

Itämeri, Suomen ulkomaankaupan pääväylä

Leo Nissinen

Meriliikenne ja ulkomaankauppa ovat olleet Suomelle elintärkeitä jo Ruotsin vallan ajoista lähtien. Suomen alueelta vietiin tuolloin mm. tervaa, pikeä, traania, viljaa ja voita. Suomeen tuotiin välttämättömyshyödykkeitä mm. suolaa ja kuivattua kalaa, verkaa ja ulkomaisia juomia. Suomen ulkomaankauppa vapautui 1700-luvun loppupuolella, kun myös muille kuin tapulikaupungin porvareille myönnettiin oikeus harjoittaa purjehdusta ja kauppaa.

Jo Ruotsin vallan ajoista lähtien Itämeri on ollut Suomen ulkomaankaupan pääväylä. Suomen suurimmat kauppakumppanit olivat Itämeren alueen valtiot, Hollanti ja Englanti. Noista ajoista saakka tulli on toiminut ulkomaankaupan ja -liikenteen portinvartijana Suomen satamissa. Laivan saavuttua satamaan tullimiehet tarkastivat ja arvioivat lastin sekä valvoivat sitä aina verojen maksuun ja pakkahuoneeseen purkuun saakka.

Ruotsin vallan aikana tullimaksut tilitettiin Ruotsille. Suomen tulli sai itsenäisen aseman autonomian aikana vuonna 1812. Tullimaksut olivat autonomian aikana Suomen suuriruhtinaskunnan tärkein tulolähde. Autonomian alkuaikana tuontitullit olivat korkeita, mikä lisäsi salakuljetusta. Rannikoiden ja saaristojen laajuuden vuoksi tullin oli lähes mahdotonta valvoa salakuljetusta. Autonomian loppuaikana salakuljetus rajoittui pääasiassa korkeasti verotettuihin tuotteisiin. Tuolloin tullimiehet eivät vielä tienneet huumeiden ja doping-aineiden salakuljetuksesta.

Suurten purjelaivojen aika alkoi olla ohi 1800-luvun lopulla, kun höyrylaivat yleistyivät. Ankarina talvina meren jäätyminen keskeytti Suomen laivaliikenteen ja ulkomaankaupan. Tuolloin tullimiehet pääsivät helpommalla, kun tullaustoiminta tulli- ja pakkahuoneissa hiljeni. Suomen teollistumisen myötä Suomen satamien tavaraliikenne kasvoi ja ulkomaankaupan rakenne muuttui. Viennissä terva vaihtui sahatavaraksi ja selluloosaksi. Teollistumisen myötä Helsingistä tuli Suomen suurin satamakaupunki. Tämän päivän Suomen ulkomaankaupasta 80 prosenttia tapahtuu meritse ja Itämeren kautta. Itämeren rantavaltioista Saksa, Ruotsi ja Venäjä ovat Suomen suurimmat kauppakumppanit. Ulkomaankaupan ja erityisesti viennin merkitys Suomen kansantaloudelle ja hyvinvoinnille on tärkeä. Kun vienti ei vedä, myöskään Suomella ei mene hyvin.

Toisen maailmansodan jälkeen ulkomaankaupan logistiikka maailmanlaajuisesti sekä Itämeren alueella ja Suomen satamissa on kehittynyt ja nopeutunut valtavasti. Autolautat, roro-liikenne, konttiliikenne, lastinkäsittely satamissa, varastointi, huolinta, sähköinen tiedonsiirto eli koko ulkomaankaupan

logistiikkaketju toimii reaaliajassa myyjältä ostajalle. Logistiikassa ei ole juurikaan eroa tuleeko tavaraerä Itämeren alueelta vai toiselta puolelta maapalloa.

Globalisoituminen näkyy myös rajat ylittävissä rikollisuudessa. Maapallolla ja Itämeren alueella salakuljetetaan ja myydään laittomasti kaikenlaisia tavaroita mm. huumeita, savukkeita, alkoholia, lääkkeitä, tuoteväärennöksiä, laittomia aseita ja vaarallisia aineita, uhanalaisia eläimiä ja kasveja.

Maailman tullit, myös Suomen tulli, ovat pyrkineet vastaamaan maailmankaupan muutokseen modernisoimalla toimintatapojaan. Ilman laaja-alaista yhteistyötä ja sähköistä tiedonsiirtoa tulliviranomaisten ja asiakkaiden välillä sekä muiden viranomaisten kesken nykyinen laillinen tavarakauppa ei sujuisi eikä laitonta rajat ylittävää kauppaa pystyttäisi valvomaan. Kansainvälisissä kilpailukykyvertailuissa Suomen tullin toiminta on koko EU-jäsenyytemme ajan arvioitu maailmassa kymmenen parhaan maan joukkoon. Itämeren alueella kärkikymmenikköön kuuluvat myös Ruotsi, Tanska ja Viro. Venäjän tullilla on vielä kirittävää päästäkseen sadan parhaan maan joukkoon. Suomen tullin tavoitteena on pysyä kärkikymmenikössä myös tulevinä vuosina.

Leo Nissinen
pääjohtaja
Tulli

Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
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
37/2012	12.10.2012	Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	Cleantechistä ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
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