

Pentti Kaitera

Pohjois-Suomen satamien kehittämistä pitää käsitellä yhtenä kokonaisuutena

Lausunto Kansan Tahto -lehdelle 22.11.1957, 1 s.

Kansan Tahto

© Kansan Tahto

Pohjois-Suomen satamien kehittämistä pitää käsitellä yhtenä kokonaisuutena

Paikkakuntaintressit tulisi jättää taka-alalle, toteaa prof. Pentti Kaitera lehdellemme antamassaan lausunnossa

Perämeren satamien kehittämisestä on viime aikoina käyty runsaasti keskustelua. Erikoisesti on vaihdettu mielipiteitä korkeatasoisen syväsataman rakentamisasiasta ja talvisatamakysymyksestä. Nämä seikat liittyvät yleensä Perämeren laivaliikenteen kehittämiseen. Satamien kehittäminen liittyy taas Pohjois-Suomen yleisen elinkeinoelämän kehittämiseen. Koska asiassa suoritettavat ratkaisut tulevat vastaisuudessa herättämään laajaa pohdiskelua, olemme kääntyneet prof. Pentti Kaiteran puoleen puheena olevien satama-olojen kehittämisasiassa. Prof. Kaitera on suorittanut asiassa varsin laajoja tutkimuksia, joten hänen esittämillään mielipiteillä on varmaankin yleistä mielenkiintoa. Hän kertoo asiasta seuraavaa:

— Monet Pohjois-Suomen taloudellisista ongelmista ja tuotantolaitosten heikko kilpailukyky johtuvat sen etäisestä asemasta ja suurista kuljetuskustannuksista. Nämä tekijät myös aiheuttavat, että kun yksityinen teollisuus hakee alueita, minne se sijoittuisi, Pohjois-Suomi jää kilpailussa auttamattomasti jälkeen. Tällaiset tekijät puolestaan ovat olleet vaikuttamassa, että Pohjois-Suomen teollisuuden kapasiteetti on jäänyt suhteettoman alhaiseksi Etelä-Suomeen verrattuna. Niinpä esimerkiksi teollisuustuotannon bruttoarvo on nykyään Oulun ja Lapin lääneissä vain vajaat 6 % koko maan arvoista. Kuitenkin näiden läänien väkimäärä on 13,5 % maan väestöstä.

Raaka-aineiden, käyttövoiman ja muiden tällaisten perusedellytysten suhteen Oulun ja Lapin lääneillä olisi mahdollisuuksia kohottaa teollisuustuotantoa jopa neljännekseen koko maan arvosta.

Nyt Pohjois-Suomesta on muodostunut rakenteellisen työttömyyden pääalue maassamme, mikä rasittaa koko valtakuntaa. Tätä taustaa vastaan keskeisimpiä kysymyksiä Pohjois-Suomen talouselämässä on se, että saadaan nimenomaan kaukokuljetusten kustannukset alenemaan nykyisestään.

Kun laivarahdit ovat yleensä vain noin kolmannes tai neljännes junakuljetusten kustannuksista, on erityisesti merikuljetusten parantamiseen syytä kiinnittää huomiota. Nykyään Pohjois-Suomi on niiden suhteen varsin heikossa asemassa ja jäänyt pahasti jälkeen kehityksestä. Autokuljetukset ovat lyhyillä matkoilla aina 150 kilometriin saakka tavallisesti kilpailukykyisiä rautatiekuljetusten kanssa etenkin, jos säästytään väliastauksista. Pittemmillä matkoilla, joilla rautatierahdit vaihtelevat 2 markasta 6 markkaan tonnikielometriä kohden, autokuljetusten kustannukset ovat vielä yleensä 2—3 kertaisia, näihin verrattuna.

Kuljetuksia rasittaa erityisesti se, että laivauskausi on Pohjois-Suomen tärkeimmissä satamissa Kemissä ja Oulussa vain noin 7 kuukauden pituinen. Tämä pakottaa rakentamaan tuotantoelämän sen varaan, että huomattava osa vientiin tarkoitetuista tuot-

teista varastoidaan talven ajaksi ja laivataan kesällä.

