

Kysymys siitä, miten Suomen kansantalous kokonaisuutena sekä aluetalouksina, esimerkiksi maakuntina ja kaupunkiseutuina, menestyy sijaintitaloudellisessa kilpailussa, on korostunut kansainvälisen integraation ja globalisaation oloissa. Tässä artikkelissa esitetään joitakin huomioita Suomen aluetaloudellisesta kehityksestä ja aluepolitiikasta sijaintitaloudellisesta näkökulmasta.



Kuva: Joensuun yliopisto

Heikki Eskelisen tutkimus- ja opetustyön aloja ovat aluekehityksen ja -politiikan kysymykset. Hän on muun muassa ESPON (European Spatial Planning Observation Network)-ohjelman (ks. www.espon.lu) sekä Suomen lähialueiden talousseurannan (ks. www.hkkk.fi/ecomon) osatutkimusten vastuhenkilö.

Saavutettavuus ja aluetaloudellinen kehitys

Heikki Eskelinen
Jean Monnet professori
Joensuun yliopisto

Taloustieteellisessä tutkimuksessa aluetaloudelliset muutokset ja kansainvälinen kauppa ovat kytkeytyneet toisiinsa yhä enemmän, mikä on vahvistanut sijaintitaloudellisten kysymysten

analyysin teoreettista perustaa. Uudessa aluetalousteoriassa¹ aluetaloudet nähdään kauppavirtojen yhdistäminä toiminnallisina kokonaisuuksina globaalissa taloudessa. Niiden erikoistu-

misen perusteita ei enää haeta ensisijaisesti tuotantotehtäjäiden kuten raaka-aineiden ja ammattityövoiman tarjonnan antamasta suhteellisesta edusta vaan tuotannon mittakaavaetujen ja alueiden markkinapotentiaalin vuorovaikutuksesta.

Mittakaavaedut ovat merkittäviä monilla tuotannon aloilla, ja niistä hyötyvät yritykset pyrkivät sijoittumaan alueille, joiden markkinapotentiaali on suuri. Tämä ruokkii kasautuvaa kasvumekanismia, sillä alueen markkinapotentiaali kasvaa sen seurauksena, että mittakaavaetuja hyödyntävät yritykset sijoittuvat sinne. Seurauksena on aluetaloudellisen muutoksen eriytyminen ja kasvukeskusten kehittyminen.

Onko Suomi periferia?

Käsitteeseen periferia liittyy merkityksiä, joita maat ja alueet eivät yleensä halua tunnustaa omikseen. Sijaintitaloudellisesti Suomen asema on kuitenkin kiistaton: tämä maa on periferia Euroopan unionissa. Kuvioon 1 on tiivistetty saavutettavuutta koskevan eurooppalaisen vertailun tulokset. Saavutettavuus kuvaa alueen suhteellista sijaintia eli sen asemaa suhteessa muilla alueilla oleviin toimintoihin tai resursseihin.²

Yleisesti saavutettavuus riippuu alueiden ominaisuuksista ja niitä yhdistävistä liikennejärjestelmistä. Kuvion 1 kartassa esitetyt saavutettavuusindeksit on muodostettu siten, että ensin on laskettu kunkin NUTS 3-alueen (Suomessa maakunnan) etäisyydet muihin NUTS 3-alueisiin³ tarkasteltavia kolmea liikennemuotoa käyttäen, ja sen jälkeen nämä etäisyydet on painotettu muiden alueiden bruttoaluetuotteilla. Tällaisten saavutettavuusindeksien voidaan tulkita kuvaavan alueiden markkinapotentiaalia. Esimerkiksi Ruhrin alueen markkinapotentiaali on korkea eli se on huomattava kysynnän keskittymä, koska sen bruttoaluetuote on suuri ja se on hyvien yhteyksien päässä muista samantapaisista alueista.

