



Marko Erola

KOLMAS PYÖRÄ

– *Logistiikan paluu
teollisuuspolitiikan ytimeen*

YHTEENVETO

Ulkomaankaupan logistiikka on jäänyt kilpailukykykeskustelun kolmanneksi pyöräksi. Kohtuuhintaisesta energiasta ja raaka-aineiden saatavuudesta on pidetty huolta, mutta tuotannon säilyttämisessä ja investointien houkuttelemisessa yhtä tärkeä logistiikka on unohtunut sivuseikaksi.

Ulkomaankaupan kuljetukset kohtaavat lähivuosina ennen näkemättömiä haasteita. EU:n rikkidirektiivi tuo satojen miljoonien eurojen vuotuiset lisäkustannukset Suomelle elintärkeään merirahtiin. Ylimoitettun satamaverkkomme kannattavuusongelmat pahenevat transitoliikenteen vähentyessä, ja ahtaajien pienellä ammattiryhmällä on edelleen kohtuuttoman suuri vaikutus ulkomaankauppaan. Rekkaliikenne ja rautatierahti kärsivät pääväylien osittaisesta rapautumisesta. Myös alemman tieverkon hankemäärärahojen kehitys on ollut huolestuttava.

Juhlapuheiden sijaan Suomi tarvitsee konkreettisen kansallisen logistiikkastrategian. Teollisten, logististen ja valtiollisten liikennetoimijoiden tulee yhdessä linjata, miten Suomi vähentää merkittävästi öljypohjaisten polttoaineiden käyttöä kuljettamisessa, huolehtii kuljetuskapasiteetin ja infrastruktuurin tehokkuudesta, takaa kuljetusten toimitusvarmuuden sekä edistää logistista kilpailukykyä julkisin varoin.

Vaikuttamisen paikka on nyt, kun hallitus viimeistelee liikennepoliittista selontekoa, joka linjaa liikenteen kehittämistoimet aina vuoteen 2022 asti.

Marko Erola on vapaa toimittaja ja kirjailija.

Päätelmät

1. Polttoaineiden laatuvaatimusten kiristäminen nostaa Suomelle tärkeiden merirahtien hintoja 30–50 prosenttia. EU:n rikkidirektiivin nopeutettu toteutusai-kataulu Itämerellä ja Pohjanmerellä on epärealistinen, eikä enemmistö varustamoista pysty noudattamaan sitä. Kilpailua vääristävän direktiivin sijaan EU:n pitäisi tukea LNG-moottoreiden käyttöönottoa ja LNG-infrastruktuurin rakentamista. Suomen pitää määrittellä oma aikataulunsa öljypohjaisten polttoaineiden vähentämiseen kaikessa kuljettamisessa.

2. Suomen logistisen kilpailukyvyn heikot lenkit ovat toimitusten luotettavuus ja ennustettavuus. Yksi suuri luotettavuusongelma on satamien lakkoilu. Avainryhmien lakkojen ratkaisumalleja on kehitettävä ja tuki- ja myötätuntolakkoja rajoitettava. Laittomien lakkojen seuraamukset voidaan nostaa tuntuvalle tasolle, työrauhavelvoite voidaan ulottaa järjestöistä yksittäisiin työntekijöihin ja satamissa voidaan ottaa käyttöön kokonaan uudet työehtosopimukset.

3. Satamaverkossamme on valtavasti ylikapasiteettia, eikä satamien toiminta ole taloudellisesti terveellä pohjalla. Kaupalliseen linjaliikenteeseen tarvitaan kymmenkunta satamaa, kun viime vuonna ulkomaan

merikuljetuksia hoidettiin 52 satamasta. Venäläisten satamien toiminnan laajentuminen vähentää transito-liikennettä, mikä lisää satamien kannattavuusongel-mia. Satamien yhtiöittämis- ja yhdistämisselvityksiä on kiirehdittävä.

4. Rekkaliikenne ja rautatierahti kärsivät pääväylien osittaisesta rapautumisesta, joka johtuu alimitoitetuista tie- ja ratahankkeiden määrärahoista. Logistisesti kriittisimpien hankkeiden rahoitus on taattava hallituskautien yli ja ilman aluepoliittisia erityispainotuksia.

5. Kilpailijamaita korkeampiin julkisen liikenteen veroihin ja maksuihin, kuten väylämaksuihin ja diesel-veroon, on saatava kustannusvastaavuus ja aiheut-tamisperiaate.

6. Ulkomaankaupan perinteisten valtaväylien kun-nosta huolehtimisen lisäksi on mietittävä kuljetusten tulevaisuuden vaihtoehtoja. Koillisväylä ja Pohjois-Suomen kaivoksien tarvitsemat uudet rautatieyhtey-det voivat tehdä Suomesta Euroopan ja Aasian välisten kuljetusten solmukohdan.

Johdanto

Kuljetuskustannukset voivat olla ratkaisevia alueen talouskehityksen ja kilpailukyvyn kannalta. Tämän huomion teki jo taloustieteen isänä pidetty **Adam Smith**, joka klassikkoteoksessaan *The Wealth of Nations* (Kansojen varallisuus, 1776) toteaa, että edullisten kuljetuskustannusten ansiosta teollisuus syntyy ja kukoistaa meren rannalla ja jokivarsissa, ja kestää usein pitkään ennen kuin sama edistys tapahtuu sisämaassa.¹

Nykyisistä taloustieteilijöistä maantieteen merkitystä on korostanut köyhiä maita tutkinut **Jeffrey Sachs**. ”Köyhyyden ansasta” ulos pyristeleviä valtioita yhdistävistä asioista yksi olennaisin on se, että valtiot usein sijaitsevat sisämaassa tai vaikeakulkuisissa vuoristoissa. Joet, merenrantaviiva ja luonnonsatamat puuttuvat. Epäedullinen geografia nostaa kuljettamisen kustannuksia niin, että nämä valtiot ovat lähtökohtaisesti alakynnessä kauppakilpailussa.

Suomi on yksi onnekkaita valtioita. Meillä on merenrantaa 6 300 kilometriä, järviä on tunnetusti tuhansia ja pitkiä jokia yli 600. Rantaviivan lisäksi meillä on luonnonvaroja. Metsä- ja metalliteollisuuden tuotteet on saatu sujuvasti merirahtina Keski-Eurooppaan, minne menee lähes kaksi kolmasosaa viennistämme. Suomen ulkomaankaupassa liikkuvasta tavarasta tonnikipometreissä 96 prosenttia kulkee merirahtina. Yhtään liioittelematta voi sanoa, että Suomi elää merikuljetuksista.

Hyvä onnemme on loppumassa. Merirahtien hinnat uhkaavat nousta roimasti öljypohjaisten polttoainoiden kallistumisen ja hätköidyn ympäristöpolitiikan takia. Rahtikustannukset uhkaavat nousta niin paljon, että varustamot puhuvat ”polttoaineräjähdyksestä”. Yleisemmin asiaa pohtivat talousviisaat puolestaan puhuvat ”käänteisestä globalisaatiosta”. Pitkien

Hyvä onnemme on loppumassa. Merirahtien hinnat uhkaavat nousta roimasti.

merimatkojen huomattava kallistuminen voi aiheuttaa suuria muutoksia maailman tavaravirtoihin ja heikentää Suomen tapaisten, markkinoista sivussa sijaitsevien maiden menestymismahdollisuuksia.

