

Elämää Pohjoisella kasvukäytävällä

Niko Kynnäräinen



On vuosi 2035. Olen juuri ostanut itselleni Northern bridge – matkailupassin, jonka avulla pystyn matkustamaan yhdellä lipulla Tukholman, Turun, Helsingin ja Pietarin väliä. Mahtava matkailutuote. Lähden liikkeelle Turun matkakeskuksesta, johon on juuri saapunut useat matkailuryhmät satamasta. Turkuun heidät toi Itämeren ympäristöystävällisimmät ja nopeimmat alukset, tietysti Turussa valmistetut alukset. Puheensolinasta päätellen kansallisuuksia on kymmenittäin. Matkailutuote selvästi houkuttelee. Juna lähtee liikkeelle, ainoastaan tunti Helsinkiin ja siitä enää kaksi tuntia Pietariin. Helpottaa kummasti matkantekoa, kun ei viisumiakaan tarvinnut erikseen hankkia.

Turussa huomio kiinnittyy jo useaan tuttuun yritysnimeen, joita ei vielä vuonna 2013 alueella sijainnut. Vanhatkin nimet näkyvät entistä kirkkaimmilla valoilla. Selvästi Kupittaa-Itäharju, Skanssi-Piispanristi, Logicity sekä Kehätie ovat houkutelleet uusia investointeja alueelle ja taanneet koko seutukunnalle elinvoimaa. Blue Industry Park kylttejä näkyy E-18 tien varrella. Uudet investoinnit alueelle ovat syntyneet pitkälti osaavan työvoiman sekä sijaintiin liittyvien etujen vuoksi. Globalisaation nk. megatrendit ovat osoittautuneet pohjoiselle alueelle suotuisiksi. Ilmaston lämpeneminen on yksi asioista, joka on edistänyt innovaatioiden syntymistä alueellamme. Pitkään jatkunut panostus terveystuotebisnekseen ja biotieteisiin on saavuttanut edelläkävijän aseman maailmassa, jossa väestön ikääntyminen on suuri haaste. Erityisesti Kiinan ja Venäjän valtavat markkinat ovat tuoneet meille lounaissuomalaisille valtavasti vientituloja.

Eteläisen Suomen liikenneverkko on osa niin kutsuttua Euroopan TEN-T verkkoa, eli Euroopan yhtenäistä liikenneverkkoa. EU:n uuden infrastruktuuripolitiikan kokonaistavoite on muokata nykyisestä teiden, rautateiden, lentoasemien ja kanavien hajanaisesta kokonaisuudesta yksi yhtenäinen Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T). Siihen kuuluu niin E-18-valtatie, rataverkko kuin Turun, Vuosaaren ja Kotkan satamatkin. Multimodaalinen kuljetuskäytävä joka yhdistää Euroopan ja Venäjän. Onneksi vuonna 2013 ymmärrettiin, että kuljetuskäytäviä tarkastellessa on yhtä tärkeää kehittää tietoverkkoa. Digitaalisuudesta on tullut Suomen seuraava menestystekijä.

Mitä tämä kaikki on meiltä edellyttänyt? Tärkein tekijä on ollut se, että olemme sisäistäneet innovaatiokeskittymäajattelun. Pienenä kansakuntana ovat elinehtomme aina ollut osaaminen ja

verkottuminen maailman parhaisiin osaamiskeskittyymiin. Ehkä emme ole aina olleet parhaimmillamme maan sisäisessä verkostoitumisessa, joka on kuitenkin vuoteen 2035 mennessä muuttunut. Tärkeää on ollut havaita kohtalon yhteys verkostometropolin kesken. Tämä tarkoittaa Turusta Tampereen ja Lahden kautta aina Itärajalle ulottuvaa vyöhykettä metropolialueen ympärillä, jossa asuu pääosa Suomen väestöstä ja toimii pääosa Suomen yritystoiminnasta.

Palataanpa hetkeksi vielä reissun päälle. Mukanani matkustaa poikani, joka on juuri aloittanut opinnot Turun yliopistossa. Opinnot hän suorittaa siten, että osa opinnoista tehdään Turussa, osa Otaniemessä, osa Pietarissa ja osa Tukholmassa. Tutkinto suoritetaan Turkuun. Erittäin hieno uusi tutkinto, joka on vetänyt opiskelijoita ympäri maailmaa opiskelemaan alueelle. Helpot yhteydet, kasvunäkymät, upeat elinolosuhteet ja elämisen laatu sekä luonto ja vehreys takaavat sen, että alueella opiskelleet haluavat jäädä kehittämään aluetta perustaen uutta yritystoimintaa ja takaamaan rakennemuutoksen täällä jo toimiville yrityksille.

Valtioneuvosto päätti osana rakennepoliittista ohjelmaa käynnistää Pohjoinen kasvukäytävä – prosessin, joka on keskeinen tekijä, jolla nostetaan suomalaista kilpailukykyä 2020-luvulle. Prosessi tullaan hankkeistamaan, ja tähän työhön tarvitaan laajat sidosryhmät. Elinkeinoelämästä täytyy löytyä visiota tulevista tarpeista, jotka liittyvät infrastruktuurin ja logistiikan kehittämiseen sekä osaamisen tarpeisiin. Samaa visiointia ja niistä johdettuja toimenpiteitä tarvitaan puolestaan julkiselta puolelta. Kasvukäytävän tulee toimia innovaatioalustana, jossa yritykset pääsevät kokeilemaan tuotteitaan, joilla on kasvavat kansainväliset markkinat.

Niko Kyynäräinen
johtaja
Turun Seudun Kehittämiskeskus

Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
2/2014	9.1.2014	Ravinteet rullaamaan ja loppu tuhlaukselle Ilkka Herlin, hallituksen puheenjohtaja, Baltic Sea Action Group
1/2014	2.1.2014	Uusi vuosi ja Itämeren alueen uudet mahdollisuudet Jyrki Katainen, pääministeri, Valtioneuvoston kanslia
41/2013	14.11.2013	Itämerellisiä ajatuksia Pietarista Pirjo Tulokas, pääkonsuli, Suomen Pietarin pääkonsulaatti
34/2013	26.9.2013	Itämeri ja moraalinen saastuminen Karjalan ja koko Suomen arkkipiispa Leo
26/2013	1.8.2013	Itämeri-haaste nimeltä korruptio Erkki Laukkanen, puheenjohtaja, Transparency, Suomi
11/2013	14.3.2013	Voisi Tallinnaan mennä muutenkin kuin turistiksi Markku Mantila, päätoimittaja, Kaleva
6/2013	7.2.2013	Itämeren alueen ruokayhteistyön mahdollisuudet Johanna Mäkelä, professori, Helsingin yliopisto
1/2013	3.1.2013	Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	Pullopostia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
30/2012	24.8.2012	Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
7/2012	10.2.2012	Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs