

Satamat kasvun vauhdittajina

Annaleena Mäkilä

Satamat ovat saumaton osa logistiikan kokonaisuudessa. Kun lähivuosien keskeisimpiä haasteita on lisätä kansallista kilpailukykyämme hitaan talouskasvun puitteissa, jokainen tehostamisen osa-alue on tärkeä. On syytä nostaa tarkastelun keskiöön kuljetusketjujen tehostaminen ja tiedon hyödyntämiseen nojaavat palveluratkaisut.

Huomionarvoinen tehokkuuden lisäämisen potentiaali löytyy tavaroiden entistä sujuvammasta liikkuvuudesta. Siinä, missä keskieuropalainen rekka ylittää valtioiden rajat suhteellisen sujuvasti, meriliikenteessä vastaava EU-maiden välinen tavaraliikenne käy satamissa läpi samantasoisien asiakirja-byrokratian, kuin valtamerten takaa ensimmäiseen satamaan saapuvat tavaraerät.

Keväällä valmistunut kansallinen meriliikennestrategia käy kattavasti läpi satamien keskeistä roolia kuljetusketjuissa ja toteaa, että Suomen nykyinen hajautettu satamaverkosto on asiakkaiden etu: tarjolla on useita vaihtoehtoisia reittimahdollisuuksia. Vesiliikennöinnin ylivoimaisuus ympäristöystävällisimpänä liikennemuotona on kiitettävästi tunnustettu. Asiakkaalle syntyvien vaihtoehtojen runsaus ei kuitenkaan poista tosiasiaa, että ohuiden tavaravirtojen Suomessa logistisen tehostamisen alinomainen tarve on ilmeinen.

Meriliikennestrategian visiossa Itämeri olisi "uitavan puhdas meri". Tärkeiden ympäristö- ja turvallisuusnäkökohtien ohella Itämeren alue on keskeinen elinkeinopoliittinen markkina – ovathan keskeisimmät kauppakumppanimme edelleen Ruotsi, Saksa ja Venäjä. Ei siis ole lainkaan vähämerkityksistä, kuinka Itämeren meriliikenteen edellytyksiä kehitetään.

Suomen elinkeinoelämän kustannuskilpailukyky on heikentynyt kuluneen vuosikymmenen aikana. Näköpiirissä ei tähän ole olennaista muutosta odotettavissa, eritoten vuoden vaihteessa voimaan tulevien rikkipäästörajoitusten johdosta. Kotimaan logistinen markkina ei ole juurikaan kasvussa. Siksi olisi tärkeää, että asettaisimme seuraavassa hallitusohjelmassa selkeäksi tavoitteeksi kasvattaa logistista markkinaamme tavoittelemalla nykyistä vahvempaa osaa Venäjän markkinoiden kasvusta ja liikenteestä. Suomen satamilla on edelleen kilpailuvaltteina tehokas toimintatapa, luotettavuus ja palveluallttius, mutta sillä investointivauhdilla, jolla Venäjä kehittää Suomenlahden satamiaan, toimintatapaamme nojaava kilpailuasema on pian mennyttä.

Tavaroiden ohella ihmiset liikkuvat. Suomi on nyttemmin tunnistettu jokseenkin hintavana mutta kiinnostavana matkailumaana. Itämeren kansainvälisessä risteilymatkailussa kilpailu on ollut kireää jo pidempään. Matkailijat valitsevat käytännössä kolme kohdetta Pietarin, Tallinnan, Tukholman ja Helsingin välillä. Pietarilla on tsaarinaikaiset taidekokoelmansa, Tallinnalla keskiaikainen keskustansa ja Tukholmalla kuninkaan linnansa. Suomi pääsee vihdoin kohottamaan profiiliaan modernilla Guggenheim-ratkaisullaan.

Satamat ja muu logistinen järjestelmä ovat paljon muutakin kuin asfalttia ja karttakuvaan piirrettyä infraa. Entistä enemmän kyse on palveluista, joita kehitetään tiedon kokoamisen ja hyödyntämisen, jopa avoimen datan pohjalta. Sanotaankin, että tieto on nykyisin viides liikennemuoto.

Digitaalisten palvelumarkkinoiden ja teollisen internetiin nojaavan kehittämisen mahdollisuudet ovat mittavat. Satamilla on kaikki mahdollisuudet olla mukana kasvun vauhdittamisessa ja uusien palveluliiketoimintojen kehittämisessä nyt kun siirtyminen yhtiömuotoon on tosiasia koko toimialalla.

Elämä satamayhtiönä avaa mahdollisuuksia uusille kokonaisvaltaisimmille liiketoimintamalleille. Satamayhtiöt linjaavat strategioitaan, eikä kovinkaan monen sataman valinnat nojaa skaalaetujen tuomaan tehokkuuteen. Valinnat ovat aitoja valintoja palveluprofiilista. Satamayhtiöittämisestä käsittelevien kuntapäättäjien tulisi viimeistään nyt ymmärtää, että kuntataustaisten satamayhtiöiden kyky vastata kiristyvään kilpailuun on merkittävältä osin kiinni myös siitä, minkälaiset menestymisen eväät uudelle yhtiölle annetaan. Tällä hetkellä päättäjien lyhytnäköisyys antaa pikemminkin aihetta huoleen.

Annaleena Mäkilä,
toimitusjohtaja, Suomen Satamaliitto

Aiemmin sarjassa julkaistut kirjoitukset löydät [täältä](#).