

SKAL

Suomen
Kuljetus ja
Logistiikka

Logistista kilpailukykyä vahvistettava



Suomen Kuljetus
ja Logistiikka SKAL
ry:n näkemyksiä
teollisuuspolitiikkaan

Sisällys

Johdanto: Yritystoiminnan perusedellytys on toimiva ja tehokas logistiikka	4
Logistiset kustannukset rajussa kasvussa – kasvua hillittävä	7
Huomio Suomen logistisiin vahvuuksiin	8
Logistisen kilpailukyvyn tekijät	9
Tehokkaan logistiikan avainhankkeet hallituskaudella 2023–2027	10
Digitalisaatio tuo logistiikkaan tehokkuutta	10
Toimintaympäristön keskeiset muutokset	12
Käyttövoima, työvoiman saatavuus ja kustannusten nousu	13
Maantieliikenteen merkitys suomalaisessa yhteiskunnassa	13
Hyväkuntoinen tiestö on kuljetusyrityksen tehtaan lattia	15
Teollisen strategian vahvistaminen logistiikan keinoin – SKALin esitykset	16
Logistiikan kilpailukyky liikennepolitiikan lähtökohdaksi	16
Tieverkon häiriötön ja tehokas toiminta varmistettava	16
Päästövähennykset toteutettava kilpailukykyä heikentämättä	16
Lainsäädännössä huomio Suomen pohjoiseen sijaintiin	18
Logistiikkaa kosettava viranomaistoiminta oltava sujuvaa jatkossakin	18
Työvoiman saatavuuteen huomiota	18
Norminpurulla kilpailukykyä	19
Tiivistys SKALin keskeisistä esityksistä	20
1. Logistiikan kilpailukyvyn parantaminen liikennepolitiikan lähtökohtana	20
2. Kustannuskilpailukyky turvattava	20
3. Tieverkon tehokas ja häiriötön toiminta varmistettava kaikissa oloissa	21
4. Päästövähennykset toteutettava kilpailukykyä heikentämättä	21
SKALin ohjelmat	23
Yhteystiedot	24

SKAL

Julkaisija

Suomen Kuljetus ja
Logistiikka SKAL ry

Päivämäärä

Julkaistu 27.5.2024

ISBN 978-952-7246-48-1

Työryhmä

Anssi Kujala
Pekka Aaltonen
ja muita SKALin toimihenkilöitä

Taitto

Jenga Markkinointiviestintä

Kannen kuva

Pasi Trans Oy

Muut valokuvat

SKALin kuvapankki ja tietolähteet



Johdanto: Yritystoiminnan perusedellytys on toimiva ja tehokas logistiikka

Tässä ohjelmassa tuodaan esiin näkökulmia ja ratkaisuja teollisuuspolitiikkaan Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseksi. Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen.

Näillä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n näkemyksillä toivomme olevan vaikutuksia siihen, miten Suomen teollisuuspoliittisia linjauksia kehitetään logistiikan kilpailukyky huomioiden.

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, ilmasto- ja elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa.

Sirpaleisella päätöksenteolla kokonaisuutta on vaikea hallita tai saada aidosti logistista kilpailukykyämme vahvistavia vaikutuksia. Siksi logistiikan kilpailukyvyn parantamiseen tarvitaan kokonaisnäkemystä ja poikkihallinnollista näkökulmaa.

Logistiikan kilpailukyvyn parantamiseen tarvitaan kokonaisnäkemystä ja poikkihallinnollista näkökulmaa.

Petteri Orpon hallitusohjelmassa todetaan: hallitus vahvistaa pitkäjänteisellä teollisuuspolitiikalla Suomen ja Euroopan strategista kilpailukykyä, omavaraisuutta ja huoltovarmuutta. Huolehditaan Suomen logistisesta kilpailuvyvästä, saavutettavuudesta ja markkinoiden toimivuudesta yritysten toimintaedellytysten turvaamiseksi, kehittämiseksi ja investointien houkuttelemiseksi.

