTAMINEN

- Muistelmia alkutaipaleelta

Merenkulun koulutus- ja tutkimuskeskuksen perustaminen oli monivaiheinen tapahtuma, kuten oheisesta luettelosta huomataan (kuva 1). Vaikka ajatus Turussa tiedekorkeakoulujen varaan rakentuvasta merenkulkualan korkeimmasta opetuksesta ja tutkimuksesta syntyi Varsinais-Suomen seutukaavaliiton pohdinnoissa jo 1973, ajatusta ryhdyttiin toteuttamaan vasta Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistyksen tultua perustetuksi 1977. Yhdistyksen tavoitteeksi tuli edellytyksien luominen merenkulkualan korkeakoulutasoiseen koulutukseen ja siihen liittyvään tutkimukseen. Toimintaansa varten yhdistykselle oli asetettu erityinen suunnittelua ohjaava toimikunta. 1979 perustettiin ohjaavan toimikunnan alaisuuteen Merenkulkualan koulutuskeskus (MKK), jolloin ohjaustoimikunta muutettiin MKK:n johtokunnaksi. Nykyinen tilanne muodostui 1984, jolloin MKK siirtyi Turun yliopiston yhteyteen, jossa se toimii erillislaitoksena yhteistyössä Åbo Akademin ja Turun kauppakorkeakoulun kanssa.

MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN VAIHEET

1973 Varsinais-Suomen seutukaavaliiton asettaman työryhmän aloite

1977 Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistyksen perustaminen. Toimintaa varten asetetaan suunnittelua ohjaava toimikunta

1979 Merenkulkualan koulutuskeskuksen perustaminen em. toimikunnan alaisuuteen. Toiminta alkaa 1980.

1984 Koulutuskeskus siirtyy Turun yliopiston yhteyteen Turun yliopistojen yhteisenä yksikkönä

Kuva 1. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen perustamisvaiheet

Merkkivuosiensa vieton yhteydessä yhdistys on järjestänyt juhlaseminaareja, joissa on tarkasteltu mitä näkyy merenkulkualalla horisontissa. Ensimmäinen järjestettiin 1987 yhdistyksen 10-vuotisen toiminnan johdosta. Pari vuotta sitten oli yhdistyksen 30-vuotisjuhla. Vastaavia tilaisuuksia on järjestetty myös koulutuskeskuksen perustamisen tasavuosisikymmenien yhteydessä.

Koska yhdistyksen ja MKK:n merkkivuodet osuvat limittäin, on kuluneitten 30 vuoden jaksoon sisältynyt monia tilaisuuksia. Kuten tunnettua merenkulkualalla tapahtuu nopeita muutoksia. Näin ollen on perusteltua, että merenkulkualan horisonttia on tarkasteltu aina muutaman vuoden välein. Minulla on ollut ilo näissä tiheään seuraavissa tilaisuuksissa käsitellä sitä, miten horisontin tarkastelu on vaikuttanut opetuksen suuntautumiseen. Tulevan kurssin määrittäminen on nimittäin vaikeata ellei tiedetä sitä, missä kulloinkin ollaan.

Olin aktiivisesti mukana tässä toiminnassa vuoteen 1981, jolloin Merenkulkualan koulutuskeskuksen toimintasuunnitelmat vakiintuivat. Olin tosin yhdistyksen hallituksen jäsenenä vielä vuoteen 2003 saakka.

Muistelmani tässä koskevat lähinnä aikaa, jolloin yhdistyksen perustamista puuhattiin, siis aikaa 1973-1977. Tällä lieenee kiinnostusta sen takia, koska siitä ajasta ei ole juurikaan dokumentteja. Olisin lisäksi maininnut jotakin myös siitä, miksi itse kiinnostuin merenkulusta ja sen edellytysten kehittämisestä.

Lähtökohta ajatuksiini merenkulun opetuksen ja tutkimuksen omasta yksiköstä syntyi niiden keskustelujen pohjalta, joita käytiin osallistuessani Varsinais-Suomen seutukaavaliiton asettamaan korkean asteen koulutusta pohtivaan työryhmään 1973. Kävi nimittäin ilmi, että kauppa- ja teollisuusministeriön piirissä tehdyt kaavailut merenkulkualan opetuksen muuttamiseksi korkeakoulutasoiseksi eivät olleet johtaneet tulokseen.

Vanha kiinnostukseni merenkulkuun oli syntynyt jo lapsuudenkodissa, sillä äitini isä toimi pitkään valtamerien purjealusten viimeisellä kukoistuskaudella näiden kapteenina, viimeksi Australian ja Etelä-Amerikan väliä purjehtineessa englantilaisessa fregatissa Earl of Zeeland. Kiinnostukseni syveni merenkulun eräiden osa-alueiden tutkimukseksi 1950-luvulla siirryttyäni Helsingin yliopistosta Helsingin Kauppakorkeakouluun, jonne oli perustettu uusi talousmaantieteen assistentin virka. Kauppakorkeakoulussa oli nimittäin siihen aikaan merenkulkuun kohdistuvaa tutkimusta ja koulutusta, joka tuli näkyviin mm. Jorma Pohjanpalon väitöstutkimuksena ja merenkulkualan täydennyskoulutuskursseina, jotka ideana siirsin Turkuun parikymmentä vuotta myöhemmin yhdeksi malliksi yhdistyksemme toiminnan alkuvaiheissa. Merkittävin vaikutus oli kuitenkin Kauppakorkeakoulun vuosinani solmimani yhteistyö Göteborgin kauppakorkeakoulun talousmaantieteen professorin Olof Jonassonin kanssa. Hänen virkansa oli merenkulkualan järjestöjen lahjoittama ja sen alaan sisältyi myös merenkulun opetusta ja tutkimusta. En silloin aavistanut, että oppilaani Helsingin kauppakorkeakoulun ajalta tulisi olemaan vuosikymmeniä myöhemmin Jonassonin seuraaja. Omat tutkimukseni käsittelivät silloin merenkuluelinkeinon alueellista jakaantumista maassamme ja siinä tapahtuvia muutoksia.

Aikani Helsingin kauppakorkeakoulussa jäi lyhyeksi. Sen sijaan silloin alkanut luottamustoimeni Valtion tieteellisten toimikuntien nykyisen Suomen Akatemian palveluksessa tuli 16 vuoden mittaiseksi ja jatkui pitkään Turkuun siirryttyäni. Tänä aikana kiinnostuin tieteellisen tutkimuksen edellytysten kehittämisestä, jolla tuli olemaan vaikutusta suhtautumiseeni myös merenkulkualaan. Toimintani aikana Akatemiassa suoritettiin merkittävä tieteellisen tutkimustyön rakenneuudistus, nimittäin siirtyminen projektikoh-

taiseen rahoitukseen suoraan tutkijoille ja tutkimusryhmille. Tämän onnistuminen edellytti Akatemian omien tutkijanvirkojen perustamista erilleen yliopistojen ja valtion sektoritutkimuslaitosten hallinnosta. Näiden toimenpiteiden ansiosta yhteys oppiaineisiin sidotun yliopistotutkimuksen ja yhteiskunnan toimintasektorien mukaan rakentuneen ja paljon paremmin resursoitun tutkimuskentän välillä alkoi parantua, mutta esimerkiksi merenkulun tutkimuksen, joka on tyypillistä sektoritutkimusta, sijoittaminen yliopistorakenteeseen muodosti edelleen ongelman.

Turun yliopistoon siirryttyäni 1950-luvun lopulla palasin ennen Helsingin kauppakorkeakoulun aikaa oleviin tutkimusteemoihini, joissa yhtymäkohtana merenkulkuun oli vain meri. Kiinnostukseni merenkulkualan tutkimukseen ja koulutukseen oli kuitenkin säilynyt ja aloin mainitun Seutukaavaliiton työryhmän jäsenenä selvittää, miksi maasamme ei, poiketen monista muista maista, ollut syntynyt yliopistotasosta merenkulun opetus- ja tutkimusyksikköä, vaikka alan ammatillinen koulutus oli Suomessa järjestetty jo varhain, ja esimerkiksi laivanrakennuksen, merenkulun historian sekä maantieteen piirissä, oli harjoitettu jo aiemmin korkeatasoista alaan liittyvää tutkimusta.

Syy oli ilmeinen. Merenkulun opetusta koskevien asioiden hallinto, joka silloin kuului kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuuteen, oli täysin erillään korkeakoulu- ja tiedehallinnosta, joka oli opetusministeriön käsissä. Asian liikkeelle lähdössä opetusministeriö olisi näin ollen avainasemassa.

Mieleeni on erityisesti jäänyt vuodet ennen yhdistyksen perustamista, jolloin, esitettyjen toivomusten mukaisesti, kävin monia neuvotteluja opetusministeriön, Turun kaupungin johdon ja merenkulkualan järjestöjen edustajien välillä. Opetusministeriön kanssa käydyt neuvottelut sujuivat hyvin nopeasti. Voisi sanoa etuajassa Turun puoleen verrattuna, sillä jo vuoden 1974 valtion budjettiin oli merkitty määräraha tarkoitusta varten ennen kuin määrärahan vastaanottajan rakenteet Turussa oli järjestetty.

Turussa päädyttiin vihdoin siihen, että olisi perustettava kannatusyhdistys, joka veisi asiaa eteenpäin. Välttämätöntä olisi saada Turun silloisen neljän tiedekorkeakoulun tuki tulevan yhdistyksen toiminnalle, koska itsenäisen merenkulkualan korkeakoulun perustaminen ei ollut realistista. Korkeakoulujen ilmaistua tukensa yhdistyksen perustamiselle, pidettiin merenkulun eri intressipiirien toivomusten yhteensovittamiseksi keväällä 1976 Turun kaupungin isännöimä kokous, jossa pidin asiasta alustuksen. Kokouksen päättyessä valittiin työryhmä, jonka vetäjäksi jouduin.

Vaikean sovittelutyön loppuvaiheessa ilmeni kaksi yllättävää seikkaa, jotka olivat vähällä torpedoida koko suunnitelman. Ensiksikin Suomen Akatemian piirissä oli enenevässä määrin alettu kiinnittää huomiota silloin talouselämälle vastakkaisina pidettyihin ympäristökysymyksiin, joihin merenkulkuelinkeinon merkittävä edustaja vuorineuvos Uolevi Raade suhtautui hyvin karsaasti. Tätä lisäsi se, että hän oli juuri kokenut tappion ns. Tvärminnen öljynjalostamon sijoittamiskonfliktissa, jossa olin ollut hänen vastapuolellaan. Pahaksi onneksi olin nyt Turun merenkulkualan yhdistystä suunnittelevan työryhmän vetäjä. Vuorineuvos saatiin vähitellen vakuuttuneeksi siitä, ettei ollut tarkoituksena vaikeuttaa öljynkuljetuksia, vaan tutkimuksellisin keinoin lisätä kuljetusten turval-

lisuutta. Toinen seikka oli jo kertaalleen haudatun sijaintikysymyksen esille otto eräiden muiden kaupunkien taholta. Tämä aktio kuivui kokoon poliittisen tuen puuttuessa.

Näin Yhdistyksen aikaansaamiseksi muodostettu työryhmä sai Turun kaupungin ja opetusministeriön tuella merenkulkualan eri osapuolten ja toisaalta korkeakoulujen toivomukset sovitettua niin yhteneväisiksi, että kannatusyhdistys voitiin perustaa keväällä 1977 ja se saattoi lähes heti perustamisensa jälkeen aloittaa täydennyskoulutuskurssien pitämisen.

Täydennyskoulutuskurssien järjestämisestä ja muusta toiminnasta huolehtimista varten Yhdistykselle perustettiin syksyllä 1977 erityinen ohjaava toimikunta. Tähän valittiin neljän korkeakoulun edustajat ja Åbo Navigationskolanin rehtori sekä lisäksi viisi merenkulkualan eri intressiryhmien edustajaa. Ensi töikseen toimikunta valitsi yhdistykselle toiminnanjohtajan. Tähän tuli fil. tri Jorma Taina.

Nykyinen rakenne alkoi hahmottua kun ohjaavan toimikunnan alaisuuteen perustettiin merenkulkualan koulutuskeskus, jolloin ohjaava toimikunta jatkoi koulutuskeskuksen perustamisen jälkeen sen johtokuntana vuodesta 1980, jolloin olin viimeisen vuoden sen puheenjohtajana.

Ratkaiseva askel tapahtui 1984, jolloin koulutuskeskus siirtyi Turun yliopiston erillislaitokseksi ja se sai valtakunnallisen statuksen. Samassa yhteydessä perustettiin Turun kauppakorkeakouluun merenkulturalouden ja Åbo Akademiin merenkulkujuridiikan apulaisprofessorit. Turun yliopisto nimesi keskukselle johtokunnan, jossa Turun tiedekorkeakoulu ja merenkulkualan eri intressipiirit olivat edustettuina. Johtajaksi nimitettiin dosentti, fil. tri Juhani Vainio. Päämäärä oli näin saavutettu. Turkuun oli muodostettu merenkulkualan yliopistotasosta koulutusta ja siihen liittyvää tutkimusta antava yksikkö.

Merenkulun koulutus- ja tutkimuskeskuksen syntyprosessi oli näin ollen alkanut yhdistyksen perustamisena ja sen ylläpitämänä koulutuskeskuksena, joka vasta sen jälkeen oli siirtynyt yliopiston erillislaitokseksi, koska yliopistollinen lähtökohta ei ollut aikaisemmin ollut mahdollista. Tässä yhteydessä oli samalla luotu ensimmäinen sääntöpohjainen yhteistyökuvio Turun tiedekorkeakoulujen kesken. Verrattuna moneen muuhun perustamis- tai kehittämistapahtumaan, jossa olen ollut mukana, minun on todettava, että tämä on ollut hyvin kiintoisa ja lopputulokseltaan onnistunut, ehkäpä onnistunein prosessi. Onnistumista auttoi ajallinen yhteensattuma. Saatoimme toimia aikana, jolloin tutkimusorganisaatioidemme muutos oli juuri lähtenyt liikkeelle samaan suuntaan. Siinä oppiaineiden sisäisen tiedon tuottamisen rinnalle oli kehittymässä monialainen ja ongelmakeskeinen tie, jossa yhteiskunnan jollekin sektorille annettaisiin suoraan sen tarvitsemaa tietoa. Tätä varten on luotava sellaisia yksiköjä, joiden rahoituksesta kasvava osa on hankittava yksikön ulkopuolelta eikä normaalia budjettikanavaa myöten. Olennaiseksi uudeksi toimintamuodoksi tulisi näin strateginen toiminta ulkopuolisen rahoituksen saamiseksi. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on kehittynyt tällaiseksi yksiköksi. Ratkaisevaa onnistumiselle on kuitenkin ollut se, että keskuksen johtaja Juhani Vainio on taitavasti tarttunut tähän mahdollisuuteen: luonut suhteita ympäröivään yhteiskuntaan ja hankkinut rahoitusta.

Lähteitä

Granö, Olavi (1957). Die Finnische Segelschifahrt. Eine Wirtschaftsgeographische Untersuchung. Fennia 81:2, 1-86.

Granö, Olavi (1959). Rederiverksamhetens regionala utbredning i Finland. Festskrift till O. Jonasson. Handelshögskolans i Göteborg Skriftserie 1959:1, 88-91.

Granö, Olavi (2008). Merenkulkualan kannatusyhdistyksen alkutaival. Mare Balticum – Mare Europaeum. Turun Yliopiston Merenkulkualan Koulutus- ja Tutkimuskeskuksen Julkaisuja B 151, 11-14.

Ilse Frederiksen, FM, tiedekuntakirjastonhoitaja (emer.)

MKK:N KIRJASTON VAIHEITA

Merenkulkualan opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistys ry – Garantiföreningen för sjöfartsbranschens undervisning och forskning rf:n (tässä julkaisussa: Kannatusyhdistys) toiminnanjohtaja Jorma Taina antoi Ilse Vähäkyrölle toimeksi kerätä Turun kirjastoissa oleva merenkulkualan kirjallisuus yksiin kansiin. Julkaisun ollessa valmistumassa 1974 hän totesi, että Kannatusyhdistyksellä voisi olla oma kirjasto. Tähän aikaan yhdistykselle tuli kaikki Suomessa ilmestyvät merenkulkualan lehdet sekä International bulk journal. Kirjojakin oli kaksi, joista toinen oli lainassa. Kirjallisuus kortistoititiin ja koottiin Malminkatu 5:ssä olevan Ruotsinkielisen merenkulkuoppilaitoksen, Navigationsinstitutin, 2. kerroksen Kannatusyhdistyksen tiloihin. Kirjasto käsitti 4 hyllymetriä. Kannatusyhdistys alkoi systemaattisesti hankkia alan keskeisiä lehtiä kuten Seatrade, Lloyd's ship manager ja Lloyd's shipping economist. Myös alan keskeinen skandinaavinen lehti Svensk sjöfartstidning saatiin kokoelmiin. Yksittäisteoksia ostettiin ja saatiin lahjoituksina. Kirjaston hankintaprofiili keskittyi alusta alkaen merenkulkutalouteen, -politiikkaan, -juridiikkaan, merenkulun maantieteeseen, alan tilastoihin sekä niitä sivuaviin aiheisiin. Kirjaston kirjallisuuden hyllyjaoitus noudatti soveltuvin osin Navigationsinstitutin kirjaston systematiikkaa, joka täydennettiin Bibliografia Turun kirjastoissa olevasta merenkulkualan kirjallisuus – julkaisun aineistojaoituksella.

Kun merenkulkualan koulutuskeskus siirtyi vuonna 1984 Turun yliopiston erillislaitokseksi, seurasi Kannatusyhdistyksen kirjasto mukana. Ylikirjastonhoitaja Heikki Eskelisen ja laitoksen johtaja Jorma Tainan sopimus sisälsi kirjaston hoidon siirtymisen Matemaattis-luonnontieteelliselle tiedekuntakirjastolle. Ennen valtiollistamista hankittu kirjallisuus säilyi Kannatusyhdistyksen omistuksessa ja sijaitsi depositiona kirjastossa. Omistussuhteet tarkennettiin leimaamalla Kannatusyhdistyksen hankinnat sen leimalla, muut leimattiin tekstillä: MKK Kirjasto. Kannatusyhdistys on jatkanut kalliiden alan lehtien hankkimista kirjastoon.

Seuraava virstanpylväs oli laitoksen muutto kirjastoineen WTC Buildingiin loppukesästä 1996. WTC Buildingin tilat vihittiin juhlallisesti käyttöön Sigyn-salissa Cutty Sark Tall Ships Races –tapahtuman yhteydessä. Tilaisuudessa laitoksen johtaja Juhani Vainio otti vastaan kirjalahjoituksia, joiden joukossa oli alan todellisia harvinaisuuksia. Niitä varten varustettiin oma lukittu tilansa. WTC Buildingissa kirjasto sai oman tilan, joka oli varta vasten suunniteltu sitä varten. Kirjastossa oli kirjastonhoitajan työpiste ja kolme lukupaikkaa.

Suunnittelussa oli otettu huomioon kirjallisuuden erikoislaatu ja hyllyvälit tehtiin tilaustyönä. Hyllymetrejä oli n. 300. Kirjastossa oli kirjallisuutta foliokokoisista lehdistä, käsikirjoituksista, kirjoista ja lehdistä cd-levyihin. Kirjasto oli ensimmäisiä, johon tuli materiaalia, jossa oli elektronisia julkaisuja. Tosin ensimmäiset olivat sekajulkaisuja: niissä oli paperiosa, cd-levy ja korppu. Ne aiheuttivat hieman hämmennystä kirjastonhoidon näkökannalta, koska niistä ei alkuun tiedetty, miten ne luetteloidaan. Nykyisin

kaikki keskeiset lehdet ja osa yksittäisteoksista on elektronisessa muodossa ja luettavissa netistä kirjaston salasanalla.

Yliopiston kirjaston kirjavarojen konvertoinnin yhteydessä MKK:n kirjasto luopui pahvikortistostaan. Kirjallisuus siirrettiin Kotkan Konvertointikeskuksessa Turun yliopiston kirjaston Volter-tietokantaan ja sitä kautta valtakunnalliseen Linda-yhteistietokantaan. Kun kansallista artikkelitietokantaa ARTOa alettiin koota, liittyi MKK:n kirjasto mukaan luetteloimalla kotimaiset merenkulun artikkelit ja ulkomaisista lehdistä Suomen merenkulkua koskevat kirjoitukset. Kirjaston tunnus tietokannassa on Mer. Kun artikkeleita asiasanoitettiin, luetteloitsija huomasi, ettei kotimainen YSA, Yleinen suomalainen asiasanasto, vastannut merenkulun tarpeita. Merenkulkualan kirjastojen kirjastonhoitajat Navigationsinstitutista, Raumalta, Kotkasta, Merenkululaitoksesta ja MKK:sta työstiivät merenkulun asiasanaston, joka on nykyään saatavissa netistä. Yhteistyö alan kirjastojen kanssa jatkui. Yhteistyönä toimitettiin nettiin merenkulkualan opinnäytteiden luettelo.

MKK:n kirjasto on käsikirjasto, joka ei periaatteessa lainaa materiaalia kirjaston ulkopuolelle. Kirjastosta voi tilata aineistoa Volter-tietokannan kautta luettavaksi Yliopistonmälle. Kaukolainat toimitetaan Pääkirjaston kaukolainapalvelun kautta asiakkaille.

Kimmo Naski, toimitusjohtaja
Kotkan Satama Oy

MKK:N VAHVA ROOLI ITÄMERIYHTEISTYÖSSÄ

Viime vuosikymmeninä merenkulku on kansainvälistynyt uskomattomalla nopeudella. Kaupan ja teollisuuden integroituminen globaaleiksi toimitusketjuiksi on johtanut myös varustamotoiminnan entistä vahvempaan kansainvälistymiseen, ja varustamot ovat keskittyneet entistä suuremmiksi yksiköiksi. Tietoliikenteen huikea kehitys on oleellisesti tukenut tätä suuntausta. Merenkulku muodostaa nykyisin niin monimuotoisen maailmanlaajuisen verkoston, että paikallisemmalle, vaikkakin yhtä lailla kansainväliselle merenkululle on täytynyt kehittää oma termi: ”lähimerenkulku” eli Short Sea Shipping. Toimintaympäristön myllerrykset ovat väistämättä luoneet paineita myös merenkulun tutkimus- ja koulutustoiminnalle. Muutos on ollut niin nopeaa, että vain harvat tutkimus- ja koulutusorganisaatiot ovat pystyneet vastaamaan siihen. Voimme täällä Suomessa olla ylpeitä, että kotimaastamme löytyy taho, joka on pystynyt kasvamaan näihin haasteisiin. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus juhlii tänä vuonna neljännesvuosisataista menestystaivaltaan. Siitä on näiden vuosien aikana kasvanut visionsa mukaisesti Itämeren ja Euroopankin mittakaavassa johtava organisaatio merenkulun tutkimuksessa ja koulutuksessa.

Suomessa, Euroopan perimmäisessä nurkassa kun olemme, kehittyminen kansainvälisessä mittakaavassa merkittäväksi laitokseksi onnistuu ainoastaan kansainvälisen yhteistyön kautta. Tämä on MKK:ssa oivallettu alusta pitäen. Laitos on pystynyt rakentamaan laajan verkoston keskeisiin tutkimus- ja koulutuslaitoksiin ympäri Itämeren ja Eurooppaa. Yhteistyökumppaneista mainittakoon Rostockin yliopisto ja sen alainen Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) Bremenissä, Sjöfartens Analys Institut Göteborgissa, Tallinn University of Technology, Maritime Institut Gdansk, Gdanskin yliopisto, ISL-Baltic Consult Lyypekissä ja BMT Transport Solutions GmbH Hampurissa. Hyödyntämällä interaktiivisesti näiden ja muiden alallaan merkittävien yliopistojen ja organisaatioiden verkostoja MKK on pystynyt lunastamaan kansainvälisesti arvostetun aseman merenkulun tutkimuksessa ja koulutuksessa.

Jotta mainitunlainen kehitys voisi olla mahdollista, MKK on tarvinnut vahvan ja arvostetun keulakuvan. Se on professori, FT Juhani Vainio, jonka henkilökohtainen panostus laitoksensa hyväksi hakee vertaistaan. Juhani Vainio on antanut MKK:lle kasvot.

Itse tutustuin Juhani Vainioon 1980-luvun lopulla, kun toimin Saksassa Viking Linen Manner-Euroopan toimintojen vetäjänä. Varsin nopeasti huomasimme olevamme samalla aallonpituudella ja viihtyvämme mainiosti yhdessä. Juhani kävi työnsä puolesta paljon Saksassa ja vieraili useasti meillä kotonakin, jolloin perheenikin sai kunnian tutustua häneen. Yhteistyömme ja kanssakäymisemme tiivistyi entisestään, kun aloin opiskella Rostockin yliopistossa. Yhteinen ystävämme tohtori Manfred Marquardt Rostockin yliopistosta oli usein mukana tapaamisissamme. Näissä yhteyksissä opin myös

tuntemaan Jussin viehättävän vaimon, Pirjon, ja Manfredin vaimon Ingridin. Vainiot ja Marquardit olivat tutustuneet ja ystävystyneet miesten työn kautta jo vuosia aiemmin.

Opiskeluaikanani ja myöhemmin Rostockin yliopistoon väitöskirjaa tehdessäni Jussin asiantuntemus ja neuvot sekä Turun yliopiston MKK:n ja Rostockin yliopiston pitkäaikainen yhteistyö olivat minulle korvaamaton tuki. Jussin ja Pirjon läsnäolo väitöstilaisuudessa ja sitä seuranneessa karonkassa oli minulle hyvin tärkeää. MKK julkaisi väitöskirjani kansainvälisessä A-sarjassaan, jossa vuosina 1999–2008 on ilmestynyt yhteensä 20 julkaisua. Lisäksi MKK:n henkilöstö on laatinut samana aikana arviolta noin 200 kansainvälistä julkaisua, raporttia ja artikkelia. Baltic Maritime Outlook (tutkimus Itämeren alueen merikuljetuksista, satamista, liikenneinfrastruktuurista ja kuljetusvirtojen kehityksestä) vuodelta 2005 ja Baltic Port Barometer eli Itämeren satamasuhdannemittari alkaen vuodesta 2008 ovat näistä erinomaisia esimerkkejä.

Kun 1990-luvun lopulla siirryin Poriin satamajohtajaksi, yhteistyöni Jussin kanssa tiivistyi entisestään. Jussi ja MKK olivat saavuttaneet Lounais-Suomessa verrattoman vahvan aseman. Porissa ollessani MKK perusti Poriin merellisiin teemoihin liittyvän sekä intermodaalikuljetusten tutkimukseen ja kehittämiseen keskittyvän yksikön sekä Raumalle merenkulun, satamatoimintojen ja kuljetuslogistiikan koulutukseen suuntautuvan Rauman yksikön. Ohjausryhmäksi näille yksiköille perustettiin MKK:n Satakunnan neuvottelukunta, jonka puheenjohtajana ja jäsenenä sain Porissa ollessani toimia osana MKK:n kansallista ja kansainvälistä verkostoa. Samoihin aikoihin MKK perusti yhteistyössä European Shortsea Networkin kanssa MKK:n Porin yksikön yhteyteen valtakunnallisen lähimerenkulun edistämiskeskuksen Shortsea Promotion Centre Finlandin.

Porin aikanani minulle tuli erittäin läheiseksi myös South Western Ports -satamayhteistyö Turun, Naantalın, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin satamien kesken. Tuo kansainvälisestikin harvinainen viiden sataman yhteinen markkinointi-, kehitys-, koulutus- ja edunvalvontaorganisaatio verkotti Lounais-Suomen satamat ja loi niille markkinointi- ja yhteistyökanavia Itämeren maihin ja muualle Eurooppaan. South Western Ports of Finlandin kiistaton vetäjä ja koordinaattori oli alusta pitäen ollut ja on yhä Juhani Vainio. Hänen panoksensa Lounais-Suomen satamien yhteistyön ja kansainvälisen markkinoinnin kehittämiseksi on ollut korvaamaton.

Kun vuonna 2002 siirryin Kotkaan Kotkan Satama Oy:n toimitusjohtajaksi ja siten taas kauemmaksi Jussin toiminnan vahvimmalta ydinalueelta Lounais-Suomesta, toivoimme Jussin kanssa, että pystyisimme jatkamaan yhteistyötämme pidemmästä välimatkasta huolimatta. Olihan yhteistyömme toiminut jo Saksan ja Turun välillä, joten miksei se toimisi myös Kotkan ja Turun akselilla. Aika pian Jussi alkoikin suunnitella MKK:n laajentumista Suomenlahden rannikolle. Jälleen kerran Jussi pani toimeksi ja vuonna 2006 Kotkaan perustettiin MKK:n Kotkan toimipiste tukemaan Kymenlaakson alueen logistiikan, Venäjän transitokuljetusten ja merenkulun logistiikan tutkimusta. Viimeistään nyt MKK:sta tuli valtakunnallinen organisaatio ja sen vaikutus Itämerellä vahvistui entisestään. Yhteistyössä Kotkan kaupungin kanssa Turun yliopisto perusti merenkulun logististen järjestelmien professuurin. Kotkan toimipisteessä työskentelee nykyään pro-

fessorin lisäksi jo viisi päätoimista tutkijaa. Jussi vierailee aika ajoin Kotkan yksikössä ja on aina tervetullut niin Kotkan kaupunkiin, Kotkan satamaan kuin Naskien kotiinkin. MKK:n ammattitaitoisesti järjestämistä lukemattomista kansainvälisistä seminaareista mieleeni ovat jääneet erityisesti suuret itämeripainotteiset satamaseminaarit SATAMA 2000 Porissa ja SATAMA 2004 Kotkassa, joiden kummankin järjestelyorganisaatiossa minulla oli järjestäjäkaupungin edustajana ilo olla mukana.

MKK:n koulutus- ja tutkimusvaliokunta, johon itsekin kuulun, on niin ikään oivallinen foorumi kansainvälisen ja kansallisen tutkimuksen ja koulutuksen kehittämiseksi. Siinäkin Jussin henkilökohtainen panos on ollut tavattoman suuri ja mielestäni edellytys sille, että laaja kirjo alan toimijoita on saatu yhdessä miettimään tutkimus- ja koulutustarpeita.

MKK oli myös keskeisesti mukana Lyypekin ja Kotkan satamien yhteistoimin liikkeelle laittamassa EU-rahoitteisessa LogVas-hankkeessa, jossa lähes koko Itämeren kattava satama- ja tutkimusverkosto yhdessä menestyksellisesti tutki satamien lisäarvopalvelujen kehittämismalleja. EU- ja muita julkisrahoitteisia hankkeita MKK:lle on kertynyt jo lähes loputon lista. Se kuvaa MKK:n johtajan ja henkilöstön ammattitaitoa ja hyviä suhteita julkisiin rahoittajatahoihin. Lisäksi se kertoo sekä julkisen että yksityisen sektorin luottamuksesta MKK:n tutkimusten riippumattomuuteen. Toiminta-ajatuksensa mukaisesti MKK pyrkii tarkastelemaan kriittisesti yhteiskunnan ja ympäristön ilmiöitä. Tällaisen neutraalin aseman saavuttamista on edesauttanut MKK:n rooli osana Turun yliopistoa ja professori, tohtori Juhani Vainion tieteellinen tausta.

Jussi oli välillä Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävissä luomassa Suomen merenkulun strategiaa, mitä voidaan pitää melkoisena luottamuksenosoituksena MKK:lle ja Jussille sekä myös ylpeydenaiheena meille Jussin läheisille yhteistyökumppaneille. Jussin nauttimaa arvostusta korostaa Tasavallan presidentin myöntämä professorin arvonimi.

Itämeri on Jussille henkilökohtaisestikin läheinen aihe, mikä heijastuu hänen työhönsä. Itämeren satamaliiton Baltic Ports Organizationin kokouksiin Jussi osallistuu aina. Sielläkin Jussi tuntee kaikki ja kaikki tuntevat Jussin. Privaatisti maantieteilijä Jussi osaa paikantaa alueet ja paikkakunnat Itämerellä ja laajemminkin pätevämminkin navigaattori. Luonnonystävänä ja metsästäjänä hän pystyy äänestä ja lennosta tunnistamaan kesäpaikkansa Kajakulman kallioilta käsin linnun kuin linnun, mikä tekee ulkopuoliseen lähtemättömän vaikutuksen. Omilla vierailuillani Kajakulmassa meillä on ollut rikkumaton työnjako. Jussi hoitaa taitoa ja minä voimaa vaativat työt.

Minulle tulee ystävästäni Jussista ensimmäisenä mieleen hänen hyvä huumorinsa ja iloinen naurunsa. Tapaapa hänet työn merkeissä kokouksissa Suomessa tai ulkomailla, Pori Jazzilla, Kotkan Meripäivillä, lastenlapsiensa kanssa Muumimaailmassa, rakkaassa Kajakulmassaan tai vaikkapa vain puhelimessa, keskustelu päättyy lähes aina nauruun ja jättää toisen hyvälle mielelle. Uskon, että juuri tätä ominaisuutta me hänen yhteistyökumppaninsa Itämeren rannikolla ja kauempanakin kaipaamme eniten Jussin jäätyä eläkkeelle.

Simo Hermonen, satamaneuvos

MAANTIETEILIJÄ JA HÄNEN MERENKULKIJANSA

Pieni poika, ”ei vielä yhtätoistakaan”, kulkee Iso-Pietarin kaasalta pienen kallion laelle laskeutuakseen Meriluolaan, vanhaan pirtukätköön, seuraamaan saukon kalastustaitoja. Mieli ei ole entisen iloinen. Hän on saarella yksin ensimmäistä kertaa. Kymmenen vuotta vanhempi veli on purjehtinut mantereelle Röyskän metsään hakkaamaan isänmaan hyväksi tehtäväksi määrättyjä halkomotteja. Jos ei saa kahdessa päivässä, viipyy vielä kolmannen. Hellesiikaa ei kuitenkaan voi jättää ”poimimatta”. Kalat ovat puoli-toistakiloisia. Lisäksi pieni 16-metrinen silakkaverkko pyytää suolattavaa. Ukkonen oli yöllä noussut ja pelästyttänyt kalastajan. Nyt on upea heinäkuun alun päivä.

Vuosia tästä. Iso-Pietarin kalliolla on nuori mies. Häinkin ensimmäistä kertaa yksin luodolla. Hän harjoittaa tieteellistä kirjoittamista tavoitteenaan kirjata syventävien opintojen tutkielmaansa, kuka muinoin oli täällä kalastanut, kuivannut, korjannut verkkojaan. Hän piirtää kuvan vanhasta pyydyksestä. Saari on Selkämeren puuttomia kaunottaria.

Päätimme jättää Porin ja Rauman satamien välisen torailun luottamusmiesten tehtäväksi ja ryhtyä kavereiksi niin kuin kaksi vanhaa skönöä ikään, Rauman kaupungin satamajohtaja Heikki Honkaheimo ja minä. Meistä tuntui että oltiin melkoisia. Tunsimme laivat puuluukkuisista alkaen, satamat pallon laajuudelta, lyövän meren, pitkät mainingit ja ihanan tyyntyneen horisontin. Heikki oli myös merijään tuntija brygältä katsottuna. ”Uljas päällikkö uljaimman laivan.” Itse en koskaan ehtinyt saada omaa laivaa. Siftasin förstin jobista Helsingin Kauppakorkeakouluun syksyllä - 64. Viihdyimme toistemme seurassa erinomaisesti. Joskus, silloin tällöin, joimme pullon viskiä niin ”ettei henkikään haissut”. Virkamieselämä salli sellaisen silloin. Heikki on topilta aina kun vapaa-aikaa vietetään. Verraton kertoja: miehekkäitä muistoja päälliköistä jungmanneihin, satamista laivan arkeen. Meren takaiset hän kertoo puhtaan englannin lisäksi tarvittaessa Hullin tai Lontoon dockien merimiesslangilla. Kuulijat lumoutuvat.

Tämän tarinan keskeinen henkilögalleria on nyt esitelty. Kirjoittaja on saavuttanut unohtavan vanhuuden. Siksi teksti kulkee pelkästään vapaa-ajan tapahtumissa, joista mieleen on jäänyt jotakin myös jälkipolville kerrottavaksi. Siirryn samalla käyttämään päähenkilöstäni professori, johtaja, dosentti, FT Juhani Vainiosta tuttavallista nimitystä ”Jussi”.

Jotakin oli tehtävä, ja vain Jussi oli kykenevä kokoamaan voimat. Helsingin satama painosti häikäilemättömästi. Kotka tiedettiin vaaralliseksi ja Perämeren satamien talvista jäänmurtoa ei pystytty lopettamaan. Lähes kaikki mihin ryhdyttiin oli pientä ja maineetonta. South-Western Ports -yhteistyön rakentaminen alkoi. Jussi johti, ohjasi, piti järjestyksessä, rakensi siltoja, ideoi mahdollisuudet ja saavutti nopeasti rikkeettömän luotamuksen. Esiinnyimme yhteisinä kilpailukykyisinä lukuina sekä tonneissa että rahassa mitattuna. Vastapaino rakennettiin satamista, joilla ei juurikaan ollut mitään yhteistä tekemistä keskenään. Osittain kilpailtiin, osittain oltiin puoliksi riitaisia jo henkilötasol-

la. Turku – Naantalin Ruotsin henkilöliikenteessä ja Rauman paperissa olimme kuitenkin maan kärjessä.

Heikki ja minä koimme tieteen maailmaan saavuttuamme suuren yllätyksen. Välttelevät odotusarvot raunioituivat nopeasti. Tämä nuori mies, jolla ei käsityksemme mukaan ollut minkäänlaista kokemusta maailmastamme, osoittautui elegantiksi herraksi, joka riisui puheellaan ja olemuksellaan brutaalit tapamme. Me ryhdyimme etsimään itseltämme mahdollisuuksia kultivoitua edes vähän. Samalla päätimme omasta puolestamme antaa teorialle käytännön kasvot. Kerroimme innostuneina Jussille, millaista laivassa todellisuudessa on, millaista satamassa on päivällä ja yöllä, miten sen tuntee, miten siinä pärjää, mitä pitää osata ja miten skönö katsoo rantaan. Molemmat puolet edistivät nopeasti. Jussin teoria sai roppakaupalla käytännön tuntumaa ja luottamusta. Me puolestamme ymmärsimme suuren kunnian kohdanneen meidät, kun olimme löytäneet yhteisen ystävän tästä tieteenharjoittajasta. Opimme samalla puhumaan logistiikasta kaiken kattavana.

Yhteiset muistot ja arvot Selkämeren uloimmilta luodoilta antoivat minulle pohjan ja varmuuden korvaamattomasta ihmissuhteesta. On hienoa, kun voi pitää häntä ystävänä. Olimme joskus kokoontuneena suunnittelupalaveriin kuin ei virkamiehiä oltaisikaan. Joudun jättämään tiukan asiasisällön muistin nykytilanteen takia ja pidättäytymään viihteen puolella. Jussin saarella uimme kerran väärällä puolella saunaa ja jouduimme pesemään yli 130-kiloisia satamajohtajia lähes karva karvalta ennen kuin suorahka hellitti otettaan. Pidimme kerran kokousta myös minun saaressani Luvian Väipäreenkarissa. Ei mennyt juurikaan puhtaammin. Savusaunan musta ottaa kiinni isoon ja pieneen riehakaaseen mieheen. Pääsääntöisesti kuitenkin kokoonnuimme Turun sataman kokoustiloissa ja teimme huimia päätöksiä. Ostimme visakoivusta tehtyjä asiakirjasalkkuja jaettavaksi vieraille, pyysimme rouva maaherran mukaan ja markkinoimme ”satamaamme” komeilla yhteisluvuilla keskellä Lontoota. Illalla Jussi järjesti meidät vieraittemme kanssa suurlähettilään luokse. Käyttäydyimme korrektisti, saimme ystäviä ja lähdimme vasta sitten Sohon yöhön menestystä juhlimaan. Vauhtia otimme vuorollaan Raumalta, Porista, Naantalista ja esimerkiksi Udestakaupungista vuotena, jolloin heillä oli edellisenä vuonna ollut yksi laiva öljylaiturissa ja tänä vuonna hiukan hiljaisempaa.. Käyntimme jälkeen satamapäälliköllä on ollut kiirettä ja laivoja puuttumatta. Hyvä meidän oli olla. Jussin tahdikkuus jätti aina koko joukkueesta positiivisen ja tehokkaan vaikutuksen isäntäkaupungille.

Kerran hän sai valtiovallalta henkilökohtaisen tehtävän katsoa, voidaanko Suomen lipun alla olevaa rahtilaivastoa auttaa säilymään. Ajattelin, että nyt on aikamme tullut. Kirjoitin kuudesta seitsemään ehdotusta, mitä pitäisi kirjoittaa ja lähetin hänelle. Kun ansiokas työ sitten valmistui, ei yhtään ehdotustani löytynyt sen sivuilta. Ihmetellessäni asiaa Jussi myönsi, että niiden pohjalta olisi kyllä suurella todennäköisyydellä syntynyt vilkas keskustelu, mutta sitä ennen häneltä olisi palkan maksu katkaistu myös päätoimesta.

Yhteisistä hetkistä arvokkaimmat kirjaan tähän loppuun. Aira ja minä olemme olleet Pirjon ja Jussin vieraana Kajakulmassa useita kertoja. Yhteinen, meille rakas Selkämeri on siinä suurten kivenlohkareitten takana. Väylä saaren takarannalle on seikkailu. Suuri, valtava rauhan tyyssija on tämä saari. Sataman ja talon välin kulkemiseen tarvitaan kui-

tenkin mönkijää. Kerran ei kulkuneuvo suostunut millään käynnistymään. Aira katseli yrityksiämme terassilta. Hänen ehdotuksensa oli, että samalla kun starttaamme löisimme puukapulalla soleonidia päähän. Epätoivoisia kun olimme teimme niin heti, kun hän oli näyttänyt, mikä se on. Kone käynnistyi välittömästi, ja Aira alkoi saada osajan mainetta. Minullakin oli hetkeni. Saaren verkoista oli nostettu kolme ahventa. Laskimme verkot koukulle uudelleen ja aamulla nostimme hämmästyttävät 150 isoa ahventa. Pääsin kerrankin neuvomaan kun osasin tehdä melko vaivattomasti niistä ”housuperattua” ruodotonta filettä. Todettiin, ettei meidän muuta juurikaan kannattaisi tehdä, jos taika voitaisiin uusua. Saaressa on hyvä ihmisen olla ja yöksi toiseen riviin. Kerran taas olimme siellä Airan veljen täyttäessä vuosia Luvialla. Noloa oli olla poissa, mutta Flunteri-veneellämme matkaan kuluisi seitsemän tuntia. Jussi ratkaisi sanomalla: käykää minun autolla. Lähdettiin ja salpaavaa oli kun saavuimme autolle Ihamon taakse. Siellä oli lähes pakasta vedetty automaattivaihteinen iso Volvo odottamassa. Sanoisin: siihen ei moni pysty. Jussi tiesi, että Aira on osaaja, mutta kuitenkin.

Perhesiteeseen kuuluu myös kymmenen litran kannu korkeintaan vuorokauden vanhaa Luvian ulkosaaristosta puristettua tyrnimehua, jonka Aira on vuosia välittänyt heille. Tyrniä tarvitaan Jussin ailahtelevaa terveyttä tukemaan. Hän on kovin ja sitkein tuntemistani paranemaan ja palaamaan työhön. Näyttö on upea ja esimerkillinen, mihin mies pystyy jos on oikeaa ainesta.

Meillä on pienimuotoinen hauska tapa keskustella, jos ajamme Flunteri-veneellä Kajakulman ohi. Puhumme kesästä tai vaikkapa metsästyksestä niin kauan kuin saari näkyy. Olen entinen kennelmies ja metsästäjä. Jussi on jalon hirvenmetsästyksen aktiivi. Kun hän kulkee kotimme ohi Porissa käydessään, soi Airan puhelin Martan Löytyssä. Vaihdetaan hetki tietoa tyrnistä, terveydestä ja satamasta. Myös luvialainen perinnelaiva kaljaasi Ihana on Jussin suojeluksessa. Vivat academia, vivant professores. Olin pakahtua kun pääsin ensimmäisenä Porista onnittelupuhetta pitämään. Nyt eläkkeellä olen ajatellut, että alusta alkaen tiesin: suuret ovat saappaat, joissa Jussi seisoo.

Markku Monnonen, kauppätieteiden maisteri, kotiseutuneuvos

”YHDESSÄ NÄKEMINEN – YHDESSÄ TEKEMINEN”

- motto yhteistyölle tohtori Vainion kanssa

Olen saanut tuntea Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen jo aina sen perustamisesta lähtien. Siirtyessäni Turun Sataman palvelukseen vuonna 1980 pääsin osallistumaan MKK:n kanssa yhteistyöhön. Lukuisat ovat ne seminaarit ja teemapäivät joihin olen saanut osallistua niin kuulijana kuin luennoitsijana. Kaikista tilaisuuksista on jäänyt mieleen suuri asiantuntijuus ja korkea taso.

Tohtori Juhani Vainion tullessa MKK:n johtajaksi alkoi koko satama-alan ja samalla Turun Sataman varsin laaja toiminnan hyvin monipuolinen tutkimustyö. Tämä tutkimustyö oli monilta osin aivan uutta ja innovatiivista. Sitä ei siinä mittakaavassa ollut aiemmin esiintynyt.

Monet tutkimusprojektit hoidettiin tiiviissä yhteistyössä tilaajan ja MKK:n kanssa. Tutkimuksia tehtiin jo 1980-luvulla myös alueellisesti ja toiminnallisesti laaja-alaisina. Näin ne hyödyttivät usean sataman tarpeita yhtäaikaaisesti. Mukana oli myös useasti valtionhallinnon osapuolia kuten Merenkululaitos. Koin asiat siten, että vallitsi vähitellen näkemys nähdä voimavarat yhdessä ja tästä seurasi yhdessä tekemisen henki. Tohtori Vainion panos tälle hengelle oli ratkaiseva.

Satama-ala jolla toimin on osa logistiikkatoimialaa. Logistiikka laajemminkin nousi vähitellen keskeiseen asemaan omalta osaltani yhteistyössä MKK:n kanssa. Nostan esille tässä yhteydessä muutamia keskeisiä yhdessä tekemisen tapahtumia.

Juhani Vainion osuus oli aivan ratkaiseva South-Western Ports-organisaation synnyssä. Toimin itse tuolloin Turun Sataman vt. satamajohtajana. Muistan hyvin nuo senaikaiset tapahtumat. Kysymys oli satamakapasiteetin markkinoinnista niin kotimaassa kuin kansainvälisesti. Vainiolla oli näkemys, että yhteistyö on voimaa. Pitää nähdä Lounais-Suomen satamavoimavara yhdessä. Yhdessä pitää myös tehdä markkinointityötä. Sain osallistua yhteistyön synnyttämiseen. Ilman Vainion panostusta ei yhteistyötä olisi syntynyt. Yhteistyö toimii ja elää tänä päivänä.

Turkua lähestyttiin kansainväliseltä taholta kiinnostavana kohteena maailman lentoliikenteen solmukohtana 1990-luvun lopulla. Sain tehtäväksi jo aiemmin selvittää MKK:n kanssa Turun logistista asemaa. MKK resurssoi käyntiin selvityksen ”Turun asema logistisena keskuksena”.

Mukana oli selvitystyössä niin Turun Satama kuin Turun kaupunki laajemminkin, Turun Kauppakamari ja valtionhallinnon paikallisviranomaiset. Syntyi raportti ja sen myötä ”Virtuaalinen logistiikkakeskus” –porttaali. Tämä toimii edelleen yhtiömuodossa. Logistics Turku Region porttaalia ylläpitää Turun Kauppakamarin omistama yhtiö Logistics Web Services Maplog Oy. Allekirjoittanut kuuluu edelleen yhtiön hallitukseen. Yhtiön nettisivuilla vierailee kuukausittain noin kymmenentuhatta kävijää.

Edellä mainitsemani kansainvälinen taho tarkoitti Hillwood-yhtymää. Taas tarvittiin MKK:ta ja tohtori Juhani Vainiota. Hillwood-yhtymän kanssa käynnistyi varsin mittava selvitystyö. Sain tehtäväksi vetää tätä ns. pilot-projektia. Juhani Vainion panos niin oman työn suorittajana kuin johtoryhmän jäsenenä oli keskeinen. Projektin pohjalta syntyi sittemmin markkinointi- ja kehitysyhtiö Pilot Turku Oy. Yhtiön ensimmäisen toimitusjohtajan ja sittemmin hallituksen puheenjohtajankin tehtävien hoitamisen tukena sain ratkaisevan avun tohtori Juhani Vainiolta. Yhtiö toimii edelleen viralliselta nimeltään Promoting Intermodal Logistics Operations in Turku (Pilot Turku). Yhtiön päämääränä on lisäarvoa tuottavan logistiikan keskuksen synnyttäminen Turun lentoaseman ympäristön toimijuusalueelle.

Tehdyn selvitystyön ”Turun alue logistisena keskuksena” – pohjalta syntyi Turun kaupungin piirissä tarve kuvata Turun alue talousmaantieteellisesti toimijoiden käyttöön. Taas tarvittiin tohtori Juhani Vainiota. Käännyin hänen puoleensa. Päätimme käynnistää hankkeen talousmaantieteellisen kuvauksen laatimiseksi. Mukaan lähtivät Turun kaupunki, Varsinais-Suomen Liitto, Turun yliopisto, Merenkululaitos ja Turun lentoasema. Muodostettiin projekti ja maksupooli. Työtä ohjaamaan kutsuttiin asiantuntijaryhmä. Ryhmää johtamaan kutsuttiin Turun yliopiston maantieteen laitokselta professori Pentti Yli-Jokipii. Turun Kauppakorkeakoulusta edustajana oli talousmaantieteen professori Heli Marjanen. Tuotteena syntyi kuuden kirjasen verran materiaalia ”Turun alueen talousmaantieteellinen kuvaus” -portfolio. Aineisto tuotettiin sittemmin sähköisenä ja se oli kaikkien alueen toimijoiden vapaasti käytettävissä. Pyrkimys oli puhua samalla ”kielellä” alueen voimavaroista ja mahdollisuuksista antamalla kattava talousmaantieteellinen kuvaus Turun alueesta. Aineistoa tuotettiin ajantasaisena kuutena vuotena peräkkäin. Tuotantovastuu on nyttemmin Turun Seudun Elinkeinokeskuksen vastuulla.

Edellä kuvaamieni hankkeiden lisäksi on minulla ollut mahdollisuus osallistua myös lukuisiin muihin. Erityisesti mieleen ovat jääneet kansainväliset tutkimushankkeet, joissa MKK on ollut myös mukana. Baltic Palette –yhteistyöprojekti on ollut aikanaan alue-suunnitteluyhteistyöhankkeena eräs antoisimmista.

Yhteistyötä tohtori Juhani Vainion kanssa haluan kuvata sanoilla ”yhdessä näkeminen – yhdessä tekeminen”. Yhteistyö on ollut paitsi antoisaa niin myös ainakin itselleni paljon antavaa. Rohkenen myös sanoa, että paljon on myös aikaansaatu. Yhteisiä hetkiä niin työ kuin vapaa-ajallakin on mieltä kiitollisuudella muistella.

III MERELLÄ KULJETAAN JA KULJETETAAN

Ilse Frederiksen, FM

ENGLANNIN ITÄMEREN KAUPPAPOLITIikkaA 1300-LUVUN LOPULLA JA 1400-LUVUN ALUSSA

Keskiajan tärkeimmät kauppatavarat olivat Bordeauxin viinit, Bayen suola, Englannin villa sekä Itämeren silli ja turska. 100-vuotisen sodan ensimmäisen vaiheen seurauksena Etelä-Ranskan viinialueet kuuluivat Englannille. Englannin ja Itämeren itäosien Hansakaupunkien välillä oli käyty kauppaa 1380-luvulta lähtien. Englantilaiset veivät villakankaita ja Bayen suolaa. He toivat Saksalaisen Ritarikunnan ja Novgorodin alueilta laivanrakennustarvikkeita, puutavaraa, hampppua, tervaa, silliä ja kuivattua turskaa.¹

Englannin kauppapolitiikan kulmakivi keskiajalla oli vuonna 1215 kuningas Juhanan ja paronien sekä Lontoon kauppiaiden edustajan allekirjoittaman Magna Cartan 41. artikkeli. Siinä osapuolet sopivat vapaakaupasta, joka tarkoitti ulkomaisten ja kotimaisten kauppiaiden vapaata liikkumista maahan ja maasta pois. Kauppa oli vapaa muista rasitteista paitsi Mala tollista ts. tuontikaupan tulleista (*antiquae et rectae consuetudines*). Sota-ajat olivat poikkeus. Kruunun jatkuva rahapula johti selkkauksiin ulkomaalaisten kauppiaitten kanssa, kuningas kun takavarikoi heidän omaisuuttaan ja asetti mielivaltaisia tulleja milloin yksin, milloin yhteistyössä Parlamentin kanssa. Tilanne vakiintui, kun Edvard I:n hallitessa Parlamentti antoi Carta Mercatoria tunnetun säädöksen vuonna 1303. Siinä määriteltiin vieraiden kauppiaitten oikeudet. Ne merkitsivät vieraiden kauppiaitten aseman vakauttamista ja verohelpotuksia, mikä taas katkeroitti Lontoon kauppiaita. Tästä alkoi kauppapolitiikka, jossa Carta Mercatoria oli voimassa ja peruutettuna aina sen mukaan mikä kruunun rahatilanne oli milloinkin.

Richard II antoi Lontoon kauppiaille vähittäiskaupan monopoliin oikeuttavan vapaakirjeen vuonna 1381 sitä vastaan, että kauppiaat olivat lainanneet hänelle £ 10 000. Monopoli pantiin toimeen rajusti ja aiheutti Hansassa vastareaktion. John of Gauntin johdolla Gloucesterissa kokoontunut parlamentti peruutti vapaakirjeen ja palautti hansakauppiaille heidän aiemmat oikeutensa.²

Englannin Itämeren kaupan tärkeimmät neuvottelijat olivat Länsi-Euroopan mahtavin ruhtinas, Englannin kuningas Edvard III:n kolmas poika John of Gaunt, Lancasterin herttua ja hänen ainoa laillinen poikansa Henry of Bolingbroke, Derbyn jaarli.³ John of Gaunt toimi Rikhard II:n alaikäisyyden aikana holhoojahallitsijana ja hänellä oli ote Ranskan ja Kastilian kruunuihin. Lancasterin herttuakunta Keski-Englannissa oli käytännössä itsenäinen ja jakoi valtakunnan kahtia. Rikhard II oli hallitsijana aikalaisten mielestä epäonnistunut, niinpä vuonna 1387 valtakunnan mahtimiehet erottivat hänet. Seuraajasta tuli riita, sillä Thomas of Woodstock, Gloucesterin herttua ja John of Gauntin nuorempi veli ja Henry of Bolingbroke halusivat molemmat valtaistuimelle. Kun

¹ Vasala, 1971, 8-10

² Brentano 1. 1927, 199-207, 276

³ kuninkaalliset saivat lisänimen syntymäpaikkansa mukaan, siis John of Gaunt oli syhtynyt Ghentissä, Alankomaissa, Henry Bolingbroke, Bolingbroke –nimisellä paikkakunnalla ja Thomas O Woodstock, Woodstock –nimisellä paikkakunnalla

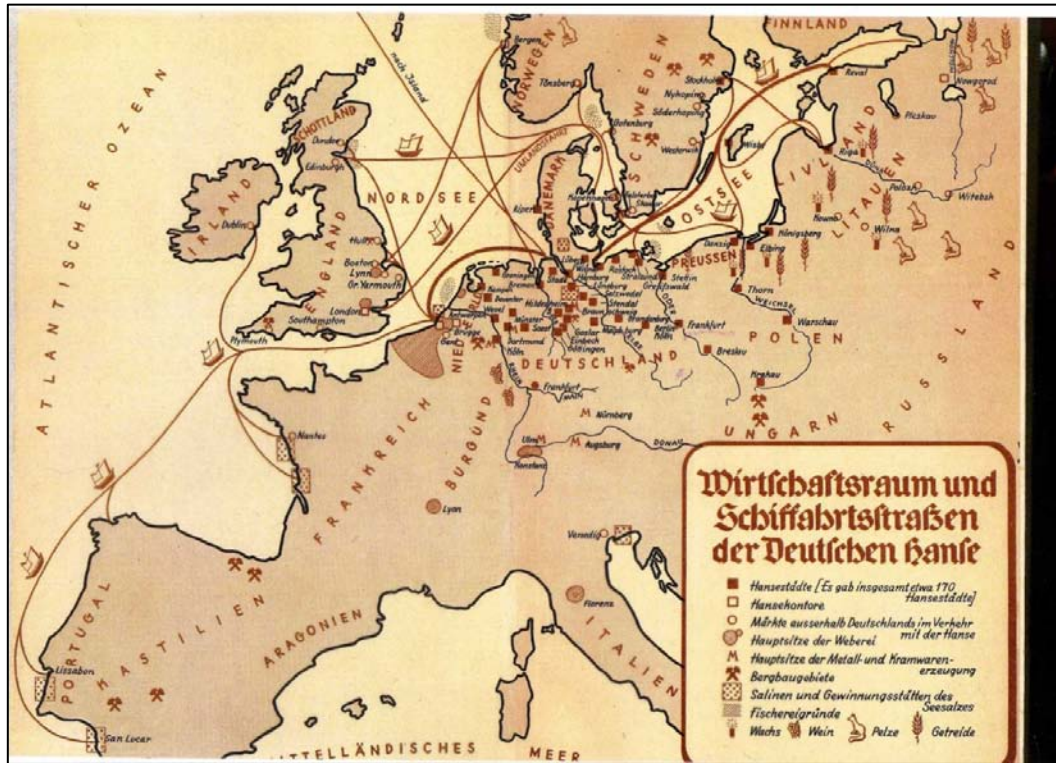
John of Gaunt oli myynyt vaatimuksensa Kastilian kruunuun kalliilla hinnalla, hän palasi Englantiin ja totesi, että valtakunta oli ilman kuningasta. Kun kruununtavoittelijat eivät päässeet yksimielisyyteen, Parlamentti palautti Rikhardin entiseen asemaansa rajoitetun oikeuksin.⁴ John of Gaunt tunsu veljenpoikansa ja arveli tämän aikovan raivata kilpailijansa tieltään. Siinä hän oli oikeassa: Richard murhauu Thomas of Woodstockin Calaisissa. Henry of Bolingbrokele tuli kunniallinen mahdollisuus poistua Englannista, kun kolme ranskalaista ritaria haastoi maaliskuun alussa 1390 kaikki Euroopan ritarit turnajaisiin Calaisin lähelle. Saksalainen Ritarikunta lähetti turnajaisiin vetoomuksen osallistua ristiretkeen pakanallisia liettualaisia vastaan. Liettua oli suurelta osalta kristitty ja ristiretki kävi verukkeesta Ritarikunnan laajenemiselle. Englantilaisten Bordeauxin viinien markkinointi Ritarikunnan alueille kuului sekä isän että pojan intresseihin. John of Gaunt ryhtyi varustamaan Kastilian kruunusta luopumisrahoilla kolmen laivan laivastoa jo maaliskuun lopulla 1390 Bostonissa, jossa oli Hansan Lontoon Steelyardin sivukonttori. Tarvikkeet hankittiin Lontoon kauppiailta. Retkikuntaan osallistui 300 miestä, joista 11 kuului ylimystöön ja hekin olivat Lancasterin sukukuntaa. Rahanvartijoiksi John of Gaunt pestasi Lontoon kauppiaitten poikia ja muukin miehistö kuului herttuan väkeen. Kuninkaallisen laivaston tavoin taloutta johti *clark of the king's ships*. Tämän virkamiehen toimenkuvaan kuului palkkojen maksu ja alusten kunnosta huolehtiminen. Laivaston muonituksesta ja lasteista on tarkkoja tietoja. Tiedot valaisevat 1300-luvun kauppalaivojen varustusta, vaikka kyseinen laivasto oli tavallista paremmin varusteltu. Yhteen aluksista oli rakennettu kappeli ja oleskelutilat Henryä varten. Ristiretkeläisten alusten lastina oli tynnyreittäin Bordeauxin puna- ja valkoviinejä, säkeittäin ohraa, 10 pataa, 6 paistinvarrasta, ja 2 ritilää, jotka ripustettiin patojen päälle, kynttilävahaa, kananäkkejä, tynnyreittäin olutta, pekoniylkiä, tynnyreittäin valaanöljyä, kangaspakkoja, kuivattua turskaa ja konvehteja.⁵ Lastiin kuului englantilaisia pitkäjousia, joiden nuolipuntit oli pakattu huolellisesti kangaskääröihin. Englantilainen pitkäjousi oli vallankumouksellinen ase: taitava jousimies pystyi ampumaan 100 nuolta 10 minuutissa, nuolen kantama oli n. 200 m ja se lävisti panssarin kuin panssarin. Jalkajousella saavutettiin 1/3 ampumanopeudesta. Pitkäjouset oli osittain tarkoitettu takaamaan turvallisuuden Vitaa-liveljien hallitsemalla Itämerellä, osittain vakuuttamaan Ritarikunnan edustajat ristiretkeläisten hyvästä tahdosta.

Ristiretkeläisten matka kulki pitkin Itämeren etelärannikkoa ja rannikkokaupungeissa he poikkiesivat usein. Tämä oli välttämätöntä, koska miesten tuli saada tiistain, torstain ja sunnuntain aterialla tuoretta lihaa. Muina päiwinä tarjolla oli burgoo, viikinkiateria, joka oli ohrapuuroa. Koko laivanväki söi saman pöydän ääressä samaa ruokaa. Juomana oli olutta ja ylhäisö joi myös viiniä. Ristiretkeläiset otettiin ystävällisesti vastaan Lybeckin johtamissa vendiläiskaupungeissa, mutta mitään sopimuksia Henry ei saanut neuvoteltua. Tilanne muuttui Danzigissa. Siellä Henry sai tietää, että Ritarikunta oli aloittanut hyökkäyksen liettualaisia vastaan ja hänelle tuli kiire purjehtia Königsbergiin. Sieltä alkoi melkein 2 vuotta kestänyt kiertomatka itäisissä Hansakaupungeissa Danzigissa ja Königsbergissä. Henry otettiin hyvin vastaan kaikkialla, minne hän meni. Hänen kunniaukseen järjestettiin juhlia, turnajaisia, metsästysretkiä ja hän kävi rukoilemassa pyhillä paikoilla. Paikalliset mahtimiehet antoivat lahjoja mm. karhunpentuja ja hirven sekä karjaa, osa vietäväksi muonana, osa matkamuistoina. Tärkein tuliainen oli Novgorodista

⁴ Bruce, sa.a. 7, 97, Kirby, 1970, 15- 16, 22-23

⁵ Course, 1963, 25-26

Saksalaisen Ritarikunnan kautta tulleet leveät kangaspuut, joihin retkikunnan jäsenet olivat tutustuneet Königsbergissä.⁶ Merenkulun turvallisuutta paransi huomattavasti se, ettei purjeita enää tarvinnut ommella 30 cm leveistä kaistaleista. Takaisinmatkaa varten Bostonista rahdattiin kaksi laivaa, joihin oli rakennettu hyttejä ylhäisiä matkustajia varten ja hähkejä eläimille. Laivojen kapteenit värvättiin Preussista. (Kuva 1)



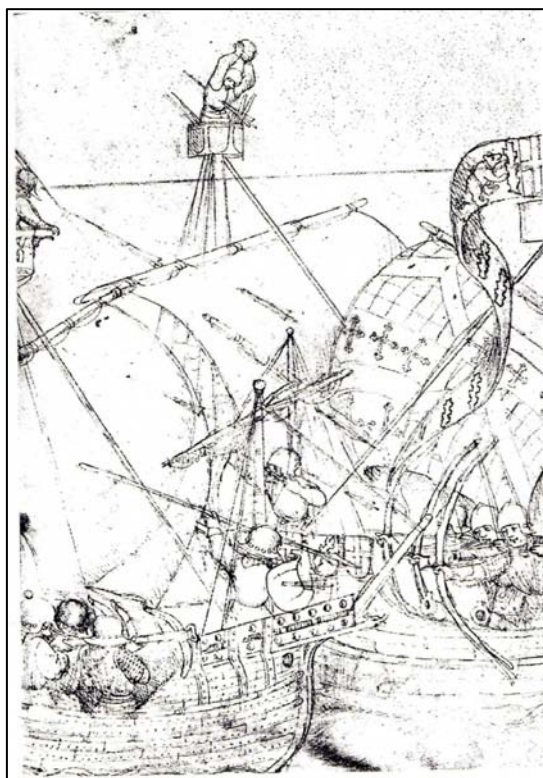
Kuva 1. Hansan kauppareitit 1300- ja 1400-luvuilla

Vanha kauna kuningas Richardin kanssa kärjisty Henryn maastakarkoitukseen vuonna 1398 John of Gauntin suostumuksella, koska tämä pelkäsi poikansa hengen puolesta. Seuraavana vuonna John of Gaunt kuoli ja Richard II julisti Henryn perinnöttömäksi. Tämä palasi salaa Englantiin ja kaappasi vallan. Richard ja hänen perintöprinssinsä eliminoitiin seuraavan vuoden alussa. Henry kruunattiin kuninkaaksi nimellä Henrik IV 13.10.1400. Hän oli ensimmäinen kuningas sitten normannivalloituksen, joka piti kruunajaispuheen parlamentille englanniksi.

Henry oli tehnyt vielä toisen matkan Königsbergiin vuonna 1392, mutta se kesti vain 5 päivää. Syy oli, ettei pakanoita enää ollut ja königsbergiläiset olivat tympääntyneet rähjääviin englantilaisiin. Ritarikunnan suurmestari maksoi Henrylle £ 500, jotta hän veisi joukkonsa pois. Myöhempi kehitys osoitti, että välikohtauksella ei ollut vaikutusta kauppasuhteisiin. Itäiset Hansakaupungit syrjäyttivät hollantilaiset ja tekivät sopimukset englantilaisten kanssa. Lontoon Steelyardin asema vahvistui entisestään hansakauppiaitten tukikohtana. Sillä oli laaja itsehallinto. Muut Hansa tulikohdat olivat King's Lynn, Boston ja Hull. Sopimukset eivät olleet yksiselitteisiä. Noustessaan valtaistuimelle Hen-

⁶ Luento Aboa vetus et novassa 21.11.2007, Die Hanse, 1990, 85

rik IV vahvisti ilman parlamentin suostumusta saksalaiskauppiaitten etuoikeudet kolmella ehdolla: englantilaisilla kauppiaille tuli olla samanlaiset oikeudet Saksassa ja Saksalaisen Ritarikunnan alueilla, suurmestarin ja Hansakaupunkien edustajien tuli lähettää edustajia Lontooseen ennen 1400 juhannusta sopimaan englantilaisille kauppiaille aiheutettujen vahinkojen korvaamisesta ja viimeinen ehto oli, ettei Hansa saanut tuoda Englantiin ulkopuolisia kauppiaita ilman kaupunkien sineteillä vahvistettuja lupakirjoja. Molemmilla osapuolilla oli pitkä lista kaapatuista aluksista ja takavarikoiduista lasteista aina vuodesta 1393. Näin alkoi sopimuskumppanien neljännesvuosisadan kestävä riita kauppiaitten oikeuksista.⁷ Carta Mercatorian ja Hansakaupunkien keskinäisen die Hansische Recht – sopimuksen soveltamisessa oli ristiriitoja. Hansa ei hyväksynyt Henrik IV:n asettamia ehtoja ja tilanne kärjistyi syyskuussa 1404, jolloin suurmestari uhkasi hädätä englantilaiset kauppiat Danzigista ja rajoittaa heidän kauppaansa itäisissä hansakaupungeissa. Seuraavana vuonna, 1405, Coventryn parlamentti päätti lähettää valtuuskunnan, johon kuului parlamentin puhemies, kuninkaallisen rahaston vanhempi virkamies ja Lontoon pormestari. Valtuuskunta palasi seuraavana vuonna ja kaksi tuomaria asetettiin tutkimaan Ritarikunnan ja hansakauppiaitten korvausvaatimuksia englantilaisten merirosvojen ja kaappareiden aiheuttamista vahingoista.⁸ Neuvottelut kaupasta jatkuivat koko Henrikin hallituskauden vuoteen 1413.



Kuva 2. *The Beauchamp Pageant* 1480-1485. 53 pergamentille tehtyä piirrosta, jotka kuvaavat Richard Beauchampin, Warwickin jaarlin, elämää. Hän otti osaa vuonna 1404 merirosvoja vastaan käytyihin taisteluihin, joista kyseinen piirros kuvaa. Kuvassa korostuu pitkäjousen tehokkuus.

⁷ Kirby, 1979, 178-180, 199

⁸ Kirby, 1979, 178-180, 199

Englannin kanaalin, Pohjanmeren ja Itämeren kauppaa häiritsivät walesilaiset ja bretagnelaiset merirosvot sekä Vitaaliveljet, jotka 1300-luvun puolella keskittyivät Itämerelle. Siellä heillä oli tukikohtinaan Visby ja Suomenlahdella vaikeiden vesiteiden takana merirosvojen tukikohdaksi ruotsalaisten rakennuttama Raasepori.⁹ 1400-luvun puolella Vitaaliveljet siirtyivät Pohjanmerelle, jossa heillä oli tukikohta Friiseinsaaristossa olevalla Helgolandilla.

Henrik taisteli merirosvoja vastaan kahdella rintamalla: dynastisilla siteillä ja solmimala liittoja Hansakaupunkien ja Kalmarin unionin kanssa. Itse hän meni naimisiin Bretagneen leskiherttuattaren Navarran Joannan kanssa, mutta tämä ratkaisu ei ollut onnistunut. Bretagnelaiset yhdistivät voimansa walesilaisten merirosvojen kanssa. Henrikin kädet sitoi Walesin kapina, eikä hän pystynyt tarttumaan tarpeeksi kovin merirosvouteen.¹⁰ Henrikin hallituksen loppuvuosina tilanne muuttui hallitsemattomaksi. Kuninkaan ainoa keino oli antaa kauppiaille ja merenkulkijoille kaapparilisenssejä, jotta nämä saivat osansa ryöstelystä. Geoffrey Chaucer, tullimies ja runoilija, kuvasi kertomuksessaan *The Shipman* noin vuodelta 1387 kahta englantilaista kaapparikapteenia. Peter Rishenden oli Madaleyne -nimisen aluksen omistaja ja John Hawley puolestaan Dartmouthin pormestari. Viimeksi mainittu oli kerran syytettynä kauppalaivojen laittomasta hätyyttämisestä merellä. Chaucerin kuvauksen mukaan molemmat edustivat aikansa englantilaisia merenkulkijoita. Heillä oli karkeasta villasta valmistetut vaatteet, he olivat perehtyneet Bordeauxin viinikauppaan ja he tunsivat laivareitit Jyllannista Espanjan rannikoille. Heidän sivuelinkeinonsa oli merirosvous ja salakuljetus.¹¹

Yksi askel Walesin taltuttamisessa oli John of Gauntin aviottoman tyttären Joan Beaufortin naittaminen walesilaiselle Jasper Tudorille. Kolmas dynastinen avioliitto Henrikin tyttären Filippa ja Eerik Pommerilaisen välillä lujitti Englannin siteitä Itämeren pohjoisosan valtioon Kalmarin unioniin. Filippa nousi unionikuningattareksi Tanskan Margaretan jälkeen. Eerik Pommerilainen vietti aikaansa pyhiinvaelluksilla Pyhällä Maalla ja Filippa hoiti Tukholman ja Vadstenan neuvosherrojen kanssa unionin hallintoa. Erityisesti hän kunnostautui Saltholmissa majoilleen Ruotsin laivaston tukemisessa ja varustamisessa taisteluun merirosvoja vastaan. Hän osoittautui isänsä kaltaiseksi neuvottelijaksi ja yhdisti Hansan ja Pohjoismaisen unionin voimat Vitaaliveljien tuhoamiseksi.

Kuningas Henrik IV tunnetaan William Shakespearen Falstaff-näytelmien huolien painamana kuninkaana, joka suree itsensä sairaaksi seuratessaan kruununperijänsä, prinssi Henkun, toilauksia ritari Falstaffin seurueen kanssa Lontoon alamaailmassa. Tosiasiassa Henrik IV oli hallituksensa viime vuodet sairas ja ajoittain kykenemätön hallitsemaan. Hän sairasti joko lepraa tai muuta vammauttavaa ihotautia. Prinssi Henkku, myöhemmin kuningas Henrik V, toimi sijaishallitsijana ja kukisteli ympäri maata puhjenneita kapinoita. Ritari Falstaff oli todellinen henkilö nimeltään Sir John Oldcastle ja kuninkaalliset ongelmanuoret olivat Henrik IV:n nuorempia poikia. Hallitsijana Henrik IV oli Englannista lähtenyt keskiaikainen ristiritari, joka matkoillaan oli muuttunut renessanssiruhtinaaksi, jonka tunnuslause oli *Necesse non habet legem*. Hurskas aikansa ihanteita noudattanut ritari oli toisaalta kasvatettu nousevan keskiluokan periaatteiden mukaisesti

⁹ Haggrén & Jansson, 2006, Drake, 1991, 125, 128-132

¹⁰ Kirby, 1979, 137, 161, 171

¹¹ Lloyd, 1968, 21-22, Sayers, 2002, 145-158

ja osasi mannermaalla puhuttuja kieliä. Hänen äitipuolensa Catherine Swynford (Beaufort), tulevan Tudor-suvun kantaäiti, oli perehdyttänyt hänet suurtalouksien hoitoon. Hän ei ollut matkustellut aikansa ylhäisön tapaan ennen ristinretkiään. Henrik oli lainkuuliainen, mutta jos tilanne siihen pakotti, hän oli täysin häikäilemätön saadakseen tahtonsa läpi. Hansan etuoikeuksia myöntäessään hän syrjäytti parlamentin ja teloitutti arkkipiispan, joka asettui vastahankaan, kun olosuhteet vaativat Rikhard II ja tämän kruununperijän eliminoimista. Henrikin myrskyisän hallituskauden saavutuksia oli siiteiden solmiminen Itämeren reunusvaltioihin ja Englannin kaupan vakiinnuttaminen näillä alueilla.

Lähdeluettelo

Brentano, Lujo. Eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung Englands. 1. Von den Anfängen bis gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Gustav Fischer, Jena 1927.

Bruce, Marie Louise. The usurper king. Henry of Bolingbroke 1366-99. Rubicon Press, London, s.a. (1986?)

Course, A.G. The merchant navy. A social history. Frederick Muller, London, 1963.

Drake, Knut. Raseborg – gråstensmurarna berättar sin historia. Särtryck ur Snappertuna, en kustsbygds hävder. 1. Ekenäs, 1991 s. 87-145.

Frederiksen, Ilse. Henry Bolingbroke, medieval knight or renaissance merchant prince. Second International Colloquium of Fischery, Trade and piracy Baltic and North Sea in the middle ages and later. Tammisaari, Finland 11-13.05.2006. Julkaisematon.

Haggren, Georg & Jansson, Henrik. Farming, fishing and hunting – subsistence strategies and settlements in the maritime landscapes in Nyland/Uusimaa. Second International Colloquium of Fischery, Trade and piracy Baltic and North Sea in the middle ages and later. Tammisaari, Finland 11-13.05.2006. Julkaisematon.

Die Hanse und der Deutsche Osten. Hrsg. Norbert Angermann. Nordostdeutsches Kulturwerk, Lüneburg, 1990.

Hering, Ernst. Die Deutsche Hanse. Wilhelm Goldmann, Leipzig, 1942.

