

Paavo Lipponen:

Suomi EU:n pohjoisen ja arktisen politiikan johtovaltioksi

Suomen pitäisi jo nyt olla EU:n pohjoisen ja arktisen politiikan johtovaltio. Suomi oli aikanaan EU:n pohjoisen politiikan johtovaltio, jossa arktinen oli ja on edelleen osa Pohjoisen ulottuvuuden yhteistyötä mm. musta hiili-kysymyksessä.

Pohjoisen ulottuvuuden yhteistyön alue ulottuu Luoteis-Venäjältä Grönlantiin ja kattaa Itämeren valtiot.

EU:n julkaistua uuden arktisen politiikan linjauksen tiedonannolla 2016 ja Suomen tultua Arktisen neuvoston puheenjohtajaksi 2017 on korkea aika tarttua tarjolla olevaan mahdollisuuteen: It's there for the taking!

Tarvitaan vieläkin kunnianhimoisempi tavoite: Esko Ahon kanssa olemme ehdottaneet, että Suomesta tulisi tehdä globaali pohjoinen solmukohta – hub – jossa logistiset yhteydet synnyttävät monipuolista liiketoimintaa.

Maailmantalouden vinha vauhti on vienyt pienen avotaloutemme kasvu-uralle. BKT saavuttaa pian vuoden 2008 tason.

Viennin painottuessa investointituotteisiin, koemme talouden suhdanteet usein muita syvempinä. Kun talous sakkaa, investoinnit jäädytetään aina ensiksi ja ne käynnistyvät vasta kasvun myötä.

Suomen talouden rakennetta on monipuolistettava ja myös siten lavennettava tärkeiden vientimaiden luettelo. Se vaatii myös Suomen strategisen aseman uudelleenarviointia.

Uusien markkinoiden valtaaminen on asetettava vakiintuneiden markkinoiden markkinaosuuden kasvattamisen edelle. On päästävä paremmin kuluttajatuote- ja palvelumarkkinoille. Pienet siivut suurilta kuluttajamarkkinoilta riittävät kun tuotepaletti on laaja.

Kemianteollisuus on kyennyt luomaan kuluttajatuotteita ja kykeni taantumassakin kasvuun. Metsäteollisuuden nousussa huomio kiinnittyy Kotkamillsin puusta tehtyyn pakkausmateriaaliin. Nyt on iskun paikka kun muovijätteen vaarallisuus on huomattu. Kuluttajia kiinnostavat ympäristöystävälliset brändit.

Tutkimukseen ja tuotekehitykseen on panostettava reilusti enemmän. Menestysreseptiin kuuluu myös koulutus ja korkea osaamistaso.

OECD:n mukaan Suomessa keskitytään vanhojen tuotteiden pikkuparannuksiin, emmekä tavoittele radikaaleja innovaatioita.

x x x

Maailmassa on meneillään suuria muutoksia, jotka tarjoavat Suomelle mahdollisuuksia. Kaupungistuminen etenee nopeasti, enemmistö maailman väestöstä asuu nyt kaupungeissa. Ihmiskunnan katseet nousevat riisipelloilta pilvenpiirtäjiin. Samalla väestö keskiluokkaistuu.

Uusia, kuluttajien arkea helpottavia teknologioita tulee käyttöön hurjaa vahtia.

Ympäristön muutokseen liittyvät ongelmat kuten veden puute kärjistyvät.

Kaikki nämä megatrendit suosivat erityisesti Euroopan pohjoista elinympäristönä eurooppalaisille ja lähialueiden väestölle sekä eksoottisena keitaana aasialaisille turisteille. Suomen Lappi vetää voimakkaasti matkailijoita Kaukoidästä.

Tämä valtava globaali muutos on saanut logistiset mannerlaatat liikkeelle – Suomen suhteelliseksi eduksi.

Kun vanhassa maailmanjärjestyksessä olimme logistisesti merentakainen saari, olemmekin tulevaisuudessa Aasian ja Euroopan logistinen solmupiste. Lentoliikenteessä tämä on jo tätä päivää Aasian liikenteen kasvaessa.

Maailman dataliikenne kolminkertaistuu viiden vuoden välein, Euroopan ja Aasian välillä kasvaa 30 prosenttia vuodessa. Koillisväylän merikaapelista on tehtävä Suomen keskeisin EU-teollisuuspoliittinen hanke, jolla edistetään tasapuolisesti kaikkien eurooppalaisten ja aasialaisten yritysten toimintaedellytyksiä.

Junat kulkevat Suomesta Kiinaan asti, jatkossa myös eteläistä reittiä Kouvolasta Xianiin.

Koillisväylä avautuminen ympärivuotiselle liikenteelle on näköpiirissä. Yhteys Jäämereltä Itämeren ja Baltian maiden kautta Keski-Eurooppaan ja Välimerelle voi syntyä jo ensi vuosikymmenellä.

Suomelle tarjoutuu tässä tilanteessa mahdollisuus uusiin aloitteisiin. Asemaamme vahvistaa Arktisen neuvoston puheenjohtajuus, jota tukee Arktisen talousneuvoston puheenjohtajuus. Tasavallan presidentti on nostanut Suomen arktista ja pohjoista profiilia tarttumalla musta hiilen kysymykseen, jota pidetään arktisen alueen vakavimpana ympäristöongelmana. Sitä hoidetaankin Pohjoisen ulottuvuuden ympäristökumppanuuden avulla.

