

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 7/2023 **Onko Suomi enää Pohjoismaa?**

Tätä kysyi Valtiovarainministeriö / HS jo kaksi ja puoli vuotta sitten, 12.2.2021. Sen jälkeen Suomen kansantalous, kansainvälinen kauppa ja kilpailukyky, on mennyt kiihtyvää alamäkeä. Ruotsin, Norjan ja Tanskan elintaso on jättänyt Suomen yhä kauemmaksi taakseen. Suomesta on tulossa Pohjolan jälkeenjäänyt takamaa.

Suomen hallitus ja eduskunta eivät vielääkään katso totuutta silmiin.

Valtiovarainministeriö hälytti HS:n Elina Kervisen kirjoittamassa artikkelissa jo helmikuussa 2021, että Suomi oli tuottavuudessa 10 vuotta Ruotsia ja 15 vuotta Tanskaa jäljessä. Vuonna 2019 Suomessa yksi työtunti toi kansantaloudelle 62 dollaria, Ruotsissa 70 dollaria ja Tanskassa 75 dollaria

Työ joka Suomessa tehdään 30 päivässä, tehdään Ruotsissa 26 päivässä ja Tanskassa 24 päivässä, kansantaloustietäjä sanoo.

Todellisuudessa jääminen jälkeen muista Pohjoismaista alkoi jo 15 vuotta sitten. Vuonna 2008 Suomen BKT/asukas oli nykyrahassa noin 43 000 euroa, 2023 enää 40 500 euroa.

Kun Suomen BKT on 270 mrd €, Ruotsin on 565 mrd €, Norjan 470 mrd € ja Tanskan 360 mrd €. Ruotsin, Norjan ja Tanskan vaihtotase on 6-9 %, Suomen -2 %.



Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne on ratkaisijan asemassa.

Syöksykierre välitön uhka Samalla kun kysymykset rasismista, fasismista ja natsismista hallitsevat päivän politiikkaa Suomessa, taloudellinen taantuma on lähtenyt kiihtymään entisestään. Suomen vienti jäi yksin heinäkuussa

arvossa peräti -21 % ja määrässä -11 % alle viime vuoden vastaavan. Maamme suurimpiin

kuuluvat vientiyhtiöt Metsä, Stora, UPM, Kone, Cargotec, Valmet, Nokia ja koko rakennusteollisuus hälyttävät edessä olevista lakkautuksista, leikkauksista ja taloudellisesta alamäestä. Vientikaupan vaikutus kansantalouteen ja hyvinvointiin on peräti 47 % ja työllisyyteen 42 %.

Kilpailukyky pettää kuljetuksissa

Suomen vientikaupan suuri haaste on, että se lähtee useita päivänmatkoja ja pari tuhatta kilometriä takamatkasta Ruotsiin, Norjaan ja Tanskaan nähden. Vastaavasti Suomen kuljetus- ja logistiikkakustannukset ovat 30 % korkeammat kuin Ruotsin ja Norjan ja 50 % korkeammat kuin Tanskan. Kun Fehmarnin tunneli avataan, ero Ruotsiin kasvaa jo 50 %:iin.

Suomen maaperällä 90 % kuljetuksista kulkee teitä pitkin. Kuljetukset ovat hitaita, tiet huonokuntoisia ja teiden liki 3 miljardin korjausvelka vain kasvaa vuodesta toiseen huolimatta autoilun valtiolle keräämästä 8 miljardin vuotuisesta tulosta.

Samalla Suomen vientikuljetukset odottavat satamissa ja kulkevat merta pitkin siinä missä Ruotsin, Norjan ja Tanskan kulkevat suoraan teitä ja raiteita pitkin ostajamaihin.

Ilman kiinteää tieyhteyttä Ruotsiin ja edelleen Manner-Eurooppaan ja Norjan Atlanttisatamiin, Suomen vienti- ja ulkomaankauppa jää yhä enemmän jälkeen muista Pohjoismaista, takamaaksi, maamme ansioituneimmat kuljetus- ja logistiikka-asiantuntijat varoittavat ja osoittavat ratkaisua.

Merenkurkun ylittävää kiinteää tieyhteyttä on hahmoteltu Suomessa yli 50 vuotta. Nyt siitä on tehty nykYTEKNIIKAN avulla toteutuskelpoinen, yksilöity esitys. Maan hallitus on huomionnutkin sen hallitusohjelmassaan. Budjettiesityksessään eduskunnalle siitä ei ole jälkeä.

Suomessa hallitus ja eduskunta uhraavat kymmeniä miljardeja junaratoihin ja raideliikenteeseen. Niiden osuus on alle 10 % maan kuljetuksista ja ne tuottavat noin 10 % omista kustannuksistaan.

Havaitseeko maamme korkein päättäjä, eduskunta ja kansanedustajamme, mikä on tärkeintä Pohjolan takamaalle vuodesta 2008 alkaneen kansantaloutemme surmansyöksen pysäyttämiseksi, jää nähtäväksi.