

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 9/2017

Silta saareen oikealla asenteella

Vanhan latteuden mukaan Suomi on kuin saari. Kaupallisten kuljetusten näkökulmasta tämä pitääkin yli 80 prosenttisesti paikkansa, sillä sen verran vienti- ja tuontikuljetuksista viedään meriteitse. Järkevän maayhteyden puuttuminen päämarkkina- alueeseen ei ole ainut ongelma. Itämeren perukoilla sijaitsevan Suomen haasteena on myös pitkä välimatka.

Merennäköisyys on teollisuudelle kilpailukykytekijä. Suomesta Saksaan vietävän tuotteen hinnassa näkyvät kuljetuskustannukset aivan toisella tavalla kuin esimerkiksi tanskalaisen tuotteen kohdalla. Koska muut vaihtoehdot ovat vähissä, on meriliikenne saatava toimimaan mahdollisimman tehokkaasti. Helsingin ja Tallinnan välinen yhteys saattaa tämän vuoden loppuun mennessä kasvaa maailman suurimmaksi merisillaksi (s. 20). Kyseinen merisilta yhdistää Suomen Keski-Eurooppaan kulkevaan Via Balticaan ja rakenteilla olevaan Rail Balticaan. Jos puheissa vilahdellut Suomenlahden alittava tunneli koskaan valmistuu, on se silti vähintään kymmenien vuosien päässä konkretisoitumisesta. Siksi sekä rahti- että matkustajaliikenteen osalta ei meriliikenteen lisäksi muita ratkaisuja tällä hetkellä ole kyseisellekään välille.

Kaikkiin haasteisiin ei pysty täysin omalla toiminnalla vaikuttamaan, mutta niihin on hyvä suhtautua rakentavalla asenteella. Esimerkiksi rikkidirektiivi on vuodesta 2015 laskenut Itämerellä ja muilla pohjoisilla merialueilla laivoissa käytetyn polttoaineen sallitun rikkipitoisuuden 0,1 prosenttiin, kun muualla rikkipitoisuus saa olla jopa 3,5 prosenttia. Direktiivin pelättiin tuovan vakavia ongelmia laivayhtiöiden kannattavuudelle.

Rikkidirektiivin vaikutukset jäivät kuitenkin pelättyä vähäisemmiksi, johtuen pääasiassa polttoöljyjen hinnan rajusta hinnan alenemisesta. Hallituksen toimet, kuten väylämaksujen puolittaminen ja ympäristöystävällisten investointien tukeminen, ovat myös osaltaan auttaneet uuteen tilanteeseen sopeutumisessa.



Talvella merisilta tehdään jäänmurtajilla.

Satamaliiton toimitusjohtaja **Annale**

ena

M

älkiä

toteaa (s. 19) suhtautumisen rikkipäästöjen vähentämiseen ja uusiin polttoaineisiin sekä teknologioihin vaihtaminen olleen käytännönläheistä. Suomella ei ole nyt pelkästään parempi ilmanlaatu rannikkokaupungeissa, vaan etumatka teknologioissa ja käytännöissä, kun muu

maailma tiputtaa laivojen polttoaineiden sallitun rikki- ja hiilipitoisuuden määrän 0,5 prosenttiin vuonna 2020.

Jäätävän kokoinen haaste Suomi-nimisessä saarella on ollut myös talvi. Suomi on Viron ohella ainoa valtio, jonka kaikki satamat voivat jäätyä talvella. Suhtautumistapa sääongelmaankin on olosuhteiden pakosta ollut pragmaattinen, mikä on tehnyt Suomesta jäänmurtamisen supervallan, jonka jäänmurtoteknologiaa kohtaan on suurta mielenkiintoa maailmalla. Samalla lailla vientituotteita on syntynyt muun muassa talvirenkaista ja lentokenttien talvikunnossapidosta.

Haastavan sijainnin voi kääntää eduksi. Finnair ja Helsinki-Vantaa profiloituneet Aasian ja Euroopan yhdistäjänä. Helsinki-Vantaa on Aasia- lentojen määrällä mitattuna Euroopan viidenneksi suurin, vaikka kokonaisviikkauden suhteen kenttä jää kauaksi viiden kärjestä.

Kouvolan ja Kiinan välisellä junayhteydellä (s. 24-25) pyritään hyödyntämään maantieteellistä sijaintia samalla tavalla. Idästä rataa pitkin tuodut tuotteet voidaan Kouvolasta siirtää Etelä-Suomen satamien kautta Pohjois- ja Keski-Eurooppaan. Kiina panostaa Euroopan väliseen junaliikenteeseen ja on sijoittamassa satoja miljardeja euroja mantereet yhdistävään infrastruktuuriprojektiin: uuteen silkkitiehen.

Etäinen ja sään puolesta haastava sijainti on aina tuottanut vaikeuksia suomalaiselle teollisuudelle ja kuljetuksille. Aina välillä kyseiset ongelmat voidaan kääntää eduksi.