Jolliffe, J.E.A. The Constitutional history of medieval England from the English settlement to 1485. Adam and Charles Black, London, 1961.

Kirby, John Lavan. Henry IV of England. A biography. Constable, London 1970.

Nicholson, Helen. Medieval warfare. Theory and practice of war in Europe, 300-1500. Palgrave Macmillan, Gordonsville, V.A., 2004.

Niitemaa, Vilho. Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter. Helsinki 1955. Annales Academiae Scientiarum Fennicae, B 94.

Sayers, William: Chaucer's shipman and the law marine. Chaucer review vol. 37 no 2, 2002 s. 145-158

Shakespeare's Holinshed. An edition of Holinshed's chronicles (1587) source of Shakespeare's history plays etc. Holinshed's chronicles selected, edited & annotated by Richard Hosley. Capricorn Books, New York, 1968,

Vasala, Marja. Preussilais-liivinmaalaisen suolalaivaston kaappaus vuonna 1438. Lisen-siaattitutkimus. Turun yliopisto, 1971.

Jouko Santala, merikapteeni, KTM

MERENKULUN TILASTOJA JA TAPAHTUMIA 25 VUODEN AJALTA

PROLOGI

Vuosi 1984 oli Suomen merenkulun kannalta monin tavoin mielenkiintoinen. Alan ope-
tukselle ja tutkimukselle vuosi merkitsi uuden alkua ja myönteistä kehityssyikäystä. Ke-
vättälvella julkaistun Merenkulkupoliittisen ohjelman mukaan ”... *merenkulkualan kor-
keakoulutasoista opetusta kehitetään edelleen Turun korkeakoulujen ja Merenkulkualan
opetuksen ja tutkimuksen kannatusyhdistys aloittaman toiminnan pohjalta...*”. Kauppa-
ja teollisuusministerivetoisen neuvottelukunnan esitykset otettiin tuolloin tosissaan.
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus siirtyi jo saman vuoden syyskuussa Turun
yliopistolle ja tuota pikaa keskuksen johtajana aloitti filosofian tohtori Juhani Vainio.

KEHITYKSEN JA KAMPPAILUN VUODET

Merikuljetukset vahvalla kasvu-uralla

Suomen vuosittaiset merikuljetukset ylittivät 50 miljoonaa tonnin rajan ensimmäisen
kerran juuri vuonna 1984. Kasvu jatkui lähes katkeamattomana ja vuoteen 2007 men-
nessä olivat tonnit kaksinkertaistuneet Suomen tähänastinen ennätyslukemaan 102,5
milj. tonniin.

Matkustajaliikenne kehittyi samaa vauhtia. Vuotuinen matkustajamäärä kipusi seitse-
mästä miljoonasta 1990-luvun loppuun mennessä 16 milj. matkustajan tasolle, jolla se
on sen jälkeen pysytellyt. Ruotsinliikenteen kasvun taittumisen korvasi kuusi miljoonaa
uutta matkustajaa itsenäistyneen Viron ja Suomen välisessä liikenteessä.

Itämeri ja Pohjanmeri ovat olleet merikuljetustemme keskeisiä toiminta-alueita. Noin 65
% tuonti- ja yli 40 % vientitonneista kuljetaan Itämeren alueella. Kaikista ulkomaan
merikuljetuksista noin 90 % tapahtuu Euroopan liikenteessä Itämeren ja Pohjanmeren
satamien kautta. Tilastoja vääristää tosin valtameriliikennettä palveleva syöttöliikenne
Suomen ja Pohjois-Euroopan suurten satamien välillä. Ulkomaankauppamme merikul-
jetuksista valtamerikuljetuksia arvioidaan olevan noin 20 %.

Uhkia ja mahdollisuuksia avoimilla markkinoilla

Vuonna 1984 merenkulkupoliittista huolta aiheutti lastinvarausjärjestelmään perustunut
YK:n linjakonferenssikoodi, jonka pelättiin mm. pienentävän suomalaisen tonniston
noin 50 % osuutta ulkomaankauppamme merikuljetuksissa. Koodista ei tullut kuiten-
kaan koskaan markkinoita merkittävästi ohjaavaa tekijää.

Irtolasti- ja säiliöalusten kolmansien maiden välisessä liikenteessä (cross trade) toiminut suomalainen tonnisto lisääntyi mm. verotuksellisten toimenpiteiden ansiosta erittäin nopeasti 1970-luvun lopulla ja 80-luvulle tultaessa. Parhaimmillaan cross trade -tonniston osuus oli nelisenkymmentä prosenttia kauppalaivastostamme. Tonnisto katosi kuitenkin vuosia kestäneen alhaisen rahtitason ja kilpailijoita korkeampien kustannusten vuoksi varsin pian lähinnä mukavuuslippujen alle.

1980-luvulla käytiin kovaa kampanjointia mukavuuslippujen saattamiseksi yhteisten pelisääntöjen piiriin kuitenkin siinä erityisemmin onnistumatta. Kehittyneet teollisuusmaat ryhtyivät sittemmin kehittämään mukavuuslippujen ja ulosliputuksien vaihtoehtoiksi kansallisia ”mukavuusrekistereitään” erityisesti miehityskustannusten alentamiseksi.

Myös Suomen lipun alla purjehtivan tonniston kilpailukykyä ryhdyttiin parantamaan säätämällä vuonna 1992 alusten miehityskustannuksia keventänyt *laki ulkomaanliikenteen kauppalaivastosta*. Lain tukimuotoja laajennettiin myöhemmin eri tavoin. 2000-luvulla kilpailukykyä on haettu mm. tonnistoverosta.

Merikuljetusmarkkinoille 1950-luvun lopulla ilmestyneiden konttien on sanottu olevan eräs globalisaatiokehityksen keskeisistä käyttövoimista. Vuonna 1984 Suomen satamien kautta kuljetettiin noin 127 000 konttia. Kun konttikuljetukset vuonna 1998 ensimmäistä kertaa tilastoitiin suurella TEU (twenty foot equivalent unit), konttikuljetukset meritse olivat 739 000 TEU. Vuoteen 2008 mennessä kuljetukset yli kaksinkertaistuivat ollen 1,595 milj. TEU.

Suomi toimi jo 1980-luvulla Neuvostoliittoon suuntautuvien ja sieltä lähtevien kuljetusten kauttakulkumaana. Pääasiassa kuljetettiin raaka-aineita ja energiaa, yhteensä molempiin suuntiin 2-3 miljoonaa tonnia vuodessa. Neuvostoliiton hajottua transitoliikenne lähti nopeaan kasvuun ja kuljetettavat tuotteet laajenivat kulutus- ja päivittäistavaroihin sekä autoihin. Vuonna 2008 transitokuljetukset kasvoivat 8,4 miljoonaan tonniin mukana mm. 740 000 autoa eli satamiin tuli keskimäärin yli 2 000 autoa päivässä edelleen itärajan yli kuljetettavaksi.

Vuoden 2008 jälkipuoliskolla kärjistynyt maailmalaajuinen finanssikriisi heijastui myös kaikkialle merikuljetuksiin kuljetusmäärien ja rahtien romahdettua nopeasti.

Suomen kauppalaivastossa laatu korvannut määrää

Suomessa on pidetty kansallisia tarpeita palvelevien merikuljetusten ja huoltovarmuuden ylläpitämiseksi tärkeänä, että Suomen lipun alla on riittävästi omaa tonnistoa. Suomalaisen alusten osuus merikuljetuksistamme on laskenut runsaan 20 vuoden aikana 50 % tasolta 30 % tasolle.

Suomalainen varustamotoiminta eli vielä 1980-luvun alkupuolella vahvaa nousukautta. Tonniston bruttovetoisuus oli kaksinkertaistunut edellisen vuosikymmenen aikana ollen

suurimmillaan vuonna 1981 lähes 2,5 milj. brt. Näkymät synkkenivät kuitenkin nopeasti.

Suomen Varustamoyhdistyksen vuosijulkaisussa vuonna 1990 kuvattiin edellisen vuosikymmenen menoa inhorealistisesti: *”Suomen kauppamerenkulun kehitystä 1980-luvulla voidaan hyvällä syyllä kutsua tyrmistyttäväksi”*. 80-luvun alkuvuosina vähitellen alkanut tonniston ulosliputus kiihtyi vuosikymmenen puoliväliin tultaessa ja muutamassa vuodessa kauppalaivasto romahti kolmannekseen huippulukemista eli 0,8 milj. brt:iin. Vuonna 1989 tonniston bruttovetoisuus ylitti uudelleen juuri ja juuri miljoonan brt:n rajan.

Vuonna 1993 toteutettiin alusten vetoisuuden rekisteröintiperusteen muutos. Tuolloin vetoisuutta osoittava yksikkö rekisteritonni 100 j^3 (noin $2,83 \text{ m}^3$) muuttui yksiköittäväksi, logaritmisesti laskettavaksi luvuksi.

Viimeisen puolentoista vuosikymmenen ajan kauppalaivastomme brutto on sinnitellyt vuodesta toiseen 1,5 miljoonan tasolla. Vuodesta 1994 pidetyn tilaston mukaan ulkomaisissa rekistereissä oli ko. vuotena 65 suomalaisvarustamojen alusta brutoltaan 1,65 milj. Vastaavat luvut vuoden 2008 lopussa olivat 54 alusta ja brutto 1.16 milj.

Yli kolme vuosikymmentä kestänyt ro-ro-alusten ja matkustaja-autolauttojen kuljetus- ja lastikäsittelytekniikoiden kehittäminen on tuottanut alussukupolvi toisensa jälkeen yhä tehokkaampia aluksia Suomen viennin ja tuonnin sekä massaturismin tarpeisiin. Vaakatasossa pyörillä liikkuvat, perä- ja keulaportteja käyttävät suuryksiköt ovat konttien ohella korvanneet pitkälle perinteiset lastinkäsittelymenetelmät.

Vuonna 1994 viimeisen kerran julkaistun tilaston mukaan kuljetettiin 42 % maamme tuonnin arvosta ja 32 % viennin arvosta mainituilla aluksilla rekoissa ja perävaunuissa. Tonneissa määrä vastasi vain 5 % tuonnissa ja 10 % viennissä.

Vuoden 1984 lopussa Suomessa oli yhteensä 67 lasti- ja matkustaja-autolauttaa vetoisuudeltaan 396 000 silloista rekisteritonnia. Muun tonniston vähetessä dramaattisesti, säilyi ro-ro- ja matkustaja-autolautat lukumäärältään ja vetoisuudeltaan vuoden 1984 tasolla koko vuosikymmenen lopun. 1990-luvulla näiden alusten lukumäärä kasvoi parhaimmillaan 80:een ja brutto noin miljoonaan. 2000-luvulla alusten brutto pysynyt 0,9 miljoonan tuntumassa matkustaja-autolauttojen koon kasvun taituttua sekä lipusta johtuvien kustannusten määrätessä yhä useammin myös ro-ro-alusten ja matkustaja-autolauttojen kotisataman.

Lastilauttojen matkustajavolyymit kasvoivat huomattavasti 2006 jälkeen liikenteeseen tulleiden uuden polven ropax -alusten myötä.

Radiosähkötyksestä informaatioteknologiaan

Helsingin kauppakorkeakoulussa valmistuneessa pro gradu -tutkimuksessa päädyttiin vuonna 1984 tulokseen, että kautta aikain eniten laivaorganisaation rakenteeseen vaikut-

tanut tekijä on Samuel Morsen vuonna 1832 keksimä sähkötys. ”Langaton lennätin” otettiin tosin meriliikenteessä käyttöön vasta huomattavasti myöhemmin. Radiosähkötysten myötä päätöksenteko siirtyi alukselta yhä enemmän varustamon konttoriin.

Kehitys ajoi kuitenkin myös radiosähkötysten ohi ja vuoden 1992 jälkeen ovat alukset voineet purjehtia kaikilla merillä ilman pakollista radiosähköttäjää.

Tietojenkäsittelyn ja -siirron huikea kehitys on muuttanut merenkulkua monin tavoin turvallisemmaksi ja tehokkaammaksi sekä vienyt sen myös entistä kiinteämmäksi osaksi logistista ketjua, – sen jälkeen kun logistiikka-käsite oli otettu käyttöön 1990-luvun alussa.

Satelliitit ja 24/7 toimivat navigointilaitteet alkoivat syrjäyttää sekstantteja ja alkeellisempia paikanmäärittävälineitä 1980-luvun alussa. Kommentosiltatyöskentelyä hallitsevat nykyisin tutkat, elektroniset merikartat ja monet muut atk-järjestelmät.

Aluksen ja sen ulkopuolisen maailman yhteydenpidossa sähköteet ovat vaihtuneet 1980-luvulta lähtien telekseiksi, telefaxeiksi, satelliittipuheluiksi, kännyköiksi, internet-yhteyksiksi ja sähköposteiksi.

Meriliikenteen yleistä seurantaa hoitaa IMO:n aluksilta edellyttämä AIS (Automatic Identification System). Erilaiset ohjausjärjestelmät kuten GOFREP (Gulf of Finland Reporting) ja VTS (Vessel Traffic Service) huolehtivat liikenteen turvallisuudesta ja sujuvuudesta alueellisesti ja paikallisesti. Suomessa kehitetty ja vuonna 1994 käyttöön otettu PortNet (Finnish Maritime Administration Traffic Data System) palvelee laajasti merenkulun toimijoiden tieto- ja tietoliikennetarpeista.

IMO johtaa edelleen orkesteria

Suomen liittyminen EU:hun ei merkinnyt merenkululle suurtakaan muutosta laivojen tax free -myynnin menettämistä lukuun ottamatta, johon siihenkin saatiin helpotusta erikoisjärjestelyin. IMO on edelleen maailmanlaajuisesti merenkulun säästelystä vastaava elin.

Käytännössä EU:n vaikutus on näkynyt merenkulun kansainvälisiä säädöksiä ja sopimuksia täydentävinä direktiiveinä sekä – ja ehkä ennen kaikkea – tutkimus- ja kehityshankkeina (European Shortsea Network, Marco Polo, Merten moottoritie, Vapaa eurooppalainen meriliikennealue jne), joilla pyritään tehostamaan EU:n kuljetuksia ja kilpailukykyä sekä vähentämään kuljetusten ympäristöhaittoja.

Merikuljetuksissa on toiminut kautta aikain kova kilpailu ja avoimet markkinat. Rannikon tuntumassa ollaan oltu alttiimpia säätellylle. EU-jäsenyys avasi myös Suomen rannikon kabotaasiliikenteen kaikille jäsenmaille. Sen myötä historiaan jäi myös väylämaksukäytäntö, jolla oli edistetty hieman myös suomalaisen tonniston kilpailukykyä. Satamamaksujen ja ahtaustariffien tiukka säätely oli purettu jo 1980-luvun lopulla.

Merenkulku- ja satamapoliittisesti mittavia toimia ryhdyttiin EU:ssa valmistelemaan ja toteuttamaan varsinaisesti vasta 1990-luvun lopulla. Vuonna 2001 komissio antoi esityksen satamapalveludirektiiviksi, joka olisi muuttanut eurooppalaisen satamatoiminnan perinpohjaisesti. Komission esitys kuitenkin kaatui parlamenttikäsittelyn viimeisessä äänestyksessä parin vuoden valmistelun jälkeen. Komission nopeasti uudistama esitys satamapalveludirektiiviksi pysähtyi jo parlamentin ensimmäiseen käsittelyyn tammi-kuussa 2006.

Meriympäristön suojelua ja toimintaympäristön turvaa

Torrey Canyon- (1967), *Amoco Cadizin*- (1978) ja *Exxon Valdez* (1989) -katastrofit kiinnittivät huomiota ympäristötuhojen ja -haittojen ehkäisyyn nimenomaan alusten onnettomuustapauksissa.

Sittemmin meriympäristön suojelussa on kiinnitetty yhä enemmän huomiota meriliikenteestä ja satamatoiminnoista sekä infrastruktuurin rakentamisesta syntyvien haittojen pienentämiseen ja torjumiseen. Haasteellisen tehtävän kohteina ovat veden saastuminen ja pilaantumisen ehkäiseminen, ilmastonmuutoksen hidastaminen, melu- ja valosaasteen torjuminen sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttäminen.

Suomalaisille läheinen asia on ollut luonnollisesti Itämeren suojelu sekä vapaaehtoisin että julkisen vallan toimin. Valtioiden välisen Itämeren suojeluelimen HELCOMin (The Helsinki Commission, Itämeren suojelukomissio) juuret juontavat vuoden 1974 Helsinki Convention -asiakirjaan. Sopimus uudistettiin perusteellisesti muuttuneessa poliittisessa tilanteessa vuonna 1992 ja se tuli voimaan vuonna 2000. Itämeren rantavaltioiden lisäksi mukana HELCOMissa on EU:n komissio.

Merenkulun ja alusten lisäksi ympäristösäädökset ulottuvat laajasti myös satamiin, joilta nykyisin edellytetään esimerkiksi ympäristölupa. Paljon keskustelua on herättänyt IMO:n rikkipäätös, jonka tarkoituksena on ilmastonmuutoksen torjumiseksi rajoittaa Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa kulkevien alusten polttoaineen rikkipitoisuus vuoteen 2015 mennessä 0,1 %:iin.

Terrori-isku New Yorkin World Trade Centeriin 11.9.2001 jätti pysyvän jäljen myös merenkulkuun. IMO:n yleensä pitkistä valmistelu- ja siirtymäajoista poiketen kansainvälinen turvakoodi (ISPS, International Ship and Port Facility Security Code) tuli voimaan maailmalaajuisesti jo heinäkuussa 2004. Erityisesti satamille uudet säädökset merkitsivät siirtymistä uuteen aikakauteen.

Terrorismiuhan ohella merenkulun uusiksi huolenaiheiksi ovat nousseet lisääntyvä meri-rosvous ja aluskaappaukset sekä merenkulkuun kohdistuva kansainvälinen ammattirikollisuus.

Jää peittää joka talvi merialueitamme

Talvi luo edelleen Suomen merenkululle kaikista muista maista poikkeavat olosuhteet. Jäämurtajat huolehtivat ympärivuotisesta liikenteestä 23 talvisatamaan 1970-luvun alun päätösten mukaisesti. Ensimmäinen, jäänmurtokauden ulkopuolella off shore -toimintaan vuokrattava monitoimimurtaja otettiin käyttöön vuonna 1993 tavoitteena keventää jäänmurtotoiminnan kokonaiskustannuksia. Jäänmurron tehokkuutta on parannettu kehittämällä mm. satelliittiseurantaan perustuvia ohjausjärjestelmiä.

Talvimerenkulun sujuvuutta ja varmuutta on lisännyt myös tonniston parantunut jäissä kulkukyky. Vuodesta 1984 vuoteen 2008 on Suomen kauppalaivastossa I A Super -jääluokkaan kuuluvien alusten määrä lisääntynyt 36:sta 61:een ja brutto kolminkertaistunut 1,1 miljoonaan huolimatta koko tonniston bruton vähentymisestä noin viidennekseltä.

Satamat uuteen aikaan

Suomen satamien kehittäminen käynnistyi toden teolla satamien siirryttyä valtionhallinnossa kokonaisuudessaan liikenneministeriön hallinnonalaan 1983 lopussa. Ensimmäinen satama-asiain neuvottelukunta asetettiin 1985 ja ensimmäinen Satamien kehittämisohjelma julkaistiin vuonna 1989. Kustaa III:n vuonna 1789 myöntämät ns. vanhojen kaupunkien erioikeudet satamanpitoon kumottiin vuosien valmistelun jälkeen perustuslain säätämisyjärjestyksessä 1.1.1995 ja samassa yhteydessä tuli voimaan *laki yleisistä yksityisistä satamista*.

Uusia yleisiä satamia ei em. laista huolimatta ole syntynyt, mutta kaksi kunnallista satamaa on muutettu laitoksesta osakeyhtiöksi. Satamia koskevaa lainsäädäntöuudistus pantiin vireille vuonna 2008.

Mussalossa ja Vuosaarella toteutettiin mittasuhteiltaan ja toimintamalleiltaan täysin entisestä poikkeavat satamainfrastruktuurihankkeet. Varsinaisten satama-alueiden ympärille luotiin mittavat logistiikkapalvelualueet satamien käyttäjille. Käyttöön vakiintui uusi sana: satamakeskus.

Merenkulun hallinto muutoksen kourissa

Merenkulkuhallitus kuului 1980-luvulla kaupp- ja teollisuusministeriön toimialaan. Viraston siirtyessä vuonna 1990 liikenneministeriön hallinnonalaan muuttui se samalla merenkululaitokseksi, johon liitettiin myös tie- ja vesirakennuslaitoksen vesitie-toimialat.

Runsas vuosikymmen myöhemmin suunta muuttui. Vuoden 2004 alussa jäänmurtotoiminta (Finstaship) ja luotsaustoiminta (Finnpilot) lohkaistiin merenkululaitoksesta erillisiksi liikelaitoksiksi. Vuonna 2009 päätettiin merenkululaitos jakaa osaksi väylä-

virastoa ja liikenteen turvallisuusvirastoa, jotka aloittavat toimintansa vuoden 2010 alussa.

Merentutkimuslaitos päätettiin lakkauttaa vuonna 2008 ja sirotella osaksi Suomen ympäristökeskusta ja ilmatieteenlaitosta.

Miehitysmääräykset kaikkia koskeviksi

Aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä on säädetty nykyisin vuonna 1997 *aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annetulla asetuksella* joka perustuu vuonna 1984 voimaan tulleeseen IMO:n STWC-yleissopimuksen (Standards of Training, Certificatin and Watchkeeping).

Merenkulun päällystökoulutus muuttui huomattavasti 1990-luvulla, kun merenkulkuopistot ja teknilliset oppilaitokset muutettiin pitkien kokeiluvaiheiden jälkeen osiksi ammattikorkeakouluja. Myös tutkintovaatimuksia ja koulutuksen sisältö uudistettiin monin tavoin.

Ensimmäinen naispuolinen merikapteeni valmistui Suomessa vuonna 1974. Nykyisin lähinnä kansipäällystätehtävissä työskentelee nelisenkymmentä naista. Kymmenen vuotta sitten tehtiin merimiesammateissa Suomessa noin 10 000 henkilötyövuotta ja nykyisin noin 8 000 henkilötyövuotta. Naisten osuus kaikissa meriammatissa työskentelevistä on noin neljännes.

Ennen kaikkea teknisen kehityksen myötä lastialusten miehistöt ovat pienentyneet 25 vuodessa olennaisesti. Ulkomaanliikenteessä merimiesammateissa vuonna 2008 työskennelleistä noin 6300 henkilöstä puolet työskentelee erilaisissa matkustajia palvelevissa tehtävissä.

EPILOGI ELOKUUSSA 2009

Yksilön elämässä 25 vuotta samassa tehtävässä voi merkitä arvostettua ja tuloksellista elämänuraa, mutta joskus myös vuosien leipäännyttämää puurtamista. Juhani Vainion ura Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen johtajana kuuluu ehdottomasti ensiksi mainittuun kategoriaan.

Varmaa on, että professori Vainion opetus- ja tutkimusjälki näkyy selvänä vielä 25 vuoden kuluttua.

Raimo Kurki, varatuomari

AJANKOHTAINEN MERENKULKUPOLIITTINEN TILANNE

Olin yli 17 vuotta ministeriön ”merenkulkuvastaavana”. Siinä tehtävässä sai tilaisuuden usein esitelmöidä niistä asioista, jotka alalla olivat ajankohtaisia tai tulossa agendalle. Nyt kun virkatyöni päättymisestä on kulunut kohta neljä vuotta, käytän taas hyväksi mahdollisuutta esittää joitakin huomioita ajankohtaisesta merenkulkupoliittisesta tilanteesta. Kysymyksessä ovat tietysti täysin henkilökohtaiset näkemykset, osin myös tuntemukset. Tällainen lähestymistapa sallittakoon eläkeläiselle.

Helsingin Sanomien palstoilla kyselin lokakuun alussa 2006, miksi Suomen tuntuu olevan mahdotonta seurata ja hyödyntää oman merenkulkuelinkeinonsa kehittämisessä EU:n hyväksymiä, useimpien muiden EU:n merenkulkumaiden soveltamia merenkulkupoliittisia, oikeastaan suorastaan yhteiskuntapoliittisia, linjauksia. Ennen muuta kysymys oli varustamoja tyydyttävän tonnistoveroratkaisun aikaansaamisesta, jotta silloista merenkulun suotuisaa rahtitason nousubuumia olisi voitu täysimääräisesti käyttää hyväksi. Miehityskustannusten alentamiseksi Suomessa varustamoille maksettavat tuet ovat sen sijaan EU:n sallimalla ylärajalla ja niitä koskeva, jo 1990-luvun alusta voimassa ollut lainsäädäntö on hiljattain uusittu.

Valtiovallan lupauksista huolimatta tonnistoveroratkaisua ei saatu aikaan. Merikuljetusten hintabuumi jäi hyödyntämättä ja suomalaisen tonniston osuus ulkomaankaupan kuljetuksista on painunut erityisesti viennissä pohjamutiin. Tällä hetkellä elämme maailmanlaajuista taantumaa, millä tietysti on ollut dramaattinen vaikutus varustamojen ja satamien toimintaan ja tuloihin. Erityisesti konttiliikennettä harjoittavat varustamot ovat vielä pahentaneet tilannetta tilaamalla uusia aluksia, jotka aiheuttavat lähivuosina ylipasiteettia eivätkä rahat pääse elpymään. Toisaalta on selvää, että taloudellinen toiminta tulee virkistymään; jo tänään puhutaan, että pohjakosketus lienee jo saatu. Ylösnousun vaatima aika ja jyrkkyysaste on tietysti tällä hetkellä arvoitus.

