

SKAL



Kuljetuksia logistiikkaa
& 2011

Vuoden 2010 Kuljetuskuutio luovutettiin toimittaja Lauri Karhuvaaralle. Karhuvaara palkittiin hänen tavastaan tiedottaa kuljetusalan ajankohtaisista asioista. Hän tuo kipeätkin asiat esiin suurella sydämellä ja kiihottomasti.



Kuva: Anneli Similä

Arvoisa jäsen ja kumppani

Kuljetuksia ja logistiikkaa 2011 on katsaus maanteiden tavaraliikenteen ja logistiikan ajankohtaisista asioista. SKAL on niissä mukana vahvana vaikuttajana, luotettavana asiantuntijana ja suomalaisen kuljetusyrittäjän puolella.

Saamme voimamme ja suunnan toimillemme jäsenistöltämme. Yhdessä jäsentemme ja kumppaneittemme kanssa me kehitämme kuljetusalan toimintaympäristöä, koulutamme ja parannamme kuljetusyrittämisestä muodostuvaa mielikuvaa. Kuljetus- ja logistiikka-alan tulee olla yhä kilpailukykyisempi ja houkuttelevampi. Tarvitsemme osajia yrittäjiksi ja eri kuljetustehtäviin.

Kiitän henkilöstöämme, joka sitoutuneesti palvelee jäsenistöämme ja valvoo sen etuja. Kiitän myös järjestömme tulenkantajia sekä jäseniä ja kumppaneitamme aktiivisuudesta ja tärkeästä panoksesta järjestömme hyväksi. Hyvällä yhteispeillä asioita viedään menestyksekkäästi eteenpäin.

VUOSI 2011 ON SKAL:N TOIMINNAN 75. JUHLAVUOSI Merkkivuonna järjestö vahvistaa edunvalvontaansa ja tehostaa jäsenpalvelujaan. Lisäämme myös jäsenetuja ja panostamme jäsenhankintaan. Järjestön jäsenyys on entistä kannattavampi investointi tulevaisuuteen.

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Kannen kuva:
Pete-Jukka Rinteelä

Kuva: Matton

Merkkipaaluja 2010

Ajokorttiuudistuksessa torjuntavoitto

- Ajokorttilainsäädännön uudistaminen oli vuoden keskeisin kotimainen edunvalvonta-asia, jonka valmisteluun ja käsittelyyn SKAL vaikutti laajalla rintamalla. Liikenne- ja viestintäministeriön laatimaan lakiesitykseen saatiin eduskuntakäsittelyssä läpi keskeisiä korjauksia.
- SKAL:n vaatimuksesta kiellettiin liikennetraktorin käyttö kaupalliseen ajoon ilman ammattipätevyyskoulutusta. Koulutus on pakollinen, kun traktoria käytetään muussa kuin maa- ja metsätalousajossa, eli rajaksi tuli polttoaineverolain 7 §. Pisteytysjärjestelmän valmistelu käynnistyy uuden hallitusohjelman myötä.

Polttoaineveronkorotus siirtyi vuodella

- Dieserveron korotus siirtyi vuodella eteenpäin siksi, että ministeriö uskoi SKAL:n laskelmiin siitä, mitä tapahtuu, jos veromuutokset toteutetaan juuri nyt. Tämän SKAL:n edunvalvontavoiton ansiosta keskivertorekka (150 000 km, 50 litraa/100 km) säästää 6 000 euroa tämän vuoden aikana.

Kuljetusverkoston eettiset ohjeet valmistuivat

- Joulukuussa 2010 SKAL allekirjoitti yhdessä Huolintaliikkeiden Liiton ja Logistiikkayritysten Liiton kanssa Kuljetusverkoston eettiset ohjeet. Ne ovat merkittävä askel yhteisen arvomaailman luomiseksi logistiikka-alalle. Allekirjoittajajärjestöt sitoutuivat yhdessä vahvistamaan eettisesti kestävästä kuljetustoimintaa. Luonteva jatko tälle on asiakaspuolen sitouttaminen eettiseen toimintatapaan ja edelleen yhteisten sopimusehtojen käyttöön.

Kuorma-autoa voi käyttää myös tavarataksina

- Taksilakiin kirjattiin SKAL:n vaatimuksesta, että tavaraliikenneluvan haltija saa kuljettaa henkilöitä ammattimaisesti mm. silloin, kun samassa kuljetuksessa kuljetetaan matkustajaa ja hänen hankkimaansa tavaraa, josta on tehty kotiinkuljetuspalvelua koskeva sopimus. Edellytyksenä on lisäksi, että kuljetus on yksittäisen tavarankuorman tai painosta johtuen matkustajan kannalta tarpeellista. Nykyinen käytäntö jatkuu työmaakuljetuksissa.

Seisonta-ajan korvauksenhaku helpottui

- Liikennevakuutuskeskuksen kanssa laadittiin yhtenäinen lomakemalli, jolla kuorma-auton seisonta-ajalle voidaan hakea vakuutusyhtiöltä korvausta siltä ajalta, kun ajoneuvo on ollut pois liikenteestä oltuaan osallisenä onnettomuuteen syyttömänä osapuolena.

Kuva: Matton

SKAL esittää: Maantielogistiikan

painopisteet hallituskaudelle 2011–2015

Maantiekuljetusten kotimaisen kilpailukyvyen kohentaminen

- Tunnustetaan maantiekuljetusten asema johtavana kansallisena kuljetusmuotona.
- Maantiekuljetusten kotimaisuusaste säilytetään korkeana, jottei työllisyyskehitys vaarannu ja kansallinen huoltovarmuus heikkene.
- Noudatetaan järkähtämättömästi avointa liikennepolitiikkaa, jonka nojalla maantiekuljetusaloja kohdellaan tasavertaisesti suhteessa muihin liikennemuotoihin.
- Maantiekuljetusten kustannuksia ei kiristetä verotuksella tai muilla tavoin.
- Pitäydytään EU:n vähimmäisverotasoissa.
- Tiemaksujärjestelmän avulla luodaan kotimaisille maantiekuljetusmarkkinoille tasapuoliset kilpailuedellytykset ja varmistetaan tieinfran rahoitusta.
- Kitketään harmaa talous, jotta laillinen ja kannattava kuljetusyrittäjyys saa elintilaa.

Suomen asema EU:n päätöksenteossa keskeinen myös kuljetuselinkeinolle

- Ei anneta EU-keskiölle ylivaltaa tehdä ratkaisuja, joissa reuna-alueita erityisolosuhteineen ei oteta riittävästi huomioon.
- Omaksutaan aktiivinen rooli neuvoston työskentelyssä, kohennetaan viranomaistason lobbausosaamista ja pidetään yllä avointa vuoropuhelua sidosryhmien kanssa.
- Varhennetaan eduskunnan kannanmuodostusta EU-asioissa.
- Verkostoidutaan ja vaikutetaan komission työskentelyyn siten, että voidaan tuoda väkevästi esiin Suomen tarpeet ja erityispiirteet liikennelainsäädännön valmisteluun.

Maantieliikenteen ja logistiikan infrastruktuuria kehitetään tukemaan koko kansantaloutta

- Pitkävaikutteisilla investoinneilla tieinfrastruktuuriin varmistetaan maanteiden tavaraliikenteen tehokas, taloudellinen, turvallinen ja ympäristöystävällinen toiminta.
- Tavaravirtojen ohjaamiseen ja keskittämiseen luodaan tehokas runkoväylästä.
- Tiehankkeet ja infran huolto pohditaan yhdessä elinkeinoelämän, logistiikkatoimijoiden ja viranomaisten kesken.
- Suunnataan älykkään liikenteen keinoja jokamiehen sovelluksina tehostamaan logistiikkaa ja parantamaan liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

SKAL:n järjestämä maantielogistiikan suuri vaalipaneeli nähtävissä osoitteessa www.skal.fi/vaalit2011.



Liikenteen ja logistiikan energiatehokkuus ja ympäristövaikutukset

- Liikenteen ympäristötoimia arvioitaessa tunnustetaan ja tunnustetaan maanteiden hyötyliikenteen johtava asema ja luodaan malleja sen ympäristötehokkuuden kehittämiseksi.
- Kohennetaan maantiekuljetusalojen ympäristöystävällisyyttä edelleen vapaaehtoisuuden perustuvien toimenpiteiden avulla.
- Lisätään julkisen vallan kannustavuutta tukemalla verotuksen keinoin kuljetusalan ympäristöystävällisiä investointeja ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöä hyötyliikenteessä.
- Tuodaan älykkään liikenteen strategian mukaisesti tekniikka kaikkien saataville tukemaan liikenteen ympäristötoimia, niiden mittaamista ja tuloksista oppimista.

Työvoiman saatavuus ja osaamistaso

- Mukautetaan alaa koskevat sosiaalisäädökset sekä ajo-oikeuteen liittyvä lainsäädäntö ammattiliikenteen tarpeisiin vaarantamatta kuitenkaan työ- tai liikenneturvallisuuksia.
- Mitataan logistiikka-alan työvoimatarvetta ja kiinnitetään erityistä huomiota työvoiman ikärakenteeseen.
- Tuetaan työperäistä maahanmuuttoa kuljetus- ja logistiikka-alojen työvoimakapeikkojen avaamisessa.
- Kehitetään työmarkkinajärjestelmän pelisääntöjä, jotta kuljetussektorin kaltaisilla avaintoimialoilla estetään työtaisteluseen väärinkäyttö.
- Kannustetaan maantiekuljetusaloja tukemalla ammattipätevyiden perus- ja jatkokoulutusjärjestelmän kehittämistä sekä varmistetaan puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen nykymuotoinen jatko.

Aukeaman kuvat: Ulla Eskelinen, Kirsi Heikkilä, Pasi Moisio, Anneli Similä



Meidän tulevaisuus



SKAL:ssa on käynnissä strategiatyö, jolla rakennetaan suuntamerkkejä alkaneelle vuosikymmenelle. Tätä Meidän tulevaisuus -työksi nimettyä hanketta on viety läpi puheenjohtaja Ahti Myllyksen johdolla. Tulevaisuustyöryhmään kuuluvat lisäksi varapuheenjohtajat Teppo Mikkola ja Matti Heikkilä sekä toimihenkilöistä toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, johtaja Pasi Moisio, logistiikkapäällikkö Sakari Backlund, laki- ja TIR-asiain päällikkö Esa Näätänen ja kuljetus-asiantuntija Petri Murto. Ryhmälle ulkopuolista näkemystä on antanut konsultti Jussi Heimonen Oy Fore-runner Ab:sta.

Tulevaisuustyölle kovat tavoitteet

Oulun liittokokouksen 2009 käynnistämälle hankkeelle asetettiin kovat tavoitteet:

- ➔ jäsenyytyväisyys kasvaa
- ➔ järjestö tulee houkuttelevammaksi ja yhteen hiileen puhaltavammaksi
- ➔ jäsenpalvelut paranevat, edunvalvonta terävöityy ja toimintaa aletaan mitata.

Alusta asti tulevaisuustyötä on tehty hyvin avoimesti. SKAL:n tulevaisuutta pääsivät suunnittelemaan kaikki järjestön 6 500 jäsentä, SKAL:n henkilökunta sekä keskeiset sidosryhmät.

Jäsenet keskiössä

Kesällä 2010 toteutettiin jäsenkysely, jonka avulla kartoitimme jäsenten arvokkaita mielipiteitä siitä, miten järjestöä ja sen toimintoja tulisi kehittää. Kyselyyn vastasi lähes 800 jäsentä. Edunvalvonta sai kiitosta siitä, että ajamme oikeita asioita.

Näkyvyyttä tulisi yhä lisätä. Jäsenet olivat hyvin tyytyväisiä SKAL:n tarjoamiin palveluihin, mutta niiden käyttöä voisi lisätä. Erityisesti kiitosta sai Kuljetusyrittäjä-lehti.

Sidosryhmät antoivat tunnustusta

Syksymmällä 2010 kysyimme sidosryhmäverkostomme mielipiteitä järjestömmen nykytilasta ja erityisesti yhteistyön kehittämisestä. Kyselyyn vastasivat viranomaiset, poliittiset päättäjät, etujärjestöt, kuljetusasiakkaat, SKAL:n yhteistyöjäsenet, KTK-yritykset, koulutus- ja tutkimusyhteisöt sekä median edustajat. Vastaajat ja erityisesti media näkivät SKAL:n kuljetusalan vahvana äänenä. SKAL:n toimihenkilöiden asiantuntijuutta ja kykyä palvella arvostettiin.

Lihaksi muuttuminen

Tulevaisuustyössä on määritelty toiminta-ajatus, arvot ja jäsenlupa- us sekä kriittiset menestystekijät SKAL:n keskeisille toiminnoille: jäsenpalveluille, edunvalvonnalle ja viestinnälle sekä jäsenhankintaan ja paikallisyhdistystoimintaan. Tulevaisuustyötä ei mapiteta hyllylle pölyttymään. Se tulee näkymään toiminnassamme vuotuisten toimintasuunnitelmien ja budjettien sekä tulosten mittaamisen kautta.

Jäsenhankinta

Jäsenhankintaa aktivoidaan jäsenhankintatyöryhmän laatiman suunnitelman perusteella ja tuetaan uutta jäsenhankinta-aineistoa. Jäsenhankintaa Kuljetuskeskusten Liittoon kuuluvien KTK-yritysten sisällä vahvistetaan. SKAL:n jäsenyyden markkinointia lisätään tavaraliikenteen yrittäjäkursseilla.

SKAL:n
arvot:
Jäsenen puolella.
Luotettava asiantuntija.
Vahva suomalainen.

Suomalaisen EU-edunvalvonnan tiennäyttäjä

SKAL on vahva vaikuttaja Brysselissä

Suomen maantiekuljetuksiin ja logistiikkaan liittyvästä lainsäädännöstä yli 80 % tehdään EU-päätöksenteon piirissä. Siksi SKAL on vuosi vuodelta tiivistänyt suomalaisen kuljetuselinkeino edunvalvontaa Brysselissä. Tänä vuonna avatun oman Brysselin toimipisteen myötä SKAL:n EU-vaikuttaminen vahvistuu entisestään.

EU-edunvalvonnassa verkostoituminen on valttia. SKAL on rekisteröity viralliseksi suomalaisen logistiikka-alan puolestapuhujaksi niin EU-parlamentissa kuin suhteessa EU-komissioon. Niinikään yhteistyö ministerineuvoston työskentelyyn osallistuvan Suomen pysyvän EU-edustuston kanssa on liikenneasioihin vaikuttaessa säännöllistä ja aktiivista.

EU-vaikuttaminen on kansainvälistä ja keskustelevaa työtä. SKAL on eri EU-jäsenmaiden kuljetus- ja logistiikka-alojen edunvalvojien eturivissä. Vuoropuhelulla ja yhteistoiminnalla muiden Brysseliin sijoittuneiden järjestöjen kanssa vahvistetaan suomalaisen kuljetuselinkeino asemaa.



EU:n liikennepoliittinen Valkoinen kirja on haasteita täynnä

Seuraaviksi kymmeneksi vuodeksi kaavailun EU:n liikennepoliittikan painopiste on ympäristökäytännöissä. EU:n liikenteen kasvihuonepäästöjä pyritään leikkaamaan jopa kansainvälisten ilmastopöytäkirjojen tavoitteita rajummin. Vaikka ympäristötyö on elintärkeää, eivät esitetyt liikennepoliittiset keinot ole kaikilta osin kelvollisia.

Vihreiden arvojen nimissä Valkoinen kirja on kajoamassa liikennemuotojen väliseen työnjakoon. Erityisesti pidempien, yli 300 kilometrin etäisyydelle suuntautuvien kuljetusten osalta maantieliikenne on aiheettomasti joutunut suurenuslasin alla. SKAL haluaakin yhdessä eurooppalaisten yhteistyö-

kumppaniensa kanssa oikeista väärät käsitykset ja kertoa avoimesti, miksi maantiekuljetukset ovat taloudellisin ja tehokkain kuljetusmuoto. Niin ympäristön kuin Euroopan kilpailukykyyn kannalta.

Uusi Valkoinen kirja ottaa lisäksi korostetusti esiin tieliikenteen sosiaalisäädösten kehittämistarpeet. Myös tässä suhteessa SKAL on valppaana – maantiekuljetusten ajo- ja lepoaikoihin tarvitaan maltillisia joustoja. Äärimmillen kiristetyt säädöskahleet ovat jo kääntyneet itseään vastaan, joten väljentämällä voidaan parantaa niin kuljetustyön mielekkyyttä kuin liikenne- ja työturvallisuutta.

