

Toimivat liikenneyhteydet ulkomaankaupan elinehto



Ilkka Kanerva
kansanedustaja

Olemme viime ajat saaneet seurata jatkuvasti huolestuttavimmiksi muuttuvia uutisia maailmalta. Länsi ja Venäjä ovat kauppasodan partaalla viimeaikaisten talouspakotteiden ja vastapakotteiden myötä.

Tilanne heijastuu kaikkiin EU-maihin ja erityisen voimakkaasti Suomeen, jonka viennistä 9,6 prosenttia vielä vuonna 2013 suuntautui Venäjälle.

Valtionvelkamme ohittanee pian kriittisen 100 miljardin rajan, eikä helpotusta vaikeaan taloustilanteeseen ole näkyvissä. Tilanne on pikemminkin päinvastoin. Ongelmat eivät ole peräisin vain eurooppalaisen taluskriisin alentamasta kysynnästä, vaan myös Suomen heikosta kilpailukyvyssä ja vientimme rakenteesta. On myös jokseenkin varmaa, että Ukrainan kriisiä seuranneet mittavat talouspakotteet tulevat vaikuttamaan hyvin kielteisesti suomalaisten yritysten kannattavuuteen ja sitä kautta työllisyyteen.

Toimiva liikenneverkko on Suomen etu

Tässä erittäin vaikeassa tilanteessa Suomi voi pärjätä vain vahvuuksiaan korostamalla sekä toisaalta innovoimalla uutta. Tehokas ja toimiva liikenneverkko on avain paitsi Suomen myös koko Euroopan kilpailukyvyssä. Kuljetus- ja logistiikkaketjun tehokkuus vaikuttaa keskeisesti siihen, miten houkuttelevana investointi- ja sijaintipaikkana yritykset näkevät maamme.

Etäisen sijaintinsa ja pitkien välimatkojensa vuoksi logistiikan toimivuus on

Tehokas ja toimiva liikenneverkko on avain paitsi Suomen myös koko Euroopan kilpailukyvyssä.

Suomen kilpailukyvyn kannalta vielä muitakin maita olennaisempi seikka. Suomessa logistiikkakustannukset ovat kaksinkertaiset EU:n keskiarvoon nähden, mikä aiheuttaa haittaa yritystemme kilpailukyvyille. Panostus logistiikkayhteyksien parantamiseen onkin siten kasvupolitiikkaa parhaimmillaan.

Venäjän viennin hiipumisen myötä merikuljetusten ja satamien merkitys vientimme moottorina korostuu entisestään. Jo nyt Suomen ulkomaankaupasta yli 80 % kulkee merireittejä pitkin. Vaikka paljon puhutaankin Venäjän kaupasta, on muistettava, että Suomen tärkeimmät vientimaat ovat Ruotsi ja Saksa. Vuonna 2013 Ruotsin osuus viennistä oli 11,6 % ja Saksan 9,7 %. Myös tuonti näistä maista on merkittävää. Erittäin suuri osa Ruotsin, Saksan sekä myös muiden Itämeren maiden kanssa käytävästä kaupasta kulkee merireittejä.

Venäjän viennin hiipuminen nostaa entisestään muihin tärkeisiin vientimaihimme suuntautuvien merikuljetusten tärkeyttä. Valitettavasti vientiteollisuudellemme olennaisen meriliikenteen tilanne ei ole järin ruusuinen. Rikkidirektiivi iski kipeästi Suomen merikuljetuksiin ja nouseva kustannustaso rokottaa kilpailukykyämme kansainvälisissä vertailuissa. Lisäksi meriliikennettä haittaavat korkeat väylä- ja luotsausmaksut. Erityisesti ne rasittavat pitkän meriväylän takia varsinaissuomalaista vientiteollisuutta.

Onkin nurinkurista, että meriliikenteen nousseet kustannukset kurittavat kansainväliseen vientiin suuntautuvia yrityksiä, vaikka juuri nämä yritykset tuovat maamme vaurautta. Suomalaiset yritykset voivat kuitenkin saavuttaa kilpailuetua infran toimintavarmuuden kautta. Välimatkoilla, hintatasolla ja ilmastolla emme voi kilpailla Keski-Eurooppaa vastaan, laadulla ja luotettavuudella kylläkin.

Panostus logistiikkayhteyksien parantamiseen onkin siten kasvupolitiikkaa parhaimmillaan.

Satamat vauhdittavat yskähtelevää vientiä

Viime vuosikymmenten aikana Suomen satamien ulkomaan tavaraliikenne on kasvanut noin 2,5 – 3 % vuodessa. Suomen satamat ovat ulkomaankauppamme kivijalka ja juuri niiden toimintakyky määrittelee meriliikenteemme sujuvuuden. Luonnollisesti varsinaisten satamien kehittämisen lisäksi myös satamien liikenneyhteyksien on oltava kunnossa. Esimerkiksi Turun Satama on osa eurooppalaista TEN-T -liikenneverkkoa ja siten keskeisessä asemassa sekä tavara- että matkustajaliikenteen kannalta.

Eurooppalainen TEN-T verkosto mahdollistaa osaltaan lisärahan saami-

*Välimatkoilla,
hintatasolla ja
ilmastolla emme
voi kilpailla
Keski-Eurooppaa
vastaan, laadulla
ja luotettavuudella
kylläkin.*

seen niin sanotun ydinverkon rakentamiseen. Yhdeksästä ydinverkkokäytävästä Suomi kuuluu Rail Balticin sisältämän Pohjanmeri-Baltia-käytävän ja Välimeri-Skandinavia-käytävään. Varsinkin neljän ydinverkkoon kuuluvan satamamme rahoitusmahdollisuuksia voidaan pitää hyvinä.

Vain taloudellisesti vahvat satamat pärjäävät tulevaisuudessa. Kustannustehokkuus ja riittävien resurssien turvaaminen ovat edellytys kannattavalle toiminnalle.

*Vain taloudellisesti
vahvat satamat
pärjäävät
tulevaisuudessa.*

Vientiteollisuutemme painopisteen ja suuntauksen muutos pakottaa myös satamat etsimään uusia kasvumahdollisuuksia. Myös entistä tiukemmat ympäristömääräykset asettavat satamille uusia haasteita.

Esimerkiksi Varsinais-Suomessa on voimakas tahtotila luoda Turun satamasta maan johtava logistiikkakeskittymä. Sen jakelualueena on kotimaan lisäksi Skandinavia, Keski-Eurooppa ja Venäjä. Turun telakan onnistunut omistus pohjan muutos



*Liikennepolitiikka
ei voi olla
mikään irrallinen
kokonaisuus, vaan
sen täytyy olla
kiinteässä yhteydessä
elinkeinoelämän
asettamiin
vaatimuksiin.*

antavat uskoa tälle tavoitteelle. Suomalainen meriteollisuusklusteri on voimissaan ja sen menestys ruokkii Varsinais-Suomen lisäksi koko muuta maata.

Liikenneyhteyksien kehittämisen on pohjaututtava elinkeinoelämän tarpeisiin. Vähäiset resurssit on kohdennettava tavalla, joka parhaiten palvelee Suomen vientiä unohtamatta kuitenkin maan sisäisen liikenteen ja kansalaisten näkökulmaa.

Liikennepolitiikka ei voi olla mikään irrallinen kokonaisuus, vaan sen täytyy olla kiinteässä yhteydessä elinkeinoelämän asettamiin vaatimuksiin. Kun pidämme hyvää huolta liikenneyhteyksistä, huolehdimme samalla Suomen kilpailukyvyistä.