Suomessa on siis edelleen tarve saada aikaan toimiva, suomalaisten varustamojen toimintaa aktivoiva tonnistoveroratkaisu. Joidenkin arvelujen mukaan syksyllä saataisiin ehdotus uudeksi lainsäädännöksi. Toivotaan, että näin tapahtuu.

Merenkulkuelinkeinon kehittämiseksi tarvitaan tonnistoveron lisäksi suomalaisen tonniston nuorennusleikkaus. Tonnistomme keski-ikä, lähes 20 vuotta, on aivan liian korkea. Alushankintojen käynnistämiseksi tarvitaan erityisesti valtiovallan toimenpiteitä, jotta rahoittajien usko alaan saadaan palautettua.

Kotimaisten varustamojen alushankintojen edistämiskeinoista sisältää hyvän peruskartoituksen toukokuussa julkaistu työ- ja elinkeinoministeriön Meriteollisuustyöryhmä 2009:n raportti. Raportissa on kuvattu, miten meriteollisuusalan yrityksille voidaan varmistaa kilpailukykyiset, julkisesti tuetut luotto- ja takuujärjestelyt Finnveran ja Suomen Vientiluoton toimenpitein myös tulevaisuudessa. Laivanrakennuksen innovaatiotukea on saatava entistä tehokkaammin käyttöön. Tax lease -mallia (alusten omistajat

saavat verotuksessaan hyötyä etupainoisista poistoista ja tappioista) ja suorien rahoitus-, vero- ja muiden tukien käyttöä ja toimivuutta on selvitettävä.

Myös liikenne- ja viestintäministeriön valmisteleman Liikennepoliittisen selonteon (vuodelta 2008) mukaan tonnistoverolainsäädäntö uudistetaan kilpailukykyiseksi ja alushankintavarauksen käyttöönotto selvitetään.

Jopa valtioneuvoston päätöksessä huoltovarmuuden tavoitteista viime vuodelta julistetaan, että merenkulkuelinkeinon kilpailukykyä parannetaan elinkeinopoliittisin toimenpitein.

Merkittäviä hallitustason kannanottoja ja kirjauksia virallisiasiakirjoihin on siis olemassa tukuttain, mutta ne eivät tunnu heräävän eloon reaali maailmassa. Erityisesti elinkeinopoliittiset kannanotot ovat retoriikan tasolla. Mielestäni valtion talousarvioesitykseen on saatava myös merenkulun elinkeinopoliittikan osalta selvät tulostavoitteet, jotta tarvittavien toimenpiteiden toteuttamiseen ja aikatauluttamiseen saadaan nykyistä enemmän ryhtiä ja hallitustason sitoutumista. Tässä suhteessa ero liikenne- ja viestintäministeriön muiden tulostavoitteiden esittämiseen budjettikirjassa on selvä. Kiireellisyysjärjestyskin on selkeä: tonnistoverolainsäädännön mahdollisimman pikainen aikaansaaminen ja hallitukselle nopea selvitys alushankintojen tukemiseksi tarvittavista verotuksellisista ja rahoituksellisista toimenpiteistä, jotka ovat EU:ssa hyväksyttävällä tavalla otettavissa käyttöön Suomessa.

Tässä yhteydessä suomalaisia varustamoja voi onnitella varustamoyhdistysten yhteisestä aikaansaannoksesta Suomen Varustamot ry:stä. Ratkaisu on tietysti terveen järjen sanelema. Edunvalvonta on helpompaa, kun on yhteiset edut valvottavina. Voi myös sanoa, että parempi myöhään kuin ei milloinkaan. Uusi yhdistys tekee hyvää työtä. Minä kaipaankin kuitenkin ajankohtaisia painavia puheenvuoroja merenkulkupoliitikasta suoraan suomalaisten varustamojen ylimmältä johdolta. Täytyy sanoa, että minulla on ikävä Antti Lagerroosin osuvia murahduksia – ellei joskus suorastaan ärähdyksiä.

Varustamoyhdistysten organisaatiouudistuksesta on aihetta siirtyä toiseen, vähän mittavampaan keskittämiseen. Vuoden 2010 talousarvioesitykseen liittyen hallitus esittää perustettaviksi vuoden 2010 alusta lukien Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston. Liikennevirasto ottaa hoitaakseen Merenkululaitoksen, Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen väylätoiminnot. Liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistetään Merenkululaitoksen, Rautatieviraston, Ilmailuhallinnon ja Ajoneuvohallintokeskuksen turvallisuustoiminnot sekä Tiehallinnon turvallisuustehtäviä.

Tiepiirien sekä Merenkululaitoksen yhteysalustehtävät siirtyvät samoin vuoden 2010 alusta elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksiin (ELY), joihin myös siirtyvät lääninhallitusten liikenneosastojen tehtävät.

Merenkululaitoksen sisäinen tuotanto (väylien ja kanavien ylläpito ja rakentaminen, suunnittelu- ja asiantuntijapalvelut sekä merenmittaus) yhtiöitetään vuoden 2010 alusta.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan liikelaitosten kehittämistä jatketaan. Varustamoliikelaitos Finstaship ja Ilmailulaitos Finavia yhtiöitetään myös vuoden 2010 alusta. Luotsauslaitos Finnpiilot yhtiöitetään eräiden säädösselvitysten jälkeen vähän myöhemmässä vaiheessa.

Ja edelleen: vuoden 2010 alussa aloittavista Liikennevirastosta ja Liikenteen turvallisuusvirastosta siirtyy noin 250 henkilöä (henkilötyövuotta) Lappeenrantaan ja Rovaniemelle vuoden 2015 loppuun mennessä. Alueellistamisen jälkeen Liikenneviraston henkilöstöstä työskentelee pääkaupunkiseudun ulkopuolella puolet ja Liikenteen turvallisuusviraston henkilöstöstä lähes kolmasosa.

Lopuksi: Merentutkimuslaitos lakkautettiin kuluva vuoden alussa ja samalla Suomen ympäristökeskukseen perustettiin Merikeskus, johon on keskitetty kaikkien merialueiden meriekologinen tutkimus; Merikeskus hallinnoi myös tutkimusalus Arandaa. Ilmatieteen laitokseen on keskitetty fysikaaliseen merentutkimukseen, kuten aallokkoon ja merenkorkeuteen, liittyvä palvelu- ja tutkimustoiminta.

Esitetty organisaatiomuutosten luettelo on suorastaan hengästyttävä. Muutosta kokonaisuudessaan voi hyvistä syistä pitää historiallisena.

Jättäessäni viranhoidon ja sen jälkeenkin suhtautumiseni merenkulkuhallinnon uudistusesityksiin oli kriittinen. Katsoin, että asiantuntemuksen keskittäminen, muun muassa kansainvälisten asioiden hoitaminen, vaatii Merenkululaitoksen säilyttämistä. Väylien rakentamisessa ja hoidossa on kysymys ennen kaikkea meriturvallisuuden ylläpidosta, mikä myös mielestäni puhui Merenkululaitoksen jakamattomana säilyttämisen puolesta.

Kun nyt olen perehtynyt organisaatiomylläkyksen selvitysasiakirjoihin, minun on pakko myöntää, että organisaatioiden uudistamistarve on ollut perusteltu ja organisaatiomuutosehdotukset nojaavat terveisiin lähtökohtiin. Yksinkertaisesti omin sanoin ilmaistuna: ministeriön strategista ohjausotetta on vahvistettava ja synergiahyödyt on käytettävä hyväksi. Liikenne- ja viestintäministeriön on osallistuttava omalta osaltaan hallinnon tehostamistalkoisiin ja toimintojen alueellistamiseen. Lisäksi elinkeinotoiminnan harjoittaminen julkisen sektorin yksiköiden toimesta kilpailluilla markkinoilla herättää vaikeita kysymyksiä kilpailuneutraliteetin suhteen – niihin on kyettävä vastaamaan EU:n kilpailulainsäädännön näkökulmasta. Viimeksi mainittua kysymystä on selvitetty työ- ja elinkeinoministeriön työryhmän toimesta, joka jätti raporttinsa tänä vuonna (Julkisen elinkeinotoiminnan neutraliteetti). Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltu organisaatiouudistus lähtee myös henkilöstön kannalta oikeasta lähtökohdasta: ehdoton vaatimus uusien virastojen organisaatorakenteille on nykyisissä virastoissa olevan erityisasiantuntemuksen säilyminen muutos-tilanteessa. Henkilöstö on ollut mukana selvitästyössä.

Vielä viimeinen huomio organisaatiokysymyksistä: monissa kannanotoissa alan piiristä on haluttu, että merenkulkuasiat tai ainakin merenkulun elinkeinopoliittikka olisi siirrettävä työ- ja elinkeinoministeriöön (tavallaan siis takaisin lähtöpaikkaan). Liikenne- ja viestintäministeriö voisi kyllä tiukentaa merenkulun elinkeinopoliittista otetta muun

muassa tulostavoitteitaan määritellesään, kuten olen edellä esittänyt. Toisaalta merenkulupolitiikka ja merenkulun elinkeinopolitiikka ovat viime vuosikymmenen aikana edelleen sillä tavoin laaja-alaisesti ja painottuneet turvallisuus- ja ympäristökysymyksiin, että minun mielestäni tällaiseen hallinnonalasiirtoon ei ole aihetta. Myös aikaisempaa laaja-alaisempien keskushallintovirastojen perustaminen puhuu sen puolesta, että liikenne- ja viestintäministeriö on merenkulkuasioille oikea sijoituspaikka valtioneuvostossa. Yhteistyötä muiden ministeriöiden kanssa tietysti tarvitaan ja sitä on aina tehty ja tehdään edelleen.

Suomi on vanha, perinteinen merenkulkumaa. Merenkulkumaa tarvitsee kansallista meriklusteria kaikkine eri sektoreineen ja toimijoineen. Viime kädessä on kysymys osaaamisesta ja tiedosta sekä perinteistä, myös ”hiljaisesta tiedosta”. Näin hiljattain Norjan varustamoyhdistyksen puheenjohtajan Trygve Seglemin kirjoituksen, jossa painotettiin norjalaista merenkulkua ainutlaatuisena brändinä, joka perustuu tarpeeseen suojella ympäristöä ja vaalia merenkulun turvallisuutta sekä huolehtia alan meri- ja maahenkilöstön työpaikkojen säilymisestä. Tämä on oikeantuntuista ajattelua ja myös suomalaiselle meriklusterille sopivaa. Lopulta osaavat ihmiset ovat ratkaisevassa asemassa, niin varustamoissa kuin hallinnossa. EU:n komissio on ilmoittanut aloittavansa kolmen miljoonan euron ohjelman merenkulun imagon parantamiseksi. Meillä järjestettiin maaliskuussa Merifoorumi-kutsuseminaari tarkoituksella kehittää foorumi merenkulkualan edistämiseksi ja sen tärkeyden markkinoimiseksi. Merenkulkualan työvoimapula onkin uhkaava tekijä, ei vain Suomessa, vaan koko EU-alueella. Erityisesti konepäälystöpulan on sanottu olevan akuutti jo meidän maassamme.

Mainostemput ovat vain lyhytaikainen piriste. Alan yritysten toiminta on oltava vakaalla pohjalla. Yrityksillä on oltava tunne ainakin valtiovallan toiminnan ennustettavuudesta. Muutoin Suomen liikennettä hoitavien varustamojen omistuksen siirtyminen ulkomaisiin käsiin jatkuu ja niiden toiminnan kehittämistä koskevat ratkaisut tehdään muualla kuin Suomessa.

Tämän vuoksi suomalaisten merenkulkualan toimijoiden pitkään jatkunutta yhteistointaa esimerkiksi merenkulun neuvottelukunnan piirissä on edelleen jatkettava ja sen on säilyttävä sellaisena, että muun muassa varustamoilla ja työntekijäjärjestöillä on luotamus siihen. Ahvenanmaan maakunnan meriklusteria ja siinä olevaa kansainvälisen tason osaamista on hyödynnettävä entistä enemmän. Samoin Pohjoismaista yhteistyötä on pidettävä yllä edelleen ja Baltian maat on siihen saatava mukaan tavalla tai toisella. Lähden siis siitä, että Itämeren pohjois- ja koilliskulma tarvitsee omaa edunvalvontaa EU:n piirissä, varsinkin, kun Itämeren itäisimmässä pohjukassa on mahtava toimija, jolla on omat vahvat kansalliset näkemykset siitä, miten merenkulupolitiikkaa kansainvälisellä tasolla on hoidettava. Uusi Itämeren meriturvallisuusohjelma tarvitsee kaiken tuen sekä EU:n että Itämeren suojelukomission suunnasta.

Huoltovarmuuden turvaaminen maamme merikuljetuksissa on tietysti hyvä ja paljon käytetty peruste kansallisen kauppalaivaston kehittämiseksi. Mutta toisaalta jatkuva vetoaminen siihen tuntuu minusta antautumiselta ja luovuttamiselta, käsien nostamiselta pystyyn, kun pitäisi rohkeasti ponnistella elinkeinon laajentamisen ja kehittämisen suuntaan. Kehityspotentiaalia suomalaisella merenkululla ja Suomen meriklusterilla

tosiaan on. Poliittisten päätöksentekijöiden on tunnustettava, että suomalaisen kilpailukykyisen varustamosektorin kuihtuminen olisi mitä vakavin heikennys maamme elinkeinorakenteelle.

Danuta Rucinska, Professor, Ph. D.
Andrzej Rucinski, Professor, Ph. D.
University of Gdansk

TRANSPORT FACTORS DETERMINING INTEGRATION PROCESSES IN THE BALTIC SEA REGION

*This paper is dedicated to our great and dear friend Juhani Vainio, in the name of true interpersonal integration, common projects, meetings and wonderful experiences.
Dear Jussi, dear Friend, we wish you all the best!*

1. The Baltic Sea Region as an area of European development

The Baltic Sea Region (BSR) includes: Denmark, Poland, Lithuania, Latvia, Estonia, Finland, Sweden, Norway, Baltic lands of Germany: Schleswig-Holstein and Mecklenburg-Vorpommern, Russian regions of Kaliningrad and St. Petersburg, Karelia, Murmansk, Pskov and Novgorod¹². The Baltic Region is a socio-economic structure whose position on the economic map of Europe and the whole world is becoming more and more important. Its size in terms of the number of consumers equals 1/3 of the US market and about 1/4 of the whole EU market. Fig. 1 presents the area in question.



Fig. 1. Countries of the Baltic Sea Region.

Source: www.vasab.org/-9 – information as of 19 November 2008.

¹²Program Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 called also: Program Vision Sea Region 2010, as in: *Rozwój Regionu Bałtyckiego*. Ed. W. Toczyski. Wyd. UG, Gdansk 2001, p. 21.

Integration processes in the Region, which is also called the Baltic Europe, started with attempts aimed at protecting the natural environment of the Baltic Sea¹³. After some time, the processes widened to cover various areas of social and economic activities.

2. Transport factors determining integration processes in the Baltic Sea Region

Transport operations are an important factor in economic and social integration. They influence every economic and human activity, such as the development of markets, trade and international tourism, contributing greatly to regional integration. The development of modern transport and a network of sea connections are crucial for competitive strength of the countries in the Region which have considerable transport potential and a well-established position in the BSR.

The key objective of regional integration in the Baltic Sea Region is to accelerate the social and economic development of the whole area and to eliminate differences between the levels of economic development in individual countries of the Region and the most developed European regions. The acceleration in the economic growth is facilitated by political changes, internationalization processes, innovativeness, transfer of technologies, goods, capital, ideas and people. Being a fundamental element in that transfer, transport plays a very important role in integration processes¹⁴.

Transport processes require constant improvement in infrastructure of various transport modes, including development and modernization of transport systems, roads and transport points, logistics and distribution centers, development of ferry and air connections network, creating modern telecommunications network, common and integrated activities leading to sustainable growth of tourism, and the like.

Initiated in the 90's of the previous century, institutionalized collaboration aimed at the Baltic Region integration and intensive growth of various operations at regional and local levels are good examples of regional and trans-border cooperation within the framework of integration processes in Europe and bode well for future cooperation in the Region.

3. Transport ventures to integrate and use effectively the Baltic Sea area

Development of intermodal connections between countries of the Baltic Sea Region is part of the preferred project of sea highways. Sea highways as infrastructural elements will constitute an important transport development in the future, which will then inte-

¹³The author of the idea and term of "Baltic Europe" was Prof Jerzy Zaleski (1924-2001), a polish geographer and economist.

¹⁴ D. Rucinska, *Regiony nadmorskie Polski jako rynki w Unii Europejskiej (w) Regiony nadmorskie Polski w Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, Ekonomia No 1, Gdansk 2003, p. 22.

grate the Baltic Region both economically and socially. It is assumed that modernized and enhanced existing sea connections as well as creating new regular and reliable sea connections with high frequency of ship traffic will lead to an increase in the volume of transport carried by sea and an increase in passenger traffic between BSR countries. It should also contribute to the implementation of a major development program of combined transport and short-distance sea transport. The planned Swinoujscie – Ystad sea highway should be part of the Central European (Oder) Transport Corridor CETC and be the shortest connection of Scandinavia with southern Europe, with the greatest volume of passenger, truck, cars, rail cars and cargo traffic on that route. Traffic on the route has been increasing consistently for several years, hence a number of new ferries serving the route now. Additionally, modern transport infrastructure has been developed in the Swinoujscie terminal in Poland and a new express road DK3 (S-3) on the route: Swinoujscie – Szczecin - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Legnica - Lubawka (to the southern border with the Czech republic) has been being built to facilitate faster transport between European regions.¹⁵

Large European sea ports of category A, which serve 200 thousand passengers or cargo of 1.5m ton yearly, occupy a special role in the design of DK3 road. In Poland, they are such ports as Szczecin- Swinoujscie and Gdansk-Gdynia Sea Ports. It is important for the ports that the Baltic Sea highways be created on the route of heavy ferry traffic to Scandinavia (Swinoujscie – Ystad, Gdynia – Karlskrona). Additional funds from the European Union have been granted to the projects within the framework of TEN-T funds (co-financing of 10 - 20 % for infrastructural investment in sea ports) and in the Marco Polo I and II programs (co-financing of 35 % for ship-owners in the form of subsidies to cover line operational costs). Moreover, Poland plans to finance up to 85% of port infrastructure modernization and development costs connected with sea highways operations from Sector Operational Program “Infrastructure and Environment” in 2007 – 2013.

Another interesting initiative aiming at widening and better exploiting the Baltic for the development of connections with markets outside the Baltic Region is the idea to build the so-called *Adriatic-Baltic Landbrigde* (A-BL), following the concept of Pan-European Transport Corridor VI¹⁶.

Integration of Europe requires new and modern transport developments, lines and points integrating countries and regions. Fixed connections (bridges, tunnels) and inland roads are complementary to modern sea transport served by fast ships, including passenger and car ferries with a speed of 40 knots. A good example can be the bridge over the Oresund Strait in the Baltic Sea, connecting Denmark with southern Sweden, which was

¹⁵National road no 3 (DK3) – a national road in western Poland, 500 km long, going through the following provinces: zachodniopomorskie, lubuskie and dolnośląskie. It is part of the international route E65 from Malmö in Sweden to Chania on Crete: www.pracownia.org.pl – information as of 10.05.2009.

¹⁶*Adriatic-Baltic Landbrigde*. Project Part-Financed by European Union (European Regional Development Fund) within the INTERREG IIIB CADSES Neighbourhood Programme. Materials prepared by Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Gdynia 2009.

opened in 2000. That infrastructural investment facilitates transport in the Baltic Sea Region and has resulted in the development of trans-border area characterized by intense economic activity in the form of clusters: medicine and biotechnology, IT sector and telecommunication, environmental protection, logistics and environmentally friendly production of foodstuffs.

Denmark, Germany and western and west-southern Poland are relatively well connected with the rest of the continent. Transportation deficits, including insufficient infrastructure, are observed in the areas east of the Baltic Sea and in Russia. The areas are in need of considerable investment in infrastructure of various modes of transport and logistics.

The operational program INTERREG III B indicates the following problem areas and deficits in the development of transportation network in the Baltic Sea Region:

- road and rail connections between Poland and Lithuania, and farther with Latvia and Estonia, and also with Kaliningrad, including the so-called Via Hanseatica connecting Kaliningrad with the rest of Europe (not considered priorities in TINA);
- road and rail connections with St. Petersburg;
- development of the so-called Nordic triangle;
- permanent crossing in the Small Belt Strait, the missing part providing permanent connection from Sweden to Central Europe ¹⁷.

Trans-border infrastructure on the borders between Russia and Finland as well as Russia and Norway includes only a few road border crossings and a limited number of roads important for the Baltic Sea Region. Those are current problems which need to be considered urgently, bearing in mind their influence upon integration of the Baltic Sea Region countries.

4. Summary

Transport operations are an important factor in the integration of the Baltic Sea Region. They exert significant influence upon economic and social activities on the pan-regional scale. The development of transport connections is a key factor stimulating competitive strength of the countries in the Region. Transport plays an important role in developing the whole Region coherently. Owing to numerous and convenient sea, air, road and rail connections, transport integrates the area through connecting the most important sea ports and Baltic sub-regions. It is a factor stimulating economic and social development and growth of the Region.

Institutional connections as well as instruments, methods and technics of creating spatial order and effects of cooperation in the Baltic Sea Region contribute to integrated

¹⁷ J. Zaucha: *Rola przestrzeni w kształtowaniu relacji gospodarczych. Ekonomiczne fundamenty planowania przestrzennego w Europie Bałtyckiej*. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, p. 259.

development and coherent growth of economic activity in exploiting the area of the Region.

Key terms: transport, integration, Baltic Sea Region

Bibliography

1. *Adriatic-Baltic Landbrigde*. Project Part-Financed by European Union (European Regional Development Fund) within the INTERREG IIIB CADSES Neighbourhood Programme. Materials prepared by Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, Gdynia 2009.
2. D. Rucinska, *Regiony nadmorskie Polski jako rynki w Unii Europejskiej, (w) Regiony nadmorskie Polski w Unii Europejskiej*, Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdanskiego, *Ekonomia* No 1, Gdansk 2003, pp. 19-36.
3. *Program Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010* called also: Program Vision Sea Region 2010, as in: *Rozwój Regionu Bałtyckiego*. Ed. W. Toczyski. UG, Gdansk 2001, p. 21.
4. www.pracownia.org.pl – information as of 10.05.2009.
5. J. Zaucha: *Rola przestrzeni w kształtowaniu relacji gospodarczych. Ekonomiczne fundamenty planowania przestrzennego w Europie Bałtyckiej*. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdanskiego, Gdansk 2007, p. 259.

Karl-Heinz Breitzmann, Professor, Dr.
Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock

BALTIC MARITIME TRANSPORT BETWEEN GROWTH AND SLUMP

1. Introduction

Since 20 years the Institute of Transport and Logistics as well as the Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock cooperate with the Centre for Maritime Studies, organizing joint conferences and preparing joint research projects. Meeting Prof. Vainio very often, I closely followed his efforts and successes in developing CMS to a broader institute active also in research and consultancy. That CMS today is well-known not only in Finland, but in the maritime research family all over Europe, is his achievement.

As most of Juhani Vainio's activities are directed towards shipping and port development in our Baltic Sea Region, the following article is a small contribution to pay my tribute to his 25 anniversary.

Importance and structure of Baltic maritime transport

The Baltic Sea is a very transport-intense small ocean. With more than 600 million tons of cargo here nearly 8 per cent of world sea-borne trade is transported.

The cargo handling of all Baltic ports amounted to 500 million tons in 1995, 600 million tons 2000 and 830 million tons in 2007 so reaching an annual growth rate of 4,7 per cent 2000 – 2007 (see table 1).

Tab. 1: Development of cargo handling in Baltic Sea Ports by country (mill. tons)

	1988/89	1992/93	1994/95	2000	2007
Germany	53	40	50	53	58
Denmark*	93	93	99	97	110
Sweden	119	117	126	159	185
Finland	67	71	87	92	116
Russia	30	12	15	38	174
Estonia	9	12	15	40	45
Latvia	43	28	39	52	61
Lithuania	21	15	13	23	29
Poland	52	44	52	48	52
Total	487	432	496	601	830

* including North Sea Ports

Source: EUROSTAT, national statistics, ports

We estimate transport to and from Baltic ports (showing a cargo handling of at least 1 million tons) to 586 million tons in 2007, whereof 70 per cent is Baltic external traffic. Liquid goods as well as dry bulk cargoes are dominating; ro/ro, container and break-bulk goods sum-up to one third (see table 2).

Tab. 2: Structure of Baltic maritime transport by type of cargo (2007)

Type of cargo	Total		External Baltic transport (mill. tons)	Internal Baltic transport (mill. tons)
	mill. tons	Share (%)		
Liquid bulk goods	257,1	43,8	201,2	55,9
Dry bulk goods	134,9	23,0	97,4	37,5
Container	57,3	9,8	52,2	5,1
Ro/Ro	73,3	12,5	13,7	59,6
Other cargo (breakbulk cargo)	63,9	10,9	46,9	17,0
Total	586,5	100,0	411,4	175,1

Source: own calculations based on Eurostat , Russian port statistics

2. Main Segments of Baltic Maritime Transport

Baltic maritime transport is very complex, as **figure 1** is indicating.