On syytä epäillä, että kotimaiset päättäjät eivät ole täysin oivaltaneet, miten mittavia logistisia² ongelmia on näköpiirissä. Suomessa keskustellaan vähän logistiikasta siihen nähden, miten olennainen asia se on tuotannon säilymisen ja uusinvestointien kannalta. Kohtuuhintaisen energian ja raaka-aineiden tärkeydestä tuotannolle puhutaan paljon mutta näiden saan-

nin kannalta olennaisten kuljetusketjujen toimivuudesta ja taloudellisuudesta vähän. Logistiikka on jäänyt kilpailukykykeskustelun kolmanneksi pyöräksi.

Nykyhallituksen ohjelmassa liikennepolitiikkaa esittelevän osion ensimmäisen kappaleen jokaisessa lauseessa on sana ”kilpailukyky”. Toisto ei välttämättä kerro asian tärkeyden sisäistämisestä. Lauseet voi lukea niinkin, että kilpailukyvyistä on tullut juhlapuheissa hoettu uskonnollinen mantra, mutta logistiikan turvaamiseksi välttämättömiä päätöksiä ei ole pystytty tekemään. Nyt on pystyttävä. Henkisiä harjoituksia on tehty tarpeeksi.

Paras alue voittakoon

Taloudellinen, poliittinen ja tekninen kehitys on mahdollistanut yritysten tuotannon ja markkinoiden eriytymisen lisäksi yritysten eri toimintojen ja tuotantovaiheiden hajautumisen ympäri maailmaa. Tätä ”toista suurta eriytymistä” tapahtuu etenkin suuryrityksissä ja lyhyen ajan tulosvastuullisissa pörssiyrityksissä, jotka optimoivat tuotantonsa globaalisti maksimoidakseen liiketuloksen ja omistaja-arvon. Arvoketjut ovat hajautuneet globaalisti etenkin konepaja-, tekstiili- ja elektroniikkateollisuudessa.

Voidaan ajatella, että aiemmin vientimarkkinoilla kilpailivat laajat kansalliset keskittymät eli klusterit, kuten suomalainen metsäteollisuus. Näin asia oli ainakin kansallisen teollisuuspolitiikan näkökulmasta. Nyt yritykset etsivät toimintoilleen parasta globaalia sijaintia, jolloin syntyy alueellista kilpailua investoinneista.

Vaikuttavin tekijä investointien houkuttelukisassa on ollut työvoimakustannus. Teollisesta valmistuksesta maksettava tuntikorvaus on Kiinassa ja Intiassa edelleen omaa luokkaansa³, vaikka Kiinassa palkat ovat kaksinkertaistuneet viidessä vuodessa. Noin puolet kaikesta teollisuustuotannosta tehdään Aasiassa.

Markkinoiden läheisyyden ja tuotantokustannusten lisäksi kuljetuskustannukset ovat keskeinen yrityksen sijoittumiseen vaikuttava tekijä. Logistisilta ominaisuuksiltaan kilpailukykyinen alue houkuttelee uusia yrityksiä ja auttaa alueella olevia yrityksiä säilyttämään elinvoimansa. Toimiva logistiikka on kansainvälisillä markkinoilla kilpaileville yrityksille elinehto, sillä tuotteiden elinkaaret ovat lyhyet, hintaeroosio jatkuvaa ja kysynnän heilahtelut voimakkaita. Liikenne- ja viestintäministeriön logistiikkaselvi-

Toimiva logistiikka on kansainvälisillä markkinoilla kilpaileville yrityksille elinehto

tyksessä (2010) yrityksistä yli 90 prosenttia piti toimitusketjun hallintaa erittäin olennaisesti kannattavuuteen vaikuttavana asiana.

Logistiikan merkitys korostuu suurilla ja keskisuurilla yrityksillä, joiden monimutkaisissa toimitusketjuissa kustannustehokkuus voi heikentyä monessa kohdassa. Suomessa logistiikkakustannukset ovat kansainvälisesti verrattain korkeat, keskimäärin 14,2 prosenttia liikevaihdosta. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen tutkimuksen mukaan keskeisintä alueen logistisen kilpailukyvyn kannalta on saavutettavuus, johon vaikuttavat sekä *maantieteelliset etäisyydet markkinoille* että fyysiset puitteet, kuten *infrastruktuurin kattavuus ja laatu*. Muita merkittäviä tekijöitä ovat logistiikkapalvelut sekä julkisen sektorin toiminta logistisen kilpailukyvyn varmistamiseksi⁴. Valitettavasti näyttää siltä, että Suomessa sekä logistinen infrastrukt

Hyvä esimerkki logistiikan tärkeyden aliarvioimisesta on EU:n merenkulkuun laatima rikkidirektiivi

tuuri että julkisen sektorin logistiikkastrateginen ohjaus on ollut jossain määrin hunningolla. Hyvä esimerkki logistiikan tärkeyden aliarvioimisesta on EU:n merenkulkuun laatima rikkidirektiivi.

Direktiivi rikki

Vuosi 2008 oli merirahdin hullu vuosi. Finanssikriisi vasta muhi, ja kiinalainen buumi oli kiivaimmillaan.

Huippuhinnat innostivat varustamot investoimaan niin, että ylikapasiteettia tiedettiin syntyvän jopa 50 prosenttia. Syyskesällä 2008 rahtien hinnat romahtivat (kuvio 1), ja ylikapasiteetin takia ne ovat jääneet alas, vaikka kuljetussuoritteet ovat palanneet lähes romahdusta edeltäneelle tasolle. Varustamot ovatkin taloudellisissa ahdingossa ja hakevat innokkaasti liittolaisia.

Rahtihinnat nousevat ennen pitkää. Hullun vuoden suurin hullutus oli kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n päätös kiristää polttoaineiden laatuvaatimuksia niin, että Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa rikkipitoisuuksien on oltava 0,1 prosenttia vuoden 2015 alkuun mennessä. Muu maailma tulee perässä niin, että pitoisuudet ovat 0,5 prosenttia vuoteen 2025 mennessä. EU-käytäntöön IMO:n vaatimus tulee varta vasten annettavalla rikkidirektiivillä.

Päätös syntyi ilman laskelmia seurauksista. Suomen Varustamot laski heti tuoreeltaan, että päätöksen vaikutukset tuovat Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksiin 836 miljoonan euron vuotuiset lisäkustannukset. Kun pilkun paikka oli tarkistettu moneen kertaan, kotimaisten varustamoiden edunvalvoja piti kriisikokouksen Elinkeinoelämän keskusliiton EK:n ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Laskelmia on sittemmin tarkistettu monesti, mutta tulos on joka kerta sama: kustannusvaikutus on 200–1 200 miljoonaa euroa vuosittain öljyn hinnan vaihtelun mukaan.⁵ Rahdin hin-

Rikkidirektiivi nostaa ulkomaankaupan merikuljetusten kustannuksia 200–1 200 miljoonaa euroa

Kuvio 1

Kuiva-ainerahtien hintaindeksi vilkkaimmilla merialueilla vuodesta 2008



Lähde: Bloomberg/Baltic Dry Index.

noissa nousua tulee 30–50 prosenttia ja tavarain hinnoissa 6–7 prosenttia.

Pohjois-Euroopan merialueiden nopeutettu aika-
taulu on täysin epärealistinen. Rikkidirektiivin täyt-
tämiseen varustamot voivat periaatteessa a) vaihtaa ras-
kaasta polttoöljystä dieseliin, b) asentaa aluksiin rikki-
pesurit tai c) siirtyä käyttämään nesteytettyä maakaasua (LNG) alusten käyttövoimana. Kaikissa näissä on omat ongelmansa.