Hallitusohjelmakirjauksessa mainitaan erityisesti logistinen kilpailukyky. Yksi SKALin tavoite on ollut, että kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys teollisuuspolitiikassa tunnustetaan ja tunnustetaan vahvemmin. Olemme tuoneet toistuvasti esiin, että kyse on kaikkien yritysten menestymisestä, kun kuljetuskustannukset pidetään kohtuullisena.

Hallitus on laatinut teollisuuspoliittista strategiaansa työ- ja elinkeinoministeriön vetovastuulla. Työhön on liittynyt LVM-vetoinen logistiikkaryhmä, jonka työssä SKAL on mukana.

Maantiekuljetuksien merkitys korostuu erityisesti seuraavista syistä:

- Ensimmäinen on Suomen kansainvälinen kilpailukyky. Kuljetusyritykset takaavat sen, että hyvät suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille.
- Toinen vallitsevassa geopolitiisessa tilanteessa on huoltovarmuus. Esimerkiksi säiliöautokuljetusyrityksillä on varautumisemme kannalta aivan olennainen merkitys.

Kuljetusyritykset yleisemminkin turvaavat myös häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Ne takaavat sen, että Suomessa voidaan joka päivä herätä rauhassa. Kaupassa on ruokaa ja juomaa. Sähkö- ja vesilaitokset pysyvät käynnissä. Tehtaat toimivat ja palvelut pelaavat.



Suomen kilpailukyvyyn ja elinvoiman säilyttämisen vuoksi on kaikessa päätöksenteossa otettava huomioon yritys-vaikutukset kuljetus- ja logistiikkatoimialalle, koska kustannusvaikutukset kuljetusalalle kertautuvat moninkertaisina monelle muulle alalle. Suomalaisen elinkeinoelämän kannalta on varmistettava, että kuljetuskustannuksia merkittävästi lisääviä muutoksia ei toteuteta huomioimatta alan sopeutumiskykyä.

SKAL korostaa, että hallitus kiinnittäisi toimikaudellaan erityistä huomiota Suomen logistiseen kilpailukykyyn.



Jari Välikangas
puheenjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



Anssi Kujala
toimitusjohtaja,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry



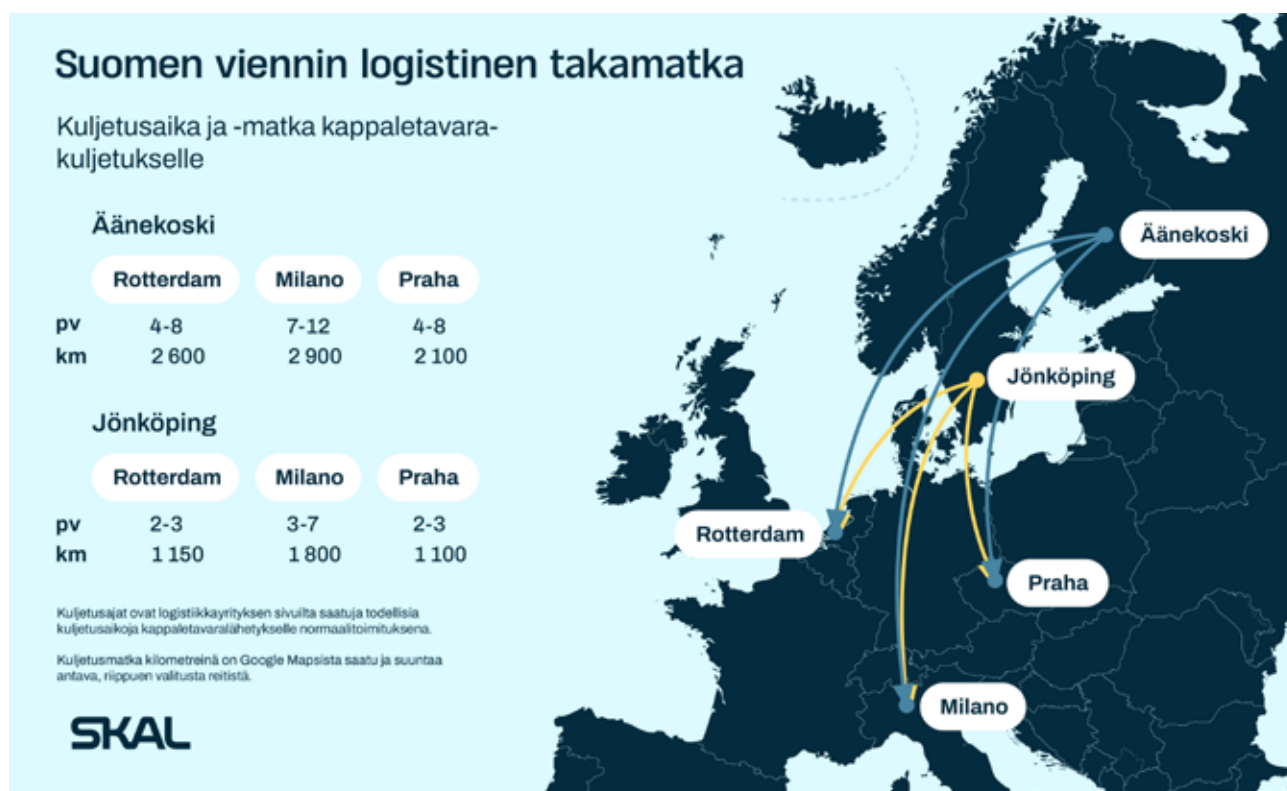
Logistiset kustannukset rajussa kasvussa – kasvua hillittävä