Fig. 1: Structure of Baltic Sea Transport According to Traffic Relation and Transport Technology

Traffic Relation	Transport technologies/ Operation modes		
	manufactured goods/ general cargo	raw materials/ bulk goods	passengers
Baltic external traffic	container feeder services (ro/ro-services)	medium size tankers medium size bulk carriers system carriers	cruise shipping
Baltic internal traffic	ferry lines ro/ro-services	handy and medium size tankers and bulk carriers system carriers	ferry lines

Liquid bulk goods (raw oil and oil products) is dominated by growing exports from Russia going through Russian ports and transit ports in Estonia, Latvia and Lithuania. In Russia the newly developed ports of Primorsk and Vyborg as well as St. Petersburg and Kaliningrad increasingly take over the oil deliveries from transit ports (Ventspils, Tallinn, Klaipeda, Butinge). Oil ports in Sweden (Brofjorden, Gothenburg), Finland

(Sköldvik, Naantali), Denmark (Fredericia, Statoil Port), Poland (Gdansk) and Germany (Rostock) – characterized by saturated cargo amounts – are used for imports, but also for exports.

Dry bulk goods is composed, inter alia, of exports of coal from Russia and Poland, iron ore from Sweden and Russia, grain from Germany, fertilizer from Russia and Germany as well as of imports in the framework of Baltic external transport. The total amount of dry bulk shipments stagnated in the last years.

Quite in the opposite **container** handling with 13,8 per cent per year increased from 3,0 million 2000 to 7,4 mill. TEU in 2007. As the annual container growth rates in Russia and the other new market economies in this time even reached 24,6 per cent, their market share exploded from 24 per cent in 2000 to 46 per cent in 2007.

Also growth in **ferry and ro/ro traffic** was above average (annual growth rates of 7,4 per cent), about 3,5 million trucks, trailers and railway wagons are trajected.

Break-bulk cargo (like wood and metals) in last years was the only group characterized by falling transport amounts.

Last but not least, also passenger traffic is an integral part of Baltic transport, seeing a stable number of 50 million travellers on international **ferry routes**. In the actual crisis the passenger segment turns out to be a stabilizing factor, although real figures can be given after the summer season, only. **Cruise shipping** is strongly growing, in 12 main ports the number of passengers increased from 1,14 million 2000 to 2,96 million in 2008 (see table 3) and also in 2009 you may see a further growth.

Tab. 3: Cruise passengers in leading Baltic Sea ports (in 1.000)

Port	Country	2000	2005	2008
Copenhagen	Denmark	183	387	560
St. Petersburg	Russia	149	300	395
Tallinn	Estonia	109	292	377
Stockholm	Sweden	157	228	363
Helsinki	Finland	140	240	360
Oslo	Norway	109	186	240
Kiel	Germany	48	132	222
Rostock	Germany	53	103	172
Gdynia	Poland	115	89	124
Visby	Sweden	49	113	60
Riga	Latvia	19	94	50
Klaipeda	Lithuania	4	24	33
Total		1.135	2.188	2.956

3. Dimension of the actual crisis

In accord with the global financial crisis and the simultaneous cyclic recession, Baltic maritime transport in autumn 2008 passed over to shrinking amounts. Although there is no comprehensive statistics available yet, a lot of examples can be used to draw a general picture of prevailing processes.

It is a feature of this crisis, that most economic branches and all Baltic Sea countries are affected, although the degree of dismount is different. So, for instance, car exports to Russia by ship nearly completely disappeared. In Kotka transit vehicles from January to May 2009 went down to 22 per cent compared with 2008.

Russian imports of investment and consumer goods as the previous growth driver for **container transport**, now show the sharpest fall of about 40 per cent¹⁸ (St. Petersburg -40, Kaliningrad -60, Tallinn - 21, Riga -17, Klaipeda -29, Kotka -38).

Container transport of the established market economies is severely hampered, also. But the decline here is only half of the Russian figure. So, for instance, Helsinki is down to 80 %, Stockholm to 67 % (June), Aarhus to 70 – 75 % (January to June), Gothenburg to 91 % (January to March). That is in line with European container figures in general (-18 % Jan. - March) and German ports (-24 % Jan. - March).

In **ferry and ro/ro-shipping** the situation is quite similar. Here also the downfall is highest in trades with Eastern Europe, Tallinn reports on -32 %, Ventspils on -42 % and Klaipeda on -22 %. In Kiel ro/ro traffic with Eastern Europe was down by 19 per cent in the fourth quarter of 2008, already. In Helsinki there are 22 % less rubber-wheeled ro/ro units. North – South connections in Western parts of the Baltic Sea in average show a minus of 25 - 30 %. So Port of Rostock registered -29 % in Denmark-traffic and -28 % in routes to South Sweden (January to June). Ferry traffic in Swinoujscie reached 87 per cent.

Transport of paper, where Lübeck is main port, is extremely reduced.

An important exemption of the rule to the general development is **liquid cargo**, because of increasing exports of Russia. Cargo handling of oil in all Russian ports increased by 12,1 per cent (January – April), in Primorsk by 3 %. Because of the large oil proportion, the total cargo handling in Russia was increasing by 3,4 % (January to April). Also Tallinn (+ 11,3 %) and Ventspils (+10 %) reported on growing oil amounts, whereas Klaipeda had a loss of 12 %. The Finnish oil ports of Sköldvik (-7 %) and Naantali (-24 %) as well as Port of Gothenburg (+ 1 % Jan. – March) and Port of Rostock (-9 %) may be used as examples for developed market economies. In Gdansk the loss was 14 %. So growing shipments of Russian oil and slightly smaller amounts of other Baltic ports may in total result in a stable oil segment.

¹⁸ Most figures are from January to May 2009 compared to January to May 2008, other periods are mentioned separately.

Concerning **dry bulk goods**, no clear-cut explanations can be given as different developments can be found for various cargoes. Coal shipments, for instance, went down to 81 % in Szczecin/Swinoujście, but increased by 27 % in Ust-Luga and by 12 % in Riga. Handling of fertilizers in Ventspils reduced even to 24 %, whereas Riga saw an enlargement by 12 %. Grain exports expanded by 51 % in Rostock and by 57 % in Szczecin/Swinoujście, but iron ore imports in Szczecin/Swinoujście came down to 37 % and to 56 % in all German ports. Bulk cargoes in total diminished in St. Petersburg to 69 % (January – April), in Tallinn to 86 %, in Klaipėda to 85 % and also considerably in Finnish bulk ports like Raahen (-39 %), Pori (+8,5 %), Kokkola (-45 %) and Koverhar (-25 %). Russian transit of bulk good through Kokkola even fell down to 26 %. Our estimation for the total segment is a decrease of 25 – 30 %.

In the **break-bulk segment**, wood suffered heavily. So in Wismar, where 3 large wood-processing enterprises are located, in 2008 timber handling already contracted and now decreased to 62 % (January to June). Other figures are Ust-Luga -71 %, Szczecin -66 %, Klaipėda -54 %, Riga -42%. Finish imports of timber went down by 56 %, exports of sawn wood by 20 %. Handling of metals in St. Petersburg was growing by 22 % (ferrous metals) respectively 4 % (non-ferrous metals) (January – April), but decreased in Klaipėda by 27 % and by 33 % in German ports (January – March).

Integrating all these pieces of information, we estimate that Baltic maritime transport in total (measured in tons) in May 2009 was down to about 82 – 85 % compared to 2008, throwing the region back to transport levels of 2003/2004.

4. Some conclusions

After 16 years of growing Baltic maritime transport, we are now in an extraordinary crisis, the decline is even stronger than that of the early 1990s caused by the transformation crisis in former socialist countries.

Sharp-sighted specialists already see light at the end of the tunnel, but we don't know, how long the tunnel is. Although this is a significant question, from our point of view another aspect may be even more important: Can we really believe those voices telling us, that after the crisis we will return to the former developments and tendencies? Or is it rather likely, that the deep financial and cyclic crisis will result in structural changes affecting the whole economy, foreign trade, logistics? Without doubt, internationalization and globalization will go on, but what about the enormous growth rates we saw from 2000 to 2008 and what about the forecasts prepared in the boom-time?

There is a lot to do for transport researches, in order to gain understanding on coming tendencies in Baltic maritime transport and future development of Russia should be one of the central points of analyzes.

Such aspects can be seen as a part of the first challenge formulated in the new European Union Strategy for the Baltic Sea Region, to make BSR an accessible and attractive place by improved internal and external transport links. The second challenge, to make the Baltic Sea an environmentally sustainable place by, inter alia, developing the BSR

into a model region for clean shipping, also will influence transport developments and is a broad field for research.

Manfred Zachcial, Professor, Dr.
ISL/University of Bremen

THE FUTURE OF WORLD CONTAINER SHIPPING

1. World Economic Development

World transport and shipping are a derived demand of world economic development. After a phase of moderate growth during the late 90ies and early 2000, world economy accelerated since 2003 especially based upon the China boom that has been continued until mid 2008. In the meantime all forecasts of economic development have to be declared as wrong. Just one year ago, expectations have been published by leading international organisations, that the world economic growth rate would be 4.3 % in 2008 and similar in years to come. Actually, the situation is completely different.

According to the International Monetary Funds (July 2009) the world economic output yet increased by a growth rate of 3.2 % in 2008 and will probably decrease by -1.4 % contributed by the group of industrialised countries (-3.8%) and the group of emerging/developing countries (1.5 %) in 2009. The implications on world sea borne trade and world container shipping are obvious. Hopefully, world economy will start to stabilise and turn this bad development. The IMF predicts annual growth rates of world economy of 2.5 % in 2010 and 4.7 % between 2011 and 2014. This projection would help to stimulate container shipping and container port throughput in order to achieve growth rates of up to 7 to 10 % per year.

2. Demand

World shipping is a derived demand as function of economic development and world trade. Total seaborne trade amounted to an estimated 8.4 billion tons in 2008. The total was contributed by liquid fuels (34 %), major bulk (25 %), minor bulk (12 %) container cargo (16 %) and others such as general cargo, gas and chemicals etc. (14 %).

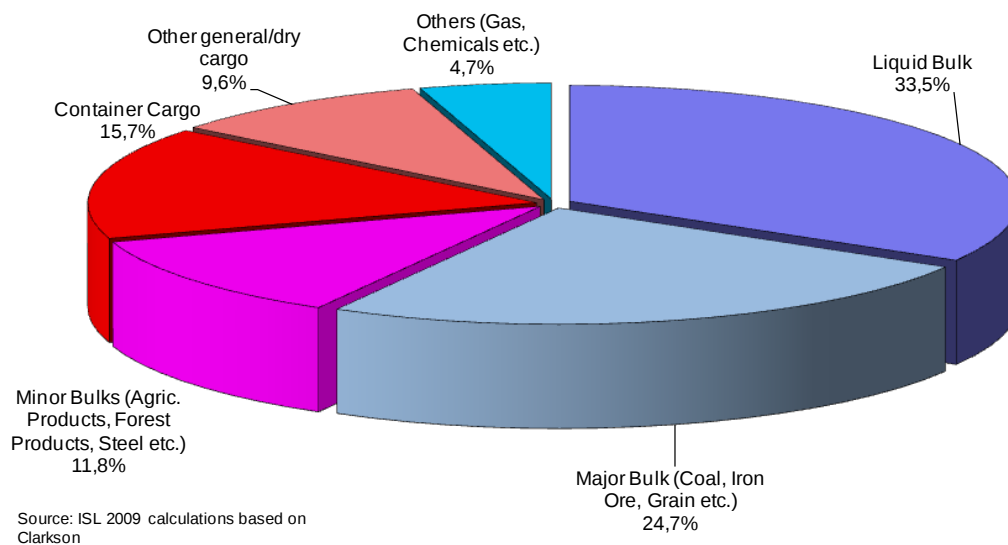


Fig. 2-1: World Seaborne Trade by Main Loading Categories (2008: 8.4 Billion Tons)

It may be expected that since many years the first time total shipments might decrease by 1 to 3 % in 2009. The following Fig. 2-2 shows the dynamics of the main loading categories (containers, liquid bulk, dry bulk and others such as gas, chemicals, general cargo and ro/ro).

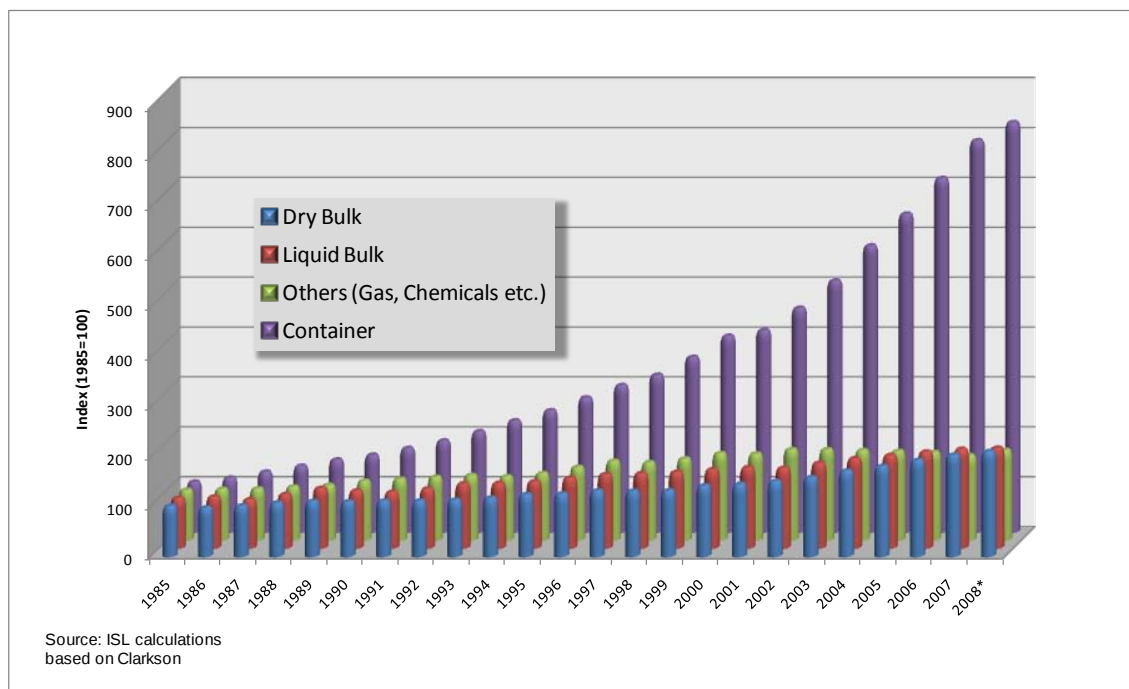


Fig. 2-2: Growth Trends in Shipping by Major Loading Categories

World container shipping is the most dynamic market with an average annual growth rate of about 10 % p.a. during the period 1985 to 2008. More recent growth rates between 2004 and 2008 were even higher and reached approximately 12 % per year. The world port container throughput amounted to 484 million TEU in 2007 and reached 517 million TEU in 2008. Because of the world financial and economic crisis the container port throughput is going to decrease by 7.5 % in 2009 and thus will come out to less than 480 million TEU, a disaster to ports and especially liner shipping companies that ordered an enormous new building tonnage.

At present it is very difficult to predict when, how quickly, and at which growth rates world economy and closely linked to this world container shipping and port throughput will recover. According to ISL estimates world container shipping and port throughput will return to a positive growth path at the end of 2009 and accelerate in 2010 and the years thereafter. This recovery will mainly be caused by stronger economic growth in China, Far East and South Asia, but also in Europe and the United States. Despite the present very bad situation of world economy and trade I am convinced that a number of at least 900 million TEU of throughput worldwide will be reached until the year 2020. This requires an average annual growth rate of 5.8 % from 2010 onwards as shown in the following Fig. 2-3.

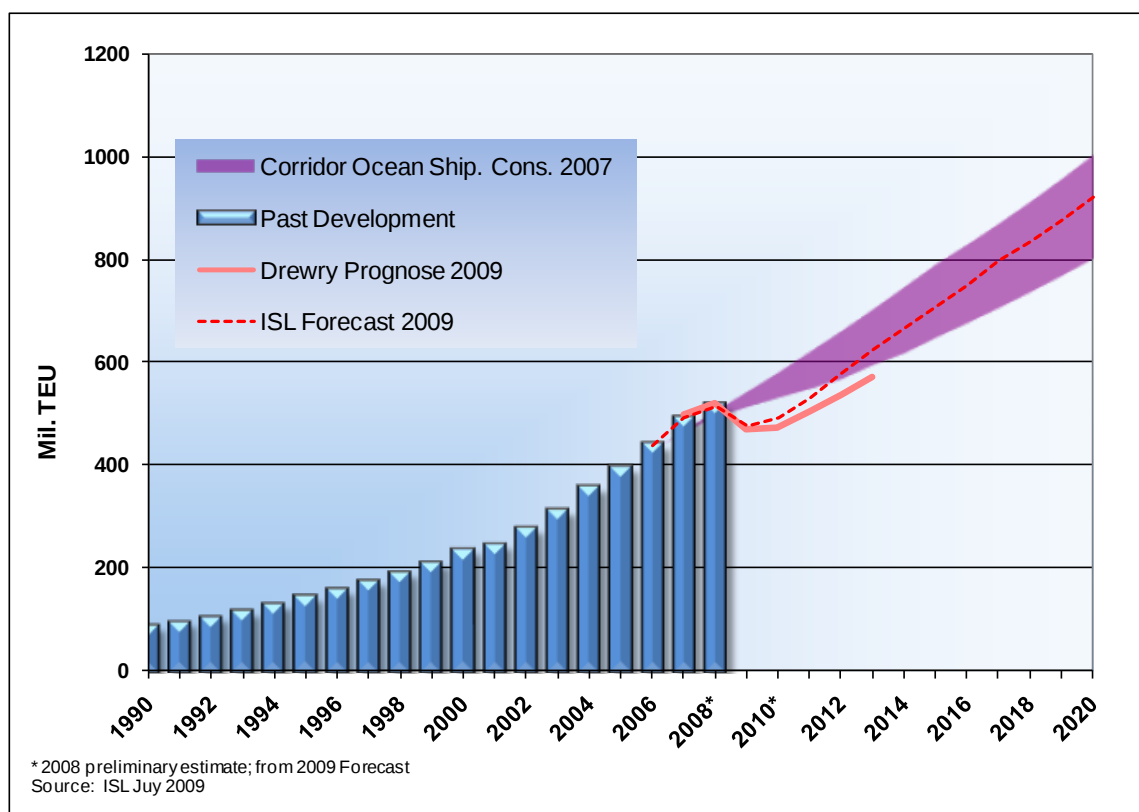


Fig. 2-3: Synopsis of Recent Forecasts of World Container Port Throughput up to 2020

3. Supply

Table 3-1 shows the present world container fleet as at July 1st, 2009 as well as the world container order book. The present fleet amounts to 4,705 vessels with a total capacity of 12.6 million TEU. As a tendency, larger ships are going to be built. However, all size classes will have their specific markets being dependent on the demand side and the logistic systems. Very large carriers in direct trades will require more and more flexible feeder vessels such as in the North Range of Europe in order to serve the Baltic Sea and Russia, but also Great Britain/Ireland, France, Spain and Portugal.

Related to the total container fleet the annual growth rate of container slots until 2012 is about 10.9 per cent. However there is a immense growth of super carriers on order. Provided there are no further cancellations a number of 261 container vessels of more than 8,000 TEU are on order. This (fleet > 8,000 TEU) is equivalent to an annual average growth rate of 30.9 % (based on TEU) during the period 2009 – 2012. Also after 2012 there will be an oversupply that require consequences and actions which means scrapping of existing tonnage, laying-up of new buildings in addition to already laid-up tonnage, and before turning to scrapping of newly built tonnage to try all what might be possible to postpone deliveries or even to cancel new building contracts.

Just one year ago, there have been only a few analysts who warned against upcoming overcapacities assume given the extremely high order book which would require a demand growth in seaborne trade of about 12 % p.a., accompanied by complementary activities such as beginning scrapping, slow steaming, longer handling time etc.

Tab. 3-1: *World Fleet and Order Book of Fully Cellular Container Vessels (July 2009)*

Size Class (TEU)	Fleet		Orderbook		Annual Growth until 2012	
	Slots in 1,000 TEU	No. of Vessels	Slots in 1,000 TEU	No. of Vessels	based on slots	based on No. of Vessels
unknown	-	27	-	-	-	0.0%
-999	700.0	1,175	85.8	117	3.4%	2.8%
1.000 - 1.999	1,768.8	1,249	327.4	221	5.0%	4.8%
2.000 - 2.999	1,861.8	733	230.9	89	3.4%	3.3%
3.000 - 3.999	1,212.0	352	208.5	60	4.6%	4.6%
4.000 - 4.999	2,140.4	488	884.2	202	10.4%	10.4%
5.000 - 5.999	1,570.8	286	235.4	44	4.1%	4.2%
6.000 - 6.999	975.6	150	425.9	65	10.9%	10.8%
7.000 - 7.999	494.0	67	204.1	28	7.2%	23.9%
8.000 - 8.999	1,079.4	130	609.1	72	13.6%	13.4%
9.000 - 9.999	419.0	45	178.1	19	10.6%	10.6%
10.000 - 10.999	91.3	9	243.9	24	45.0%	45.0%
11.000 - 11.999	101.8	9	114.0	10	23.9%	23.8%
>=12.000	156.1	12	1,787.5	136	104.3%	103.8%
Total	12,570.9	4,705	5,534.7	1,087	10.9%	6.1%

Source: ISL, Lloyd's Register/Fairplay, 2009

4. Port Throughput

The following Tab. 4-1 shows the ranking of the TOP 20 container ports worldwide. The respective subtotal amounted to 247 million TEU in 2008, a share of 47.8 % of world total throughput of about 500 ports worldwide with a total of 517 million TEU. Out of the TOP 20, there are 8 ports located in China, 5 in Far East, 4 in Europe, 2 in the USA and 1 in Middle East.

Tab. 4.1: TOP 20 World Container Ports

Rank 2008*	Port	2008*	2007 1,000 TEU	2006	Growth 2007-2008	Growth 2006-2007	Growth 2005-2006
1	Singapore	29,918	27,935	24,792	7.1%	12.7%	6.9%
2	Shanghai	27,976	26,109	21,710	7.2%	20.3%	20.1%
3	Hong Kong	24,247	23,995	23,308	1.1%	2.9%	3.1%
4	Shenzen	21,404	20,889	18,253	2.5%	14.4%	14.8%
5	Pusan	13,422	13,259	12,039	1.2%	10.1%	3.2%
6	Dubai	11,943	10,623	8,783	12.4%	21.0%	15.3%
7	Ningbo	11,220	9,336	7,037	20.2%	32.7%	35.8%
8	Guangzhou	10,859	8,935	6,477	21.5%	38.0%	40.7%
9	Rotterdam	10,784	10,791	9,690	-0.1%	11.4%	4.3%
10	Qingdao	10,320	9,469	7,685	9.0%	23.2%	21.9%
11	Hamburg	9,737	9,890	8,862	-1.5%	11.6%	9.6%
12	Kaohsiung	9,677	10,257	9,775	-5.7%	4.9%	3.2%
13	Antwerpen	8,664	8,177	7,019	6.0%	16.5%	8.6%
14	Tianjin	8,500	7,102	5,949	19.7%	19.4%	23.9%
15	Los Angeles	7,850	8,355	8,470	-6.0%	-1.4%	13.2%
16	Port Klang	7,830	7,119	6,326	10.0%	12.5%	14.1%
17	Long Beach	6,488	7,313	7,290	-11.3%	0.3%	8.7%
18	Bremen/Bremerhaven	5,602	4,912	4,450	14.0%	10.4%	19.1%
19	Tanjung Pelepas	5,560	5,298	4,637	5.0%	14.2%	11.2%
20	Laem Chabang	5,324	4,641	3,964	14.7%	17.1%	2.9%
Total Top 20		247,323	234,403	206,513	5.5%	13.5%	11.8%
* partly preliminary extrapolations							
Sources: Ports, ISL Port Database 2009							

The ranking is headed by Singapore with 29.9 million TEU, followed by Shanghai with 28.0 million TEU. The growth rates of just 7 % in 2008 for both ports were substantially lower compared to 2007 when nearly 13 % and 20 % p.a. were achieved.

One very interesting port is Dubai in the UAE with 11.9 million TEU and rank 6 in 2008, the logistic and distribution/transshipment centre in the Arabian/Persian Gulf. The four leading European container ports are Rotterdam (rank 9), Hamburg (rank 11), Antwerp (rank 13) and Bremerhaven (rank 18).

The map of container ports in Europe (see Fig. 4-1) shows a large number of several medium sized and many smaller terminals. The Finnish ports Kotka (628,000 TEU) and Helsinki (420,000 TEU) belong to the bigger terminals in Northern Europe whereas Hamina and Rauma handled 179,000 TEU and 172,000 TEU, respectively. Turku with 23,000 TEU is a quite small container port, but has some development potentials.