Kuviosta 1 nähdään, että Suomen kaikkien maakuntien saavutettavuusindeksit jäävät Euroopan unionin keskiarvon (=100) alapuolelle. Uusimaa on ainoa maakunta, joka pääsee sen tuntumaan. Lähes koko Itä-Suomen sekä Etelä- ja Keski-Pohjanmaan saavutettavuusindeksit ovat alle 25, joten ne kuuluvat markkinapotentiaaliltaan Euroopan unionin kaikkein heikoimman saavutettavuuden alueisiin. Ne

kuten myös niiden naapurialueet ovat bruttoaluetuotteeltaan pieniä aluetalouksia, jotka ovat etäällä kysynnän keskittymistä. Tosin tässä yhteydessä on paikallaan mainita varauksena Pietari, jonka vaikutus on ollut jo nähtävissä varsinkin Kaakkois-Suomessa.

Saavutettavuuserot ovat aluetalouksien kehityksen tutkimuksen ja myös aluepolitiikan kannalta kiinnostavia. Peruskysymys koskee sitä, ovatko

Kuvio 1. Yhdistetty saavutettavuusindeksi (tie-, rautatie- ja lentoliikenne; EU15=100), NUTS 3-alueet vuonna 2000.



■ 0 < 25	■ 75 < 100
■ 25 < 50	■ 100 < 125
■ 50 < 75	■ 125 < . . .

EU = 100

Lähde: K. Spiekermann & G. Neubauer (2002), European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators, Nordregio Working Paper 2002:9.

aluetaloudet, joiden saavutettavuus suhteessa hyödyke- ja tuotannon tekijämarkkinoihin on hyvä, kilpailukykyisempiä ja menestyvämpiä kuin muut alueet. Suomi on tässä suhteessa eurooppalaisittain kiinnostava tapaus. Sitä koskevat havainnot antavat perusteita kaksijakoisiin johtopäätöksiin.

Suomi Euroopan unionissa, alueet Suomessa

Taloushistorialliset vertailut osoittavat, että sijaintitaloudellisesti perifeerinen Suomi on parantanut asemaansa eurooppalaisessa taluskilpailussa pitkällä aikavälillä. Tämä on ilman muuta vahva vasta-argumentti maantieteellistä determinismia vastaan. Suomen kansantalouden kokemukset tukevat näkemystä, että esimerkiksi toimivat yhteiskunnalliset instituutiot ja investoinnit inhimilliseen pääomaan voivat kompensoida heikosta saavutettavuudesta johtuvia kuljetus- ja yhteyskustannuksia.

Samalla on ilmeistä, että heikko saavutettavuus on vaikuttanut kansanta-

louden tuotannolliseen erikoistumiseen. Metsäsektori on esimerkki tuotannonalasta, jolle sijainti kaukana kysynnän keskittymistä ei ole ollut ratkaiseva kilpailuhaitta. Voidaan myös olettaa, että saavutettavuuden parantamiseksi tehty teknologinen kehitystyö on eräissä tapauksissa myötävaikuttanut kansantalouden kilpailuetujen syntyyn. Esimerkiksi tietoliikennevälineet, joiden tuotannon merkittävä sijaintipaikka Suomi on, ovat saavutettavuusteknologiaa.

Toisaalta vaikka Suomen kansantalous kokonaisuutena näyttää sopeutuneen varsin hyvin perifeeriseen sijaintiinsa, maan sisäiset aluetaloudelliset erot liittyvät saavutettavuuden eroihin. Maakuntien saavutettavuusindeksien ja bruttoaluetuote per capita-indeksien välinen korrelaatio on positiivinen: lentoliikenteen osalta 0,81, ja vastaavasti tieliikenteen 0,56 ja rautatieliikenteen 0,33.⁴ Tämä suuruusjärjestys ei ole yl-

lätys. Lentoyhteyksien tarjonta voidaan sopeuttaa nopeasti markkinapotentiaalin muutoksiin, kun taas tiever-

kosto ja varsinkin rautatieverkosto perustuvat paljolti historiallisiin yhteistarpeisiin.

