

## Itämeren alueellisia ja globaaleja haasteita

Harry Helenius

**Viime elokuussa vietimme Turussa kruunuprinssi Karl Johanin ja keisari Aleksanteri I tapaamisen 200-vuotispäivää. Tapaamisen seurauksena Itämeren pohjoisosan jatkuvat sodat loppuivat ja meri avautui uudelle kaupalle ja kanssakäymiselle. Maailmansodat ja kylmä sota jakoi uudestaan merialueen, mutta vuoden 1991 jälkeen Itämeri on jälleen yhdistämässä rannikkovaltioita, ei jakamassa niitä.**

Suomessa tämä näkyy hyvin siinä, että merireitti on meille tärkeämpi kuin ehkä koskaan ennen, jopa tärkeämpi kuin muille Itämeren valtiolle. Yli 80 prosenttia ulkomaankaupastamme kulkee meritse.

Itämeri, Euroopan markkinoiden, Venäjän ja Kaukoidän logistiikkareittinä tuo satamiimme tavaraa ja työtä, maallemme tuloa. Tämä tilanne ei jatku kovin pitkään. Kilpailu Itämeren alueella logistiikkapuolella on kuitenkin kasvussa. Venäjä rakentaa kapasiteettiaan Suomen lahden pohjukassa. Konttilaivojen kasvavan syväyksen myötä mietitään myös Saksan ja Puolan satamissa uusia ratkaisuja, joilla saataisiin suurempi osa tavaravirroista pidettyä etelässä.

Ruotsissa hallitus on päättänyt kehittää rautatielogistiikkaa Göteborgin/Mälkön satamien ja Tukholman/Gävlen satamien välillä. Myös EU:n ja Aasian viennin välivarastointikapasiteettia kasvatetaan Etelä-Ruotsissa. Tämä kilpailee satamiemme ja varastokapasiteettimme kanssa tulevaisuudessa.

Uusi tilanne on kehittymässä pohjoisten kuljetusreittien osalta. Koillisväylän käyttöönotto tulee muuttamaan Euroopan ja Aasian sekä Venäjän itäosien logistiikan perusteellisesti. Tavaravirrat Aasiaan ja sieltä Eurooppaan tulevat käyttämään tätä lyhyttä reittiä, ei suinkaan esim. Venäjän Siperian rataa, puhumattakaan etelän merireitistä Suezin kautta.

Väheneekö Itämeren merkitys kulkureittinä tämän kehityksen myötä? Ainakin Ruotsissa katsotaan, ettei näin käy. Tavaravaihto Itä-Euroopan ja Venäjän kehittyneemmän osan - sen joka on Uralin länsipuolella - tulee jatkumaan ja kasvamaan. Itämeren reitti säilyy ainakin niin kauan kuin tilanne Valko-Venäjän ja Ukrainan suhteen on se, mikä se on tänään. Pohjoisen Itämeren kautta pääsee halvemmalla ja nopeammin itään.

Vaikka logistiikkakuviot muuttuvatkin, on ydinkysymys muualla. Keskeinen kysymys kuuluu: Pystyykö Eurooppa vastaisuudessa tuottamaan tavaraa, jolla on globaalia kysyntää? Mitä tavaroita kuljetetaan

Itämerellä ja kenen valmistamina? Mitkä ovat Itämeren maiden mahdollisuudet tukea maanosamme kilpailukyyn säilymistä globaaleilla markkinoilla?

Itämeren alueella asuu noin 90 miljoonaa hyvin koulutettua, aktiivista ja usein taloudellisesti verrattain hyvin menestyvää ihmistä. He asuvat teollistuneissa, kehittyneissä ja suurimmalta osin toimivissa, demokraattisissa ja tasa-arvoisissa yhteiskunnissa. Peruskoulutuksen lisäksi yliopisto-opetus, tutkimus ja kehitys ovat maailman huippua monella alalla. Kehittämällä opetusalan yhteistyötä, investoimalla henkisen pääoman vuorovaikutukseen, voi Itämeren alue tarjota muulle Euroopalle vahvaa tukea esim. EU 2020 strategian käytännön toteuttamisessa. Tämä edellyttää ennakkoluulottomuutta ja aloitekykyä, näkemystä yli oman kansallisen hyödyn. Tämäkin on eräänlaisen logistiikan kehittämistä.



Harry Helenius  
suurlähettiläs  
Suomen suurlähetystö, Tukholma

## Aikaisemmin sarjassa ilmestyneitä kolumneja

Nro.		Kirjoittaja
1/2013	3.1.2013	<b>Itämeren alueen jäsenvaltiot ja eurokriisi</b> Olli Rehn, varapuheenjohtaja, Euroopan komissio
47/2012	20.12.2012	<b>Ryöstöretkien ja kaupankäynnin meri - Itämeren kansojen seikkailut esihistoriallisella ajalla</b> Jarl-Thure Eriksson, kansleri, Åbo Akademi
42/2012	16.11.2012	<b>Pullopостia - Meri yhdistää Suomea ja Viroa</b> Aleksi Härkönen, suurlähettiläs, Suomen suurlähetystö, Tallinna
37/2012	12.10.2012	<b>Venäjän WTO-jäsenyyden alkumetreit</b> Heli Simola, ekonomisti, Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos
34/2012	21.9.2012	<b>Cleantechista ratkaisu Itämerelle ja Suomen talouskasvulle</b> Jyri Häkämies, elinkeinoministeri, Työ- ja elinkeinoministeriö
30/2012	24.8.2012	<b>Pohjoismaiden ja Baltian maiden yhteistyötä laajalla rintamalla</b> Erkki Tuomioja, ulkoasiainministeri, ulkoasiainministeriö
11/2012	9.3.2012	<b>Itämeri on kirkkojen meri</b> Kari Mäkinen, arkkipiispa, Suomen evankelis-luterilainen kirkko
7/2012	10.2.2012	<b>Itämeren kohtalo ratkaistaan puhdistamoilla eikä juhlapuheissa</b> Juha Nurminen, puheenjohtaja, John Nurmisen Säätiö
1/2012	6.1.2012	<b>Työnjaolla tehokkuutta Itämeren alueen yhteistyöhön</b> Thomas Götz, Saksan Suomen suurlähettiläs
16/2011	11.11.2011	<b>Nya regler för emission inom Östersjöområdet</b> Christian Ramberg, toimitusjohtaja, Turun Satama
1/2011	5.8.2011	<b>Turun kaupunki ja EU:n Itämeristrategia</b> Aleksi Randell, Turun kaupunginjohtaja, Centrum Balticum -säätiön pj.