

Nokialla hetkellinen näköalattomuus on johtanut pysähtymiseen. Menestyminen yritystoiminnassa edellyttää jatkuvasti tuoreita visioita tulevaisuudesta. Ay-linnakkeiksi muodostuneita valtion yrityksiä leimaa yleensä täydellinen näköalattomuus.

VR on tyyppiesimerkki. Sen seinien sisällä vallitsee totaalinen rauha menivät liiketoimet miten tahansa. Valtio takaa turvalliset työpaikat, monopolin kiskoilla ja myöntää tappiotakuut. VR voi tehdä mitä järjettöimpiä kauppoja ja hankintoja. Korkeintaan ylin johto protestoi ja lähtee kävelemään.

Jo aikanaan **Eino Saarinen** ihmetteli VR:n pääjohtajana, miksi valtio eli valtiovarain- ja liikenneministeriöt, ja tietysti maan hallitus ja eduskunta, eivät nähneet Hangon sataman suuria etuja ja mahdollisuuksia palvella maan vientiä ja tuontia. Ylivertaisen helposti rakennettava maapohja kiskoliikenteelle, avomeri edessä, suora ja helppohoitoinen meriväylä, ei jäänmurtajatarpeita, lyhin matka manner-Eurooppaan olivat verrattomia valtteja. Kun VR:n tavaravaunu kerran on lastattu, kuljetuskustannus kiskoja pitkin sata kilometriä enemmän tai vähemmän tekee minimaalisen eron, Saarinen todisteli.

Tänään Hangon satamalla on vielä enemmän valtteja. Meriliikenne Hankoon vapautuu kaikista riskeistä, joita kasautuu Suomenlahden yhä vilkkaampaan laivaliikenteeseen tiheään nopeakulkuisen poikittaisliikenteen läpi sekä Paldiskin, Tallinnan, Muugan, Sillamäen, Uts-Lugan, Pietarin, Primorskin, Viipurin, Kotka-Haminan, Kilpilahden, Vuosaaren, Kantvikin ja Inkoon syväsataman päivittäisen laivaliikenteen seassa. Hangon etu kasvaa vielä lisää vuoteen 2015 mennessä toteutuvan EU:n rikkirajoituksen myötä.

Suomessa on 23 kauppasatamaa. Valtion kannalta mikään ei yllä Hangon sataman kannattavuuteen suhteutettuna liikennemäärään. Hanko avittaa kaikista eniten muiden satamien jäänmurtajakustannuksia.

Monopoliasemaansa turvaava tehoton ja veronmarkoista riippuvainen VR taistelee kynsin hampain EU:n kilpailutusvaatimusta vastaan. VR Cargon menot ylittävät tulot 30%. Tässä tilanteessa VR Cargon johto sanoo päätehtäväkseen kuljetusasiakkaidensa ja huolintaliikkeiden palveleminen siellä missä ne ovat. Visioita ei ole siitä, mihin satamaan kannattaisi investoida tuottojen maksimoimiseksi tulevaisuudessa. Ei juolahda mieleen, että asiakkaat ja huolintaliikkeet ovat ulkomaanliikenteessä nopeita siirtymään entistä edullisempiin satamiin kunhan ne ensin luodaan.

VR:n hallintoneuvoston tehtävä on "valvoa että yhtiötä hoidetaan kannattavuutta silmällä pitäen, ja se antaa hallitukselle ohjeita laajakantoisista asioista". Tulevaisuuden visioita ja liiketaloudellista ymmärrystä on turha toivoa hallintoneuvostolta, joka on koottu eduskuntapuolueiden palkkiokonkkaronkasta ja viiden ay-järjestön puheenjohtajista. Ihmetyttää vain paikallisen kansanedustajan eleetön osallistuminen sakkiiin.

Paikallisen ymmärtämättömyys näkyy eleettömyytenä myös valtatie 25 Hanko-Hyvinkään sekä valtatie 51 Karjaa-Helsingin lukuisissa huonosti perustelluissa 60 km/t nopeusrajoituksissa. Ne vaikeuttavat maantiekuljetuksia, lisäävät päästöjä ja rakentuvat esteiksi Hangon sataman kehitykselle.

"Saatanan tunarit", sanoisi **Kekkonen**, jos vielä eläisi.