Vanhoihin aluksiin soveltuviissa rikkipesureissa on edelleen teknisiä ongelmia, eikä niiden asentaminen ole aina taloudellista. Vuosi 2015 joka tapauksessa on liian lähellä, jotta rikkipesurit ehdittäisiin asentaa läheskään kaikkiin aluksiin. Uusiin aluksiin soveltuvas-
ta LNG:stä puuttuu infrastruktuuri eli käytännössä tankkausasemat.⁶

Ensisijaiseksi mutta erittäin kalliiksi vaihtoehdok-
si jää näin dieseliin siirtyminen. Uusia hintaennätyk-
siä tekevä diesel maksaa 950 euroa tonnilta, kun raskas
polttoöljy maksaa 500 euroa. Hinta kertoo saatavuuson-

Teollisuusyritykset ja varustamot eivät mieti, miten ne pystyvät noudattamaan direktiiviä. Ne laskevat, mitä sen noudattamatta jättäminen maksaa.

gelmistä. Diesel-
jalostamoiden
kapasiteetti riit-
tää hädintus-
kin maailman au-
toille saati tule-
vaisuudessa 400
miljoonaa tonnia

dieseliä vuosittain tarvitsevalle maailman merenkul-
lulle. Dieselin niukkuus voi aiheuttaa valtavia hinta-
piikkejä ja paljon ennakoarvioita suurempia lisäkus-
tannuksia ulkomaankauppaan.

Öljyn hinnan odotetaan nousevan keskipitkälä-
ajalla sellaista vauhtia, että LNG tulee merenkul-

Tonnistovero teki tuloaan kymmenen vuotta

Suomalaiset varustamot siirtyvät maaliskuun alusta kau-
an odotettuun tonnistoverotukseen. Varustamot eivät enää
maksaa veroa voitoistaan vaan alusten tonniston perusteella.
Käytännössä varustamot eivät juuri maksa veroja.

Tonnistoveroon yritettiin siirtyä jo vuonna 2002, mutta ehdot
olivat niin tiukat, että vain yksi varustamo valitsi tämän ve-
romuodon. Uusi yritys tapahtui 2009, mutta sillä kertaa EU
hylkäsi mallin liian edullisena varustamoille.

Verotuella suomalaisalukset ovat vihdoin samalla viivalla
niiden kilpailijamaiden kanssa, joissa tonnistoverotus on
ollut käytössä pitkään. Verottomuuden järjestäminen yhdel-
le elinkeinolle on pieni yhteiskunnallinen myönnytyks
siihen nähden, mikä elinkeinon merkitys on ulkomaankaupalle.

Rikkidirektiivin kanssa järjensi voittavan nopeammin.

kuun joka tapauksessa 15–20 vuoden kuluessa. Kaasun
mukana poistuvat ongelmalliset rikki- ja typpi-
päästöt. Väkisin voimaan runnotulla rikkidirektiivillä
saadaan aikaan vain laaja *non compliance* -tilanne.
Teollisuusyritykset ja varustamot eivät tällä het-
kellä mieti, miten ne pystyisivät noudattamaan di-
rektiiviä. Ne laskevat, millaisia kustannuksia rikki-
direktiivin noudattamatta jättämisen sanktioista tu-
lee. Kansalaistottelemattomuuteen kannustamisen si-
jasta EU:n ja sen jäsenvaltioiden hallitusten pitäisi
tukea LNG-moottoreiden käyttöönottoa ja LNG-
infrastruktuurin rakentamista kaasun ”kultaisen aika-
kauden” kynnyksellä.

EU-priimus häviää

Rikin lisäksi Euroopan unioni on asettanut tiukat ai-
kataulut merikuljetusten typpi- ja hiilidioksidipääs-
töjen vähentämiseksi. Typpipäästöjen on pudotta-
va näillä näkymin ennen vuotta 2020 ja hiilidioksi-
dipäästöjen ennen vuotta 2025. Näiden kustannusvai-
kutukset rahtihintoihin on luultavasti 15–25 prosenttia.
Suomen kannalta ongelmallista on se, että hiilidioksi-
dipäästörajoihin yltyminen edellyttää sellaisia konete-
hoja ja alusrunkoja, joilla talvimerenkulku Itämerellä
on hankalaa. Suomi hakeekin korjauskertoimia ro-
ro-, ro-pax- ja matkustaja-alusten jääluokkiin, kuten
on saatu bulkkereihin, konttialuksiin ja kappaletava-
ra-aluksiin.

Rikkidirektiivissä ”korjauskertoimet” ovat nurin-
kuriset. Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin ka-
naalissa käytetään viisi prosenttia maailman meren-
kulun käyttämästä polttoaineesta. Rikkidirektiiviä
voimallisesti ajavilla Isolla-Britannialla, Tanskalla ja
Saksalla on toimivat junayhteydet mannereurooppa-
laisille markkinoille ja Välimerelle, missä rikkipääs-
töjen on määrä pudota huomattavasti hitaammalla ai-
kataululla kuin Itämerellä. On selvää, että mainittuja
maita eivät motivoi vain ympäristöarvot.

Olisi hyvä pohtia, missä määrin maailma pelastuu
Itä- ja Pohjanmerellä. Kiina ilmoitti helmikuun alus-
sa, ettei se aio osallistua EU-alueella alkaneeseen len-
toliikenteen päästökauppaan. Venäjä on samasta syys-
tä väläytellyt Siperian ylilentöjen rajoittamista. Nämä
kaksi suurvaltaa tuskin kiirehtivät myöskään meren-
kulun ympäristömääräysten kanssa. Ne tietävät, että
rahtikustannusten nousu vaikuttaa ensin alhaisen ja-
lostusasteen tuotteisiin, joissa kuljetuskustannusten
suhteellinen osuus on suurin.⁷ Jos ja kun öljy mak-
saa 200 dollaria barrelilta, tuotteiden merikuljetus
Kiinasta Yhdysvaltoihin on kolme kertaa kalliimpaa

kuin Meksikosta Yhdysvaltoihin. Tällaiset laskelmat ovat synnyttäneet käsitteen käänteinen globalisaatio. Kun kuljetuskustannukset nousevat, taloudelliset asetelmat – missä mitäkin tuotetaan ja mihin viedään – voivat keikahtaa täysin pääläelleen.

Epätasapuoliset ympäristövaatimukset heikentävät voimakkaasti Pohjois-Euroopan globaalia kilpailuky-

Kun kuljetuskustannukset nousevat, taloudelliset asetelmat voivat keikahtaa täysin pääläelleen

kyä. Itämeren pohjukassa toimivien suomalaisyritysten logistiikkakustannukset ovat lähtökohtaisesti keskiarvoa korkeammat, koska sijaitsemme markkinoista syrjässä ja kotimaiset tavavirratt tehtailta satamiin ovat ohuet. Suomi on maailman logistiikkariippuvaisin ja kuljetusintensiivisin maa. Kun perinteisiin polttoaineisiin perustuva kuljettaminen on murroksessa, ympäristöasioiden perinteinen mallimaa Suomi häviää noudattamalla määräyksiä, joita muut eivät noudata.

Suomen kauppataase on huolestuttava ilman kuljetuskustannusten nousuakin. Viime vuonna tuonti ylitti viennin ensimmäisen kerran pariinkymmeneen vuoteen, ja reaaliarvoisesti yhtä suuri vaje nähtiin viimeksi vuosien 1974–75 öljykriisissä. Viimeiset viisi vuotta ulkomaankaupan ylijäämä on sulanut erityisen tappavaa tahtia, kun kännyköihin perustunut elektroniikkateollisuus on näivettynyt, eikä palveluvienti ole korvannut vajetta kuin osittain. Huolestuttavinta va-

jeessa on se, että Suomesta viedään entistä vähemmän jalostettuja tuotteita. Bulkkaa vie myös nouseva teollisuuden alamme kaivosteollisuus.

