

Yritystoiminnan mittakaavaetu ja kansallinen etu

Viime viikolla The Straits Times-lehdessä kerrottiin Singaporen ja sen suurimman satamaoperaattorin PSA:n konttikäsittelytoiminnoista. Singapore oli vuonna 2006 toista vuotta peräkkäin maailman vilkkain konttisatama noin 24,8 miljoonan TEU:n (20-jalkaisen standardikontin) käsittelymäärillään. Kun lasketaan muutkin kuin konttilastit, Singapore oli toinen 448,2 miljoonalla tonnin lastimäärällä Shanghain jälkeen.

PSA operoi satamia 11 maassa, Suomea lähimpänä Antwerpenissa. Viime vuonna sen ulkomaisten terminaalien konttimäärät (27,3 miljoona TEU:ta) kasvoivat vahvasti ja ylittivät ensimmäistä kertaa Singaporen terminaalien volyymit (24 miljoonaa TEU:ta). PSA laajentaa edelleen toimintaansa, viimeisin uutinen koskee miljoonan TEU:n konttiterminaalin rakentamista Intiaan Shellin ja Totalin nesteytetyn maakaasun terminaalin yhteyteen. Satamaosaamisesta on muodostunut merkittävä singaporelainen vienti(palvelu)tuote mikä näkyy silläkin tavalla, että korkealla poliittisella tasolla on valtiovierailujen yhteydessä esimerkiksi arabimaissa edistetty satamasektorin yhteistyötä.

Singaporen sataman on tutkimuksissa todettu olevan tuottavuudeltaankin maailman huippuluokkaa. Osaamisen ohella tätä selittävät operatiivisessa toiminnassa volyymien myötä saavutettavat mittakaavaedut. Yritysten globaalissa toiminnassa suuresta mittakaavasta on etua, mikäli koeteltua toimintatapaa kyetään soveltamaan tehokkaasti paikallisiin olosuhteisiin.

Suomalaiset satamat ja niitä operoivat yritykset ovat pieniä, silti paikoin osan työvaiheista tehokkuus on vertailukelpoinen maailman parhaiden satamaterminaalien kanssa. Aiempien tutkimusten mukaan satamien kokonaistuottavuudessa olisi meillä huomattavasti parantamisen varaa. Asiaa tutkitaan käyttökelpoisten, tuotavuutta kasvattavien keinojen löytämiseksi. Suomen satamissa kai tulisi pyrkiä suurempaan yksikkö- ja yrityskokoon, toisaalta onko välttämätöntä että kaikki satamaoperaattorit ovat suomalaisomistuksessa? Aihepiiriä sivusi myös professori Ulla Tapaninen varustamojen osalta Ylänurkkakirjoituksessaan 18.11.2006. Globaaleilla yrityksillä on edellytykset kehittää toimintoja osana kansainvälisiä verkostojaan ja ehkä tuoda kokonaan uuttakin liiketoimintaa. Satamaoperoinnissa ulkomaalaisomistusta on hieman kokeiltu, mutta laajempaa tietoa vaikutuksista toiminnan tehokkuuteen tai palveluun ei ole. Asioilla on toinenkin puoli; mikä on kansallinen etumme ja miten sitä tulisi valvoa? Helsingin sanomissa (30.12.2006) kerrottiin tuloksia Trama-projektista. Sen mukaan transito-liikenne toi vuonna 2005 Suomelle yli 270 miljoonan euron myyntitulot. Sekä alueellisesti että kansallisesti lienee merkitystä miten nämä ja kotimaan tarpeista syntyvän liikenteen tuottamat tulot ohjautuvat.

Mahdollisesti globalisaation vastareaktionä kansallinen edunvalvonta ja itsekkyyys, ehkäpä nationalismikin tuntuisivat olevan nousussa. Historiasta ammennetaan identiteettiä (historiaa jopa kaunistellaan), kansallisia symboleja korostetaan ja ulkoisia uhkakuvia tuodaan esiin. Ironista kyllä tämä näyttäisi olevan globaali ilmiö - heijastuen myös talouteen. Thaimaassa on tietyillä sektoreilla, kuten telekommunikaatio, alettu rajoittaa ulkomaalaisomistusta. Kiinassa on muun muassa merirahtaus todettu strategisesti tärkeäksi alaksi. Venäjällä energiavarat on otettu tiukempaan kansalliseen kontrolliin. Samanaikaisesti EU:ssakin, vaikka pyritäänkin yhteisiin päämääriin, päätöksentekotilanteissa yksittäisten maiden kansalliset edut ajavat usein ohi. Suomalainen politiikka ei kuitenkaan viimeaikaisen kehityksen valossa näyttäisi olleen näillä linjoilla. Energiasektoriimme liittyen poliitikot ovat tosin tehneet näkyviäkin linjauksia, osin myös kansallista lähtökohdista.

Väitetään että Suomi kuuluu globalisaation hyötyjiin. Tästä voisi päätellä että vastakkaissuuntaisesta kehityksestä on meille haittaa. Vallitsevassa tilanteessa meidän kai kuitenkin tulisi yritystemme globaaleilta markkinoilta saamien mittakaavaetujen hyödyntämisen ohella hieman ajaa kansallista etuamme kotimaassakin.

Jouni Laine *Kirjoittaja toimii tutkimusjohtajana Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa merenkulun toimialalla. Merikotka -tutkimuskeskuksessa hän vastaa satamatoimintojen logistiikan tutkimus- ja kehitystoiminnasta. Osan tehtävistään hän hoitaa etätyönä Singaporesta käsin.*