Eurovinjettidirektiivi täsmentää jäsenmaiden tiemaksujärjestelmiä

Tämän vuoden merkittävimpiä EU-tason ratkaisuja maantiekuljetusten kannalta on uuden Eurovinjettidirektiivin valmistuminen. Vaikka direktiivi ei toistaiseksi velvoita jäsenmaita ottamaan käyttöön tiemaksuja, määrittää se kuitenkin puitteet niiden tasolle, keräämistavoille ja kerättävien varojen käytölle.

Mikäli myös Suomeen kaavailaan

jatkossa tiemaksuja, on tärkeää, että direktiivissä säädetään kerättävien varojen korvamerkinnästä ja palauttamisesta tieverkon edelleen kehittämiseen. Tiemaksujen reunaehtona on myös, ettei kuljetusyritysten kustannusrasite kasva niiden myötä, vaan maksut kompensoidaan muilla veroilla ja maksuilla huojentamalla.

**Tiedotteita
vuonna 2010
38 kappaletta.**

**Lausuntoja
ja esityksiä
58 kappaletta.**

€ Ajoneuvojen mitat

EU-komission tiukassa otteessa

Kansalliset poikkeukset säilytettävä

EU-komissio on antanut uuden asetusehdotuksen ajoneuvojen mitoista tyyppihyväksynnässä. Komissio tavoittelee EU:n laajuista tyyppihyväksynnän täysharmonisointia, joka toteutuessaan olisi Suomessa ja osin kansainvälisessä liikenteessäkin käytössä oleville kalustotyypeille raju isku.

SKAL ei pidä perusteltuna puuttua tällä tavoin mittoja ja massoja koskevan direktiivin sallimiin kansallisiin määräyksiin. Täysharmonisoinnin tavoite ei sovellu Suomen oloihin.

Komission perustelut

Ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä uusi kehysdirektiivi 2007/46/EY

kumosi ja korvasi vanhan kehysdirektiivin 70/156/ETY tullen yhteisössä sovellettavaksi 29.4.2009 lähtien. Tämä Suomessakin harmia tuottanut ja entiseen verrattuna lisäkustannuksia aiheuttava direktiivi sisältää komission näkökulmasta kolme päätavoitetta:

- 1) kaikki ajoneuvot täytyy rakentaa harmonisoitujen teknisten erittelyjen mukaisesti.
- 2) mitään ajoneuvoa ei saa hylätä yhdessäkään jäsenvaltiossa, mikäli on myönnetty ajoneuvon täysi tyyppihyväksyntä.
- 3) ajoneuvot pitää rekisteröidä EY:n vaatimustenmukaisuustodistuksen perusteella.

Ehdotuksen käsittely on kesken, joten tässä vain keskeisimmät kohdat:

AJONEUVOLUOKKA	EHDOTUS: N2 JA N3	SKAL: K/E	EHDOTUS: O3 JA O4	SKAL: K/E
Maksimipituus, m	12,0 ¹	K	12,0 ⁵ / 12,0 ⁶	E / K
Maksimileveys, m	2,55 ² / 2,60 ³	E / K	2,55 ² / 2,60 ³	E / K
Maksimikorkeus, m	4,00 ⁴	E	4,00 ⁴	E

Luokitus: kuorma-autot N2 = 3,5 ...12,0 t
perävaunut O3 = 3,5 ... 10,0 t, N3 = > 12,0 t, O4 > 10,0 t
SKAL:n kannanotot: K/E => K= kyllä, E = ei

Huomautukset ja perustelut SKAL:n kannanotoille:

- ¹ = kuorma-autolle ehdotettu suurin sallittu pituus 12,0 m vastaa nykyistä käytäntöä
² = mille tahansa - muulle kuin kohdan 3 kalusto - kuorma-autolle ja perävaunulle ehdotettu suurin sallittu leveys 2,55 m ei vastaisi nykyistä käytäntöä. Tämä tarkoittaisi moduuliyhdistelmien lisäksi myös yksittäisten ajoneuvojen kapenemista 2,55 m leveyteen.
³ = ATP-kalusto (muun muassa 45 mm seinämäpaksuuden vaatimus)
⁴ = kaikille yksiköille ehdotettu suurin sallittu korkeus
⁵ = varsinaisen perävaunun maksimipituus vetoaisa mukaan luettuna
⁶ = puoliperävaunun maksimipituus vetotapista takapäättyyn.

Uudet mitat astuisivat voimaan vaiheittain: uusien kalustotyyppien osalta marraskuun alusta 2012 ja viimeiset muutokset kun yleinen turvallisuusasetus kumooa tyyppihyväksynnän direktiivit 1.11.2014 saakka ulottuvan ylimenokauden päätyttyä. Suunniteltu raskaan kaluston tyyppihyväksyntää koskeva säädös ei ole takautuva ja ei siten koskisi liikenteessä olevaa, ennen marraskuuta 2012 rekisteröitävää kalustoa.

Vaikutukset suomalaiselle kuljetuselinkeinoille

Komission asetusehdotuksella olisi dramaattinen vaikutus Suomessa käytössä olevalle kalustolle ja kuljetusteknisille ratkaisuille. Kuljetusala kärsisi ensimmäisenä ja eniten, perässä seuraisivat ainakin suomalainen kalustoa ja laitteita valmistava teollisuus ja mahdollisesti autokauppa. Lopulta laskun tehot-

tomuuden lisäämisestä ja tuottavuuden alentamisesta maksaisi koko suomalainen yhteiskunta.

SKAL esitti lausunnossaan, että Suomen etu vaatii ehdotetun täysharmonisoinnin perumista tai ainakin vähintään kansallisten poikkeuskäytäntöjen jatkamista raskaan kaluston mittojen osalta.

