

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 6/2022*      **Huoltovarmuus uniper-luokkaa**

Venäjä käy valloitusotaa Ukrainassa. Suomesta Ukrainaan on noin 1500 km. Suomella on maa- ja merirajaa Venäjän kanssa noin 1800 km. Suomi liittyy Natoon Venäjän vastalauseista huolimatta. Sitä ei meillä pidetä välittömänä uhkana. "Onko sellainen ajattelu Pois-järkeistämistä", Ulkopoliittisen instituutin johtaja **Mika Aaltola** varoittaa. Useampikin asiantuntija on samaa mieltä.

Jos Suomelle tulisi rajaselkkaus Venäjän kanssa ja rajoja pantaisiin kiinni, missä kunnossa on Suomessa huoltovarmuus?

Suomi, kuin saari EU:n koilliskolkassa, on täysin riippuvainen merikuljetuksista. Vain 30% meidän merirahdeista kulkee Suomen lipun alla. Finnlines (Grimaldi), Tallink-Silja, Ruotsin lipun alla kulkeva Viking-laivasto ja monet muut suuret merirahtajat pahassa kriisissä vetäytyvät, yli 70% merirahdeista pysähtyy.

Samasta heikkoudesta varoitettiin jo 22 vuotta sitten. Huoltovarmuuskeskus oli silloin huolissaan, vierittäänyt vastuun ministeriöille ja eduskunnalle.

Tieverkossa kulkee kumipyörillä yli 90% Suomen tavaramääristä. Ratkaiseva osa kulkee ulkomaisilla ja nk. halpamaiden kumipyörillä. Ne poistuvat kun rajoja suljetaan. Silloin Suomessa ei ole läheskään riittävästi kuorma-autoja, ei ammattikuljettajia, ei kuljetuskapasiteettia. Katastrofipuute on säiliöautoista ja ADR-kuljettajista. Suomi pysähtyy!

Tästäkin hälytettiin eduskuntaa jo 22 vuotta sitten. Nyt Huoltovarmuuskeskus "jakaa huolen kuljetusalan kanssa". Mitään se ei ole tehnyt kohdistukseen valtiovallan huomion halpamaiden laittomaan kilpailuun ja vaarallisen suureen osuuteen maamme kuljetuksista.

Dieselin hinta kaataa solkenaan Suomen vähissä olevia omia kuljetusyrittäjiä. Tietävästi ainoana EU:ssa Suomen valtio ei tule vastaan ammattidieselillä eikä muillakaan EU:ssa sovelletuilla tukitoimilla varmistamaan maan sisäisiä kuljetuksia. Huoltovarmuuskeskus katsoo

mykkänä vierestä.

Puolustusvoimillamme on käytännössä vain ulkomaanmerkkisiä autoja, joihin ei tule varaosia, kun rajoja pannaan kiinni. Vastuu on Puolustusvoimien, Huoltovarmuuskeskus osoittaa ja pesee kätensä.

Puolustusvoimat pysähtyisivät kriisitilanteessa, jollei olisi kotimainen Sisu kuorma-autotehdas johon tarttua. Vain Sisu pystyisi siviilipuolen kuorma-autoista otetuilla komponenteilla ja osilla pitämään puolustusvoimiemme ulkomaanmerkkiset autot ajokelpoisina.

Sisu pelastaisi toisessakin asiassa.

Jos rajoja suljetaan, kävisi kuten Ukrainassa: valta- ja pääteitä, rautateitä sabotoitaisiin. Sisu-tehdas olisi ainoa, joka voisi muuttaa kaksivetoisia säiliö- ja muita yhdistelmävetureita nelij- ja kuusipyörävetoisiksi ohittamaan muun muassa katkaistut tiekohdat maaston kautta.

Huoltovarmuuskeskus ei ole ymmärtänyt varmistaa Sisun toiminnan jatkumista.

Maanpuolustus tarvitsisi kriisitilanteessa loputtomasti myös kevyttä nelivetoista kulkupeliä. Sitä löytyy siviilipuolelta rajallisesti lisää. Huoltovarmuuskeskus ei ole tehnyt mitään edistääkseen nelivetoisten kauppaa siviilipuolella... liekö edes huomannut koko kasvanutta tarvetta kriisitilanteessa?

Tieverkon kunto ja kuljetusten sujuvuus ovat tärkeässä roolissa huoltovarmuuden turvaamisessa, Huoltovarmuuskeskus toteaa. Se korostaa riittävän infrarahoituksen turvaamista ja pitää tärkeänä väyläverkoston kehittämistä käynnistämällään Logistiikka 2030-ohjelmalla. Silti valtiovalta ohittaa kylmästi tiestön kunnon ja Huoltovarmuuskeskuksen mm. uusien 10-15 miljardin euron tarpeettomien rautatielinjausten suunnittelulla. Huoltovarmuuskeskus pysyy mykkänä.

Lentokuljetuksissa Suomi ylläpitää ”lipunkantaja”- Finnairia miljoonien tukiaisilla. Oma lentoyhtiö on tärkeä, jos maan rajoja joudutaan sulkemaan ja ulkomaiset lentoyhtiöt vetäytyvät Suomesta. ”Lipunkantaja” ei ole tärkeä. Ryan Air, EasyJet, Air Baltic ymv. tulevat toimeen omillaan. Ei ole kuulunut Huoltovarmuuskeskuksen ääntä kriisiajan lentokuljetusten

varmistamisesta.

Suomen huoltovarmuuden valvonta muistuttaa eduskunnan toimittamaa valtionyhtiöiden valvontaa. Siinä Suomella ei ole varaa uniper-luokan epäonnistumisiin. Maamme huoltovarmuus kaipaa kuljetus- ja logistiikka-alalla Nato-jäsenyyden edellyttämää varmistusta.