

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto Valtioneuvoston selonteosta teollisuuspolitiikasta

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko teollisuuspolitiikasta (VNS 1/2025 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä on pyydetty asiassa asiantuntijalausuntoa. SKAL esittää lausuntonaan seuraavaa.

Selonteko perustuu hallitusohjelman mukaan laadittuun teollisuuspoliittiseen strategiaan. Strategiaan sisältyy vientiteollisuudelle olennaiset politiikkakokonaisuudet, kuten logistiikka, ja sen tavoitteena on kasvuhakuisten, työllistävien ja vientiin tähtäävien yritysten kasvu sekä työpaikkojen säilyminen Suomessa.

Strategiaa koskeva raportti on valmisteltu elinkeinoministeri Rydmanin asettamassa ohjausryhmässä. Lisäksi teollisuuden logistiikkaan liittyviä kysymyksiä on pohtinut erillinen alatyöryhmä, jossa SKAL on ollut mukana.

SKAL on lisäksi julkaissut näkemyksiään teollisuuspolitiikkaa käsittelevässä ohjelmassa ”Logistista kilpailukykyä vahvistettava”. Ohjelma täällä:

https://skal.fi/wp-content/uploads/2024/10/skal_skal_teollis_pol_strategia_20240925_WEB.pdf

Yleistä

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys. Kilpailukykyiseen logistiikkaan vaikuttavat useat politiikan sektorit. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa.

SKALin tavoite on ollut, että kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys teollisuuspolitiikassa tunnistetaan ja tunnustetaan vahvemmin. Kyse on kaikkien yritysten menestymisestä, kun kuljetuskustannukset pidetään kohtuullisena.

Maantiekuljetusten merkitys korostuu erityisesti kansainvälisen kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden takia. Kuljetusyrietykset takaavat sen, että hyvät suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille. Vallitsevassa geopolitiittisessa tilanteessa on huoltovarmuudella entistäkin suurempi rooli. Esimerkiksi säiliöautokuljetusyrietyksillä on varautumisemme kannalta aivan olennainen merkitys.

Kuljetusyritykset yleisemminkin turvaavat yhteiskunnan toimivuuden myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että kaupassa on ruokaa ja juomaa, sähkö- ja vesilaitokset pysyvät käynnissä, tehtaat toimivat ja palvelut pelaavat.

Maanteiden tavaraliikenne on olennainen osa koko Suomen menestystä, 90 prosenttia maamme tavarakuljetuksista liikkuu kumipyörillä. Kotimaan kuljetussuoritteesta (tonnikilometrit) maantiekuljetuksien tonnimäärä on ollut kasvusuunnassa vuosina 2011–2021. Ilman kuljetusyrityksiä Suomi pysähtyisi.

SKAL pitää tärkeänä, että teollisuuspolitiikan, yritysten sijoittumisen ja logistisen kilpailukyvyn vahvistaminen vaikuttaa hallituskauden lopussa tehtäviin päätöksiin. Sen tulee olla lähtökohtana myös Suomen seuraavassa hallitusohjelmassa

Toimintaympäristön muutoksia

Globaalit muutokset kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastomuutoksen torjunta ja digitalisaatio vaikuttavat kaikki tavalla tai toisella kuljetusyritysten toimintaan. Itärajan sulkeuduttua Suomi on entistä enemmän saarimainen maa ja logistisilta kustannuksiltaan takamatkalla muuhun Eurooppaan verrattuna. Suomen liittyttyä Naton jäseneksi tulee Suomelle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia mm. väylien kunnon näkökulmasta.

EU:ssa valmistaudutaan parhaillaan 2028 alkavaan uuteen budjettikauteen, minkä yhteydessä unionin budjettirakennetta ja infrarahoitusta uudistetaan. Keskusteluissa on ollut perustaa yhtenäinen rahasto vuoden 2027 jälkeiselle MFF-kaudelle. Rahastoon koottaisiin kaikki yhteisesti hallinnoidut rahastot, jolloin esimerkiksi nykyisen kaltainen CEF lakkautettaisiin. CEF-rahoitus on väylien ja sitä kautta logistiikan kannalta erityisen tärkeä.

