

Yrjö Kaukiainen

The paper will be given in English: "Finland was an archipelago."

"Suomi on saaristo"

Esityksen tarkoitus olisi tarkastella "Suomi on saari" -hokemaa koko kansantaloutta pienemmissä logistisissa puitteissa. Modernille meriliikenteelle on ominaista, että tavaraa kuljetetaan normaalisti mahdollisimman suurissa erissä, jolloin matkakustannukset kuljetusyksikköä kohti laskevat selvästi rautatie- tai maantierahteja alhaisemmiksi. Suuret laivat tarvitsevat kuitenkin suuria ja hyvin varustettuja satamia, ja tämän takia merenkulun terminaalikustannukset ovat selvästi korkeampia kuin rautatie- tai maantieliikenteessä.

Suomi ei ole koskaan ollut saari, jossa olisi ollut vain yksi satama. Satamien luku ja liikenteen keskittyminen muutamiin suurempiin on trendi, joka on ennen muuta yhteydessä aluskokojen ja lastaus/purkaustekniikan kehitykseen; se on ollut erityisen selvä toisen maailmansodan jälkeen. Erottamaton osa tätä trendiä on rannikkoliikenteen kutistuminen.

Joskus 1800-luvulla satamien määrää ei selitä yksin logistiikka. Institutionaalinen tekijä, kaupunkien jako tapulikaupunkeihin ja muihin oli 1860-luvulle asti tärkeä. Silloin lähes kaikilla merikaupungeilla oli ulkomaille liikennöivä laivasto, ja lisäksi pienemmissä kaupungeissa ja rannikkopitäjissä oli laivoja, joilla liikuttiin kotimaan vesillä tai Itämeren piirissä. Silloin Suomi oli siis suuri saaristo, jossa tärkeimpien saarien lisäksi oli melkoinen joukko pienempiä luotoja.

Vanhalla tapuli- ja myöhemmällä satamapolitiikalla on ollut selvä vaikutus talousalueiden muodostumiseen. Jo 1800-luvun jälkipuolella logistista kuviota alkoi muuttaa rautatieliikenne. Vielä 1970-luvulla merenkulun ja rautatieliikenteen kehittämisisintressit iskivät varsin dramaattisesti yhteen.