Suomen tulevan EU-puheenjohtajuuden aikana ensi vuonna tarvitaan aloitteita, joilla Suomen ja Euroopan globaalia asemaa parannetaan. Tavoitteeksi tulee asettaa Euroopan, Venäjän ja Aasian logistiikan huippukokous.

Logistiikkahuippukokouksen asialistalla voisivat olla mm. seuraavat asiat:

- Kiinan presidentti Xi Jinpingin aloite ”yksi tie, yksi vyöhyke”
- Euroopan ja Aasian välinen datakaapelihanke
- Koillisväylä, arktinen merireitti
- Aasian ja Euroopan lentoliikenne
- vapaan kaupan edistäminen
- ympäristökysymykset arktisella alueella

Suomi voi aloitteillaan saavuttaa entisen idän ja lännen välittäjän asemasta Euroopan, Venäjän ja Aasian välisen yhteistyön edistäjän mahtiaseman.

Nykyisessä jännittyneessä kansainvälisessä tilanteessa ei pidä alistaa ihmiskunnan tulevaisuuden ja meidän hyvinvointimme kannalta keskeistä yhteistyötä valtapoliittiselle vastakkainasettelulle.

Venäjällä on avainasema EU-Euroopan ja Aasian välissä. Yhteistyön rakentajana Venäjä hyötyisi eniten kun sen talous saisi uutta vetovoimaa.

Uskon, että myös Yhdysvallat tulisi samaan pöytään kun se näkisi monenkeskisen yhteistyön edut.

x x x

Globaalia ja Eurooppalaista logistiikkapolitiikkaa ei voi tehdä menestyksellä ilman näkemyksellistä kotimaista infrastruktuuripolitiikkaa. Tässä asiassa hallitus, etenkin ministeri Anne Berner on ollut aktiivinen.

Katseet on hyvä kohdistaa Etelä-Skandinaviaan ja Ruotsiin. The Economist esitteli äskettäin miten Tanskan ja Saksan välisen yhteyden nopeutuminen yhdistää Skandinavian Länsi-Eurooppaan. Kokemusta on jo Öresundin sillan ja muiden infrainvestointien synnyttämästä Etelä-Skandinavian neliöstä Kööpenhamina-Malmö-Göteborg-Oslo. Suomea uhkaa entistä suurempi jälkeenjääneisyys ellei nyt voimakkaasti ajeta etujamme niin EU:ssa kuin yhteistyössä länsinaapureiden kanssa.

Tallinnan tunnelin tai Jäämeren radan mielekkyyttä ei pidä arvioida vain lyhyen tähtäyksen hyöty-kustannusperusteilla – sellaiset kun olisivat estäneet mm. Öresundin sillan. Sen hyödyt tulivat 70-prosenttisesti työmarkkinavaikutuksesta, kun työvoiman liikkuvuus synnytti uutta dynamiikkaa.

Kun hankkeita on erimittaisia ja ajassa eri aikoihin sijoitettavia, on niitä tarkasteltava kokonaisuohjelman puitteissa.

Jäämeren rata ja Tallinnan tunneli ovat Suomelle ja Euroopalle strategisia hankkeita. Ne voivat toteutua ajassa toisiinsa linkitettyinä. Jotta niistä tulee mielekkäitä ja Suomen linkitys alkaisi edistyä mahdollisimman nopeasti, on tuettava tehokkaasti Rail Baltican toteuttamista, onhan siihen tulossa huomattava EU-tuki.

Rail Baltica on Suomen kannalta avainhanke. Siihen pitää tarjota sekä poliittista tukea että projektihallinnan osaamista.

SAK:n ja EK:n yhteisen kannanoton mukaan etenkin eteläisen Suomen liikenne- ja logistiikkainvestoinnit ovat kiireellisiä ja vaativat luovia rahoitusratkaisuja.

Suomen tie- ja rataverkko on saatava etelästä pohjoiseen asti EU:n TEN-T verkkoon. Siihen tarvitaan yhteistyötä Ruotsin kanssa. On kestävämpiä, jos Ruotsin harvaan asuttu pohjoinen pääsee TEN-verkkoon, mutta Suomen pohjoinen suurempine väestöineen ja suurine teollisuuksineen jäisi niiden ulkopuolelle.

EU:ssa meidän on kyettävä ajamaan läpi kokonaan uusi konsepti pohjoisesta uudessa globaalissa logistisessa asetelmassa. Yksistään pohjoiset luonnonvarat, mineraalit, energia, metsät, meret, vahvat taloudet – Pohjoismaiden talous yhteäsuuri kuin Venäjän – sekä globaalisti merkittävät ympäristöongelmat vaativat EU:lta suurta huomiota.

EU-Euroopalla on riski ajautua sivustakatsojaksi suuren globaalien muutoksen hallinnassa. Ottamalla aloite käsiin ja edistämällä rakentavaa yhteistyötä EU voi pysyä globaalina voimana. Miten tässä onnistutaan, on myös Suomelle kohtalonkysymys.