Rahoitusta suunnattaisiin jäsenmaille instrumenttien kautta, joissa jäsenmaille on suuri päätösvalta. Riskinä esitetyssä mallissa on liikenteen rahoituksen väheneminen kansallisten poliittisten linjausten myötä. Tosin SKALin viimeisimpien tietojen mukaan vaikuttaisi kuitenkin siltä, että CEF rahoitus on säilymässä erillisenä MFF:n rakenteessa ja siihen yhdistettäisiin myös sotilaallinen liikkuvuus.

SKAL pitää tärkeänä, että jatkossakin on käytettävissä CEF-rahoituksen kaltainen rahoitusmenetelmä, jolla varmistetaan väyliin ja tieverkostoon kohdistuva rahoitus. Tästä rahoituksesta on saatava Suomen tiestölle aiempaa suurempi osuus.

SKAL oli helmikuussa mukana usean suomalaisen järjestön yhteisessä vetoomuksessa nykyisen kaltaisen, liikenteelle kohdistetun rahoitusmekanismin säilyttämiseksi myös tulevilla rahoituskaudella. Elinkeinoelämän järjestöjen yhteinen näkemys on, että EU:n budjettineuvotteluissa tulee edistää linjaa, joilla varmistetaan liikenneinfralle EU-tasoinen rahoitusinstrumentti jatkossakin. Rahoituksessa tulee priorisoida hankkeiden vaikuttavuutta kilpailukyvyn, kriisinkestokyvyn ja sotilaallisen liikkuvuuden suhteen.

Perinteinen taloudelliselta kehitykseltään heikompien koheesiomaiden suosiminen ei ole enää perusteltua. Muuttuneen ulko- ja turvallisuuspolitiikan takia myös liikenneinfrainvestoinneissa tulisi katsoa entistä enemmän jäsenmaiden sijaintia Euroopan kartalla. Suomen tulisi pyrkiä hyödyntämään entistäkin vahvemmin geopoliittinen tilanne. Tämä vaatii EU:n rahoitusinstrumenttien merkittävää kohdentamista pohjoiseen Eurooppaan.

Logististen kustannusten nousua hillittävä

Turun kauppakorkeakoulun logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset nousivat vuodesta 2019 vuoteen 2022 39,3 miljardista eurosta 50,5 miljardiin euroon. Vuonna 2022 Suomessa toimivan teollisuuden ja kaupan logistiikkakustannukset olivat 13,8 prosenttia liikevaihdosta, kun edellisenä tarkasteluvuonna 2019 ne olivat 13,5 prosenttia. Logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta oletettavasti kasvaa merenkulun päästökaupan myötä.

SKAL katsoo, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota siihen, miten ja millaisin toimin logistiikkasektorin toimintaedellytyksiä vahvistetaan. Liian usein logistiikka nähdään pelkästään kustannuksena, vaikka logistiikka on arvoa tuottava toiminto, joka tuo tuotteelle, raaka-aineelle tai komponentille aika- ja paikkahyödyn.

Globaalissa maailmassa yritykset tekevät uusia sijoituspäätöksiä monista lähtökohdista. Yrityksiä lähtee ja tulee eri alueille. Logistiikkaa ja siihen kuuluvaa infrastruktuuria sekä palveluja tulee kehittää siten, että Suomi on kiinnostava investointikohde jatkossakin.

Teollisen strategian vahvistaminen logistiikan keinoin

Koko Suomen kilpailukyvyyn ja elinvoiman säilyttämiseksi on kaikessa päätöksenteossa otettava huomioon yritysvaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle aiempaa vahvemmin. Kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle.

Tiestön kuntoa on parannettava

Logistisen kilpailukyvyyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä ja erityisesti hyvässä kunnossa oleva väyläinfra. Yritykset käyttävät teitä, tiestö on kuljetusyrityksen tehtaan lattia. Tiestö on kuljetus ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja monen toimialan työpaikka, joka on syytä pitää kunnossa.

SKALin mielestä tiestön kunnossapitoon käytettävää rahoitusta on lisättävä. On välttämätöntä saada kelinäkö ja sääoloiltaan haastaviksi käyvien talvien vaikutukset korjattua. Lisäksi on varmistettava asianmukainen liikennöinti pääteillä ja koko tieverkolla oikea-aikaisella tienhoidolla.

Tiestölle on varattava riittävä rahoitus, josta on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa. Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. SKAL esittää tiestön rahoitukseen miljardin euron tasokorotusta verrattuna liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustasoon: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

Ilmastotoimet toteutettava kilpailukykyä heikentämättä

Päästövähennyksiin tarvitaan useita teknologianeutraaleja keinoja. Vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntyvät ja tarvitaan energiaa kilpailukykyiseen hintaan sekä näiden edellyttämää lataus- ja tankkausinfrastruktuuria. SKAL katsoo, että Suomen on edettävä muiden EU-maiden tahdissa ja valittava toimenpiteet siten, että ne ovat kustannustehokkaimpia kaikkien päästölähteiden suhteen. Päästökaupan yleistyessä taakanjakosektorista tulee vähitellen luopua muun kuin maankäytön osalta.

Raskaan liikenteen osalta haasteena on teknologinen kehitys, kustannukset ja asiakasyrityksien maksuhalukkuus. Vaikka nämä olisivat kunnossa, haastava kysymys uusien vähäpäästöisten kalustohankintojen osalta on kattava tankkaus- ja latausinfra. Pitkämatkan tavaraliikennettä ei voi harjoittaa ilman sitä.

Tankkaus ja latausinfra kehittyminen on myös maankäyttökysymys. Haasteen ratkominen pitää aloittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta, maakuntakaavatasosta alkaen.

Suomen pohjoinen sijainti huomioitava

SKAL katsoo, että kaikessa EU lainsäädännössä on huomioitava Suomen pohjoinen sijainti ja arktiset sääolosuhteet. Erityisesti päästövähennyslaitteita, mittoja ja massoja sekä ajo- ja lepoaikoja koskevassa päätöksenteossa tämä on tärkeää.

Työvoiman saatavuuteen on kiinnitettävä huomiota

Osaavan työvoiman saatavuus on varmistettava. Tämä koskee kaikkia tehtäviä. SKALilla on erityinen huoli pitkällä aikavälillä kuljettajien saatavuudesta.

Lisätään kuljetus- ja logistiikka-alan esittelyä eri koulutusasteille.

Kuljettajien saatavuuden varmistamiseksi ammatillista koulutusta on kehitettävä ja rahoitus turvattava. Maahan muuttaville on luotava polku opiskella, kielitaito mukaan lukien, ja saada työpaikka alalta. Kuljetus- ja logistiikkayritysten rekrytoinnin ja henkilöstöjohtamisen osaamisen tasoa on nostettava.

Aiemmin ELY-keskusten kilpailuttaman koulutuksen rahoitus on turvattava uusilla työvoima-alueilla. Ajokorttikoulutusta uudistettava ja ammattipätevyyden hankkimiseen on saatava joustoja. Ajokorttidirektiivin trilogineuvotteluiden valmistuttua ja mahdollisen nuorten kuljettajien kuljettajaopetuksen muutosten yhteydessä myös raskaan kaluston ajokorttikoulutus on päivitettävä. Tässä yhteydessä on mahdollistettava kuljettajan ammatin kokeilu ja harjoittelu.

Lisäksi oppisopimuskoulutukseen liittyvä palkanmaksu on uudistettava ja puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen jatkuvuus on varmistettava ja otettava siellä koemalli käyttöön.

Norminpurulla kilpailukykyä

Uusia säädöksiä tehdessä painopisteet tulee suunnata toimintatapojen uudistamiseen digitalisaation, kokeilujen ja normipurun kautta.

Yleisenä linjana tulee olla se, että kaikkien yritysten toimintaedellytyksiä parannetaan keventämällä viranomaismenettelyjä, mutta otettava huomioon myös harmaan talouden torjunta ja turvallisuus.

On lisättävä keinoja, jossa kaiken viranomaistoiminnan lähtökohtana on asiakaslähtöisyys. SKAL pitää tärkeänä, että lainsäädäntöä alempiasteisia normeja ja ohjeita kehitettäessä on huomioitava alan osaajien ja etujärjestöjen näkemys.

SKAL haluaa tuoda esiin, että on tunnistettava kuljetusalan pienyrittäjävaltaisuus. Erilaiset raportointivelvoitteet kuormittavat merkittäväällä tavalla yrityksiä, jolloin resursseja voidaan haaskata yrityksen toiminnan kannalta toissijaisiin tehtäviin. Byrokratia on pidettävä minimissä ja viranomaisten tarjottava apuvälineitä sekä tukea pakollisista nykyisistä ja uusista velvoitteista suoriutumiseen.

Tavoitteena on oltava esimerkiksi se, että samaa tietoa kysytään yrityksiltä vain kerran. Tämä edellyttää sitä, että tietojen siirtyminen viranomaisten välillä on sujuvaa.

Toimintatapoja tulee edelleen selkeyttää ja tehostaa nopean käsittelyn turvaamiseksi. Viranomaispalveluihin liittyy jatkuvan kehittämisen periaate. Tätä tukee palvelujen sähköistäminen, asiantuntemus ja toiminnan virheettömyys.

SKAL esittää, että sääntelyn keventämisen yhteydessä velvoitetaan ministeriöt panostamaan päätöksen perusteluihin ja niiden ymmärrettävyyteen.

Yhteenvetona SKALin kahdeksan ehdotusta logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseksi

SKAL ehdottaa ratkaisuja, joilla Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja huoltovarmuutta voidaan edistää sekä teollisuuspolitiikkaa vahvistaa.

- 1. Logistisen kilpailukykymme perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä.** Tarvitaan hyvässä kunnossa oleva väyläinfrastruktuuri. Infrarahoitukseen on panostettava riittävästi. Julkinen rahoitus on jatkossakin liikenneverkon rahoituksen keskeinen lähde.
- 2. Kustannustekijöihin ja energian hintaan kiinnitettävä huomiota.** Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan suurimmat kustannustekijät ovat palkat, polttoaineet ja ajoneuvon hankinta, huolto ja muu ylläpito.

3. **Panostuksia EU-ennakkovaikuttamiseen.** Yleisesti liikennettä ja tieliikennettä koskevista päätöksistä jopa 80 % tulee EU-tasolta. Suomen EU-ennakkovaikuttamiseen on panostettava.
4. **Erilaiset logistiikkajärjestelmät.** Ne kytkeytyvät teollisuuteen ja muuhun elinkeinoelämään niin fyysisesti kuin digitaalisesti: esimerkiksi kuljetusten tarvitsemat tiedot syntyvät teollisuuden toiminnanohjausjärjestelmissä ja tämä prosessi tulee olla mahdollisimman automaattinen.
5. **Valtioiden välinen tukikilpailu.** Kilpailu vaikuttaa teollisuuden sijoittumiseen – toimiva ja kustannustehokas logistiikka voi olla ratkaisemassa investointeja Suomeen.
6. **Huomio logistiseen sijaintiin.** Itärajamme on kiinni ja olemme entistä enemmän logistisella takamatkalla. On tarkasteltava, miten sen negatiiviset vaikutukset logistiikkaan voidaan kompensoida.
7. **Globaalit muutokset.** Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä.
8. **Osaavan työvoiman turvaaminen.** Työvoiman saatavuus tulee olemaan myös logistiikan haaste. Erityisesti maantieliikenteen kuljettajapula vaivaa koko Eurooppaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja