

Arvoisa rouva ministeri, hyvät kutsuvieraat, arvon jäsenyrittäjät ja liittokokousväki.

Tervetuloa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokoukseen Tampereelle ja tänne Tampereen Yliopiston upeisiin puitteisiin.

Liittokokousedustajilla ja toimihenkilöillä on edessä jälleen työntäyteinen päivä, mutta illan koittaessa saamme kaikki nauttia perinteisestä liittokokousillallisesta ja viihtyä yhdessä vieraidemme kanssa. Menkäämme kuitenkin nyt suoraan asiaan.

Kuljetuselinkeino sai osakseen paljon huomiota linjattaessa reilu vuosi sitten Vanhasen toisen hallituksen tavoitteita nelivuotiskauden hallitusohjelmalla. Liikennepolitiikan ohjenuoriksi nostettiin pitkäjänteisyys, liikenteen ja logistiikan merkitys maamme kilpailukyvyllä ja hyvinvoinnille sekä logistiikkakustannusten alentaminen. Odotuksemme nousivatkin heti hallitusohjelman julkistamisen jälkeen korkealle. Koimme, että kuljetus- ja logistiikka-alalle on viimein odotettavissa jotain, josta olimme aiemmin jääneet paitsi. Muistan, kuinka myönteisesti arvioimme viime vuoden liittokokouksessamme Porissa hallitusohjelman tavoitteenasetantaa. Toki muistutimme toki myös siinä yhteydessä, että vasta kun henki muuttuu materiaksi, on kiitostemme aika. Vaikka emme epäileviä Tuomaita olekaan, oli se totta tosiaan kaukaa viisasta varovaisuutta.

Ensimmäinen kesä uuden hallitusohjelman kanssa sujui kuin kuherruskuukautta vietellen. Ruusunpunaiset kuvitelmamme saivat kuitenkin ensimmäisen kolauksen syyskesällä, kun hallitus esitti tämän vuoden valtion budjetin lihottamiseksi polttoaineverotuksen kiristämistä. Alkoi pitkä ja tiukka syksy, jolloin edustajamme kiersivät jokaisen eduskuntaryhmän, jokaisen asian kannalta merkittävän ministerin ja koko valtionhallinnon virkamieskoneiston. Korostimme veronkorotukseen liittyvää suurta riskiä ja painotimme, että polttoaineen hinta on jo muutoinkin jyrkässä nousussa. Koska ilmassa oli jo tuolloin signaaleja talouskasvun tyrehtymisestä, varoitimme valtiovaltaa kustannustemme kasvattamisen vakavista seurauksista.

Viestejämme ei kuitenkaan kuunneltu riittävän tarkasti tai sitten emme niitä osanneet riittävän suoraan esittää. Veroja korotettiin

vuodenvaihteessa ja näin istuva hallitus toteutti ensimmäisen kuljetus- ja logistiikka-alan kilpailukykyyn vaikuttaneen toimenpiteensä. Sillä ei vain valitettavasti ollut mitään yhtäläisyyttä hallitusohjelmassa annettujen lupauksen kanssa.

Haavojamme nuoleskellen säilytimme kuitenkin myönteisen mieleemme ja aloimme odottaa hallituksen liikennepoliittisen selonteon valmistumista. Siihen oli ladattu yhä suuremmat odotukset ja sen myötä toivoimme saavamme käytännön työkaluja suomalaisen kuljetuselinkeinon toimintakyvyn parantamiseksi.

Laiha oli lohtumme kun selonteko maaliskuussa julkaistiin. Toki myönsimme sen arvon pitkäjänteisen tiestö- ja väyläpolitiikan suunnannäyttäjänä, mutta helpotusta maanteiden tavaraliikenteen yritysenteen akuuttiin tautiin sekään ei tuonut. Kustannuksemme nousivat yhä päivä päivältä ja kilpailukykyimme rapautuminen jatkui kiihtyvällä vauhdilla. Sen verran oli kurjistunut tilanteemme kuitenkin jo herättänyt selonteon laatijoita, että siinä myönnettiin kolmasosan alan yrityksistä ja yrittäjistä toimivan tappiollisesti. Keinoja asian korjaamiseksi ei silti esitetty vaan roskat luudittiin maton alle siirtämällä kuljetusalan ongelmanratkaisu jälleen seuraavan laadittavan ohjelmapaperin työlistalle. Valtiovalta aloitti kansallisen logistiikkastrategian ja kuljetusalan elinkeinopoliittisen ohjelman valmistelun.

Nyt on jo pakko myöntää, että mitta alkaa olla täyttymässä. Jäsenkuntamme kanssa viime viikkojen aikana käydyt keskustelut osoittavat sen, että tilanne on vakavampi kuin miesmuistiin. Vuodenvaihteen jälkeen kuorma-autoliikenteen kustannusnousu on ollut jo toistakymmentä prosenttia. Tämän kaltaista kustannusten paisumista ei toimialamme ole koskaan aiemmin kokenut. Kuinka se on mahdollista, kun hallitusohjelmassa annettiin lupauksia logististen kustannusten leikkaamiseksi ja kansallisen kuljetuselinkeinon toimintaedellytysten kehittämiseksi? Vaikka en tätä mielelläni sano, on meidän nyt kohdistettava syyttävä sormi valtionhallintoa kohtaan. Esitänkin täten Suomen hallitukselle maanteiden tavaraliikenteen yritys- ja yrittäjäkunnan nimissä kysymyksen, millä keinoilla se aikoo tervehdyttää toimintaedellytyksiämme. Tarvitsemme nyt pikaisen vastauksen, ennen kuin seuraava kolmannes alan toimijoista suistuu kannattavuusrajan alapuolelle. Vaikka me pyrimme siirtämään kustannusnousut lyhentämättöminä asiakkailta veloittaviin kuljetuspalvelujen hintoihin, on myös valtiovallan osallistuttava hankkeeseen verotuksellisin ratkaisuin. Muutoin logistiikkakustannuksemme ryöstäytyvät käsistä ja kansallinen kilpailukykyimme ajautuu syöksykierteeseen.

Toinen asia, joka on syytä nostaa esille tänään maantiekuljetusalan vuotuisessa tärkeimmässä tilaisuudessa, SKAL:n liittokokouksessa, on toukokuun alusta vapautuneet kabotaasimarkkinat. Kuten jokainen tässä salissa tietää, avasi Suomi seitsemälle uudelle EU-jäsenmaalle mahdollisuuden suorittaa tilapäisiä maantiekuljetuksia kotimaanmarkkinoillamme. Suomi avasi markkinansa myös puolalaisille ja unkarilaisille kuljetusyriyksille jo nyt, vaikka EU:n kanssa solmittujen liittymissopimusten nojalla vapauttaminen olisi pitänyt tehdä vasta vuoden kuluttua. Toistaiseksi emme ole saaneet vahvistusta siitä, onko tämä ennenaikainen vapauttaminen edes molemminpuolista. Onko suomalaisilla siis oikeutta harjoittaa halutessaan Puolan tai Unkarin sisäistä liikennettä?

EU:n päätöksentekuelimet ratkovat parhaillaan osana maantieliikennepakettia uusia, entistä tarkempia pelisääntöjä toisen jäsenmaan sisäiselle kabotaasiliikenteelle. Siksi ei ollut järkevää avata Suomen sisämarkkinoita vielä nyt, kun pelisääntöjen laatiminen on kesken ja avaamiseen ei ollut välttämätöntä pakkoa. Yhden vuoden jatko siirtymäkaudelle olisi auttanut asiassa merkittävästi. Lisävuoden ottivat käyttöön useat vanhat EU-jäsenmaat, mutta Suomi ei.

SKAL vaatii tässä tilanteessa viranomaisilta tiukkaa ja aukotonta valvontaa kabotaasiliikenteen osalta. Viranomaisten tehtävänä on taata, että epäterve ja eriarvoinen kilpailutilanne kansallisilla kuljetusmarkkinoillamme ei kabotaasin avaamisen takia lisääny. Kuljetukset voivat olla luonteeltaan vain ja ainoastaan tilapäisiä ja niiden osalta on noudatettava Suomen lainsäädäntöä sekä työehtoja. Muutoin myös kansallinen liikenteemme siirtyy ulkomaisille kuljetusyriykselle aivan kuten Venäjälle suuntautuvat kuljetukset aikoinaan siirtyivät. Tämä riski on nyt todellinen.

Onneksi meillä on sentään myönteistäkin kerrottavaa. On upeaa voida todeta, että myös tekniikan ja liikenteen oppialat kiinnostavat nyt enemmän kuin ehkä koskaan. Logistiikan perustutkintoa suorittamaan pyrkiviä ensisijaishakijoita on tänä keväänä suurempi joukko kuin tarjolla on aloituspaikkoja. Koska myös uusien työntekijöiden tarve kuljetus- ja logistiikka-aloilla kasvaa vuosi vuodelta, pitää opetustarjontaa lisätä

kiireesti. Ei ole varaa hukata motivoituneita ja alasta innostuneita nuoria myymällä heille opinahjojen osalta *eioota*.

Logistiikkaoppiin pyrkivien määrän reippaalle kasvulle on yksi merkittävä selitys. SKAL:n, muiden alan edunvalvontatahojen sekä yhteistyökumppaniverkoston toimin toteutettu **kuljetusala.com**-kampanja on todella kantanut hedelmää. lähes 30 paikkakunnalla kiertänyt ja alan dynaamista nykyotetta markkinoinut road-shown ensimmäinen tuotantokausi keräsi koolle kaiken kaikkiaan 9500 peruskoulun jälkeisiä valintoja pohtivaa nuorta. Hankkeen päärahoittajana toimivalle opetusministeriölle hatunnosto. Kiertueen toinen vaihe käynnistyy vastaavassa laajuudessa ensi syksynä.