Aikataulu

Komissio perusti loppuvuodesta 2010 erilliset kevyen ja raskaan kaluston mittoja ja massoja tyyppihyväksynnässä käsittelevät alatyöryhmät. Raskaan kaluston alatyöryhmä on käsitellyt asiaa alkuvuonna kolmesti. Komissio käsitellee asiaa alkusyksystä 2011. On mahdollista, että komissio lieventää alkuperäistä esitystään sallimalla kansallisia poikkeuksia tai tekemällä uuden kompromissiesityksen.



Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry palkittiin SKAL:n Liikenneturvallisuuspalkinnolla. Korvaa kätesi, käytä korvaa -kampanja, joka kehottaa muistamaan handsfreen käytön, lähti liikkeelle Kaakkois-Suomesta.



Kuva: Kirsji Heikkinen

Puunkuormauksen Tampereen osakilpailu 2011.

SKAL kouluttaa

Luotettava koulutuskumppani ammattiliikenteeseen

SKAL kouluttaa sekä ammattiliikenteen yrittäjiä että kuljettajia. Tarjontaan kuuluvat mm. kuorma-autonkuljettajien ammattipätevyysjatkokoulutus, liikenneyrittäjäkoulutus, ADR-koulutus ja erilaiset teemakohtaiset seminaarit.

Ammattipätevyysjatkokoulutukset käynnistyivät yli kolme vuotta sitten. Vuoden 2010 loppuun mennessä koulutusmerkintöjä oli kertynyt Trafian rekisteriin noin 130 000. Viimeisen kolmen vuoden aikana merkintöjä on tullut noin 370 000, jotta pyörät eivät pysähtyisi 2014 syksyllä. Vuositasolla uusia merkintöjä on tullut noin satatuhatta, jotta tarvittava määrä tavoitetaan.

SKAL järjestää jatkokoulutuk-

sia ympäri Suomea yhteistyössä paikallis- ja alueyhdistysten sekä erikoisjärjestöjen kanssa. Koulutussissamme ei opeta ammattimestä ajamaan, vaan keskitymme päivittämään tietoja ja hankkimaan pätevyksiä, joita kuljettaja työssään aidosti tarvitsee. Koulutukset voivat olla kaikille avoimia tai puhtaasti yrityksille räätälöityjä omia koulutuksia, joihin tarvittaessa SKAL hyväksyy oman ohjelman.

SKAL kehittää jatkuvasti uusia jatko-koulutusohjelmia, jotka palvelevat kuljetusalan ammattilaisia. Uusimmat koulutusohjelmien hyväksynnät ovat kustannustietoinen kuljettaja, digitaalista ajopiirturia koskevat säädökset ja yleisimmät

toiminnot sekä asiakaspalvelu ja työhyvinvointi.

ADR- ja EKL-koulutus on ollut SKAL:lla perinteinen osa koulutustarjontaa. Erityisesti koulutusmateriaalien kehittämiseen kuljettajan työtä paremmin palvelevaksi vaarallisten aineiden kuljetuksissa on kiinnitetty koulutuksissa huomiota. Seminaareissa keskitytään esimerkiksi verolainsäädäntöön, erikoiskuljetuksiin ja jakelulogistiikkaan.

Vuonna 2010 SKAL:n erityyppisiä koulutustilaisuuksia järjestettiin noin 200 eri puolella Suomea. Niissä koulutettiin yli 4 000 henkilöä SKAL-kouluttajaverkoston yli 30 ammattitaitoisen ja kokeneen kouluttajan voimin.



CEMT-kokous ja koulutusta Lyypekissä, kouluttajana kuljetusasiantuntija Petri Murto.

Kuva: Antti Seppälä

Koulutusyhteistyösopimuksia SKAL:lla on kuljetusyritysten lisäksi mm. Kuljetuskeskusten Liiton, Espoon KTK Oy:n, Napapiirin Kuljetus Oy:n, Lapin Kuljetus Oy:n, Savon Kuljetus Oy:n, Mikkelin Autokuljetus Oy:n, Oy Hartwall Ab:n, Arla Ingman Oy Ab:n, A-Tuottajat Oy:n, Volvo Trucks Finlandin, Esa Kuokka Oy:n ja Suomen Lainalaatikko Oy:n kanssa.



Kuva: Ulla Eskelinen

KULTA-hanke innostaa nuoria kuljetusalalle

Kouvolan Ammatillinen Aikuiskoulutuskeskus tukee sekä kuljetusyrittäjiä että yrittäjiksi aikovia ja puolustusvoimien kuljettajakoulutusta KULTA-hankeella (Kuljetus- ja logistiikka-alalle töihin ja ammattiin), jolla kehitetään puolustusvoimien kuljettajien valintaa ja kuljettajakoulutuksen saaneiden mahdollisuuksia työllistyä entistä paremmin kuljetus- ja logistiikka-alan tehtäviin heti kotiuduttuaan.

Vaikkei puolustusvoimissa kuljettajaksi koulutettu ryhtyisi ammattikul-

jettajaksi, hyötyy hän koulutuksesta siviilielämässä monella tavalla. Opittu ennakoiva ja taloudellinen ajotapa on ympäristöystävällinen. Lisäksi hänellä on tietoa oikeasta ruokavaliosta ja liikunnan tärkeydestä. Kuljettaja saa myös hyvät ensiaputaidot.

Kulta-hankkeella haetaan yhteyksiä kuljetusyrityksiin, tuetaan rekrytointia, koulutuksen suunnittelua ja toteutusta sekä toimitaan tiedonvälittäjänä yrityksen, alalle aikovien henkilöiden, varusmiesten ja ELY-keskusten toimistojen välillä.

