AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko ei kaihda koko Suomen seisauttamista 1 800 etuoikeutetulla ahtaajalla.

En suoralta kädeltä muista, että Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT olisi koskaan kantanut erityistä huolta ammattikuljettajien työpaikoista ja -palkoista. Enkä ole koskaan ymmärtänyt, miksi ammattikuljettajat ovat liittyneet AKT:oon. Jokaisen suomalaisen mieleen on varmasti piirtynyt kuva AKT:stä satamien sulkijana ja lakoillaan satojen miljoonien markkojen ja eurojen vahinkojen aiheuttajana kansantaloudelle ja kaikille suomalaisille. Vuosina 1976 ja 2000 AKT sulki Suomen vankilaansa peräti viideksi viikoksi, vuonna 2010 reilut kaksi viikkoa. Muistan itse kuinka AKT:n
Räty
ja Merimiesunionin
Zitting
eduskunnan liikennevaliokunnan kuultavina istuivat pilkallisesti virnistellen vähättelemässä Finnlinesin ja Viking Linen varustamoiden uhkausta siirtää aluksiaan Ruotsin ja Saksan lipun alle, jollei merimiesten palkkauksessa päästä muiden pohjoismaiden mallin mukaisiin palkkaperusteisiin. ”Ei ne sitä tee”, oli kummankin ylimielinen vastaus.

Varustamot toteuttivat uhkauksensa Suomen ja kaikkien suomalaisten tappioksi. AKT:ltä ja Merimiesunionilta oli turha odottaa pahoittelua virhearviostaan.

Suomessa ei ole ollut todellista taloudellista kasvua 15 vuoteen. Bruttokansantuote on 10% pienempi kuin vuonna 2007 ja maan velkaantuminen on karannut käsistä. Nyt AKT vielä pysäyttää Suomen lopullisesti, panee ahtaajat lakkoon, sulkee Suomen satamat ja maan vienti- ja tuontikaupan ja vaarantaa maan huoltovarmuuden Euroopan kriisissä. Varmemmaksi vakuudeksi AKT määrää lakkoon myös kuorma-auto-, säiliöauto-, öljytuote- ja terminaalitoiminta- alat. Lakko alkoi keskiviikkona 15. helmikuuta klo. 00:00.

Lakossa on kyse noin 1800 etuoikeutetusta ahtaajasta, joille AKT maksaa - ja myös muille AKT:n lakkolaisille - lakkoavustuksena 325 euroa viikossa. Suomen vienti ja tuonti, ja suomalaiset, menettävät samalla 280 miljoonaa euroa päivässä eli 2 miljardia euroa viikossa.

AKT:n lakon sovittelija onvalmis tarjoamaan AKT:n jäsenille saman palkankorotuksen, jolla Teollisuusliitto sopi työnantajan kanssa eli 7% korotuksen kahden seuraavan vuoden aikana. AKT hylkäsi ja vaati 8,5%:n korotusta palkkoihin. AKT:n ahtaajat itse myöntävät, että heidän palkkatasonsa jo lakkoa ennen on ”hiukan yli keskiansion”.

AKT:n toiminnassa ei ole demokratian häivää. Se muistuttaa riistokapitalismia. Pienen etuoikeutetun ryhmän lisäedun hankinnassa ei epäröidä polkea koko ympäröivä yhteiskunta saappaan alle jättitappioihin. Tyhmintä siinä on, että tällä tavalla inflaation vauhdittaminen syö nopeasti 8,5%:nkin palkankorotuksen miinusmerkkiseksi. Lisäksi se ajaa satamat lisäämään automatisointia voimalla ja jopa korvaamaan ahtaajia yritysvetoisella toiminnalla.

EI VÄLIÄ AMMATTIKULJETTAJISTA

Kuorma- ja säiliöautokuljettajien ja linja-autoväen 8,5%:nkin palkankorotus on nopeasti köyhä muisto toimialojen epäkohtien rinnalla, mihin AKT ei ole koskaan lotkauttanut korvaakaan.

Tieverkon jatkuvasti kasvava korjausvelka lähentelee jo kolmea miljardia. Valtio antaa 5 600 km:n 0,6 hyötykustannuksen tappiolliselle rataverkolle 579 M€, mutta 78 000 km:n 2,3 hyötykustannuksen voitolliselle tieverkolle vain 877 M€.
Pahasti
rapistuvassa tieverkossa ammattikuljettajan
työympäristö
käy yhä vaarallisemmaksi. Missä
AKT?

Tieverkossa vilisee Suomessa rekisteröityjä kuljetusliikkeitä
ilman ainuttakaan suomalaista
kuljettajaa.
Lisäksi maa on täynnä nk. halpamaiden kuljetusliikkeitä enemmän ja vähemmän laittomissa kuljetustoimissa. Poliseja kun ei tien päälle riitä valvomaan kuten muissa pohjoismaissa.
Kaikki on pois suomalaiselta
kuljettajatyövoimalta.
Missä AKT?

Suomen valtio todella tekee parhaansa täyttääkseen ammattikuljettajien työpaikat ulkomaisella työvoimalla.

Suomessa hyväksytään ajoneuvoyhdistelmissä,
”rekoissa”
kesärenkaat talvellakin.
Talvimerkittyjä vaaditaan vain vetopyöriin. Näin keski- ja eteläeurooppalaiset rekat pääsevät seikkailemaan liikenneturvallisuutta vaarantaen läpi koko Suomen hakemaan esimerkiksi lohikuormia Norjasta vientiin Italiaa myöten.
Jos meillä Ruotsin
ja Norjan tapaan vaadittaisiin
talvirenkaita kaikkiin pyöriin,
se nostaisi ulkomaalaisten
kuljetuskustannuksia niin, että
kuljetukset ja työt tulisivat suomalaisille.
Missä AKT?

Varmemmaksi vakuudeksi ja lisäeduksi ulkomaalaisille Suomen valtio, käytännössä ainoana koko Euroopassa, kieltäytyy kantamasta raskaalta tieliikenteeltä
tiemaksuja
korjaamaan rikkoontuvia teitä. Veronmaksajamme maksavat tiekorjaukset ja tarjoavat ilmaisia teitä ulkomaalaisille. Suomen kuorma-autoilijat haluaisivat maksaa tiemaksuja – tietoisina siitä että tiemaksut olisivat äkkiä liikaa halpamaiden kuljetusyrityksille.
Myös tiemaksut
toisivat lisää kuljetuksia ja töitä
suomalaisille kuljettajille. Missä
AKT?

AKT ei liioin koskaan noussut barrikaadeille vaatimaan Suomen kuljetusyrityksille ja kuljettajien työpaikkojen puolustamiseksi
”ammattidieseliä”
muiden Euroopan maiden tapaan. Verohelpotuksella hiukan halvennettu dieselpolttoaine,
nk. ammattidiesel, keventäisi
kaupan ja teollisuuden kuljetuskustannuksia
ja parantaisi maan
kansainvälistä kilpailukykyä erityisesti
pitkien kuljetusmatkojen
Suomessa. Missä AKT?

Ei ole AKT piitannut ammattikuljettajien eduista ja työpaikoista puutteellisten vaarallisiksi rapistuvien teiden, tienvarsitarkastusten puutteen, ”kesärengastuksen”, tiemaksujen ja ammattidieselin kohdalla.

Luulisi kuorma- ja säiliöautokuljettajien ja linja-autoväen jo hakevat etujensa puolustajiksi jonkun muun kuin AKT:n ”tukea”.

Voiko enää paremmin perustella Merenkurkun yli kulkevan kiinteän tieyhteyden, nk. **Kvarkentien** kipeää tarvetta? Vain tunninajomatkan päässä Vaasasta olisi Ruotsin Eurooppa-rautatie ja kuuden tunnin päässä Norjan Atlantti-satamat AKT:stä riippumatta. Satamien sulkeminen ei pysäyttäisi Suomea!