

Pääkirjoitus:

---

Auto, tekniikka ja kuljetus 4/2023

## Liikenneministeri – Kuninkaantekijä vai kansallinen luuseri?

Metsäteollisuudella ja muullakin vientiteollisuudella menee huonosti. Maantieverkkomme on ala-arvoisessa kunnossa. Se rasittaa ja rikkoo kalustoa ja hidastaa ja nostaa kustannuksia kansainvälisissä kuljetuksissa.

EU:n FF55-direktiivi maksattaa nyt myös merikuljetusten päästöistä. Suomella on kilpailijamaitamme pitemmät merikuljetukset jäävahvisteisilla, muita painavimmilla ja enemmän päästöjä synnyttävällä rahtilaivastolla. Merikuljetuksetkin maksavat Suomelle maltaita.

Ilmakuljetusten tulevaisuus on viety sitäkin synkemmäksi.

Lisäksi inflaatio laukkaa. Rahan arvo huononee. Kulutustavaroiden hinnat nousevat. Suomalaiset joutuvat taloudellisesti yhä ahtaammalle.

Samalla maamme on ajettu ylivelkaantuneen tilaan. Valtion velkaa on pakko lyhentää. On pakko leikata menoja. Se jättää vienti- ja tuontikaupparamme ylipitkine kuljetuksineen historiallisen ongelman eteen: miten lyhentää, tehostaa ja samalla pudottaa kuljetus- ja logistiikkakustannuksiamme menettämättä kilpailukykyä?



**Suomen pärjäämisen ehto on nykyistä tiiviimpi toiminta EU:n ydinalueissa.**

**Ensimmäisenä vaatimuksena on välimatkojen pienentäminen Ruotsiin.**

Yksityisten suomalaisten ja suomalaisten perheiden varallisuus on romahtanut vuodesta 2008. Nyt ruotsalaiset ja norjalaiset ovat kaksi kertaa varakkaampia, tanskalaiset miltei kolme kertaa varakkaampia kuin suomalaiset.

Uusimpana uhkana kilpailukyvyillemme on Fehmarnin tunnelin valmistuminen Tanskan ja Saksan väliin. Se helpottaa, lyhentää, nopeuttaa ja lisää entisestään Ruotsin ja Norjan etumatkaa vienti- ja tuontikuljetuksissa.

**Kaksi ministeriötä avainasemassa**

Valtiovarainministeriö (LVM) sekä Liikenne- ja viestintäministeriö ratkaisevat käytännössä Suomen kilpailukyvyyn, menestymisen tai kaatumisen, kansainvälisessä kaupassa.

Kummankin toiminta on näiltä osin ollut jo vuosikymmeniä osaamatonta. Kuvaavaa on, että VM:n päättävä virkamies kieltää ammattidieselin ”koska kuljetusliikkeet eivät ymmärrä omaa parastaan”.

Myös vastaavien ministereiden osaaminen kuljetus- ja logistiikan alalla on ollut täysi nolla. Viimeisten aikojen ministerit,

**Annika Saarikko**□

ja

**Timo Harakka**

ovat olleet lähinnä seinäkoristeita kuljetus- ja logistiikka-alan asioissa. Viimeinen tehtäviään hallitseva, vahva liikenneministeri Suomessa oli

**Pekka Vennamo**

1987-89!

Oman vaikeutensa Suomessa tekee heikommaksi ministeriöksi mainittu LVM. Osaamisen puutteessa se on ulkoistanut tärkeimpienkin asioiden käsittelyjä ja päätöksentekoa ylipaisuneille hallintovirastoille kuten Traficomille, Väylävirastolle, Finavialle ja Fintrafficille. Ne jo kilpailevat keskenäänkin päällekkäisillä asioilla.

## Kohtalon hetki

LVM on aina, perinteisesti ollut ministerijaossa heittiöpaikka. Tulokset ovat olleet sen mukaisia. Kuljetus- ja liikennevalinnoissa Suomi on valunut kuilun partaalle.

Maamme seisoo kansainvälisen kilpailukykynsä, elintasonsa ja hyvinvointinsa osalta ratkaisevien taloudellisten ongelmien edessä.

**Liikenneministerin paikka ei enää nykytilanteessa**□

**saa olla heittiöpaikka.**

Ministeriksi vaaditaan nyt hallituspuolueiden ykkösrivin painava, osaava ja kokenut tekijä!

**Myös valtiovarainministerin on nyt jos□  
koskaan syvennyttävä kuljetus- ja logistiikka-  
alan vakaviin ongelmiimme.**

Hänellä pitää olla voimaa ja päättäväisyyttä itsenäisiin ratkaisuihin itseriitteisessä virkamieskunnassa!

Vanhalla menolla Suomi vaipuu yhä syvemmälle taloudelliseen suuhonsa.