

Ahti Mylly, avauspuhe SKAL:n liittokokouksessa 2010
Turussa

Vårt högaktat hedersordförande, arvostettu kunniapuheenjohtajamme, hyvät kunniajäsenet, Herra ylijohaja, arvoisat jäsenyrittäjät, hyvät kokousvieraat. Tervetuloa maantielogistiikan vuotuisen päätapahtumaan, SKAL:n liittokokoukseen Turkuun. Ni är alla hjärtligt välkomna till vårt förbundsmöte i Åbo. Warmly welcome also our foreign guests from Denmark, Estonia, The Netherlands and Russia. Esittelen ulkomaiset vieraamme. I present our foreign guests. On behalf of the members of Finnish Transport and Logistics SKAL I wish you all a pleasant stay with us here in Turku.

Nyt, kun olemme todenneet paikalla olleet, on aika muistaa niitä, joiden pyörät ovat pysähtyneet. Vietämme hiljaisen hetken viime liittokokouksen jälkeen keskuudestamme poistuneiden ammattiveljemme muistoksi.

Pari vuotta kestäneen vapaapudotuksen jälkeen talouden tila niin meillä kuin muuallakin on vakiintumassa ja enteitä uudesta kasvusta on jo koettu pitkin kevättä. Ponnistelut euroalueen tervehdyttämiseksi ovat kantamassa hedelmää ja pahin on uskoakseni jo takanapäin. Eteläisen Euroopan pelastustalkoot olivat kuitenkin kovin kivuliaat ja ensimmäinen todellinen koetin yhteismarkkinoiden rakenteiden kestävyydelle. Samalla ne osoittivat, miten kirjavin tavoin taloudenpitoon suhtaudutaan yhdentyneessä Euroopassa. Mieleeni tulikin vanha tarina heinäsiirkasta ja muurahaisesta, joista toinen on tässä tapauksessa tanssahdellut surutta vuosikausia zorbasta huomisesta huolta kantamatta ja toinen kuuliaisesti puurtanut täällä pohjan perukoilla ja koettanut täyttää sukanvarttaan. Ja nyt kun tuhlaajapojan tili on miinuksella, pohjoisen serkun säästöjä käytetään tilanteen korjaamiseen. Toivoa vain sopii,

että tästä opittiin niin ettei vahvaa suomalaista enää koskaan kysellä kurittomien kumppanien takuumieheksi.

Suomen istuva hallitus jatkaa toimessaan vielä vajaan vuoden. Tämän viikonlopun aikana pidettävissä puoluekokouksissa ratkennee myös se, kuka hallitusta luotsaa loppuajan. Asettuu tehtävään ken tahansa, on hänellä ainakin kuljetuselinkeinoon kannalta katsoen aimo urakka yrittäessään pelastaa hallituksen kasvot. Kolmen vuoden takaisessa hallitusohjelmassa meille luvattiin kymmenen kaunista. Logistiikan kustannuksia päätettiin alentaa ja kotimaisen kuljetuselinkeinoon kilpailukykyä kohentaa. Hallituskauden kuluessa on kuitenkin käynyt niin, että kustannuksemme ovat ryöpsähtäneet reilun 10 prosenttia ylöspäin aikana, jolloin laman kourissa kärvistellyt kansatalous on yleisesti selvinnyt oleellisesti pienemmällä kustannusnousulla. Suomalaisten yritysten kilpailukyky on rapautunut päinvastaisista lupauksista huolimatta ja olemme menettäneet markkinaosuukiamme niin kotimaan liikenteessä kuin vienti- ja tuontikuljetuksissa. Pisteenä iin päälle siintää uhka polttoaineveron korottamisesta ja uusien lisäkustannusten sysäämisestä kansallisen logistiikkamme harteille ensi vuoden alusta lukien. Vaikka mottomme on luoda ja pitää yllä myönteistä mielikuvaa, on pakko todeta että pieleen on mennyt. Jotta valju meno ei jatkuisi, tarvitsemme jatkossa vahvaa suomalaista myös valtiohallinnon vastuupaikoille.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyrkinyt toteuttamaan hallituksen tavoitteita laatimalla toimenpideohjelmia ja strategioita. Kulunut kolmivuotiskausi onkin vierähtänyt kansallisen logistiikkastrategian, älyliikennestrategian, liikenteen ilmastopoliittisen ohjelman ja kuljetusalan elinkeinopoliittisen ohjelman kirjoittamisessa. En moiti työtä enkä sen merkitystä, sillä myös SKAL on saanut olla mukana kaikkien mainittujen linjausten laadinnassa. Mutta maailma ei parane panemalla sananparsia paperille, vaan sanoista on

siirryttävä tekoihin. Mieltäni askarruttaakin, miten kuljetusalan tueksi laadittuja ohjelmia toteutetaan käytännössä ja syntyneitä tuloksia seurataan. Huonoin vaihtoehto olisi se, että ohjelmien ja julistusten laadintaan tuhrataan koko hallituksen nelivuotiskausi ja vaalien jälkeen aloittava uusi hallitus jättää tuotokset hyllyyn pölyttymään.

Tässä yhteydessä haluan esittää myös läsnä olevalle liikenneviraston ylijohtaja Juhani Tervalalle huolemme metsäteollisuuden logistiikkaongelmiin liittyvästä selvitystyöstä. Emme voi hyväksyä minkäänlaisia perusteluja liikennemuotojen välisen työnjaon ohjaamiselle valtionhallinnon toimin. Metsäteollisuuden vimma siirtää tuotantoa lähemmäs satamia eli etäämmäs raaka-ainelähteistä on kasvattanut kuljetusetäisyyksiä ja sitä myötä kuljettamisen kustannuksia. Tuotantostrategian muutoksista aiheutuvat kulut on metsäteollisuuden kannettava itse, siinä ei voi yhteiskunta tulla hätiin vain yhtä kuljetusmuotoa (eli raideliikennettä) tukemalla.

