

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 1/2023*

## **Kuljetuskustannukset ratkaisevat kilpailukykyämme**

Ukraina-kriisi sulki itärajamme. Suomi on selkä seinää vasten. Ulospääsyä Euroopan markkinoille on vain merten yli länteen ja etelään. Suomella on ohuet liikenne- ja kuljetusvirrat ja pitempi matka vientimarkkinoille kuin Ruotsilla, Norjalla ja Tanskalla. Myös merikuljetukset rasittavat Suomen kuljetuskustannuksia raskaammin kuin muita pohjoismaita. Suomen logistiset kustannukset ovat jo lähtökohtaisesti muita pohjoismaita korkeammat.

Vaikeuksiamme kasvattavat itärajan sulkeutuminen raaka-aine- ja muulta kaupalliselta toiminnalta, energiakriisin laukeaminen ja kohonneet polttoainehinnat, FF55 ja merikuljetuksissa Suomea uhkaavat uudet päästömaksut, myös Venäjän ylilentokiellot.

Menestyminen pohjoismaisessa kilpailussa vaatii Suomen kuljetuksilta ratkaisevasti lisää tehokkuutta ja vähemmän kustannuksia. Samaa vaatii Huoltovarmuutemme. Kuljetuskustannuksemme ovat ratkaisevassa asemassa.

Suomella on vähän mahdollisuuksia tehostaa kuljetustoimintaa siirtämällä kuljetuksia rautateille. Sama koskee vesitiekuljetuksia. Tieliikenteessä voimme kuitenkin tehostaa ja parantaa paljon omin voimin, ammattidieselistä alkaen!



**Liikenneministeri Timo Harakka kieltäytyy ministeritason pohjoismaisesta yhteistyöstä kuljetusasioissa.** TEN-T painotuksia on keskitettävä maantieverkolle, sen parantamiseen pitkäjänteisesti. Solmukohtiin kuten E18:aan Raisiossa ja Raisio-Naantali välin parantaminen merkittävään rahtisatamaan vaativat pikaisia toimia. Ohjelmaan kuuluvat myös valtateidemme 4-kaistoittaminen ja ajokaistojen leventäminen, Merenkurkun ylittävän Kvar Kentien ja monen muun tietojen ohella.

Myös CEF-rahoituksen tarjoamaan inframme digitalisointiin on tartuttava voimalla. Muuten Ruotsi, Norja ja Tanska menevät meistä ohi. Ne eivät jää meitä odottamaan.

Suomessa ja Ruotsissa liikkuvat paljon suuremmat ja painavammat ajoneuvoyhdistelmät myös rajat ylittävässä liikenteessä kuin muualla EU:ssa. Se tarjoaa meille merkittäviä kustannus-, tehokkuus-, liikenneturvallisuus- ja kestävyysetuja.

Jatko edellyttää tiivistä pohjoismaista yhteistyötä. Saavutetut mitat, painot ja yhdistelmätyypit on voitava säilyttää. Pelkona on EU:n mahdollinen kaikkia jäsenmaita sokeasti koskeva direktiiviudistus, joka tylysti leikkaisi pohjoismaissa keskenään saavutetut edut.

Pohjoismaiden neuvosto on jo neljä vuotta esittänyt yhteistyön vahvistamista suurissa infrastruktuuri-, kuljetus- ja digitalisaatioasioissa perustamalla yhteinen kuljetusalan ministerineuvosto. Sitä pidetään ratkaisevana yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi muun muassa kestävien tavarakuljetusten, satamien ja merenkulun ja ilmaliikenteen osalta.

Norja Pohjoismaiden neuvoston puheenjohtajamaana löi tänä vuonna pöytään uudistetun konkreettisen ehdotuksen pysyvän ministerineuvoston perustamisesta kuljetusasioihin. Ruotsi ja Tanska kannattivat ehdotusta.

Suomi ei kannattanut pohjoismaista yhteistyötä. ”Epävirallinen toiminta tekee yhteistyön joustavaksi ja tehokkaaksi”, perusteli liikenneministeri

**Timo Harakka**

Suomen on syytä pikaisesti tarkistaa kantaansa. Sooloilemalla Suomella on vain hävittävää!