Esimerkiksi puunjalostusteollisuudessa tämä rajoittaa jalostusasteen kehittämistä mahdollisimman pitkälle, mikä taas toisaalta tulisi olla tavoitteena, koska tällöin kuljetusten osuus tuotteiden kustannuksissa jäisi painoysikköä kohden vähemmän merkittäväksi.

Kehitys näyttää yhä enemmän kulkevan siihen suuntaan, että myynnit ulkomaille tapahtuvat pienissä erissä ja toimitusten täytyy voida tapahtua tasaisesti läpi vuoden. Tästä aiheutuen Pohjois-Suomen teollisuus joutuu yhä suuremmassa määrässä käyttämään talvella rautatiekuljetuksia, mikä rasittaa niiden taloutta kohtuuttomasti. Esimerkiksi Veitsiluodosta on paperia voitu kuljettaa vain noin kolmannes oman sataman kautta ja kaksi kolmannesta on rautateitse vetäytyä eteläisempiin satamiin, kuten ev.luutn. Susi mainitsi kulkulaitosvaliokunnan käydessä syksyllä 1957 Oulussa. Masan kohdalla nämä suhdelluvut ovat olleet päinvastaiset.

Perämeren satamaolot ovat muutoinkin jääneet pahasti jälkeen kehityksestä.

Laituritilaa on aivan riittämättömästi, joten laivat joutuvat tarpeettomasti odottamaan. Väylät ovat matalia ja mutkaisia, joten varsinkin suuret laivat karsivat tuloa Pohjois-Suomeen. Satamalaitteet ovat vähäisiä poikkeuksia lukuunottamatta aivan alkeellisia, mikä hidastaa lastausta ja kallistaa siten kustannuksia. Varastotilat puuttuvat, mikä asettaa erityisesti tuonnille rajoituksia.

Tällaiset tekijät yhdessä pitemmän merimatkan kanssa aiheuttavat, että kun varustamot määrrittelevät Pohjois-Suomen merirahdin suuruudet, nämä tulevat korkeiksi Etelä-Suomeen verrattuna.

Niinpä tuontirahdit ovat erään huomattavan laivanvarustamon normeissa Keski-Euroopan satamista Pohjois-Suomeen 25—60 % korkeammat kuin Etelä-Suomeen. Maamme tuonti onkin keskittynyt haitallisessa määrin Suomenlahden satamiin. Esimerkiksi Valtakunnansuunnittelukomitean laatiman yhdistelmän mukaan v. 1951, joka edustaa satamatoiminnan kannalta vilkkaimpia vuosia,

tapahtui tuonnista 79 % Suomenlahden satamien kautta.

Pitkät maakuljetukset halki maan on myös epäkohta, mikä on korjattavissa kehittämällä Pohjois-Suomen satamaoloja.

Tällöin on syytä kiinnittää huomio erityisesti siihen, että Hailuoto muodostaa sekä jääoloja että meren syvyyssuhteita ajatellen selvän kynnyksen. Fil. tri Erkki Palosuo suorittaman tutkimuksen nojalla voidaan päätellä, että Raahen seudulla on mahdollista kohtuullista jäänsärkijäapua käyttäen pitää satama auki lähes kaksi kuukautta kauemmin kuin Oulussa, jolloin suljettunaoloaika supistuisi normaali vuosina vain noin kolmeksi kuukaudeksi. Tänä aikana erityisesti Kaskinen voisi palvella talvisatamana. Jos Kaskisiin saadaan perustetuksi puunjalostusteollisuutta, kuten parhailaan suunnitellaan, tämä olisi omiaan edistämään myös satamaolojen kehittymistä siellä Pohjois-Suomen kannalta myönteiseen suuntaan.

Kuitenkin nimenomaan Raahen seudun tarjoamia mahdollisuuksia on Pohjois-Suomen syytä käyttää hyväksi, koska sinne on myös saatavissa sellainen syväsatama, joka vuosisadoiksi tyydyttää ne vaatimukset, mitä Itämeren liikenteelle kulkusyvyyden suhteen voidaan asettaa.

