

René Nyberg

Kotkan kaupungin seminaari 13.2.2014
Tukholma-Pietari -kehityskäytävän merkitys Kotkalle

Rajan kiro ja siunaus

**Stalinia soveltaen –
talusmaantieteelle emme
mahda mitään.**

- **Kauttakulkuliikenteen haaste**
- *The new normal*
- **Suhteellinen etu**
- **Venäjän talusmaantiede**
- **Suomen vetovoima**
- **Viisumivapaudesta**
- *Jää vabaks Kotka meri!*

Kauttakulkuliikenteen haaste

Kun Suomen teollisuusjohto maaliskuussa 2010 tapasi silloisen pääministeri Vladimir Putinin Konstantinin palatsissa, Suomenlahden rannalla, Jorma Ollila korosti päivän historiallisuutta. Suomen tarina merkittävänä banaaneja vievänä valtiona on päättynyt. Isäntä hymyili kohteliaasti, sillä hän oli aamupäivällä osallistunut Maerskin Ecuador-linjan banaaniterminaalin vihkiäisiin Pietarin satamassa.

Niin maailma muuttuu. Pietarin sataman tärkeimpiä tuontituotteita ennen ensimmäistä maailmansotaa oli – hiili, joka rahdattiin Englannista. Keisarillisen Venäjän oma hiilentuotanto Donetsin laakiolla oli vasta alkanut juuri ennen vuosisadan vaihdetta. Tänäpäin Pietarin sataman tärkeimpiä vientituotteita on hiili, jota myös Suomen voimaloissa poltetaan.

Venäläisen autojen maahantuontifirma ROLFin autorekat olivat tuttu ja ärsyttävä näky Etelä-Suomen maanteillä aina kesään 2008 saakka, kunnes henkilöautojen kauttakulku Suomen satamien kautta pysähtyi kuin seinään. Satamakentät Hangosta Kotkaan ja Haminaan olivat vielä täynnä purettuja autoja, kun Venäjän markkinat hyytyivät finanssikriisiin myötä. Eräs vaihe päättyi.

Kauttakulkuliikenne sen sijaan ei loppunut, se supistui muuttuakseen toisenlaiseksi.

Näin oli silloin ja näin on yhä. Ulkomaankauppa muuttaa luonnettaan jatkuvasti ja Suomen talouden pysyvänä haasteena on jalostusasteen kasvattaminen. Tämä koskee myös kauttakulkua. Tosiasiassa Venäjän satamat ja erityisesti Laukaan suu (Ust Luga) ottivat autojen maahantuonnin voimallisesti haltuunsa. Silti nopein reitti Hampurin satamasta Moskovaan kulkee yhä KotkaHaminan ja Suomen muiden satamien kautta, tuotteet vain ovat muuttuneet ja arvo kasvanut.

Venäjän kiinnostus hyödyntää Suomen satamia on myös muuttunut. Suomen kehittynyt logistiikka tarjoaa erityisesti Pietarin pohjoispuolella sijaitsevalle teollisuudelle vaihtoehdon viedä tuotteitaan maailmalle. Erityisesti Kokkolan satama on hyötynyt tästä. Satamat Venäjällä ja erityisesti satamien logistiikka on vahvasti yksityisissä käsissä. Tästä aiheutuu myös ristiriitoja ja silloin toimiva lähialueen satama, kuten KotkaHamina on neutraali vaihtoehto. Markkinat ovat herkkiä ja muutoksia tulee nopeasti. Myrkkyä ovat kuitenkin Suomen laittomat satamalakat, niitä ei kukaan venäläinen toimija ymmärrä.

The new normal

Suomen *"the new normal"*, käyttäkseni kliseeksi muuttunut yleisilmaisua kaikelle uudelle, ei ole klisee. Se tarkoittaa avointa itärajaa. Suljettu raja, johon kolme sukupolvea rajan molemmin puolin oli tottunut – ennen ja jälkeen sotien – osoittautui historialliseksi poikkeukseksi. Rajan kirous onkin siunaus, vaikka tämän ymmärtäminen ja sen myöntäminen ei ole aina helppoa.

Ei ole sattuma, että Venäjän Suomen-vastainen raja eli Suomen kaakkoisraja on Venäjän infrastruktuuriltaan kehittynein rajaosuus. Sama havainto koskee Venäjän rautateitä, sillä myös Luoteis-Venäjän rautatiet, jotka yhä kantavat vanhaa nimeä "Lokakuun rautatiet", ovat Venäjän rautatiejärjestelmän kehittynein osa. Ja kaikki tämä "pohjoisen naapurin" ansiosta, kuten Suomea jättiläisvaltion karttaprojektion näkökulmasta kutsutaan. Kyllä, historialliset siteet ovat vahvat, sillä Stalinin kuuluisaa toteamusta Paasikivelle syksyllä 1939 soveltaen: "Talousmaantieteelle emme mahda mitään. Emme me, ettekä te."

Muistan nuorena, frekkinä virkamiehenä laskeneeni joskus leikkiä siitä, että maailmassa on vain kolme valtiota, joilla on leveä raideleveys – Mongolia, Neuvostoliitto ja Suomi. Nyt tähän 1520-klubiin (1520 mm) kuuluu huomattavasti enemmän valtioita ja Suomi on klubin aktiivinen jäsen.

Venäjän satamien kehitys on ollut nopeaa ja silti satamien kapasiteetti ei riitä, ei tuontitarpeen tyydyttämiseen, eikä vientiin. Kapasiteetin ohella muut lisäarvopalvelut, varastointi, turvallisuus, käsittelyn sujuvuus ja hinta-laatu suhde ovat keskeisiä kilpailutekijöitä. Lisäksi tarvitaan kauttakulkusatamia, tästä Suomen satamat, ja KotkaHamina niiden kärjessä, kilpailevat ennen muuta Baltian satamien kanssa, joiden rautatiet niin ikään ovat osa 1520-rautatieyhteisöä.

Venäjän ja Itämeren ylivoimaisesti suurin satama on Pietarin jatkuvasti kehittyvä satama. Venäjän suurin öljynvientiterminaali sijaitsee niin ikään Suomenlahdella, Koiviston salmen suojassa. Venäjä rakentaa myös toista öljynvientiterminaalia Suomenlahden etelärannikolle Laukaan suulle. Lisäksi Gazprom kaavailee nesteytetyn kaasun (LNG) vientiterminaalin rakentamista Suomenlahden pohjukkaan, joko Koivistolle tai Laukaan suulle.

Ennen muuta raakaöljyn vientimäärien kasvu muodostaa ympäristöriskin koko Suomenlahden alueelle, sillä Helsingin ja Tallinnan vilkas alusliikenne risteää raakaöljyä kuljettavien alusten reitin kanssa. Vaikka tankkerien turvallisuus on parantunut ja moderni navigaatiotekniikka tarjoaa keinoja varmistaa öljynkuljetusten turvallisuus, tilastollinen onnettomuusriski on olemassa. Mainittakoon tässä yhteydessä erityisesti John Nurminen Säätiön

tankkeriturvaohjelma, joka toteutuessaan täysimääräisesti lisäisi navigaation turvallisuutta merkittävästi.

Venäjän riippuvuus ulkomaankaupasta on suurempi kuin koskaan ennen. Maa vie energiaa ja raaka-aineita ja tuo kasvavassa määrin kaikkea mahdollista, kulutustavaroista investointihyödykkeisiin. Keisarillinen Venäjä taas oli kehittämätön maatalousvaltio, jonka tärkein vientituote oli vilja. Neuvostoliitto oli ennen muuta aseteollisuusvaltio, joka kävi rajoitettua ulkomaankauppaa. Tästä kertoo se, Suomi oli Neuvostoliiton suurin läntinen kauppakumppani vielä 1970-luvun alussa. Lopulta Neuvostoliitto oli pakotettu tuomaan jopa ruokaa. Uuden Venäjän huomattava elintarviketuonti selittyy yhä pakkokollektivisoinnin tuhoaman maaseudun ongelmilla.

Suhteellinen etu

Ulkomaankaupan peruskäsitteitä on suhteellinen etu. Suomen kohdalla maantiede on sitä harvoin, mutta Venäjän suhteen sitäkin selvemmin. Tätä kuvaa erinomaisesti kansainvälisen finanssimailman suhtautuminen suomalaisiin yrityksiin, joiden toiminnan painopiste on Venäjällä. Eräs Wall Streetiltä palanut teollisuusjohtaja kertoi amerikkalaisten sijoittajien kasvavasta kiinnostuksesta tällaisia suomalaisia firmoja kohtaan. Heille nämä yritykset ovat "venäläisiä", mutta niiden *corporate governance* eli hallinnointikoodi on länsimaista, sillä toiminta on avointa ja selkeää. Tämä tuo mieleeni Carl Bildtin aikoinaan pääministerinä kertoman, että LM Ericsson suunnitteli edellisen vuosisadan vaihteessa pääkonttorinsa siirtämistä Pietariin, sillä bisnes oli Venäjällä!