SKAL: loikkaus sosiaaliseen mediaan

Syksyllä 2010 SKAL hyppäsi muiden mukana sosiaaliseen mediaan ja SKAL:lle luotiin oma Facebook -fanisivu sekä Twitter-tili. Fanisivut saivat heti kohtuullisesti faneja ja määrä kasvaa tasaisesti. Facebookissa ja Twitterissä jaetaan uutisia ja tiedotteita sekä järjestetään pienimuotoisia kilpailuja. Myös SKAL:n alueyhdistykset SKAL Pohjanmaa ry ja SKAL Oulun lääni ry loivat omat Facebook -sivunsa.

facebook

twitter

YouTube

NextStep -messuilla riitti vauhtia. SKAL osallistui tapahtumaan yhdessä Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT ry:n ja Kulta -hankkeen kanssa.



Faktat:

- ➔ Ammattipätevyyskoulutus on lisännyt puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kiinnostavuutta.
- ➔ Armeijan jälkeen mahdollisuus kuljettajan ammattiin ja saatu koulutus on hyväksi luettavissa useissa ammatilliseen tutkintoon tähtäävissä opinnoissa.
- ➔ Kaikki sotilaskuljettajat saavat mielenkiintoisen ja itsenäisen varusmiespalveluksen, jota alan työnantajat arvostavat.
- ➔ Varusmiesten saama rahallinen hyöty koulutuksesta on useita tuhansia euroja.

Ammattina sankari

Kuljetusalan arjen sankareita etsitään Ammattina sankari -kampanjalla. Kampanjalla tuodaan esiin liikenteessä päivittäin nähtäviä sankaritekoja ja kohotetaan kuljetusalan arvostusta. Sankaritarinat kerätään internetsivustolle www.ammattinasankari.fi.

Kampanjan yhteistyökumppaneista koostuva raati valitsee vuosittain sankarin, joka palkitaan henkilökohtaisella 2 500 euron summalla ja sama summa lahjoitetaan hänen valitsemalleen hyväntekeväisyys-

kohteelle. Eniten sankaritarinoita keränneet kuljetusliikkeet palkintaan myös.

Kampanjassa ovat mukana Bridgestone Finland Oy, SKAL ry, Rahtarit ry, Timo Teippi Ky, Örum Oy Ab Hella ja Wabco -tuotemerkeillään, Truck Point ja Rengasrikkopalvelu Matka jatkuu 24.



Kuljetusala.com sai uuden ilmeen

Kuljetusala.com sivusto on uudistettiin 2010 loppuvuodesta. Uusilla nettisivuilla on tietoa kuljetusalasta sekä esittelyjä eri ammattiteistä ja työmahdollisuuksista. Sivujen suunnittelu ja tekstit tehtiin palvelemaan kaikkia alasta kiinnostuneita nuoria. Uudistus tehtiin yhteistyössä Autoliikenteen Työntekijäliitto ALT ry:n, Auto ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Logistiikkayritysten liitto ry:n ja Volvo Trucks Finlandin kanssa.

Litra päivässä Kummiyritys

SKAL:n Litra päivässä -klubi käynnisti Litra päivässä Kummiyrityksen etsinnän tammikuussa 2011. Kummiyritys on kiinnostunut oman yrityksensä ympäristöosaamisesta ja energiatehokkuuden parantamisesta. Yrityksellä on myös halua toimia esimerkkinä muille kuljetusyrityksille. Kummiyritys palkitaan muun muassa henkilöstön työviihtyvyyttä lisäävällä koulutuksella ja apuvälineillä ympäristötekojen entistä parempaan toteuttamiseen.

Kummiyrityksen edustajat tulevat olemaan esillä SKAL:n ja taloudellisen tukijana toimivan Neste Oil

Oyj:n tapahtumissa. Yrityksen toimintaa seurataan vuoden 2012 loppuun saakka Kuljetusyritystä-lehden artikkeleissa sekä Litra päivässä -klubin ja Neste Oil Oyj:n internetsivuilla. Ensimmäiseksi Litra päivässä Kummiyritykseksi valintaraati seuloi Jari Välikangas Oy:n Härmästä. Valinta julkistettiin 19.5. Kuljetus 2011 -näyttelyssä Jyväskylässä.



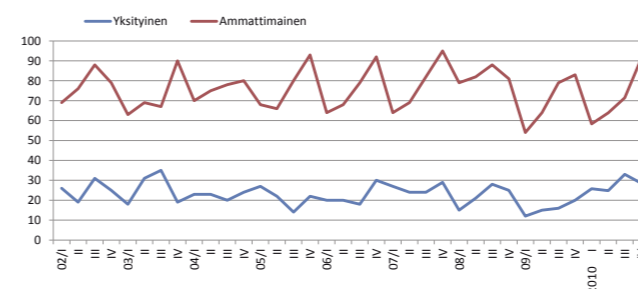
Tulevaisuuden tähdet

Tulevaisuuden tähtien koulutusohjelma suunniteltiin yhdessä Volvon kanssa. Tulevaisuuden tähdet -ohjelma on tarkoitettu korkeakouluissa ja ammattikorkeakouluissa kuljetusta ja logistiikkaa opiskeleville, jotka tähtäävät maanteiden tavaraliikenteessä toimivien kuljetusyritysten johtotehtäviin Suomessa. Ohjelmaan sisältyy viikko opintoja Volvo Truck Corporationissa Göteborgissa, viikko suomalaisissa kuljetus- ja logistiikkayrityksissä sekä viisi päivää SKAL:ssa ja sen aluetoimistoissa. Haku ohjelmaan oli vuoden 2010 loppupuolella ja koulutukseen valittiin 9 opiskelijaa.