D'pl.-ins. V. Suomio on laatinut alustavan suunnitelman Tavoon rakennettavasta syväsatamasta. Siitä havaitaan, että Tavoon voidaan saada tilava ja liikenteellisesti korkeat vaatimukset täyttävä satama. Tavoon sijainti on myös sellainen, että se voi palvella Pohjois-Suomea ei vain kellarikoikana vaan myös kesälläkin. Jos nimittäin otetaan huomioon se, että Hailuodon ympäri kulkien tulee merimatkaa Ouluun n. 120 km pidemmältä kuin Tavoon, ja edellytetään rakennettavaksi suora rautatieyhteys Tavosta Ouluun, tällöin merikuljetusten lyhemmydestä johtuen pitäisi olla mahdollista saada rahtikustannukset Tavon kautta Ouluun kesäajanakin jotenkin samoiksi kuin suoraan laivalla tuotuna. Väliillä olevien lahtien mataluuden ja tasaisten hiekkamaiden vuoksi tämä rautatie tullee kilometriä kohden maksamaan vain jotenkin saman verran kuin radan teko Si-

sä-Suomen mäkimaastossa. Lisäksi Raahen seutu on Iisalmen ratasuuntaan nähden jotenkin yhtä edullisessa asemassa kuin Kokkola, joten se on syytä erityisesti ottaa huomioon, kun pyritään löytämään ratkaisu Pohjois-Suomen tuonnin tarkoituksenmukaisimmaksi järjestelyksi. Tuonnissa on nimittäin otettava huomioon se, että rahteja voidaan alentaa, jos laivat voivat purkaa koko lastinsa yhdessä satamassa.

Tämän ohella on tietenkin pyrittävä kehittämään erityisesti Kemian ja Oulun satamia niin, että kesäaikaisessa liikenteessä kaikki niiden tarjoamat edut voidaan käyttää hyödyksi.

Sensijaan kovin monen sataman samanaikaiseen kehittämiseen ei ole syytä pyrkiä, koska tällöin mistään satamasta ei voida saada kyllin suorituskyykyistä. Nimenomaan satamien kehittämisessä on tarpeen pitää kiinni tietyistä keski-tyksestä satamalaitteiden ja varastotilojen kalleuden vuoksi.

Oman ryhmänsä muodostavat kuitenkin jotain yksityistä teollisuuslaitosta varten rakennettavat satamat. Kun teollisuus voi, sijaitessaan välittömästi sataman äärellä, omassa tuotantosuosittelussa, missä kuljetuskysymykset aina näyttelevät tärkeää osaa, ottaa huomioon myös mahdollisuuden laivata suoraan omista varastoistaan, merkitsee tämä niin huomattavia etuja, että teollisuuslaitosten kannattaa rakentaa omia satamia.

Toisaalta juuri suurteollisuuden sijoituksella voidaan ratkaisevasti vaikuttaa myös sellaisten satamien kehittämiseen, jotka palvelevat koko Pohjois-Suomea.

Siksi olisi kansantaloudellisesti mielessä tärkeää, että tällaisten teollisuuslaitosten sijoitusta ei määrätä yksinomaan niiden omien edullisuuslaskelmien pohjalta. Satamaa ei voida rakentaa jokaiseen paikkaan, missä syvä vesi tulee lähelle rantaa, vaan satama edellyttää, että sen äärelle voi muodostua asutusta ja satamaa käyttävää teollisuutta. Lisäksi on huomattava, että entiset luonnon-satamat vain poikkeustapauksessa enää tyydyttävät meriliikenteen asettamat vaatimukset, joten satamia kehitettäväksi on syytä ottaa huomioon nykyaikaisen tekniikan tarjoamat mahdollisuudet. Ne muuttavat arviointiperusteita oleellisesti.

Pohjois-Suomi muodostaa nimenomaan satamakysymysten suhteen sellaisen kokonaisuuden, että Kemian, Oulun ja Raahen seudun satamia kehitettäessä ongelmaksi olisi käsiteltävä yhtenä kokonaisuutena ja pyrittävä löytämään ratkaisu, mikä koko Pohjois-Suomen ja osaksi myös Pohjois-Savon ja Karjalan kuljetusten kannalta antaa parhaan tuloksen. Jotkin paikkakunnan omat intressit täytyisi tässä voida jättää taka-alalle.