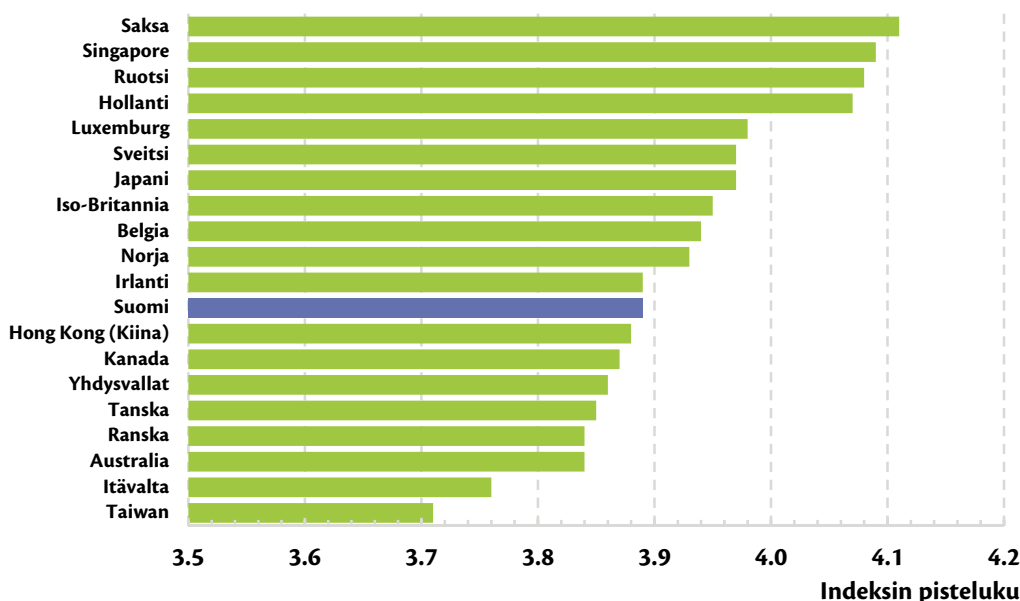
Hyvä (epäluotettava) Suomi!

Huoleton suhtautuminen logistisiin ongelmiin johtuu osaltaan siitä, että Suomi menestyy kansainvälisissä kilpailukykymittauksissa. Maailman talousfoorumin *Global Competitiveness Index*issä Suomi on kuudes 134 maan joukossa. Pohjoismaista kuuden parhaan joukkoon ylsivät myös Tanska ja Ruotsi. Pohjoismaisina vahvuuksina indeksi piti makrotalouden vakautta, institutioiden toimivuutta ja läpinäkyvyyttä sekä koulutuksen ja teknologian korkeaa tasoa. Suomen suhteellista kilpailuetua lisää sillanpääasema Itä-Eurooppaan ja Venäjälle.

Talousfoorumin ulkomaankaupan toimivuutta käsittelevässä alaraportissa Suomi sijoittui kahdeksanneksi 121 maan joukossa. Varsinaista logistista suori-tuskykyä mittaavista tutkimuksista monipuolisin on Maailmanpankin selvitys *Trade Logistics in the Global Economy*. Tutkimus perustuu monikansallisille rahdin-toimittajille ja pikakuljetusliikkeiden ammattilaisille tehtyyn kyselyyn, ja sen teemoja ovat tulli- ja rajakäytännöt, infrastruktuurin laatu, kansainvälisten kuljetusten järjestämisen helppous ja edullisuus, logististen palvelujen tasokkuus, lähetysten seurattavuus sekä perillemenon täsmällisyys.

Kuvio 2

Saksa on logistiikan ykkönen, Suomi kärkikymmenikön tuntumassa



Lähde: World Bank Logistics Performance Index 2010.

Tulokset vetää yhteen logistiikkaindeksi *Logistics Performance Index*. indeksi julkaistiin toisen kerran vuonna 2010, ja Suomi sijoittui 12:nneksi 155 maan joukossa (kuvio 2). Suomen sijoitus on hyvä. Taakse jäivät sellaiset talouden ja kaupan suurmahdit kuin Yhdysvallat ja Ranska sekä kokoaan suurempi logistiikkatoimija Tanska.

Silti tulokset antavat aiheita huoleen. Ensinnäkin Suomi jää jälkeen ulkomaankaupan keskeisistä kumppaneistaan Saksasta ja Ruotsista, jotka molemmat ovat kärkikolmikossa. Lisäksi indeksin osatekijöiden tarkastelu kertoo, että huonoimmin Suomi menestyy niissä kahdessa tekijässä, jotka liittyvät kansantalouden kannalta kaikkein olennaisimpaan asiaan, kuljetusten luotettavuuteen.

Kuljetusten täsmällisyydessä – ennakkoon luvutusa tai arvioidussa aikataulussa pysymisessä – Suomi on vasta 25:nneksi paras. Kansainvälisten kuljetusten saatavuudessa Suomi sijoittuu sijalle 19. Näillä osa-alueilla syntyy eniten kaulaa kokonaisvertailun kolmoseen Ruotsiin

Vertailussa Suomi menestyy huonoiten kuljetusten luotettavuudessa. Satamien lakkoilu on suuri luotettavuusongelma.

(taulukko 1). Valitettava tosiasia on, että suomalainen logistiikka sakkaa saatavuudessa ja toimitusvarmuudessa, vaikka muuten kansainvälisessä vertailussa pärjäämmekin.

Itsekritiikkiin on aiheita, jos kuljetusten toimivuus (täsmällisyys ja saatavuus) on luokkaa heikompaa kuin ovat kuljetuksissa onnistumisen edellytykset (osaaminen, infrastruktuuri, virkavallan toiminta). Hyvä logistiikkaosaaminen, tasokas infra ja sujuva tullaus eivät paljon lämmitä, jos kuljetuksia ei ole saatavilla eikä tavara liiku ajallaan. Kustannukset ja matka-aika ovat tärkeitä asioita ulkomaankaupassa, mutta vielä olennaisempaa on toimitusten luotettavuus ja ennustettavuus.

Taulukko 1 Ruotsi voittaa Suomen kuljetusten täsmällisyydessä ja saatavuudessa

	Sija	
	Suomi	Ruotsi
Täsmällisyys	25	11
Kuljetusten seurattavuus	11	3
Logistinen osaaminen	10	2
Kv. kuljetusten saatavuus	19	2
Logistinen infrastruktuuri	8	10
Tullaus	7	5

Lähde: World Bank Logistics Performance Index 2010.

Kylmää sotaa työmarkkinoilla

Yksi ulkomaankaupan suurimmista luotettavuusongelmista on satamien lakkoilu. Viimeksi kolmisentuhatta ahtaajaa oli lakossa keväällä 2010, jolloin lakko kesti kolmatta viikkoa. Kun Suomen päiviviennin arvo on noin 110 miljoonaa euroa, vuositasolla lakko teki noin puolen prosenttiyksikön loven tuotannon kasvuuun. Joillekin yrityksille pieni ammattiryhmä aiheutti pysyviä asiakkuuksien menetyksiä. Tuolloin teollisuusyritysten edunvalvojat totesivat, että nyt on vihdoin ja viimein käynnistettävä vakava keskustelu työrauha- ja sovittelujärjestelmän tehostamisesta.