Mitkä suomalaiset yritykset ovat kansainvälisen investoijan mielestä "venäläisiä"? Ne, joiden tuotannosta suurin tai kasvava osa sijaitsee jo nyt Venäjällä, kuten Nokian renkaat tai esimerkiksi YIT, joka on Venäjän suurin ulkomainen asuntorakentaja. Tikkurila on markkinajohtaja Venäjällä ja sen viennistä Venäjän osuus on yli puolet. Myös vahvan brändin Venäjällä omaava Stockmann on esimerkki suomalaisesta yrityksestä, jonka bisnes Venäjällä on dynaamista. Fazer hallitsee muun muassa Pietarin leipämarkkinoita ja rakentaa parhaillaan tuotantolaitosta Moskovaan. Muitakin esimerkkejä on.

Rajan kirot ja rajan siunaus, varsinkin avoimen rajan siunaus on mitä ajankohtaisin kysymys. Muistan erään rajaveteraanin kertomuksen rajaseudun viisaasta asukkaasta, jolta parikymmentä vuotta sodan päätyttyä kysyttiin elämästä rajan tuntumassa. Hänen mielestään raja on muuttunut todelliseksi rauhan rajaksi, vain linnut lentävät sen yli. Vuoden vaihteessa rajan ylitti rauhanomaisesti lähes puoli miljoonaa venäläistä, loma mielessä. Vuonna 2013 itärajan ylitti lähes 13 miljoonaa ihmistä, mikä on uusi ennätys. Presidentti Niinistön sanoin: "Ainoa invaasio, jonka Suomi on vuoden 1944 jälkeen kokenut, on ollut venäläisturistien vyöry." Suomi on jopa sopeuttanut kauppojen aukioloajat kirkollisina pyhäpäivinä venäläisten matkailijoiden tarpeisiin. Me hyödyimme kaikki tämänkin sääntelyn purkamisesta.

Venäjän talusmaantiede

Kuulun vuoden alusta alkaen Lappeenrannan teknillisen yliopiston eli LUTin hallitukseen. Harkitsin pitkään kutsua, sillä en ole taustaltani yliopistomies, enkä teekkari. Suostuin ymmärrettyäni LUTin tavoitteen kehittää yliopiston Venäjä-osaamista ja systemaattista suuntautumista yhteistyöhön venäläisten korkeakoulujen kanssa. Tehtävä on haastava, jo yksin kielitaitosyistä. Opiskelijoiden ja tutkijoiden motivointi ilman kielitaitoa ei ole helppoa, eikä edes mielekäästä. Vaihdon aikaansaaminen Venäjän ja erityisesti Pietarin lukuisten korkeakoulujen kanssa on vaativa tehtävä, mutta systemaattisesti sitä ei mikään muu suomalainen korkeakoulu harrasta.

Kuten sanottua LUTin uusi hallitus aloitti vasta vuoden vaihteessa. Perehdyin kuitenkin heti kutsun saatua yliopiston opetusohjelmaan ja hämmästyin havaittuani, ettei LUT opeta Venäjän talusmaantietoa. Tyrmistyin kun tajusin,

että talousmaantietoa opetetaan Suomessa enää vain Turun Yliopiston kauppakorkeakoulussa.

Tavoitteet rakentaa Suomesta arktisen osaamisen maa on oiva esimerkki tiedollisen, talousmaantieteellisen osaamis pohjan merkityksestä. Arktisten merialueiden jäätilanteen nopea muuttuminen on helpottanut merenkulkua Euraasian pohjoisrannikolla. Suomessa puhutaan yhä Nordenskiöldin tavoin Koillisväylästä, kun taas venäjänkielen ilmaisu ”Pohjoinen meritie” (*Severnij morskoi put*) kertoo täsmällisemmin, missä on ollut ja missä yhä on arktisen merenkulun painopiste. Arktinen merenkulku on valtaosaltaan Karanmeren purjehdusta. Tällä tarkoitetaan Barentsin- ja Karanmeren kautta Siperian suurille joille, Obille ja Jeniseille ja päinvastoin, suuntautuvaa rahtiliikennettä. Oikotie Aasian on aukeamassa, mutta se tarjoaa vaihtoehdon lähinnä jäässä kulkeville kaasutankkereille ja malmin kuljetusaluksille ja nekin tarvitsevat yleensä jäänmurtaaja-avustusta.

Venäjä on iso maa, jonka infrastruktuuri on kehittymätön. Siksi Pohjoisen meritien hyödyntäminen on oiva esimerkki, siitä miten logistiin haasteisiin voidaan vastata. Kaksi esimerkkiä: Tasavallan presidentti Sauli Niinistö ja Venäjän presidentti Vladimir Putin vihkivät viime syyskuussa Fortumin Ob-joen yläjuoksulle Tjumeniin rakentaman Njaganin kaasuvoimalan. Kysymyksessä on Venäjän suurin uusi voimalahanke sitten Neuvostoliiton romahduksen. Sen valtavat turbiinit ja generaattorit toimitettiin perille Karanmeren kautta.

Toinen esimerkki logistiikasta koskee Jenisein yläjuoksulla Itä-Siperian eteläosassa sijaitsevaa Venäjän suurinta vesivoimalaa, Sajano-Šušenskia, jonka turbiinit vaurioituivat elokuussa 2009 tapahtuneessa vakavassa onnettomuudessa. Uudet turbiinit, joissa on Metson automatiikka, laivattiin Pietarista – ei Suomenlahden kautta KotkaHaminan sataman editse – vaan suoraan Vienanmeren kanavaa pitkin Pohjoiselle meritielle ja Karanmereltä Jeniseitä ylös aina Mongolian rajavuoristoon.

Arvoisat kuulijat,

tein tämän tahallani. Vein teidät Vienanmeren kanavan kautta Itä-Siperiaan ja Mongolian rajalle ilman karttoja tai kuvia. Teen sen korostaakseni millainen haaste Venäjän logistiikkaa ja talousmaantieto ovat, ja miten tärkeä sen tunteminen on.

Suomen vetovoima

Vientimme ja palvelujemme jalostusasteen nostaminen on jatkuva haaste. Avoin raja on muuttanut pysyvästi sekä matkailun että kiinteistöalan kilpailutilanteen. Jatkuuko kasvu entisellään on toinen asia, sillä tunnetusti mikään puu ei kasva taivasiin asti. Ruplan kurssin heikkeneminen on muistutus tästä.

Siksi on hyvä pohtia, mikä Suomessa viehättää. Miksi venäläisten matkailijoiden ja kiinteistöihin sijoittavien määrä kasvaa tasaisesti? Neuvostoliiton romahtaessa Suomen raja oli maailman syvin elintasokuilu Koreoiden rajan jälkeen. Tämä määritelmä ei enää päde, eikä kysymys ole elintasoeroista, joita toki on, vaan siitä, että EU:n jäsenmaa Suomi edustaa kokonaisuudessaan, niin kuin venäjäksi sanotaan ”eurostandardia” (*jevrostandart*), Eurooppaa ja siellä vallitsevia arvoja ja järjestystä.

Pietarista, puhumattakaan Moskovasta, löytyy laajempi luksustuotteiden tarjontakirjo kuin esimerkiksi Pohjois-Esplanadilta Helsingissä. Hinnat Moskovassa ovat toki omaa luokkaansa, mutta siitä ei ole kysymys. Suomen vetovoima perustuu paitsi maantieteelliseen läheisyyteen, palvelujen joustavuuteen, myös luonnon puhtauteen. ”*Ekologišeski šisty*” eli puhdas luonto on syystäkin toistuva ilmaisu venäläisessä puheenparressa. Mutta Suomi on ennen muuta järjestäytynyt yhteiskunta ja oikeusvaltio. Ne saavutukset, joista Suomi on ylpeä, puhuttelevat myös venäläisiä.

Esimerkkejä on lukuisia. Muistan kymmenen vuoden takaa kuinka venäläiset ihmettelivät, miten vähän Suomessa näkyy poliiseja. Saatoin valistaa ystäviäni, että poliisien sekä vankien lukumäärä Suomessa on suhteellisesti Euroopan alhaisin. Nämä ovat asioita, joita me emme ajattele saatikka edes aina tiedosta. Siksi aloite lainsäädännöllisesti rajoittaa ETA-alueen ulkopuolisten eli käytännössä venäläisten oikeutta ostaa kiinteistöjä Suomesta kertoo heikosta itsetunnosta. Suomi on oikeusvaltio, jolla on keinot säännellä epäterveitä ilmiöitä turvautumatta uuteen kieltolakiin, jonka kiertäminen sitä paitsi olisi helppoa, mutta toisi ikäviä piirteitä kanssakäymiseen. Sitä paitsi Suomi tarvitsee kipeästi investointeja sekä idästä että lännestä.

Tiedän kokemuksestani, ettei mikään muu yksittäinen tekijä ole kirkastanut Suomen kuvaa Venäjällä niin kuin lisääntynyt matkailu. Siksi jo pelkkä uutinen 101 kansanedustajan allekirjoittamasta lakialoitteesta vahingoitti Suomea, sillä se vääntyi venäläisten uutistoimistojen välittämänä jo hyväksytyksi laiksi. Jouduin rauhoittamaan ystäviäni, joilla on talo Suomessa ja joille Suomi on jotakin erityistä. Vakuutin heille, että kyseessä on vasta aloite ja sellaiset tulevat harvoin Suomessa laiksi. Kuten tiedämme, aloite sakkaa, sillä useampi allekirjoittaja on vetänyt nimensä pois – hyvä näin.

Olen samaa mieltä kuin ”vanhempi veljeni” suurlähettiläs Heikki Talvitie, joka vierastaa maakauppojen vastavuoroisuuden nostamista periaatekysymykseksi. Jos me haluamme vaatia vastavuoroisuutta, niin voisimme kiinnittää huomiota Venäjän vaatimaan matkailijoiden ja maassa työskentelevien ulkomaalaisten rekisteröintipakkoon. Se on neuvostojänne ja sen poistaminen olisi askel tiellä, jolla pyritään viisumivapauteen.

Viisumivapaudesta

Myös Venäjä ottaa viisumiasiassa uusia askeleita. Nyt Duumassa oleva lakialoite kolmen vuorokauden viisumivapaudesta lentoliikenteen kauttakulkumatkustajille sekä rautateiden kansainvälisille matkustajille on tervetullut uudistus. Selkokielellä sanottuna tämä tarkoittaisi viisumivapautta Allegrolla viikonlopuksi Pietariin matkaaville.

Selventävä sana viisumivapaudesta lienee paikallaan. Kun viisumivapaudesta aikanaan neuvotellaan Venäjän kanssa, neuvotteluja ei käy Suomi, vaan Euroopan komissio. Mutta Suomi on liberalisoimalla viisumikäytäntöään osoittanut, miten joustava Schengen-sopimus itse asiassa on. Biometrinen passien yleistyminen tuo lähemmäksi ajan, jolloin varsinaisista viisumeista voitaisiin luopua jonkinlaisen etukäteisilmoittautumisen avulla. Silloin matka Suomeen tai Venäjälle ei enää edellyttäisi viisumia, ilmoittautumista kyllä. Koska Suomen raja on EU:n ja Schengen-alueen lopullinen itäraja, passien tarkistaminen rajoilla ei tule loppumaan.

Jää vabaks Kotka meri!

Meriraja on oleellisesti erilainen kuin maaraja. Siksi satama on enemmän kuin pelkkä rajanylityspaikka. Merten vapaus *Mare Liberum* on merenkulun ja ulkomaankaupan perusedellytys. Satamasta avautuu tie markkinoille ja maailmalle. Toimiva ja joustava merenkulku on Suomelle elinehto, sillä logistisesti Suomi on saarivaltio.

Toistakymmentä vuotta sitten tapasimme Viron presidentti Lennart Meren ja hänen vaimonsa erään yhteisen ystävämme kotona Helsingissä. Ystävämme muisti, että nuorin tyttäreemme oli ohjelmoinut muun muassa minun kännykkääni soittoääneksi Sibeliuksen ”Jääkärimarssin”. Hän pyysi tyttärtämme ohjelmoimaan myös Lennart Meren kännykkään sopivan melodian. Ystävämme hankki nuotit, sillä Presidentti Meri tiesi heti, minkä sävelmän hän halusi hälyttävän omassa upouudessa Nokia Zippo (8810) puhelimessaan: ”*Jää vabaks Eesti meri!*”, Viron epävirallinen kansallislaulu.

Hyvät naiset ja herrat,

Haluan päättää esitykseni tähän ja toivottaa – *jää vabaks Kotka meri!*