



Tuliko yllätyksenä? Mitä olette tehneet EK:ssa ikuisen piinan poistamiseksi, Jyri Häkämies?

Suomi on EU:ssa yksinäinen saari – itärajan sulkeuduttua entistäkin eristetympi muusta Euroopasta. Suomi on ulkomaankaupastaan 6. riippuvaisin maa Euroopassa, sanotaan. Edellä on joukko lilliputtivaltioita. Suomen ulkomaankauppa – sen mukana elintasomme ja hyvinvointimme – on täysin riippuvainen merikuljetuksista Eurooppaan ja maailmalle.

Niilo Wälläri

, vasemmistososialisti, Suomen Merimies-Unionin puheenjohtaja 1938-1967, tuli kuuluisaksi toistuvilla merimieslakoillaan, joilla pysäytti Suomen ulkomaankaupan kuolemaansa saakka 1967.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT) jatkoi Wällärin viitoittamaa tietä ahtaajalakoillaan.

Ulkomaankauppa, maamme hyvinvointi ja elintaso, on ollut kahden ammattiliiton vankina liki 80 vuotta. Ja on jatkossakin.

Jollei ulkomaankaupan kuljetuksia kyetä varmistamaan muulla kuin merikuljetuksilla ja satamien toiminnalla.

Suomen talous ja hyvinvointi on taantunut jo 16 vuotta, aina vuodesta 2008! Ammattiyhdistysten ja erityisesti AKT:n satamalakko on nyt kärjistänyt liikeyritysten ja työpaikkojen konkurssiaalto. Jo 2023 se kipusi uuteen ennätykseen, yli 2 700 yrityksen konkurssiin (kasvua edellisvuodesta 26%). Tänä vuonna odotetaan 3 500 konkurssin rajan rikkoontuvan.

Samalla Suomen suurimmat vientiyritykset ovat joutuneet pysäyttämään toimintansa ja

tuhansilta työntekijöiltä palkanmaksu on keskeytynyt.

Lakkoallon jälkeen vientiyritysten paluu kansainväliseen kilpailuun heikentyneellä taloudella johtaa automattisesti saneerauksiin ja työpaikkojen vähentämisiin.



60 km tietä, josta pisin silta noin 20 km, Merenkurkun yli, antaisi Suomellekin muiden pohjosimaiden kuljetusedut. Maailman pisimmät sillat ovat 50 - 165 km pitkiä.

Mistä ulospääsy? Jos Suomen satamat ja merenkulku pysäytetään, mistä ulkomaankaupamme pääsee kulkemaan Eurooppaan ja maailmalle?

10 presidenttiehdokastamme näkivät ainoana mahdollisuutena ennestäänkin tappiolliset rautatiekuljetukset pohjoiseen, Tornion ja Haaparannan kautta, raideleveyseron takia uudellenlastauksina Ruotsin rautateitä etelään ja Norjaan Atlanttisatamien kautta Amerikkaan.

Jokainen tajuaa, että se on käytännössä aivan liian hidas, monimutkainen, suhteettoman kallis ja osin Norjassa puuttuvien rataosuuksien takia mahdotonkin ratkaisu.

Turku tarjoaa Suomelle Tunninjunansa eli Länsiradan jatkeena uutta rautatieyhteyttä pohjoisen Kustavin ja Iniön kautta silloilla ja tunneleilla Ahvenenmaalle, ja siitä edelleen ennätyspitkällä junatunnelilla Ruotsin mantereelle ja kohti Tukholmaa. 300 km ja valmiina 2050. Jules Vernekin pyörtyisi moisen utopian edessä.

Yksi realistinen ratkaisu!

Suomen ja Ruotsin yhteistoimintaelin, Vaasan ja Uumajan kaupallisten toimijoiden yhteinen Merenkurkun neuvosto on esitellyt kylmän realistisen, toteuttamiskelpoisen ja hinnaltaan varsin edullisen kiinteän tieyhteyden Merenkurkun yli.

Se päästäisi Suomen ulkomaankaupan kerralla ikuisesta piinasta, satama- ja merenkululakoista! HCT-rekat, rekkakolonnat veisivät ja toisivat ennätysvauhdilla ja vuorokauden ympäri pengerrystietä ja siltoja pitkin Suomen ulkomaankauppaa maailmalle, Ruotsin rautateille etelään ja 550 km eli vain päivämatkan päähän Norjan Atlanttisatamiin.

Orpon hallitus on nähnyt tämän ja antanut Väylävirastolle tehtäväksi selvittää ratkaisua tarkemmin – tosin laimealla rahoituksella ja perin hitaalla aikataululla.

Entä vienti- ja ulkomaankauppamme ykkönen, EK ja sen toimitusjohtaja

Jyri Häkämies:

Oletteko huomanneet? Tuliko

yllätyksenä? Mitä olette tehneet

asian hyväksi?

Seuraavassa lehdessä (Atk 4/2024) toinen samanlainen kysymys Jyri Häkämiehelle.