

Pääkirjoitus:

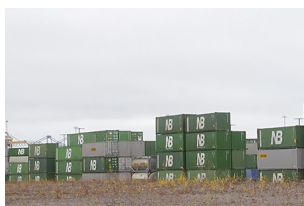
Auto, tekniikka ja kuljetus 9/2019 **Ulkomaankaupan tärkein lenkki**

Kuljetusala on kansainvälistä. Rajat ylittäviin ja jopa maan sisäisiin kuljetuksiin vaikuttaa moni asia, joka ei ole niin sanotusti täysin omissa käsissä. Kuljetuksiin liittyvää säätelyä tulee ylikansallisilta tahoilta ja markkinaympäristö muokkautuu ulkomaisten toimijoiden ja pääoman mukaan. Kuljetusalalla pitääkin osata luovia sekä yksittäisen yrityksen että kansallisen edun näkökulmasta parhaimpaan mahdolliseen lopputulokseen. Kuljetuskustannukset ovat todellinen vaikutustekijä Suomen kilpailukyvyllä. Teiden kunto näkyy kuljetuskustannuksissa Suomessa. Erittäin merkittävä vaikutus on myös meriteillä.

Suomen ulkomaankauppa kulkee käytännössä lähes kokonaan maan satamien kautta. On siis selvää, että kansallisen ja yksittäisten yritysten edun takaa toimiva meriliikenne. Siihen liittyvään infrastruktuuriin tulee satsata ja sen toimintaedellytyksiä kehittää niin, että kuljetusalan toimijat pystyvät kilpailemaan kansainvälisillä markkinoilla.

Meriliikenteen toimivuutta ei tule ottaa itsestäänselvytenä. Suomesta Keski-Eurooppaan suuntautuvalla tavaraliikenteelle ei ole järkevää vaihtoehtoa ja maan kaukainen sijainti sekä vaikeat talviolosuhteet pitävät huolen siitä, että haasteita riittää.

Päätös rikkipäästöjen kiristämisestä pohjoisilla merialueilla säikäytti suomalaisen vientiteollisuuden perinpohjaisesti seitsemisen vuotta sitten. Rikkidirektiivi ei lopulta aiheuttanut pelättyjä kustannusvaikutuksia, muun muassa yleisen öljyn hinnan laskun takia, mutta se toimii hyvänä herättäjänä ja esimerkkinä siitä, kuinka herkkä Suomen ulkomaankaupan vientiketjujen kilpailukyky on yllättäville muutoksille.



Vaivatta kulkeva kontti pitää suomalaisyritysten tunnelman positiivisena.

Muutoksia kansainvälisen meriliikenteen ympäristösäädöksiin on tulossa tulevaisuudessakin. Yksi Suomen kannalta haastavimmista on kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n asettama energiatehokkuusindeksi EEDI (s. 14). Erityisolosuhteet kylmä talvi ja kaukainen etäisyys tulevat olemaan Suomelle varsinaisia riippakiviä laivojen energiatehokkuusvaatimuksiin liittyen.

Uudella laivateknologialla ja kuljetustoimintojen digitoimisella on mahdollista saada parannuksia tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden näkökulmasta (s. 77). Näillä toimilla on mahdollista pehmentää kuljetusyhtiöitä kurittavia logistiikkakustannusten kasvuja.

Viisailla ja kaukonäköisillä investoinneilla sekä meriliikenteen perustoimintakyvyn sujuvana pitämisellä voidaan kilpailukykyä pyritä pitämään yllä. Valppaana pitää pysyä.

Kansainväliset kuljetukset eivät ole pelkkää kilpailua. Yhteistyö antaa eväät monipuoliseen menestykseen, kuten Vaasan ja Uumajan esimerkki osoittaa (s. 22). Synergiaetuja on saatavissa Suomen sisällä, kuten myös rajojen ulkopuolelta.

Brexit on hyvä esimerkki, mitä voi tapahtua, kun kansainväliseen yhteistyöhön tulee häiriö. Britannian EU-eron askelmerkit ja lopputulos ovat vielä epäselvät. Britanniaan kauppaa käyvien suomalaisyritysten on joka tapauksessa varauduttava toimintaympäristön muutokseen tai lopputulos on huono. Erityisesti pienemmille yrityksille muuttuvat tullauskäytännöt ja -maksut voivat tulla ikävänä yllätyksenä ilman valmistautumista.