Lakko-oikeus sisältyy moniin maattamme sitoviin ihmisoikeussopimuksiin ja on tunnustettu ainakin muista perusoikeuksista johdetuksi oikeudeksi. Edes perus- ja ihmisoikeudet eivät kuitenkaan ole ehdottomia, toteaa Elinkeinoelämän valtuuskunnan EVAn entinen toimitusjohtaja Kauko Sipponen tekemässään analyysissä⁸.

Sipposen mukaan jokin oikeus ei voi nauttia ehdotonta suojaa, jos se loukkaa vakavasti toisten oikeuksia. Hänestä pienen ammattiryhmän lakko-oikeus on punnittava niin, että toisessa vaakakupissa ovat koko yhteiskuntaan vaikuttavat suuret taloudelliset tappiot.

Tanskassa ja Norjassa parlamentit voivat yksinkertaisella enemmistölainsäädännöllä puuttua tiettyjen olosuhteiden vallitessa työtaisteluun, keskeyttää lakon ja pakottaa työtaistelun osapuolet sovintoon yhteiskunnan kokonaisedun nimissä. Tanskan ja Norjan menettelyä ei voi leimata epädemokraattiseksi, sillä näissä maissa vakaa parlamentaarinen demokratia ja työehtosopimukset on toteutettu vuosikymmeniä ennen Suomea.

Öljypohjaisten polttoaineiden ympäristömääräykset uhkaavat vääristää kilpailutilannetta niin, että Suomella ei ole varaa viikkoja kestäviin satamalakkoihin. On välttämätöntä tutustua yksityiskohtaisesti siihen, miten kaksi muuta Pohjoismaata hoitaa avainryhmien lakot. Parhaat käytännöt on otettava käyttöön myös meillä, vaikka avainryhmien lakkoilun aiheuttamien taloudellisten menetysten arviointi ja arvottaminen suhteessa työtaistelu-oikeuteen vaikeaa onkin.

Toinen ”Joutsenlippu-tuote” on laitton lakkoilu⁹. Yli 95 prosenttia Suomen viennistä edustavan EK:n työtaistelutilaston mukaan vuonna 2011 oli 187 työtaistelua (141 lakkooa, 13 ylityökieltoa, 26 lakkouhkausta). Toimeenpannuista lakoista lähes 90 prosenttia oli laittomia.

Laittomat lakot ovat Suomessa pääsääntö, kun ne kilpailijamaissa ovat poikkeus. Ruotsissa ei ollut sa-

mana vuonna lainkaan laittomia lakkoja. Viime vuoden työtaistelusta aiheutui EK:n jäsenyrityksille 127 000 menetettyä työpäivää, jotka konkretisoituivat rahaksi menetettyinä tilauksina ja kauppoina, työnjärjestelykustannuksina ja tulonmenetyksinä.

Ruotsi ei ole ainoa Suomen lakkoilusta etua saava maa. EU:n tilastoviraston Eurostatin mukaan

Avainryhmien lakko-oikeus pitäisi punnita niin, että toisessa vaakakupissa ovat koko yhteiskuntaan vaikuttavat taloudelliset tappiot

Suomessa menetettiin vuosina 2000–2008 työtaisteluissa kuudenneksi eniten työpäiviä suhteutettuna palkansaajien määrään (kuvio 3). Euroalueen keskiarvon ylittävässä sarjassa Suomen kanssa ”kilpailevat” muun muassa konkurssin partaalla hoippuvat Espanja ja Italia sekä syvästi hallinto-ongelmainen Belgia.

Tilastojen valossa Suomessa on tekopyhää puhua työrauhasta. Rehellisempää on puhua työmarkkinoiden kylmästä sodasta, jossa panttivankina on maan kilpailukyky. Meillä ei ole toimivaa työmarkkinamekanismia eikä luotettavaa työrauhaa. Meillä on vain vuosikymmeniä vanhat ja ilmeisen pyhät työmark-

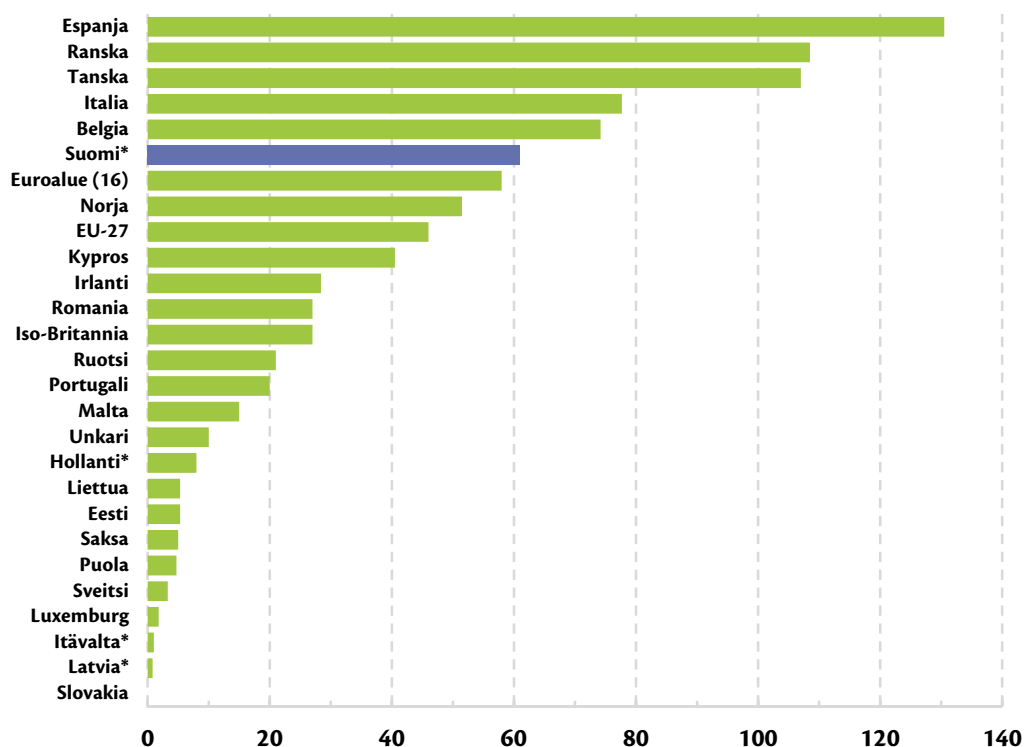
kinalait. Tämän tietävät myös kauppakumppanimme, jotka suomalaisyritysten kanssa asioidessaan ovat oppineet lisäämään kustannuslaskelmiinsa lakkolisän. Työtaistelut ovat satamien ylikapasiteetin ohella yksi merkittävä syy satamaoperaattorien pahoihin kannattavuusongelmiin.

Näin ei voi jatkua, kun ulkomaankaupan kustannusrakenne on kaikilta osin mullistumassa. Avainryhmien lakkojen ratkaisumallien kehittämisen lisäksi Suomessa on kiireesti mietittävä keinoja etenkin tuki- ja myötätuntotyötaistelujen rajoittamiseen. Yksi konsti on laittomien lakkojen seuraamusten nostaminen tuntuvalle tasolle. Toinen on työrauhavelvollisuuden ulottaminen järjestöistä yksittäisiin työntekijöihin. Kolmas on kokonaan uusien työehtosopimusten käyttöönotto satamissa niin, että sopimukset perustuvat paikallisiin, liikenteen tarpeita vastaaviin ja joustoa synnyttäviin työaikamalleihin.

Myös tuki- ja myötätuntolakkoja on rajoitettava. Yksi konsti on laittomien lakkojen seuraamusten nostaminen tuntuvalle tasolle

Kuvio 3

Menetetyt työpäivät tuhatta työllistä kohti keskimäärin vuosina 2000–2008



Lähde: Eurostat. * = tieto vuodelta 2009.

Kaikki Suomen satamat, yhtykää

Satamilla on lakkoiluakin perustavampi ongelma: satamia on aivan liikaa. Satamaverkkomme on Euroopan tiheimpiä, ja siinä on valtavasti ylikapasiteettia. Suomen Satamaliiton mukaan ulkomaan merikuljetuksia hoidettiin viime vuonna 52 eri satamasta. Viime vuonna kuljetetusta noin sadasta miljoonasta tonnista lähes 80 prosenttia kulki kymmenen suurimman sataman kautta. Suurimmat vientisatamat ovat Hamina-Kotka, Neste Oilin Kilpilahti, Kokkola, Helsinki ja Rauma. Tuontisatamina vilkkaimpia olivat Kilpilahti, Helsinki, Hamina-Kotka, Naantali, Raahe ja Pori.

Kun keskustelee logistiikkaa trimmaavien suurten vientiteollisuusyhtiöiden kanssa satamien lukumäärästä, kaupalliseen linjaliikenteeseen tarvittava määrä näyttäisi olevan kymmen-

Satamaverkostossa on valtavasti ylikapasiteettia. Kaupalliseen linjaliikenteeseen tarvitaan korkeintaan kymmenkunta satamaa.

siteettia. Taloudellisesti terveellä pohjalla toimiviin teollisuussatamiin ei tarvitse koskea, ja jotkut pienet satamat voivat erikoistua auto- tai öljysatamiksi, jos kannattavalle toiminnalle on edellytyksiä.

Luoteis-Venäjän satamakapasiteetti on nimittäin nelinkertaistunut kymmenessä vuodessa, ja naapurin satamat pystyvät käsittelemään jo kolme neljäsosaa ulkomaankaupan tavaravirroista. Vuoteen 2020 mennessä Venäjä aikoo kuljettaa yli 90-prosenttisesti omista satamista. Uuden Ust-Lugan suursataman kontti-

Realisti kaupunginjohtaja

Rauman vastavalittu kaupunginjohtaja Kari Koski ilmoitti ensitöikseen, että hän yhdistäisi Porin ja Rauman satamat. Yleisradiolle marraskuussa 2011 antamassaan haastattelussa Koski sanoi, ettei hän näe satamilla muuta tulevaisuutta. Yhdistäminen pitää Kosken mielestä tehdä heti, kun satamien yhtiöittäminen on tehty.

”Olemme kiertäneet yhdessä Porin ja Rauman satamien edustajien kanssa jonkun verran Eurooppaa, ja siellä nämä satamat olisivat aika päiviä sitten jo yhdistetty”, Koski perusteli.

Koski ei jättäisi yhdistämistä ainoastaan Porin ja Rauman satamiin. Hänestä Uudenkaupungin satama voisi olla pieninä erikoissatamana mukana liitossa.

liikenteeksi on kaavailtu kolmea miljoonaa TEU:ta¹⁰ vuodessa, mikä on enemmän kuin Suomen keskeisten Helsingin, Kotkan ja Rauman konttisatamien liikennemäärä yhteensä.

Transitokuljetuksia eli kolmansien maiden välisiä kuljetuksia Suomen satamien kautta oli viime vuonna 7,5 miljoonaa tonnia. Transitosta 80 prosenttia on kappaletavaraa, malmirikasteita ja kemikaaleja. Transittoa kulki viime vuonna HaminaKotkan, Kokkolan, Helsingin, Hangon, Turun ja Loviisan satamien kautta. Eri arvioiden mukaan Suomi on hyötynyt transitosta 300–400 miljoonaa euroa vuosittain ja kolmisentuhatta työpaikkaa. Summia voi suhteuttaa niinkin, että Suomi on saanut viime sodista mak- samansa sotakorvaukset takaisin kymmenen vuoden transitolla. Nämä ”sotakorvausten palautukset” ovat vähenemässä. Venäjän toistaiseksi puutteelliset tie- ja ratayhteydet hidastavat Suomen kautta kulkevan transi- ton näivettymistä, mutta pitkän ajan kehityksestä ei ole epäilystäkään: kuljetukset vähenevät.

Kunnallisten liikelaitosten yhtiöittämistä tutkitaan parhaillaan osana valmisteilla olevaa kuntalain muu- tosta. Muutos asettaa markkinaehtoisen julkishallin- non toiminnan samaan asemaan yksityisen yritystoi- minnan kanssa, mikä tarkoittaa myös satamien osa- keyhtiöittämistä. Satamiin liittyy paljon alueellisia intressejä ja tunteita. Niiden ei pidä kuitenkaan antaa viivästyttää yhtiöittämis- ja yhdistämisselvitys- ten käynnistämistä. Kunnallinen päätöksenteko ottaa oman aikansa. Pelin itsestään selviä häviäjiä ovat tosi- asioilta silmänsä sulkevat, kumppanien etsimisen vas- ta lainmuutoksen voimaanastuttua aloittavat satamat. Suuntaa näyttäneen HaminaKotka Satama Oy:n syn- nytys hankeselvityksestä avajaisiin vei kolme vuotta.

Osittain rapautunut

Aloitimme ulkomaankaupan logistiikan tarkaste- lun mereltä, mistä tulimme satamiin. Näin teimme siksi, että ulkomaankaupan kannalta välittömimmät ja kalleimmat logistiset muutokset ovat tapahtumas- sa merirahdeissa. Muutoksessa ovat myös kuljetusket- jun kotimaiset lenkit, rekkaliikenne ja rautatierahdi¹¹. Odotettavissa on merkittäviä järjestelyjä, kun tuotan- torakenne muuttuu, teollisuus rationalisoi kuljetus- ketjujaan ja kuljettamisen kustannukset ja ympäristö- kriteerit muuttuvat.

Liikennevirasto on osana liikennepoliittisen se- lonteon valmistelua listannut infrastruktuurihankkeet tärkeysjärjestykseen. Priorisointia ohjaava perusperi- aate on ulkomaankaupan kannalta tärkeimmän inf-

rastruktuurin kehittäminen ilman aluepoliittisia erityispainotuksia ja logistisesti kaikkein kriittisimpien hankkeiden rahoituksen takaaminen yli hallituskausien. Tärkeitä kehityskohteita ovat pää ratojen läpäisykyvyn nostaminen, puun keruulle olennaisen alemman tieverkoston kunnosta huolehtiminen ja jäänmurron kapasiteetin mitoittaminen vaikeiden talvien mukaisesti.

Logistiikkatoimijat luonnehtivat teiden ja rata-verkon kuntoa usein sanoilla ”osittain rapautunut” ja ”korjausvelkainen”. Jälkimmäisellä he tarkoittavat sitä, että määrärahat ovat jo vuosikautia olleet alimitoitettut. Kriitikki on sikäli liioittelevaa, että korjaus-

Liikenneinfrastruktuurissa on korjausvelkaa. Kehitys on ollut huolestuttava etenkin alemman tieverkon määrärahoissa.

paikoille johtavat ulkomaankaupan tärkeät väylät ovat yleisesti ottaen kunnossa,¹² ja Suomen maantiet kestävät kansainvälisen vertailun. Viime vuosien kehitys on kuitenkin ollut huolestuttava etenkin metsäteollisuudelle tärkeään alempaan tieverkkoon osoitettujen määrärahojen osalta.

Tieverkkoon ei ole mitään jättipottia odotettavissa lähivuosinakaan. Nykyisen rautatieverkon tason noston (akselipainot, kaksiraiteisuus, sähköistys) lisäksi Suomeen nouseva kaivosteollisuus¹³ näyttäisi tarvitsevan uutta rataa Pohjois-Suomeen kuudella miljardilla eurolla. Näissä hankkeissa ongelmallista on se, että investointipäätöksiä ei ole tehty, vaikka hankeluonnoksia on julkistettu paljon.

Päätökset kaivosinvestoinneista puuttuvat osin siksi, että kaivosyhtiöt eivät ole halukkaita rahoittamaan puolia ratahankkeen kustannuksista, kuten Suomen valtio edellyttää. Ratahankkeita suunniteltaessa on myös otettava huomioon se, että koillisväylä voi muuttaman vuoden kuluttua mullistaa tavaravirrat laiva-

On varauduttava aiemmin utopistisilta tunteisiin vaihtoehtoihin. Kiinnostavia mahdollisuuksia ovat Koillisväylä ja rautatieyhteys Aasiaan.

välisen ulkomaankaupan uuden solmukohdan.

Ulkomaankaupan valtavylystä huolehtimisen lisäksi on siis varauduttava vaihtoehtoihin, jotka aiem-

min ovat tuntuneet epätaloudellisilta tai jopa utopistisilta. Koillisväylän lisäksi kiinnostava mahdollisuus on rautatieyhteys Siperian läpi Aasiaan. Näiden ilmaisuuntien mahdollisuuksien vuoksi Suomi ei voi logistiikkaratkaisuisaan nojautua yksisilmäisesti EU:hun. Bilateraalisia suhteita Venäjään ja Norjaan on vaalittava Suomen kilpailukykyyn edellyttämällä tavalla.

Suomen ulkomaankaupan logistista kilpailukykyä ja kehittämistarpeita selvittänyt työryhmä jätti äskettäin loppuraporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle. Työryhmä teki periaatteellisia esityksiä muun muassa julkisen liikenteen maksuista, ajoneuvopainoista ja kilpailun lisäämisestä rautateilla¹⁴. Teollisuus on esittänyt samoja asioita jo vuosien ajan: Kilpailijamaita korkeampiin ja äskettäin taas nousseisiin julkisen liikenteen veroihin ja maksuihin, kuten väylämaksuihin ja diesel-veroon, on saatava kustannusvastaavuus ja aiheuttamisperiaate. Ajoneuvoyhdistelmien kokonaispainojen kansallinen liikkumavara on säilytettävä ja kuljetustehoja on paikoin voitava nostaa entisestään. Rautateilla kilpailua on saatava myös Suomen ja Venäjän yhdysliikenteeseen. Kaikki nämä toimet lisääisivät Suomen logistista kilpailukykyä.

Tie ja ratahankkeista työryhmän mukaan merkittävästi logistista kilpailukykyä parantavia hankkeita ovat E18 Hamina-Vaalimaa, valtatie 5 Mikkeli-Juva, valtatie 8 Turku-Pori, Luumäki-Imatra kaksoisraide, Kouvola-Kotka/Hamina rataosa, Riihimäen kolmioraide, Kehä III:n kehittäminen, raakapuun terminaaliverkon kehittäminen ja valtatie 26 Hamina-Taavetti.

Kansallinen logistiikkastrategia

Noin 80 prosenttia Suomen liikennettä säätelevistä määräyksistä on lähtöisin Euroopan unionista. Unionin periaatteellinen pyrkimys on ollut harmonisoida jäsenmaiden liikenneolosuhteita.

Tämän analyysin punaisena lankana on ollut oivallus, jonka taloustieteen perustaja Adam Smith sai jo 1700-luvulla: jotkut maat ovat olleet muita maita onnekkampia maantieteen ja demografian arjapajaisissa. Nyt lähes 250 vuotta myöhemmin pitäisi oivaltaa, että liikennepolitiikkaa harmonisoimalla ja yhtä kuljetusmuotoa tukemalla ei tasoiteta eroja ulkomaankaupan lähtökohdissa vaan pikemminkin kärjistetään niitä. Kaikkia kuljetusmuotoja tarvitaan. Kumipyöräliikenteen vahvuus on joustavuus. Merirahdin ja rautateiden volyymit, kunhan vain juna on täynnä ja matka on pitkä.

Ympäristösyillä perusteltu EU-maiden liikennepoliittinen pakkoharmonisointi aiheuttaa suuria muutoksia suomalaisten yritysten toimintaympäris-

On otettava konkreettisesti kantaa, miten kustannusvaikutuksiltaan merkittävimmät logistiset ongelmat hoidetaan

tössä ja on ristiriidassa kansallisen talouspolitiikkamme kanssa. Aivan kuten julkisten talouksi-

en velkakriisissä, tässä logistiikan eurokriisissä EU-kollektiivi ja yksittäiset jäsenmaat ovat konfliktissa. Liikennepoliittiset ratkaisut suosivat aina jotain aluetta, jossakin valtiossa. Suomen ja EU:n edut ovat monilta osin yhteneväiset, mutta Suomella ei ole varaa jatkaa europriimuksena, joka kiirehtii direktiivien toimeenpanossa ja antaa kilpailuetua niille, joilla sitä on entuudestaan.

Suomi on käynyt sitkeää torjuntataistelua EU:ta vastaan liikenteen kustannushaittojen minimoimiseksi. Logistiikkaselvityksissä ja -lobbauksessa ei ole säästelyä. Velkakriisissä Suomi väläytteli itsestä aloitteellisuutta, jota voitaisiin nyt kokeilla myös liikennepoliitikassa.

Keskeisten teollisten, logististen ja valtiollisten liikennetoimijoiden tulee yhdessä laatia kansallinen logistiikkastrategia, joka yleisluontoisen kuvailun sijaan ottaa konkreettisesti kantaa siihen, miten Suomi aikoo toimia kustannusvaikutuksiltaan merkittävimpien logististen asiakokonaisuuksien kanssa: vähentää asteittain (2015, 2020, 2025) öljypohjaisten polttoainesten käyttöä kaikessa kuljettamisessa, huolehtii kuljetuskapasiteetin ja infrastruktuurin tehokkuudesta, takaa kuljetusten toimitusvarmuuden ja häiriöttömyyden sekä edistää logistista kilpailukykyä julkisin varoin.

Keskeisiä teollisia, logistisia ja valtiollisia toimijoita ei ole kuin kymmenkunta. Yhteisen näkemyksen muodostaminen ei voi olla mahdotonta.

Viitteet

- ¹ The Wealth of Nations, Adam Smith, Edwin Cannan (Editor). Modern Library 1994.
- ² Logistiikka on laajasti ymmärrettynä materiaali-, raha- ja tietovirtojen hallintaa hankinnasta alkaen ja aina asiakkaalle saakka. *Tulologistiikassa* hankitaan yritykselle materiaaleja, komponentteja, osakokoonpanoja, tuotteita tai palveluita niiden tuottajilta, agenteilta tai tukkukaupoista. *Tuotantologistiikka* pohtii sitä, mitä yritys ostaa, mitä se valmistaa itse sekä missä ja miten se valmistaa. *Lähtölogistiikan* alaa ovat jakelutiet ja siinä käytettävät yhteistyökumppanit.
- ³ Yhdysvaltain työministeriön joulukuussa 2011 tekemässä vertailussa tuntikorvaus teollisesta työstä oli Suomessa 42,30 dollaria ja Yhdysvalloissa 34,74 dollaria. Itä-Euroopassa tuntipalkat olivat 8–12 dollaria, mutta Kiinassa ja Intiassa alle 1,50 dollaria.
- ⁴ Logistiikka osana alueellista kilpailukykyä ja yritysten sijoittumispäätöksiä – Sijoittumistekijöitä ja tapaustutkimuksia Etelä-Suomessa. Elisa Holma, Sakari Kajander, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus 2011.
- ⁵ YK:n kauppaja- kehitysjärjestön UNCTADin mukaan raakaöljyn kymmenen prosentin hinnannousu nostaa rahtihintoja 2–3,5 prosenttia. Raakaöljyn äkillisten hintapiikkien vaikutus rahteihin on suhteellisesti vielä voimallisempi. Viime vuonna EK arvioi kustannuslisäksi 600 miljoonaa euroa.
- ⁶ Norja valmistautuu LNG-aikaan väylämaksuista rahoitettavalla NOX Fundilla. Tämä alan toimijoiden yhteinen rahasto rakentaa tankkausasemia ja myöntää edullisia luottoja varustamojen LNG-investointeihin.
- ⁷ Suomessa lentorahti on kymmenen prosenttia ulkomaankaupan arvosta, mutta tonnikilometreissä sen osuus on vain prosentti. Yhdysvalloissa tuonnin arvosta kolmannes tulee ilmojen halki ja yli puolet viennistä lähtee. Lentorahdin osuus rahdin arvosta on kasvanut kaksinumeroista vuosivauhtia, ja lentorahdit ovat halventuneet keskimäärin viitisen prosenttia vuodessa. Edullisten, nopeiden lentorahdien merkitys globalisaatiassa on ollut merkittävämpi kuin usein ymmärretään. Lentokoneiden valmistaja Boeing ennustaa lentorahdin määrän kolminkertaistuvan 20 vuoden aikana ja rahtikoneiden määrän lisääntyvän lähes 70 prosenttia.
- ⁸ Kauko Sipponen: Avainryhmien työtaistelu – Tanskan ja Norjan mallit. EVA Analyysi No. 10/2010.
- ⁹ Työtaistelu on laiton tilanteessa, jossa sillä rikotaan voimassa olevan työehtosopimuksen työrauhavelvoitetta tai ei noudateta lain edellyttämää ennakkoilmoitusaikaa. Työtaistelu on laiton, jos se on työehtosopimuslain tai työriitojen sovittelulain vastainen.
- ¹⁰ TEU eli Twenty foot Equivalent Unit on konttiliikenteen perusmittayksikkö. Yksi TEU tarkoittaa yhtä 20 jalkaa pitkää, 8 jalkaa leveää ja 8,5 jalkaa korkeata konttia, jonka kokonaistilavuus on 38 kuutiometriä.
- ¹¹ Kotimaassa kuljetettavasta tavarasta kaksi kolmasosaa kulkee kumipyörillä, neljännes kiskoilla, vajaa kymmenesosa vesillä ja alle prosentti ilmassa.
- ¹² Noin 60 prosenttia maantieliikenteestä syntyy viidellä prosentilla tiekilometreistä.
- ¹³ Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos ETLA arvioi (”Kalliosta kullaksi, kummusta klusteriksi”, ETLA B 252) kaivostoiminnan kaksinkertaistuvan Suomessa vuosina 2010–2016. Louhintamäärät nousevat 71 miljoonasta tonnista 155 miljoonaan tonniin. Kaivosten henkilöstömäärä kasvaa 3 000 henkilöstä 5 200 henkilöön. Kaivostoiminnan liikevaihto kasvaa vuoden 2010 vajaan 800 miljoonasta eurosta 2,5 miljardiin euroon.
- ¹⁴ Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet. Selvitysmiesryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja numero 6/2012.

Lähteet

Analyysiä varten on haastateltu seuraavia henkilöitä: toimitusjohtaja Olof Widén Suomen Varustamot, rautatielogistiikan johtaja Ilkka Seppänen VR Transpoint Oy, logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas UPM-Kymmene, pääjohtaja Juhani Tervala Liikennevirasto.

Hernesniemi, Hannu, Berg-Andersson, Birgitta, Rantala, Olavi & Suni, Paavo (2011): Kalliosta kullaksi, kummusta klusteriksi, Taloustieto Oy.

Holma, Elisa & Kajander, Sakari (2011): Logistiikka osana alueellista kilpailukykyä ja yritysten sijoittumispäätöksiä. Sijoittumistekijöitä ja tapaustutkimuksia Etelä-Suomessa, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2010): Logistiikkaselvitys 2010. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu numero 36/2010.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2012): Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet. Selvitysmiesryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu numero 6/2012.

Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelma 22.6.2011 (2011), Valtioneuvoston kanslia, <http://government.fi/hallitus/hallitusohjelma/pdf/fi.pdf>.

Sipponen, Kauko (2010): Avainryhmien työtaistelu – Tanskan ja Norjan mallit, EVA Analyysi 10/2010.

Smith, Adam & Cannan, Edwin (1994): The Wealth of Nations, Modern Library.

U.S. Bureau of Labor Statistics (2010): International Comparisons of Hourly Compensation Costs in Manufacturing, <http://www.bls.gov/news.release/ichcc.toc.htm>.

World Bank (2010): Logistics Performance Index 2010, <http://www.worldbank.org/lpi>.

World Economic Forum (2011): The Global Competitiveness Report 2011–2012, <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>.

Muistiinpanoja

Muistiinpanoja

Elinkeinoelämän Valtuuskunta

Elinkeinoelämän Valtuuskunta EVA on vuonna 1974 perustettu elinkeinoelämän think tank, jonka tavoitteena on edistää suomalaisen yhteiskunnan pitkän aikavälin menestystä. EVA on Suomen merkittävin kohtaamispaikka ja verkosto elinkeinoelämän ja yhteiskunnan vaikuttajille. EVAlla on myös keskustelijan, haastajan ja unilukkarin rooli suomalaisessa yhteiskunnassa. Think tankille tyypillisesti EVAn tunnusmerkkinä on analyttisyys ja tarvittaessa provokatiivisuuskin.

EVA selvittää ja arvioi yrityksille ja koko suomalaiselle yhteiskunnalle tärkeitä kehityssuuntia. Rajut ja nopeat kansainväliset muutokset asettavat koko yhteiskunnalle ja yritysten toiminnalle painavia vaatimuksia. EVAn tavoitteena on ajankohtaisen tiedon tuottaminen vallitsevista ilmiöistä sekä tuoreiden näkökulmien saattaminen yleiseen yhteiskunnalliseen keskusteluun. Suomen rooli kansainvälisessä toimintaympäristössä ja suomalaisten hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn kehittäminen ovat keskeisiä kysymyksiä EVAn toiminnassa. Elinkeinoelämän omassa piirissä EVA pyrkii aikaansaamaan jatkuvaa keskustelua yritysten muutostarpeista.

Lisätietoja: www.eva.fi



Elinkeinoelämän Valtuuskunta EVAn julkaisemat EVA analyysit ottavat kantaa ajankohtaisiin kysymyksiin ja tarjoavat toimenpide-ehdotuksia. Analyysien kirjoittajat vastaavat esitetyistä mielipiteistä, jotka eivät välttämättä edusta EVAn kantaa.

Analyysit ovat ladattavissa EVAn kotisivuilta www.eva.fi.