Samalla kun keskustellaan raideliikenteelle suunnattavista kymmenien miljoonien eurojen investointi- ja tukipaketeista, on syytä korostaa, että myös tieverkoston ylläpitoon ja kehittämiseen on panostettava selkeästi nykyistä enemmän. Kun (liikenne)ministeriössä parhaillaan pohditaan liikenneinvestointien tulevaisuuden rahoitusmalleja, kannattaa esittämäämme mallia tienkäyttömaksuista harkita vakavasti. Alati lisääntyvä ulkomainen liikenne ei voi loputtomiin käyttää tieverkkoamme ilmaiseksi vaan heiltä on perittävä muiden Euroopan maiden tapaan käypä hinta. Näin kerättyjä varoja voidaan hyödyntää korvamerkittynä tiestömme edelleen kehittämiseen.

Lähiaikojen suurin haasteemme lainsäädäntörintamalla on ehdottomasti ajokieltojärjestelmän uudistaminen. Niin ammattiliikenteen kuin kaikkien muidenkin tienkäyttäjien

kannalta perustavaa laatua oleva säädös kaipaa kohtuullisempaa otetta ja sopeuttamista tämän päivän tarpeisiin. Meille liikenteestä leipämme ansaitseville on päivänselvää, että nykyinen kolmeen vuotuisen tai neljään kahden vuoden aikana kertyneeseen sakkoon pohjautuva ajokieltomalli on kohtuuton ja epäreilu eri tienkäyttäjryhmien kannalta. Siksi olemme tehneet lujasti töitä pisteytysjärjestelmään perustuvan modernin ja liikenneturvallisuutta tukevan mallin luomiseksi, minkä tueksi olemme saaneet myös eduskunnan laajan tuen. Siksi on vaikea ymmärtää, miksi liikenne- ja viestintäministeriö on vetäytynyt kuoreensa ja jumittunut täysin eriävään näkemykseensä. Jos kaikki tienkäyttäjät ammattilaisista yksityishenkilöihin yhdessä lainsäädäntövaltaa käyttävän eduskunnan kanssa ovat asiassa yhtä mieltä, ei sen yli voi kävellä jääräpäisinkään virkamies. Viime kädessä tässä on ministeri Vehviläisen osoitettava olevansa vahva johtaja ja vahva suomalainen.

Ensi viikolla Euroopan parlamentti ratkaisee kaksitoista vuotta käsittelyssä olleen kysymyksen siitä, onko pienyrittäjyydellä ja perheyriyksillä tulevaisuudessa jalansijaa eurooppalaisilla kuljetusmarkkinoilla. Tulevana tiistaina nimittäin äänestetään maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin soveltamisesta itsenäisiin kuljetusyrittäjiin. Samalla tehdään poliittinen linjanveto silmälläpitäen ensi syksyä, jolloin kaikkia elinkeinoaloja koskeva työaikalainsäädäntö otetaan uuteen käsittelyyn. Ahneuteen taipuvainen eurooppalainen ammattiyhdistysliike odottaa sen myötä mahdollisuutta ulottaa kokonaistyöaika rajoitteet kaikkeen yrittäjyyteen toimialasta riippumatta.

Myös tässä asiassa toivomme oikeuden ja kohtuuden voittoa. SKAL on taistellut itsenäisen, vapaan ja vastuullisen yrittäjyyden puolesta vuosikaudet. Toisin kuin ammattiyhdistysliike, me olemme tukeutuneet perusteltuihin tosiasioihin ja rehtiin peliin. Olemme sinnikkyydellämme

saaneet myös muut eurooppalaiset kuljetusyritysten edunvalvojat, eurooppalaisen yrittäjäliikkeen sekä kaupan ja teollisuuden keskusjärjestöt tekemään työtä yhteisen tavoitteen eteen. Kuten kaikessa SKAL:n edunvalvontatyössä, myös EU-tason vaikuttamisessa olemme laittaneet kaikkemme likoon. Tänään kokouspäivämme päättävällä liittokokousillallisella Euroopan parlamentin liikennevaliokunnan jäsen Ville Itälä saapuu kertomaan meille asian osalta tuoreimmat uutiset Brysselistä.

Haasteista ja vaikeuksista huolimatta riittää meillä uskoa tulevaisuuteen. Ympäristöasiat ovat viimeisinä vuosina nousseet vahvasti valokeilaan. SKAL on ollut jo vuosia edelläkävijä energiatehokkaan liikenteen puolestapuhujana. Täällä Turussa olemme näkyvästi mukana Litra Päivässä tapahtumalla. Arvoisat läsnäolijat; käykää tutustumassa tapahtumakatuun. SKAL on myös käynnistänyt tulevaisuustyön, jonka myötä määrittelemme seuraavan vuosikymmenen toiminnallemme arvot ja tavoitteet. Näin lopuksi minulla onkin ilo kutsua teidät, hyvät liittokokousedustajat, mukaan työskentelemään yhteisen tulevaisuutemme hyväksi. Asetamme tänään toimikunnan pohtimaan arvojamme, tulevia tavoitteitamme ja toimiamme. Käsittelemme aihetta myöhemmin tämän päivän kokouksessa myös koko salin voimin. Luodaan yhdessä maanteiden tavaraliikenteelle vahva suomalainen tulevaisuus. Hyvää liittokokouspäivää!