



Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikennepolitiikan osasto
PL 31
00023 Valtioneuvosto

21.9.2011

Lausuntopyyntö 7.9.2011

PALVELUALOJEN TYÖNANTAJAT PALTA RY:N JA SUOMEN HUOLINTALIIKKEIDEN LIITTO RY:N LAUSUNTO KOSKIEEN LIKENNEPOLIITTISEN SELONTEON VALMISTELUA

LVM on selonteon valmistelun perustaksi pyytänyt sidosryhmiltään ehdotuksia ja näkemyksiä siitä, mitkä ovat:

1. liikennesektorin suurimmat nähtävissä olevat haasteet ja muutokset vuosiin 2020 ja 2030 ulottuvilla aikajän-teillä, jotka vaativat liikennepolitiikan uudelleen arviointia;
2. edustamamme sidosryhmän matkojen ja kuljetusten kannalta keskeisimmät palvelutasotekijät (esim. käytettävyys, täsmällisyys, nopeus, turvallisuus, hin-ta) sekä palvelutason parantamistarpeet;
3. lähivuosien (2012-2015) ja keskipitkän aikavälin (vuoteen 2020) 1-5 tärkeintä linjausta tai toimenpidettä aiemmissa kohdissa esittämiimme tekijöihin vas-taamiseksi.

Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n sekä Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n näkemykset edellä mainittuihin kohtiin

1. **Liikennesektorin suurimmat nähtävissä olevat haasteet ja muutokset vuosiin 2020 ja 2030 ulottuvilla aikajän-teillä, jotka vaativat liikennepolitiikan uudelleen arviointia**

A) Suomen elinkeinoelämän rakennemuutos jatkuu

Valmistavan teollisuuden rakennemuutos jatkuu Suomessa edelleen teollisuuden koonpanotyön sekä laitosten siirtyessä halpamaihin ja/tai kasvaville markkinoille, minkä johdosta Suomessa valmistettavien tuotteiden vientivolyymit tulevat vähene-mään pitkällä tähtäimellä. Rakennemuutos pienenevine tavaravolyymeineen aiheut-taa jatkossa yhä merkittävämpiä haasteita Suomen logistisen järjestelmän kustan-nustehokkuudelle ja kilpailukyvyille. Suomen kasvava ja edelleen kehittyvä kaivosteol-lisuus on kuitenkin Suomelle mielenkiintoinen mahdollisuus rakennemuutoksen negatiivisten vaikutusten ehkäisyssä.

Kaupan rakenne muuttuu ja verkkokaupan merkitys erityisesti kuluttajakaupassa tulee kasvamaan entisestään, mikä lisää Suomessa tarvetta pientavaran jakelujärjestelmien kehittämiseen. Tavaravirrat pirstaloituvat ja kuljetusten frekvenssi kasvaa, mikä on omiaan aiheuttamaan huolinta- ja muille logistiikkapalveluyrityksille lisähaasteita kuljetusten tehokkaassa hoitamisessa, näiden pyrkiessä kuitenkin huolehtimaan ja hyötymään logistiikan skaalaeduista. Tämä kehitys johtaa siihen, että logistiikan tieto- ja toiminnanohjausjärjestelmien merkitys tulee entisestään kasvamaan.

B) Ympäristöarvojen merkityksen korostuminen entisestään

Ympäristöarvojen merkitys kasvaa entisestään ja suuntaus vihreämpiin kuljetusratkaisuihin jatkuu kuluttajien ja kuljetusasiakkaiden tiedostaessa entistä paremmin hankkimiensa tuotteiden kuljettamisesta aiheutuvan hiilijalanjäljen.

C) Lisääntyvä ulkomainen kuin myös kotimainen kilpailu kasvaa logistiikkapalvelujen tuottamisessa

Kotimainen sekä EU:n sisältä ja ulkopuolelta tuleva kilpailu logistiikkapalvelujen tuottamisessa tulee kasvamaan ja kiristymään entisestään. Liikennepoliittisin toimin on huolehdittava siitä, että suomalaisilla logistiikkapalveluyrityksillä on tasapuoliset kilpailuolosuhteet ulkomaisten logistiikkayritysten kanssa maantie, meri-, lento- ja rautatieliikenteessä niin kotimaassa kuin ulkomaillakin, ja että logistiikkapalveluyritysten kilpailu Suomessa tapahtuu läpinäkyvästi ja sääntöjä noudattaen.

D) Logistiikka-alan työvoiman riittävyyteen ja osaamiseen tulee panostaa aiempaa enemmän ja määrätietoisemmin

Logistiikka-alan työvoiman riittävyys tulee turvata ja sen osaaminen varmistaa jatkossa sillä:

- Suomalaisten ikärakenteen muuttuessa mm. merkittävä määrä kuljettajista ja maantieliikenneyrittäjistä on jäämässä eläkkeelle, eikä uutta työvoimaa välttämättä ole löydettävissä ilman konkreettisia koulutustoimenpiteitä.
- Logistiikka- ja toimitusketjun hallinnan sähköistyessä ja monimutkaistuesssa sekä globalisaation edetessä logistiikkapalvelujen yhteydessä toimivalta henkilökunnalta edellytetään entistä parempaa ja monipuolisempaa osaamista.

2. Huolitsijoiden ja muiden logistiikkapalveluyritysten hoitamien kuljetusten kannalta keskeisimmät palvelutasotekijät sekä palvelutason parantamistarpeet

Kuljetusasiakkaat edellyttävät huolitsijoilta ja muilta logistiikkapalveluyrityksiltä elinkeinoelämän tavaraliikenteen toimitusketjun osalta seuraavia asioita:

Kuljetusten ja logistiikkapalvelujen luotettavuus (täsmällisyys, häiriöttömyys, turvallisuus)

- Suomen ulkomaankaupan sujuvat yhteydet on turvattava kaikissa olosuhteissa. Ts. Suomen tulee panostaa liikenneinfran kehittämisessä erityisesti Suomen vienti- ja tuontisatamiin, lentoasemiin ja raja-asemiin sekä varmistettava näissä tehokkaat terminaalit sekä sujuvat rajanylitykset.

- Yhteiskunnan tulee huomioida päätöksenteossaan työmarkkinoiden työrauhan turvaaminen (laittomien lakkojen ja työtaistelutoimenpiteiden ehkäisy)
- Viranomaisten on huolehdittava ja valvottava, että liikenteessä käytettävä, niin suomalainen kuin ulkomainenkin kalusto täyttää turvallisilta kuljetuksilta vaadittavat edellytykset.

Kuljetusten hinta

- Suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukyky edellyttää, ettei logistisista toimitusketjuista muodostu ylimääräisiä esteitä tai kustannuksia Suomessa harjoitettavalle yritystoiminnalle. Liikennepoliittisia päätöksiä tehtäessä on aina arvioitava päätöksen vaikutus Suomen logistiikka- ja muiden yritysten kilpailukykyyn.
- Ehdottaman tärkeää on ratkaisuja tehtäessä muistaa pitää erillään toisistaan elinkeinoelämän tavaraliikenne yksityisestä henkilöautoilusta, sillä yli 80 % liikennesuoritteista kertyy henkilöautoliikenteestä. Elinkeinoelämän tavarakuljetuksiin kohdistuvat maksujen ja verojen korotukset heikentävät välittömästi Suomen talouden kansainvälistä kilpailukykyä.

Kuljetusten nopeus

- Edellyttää toimivaa ja häiriötöntä liikenneinfraa sekä tavaraliikenteen sujuvaa kulkua ilman henkilöautoliikenteestä johtuvia ruuhkia ja viiveitä.

Asiakaspalvelun laatu

- Globalisaation edetessä toimitusketjun hallinnasta tulee yhä monimutkaisempaa ja haastavampaa ja toimitusketjussa välitettävän tiedon määrä kasvaa. Vaikeuskertoimen kasvaessa toimitusketjun häiriöttömyydestä, toimivuudesta, turvallisuudesta ja hallinnasta tulee yhä tärkeämpi osa logistiikkapalveluyritysten liiketoimintaa. Tähän haasteeseen vastaaminen edellyttää osaavaa ja kielitaitoista henkilökuntaa.

Muut tekijät kuten kuljetusten ympäristöystävällisyys

- Yksittäisen kuljetuksen ympäristövaikutusten arviointiin ja mittaamiseen tarvittaisiin vähintään EU-tasolla yhteinen mittaristo tai standardi.

3. Lähivuosien (2012-2015) ja keskipitkän aikavälin (vuoteen 2020) 1-5 tärkeintä linjausta tai toimenpidettä aiemmissa kohdissa esittämiimme tekijöihin vastaamiseksi

Suomen kansainvälistä logistisista kilpailukykyä on aiempaa määrätietoisemmin parannettava kehittämällä ja tehostamalla nykyisen liikeinfrastruktuurin käyttöä

- Parannettava ja kehitettävä Suomen raideverkostoa, sillä ympäristöaspektien kautta paine tätä kuljetusmuotoa kohtaan tulee edelleen kasvamaan eikä kapasiteettia ole tällä hetkellä riittävästi.
- Yhdistettyjen kuljetusten toimintaedellytyksiä on parannettava Suomen sisäisissä ja kansainvälisissä kuljetuksissa huomioiden erityisesti konttiliikenteen edut ja asema maailman kaupassa.

- Suomen logistisen kauttakulun ja solmukohdan merkitystä on entisestään korostettava ja huomioitava liikennepoliittisessa päätöksenteossa, esim. rah-tiiliikenteessä raideyhteydet Venäjälle (TSR-junayhteys) ja lentoliikenteessä Suomen gateway-asema Aasian lentoliikenteessä.
- Suomen sataminen keskittymistä ja määrän vähentämistä on edistävää käytettävissä olevin liikennepoliittisin keinoin, sillä tavaravirtojen keskittyminen mahdollistaisi nykyistä tehokkaammin toimivat satamat.

Huolehdittava, ettei Suomen kansainvälinen kilpailuasema vaarannu epätasapuo-listen ympäristö- tai turvallisuusmääräysten tms. kustannuksia nostavien päätös-ten johdosta

- On huolehdittava, ettei suomalaisten yritysten kilpailuasema kansainvälisillä markkinoilla heikkene pelkästään suomalaisiin tai EU-yrityksiin kohdistuvien kireämpien ympäristö- tai turvallisuusmääräysten johdosta. Esimerkiksi lai-vojen uudet polttoaineiden rikki-pitoisuusvaatimukset (IMO-päätös ja EU:n rikkidirektiivi) ovat johtamassa Suomessa merikuljetusten kustannustason merkittävään nousuun, mikä tulee aiheuttamaan myös reittimuutoksia ja tavaravirtojen siirtymää merirahdeista autokuljetuksiin. Suomen tulee ehdottomasti pyrkiä siihen, että rikkidirektiiviin saadaan riittävä siirtymäaika tai jokin muu Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä turvaava ratkaisu.
- Riittävällä valvonnalla on huolehdittava, ettei Suomessa logistiikkapalvelu-markkinoiden avoin kilpailu esty säädösten vastaisesti toimivien yritysten takia. Tällöin on kuitenkin tärkeää huolehtia, ettei tarkastuksista ja valvonnas-ta aiheudu sääntöjä noudattaville yrityksille ylimääräistä hallinnollisen taakan kasvua.

Varmistettava osaavan työvoiman saatavuus ja hakeutuminen logistiikka-sektorille

- Logistiikkasektorin koulutukseen panostettava aiempaa enemmän
- Huolehdittava, että asia saa riittävästi huomiota yli ministeriörajojen, esim. koulutushankkeiden osalta tulisi LVM:n ja OPM:n kehittää yhteistoimintaa
- Yhteiskunnan tulee tarjota tarkoituksenmukainen koulutusputki logistiik-kasektorin eri ammatteihin, niin suorittavalle portaalle kuin myös toimihen-kilöpuolelle.

Parannettava logistiikan perustutkimuksen edellytyksiä sekä panostettava sovel-tavaan tutkimukseen ja innovaatioihin logistiikkapalvelusektorilla

- Jatketaan LVM:n johdolla laaditun kansallisen älyliikenteen strategian kärki-hankkeita ja panostetaan erityisesti toimitusketjun sähköistämiseen liittyviin hankkeisiin huomioiden kaikki kuljetusmuodot sekä niiden kytkeytyminen kuljetusketjun eri vaiheisiin esim. tullaustoimintaan.
- Julkiset logistiikkainvestoinnit ml. raide- ja maantieliikenne-, logistiikkakes-kus- sekä laajakaista-, mobiili- ja tietoverkkoratkaisut tulee tehdä siten, että ne tukevat elinkeinoelämän ja logistiikka-alan yritysten tarpeita ja kilpailuky-kyä.

Jatketaan edellisten hallitusten aikana aloitettua ja LVM:n johdolla valmistellun Suomen Logistiikkastrategian työstämistä

- Suomen Logistiikkastrategia, jonka laadintaan Suomen elinkeinoelämä aktiivisesti ja suurin toivein osallistui, jäi edellisen hallituksen aikana luonnosasteelle, eikä strategian valmistelu johtanut Suomen logistisen kilpailukykyyn varmistamisen ja parantamisen kannalta konkreettisiin toimenpiteisiin ja tärkeisiin kärkihankkeisiin. Kesken jäänyt Suomen logistiikkastrategiatyö on tärkeää viedä loppuun.

Työrauhaa turvaavan lainsäädännön uudistaminen ja laittomien työtaisteluiden sanktiot oikealle tasolle

- Laittomien työtaisteluiden haittavaikutukset logistiikka-alalla heijastuvat välittömästi koko elinkeinoelämään ja Suomen kilpailukykyyn. Työmarkkinasopimus- ja työrauhajärjestelmän uudistaminen tulisi käynnistää välittömästi. Laittomien työtaisteluiden sanktiot ovat mitättömät verrattuna niiden aiheuttamiin haittavaikutuksiin.

Palvelualojen työnantajat ry ja Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry ovat kiinnostuneita osallistumaan liikennepoliittisen selonteon valmisteluun ja olemme myös valmiit käymään jatkossa syvempää ja yksityiskohtaisempaa keskustelua liikennepoliittisen selonteon valmistelun edetessä.

Helsingissä 21. syyskuuta 2011

Kunnioitavasti

**Palvelualojen työnantajat
PALTA ry**

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry

Riitta Varpe
toimitusjohtaja

Petri Laitinen
toimitusjohtaja

Petri Laitinen
logistiikan toimialavastaava

Palvelualojen työnantajat PALTA ry on Elinkeinoelämän keskusliiton toiseksi suurin jäsenliitto. PALTAn 1 700 jäsenyryitystä solmivat noin 140 työehtosopimusta ja työllistävät noin 140 000 henkeä. Liiton neljä toimialaryhmää ovat logistiikka, yrityspalvelut, tietoliikenne ja erityispalvelut. PALTA perustettiin 1.1.2011, kun Erityispalvelujen Työnantajaliitto, Liikenne- ja Erityisalojen Työnantajat, Palvelualojen Toimialaliitto sekä Tieto- ja tekniikka-alojen työnantajaliitto TIKLI yhdistyivät.

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry (SHL) on huolinta-alan työnantajien elinkeino- ja työmarkkinapoliittinen edunvalvonta järjestö ja se on PALTAn jäsenyhdistys. SHL:n jäsenenä on noin 70 huolinta-alan yritystä, jotka yhdessä vastaavat valtaosasta Suomen ulkomaankaupan kappaletavaran vienti- ja tuontikuljetuksista.