Maantieliikenteen tunnusluvut

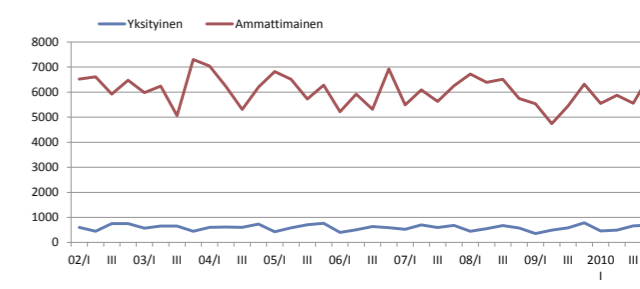
TAVARAMÄÄRÄ 2000-2010, milj. tonnia



Kotimaan tieliikenteessä kuorma-autoilla kuljetettu tavaramäärä kasvoi vuoden 2010 aikana 15,7 % 343 miljoonasta tonnista 397 miljoonaan tonniin.

Lähde: Tilastokeskus

KULJETUSSUORITE 2002-2010, mrd.tkm

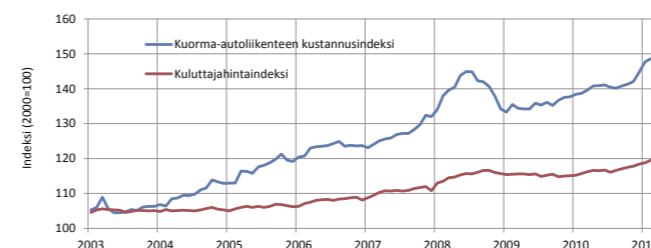


Vuonna 2010 kuorma-autojen kuljetussuorite oli yhteensä 25 961 miljoonaa tonnikilometriä, josta 23 656 miljoonaa tonnikilometriä ammattimaisessa liikenteessä (91,1 %) ja 2 305 miljoonaa tonnikilometriä yksityisessä liikenteessä (8,9 %). Kuljetussuorite kasvoi 1 698 miljoonaa tonnikilometriä eli 7 %.

Lähde: Tilastokeskus

KUORMA-AUTOLIIKENTEEN KUSTANNUSTEN JA KULUTTAJAHINTOJEN MUUTOKSET

Keskimääräinen kehitys kuukausittain ajalla 2003-2011



2000-luvun alun maltillinen kustannuskehitys taittui ja kustannukset nousivat reilusti talouskriisiin 2008 asti. Talouden voimakas taantuminen käänsi kustannukset lyhyeksi aikaa laskuun. Edellisen kustannuspiikin taso kesältä 2008 saavutettiin joulukuussa 2010 ja kustannukset ovat jatkaneet rajua nousuvauhtiaan alkuvuodesta 2011.

Lähde: Tilastokeskus

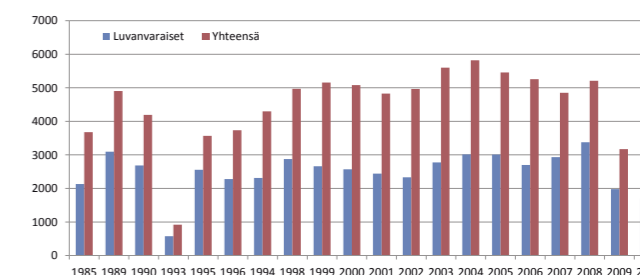
LIIKENNEKÄYTTÖSTÄ POISTETTUJEN KUORMA-AUTOJEN OSUUS REKISTERISSÄ OLEVISTA



Luvanvaraisesta liikenteestä poistettujen kuorma-autojen määrä oli enimmillään 13 prosenttia joulukuussa 2009. Poisto-osuus painui syyskuussa 2010 jo alle 10 prosenttiin, mutta vuodenvaihteessa liikennekäytöstä poistettujen määrät kääntyivät poikkeukselliseen kasvuun.

Lähde: Trafi

UUSIEN KUORMA-AUTOJEN REKISTERÖINNIT 1985-2010



Vuonna 2009 uusien kuorma-autojen ensirekisteröinnit putosivat lähes 40 %. Vuoden 2010 aikana ne tippuivat entisestään jäden alle 3 000 kuorma-autoon.

Lähde: Trafi

DIESELÖLJYN HINTAKEHITYS 1.1.2004 - 16.4.2011

D-mittarinen kesälaadun nettointaiesimerkki sis.alv 22%, 1.7.2010 alk. 23%



SKAL:n dieselöljyn seurantahinta putosi alimmilleen vuoden 2009 vaihteessa. Vuonna 2010 dieselöljyn hinta on jatkanut nousuaan ja arvonnäköalalla vertailuhinta lähestyi keväällä 2011 jo yli 1,40 € / litra.

Lähde: Tilastokeskus

SKAL:n antamat lausunnot ja esitykset 2010

EDUSKUNTA

- 8.4. Vakuutusmaksuveron poistaminen ammattiliikenteen tieliikennevakuutuksista
- 14.10. Suomen kansainvälistyvä harmaa talous
- 18.10. Energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttaminen

EDUSKUNNAN LAKIVALIOKUNTA

- 12.3. Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän oltava kohtuullinen kokonaisuus (Moottoriliikenteen Keskusjärjestön kanssa)

EDUSKUNNAN LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNTA

- 11.2. Kohti vähäpäästöistä Suomea
- 2.3. Valtioneuvoston selonteko kunta- ja palvelurakennemuutoksesta (VNS 9/2009 vp)
- 13.4. Taksiliikennelain muuttaminen
- 14.4. Hallituksen esitys AETR-sopimuksen muutosten hyväksymiseksi HE 31/2010 vp (Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa)
- 27.5. Liikenneerikkomusten seuraamusjärjestelmän oltava kohtuullinen kokonaisuus (Moottoriliikenteen Keskusjärjestön kanssa)
- 10.9. Liikenne on oleellinen osa joka-päiväistä elämäämme (Moottoriliikenteen Keskusjärjestön kanssa)
- 29.9. Talousarvio vuodelle 2011
- 14.10. Hallituksen esitys vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain muuttamiseksi
- 27.10. Biopolttoaineiden käytön edistäminen liikenteessä 2011–2020
- 16.11. Ajokorttilainsäädännön uudistus
- 30.11. Hallituksen esitys postilainsäädännön uudistamiseksi
- 7.12. Valtioneuvoston selonteko metropolipolitiikasta

EDUSKUNNAN TALOUSVALIOKUNTA

- 24.9. Kasvihuonekaasujen vähennystavoitteet ja hiilivuotoriskien arviointi
- 29.11. Sähköinen huutokauppa ei sovellu kuljetus- ja koneurakointipalveluihin

EDUSKUNNAN TARKASTUSVALIOKUNTA

- 30.11. Harmaan talouden katvealueet – Suomen kansainvälistyvä harmaa talous

ELÄKETURVAKESKUS

- 30.3. Uudet maanteiden tavaraliikenteen yrittäjien YEL-työtulon määräämisohjeet

IISALMEN KAUPUNKI

- 26.4. Ylä-Savon seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma

KAAKKOIS-SUOMEN ELY-KESKUS

- 1.12. Valtatie 12 parantaminen

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

- 11.1. Kansallisen älyliikenteen strategia
- 17.2. Hallituksen esitys AETR-sopimuksen muutosten hyväksymiseksi (Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa)
- 26.2. Maantielogistiikan näkemykset tulevaisuuskaatsauksen perustaksi
- 12.3. Asetus autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen liitteiden muuttamisesta
- 25.3. Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain muuttaminen
- 29.3. Maantielogistiikan painopisteet ja teesit tulevaisuuskaatsauksen perustaksi
- 19.4. Esitys ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittämiseksi
- 22.4. Ehdotus postilainsäädännön uudistamiseksi
- 27.4. Tavaraliikennelainsäädännön uudistamisen kärkihankkeet
- 10.5. Liikenteen elinkeinopoliittinen ohjelma
- 28.5. Maanteiden tavaraliikenteen ajankohtaisteemoja kansliapäällikkö Harri Pursiainen
- 28.5. Kansallinen logistiikkastrategia
- 4.6. Harmaan talouden ja laittoman liikenteen vaikutukset
- 8.6. Ajokorttilaki ja laki kuljettajantutkinto-toiminnan järjestämisestä koskevan lain muuttamisesta
- 23.6. Ajoneuvojen katsastus- ja yksittäishyväksyntämenettelyjen järjestäminen
- 24.6. Ajokorttiseuraamusjärjestelmän kehittäminen
- 29.6. Yksittäishyväksyntälakien muuttaminen
- 10.8. Euroopan laajuisen TEN-T -verkon valmistelu, toinen kuulemiskierros
- 12.8. Metsäteollisuus ry:n esitys puutavara-autojen kokonaispainojen korottamisesta
- 31.8. Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka -tulevaisuuskaatus
- 7.9. Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusalueetta
- 10.10. Ehdotus komission asetukseksi ajoneuvojen massoista ja mitoista tyyppihyväksynnässä
- 19.10. Luvanvaraiseen tavaraliikenteeseen rekisteröityihin ajoneuvoihin vaadittavien yhteystietomerkintöjen valvonta

- 7.12. Ulkomaalaisten ajoneuvojen hinausten nopeuttaminen ja hinauskustannusten maksun varmistaminen

LIIKENNEVIRASTO

- 25.1. Tieliikenteen turvallisuuden johtamisjärjestelmät -standardiluonnos
- 1.4. Lentoaseman kaukoliikennerradan esiselvitys
- 15.12. Liikenneolosuhteet 2035 -suunnitelma

OIKEUSMINISTERIÖ

- 24.3. Turvallisuustutkintalaki (Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa)
- 21.9. Muutos ajokieltojärjestelmään

PIRKANMAAN LIITTO

- 18.1. Pirkanmaan 2. vaiheen maakunta-kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma

SUOMEN YRITTÄJÄT

- 6.4. Maatalous ym. elinkeinotukien käyttö elinkeinonharjoittajien välistä kilpailua vääristävään toimintaan

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ

- 24.9. Biopolttoaineiden käytön edistäminen 2011-2020

UUDENMAAN ELY-KESKUS

- 24.6. Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen toiminta- ja taloussuunnitelma
- 8.9. Kehä II yleissuunnitelma

VALTIOVARAINMINISTERIÖ

- 5.1. Käännetty verovelvollisuus rakennusallalla
- 11.8. Energiaverotusta koskevan lainsäädännön muuttaminen

VARSINAIS-SUOMEN ELY-KESKUS

- 23.6. Valtatien 8 rakentaminen moottoritieksi välillä Raisio – Nousiainen. Tiesuunnitelma Raisio – Masku – Nousiainen

YMPÄRISTÖMINISTERIÖ

- 16.3. Jätelain uudistaminen

Suomen Kujetus ja Logistiikka SKAL ry
PL 38, Nuijamiestentie 7,
00400 HELSINKI
puh. (09) 478 999, skal@skal.fi
www.skal.fi

SKAL organisaation asiantuntijat valvoivat kuljetusalan etuja 131 eri kotimaisessa työryhmässä ja 12 IRU:n valiokunnassa ja työryhmässä.