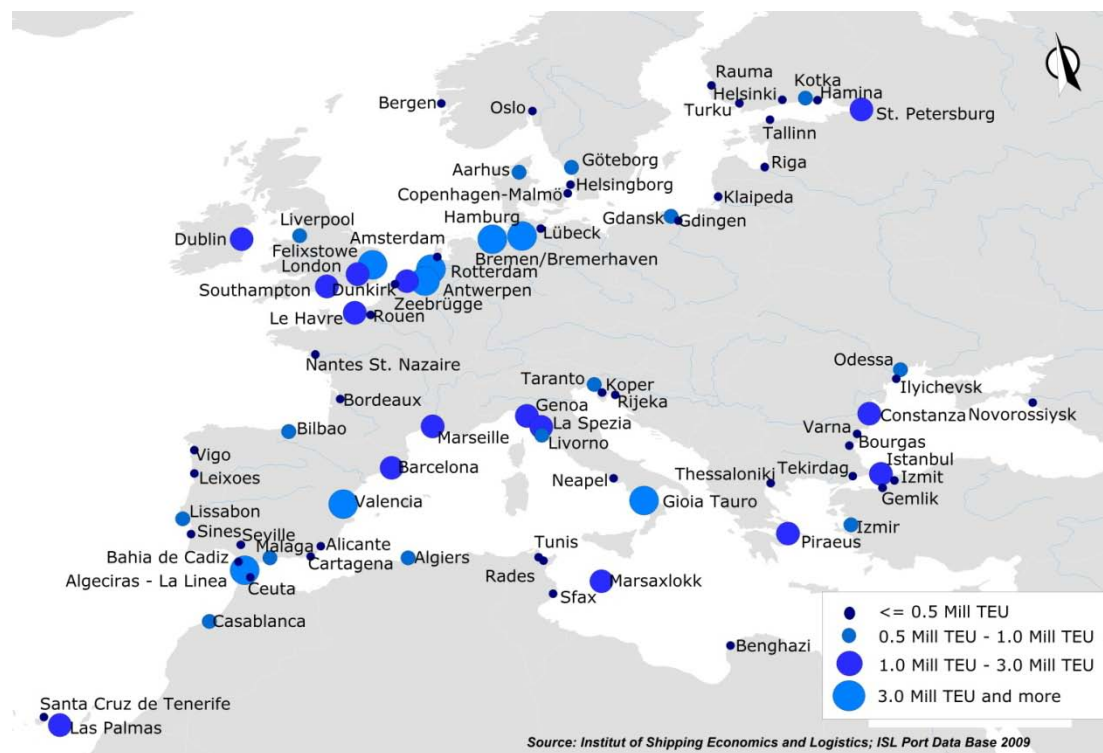


Fig. 4-1: Container Ports in Europe

Professori Hannu Honka
Åbo Akademi

MERIKULJETUSOIKEUS - QUO VADIS?

Merioikeus on luonteeltaan kansainvälistä siitä yksinkertaisesta syystä, että merenkulku on kansainvälistä. Viimeksi mainitusta seuraa, että niin merenkulun kuin lain toimimisen kannalta on järkevänä ja kustannustehokkaana tavoitteena pidettävä kansainvälisesti harmonisoidun lain aikaansaamista.

Näin on tehtykin merioikeuden useilla sektoreilla. Asa erikseen on, että kansainvälinen lainsäädäntö yleissopimusten muodossa eivät sinänsä takaa edellä mainittua tavoitetta. Yleissopimus saattaa jäädä torsoksi ratifiointien puutteen vuoksi tai ratifiointeja on niin vähän, että yleissopimus ei saa suurempaa käytännön merkitystä.

Vaikka yleissopimus saavuttaakin hyvän kansainvälisen katteen saattaa sen soveltaminen sopijavaltioissa jäädä puutteelliseksi. Ei ole olemassa mitään kansainvälistä ylivaltaa, joka pystyisi pakottamaan valtioita noudattamaan sopimussitoumuksia. Myös yleissopimusten tulkinta saattaa hajottaa harmonisointia. Maassa A yleissopimukseen perustuvaa lainsäädäntöä tulkitaan ratkaisuin x kun taas maassa B tulkinta samankaltaisten faktojen osalta päättyy ratkaisuun y. Eroavuuksien syntyä ei estä edes erillinen yleissopimus traktaattien tulkinnasta (Wienin yleissopimus).

Alku todelliselle harmonisoinnille on joka tapauksessa laajan kannatuksen saanut yleissopimus. Näin on käynyt esimerkiksi ennalta-ehkäisevien meriturvallisuussäännösten osalta. Keskeiset kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n sellaiset yleissopimukset (SOLAS, LL, STCW, ColReg ja MARPOL) kattavat noin 95 % maailman kauppalaivatonnistosta. Faktinen implementointi on asia erikseen. Kaikki lippuvaltiot eivät pidä turvallisuusstandardien noudattamista ja valvomista erityisen keskeisenä tehtävänä. Häpeälippuja ("flags of shame") on maailmalla vielä liian monta.

Eräs selvä poikkeus edellä yleisesti kuvatusta kansainvälisestä tilanteesta on Euroopan Unioni. Sen perussopimusten sekä struktuurin johdosta jäsenvaltiot ovat aika tiukasti sidottuja yhteiseen kehitykseen siltä osin kuin EU:lla on asiassa lainsäädännöllinen kompetenssi. Näin on asian laita myös merenkulkua koskevassa EY-säätelyssä.

Merioikeuden eri sektoreilla on erilainen taloudellinen merkitys niin varustamoille kuin lastipuolelle. Aluksen operointikustannukset liittyvät aivan keskeisesti palkkoihin, polttoaineisiin sekä turvallisuusstandardeihin. Taloudellisesti vähemmän merkityksellisiä ovat lastivahinkojen vastuun sääntely. Realististen ja järkevien vaihtoehtojen valossa näyttäisi siis siltä, että sovellettaessa varustamon kannalta tiukempaa uutta vastuumallia A verrattuna vanhempaan vastuumalliin B niin vastuun potentiaalinen lisääntyminen ja sitä kautta esimerkiksi vakuutuskustannusten lisääntyminen ei keskeisesti vaikuta rahtitasoon. Tästä huolimatta vastuujärjestelmät ja niiden muutospaineet aiheuttavat juristi-piireissä poikkeuksetta vilkkaan sekä kansainvälisen että kansallisen keskustelun. Asiassa ei sinänsä ole kritisoitavaa koska kaikki kustannuspaineet on otettava huomioon

sekä varustamo- että lastipuolella toimintaa ja operointia suunniteltaessa ja budjetoitaessa. Tiukassa kilpailussa kaikilla kustannuserillä on merkitystä.

Varustamon, tai oikeaa juridista termiä käyttäen, rahdinkuljettajan siviilioikeudellinen vastuu tavaravahingoista (kuljetusvahingoista) on ollut kansainvälisen sääntelyn kohteena pitkän ajan. Tämä johtuu erityisesti siitä, että höyryvoiman alkaessa dominoida alusten liikkumista varustamot saavuttivat säännöllisen linjaliikenteen muodostumisen johdosta aseman, jonka nojalla oli mahdollista pitkälti yksipuolisesti määrätä kuljetusehdoista ilman että lasti-intressentillä oli kovin paljon sananvaltaa asiassa. Vastavetona Yhdysvallat sääti kansalliselta pohjalta Harter Actin vuonna 1893, joka esti sopimusvapauden tietyiltä osin ja määritteli rahdinkuljettajan vastuun tavaravahingoista minimitasolla. Sopimuksin ei enää voitu poiketa tästä minimivastuusta. Lainsäätäjä siis puuttui potentiaaliseen sopimustasapainoon. On sanottu, että toimenpiteellä pyrittiin suojaamaan heikompaa osapuolta eli lasti-intressenttiä, mutta vielä syvemmällä taustalla oli tavoite turvata sekä kansallinen että kansainvälinen kaupankäynti kohtuuttomilta oikeudellisilta häiriöiltä.

Yhdysvaltojen toimenpide heijastui kansainvälisesti siten, että vastaava sääntely katsottiin tarpeelliseksi laajemminkin. Näin saatiin aikaan kansainväliset Haag-säännöt (yleissopimus) vuonna 1924. Haag-sääntöjen erääksi soveltamisen edellytykseksi asetettiin erityisen kuljetusasiakirjan eli konossementin antaminen rahdinkuljettajan toimesta lasti-intressentille. Näin konossementille annettiin erityinen turva, jonka taustana oli edistää kyseisen juoksevan asiakirjan luotettavuutta. Asia erikseen on, että rahdinkuljettajan minimivastuu herätti kritiikkiä. Monet tahot katsoivat, että kyse ei todellisuudessa ollut minimivastuusta vaan rahdinkuljettajan lakiin perustuvasta oikeudesta rajoittaa vastuutaan. En mene näiltä osin yksityiskohtiin tässä yhteydessä, mutta totean, että vastuun summamääräistä ja samalla lainsäädännöllistä kattoa pidettiin varsin alhaisena.

Merikuljetusten teknisesti kehittyessä syntyi paineita modernisoida 1910- ja 1920-luvun arvoihin perustuvaa vastuujärjestelmää. Erityistä painetta syntyi ro-ro alusten ja konttiliikenteen johdosta, joiden erityispiirteisiin Haag-säännöt eivät lainkaan ottaneet kantaa. Eräitä muutoksia saatiin aikaiseksi vuoden 1968 Visbyn pöytäkirjalla. Muutokset eivät menneet vastuujärjestelmän perusteisiin, mutta varsin tärkeä oli kuitenkin lakisääteisten vastuunrajoitusten korottaminen sekä niiden tarkentaminen suhteessa kontti- ja vastaavaan liikenteeseen.

Vuosien ja vuosikymmenten mittaan Haag-säännöt ovat saavuttaneet laajan kansainvälisen soveltamisen. Osin tämä johtuu valtioiden hyväksymisestä ja yleissopimukseen perustuvasta lainsäädännöstä, mutta osin myös siitä, että kuljetussopimuksissa usein viitataan kyseisten sääntöjen soveltamiseen, olipa niitä sovellettava suoraan lain nojalla vai ei.

Visby-pöytäkirjalla ei lainsäädännöllisellä tasolla ole aivan saman luokan kannatusta kuin alkuperäisellä yleissopimuksella, mutta Haag-säännöt ja Haag-Visby-säännöt yhdessä ovat edelleen selvästi keskeisiä vastuujärjestelmiä maailmassa.

Asia ei ole muuksi muuttunut vuonna 1978 hyväksytyjen Hampurin-sääntöjen johdosta. Näiden sääntöjen tarkoituksen oli poistaa markkinoilta vanhat edellä mainitut järjestelmät. Hampurin-säännöissä pyrittiin yleisesti ottaen jossain määrin tiukentamaan rahdinkuljettajan minimivastuuta sekä selventämään eräitä tärkeitä mutta kansainvälisesti avoimeksi jääneitä kysymyksiä. Tiukennus perustui pitkälti sen aikaisiin kansainvälisiin arvoihin, joihin kuului kehitysmaiden aseman parantaminen, myös siviilioikeudellisella taholla. Kehitysmaat olivat (ja ovat) lastivaltaisia, eivät varustamovaltaisia valtioita. Menemättä yksityiskohtiin tässä yhteydessä voidaan todeta, että Hampurin-säännöissä oli ja on piirteitä, joiden katsottiin olevan liian paljon eräiden intressiryhmien vastaisia. Vakuutusmarkkinoillakin syntyi keskustelua sääntöjen tarpeellisuudesta. Vuonna 2009 tilanne on se, että Hampurin-säännöt ovat kansainvälisesti voimassa, mutta voidaan sanoa, että, mikään keskeinen merenkulkuvaltio ei ole ratifiointia tehnyt. Suuret globaalit tavaravirratkaan eivät näytä kytkeytyvän Hampurin-säännöt omaksuneisiin valtioihin. 2000-luvulla ei ole havaittu voimakasta suuntausta Hampurin-sääntöihin päin ja on realistista todeta, että tätä tietä ei päästä laajaan kansainväliseen kattavuuteen vuonna 1978 esiintyneestä laajasta alkuinnostuksesta huolimatta.

Hampurin-säännöt kattavat vain merikuljetukset siitä riippumatta, että 1970-luvulla varsinkin linjaliikenteen dominoivana piirteenä oli kytkeä kuljetukset ketjuun myös oikeudellisesti. Yhdistetyt kuljetukset eli multimodaalikuljetukset pyrittiin kuitenkin hoitamaan erillisellä yleissopimuksella, multimodaaleja kuljetuksia koskevalla yleissopimuksella vuodelta 1980. Useista syistä, ei vähiten ongelmallisista vastuunrajoituksista, johdun vuoden 1980 yleissopimus ei ole saanut kansainvälistä lainsäädännöllistä hyväksyntää edes niin paljon, että se olisi astunut kansainvälisesti voimaan. Käytännössä multimodaalit oikeudelliset kysymykset on pyritty sääntelemään vakiosopimusehdoin, malleja on monta. On kuitenkin jossain määrin paradoksaalista, että yksittäiset kuljetusmuodot on katettu erillisin yleissopimuksin, joilla on kohtuullinen globaali tai alueellinen kattavuus, mutta multimodaalipuolella on lainsäädännöllinen faktinen aukko.

Maininnaksi jääköön, että vuonna 1979 hyväksyttiin pöytäkirja, jonka nojalla rajoitussyksiköksi hyväksyttiin erityinen nosto-oikeus (special drawing right SDR). Muutos oli tekninen, mutta selventävä. SDR on nykyään tavanomainen rajoitusyksikkö kuljetusoikeudessa yleensä.

Merikuljetusten kannalta uusien yleissopimusten saattaminen kansainvälisille lainsäädäntömarkkinoille on toiminut omaa tarkoitustaan vastaan. Haag-säännöt saivat aikaan suhteellisen hyvän yhtenäisyyden. Mitä enemmän uutta on tuotettu sitä fragmentaarisemmaksi kansainvälinen lainsäädäntö on mennyt. Samalla on niin, että ei voida kuvitella kansainvälisen merenkulun minkään piirin pystyvän kauan hyväksymään hyvin vanhakantaista Haag-sääntöihin pääasiallisesti perustuvaa järjestelmää, vaikkakin se edelleen olisi eräänlainen yhtenäisyyden perusta. Edessä on kuja, josta ei näy olevan ulospääsyä. Yhä useammalla valtiolla on entistä enemmän asiantuntemusta, mutta samalla itsenäisyyttä esittää vaatimuksia vastuusäännösten substanssin ja vastuun tasapainon osalta. Mitä laajempi tämä kenttä on sitä enemmän on pakko pyrkiä kompromisseihin, jotta valtioiden hyväksyntä olisi niin laajaa kuin mahdollista. Lainsäädännölliset ja pitkälle menevät kompromissit aiheuttava helposti kritiikkiä. Kritiikki vuorostaan johtaa paineisiin olla ratifioimatta koska ala on sen luonteinen, että valtiot usein edellyttävät

kohtuullisen laajaa kansallista yksimielisyyttä eri kaupallisten intressien kesken. Jos tätä ei saavuteta, valtio yleensä jää odottamaan kansainvälistä kehitystä. Jos valtiolle tärkeät muut valtiot ratifioivat niin argumentiksi ratifioida myös omalta osalta muodostuu ”kansainvälinen virtaus”.

Hyvin tietoisena kansainvälisestä hajaantumisesta ja muista harmonisointiin liittyvistä vaikeuksista YK:n erityisjärjestö UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) ryhtyi vuonna 2002 laatimaan uutta kansainvälistä yleissopimusta, joka koskee tavaroiden kuljetusta kokonaan tai osittain meritse ja lähinnä rahdinkuljettajan vastuuta sekä eräitä muita läheisiä oikeudellisia seikkoja. UNCITRAL:in työryhmä III, jossa itse edustin Suomea, sai työnsä päätökseen vuonna 2008. UNCITRAL:in komissio hyväksyi uuden yleissopimuksen samana vuonna kuten myös YK:n yleiskokous. Yleissopimukselle on annettu erityinen nimi: Rotterdamin säännöt. Näin valmistelutyön sisältä päin ja selvää myös Rotterdamin sääntöjen osalta on, että lopputulos perustuu pitkiin ja vaikeisiin keskusteluihin. Jatkuvien kompromissien kautta päädyttiin lopulliseen muotoon.

Ei voida väittää, että Rotterdamin säännöt ovat yksinkertaiset, mutta valmisteluvaiheen jälkeen oli selvää, että saavutetut ratkaisut olivat ainoat mahdolliset. Mitään perin juurin radikaalia Rotterdamin säännöt eivät mielestäni sisällä. Kukaan sääntöihin tutustuva merioikeusjuristi ei voi väittää, että säännökset olisivat jotain ennen kuulumatonta. Uutuuksia sinänsä on aika paljonkin. Tässä voitaneen mainita konossementin roolin oikeudellinen vähentäminen kuljetusasiakirjana, nauttisen virheen poistaminen rahdinkuljettajan vastuuvapautusperusteena kuljetusvahingoissa, multimodaalikuljetusten osittainen kattaminen, vastuunrajoitusten korottaminen Haag-Visby tasosta, lastinantajan velvollisuuksien ja vastuun tarkentaminen, pieni siirtyminen sopimusvapauden suuntaan, sekä uudet säännökset oikeudesta määrätä tavarasta kuljetuksen aikana.

Erityisen mielenkiintoista Rotterdamin sääntöjen tulevaisuuden kannalta on, että Yhdysvallat osallistui aktiivisesti valmisteluun. Sillä oli istunnoissa jatkuvasti erittäin suuri delegaatio, joka pystyi nopeastikin ottamaan kantaa eri ratkaisuvaihtoehtoihin koska delegaatiossa oli periaatteessa kaikki keskeiset intressipiirit edustettuna. Useat Yhdysvaltojen ehdotukset hyväksyttiin, kuitenkin yleensä lisäkompromissein. Yhdysvaltojen asema ja toiminta neuvotteluissa on käytännössä johtanut siihen, että sen on ensimmäisenä tai ensimmäisten joukossa ratifioitava Rotterdamin säännöt. Muussa tapauksessa saattaa käydä niin, että Rotterdamin säännötkin siirretään historian pölyisiin arkistoihin merkinnällä ”hyvä yritys”. Kauko-Idän osalta Kiinan rooli on ratkaiseva. Myös monet muut maat voivat vaikuttaa lähipiiriinsä. Pohjoismaiselta kannalta näyttää vahvasti siltä, että Tanska ratifioi Rotterdamin säännöt ja Norja seurannee. Ruotsi on odottavalla kannalla ja, jos voidaan sanoa, Suomi vielä odottavammalla. Tilanne on siinä mielessä ehkä ongelmallinen, että vanha pohjoismainen yhteistyö merikuljetusoikeudessa saattaa särkyä.

Rotterdamin sääntöjen tulevaisuus on tätä kirjoitettaessa auki, mutta kun perustana todelliselle menestykselle on asetettu edellä mainittujen suurten valtioiden tuki niin samalla tämä seikka saattaa vaikuttaa siten, että Rotterdamin säännöistä todella tulee kes-

keinen ja dominoiva globaali järjestelmä. Aika näyttää ja johtopäätökset ovat tehtävissä vasta ehkä viiden - kymmenen vuoden kuluttua.

Haluaisin erikseen mainita EU:n roolista. Rotterdamin säännöt ovat avoinna alueellisille integrointijärjestöille ratifioitaviksi. Todellisuudessa on tarkoitettu avata EU:lle mahdollisuus ratifioida yleissopimus. Näyttää tämän hektisen tiedon valossa kuitenkin siltä, että EU ei ratifioi. Syynä lieenee se, että Rotterdamin säännöt säätelevät multimodaalikuljetuksia tavalla, joka ei EU:ta tyydytä. Rotterdamin säännöt sisältävät ns. "maritime plus" periaatteen joka tarkoittaa, että multimodaalikuljetukset on katettu vain edellytyksellä että yhdistettyjä kuljetuksia koskevaan kuljetussopimukseen sisältyy myös merikuljetus. Näin ollen Rotterdamin säännöt eivät ole täysin kattavat ja esimerkiksi yhdistelmä tiekuljetus - ilmakuljetus jää niiden ulkopuolelle. EU haluaa eräänlaisen täyden järjestelmän. Monet jäsenvaltiot haluavat kuitenkin toimia itsenäisesti ja ovat ilmeisen selvästi valmiita ratifioimaan Rotterdamin säännöt. Näistä lähtökohdista voi kehittyä ongelmallinen oikeudellinen konflikti EU:n ja jäsenvaltioiden välillä sekä sisällä.

Toisaalta on niin, että EU pystyy vain alueellisiin ratkaisuihin kun taas Rotterdamin säännöt ovat globaalit luonteeltaan. Merenkulun ollessa kyseessä oma valintani ainakin on helppo: merenkulku tarvitsee ensisijaisesti globaaleja ratkaisuja, ei alueellisia. EU:n intressien täytäntöön paneminen tässä asetelmassa on mielestäni hankalaa.

Rotterdamin sääntöjä on jo eräillä tahoilla voimakkaasti kritisoitu. Saattaa olla että kritiikki vaikuttaa erinäisiin ratifiointipäätöksiin. Kun kuitenkin on niin, että Rotterdamin säännöt eivät missään oloissa ole "vallankumouksellisia" on syytä argumentoinnissa puolesta ja vastaan valtiollisella taholla miettiä mitä tapahtuu jos Rotterdamin säännöt kansainvälisesti epäonnistuvat. Onko siinä tapauksessa järkevää edelleen jatkaa 1920-luvun arvojen soveltamista modernissa merenkulun ja muiden kuljetusmuotojen maailmassa? Ei ole uskottavaa, että lähivuosina tehtäisiin jälleen uusi yritys uuden yleissopimuksen aikaan saamiseksi. Valinta on näin ollen Haag- ja Haag-Visby-säännöt tai Rotterdamin säännöt. Lisäksi tulee viimeksi mainittujen epäonnistuessa huomioitavaksi mahdollinen alueellinen kehitys sekä EU-tasolla että kansallisesti suurissa valtioissa kuten Yhdysvalloissa ja Kiinassa. Alueellisten ja kansallisten ratkaisujen tapauksessa olisimme saavuttaneet eräänlaisen fragmentarismien huipun. Tilanne olisi hyvin outo maailmankaupan jatkuvasti kehittyessä ja laajetessa, tietystä yskinnästä huolimatta. Muut oikeudenalat lähenevät toisiaan, merikuljetusoikeus tältä osin "taantuu".

Validi kysymys siis on: Merikuljetusoikeus - quo vadis?

Matti Aura, varatuomari

SATAMIEN KILPAILUSTA JA HINNOITTELUSTA

Satamien välinen kilpailu on tosiasia, mutta silti siihen sisältyy erityispiirteitä. Jos katsotaan Suomen satamia kokonaisuutena, ne palvelevat Suomen vientiä ja tuontia. Ainoan ulkopuolisen kilpailuelementin tuo kauttakulkuliikenne Venäjälle. Pintapuolisella tarkastelulla voisi näyttää, että suomalaiset satamat elävät suojattua elämää eikä kilpailu niitä juuri heilauta. Tämäntapaisia mielipiteitä kuulee valitettavan usein satamien asiakkaiden suusta.

On myönnettävä, että tiettyjen asiakkaiden suhteen satama on lähes monopoliasemassa. Jos paperitehdas sijaitsee satamassa, ei hevillä löydy sellaista logistiikkaratkaisua, jossa satamasta sijaitsevasta tehtaasta kannattaisi rekoilla tai junalla siirtää paperirullia toiseen satamaan sieltä edelleen laivattavaksi. Tämän ovat käytännössä todenneet metsäteollisuuden logistiikkajohtajat koettaessaan löytää vaihtoehtoisia kuljetusreittejä paperirullilleen. Mikään järjestelmä ei tietenkään ole aukoton ja vähäisessä määrin jopa satamasta sijaitsevasta tehtaasta saatetaan kuljettaa rekalla paperirullia toiseen satamaan.

Vanha totuus on, että monopolitilanne ei ole ihanne. Oligopoli on paljon parempi. Kun asiakkaalla ei ole käytännössä vaihtoehtoja, asiakas on helposti tyytymätön sekä palveluun että hintoihin.

Monopoli ei voi sanoa asiakkaalle, että mene toiseen satamaan, jos saat sieltä parempaa palvelua, koska käytännössä vaihtoehtoa ei ole.

Kilpailulainsäädäntö käyttää termiä määräävä markkina-asema. Satamat ovat hyvin usein määräävässä markkina-asemassa merkittävään osaan asiakkaitaan nähden. Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on kiellettyä. Väärinkäyttöä ovat mm. kohtuuttomat hinnat. Oikeastaan ainoa lääke monopoliasemassa olevan asiakkaiden narinaan palvelun hinnoista on mahdollisimman suuri avoimuus ja läpinäkyvyys. Tässä suhteessa Suomen satamilla on vielä paljon oppimista. Toki jokainen satama julkaisee hinnastonsa, mutta esimerkiksi satamamaksujen alennusperusteita ei julkaista. Kilpailulainsäädännön näkökulmasta, jos määräävässä markkina-asemassa oleva satama antaa jollekin asiakkaalle alennuksia kertomatta julkisesti alennuksen perusteita, rikotaan kilpailulakia tai ainakin menetellään arveluttavasti.

Satamamaksujen hinnoittelussa vaivaa vielä pitkän säännöstelyajan rasite. Kun julkinen valta pitkään vahvisti satamamaksut, niistä poikkeaminen katsottiin puolirikolliseksi ja alennukset annettiin pöydän alta.

Jo nykyainsäädännön pohjalta sataman asiakas, joka epäilee toisen asiakkaan saavan parempia etuja, voisi viedä asian kilpailuviranomaisten käsittelyyn. Näin ei juuri käytännössä tapahdu, mutta silti satamien olisi syytä toimia ennakoivasti. Satamamaksuista myönnettävien alennusten perusteet olisi syytä julkaista. Tiedän, että moni sanoo, että kilpailutilanteessa tämä on mahdotonta. Tilanne on aivan sama kuin palkan julkisuuden

osalta. Jos palkka on kohdallaan, sen uskaltaa julkistaa niin työnantaja kuin työntekijä. Jos se sen sijaan ei ole kohdallaan, sitä häpeää jompikumpi tai molemmat. On aivan varmaa, että viranomaiset, todennäköisesti EU:n viranomaiset ensimmäisenä, tulevat asettamaan normit alennusten julkistamiselle. Kuitenkin olisi parempi, jos satamat toimisivat ennakoivasti ja olisivat mahdollisimman avoimia hinnoittelussaan. ja alennusrusteissaan.

Myös satamamaksujen korotusten kohdalla sataman kannattaisi nähdä vaivaa. Usein ilmoitetaan vain, että kustannusten nousun takia satamamaksuja on korotettu 2,5 %. Paljon parempi olisi, jos näytettäisiin kustannusrakenne ja kerrottaisiin avoimesti, kuinka paljon kukin kustannuserä on noussut. Vaikka kyse on siitä, mitä amerikkalaiset kutsuvat lip service -nimellä, kannattaisi se silti tehdä.

Professori Jari Juga
Oulun yliopisto

LOGISTIIKAN KOULUTUS RISTIAALLOKOSSA

Mitä on logistiikka? Tätä visaista kysymystä kertoi myös Juice Leskinen aikanaan paljon pohtineensa, vaikka ei pohdinnoissaan omien sanojensa mukaan juuri hurskasta hulummaksi tullutkaan. Juicehan opiskeli nuoruudessaan kieli-instituutissa, mutta opinnot jäivät kesken. Tosin opintojen loppuunsaattaminenkaan tuskin olisi lisännyt edes määritelmällistä tietoa logistiikasta, koska termi oli tuohon aikaan melko vähän käytössä.

Määritelmät voi helposti tarkistaa oppikirjoista tai nykyisin kätevästi internetistä. Sen sijaan vaikeampi tehtävä on selvittää, mitä logistiikan koulutus pitää sisällään ja mihin suuntaan se on menossa. Logistiikan koulutusta tarjotaan monella tasolla – ammatillisessa koulutuksessa, ammattikorkeakouluissa ja yliopistoissa – sekä eri koulutusaloilla, lähinnä kaupallisen ja teknillisen koulutuksen piirissä, mutta myös muiden koulutusalojen ohjelmissa.

Voi tuntua paradoksaaliselta, että tarkimmin logistiikan sisältö näyttäisi olevan määriteltä (tai ehkä pitäisi sanoa normitettu) ammatillisessa koulutuksessa. Opetushallituksen kesäkuussa 2009 hyväksymä asiakirja – yli 200 sivua – määrittelee logistiikan ammatillisen tutkinnon perusteet kuljetuspalvelujen, lentoasemapalvelujen ja varastopalvelujen koulutusohjelmille. Toki ammatillisessakin koulutuksessa logistiikkaan sisältyy myös laajempia kokonaisuuksia, esimerkiksi Markkinointi-instituutin ja Rastorin tarjonnassa mm. materiaalitoimintojen ja ostamisen ohjelmia.

Ammattikorkeakouluissa kirjo on suurempi. Logistiikka voi olla suuntautumisvaihtoehtona auto- ja kuljetustekniikassa (esim. Metropolia), jolloin koulutuksen painopiste on kuljetuksissa ja logistiikkapalveluissa; samassa korkeakoulussa liiketoiminnan logistiikkaa opiskellaan englanniksi kansainvälisen kaupan ja logistiikan ohjelmassa. Myös Satakunnan ja Kymenlaakson ammattikorkeakouluissa logistiikkaa voi opiskella pääaineena sekä teknillisellä että liiketalouden alalla. Erityispiirteenä voisi mainita, että Kotkassa logistiikan opinnoissa näkyy myös merenkulkualan vaikutus ja koko koulutusala pyritään nykyisin kehittämään yhteisen merenkulun ja logistiikan osaamisalan puitteissa. Jyväskylän ammattikorkeakoulussa on jo kauan panostettu logistiikan koulutukseen ja logistiikasta voi myös suorittaa ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon suomeksi tai englanniksi (Master of Engineering). Joissain ammattikorkeakouluissa logistiikan amk-tutkinnon voi suorittaa työn ohessa.

Yliopistoihin logistiikan pääainetasoinen opetus alkoi vakiintua 1980-luvun loppupuolella, samoihin aikoihin kun yrityksissä alettiin puhua logistiikan strategisesta merkityksestä. Varsinkin teknillisissä yliopistoissa logistiikkaan liittyvää opetusta on toki ollut tarjolla kauemminkin erityisesti tuotanto- tai teollisuustalouden ohjelmissa. Tampereen teknillisessä yliopistossa voisi erityispiirteenä mainita kuljetus- ja liikennejärjestelmiin liittyvän opetustarjonnan sekä Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa hankintojen johtamisen ohjelman kauppatieteellisessä tiedekunnassa. Kauppakorkeakouluissa logis-

tiikan pääainetasoista koulutusta tarjotaan Helsingin ja Turun kauppakorkeakoulussa sekä Oulun yliopiston taloustieteiden tiedekunnassa. Svenska Handelshögskolanin tarjontaan kuuluu logistiikan ja talousmaantieteen ruotsinkielinen koulutusohjelma.

Samaan aikaan logistiikan ohjelmien kehityksen kanssa – varmaan toisistaan riippumatta – on korkeakoululaitokseen Suomessa ajettu tulosvastuuajattelua. Yliopistojen ja korkeakoulujen on ansaittava rahansa pääsääntöisesti tutkintojen (tai ainakin tutkintotavoitteiden) kautta. Lisäksi odotukset ulkopuolisen hankerahoituksen hankkimisesta ovat kasvaneet. Rakenteet ja paljolti toiminnalliset prosessitkin sekä yliopistojen ympärillä että niiden sisällä ovat kuitenkin vielä olleet pääosin vanhan budjettitalousjärjestelmän peruja. Uusi yliopistolaki on kuitenkin muuttamassa tilannetta yliopistoorganisaatioiden osalta uuteen suuntaan. Ulkopuolisten jäsenten merkitys yliopistojen hallituksessa lisääntyy, rehtorien valta kasvaa ja henkilöstön virkasuhteet muuttuvat työsuhteiksi. Edellytykset yliopistojen muutosalttiuden – tai logistiikan termein vaikka ketteryyden – lisäämiseksi paranevat.

Toki muutokseen tarvitaan muutakin kuin pelkästään muodollisen organisaation uudistuksia. Logistiikassa opetetaan mielellään, että yritykset pitäisi organisoida horisontaalisten prosessien mukaan: organisaatioiden väliset raja-aidat on kaadettava, funktionaaliset siilot murrettava, työntekijät valtautettava ja rajapinnat yhtenäistettävä. Jos eletäisiin kuin opetetaan, saataisiin yliopistoissakin paljon uutta lisäarvoa sekä asiakkaille (opiskelijoille) että omistajille (veronmaksajalle).

Yliopistoissa näkyvät raja-aidat ovat ehkä matalia, mutta henkisiä muureja ja siiloja löytyy usein sitäkin enemmän. Professoreilla on paljon valtaa sekä opetukseen että hallintoon liittyvissä asioissa ja omaa reviiriä puolustetaan tarmokkaasti. Seurauksena on osaoptimointia, päällekkäisyyksiä, hukkaa ja tehottomuutta – näinhän me peruskurssilla opetamme. Ehkä näitä raja-aitoja ja siiloja on muissakin oppilaitoksissa, mutta esimerkiksi ammattikorkeakouluissa valtaa voidaan keskittää enemmän linjajohtajille, jotka pystyvät katsomaan kokonaisuutta yksittäisiä aineita tai opettajia laajemmin.

Logistiikan opetuksessa tilanne on erityisen haasteellinen siksi, että aineen resurssit eivät missään yksittäisessä yksikössä ole kovin suuret. Opetettavaa sen sijaan olisi paljon: koulutustarveselvityksissä näkee usein, että logistiikassa tarvitaan laaja-alaista osaamista, asioiden ja ihmisten johtamista, matemaattisia taitoja ja kieliä, prosessien ja projektien hallintaa, tietotekniikkaa ja taloushallintoa. Edes täysiverinen logistiikan opettaja ei voi koko kirjoa hallita, tarvitaan yhteistyötä.

Resurssivajetta on paikkailtu eri puolilla muun muassa aluekehitysprojektien avulla. Esimerkiksi Kotkaan on Merikotka-hankkeen kautta sijoitettu määräaikainen merenkulun logististen järjestelmien professuuri ja Kouvolaan Innorail-hankkeeseen rautatielogistiikan professuuri. Myös Seinäjoen yliopistokeskuksessa on logistiikan professuuri hankerahoituksella. Hankkeiden avulla on pystytty tuottamaan merkittävää tutkimusta ja tukemaan emoyliopistojen koulutustarjontaa, mutta fyysinen välimatka aiheuttanee haasteita erityisesti opetuksen näkökulmasta.

Vaikuttaa siltä, että logistiikan koulutus on Suomessa tullut jonkinlaiseen taitekohtaan. On myönteistä, että logistiikka on vakiinnuttanut paikkaansa eri koulutustasoilla ja nimikin alkaa olla tunnettu jopa niin, että ammatilliseen koulutukseen on saatu oma logistiikkatutkinnon määrittely. Toisaalta tämä tunnettuus saattaa syödä kiinnostavuutta korkeammassa koulutuksessa, kun logistiikka-termi aletaan jälleen yhdistää lähinnä kuljetustehtäviin. Monissa ulkomaisissa yliopistoissa onkin otettu käyttöön toimitusketjujen hallinnan käsite, samoin kuin teki mm. entinen CLM (Council of Logistics Management), joka nykyisin tunnetaan CSCMP-lyhenteestä (Council of Supply Chain Management Professionals).

Logistiikan opetuksessa ja tutkimuksessa on nähty erinomaisia tuloksia ja saavutuksia, mutta aivan eivät suomalaiset yksiköt ja ryhmät vielä tunnettuudessa yllä parhaimpien eurooppalaisten yliopistojen tasolle. Osaltaan tähän on vaikuttanut yksiköiden koko: tuottaakseen jatkuvasti hyviä tuloksia tarvitaan jonkinlainen kriittinen massa sekä opetuksen että tutkimuksen alueilla. Yliopistouudistukset voivat tuoda tähän parannusta, mutta paljon riippuu myös tulevista organisaatioratkaisuista ja toimintatavoista, kuinka esimerkiksi yliopistojen yhdistymisten vaikutukset tulevaisuudessa näkyvät.

Uudessa yliopistomaailmassa yhtenä haasteena on erityisalojen osaamisen ja opetuksen turvaaminen, sillä tuloksia on haettava pääsääntöisesti riittävien opiskelijamäärien kautta. Esimerkiksi merenkulun ja rautatieliikenteen professuurit ovat nyt hanke pohjaisesti rahoitettuja ja voi kysyä, kuinka niiden jatkuvuus ja integroiminen logistiikan opetukseen saadaan turvattua. Liikennetalouden ja –tekniikan opetus ja tutkimus on myös melko pienillä resursseilla edustettuna yliopistoissa, samoin kuin esimerkiksi hankintojen johtaminen. Mielenkiintoisena yksityiskohtana voisi mainita myös kuljetus- ja merioikeuden opetuksen, joka nyt on melko yksinäisenä saarekkeena Åbo Akademin hoteissa.

Yliopistouudistus luo mahdollisuuksia ja haasteita. Logistiikassakin on mahdollista tuottaa maailmanluokan koulutusta ja tutkimusta, kun resurssit, rakenteet ja prosessit saadaan kunnolla järjestettyä. Nykyisellään järjestelmissä on vielä muureja ja siiloja – eri alojen, eri tasojen ja eri organisaatioiden välillä. Voitaisiinko esimerkiksi duaalimallin tai perus- ja täydennyskoulutuksen rajoja avaamalla löytää mahdollisuuksia resurssien käytön tehostamiseksi? Voitaisiinko tiedekuntien ja yliopistojen välillä lisätä yhteistyötä ja kehittää toisiaan täydentävää osaamista? Voitaisiinko kansainvälisestikin vielä parantaa opetuksellista yhteistoimintaa?

Logistiikan opetuksen ja tutkimuksen tulevaisuuden kannalta vastauksen soisi olevan ”kyllä”. Ja vahvistukseksi voisi vielä todeta Juicen sanoin: ”Oi, jos oisin oikeassa! Väärässä jos koskaan en! Oonhan aina oikeassa, kunhan vähän vanhenen.”

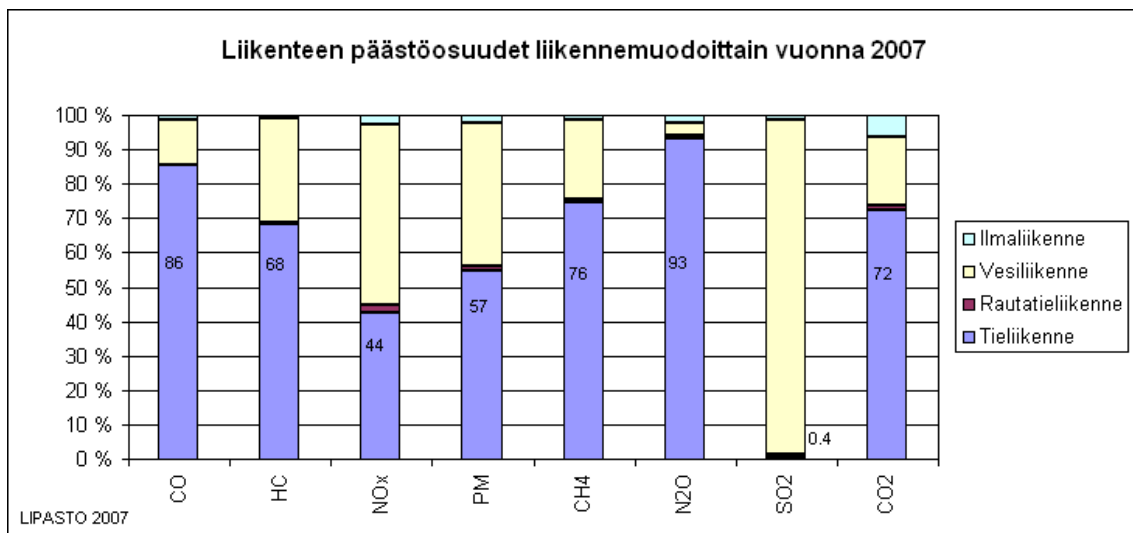
Ulla Tapaninen, professori
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus

MERENKULUN TULEVAISUUS KIRISTYVIEN YMPÄRISTÖMÄÄRÄYSTEN UHATESSA

Merenkulkua on aina pidetty ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona. Kuka voisi miettiäkään luonnolle läheisempää kulkutapaa kuin purjevereen aavalla merellä. Suurten purjelaivojen aikakaudesta on kuitenkin merenkulun ympäristöystävällisyys siirtynyt osaksi menneisyyttä.

Pahimmillaan merenkulun negatiiviset vaikutukset ympäristöön voivat olla huomattavia: laivat meluavat, niistä nousee pakokaasuja, jätteitä ja jätevesiä lasketaan veteen, moottorit kuluttavat uusiutumattomia fossiilisia polttoaineita, painolastivesien myötä herkäät merialueet saavat vieraslajeja, jotka voivat tuhota isonkin ekosysteemin, laivojen rakentamisessa on käytetty myrkyllisiä aineita, mm. raskasmetalleja ja asbestia, jotka laivan purkamisen myötä joutuvat luontoon. Mahdollisten laivaonnettomuuksien myötä kokonaiset meret ja ranta-alueet voivat jäädä kymmeniksi vuosiksi saastuneiksi.

1960- ja 1970-lukujen kansalaisten ympäristötietoisuuden herääminen kosketti ennen kaikkea teollista tuotantoa. Maamme paperi-, öljy- ja metalliteollisuus joutui tiukan julkisen kritiikin kohteeksi ja ne päätyivät käytännössä uudistamaan tuotantoprosessinsa. Ympäristövaikutukset vähenivät huomattavasti. 1980-luvulla katse kääntyi kohti kuljetuksia, ja maantieliikenne joutui – pitkän viivytystaistelun jälkeen – uudistamaan koko tekniikkansa. Vielä 2000-luvulla maantieliikenteelle asetetaan yhä kunnianhimoisempia tavoitteita päästöjen vähentämiseksi.

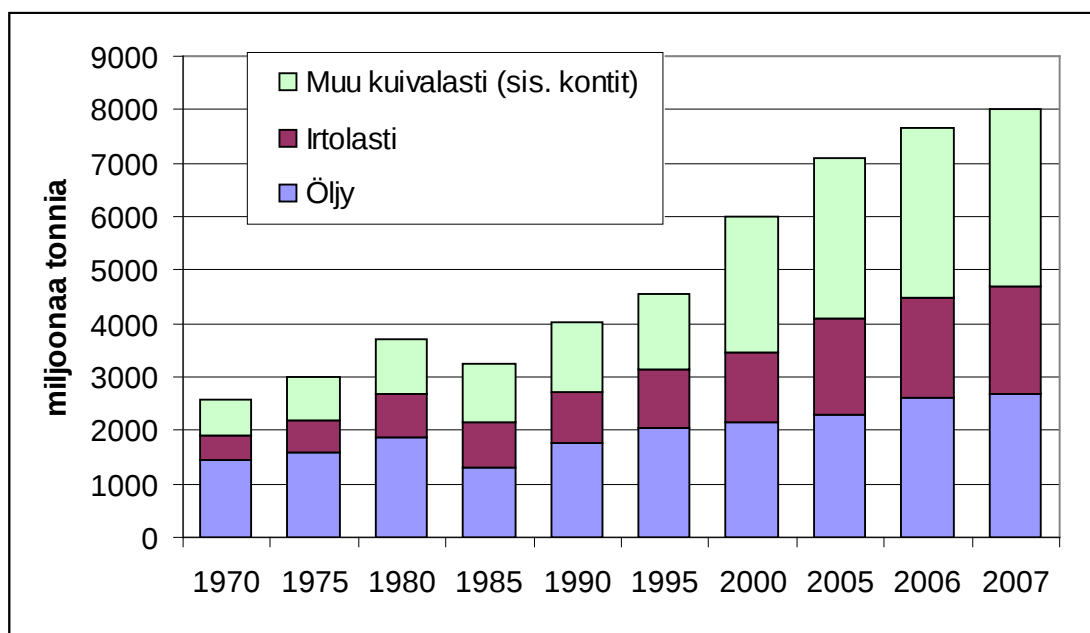


Kuva 1. Suomen liikenteen päästöt ja energiankulutus vuonna 2007 (VTT – Lipasto, 2009)

Ympäristöystävällisen imagonsa vuoksi merenkulku on päässyt tästä keskustelusta helpolla. Kansainvälinen merenkulkua säätelevä YK:n alainen järjestö IMO (International Maritime Organisation) keskittyi vielä 50- ja 60-luvuilla lähinnä merenkulun turvallisuuteen, 70-luvulla tulivat jäteasiat pöydälle ja vasta 90-luvulla on kunnolla alettu kiinnittää huomiota myös päästöihin ilmaan ja painolastivesiin. Samaan aikaan merenkulun suhteellinen osuus mm. päästöistä ilmaan on koko ajan noussut.

Merenkulun ympäristöasioiden nurinkurista kehitystä kuvastaa hyvin polttoaineen laatu. Vielä 1970-luvulla laivoissa poltettiin käytännössä samaa polttoainetta kuin muissakin isoissa koneissa ja liikennevälineissä. Ympäristömääräysten kiristyessä maapuolella raakaöljystä eroteltiin puhtaampi osuus poltettavaksi maissa ja yli jäänyt jäte lapiotiin laivaan. Laivabunkkerin hinta on tänään jopa alhaisempi kuin raaka-aineen, onhan raaka-aineesta jo eroteltu se ”myytävä” osuus ja laivalle menee vain jäte. Näin merenkulku on ottanut kantaakseen öljynjalostuksen jätetaakan ymmärtämättä sille tulevaisuudessa tulevaa hintaa.

Halpa polttoaine ja siten halpa merikuljetus onkin ollut eräs globalisaation suurimpia mahdollistajia. Vuodesta 1995 vuoteen 2007 maailmanlaajuiset konttikuljetukset ovat 2,5 kertaistuneet tuoden halpoja hyödykkeitä nousevista Aasian maista kuluttajille Euroopassa ja Amerikassa. Laivojen taloudellisuutta kehitettiin nostamalla nopeuksia halvan polttoaineen kustannuksella, jolloin saatiin enemmän tuottoa samoista laivoista.



Kuva 2. Maailman merikuljetusten kasvu (UN Review of Maritime Transport 2008)

Valitettavasti muut kuljetusmuodot ovat kuitenkin kehittäneet tekniikkaansa ja toimintamallejaan niin, että tänä päivänä ympäristötietoinen kuluttaja valitsee helposti maantiekuljetuksen merikuljetusten sijasta, ennen kaikkea jos hän painottaa happamien sateiden tai rehevöitymisen vähentämistä. Viranomaistahotkin ovat heränneet ja vaativat erittäin kalliita investointeja sekä laivojen koneisiin ja polttoaineeseen.

Polttoaineen hinnannousu asettaa myös globaalin maailmantalouden ja logistiikan uuteen valoon. Pelkästään uusien rikkimääräysten tuoma lisälasku suomalaiselle teollisuudelle on 200 miljoonasta eurosta jopa 1,2 miljardiin euroon riippuen polttoaineen hinnoista. Tällä on vaikutuksensa ei ainoastaan teollisuuden kuljetusmuotoihin vaan myös teollisuuden sijoittumiseen. Suomalaisen teollisuuden osaamisella on aina kysyntää maailmalla, mutta tavaroiden kuljettaminen pitkiä matkoja tulee vähenemään ja tuotteet tehdään enemmän paikallisesti. Raaka-aineitten, välituotteiden ja valmiiden tuotteiden kuljettamien edestakaisin maailman ympäri ei ole enää taloudellista eikä ympäristöystävällistä. Edistyneimmät maailmanlaajuiset yritykset ovat jo siirtyneet elleivät lokaaliin, niin ainakin maanosakohtaiseen tuotantoon, jossa raaka-aineet, tuotanto, varastointi ja kuluttajat sijaitsevat samalla mantereella. Halvan merimatkan illuusio on ohi.

Taulukko 1. Polttoaineiden arvioidun hinnannousun vaikutukset rahtihintatasoon (LVM, 2009)

Rahti / rikki%	1,0%	0,5 %	0,1%
Kontti	4 - 13 %	8 - 18 %	44 - 51 %
Paperirulla	3 - 10 %	6 - 14 %	35 - 40 %
Rekka-auto	3 - 10 %	6 - 14 %	35 - 41 %
Henkilöauto	3 - 10 %	6 - 14 %	35 - 41 %
Öljy	3 - 8 %	5 - 11 %	28 - 32 %
Rahtitonni irtotavara- aluksilla	4 - 11 %	7 - 15 %	39 - 44 %
Puutavara	3 - 10 %	6 - 14 %	35 - 40 %
Teräsvalmisteet	3 - 10 %	6 - 14 %	35 - 40 %

Merenkulku on suurten haasteiden edessä, sen tulee sopeutua kalliisiin ja monimutkaisiin ratkaisuihin, joissa tarvitaan meriteollisuuden ja logistiikkatoimijoiden saumatonta yhteistyötä. On kuitenkin selvää, että merenkulun käytyä läpi tämän kiirastulensa on sen tulevaisuus maailman tärkeimpänä kuljetusmuotona yhä turvattu. Mikään muu kuljetusmuoto ei pysty yhtä vähällä energialla kuljettamaan yhtä suurta lastia, kunhan vaan aluksen nopeus on sovitettu lastin ja toimitusketjun tarpeisiin.

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus on riippumattomissa tutkimuksissaan jo 1990-luvulta lähtien selvittänyt merenkulun ympäristövaikutuksia ja osoittanut uudenlaisen merenkulun ympäristötyön tarpeen. Erityisen tarpeellista merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen ympäristöasioihin liittyvä tutkimustoiminta ja alan keskustelu- ja opetusfoorumina toimiminen konferenssien ja koulutusten muodossa on nyt, kun Suomen elinkeinoelämän ja viranomaisen pitää ottaa kantaa useisiin hyvinkin erilaisiin ja laajoja vaikutuksia sisältäviin kansainvälisiin ja kansallisiin määräyksiin ja lakeihin.

Tämä haaste - merenkulun toimintojen sovittaminen tiukkeneviin ympäristömääräyksiin - sisältää lukemattomia pienempiä osatekijöitä varastojen ja tuotantolaitosten sijoittelusta satamien ja intermodaaliketjujen tietojärjestelmien kehittämiseen ja itse laivan ja sen koneiston suunnitteluun ja materiaaleihin. Ympäristömyönteisyys on Suomen merenkulun korkealle osaamiselle haaste ja tulevaisuuden mahdollisuus, josta kehittyy tulevaisuuden meriklusterimme kilpailuetu. Siinä Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus tulee tekemään osansa.



Turun yliopisto
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS
Veistämönaukio 1–3
FI-20100 TURKU

<http://mkk.utu.fi>



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU