

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 7/2017 **Kumpi tuli ensin,
muna vai kana?**

Valtiovarainministeriö on huomionnut Suomen talouden kasvavan tällä hetkellä ripeästi ja laaja-alaisesti. Talouden positiivinen vire näkyy myös hyötyajoneuvokaupassa (*Auto, tekniikka ja kuljetus 7/2017, s.33*)

. Kuljetuspalveluiden kysyntä itse asiassa edeltää yleistä talouskasvua kahdella laadultaan erilaisella tavalla. Ensinnäkin vientiin nojaavan, pitkien välimatkojen maan talous tarvitsee toimivia kuljetuksia maalla, merellä ja ilmassa. Toiseksi talouden trendit näkyvät yleensä ensin satamissa, tien päällä ja varastoissa. Kuljetusten ja talouden suhde vastaa tavallaan klassista paradoksia munasta ja kanasta.

Suomen talouden lähitulevaisuuden kannalta on rohkaisevaa, että tuoreen SKAL kuljetusbarometrin mukaan kuljetusalan suhdannenäkymät ovat parhaat seitsemään vuoteen. Kuljetuksia ja sitä kautta suomalaista elinkeinoelämää ovat tukeneet infrahankkeet ja perusväylänpitoon satsaaminen. Kuljetusalan kannalta onkin toivottavaa, että niihin satsataan tulevaisuudessakin.

Kasvava talous tarkoittaa vilkastunutta vientiä, mikä taas tarkoittaa lisäpainetta kuljetusväylille. Infra ry:n mukaan edessä oleva kasvu voi paikoin tyrehtyä liikenteen pullonkauloihin, jos pitkäjänteistä, hallituskausien ylittävää liikennepoliittista linjaa ei löydy. Muun muassa telakoiden ja Uudenkaupungin autotehtaan ansiosta vientihuumassa elävän Varsinais-Suomen päätteillä on raskas liikenne kasvanut vuodessa seitsemän prosenttia ja koko maassa neljä prosenttia.



Valtatie 8 on merkittävä tavaraliikenneväylä Lounais-Suomessa. Raskaan liikenne on kasvanut seitsemän prosenttia vuodessa Varsinais-Suomen päätteillä.

Investointeja ja uudenlaista ajattelua tarvitaan kuljetusympäristön lisäksi tuotantoketjun alkupäässä. Esimerkiksi Varsinais-Suomen telakkojen, Uudenkaupungin autotehtaan tai tässäkin lehdessä esiintyvän Nokian Renkaiden (*Auto, tekniikka ja kuljetus 7/2017, s.20*) vientimenestys perustuu korkealle osaamiselle ja tuotekehitykselle.

Suomen on lähes mahdoton kilpailla maailman markkinoilla perustuotannolla. Tästä syystä hallituksen koulutuspoliittiset linjaukset ja koulutettujen kiihtyvä valuminen Suomen rajojen ulkopuolelle herättävät huolta. Viennin jatkuvuuden kannalta suomalaista kuljetusinfrastruktuuria ei saa päästää rappeutumaan. Sama pätee tuotekehityksen ja uusien innovaatioiden takana olevaan henkiseen pääomaan.

Kuten munan ja kanan tapauksessa, myös Suomen taloudessa ja kuljetusalassa on kyse toisiinsa sitoutuneesta prosessista, josta on mieletöntä yrittää löytää ensisijaista syytä ja seurausta. Kummankin menestys riippuu toisesta.