

*Pääkirjoitus:*

---

*Auto, tekniikka ja kuljetus 9/2023*      **Natovaloa putken päässä**

10 vuotta sitten Kreikan talous oli konkurssissa. Kreikkaa pidettiin painolastina koko EU:lle. Myös Suomessa ”säälittiin” kreikkalaisten tapaa hoitaa maansa taloutta, joka olisi romahtanut ilman muiden EU-maiden toistuvia talousapuja.

Kreikka on onnistunut nousemaan taloudellisesta kuopastaan. Nyt Suomi on Kreikan tilalla EU:n ”säälittävänä” pohjasakkana, kansantaloudellisten laskelmien mukaan EU:n köyhimpänä maana.

Vertailukelpoisten tilastojen mukaan Suomen kansantalouden kehitys on 10 vuodessa ollut seitsemänneksi huonoin 141 maan joukossa maailmassa. Suomen bruttokansantuote oli vuonna vuonna 2008 viisi miljardia euroa suurempi kuin vuonna 2022.

Tunnin mittainen työ antoi kansantaloudelle Suomessa 62 US-dollaria, Ruotsille 70 ja Tanskalle 75 dollaria. Työn tuottavuudessa Suomi on 10 vuotta jäljessä Ruotsia ja 15 vuotta jäljessä Tanskaa. Työllisyysaste on Suomessa Pohjoismaiden heikoin.

Ei mikään ihme: Suomessa menetettiin 2012-2022 välisenä aikana 1 987 689 työpäivää lakkoihin. Se oli 50% enemmän kuin Tanskassa ja Norjassa. Ruotsissa menetettiin vain 73 785 työpäivää lakkoihin 2012-2022.

Tätä kirjoitettaessa SAK tarjoaa vain lisää laittomia lakkoja. Ei hyvältä näytä.



**Ukrainan sota** on kuitenkin saanut Suomen tekemään täyskäännöksen. Suomelle tuli kiire liittyä Pohjois-Atlantin puolustusliittoon, Natoon. Samalla se on merkinnyt täyskäännöstä myös suhtautumisessa naapurimaahan Ruotsiin ja muihin pohjoismaihin.

Tätä ennen Suomi juoksi tukka putkella suoraan Brysseliin ja Euroopan Unioniin parantamaan maailmaa. Natoon liittyminen on korostanut Suomen tarvetta kiinteään yhteistyöhön Ruotsin ja myös Norjan ja Tanskan kanssa pitkän itärajansa ja Itämeren turvaamiseksi.

Samalla pinnalle on noussut myös Suomen kaupallisesti tukala sijainti selkä vasten täysin suljettua itärajaa ja kaikista kauimpana EU:ssa Euroopan ja muun maailman suurista ostajista ja markkinoista.

Pohjoismaisesta yhteistyöstä on tullut Suomelle ykköselinehto, jossa tehokkailla

tavarakuljetuksilla maanteitse valtakunnanrajojen yli on ratkaiseva osuus. Rautateillä ei siinä ole mitään osaa.

Samalla uudeksi huolenaiheeksi on noussut EU:n maantiekuljetuksille kaavailemat uudet massa- ja mittarajat ehtona jäsenmaiden rajojen ylityksille (lue asiasta tarkemmin erikoisartikkelissamme sivulla 46). Se vain korostaa Suomen tarvetta entistä tiiviimpään yhteistyöhön Ruotsin kanssa!

Vain saumaton, päättävä yhteistyö voi nyt luoda edellytykset EU:n myöntämälle poikkeusluvalle jatkaa rekkojen ja ajoneuvoyhdistelmien massa- ja pituuskäytäntöjä vuodesta 1995 jatkuneessa ”kumipyöräliikenteessä” Suomen, Ruotsin ja osin myös Norjan rajojen yli.

Sitä Suomi tarvitsee kaikista eniten noustakseen säällittävästä kansantalouskuopastaan EU:ssa!