Myös aluetaloudellisen muutoksen keskittymistrendit näyttävät suosivan parhaiten saavutettavia alueita. Kuviossa 2 esitetään alueiden välisen nettomuuttoliikkeen ja saavutettavuuden riip-

puvuus maakunnittain Suomessa.

Muuttoliikkeen ja saavutettavuuden välillä on selkeä riippuvuussuhde. Kuviossa 2 nähdään, että saavutettavuudeltaan heikoimpien maakuntien muuttotase oli eniten negatiivinen nopean talouskasvun vuosina 1995–2000.

Aluepolitiikka ja pysyvä kilpailuhaitta

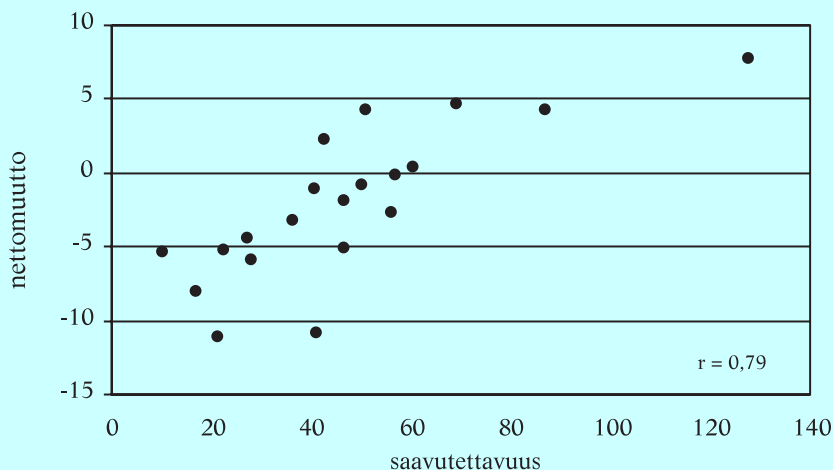
Euroopan unionin aluepolitiikka on painottunut Suomessa – toisin kuin esimerkiksi Välimeren maissa – muihin asioihin kuin saavutettavuuden parantamiseen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että saavutettavuuteen ja yhdyskuntarakenteen kehitykseen liittyvät kysymykset olisivat poistuneet aluepolitiikan asialistalta.

Aluekehityksen tavoiteasettelu perustuu nykyisin kaupunkijärjestelmään. Suomen kansallisen aluepolitiikan uusi aloite, aluekeskusohjelma, on tästä konkreettinen osoitus. Tavoitteena on yli kolmenkymmenen toiminnallisen eli työssäkäyntialueita vastaavan kaupunkiseudun verkko, jonka varassa maan eri osat kytkeytyisivät menestyksellisesti kansainväliseen ja kansantalouden sisäiseen työnjakoon.

Aluekeskusohjelmaa on kritisoitu vastakkaisista suunnista. Kritiikin perustelut liittyvät molemmissa tapauksissa siihen, että Suomi eroaa yhdyskuntarakenteeltaan olennaisesti Euroopan unionin keskiarvoista.

Suomi on esimerkki suhteellisen hyvin menestyneestä sijaintitaloudellisesta periferiasta.

Kuvio 2. Nettomuuttoliike (vuosien 1995–2000 keskiarvo per 1 000 asukasta) ja saavutettavuus (yhdistetty indeksi vuonna 2000, Pohjoismaiden keskiarvo = 100), NUTS3 (maakunnat).



Lähde: K. Spiekermann & G. Neubauer (2002), European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators, Nordregio Working Paper 2002:9.



Suomi ja erityisesti sen syrjäisemmät alueet kärsivät heikon saavutettavuuden luomasta pysyvästä kilpailuhaitasta, minkä vuoksi Heikki Eskelinen esittää, että EU:ssa pitäisi jakaa alueet saavutettavuuden perusteella määritellyn perifeerisyyden mukaan. Tällainen aluepolitiikka suosisi Suomen kaltaisia maita ja alueita, jotka kykenevät ratkaisemaan sijaintitaloudelliset ongelmansa tehokkaasti.

Kilpailukykyä korostaneiden puhevuorojen mukaan aluekeskuksia on epärealistisen paljon. Tämä arvio perustuu näkemykseen, etteivät pienten, muista erillään sijaitsevien kaupunkiseutujen resurssit riitä menestyvien tuotannonalojen kasvupohjaksi. Lisäksi on maantieteellisistä syistä ilmeistä, että useissa tapauksissa on mahdotonta yhdistää pieniä kaupunkiseutuja suuremmiksi päivittäisalueiksi. Tämä on hyvin tyypillinen kehittämisstrategia sellaisilla voimavaroiltaan ja markkinapotentiaaliltaan entistä suuremmilla kaupunkiseuduilla, jotka sijaitsevat Suomea tiheimmin asutuilla alueilla. Kööpenhaminan ja Etelä-Ruotsin yhdistä-

vä Juutinrauman silta on tunnettu esimerkki.

Aluekehityksen tasapainoa, eurokielellä koheesiota, painotaneissa puhevuoroissa on todettu puolestaan se, ettei suunniteltu aluekeskusten verkko riitä kattamaan läheskään koko Suomea. Vaikka aluekeskukset menestyisivätkin, niiden väliin jää laajoja alueita, joilla asuu tulevaisuudessaakin merkittävä määrä ihmisiä. Tästä syystä aluekeskusten kehittäminen ei riitä valtakunnalliseksi aluepolitiikaksi.

Sekä kilpailukykyettä koheesioargumenteille on hyviä perusteluja. Tässä yhteydessä niiden tiimoilta on syytä kysyä, mitä Suomen sijaintitaloudellisen aseman ja yhdyskuntarakenteen erityispiirteet merkitsevät aluepolitiikan ja alueiden kehittämisen kannalta.

Ensiksi, jos Suomen menestymisestä Euroopassa on otettavissa oppia, aluetalouksien tulisi erikoistua kansainvälisessä työnjaoissa niiden aseman ja yhteystarpeiden edellyttämällä tavalla. Tämä edellyttäisi suuntautumista tuotannonaloihin, joilla päivittäisalueen markkinapotentiaali ei ole tärkeimpiä kilpailutekijöitä. Lisäksi olisi luotava entistä vahvempia ja yhtenäisempiä aluetason institutionaalisia rakenteita.

Aluepoliittisessa keskustelussa kilpailukyky ja koheesio ovat esiintyneet toisilleen vastakkaisina tavoitteina.

Viimeksi mainittu asia, joka on jäänyt kuntien lukumäärästä käytävän kiistelyn jalkoihin, on näistä välittömmin poliittisten päätösten varassa. Sen sijaan aluetalouksien erikoistuminen ja sopeutuminen työnjakoon riippuvat paljolti markkinataloudellisista prosesseista. Saavutettavuuden parantaminen, käytännössä liikenne- ja tietoliikenneinfrastruktuurin kehittäminen, vaikuttaa kuitenkin olennaisesti siihen, mitä edellytyksiä maan eri alueilla on inhimillisen pääoman vahvistamiseen ja tuotannolliseen erikoistumiseen suuntautuville aluekehityksen strategioille.

Kilpailuolosuhteet ovat muuttuneet siten, että innovaatio toiminnan merkitys korostuu suhteessa tuotannon kustannustehokkuuteen. Tämä lisää yhteystarpeita siten, että maan pääkeskuksen, Helsingin seudun, lisäksi myös muilta seuduilta tarvitaan nopeita ja luotettavia kansainvälisiä henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksiä. Yhteydet sinänsä tai kuljetuskustannukset eivät ole ratkaisevia, vaan nopeus, laatu ja vuorovälit ovat entistä merkittävämpiä sijaintitekijöitä. Päätökset siitä, mitkä alueet ja kaupunkiseudut kuuluvat moottoriteiden, suorien kansainvälisten lentoyhteyksien ja Pendolino-liikenteen vaikutuspiiriin, ovat tästä syystä aluepoliittisesti hyvin keskeisiä.

Edelleen on ilmeistä, että tšekäläiset olosuhteet kuten harva asutus ja pitkät etäisyydet asettavat esteitä eräiden

infrastruktuuritekniologioiden käytölle. Moottoriteiden verkostoa ei voida rakentaa koko maan kattavaksi, ja ohut kysyntä rajoittaa nopeiden junayhteyksien edellyttämiä investointeja. Vastaava ongelma koskee Suomen asemaa Euroopan unionin saavutettavuuskartoilla, koska vastas-

sa on maantiede: Suomi ei voi muuntaa sijaintitaloudelliseksi keskusalueeksi. Euroopan unionin tulevat uu-



Kuva: Tomi Leporinne/Kuvaario

det jäsenmaat ovat tässä suhteessa kiinnostava vertailukohta. Niiden liikenneverkoston saattaminen ajan tasalle tulee parantamaan niiden saavutettavuutta ja siten kilpailuasemaa suhteessa Suomeen. Tämän muutoksen vaikutuksia vahvistaa se, että samaan aikaan nykyinen, sosioekonomisin perustein jaettava aluepoliittinen rahoitus on supistumassa nykyisissä jäsenmaissa.

Suomen tulevan aluekehityksen kannalta ydinkysymys koskee sitä, miten voidaan edesauttaa muidenkin alueiden kuin suurimpien kaupunkiseutujen menestymistä globalisoituvassa taloudessa. Ne eivät lähde kilpailuun samalta viivalta, vaan niiden rasitteena on heikon saavutettavuuden aiheuttama pysyvä kilpailuhaitta. Suomen näkökulmasta olisi perusteltua käyttää saavutettavuuden perusteella määriteltyä sijaintitaloudellista perifeerisyyttä

aluepoliittisen tuen kohdentamisperusteen Euroopan unionissa. Tämä kriteeri ei houkuttelisi pysymään köyhänä, vaan se suosisi niitä, jotka kykenevät ratkaisemaan sijaintitaloudellisen ongelman tehokkaasti, menestymään periferioina.

sia 176. Tulokset ovat samansuuntaisia kuin tässä esitetyt.

VIITTEET

¹ Ks. esim. M. Fujita & P. Krugman & A. Venables (1999), *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, Cambridge, Mass.: The MIT Press; B. Johansson & C. Karlsson & R.G. Stough (2002), *Regional Policies and Comparative Advantage*, Cheltenham: Edward Elgar.

² Dortmundin yliopiston IRPUD-yksikössä on laadittu Euroopan unionin aluejärjestelmän kokonaisuudessaan kattava

tietopohja saavutettavuusanalyseja varten. Sitä on käytetty muun muassa Euroopan aluesuunnittelun tutkimusohjelman yhteydessä (ks. M. Wegener & H. Eskelinen & F. Fürst & C. Schürmann & K. Spiekermann (2001), *Criteria for the Spatial Differentiation of the EU Territory: Geographical Position*. *Forschungen* 102:2. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.). Kuviossa 1 esitetty kartta perustuu Nordregion (Tukholma) teettämään Pohjoismaita koskevaan erillistutkimukseen (K. Spiekermann & G. Neubauer (2002), *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*. WP 2002:9. Stockholm: Nordregio.). Kiitän Nordregiota sekä Klaus Spiekermannia, joka antoi kuvioiden 1 ja 2 aineiston käytettäväksi tässä artikkelissa.

³ NUTS (Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) on Euroopan unionin käyttämä tilastoaluejako.

⁴ Suomen puitteissa kuvatus saavutettavuuden vaikutusta seutukuntien kilpailukykyyn ovat analysoineet J. Huovari & A. Kangasharju & A. Alanen (2001), *Alueiden kilpailukyky*, PTT:n tutkimuk-