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

Joulukuussa 2023 julkistetun Turun kauppakorkeakoulun logistiikkaselvityksen mukaan yritysten logistiikan kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 50,5 miljardia euroa. Vuonna 2019 vastaava luku oli 39,3 miljardia euroa. 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 olettavasti kasvaa merenkulun päästökaupan myötä.

Kustannuksien kasvu ei ole vain – eikä missään nimessä – yksin logistiikka-alan murhe. Logistisista kustannuksista pitää myös teollisuuden, erityisesti vientisektorin olla kiinnostunut.

Teollisuuspolitiikassa tuleekin kiinnittää huomiota siihen, miten ja millaisin toimin logistiikkasektorin toimintaedellytyksiä vahvistetaan. Samaan aikaan on tulossa uusia kustannusvaikutuksia, esimerkiksi tulevasta päästökaupasta johtuen.



Teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota siihen, miten logistiikkasektorin toimintaedellytyksiä vahvistetaan.

Petteri Orpon hallitus linjasi vuoden 2024 kehysriihessä, että EU:n määrittämän polttoainejakelun päästökaupan tullessa vuonna 2027 otetaan ammattidiesel käyttöön. Tämä oli tärkeä linjaus nimenomaan Suomen kilpailukyvyn kannalta.

Liian usein logistiikka nähdään pelkästään kustannuksena. Logistiikka on arvoa tuottava toiminto, joka tuo tuotteelle, raaka-aineelle tai komponentille aika- ja paikkahyödyn.

Koronaepidemian ja Venäjän hyökkäyssodan takia olemme nähneet miten haavoittuvia toimitusketjut ovat. Myös kevään 2024 poliittiset lakot olivat tietynlainen ”huolto-varmuusharjoitus”.

Huomio Suomen logistiisiin vahvuuksiin

Toimitusketjut ovat pitkiä ja moniportaisia. Siksi ne ovat myös haavoittuvia. Tästä on vaikeaa – ellei jopa mahdoton päästä eroon viennissä. Se tarkoittaisi pitkien matkojen välttämistä eli käytännössä vienti vähentyisi.

Myös teollisuuden tuonnissa toimitusketjujen lyhentäminen ja yksinkertaistaminen ei ole helppoa. Toimittajia ei ole lähempänä tai ne ovat kalliimpia kuin nykyiset toimittajat esimerkiksi Kiinassa. Vaikka kiinariski on tunnistettu, ei ole nopeaa keinoa löytää uusia toimittajia. Euroopassa väki vanhenee muuallakin kuin Suomessa ja potentiaalista

työvoimaa ei löydy. Ei ole siis näköpiirissä nopeaa tuotannon merkittävää palaamista Eurooppaan eikä Suomeenkaan.

Vaihtoehtoisia toimittajia tulisi kuitenkin olla useampia ja niin, että ne sijaitsevat maantieteellisesti useammalla talousalueella eikä vain esimerkiksi Kiinassa.

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 investointikohte jatkossa.

Vaihtoehtoisia toimittajia tulisi olla useampia.

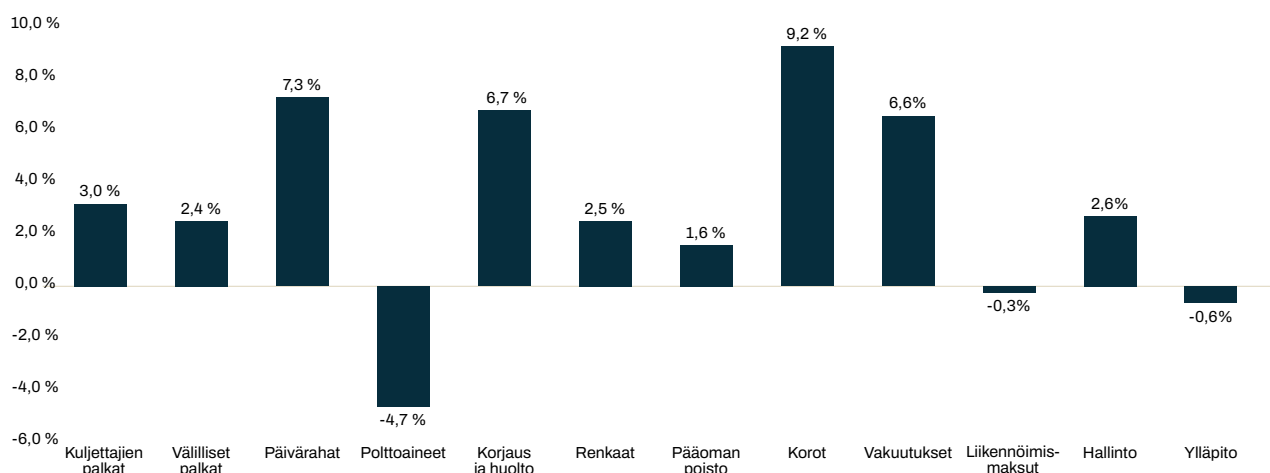
Logistiikan onnistumiseen vaikuttaa kolme ylätasoa tekijää; palvelutaso, toimitusaika ja kustannukset. Palvelutason keskeisiä osatekijöitä on toimitusvarmuus ja täsmällisyys. Yleensä kaikkia ei voida parantaa yhtä aikaa, vaan jokin heikkenee. Siksi esim. kustannusten minimointi ei voi olla ainoa tavoite.

Uusimmassa logistiikkaselvityksessä tarkasteltiin toimitusketjuriskejä. Ongelmina korostuivat:

- materiaalin saatavuusongelmat toimittajilta,
- kysynnän ennakoimattoman suuri vaihtelu,
- osaavan henkilöstön heikko saatavuus ja
- poliittinen epävakaus.

Nämä ovat olleet merkittävimmät riskitekijät kaikilla päätoimialoilla, joskin logistiikkayrityksillä järjestys erosi hieman teollisuuden ja kaupan vastauksista.

Kuorma-autoliikenteen kustannusmuutos kustannustekijöittäin 07/2023–07/2024



Lähde: Tilastokeskus.

Epävarmuuden lisääntyminen näkyy siinä, että logistiikka-kustannusten osatekijöistä eniten kasvoi varastoon sitoutuneen pääoman kustannukset 4,3 prosentista 5,3 prosenttiin. Riskeihin on siis vastattu osin varastoimalla.

Vuonna 2023 Suomen kokonaissijoitus maailmanpankin toteuttamassa ja ulkomaankaupan logistista toimivuutta mittaavassa Logistics Performance Index LPI 2023:ssa oli 2 - yhteensä 139 maan joukosta. Sijoitus on Suomen paras; tätä edellinen paras sijoitus oli 3. vuonna 2012. Logistiikan toimivuus ulkomaankaupassa on ollut yksi vahvuutemme. Tämä vahvuus tulee säilyttää myös jatkossa.

Logistiikan toimivuus ulkomaankaupassa on ollut yksi vahvuutemme. Tämä tulee säilyttää myös jatkossa.

Yksi Suomen vahvuus logistiikan toimivuudessa on satamien hyvä frekvenssi ulkomaan satamiin ottaen huomioon maamme pienen koon talousalueena. Tämän taustana on se, että meillä on edelleen massatavateollisuutta, joka synnyttää paljon kuljetettavaa. Suuri volyyymi takaa suuren määrän laivavuoroja Suomeen tästä hyötty myös muu teollisuus ja tuonti mukaan lukien kauppa. Hyvää tuonin toimivuutta ei pidä aliarvioida viennin näkökulmasta. Moni teollisuuden yritys tarvitsee myös paljon tuontia, jotta tuotteet syntyvät.

Logistisen kilpailukyvyyn tekijät

Logistinen kilpailukyky rakentuu monista tekijöistä ja niihin vaikuttaa monet globaalit, EU-tason ja kansalliset päätökset valtiotasolta paikallishallintoon. On hyvä muistaa, että pelkästään kuljetusliiketoimintaan vaikuttaa useiden ministeriöiden päätökset.

Alle on koottu joitakin tekijöitä, jotka on hyvä huomioida logistista kilpailukykyä kehitettäessä:

Logistisen kilpailukykyimme perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä

- Tarvitaan hyvässä kunnossa oleva väyläinfrastruktuuri. Infrarahoitukseen on panostettava riittävästi. Julkinen rahoitus on jatkossakin liikenneverkon rahoituksen keskeinen lähde.

Kustannustekijöihin ja energian hintaan kiinnitettävä huomiota

- Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan suurimmat kustannustekijät suurimmasta pienempään ovat: 1. kuljettajien palkat ja välilliset palkat, 2. polttoaineet ja 3. ajoneuvon hankinta, huolto ja muu ylläpito. Kansallisella ja EU:n säätelyllä vaikutetaan etenkin polttoainekustannuksiin, mutta myös työkustannuksiin sosiaalilainsäädännön kautta.

Panostuksia EU-ennakko-vaikuttamiseen

- Yleisesti suuri osa liikennettä ja tieliikennettä koskevista päätöksistä tulee EU-tasolta. Suomen hallituksen EU-ennakko-vaikuttamiseen tulee panostaa Suomen etu edellä.

Logistiikka kytkeytyy elinkeinoelämään

- Erilaiset logistiikkajärjestelmät kytkeytyvät teollisuuteen ja muuhun elinkeinoelämään fyysisesti ja digitaalisesti.

- Esimerkiksi kuljetusten tarvitsemat tiedot syntyvät teollisuuden toiminnanohjausjärjestelmissä. Prosessien tulisi olla mahdollisimman automaattisia.

Valtioiden välinen tukikilpailu

- Kilpailu vaikuttaa teollisuuden sijoittumiseen – toimiva ja kustannustehokas logistiikka voi olla ratkaisemassa investointeja Suomeen.

Logistinen sijainti

- Itärajamme on kiinni ja se heikentää logistista sijaintiamme. Olemme entistä enemmän logistisella takamatkalla. Miten sen negatiiviset vaikutukset logistiikkaan voidaan kompensoida.

Sotilaallinen uhka Itämerellä

- On mahdollista, että se vaikuttaa laivaliikenteeseen Itämerellä. Sen vaikutukset olisivat Suomen vientiin ja tuontiin merkittäviä.

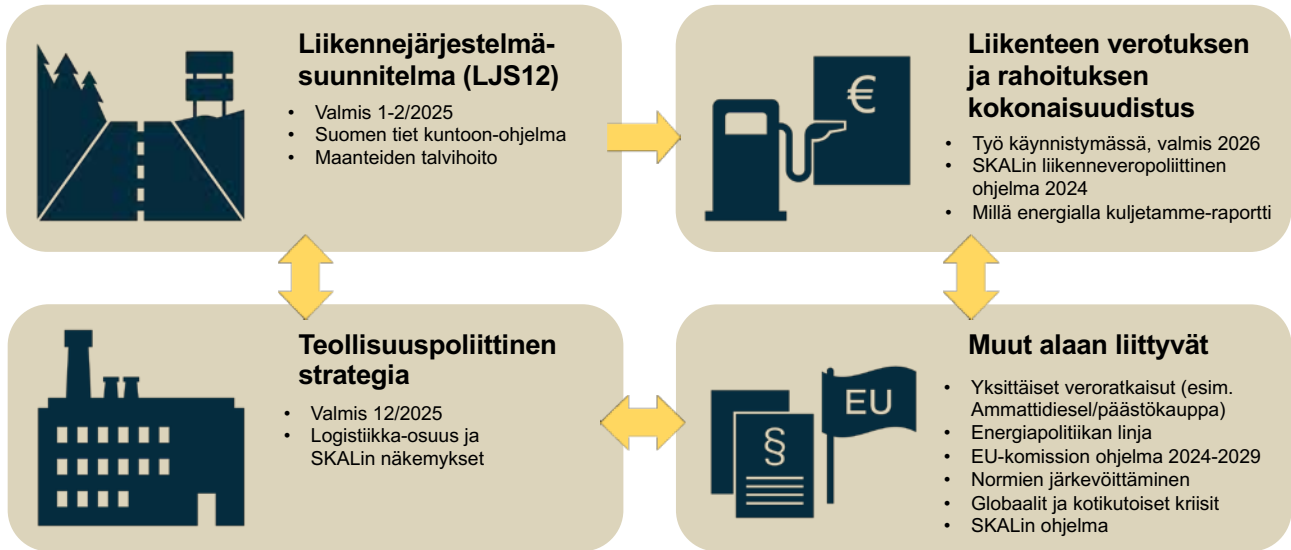
Globaalit muutokset

- Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus tuovat uusia näkökulmia myös logistiikkaan.

Osaava työvoima

- Työvoiman saatavuus tulee olemaan myös logistiikan haaste. Erityisesti maantieliikenteen kuljettajapula vaivaa koko Eurooppaa. Suomi on toistaiseksi selvinnyt kohtuullisen hyvin, mutta esimerkit jo Ruotsista osoittavat, että kuljettajien saatavuus voi aiheuttaa logistisia ongelmia.

Tehokkaan logistiikan avainhankkeet hallituskaudella 2023–2027



SKAL

Tehokkaan logistiikan avainhankkeet hallituskaudella 2023–2027

Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa on useita kuljetus- ja logistiikkayrityksien toimintaan vaikuttavia hankkeita. Näillä kaikilla on vaikutusta pitkällä aikavälillä Suomen logistiseen kilpailukykyyn.

Hankkeita tulee tarkastella lopulta hallitustasolla kokonaisuutena.

Digitalisaatio tuo logistiikkaan tehokkuutta

Digitalisaation merkitys kaikessa kuljetusliiketoiminnassa kasvaa koko ajan. Sen hyödyntäminen eri tavoin luo yrityksille kilpailuetua niin tehokkuudessa kuin vaikkapa asiakkaiden saavuttamisessa tai palvelemisessa. Lähes kaikki yritys kohtaavat digitalisaation eri ilmentymiä. Kasvuhakuinen yritysten menestys ilman digitalisaation hyödyntämistä on käytännössä mahdotonta.

Logistiikan digitalisaatio vaikuttaa moneen: tavarantoimitukseen, liikenneturvallisuuteen, kuljetuksien täyttöasteisiin, yrityksen tehokkuuteen ja kustannusrakenteeseen, asiakkaiden palveluun ja henkilöstön viihtymiseen.

Yhteistyötä tarvitaan teollisuuden ja muiden asiakkaiden kanssa.

Logistiikassa on paljon transaktioita. Logistiikkaketjut ovat pitkiä ja niissä on monia toimijoita. Siksi digitalisaation merkitys ja mahdollisuudet ovat suuria. Kuka voisi enää kuvitella, että puu metsässä kaatuisi, liikkuisi keräyspaikalta oikeaan aikaan oikeaan tehtaaseen ilman digitalisaation useita ilmentymiä? Mitä suuremmat ovat logistiikkakustannukset, mitä monimutkaisempi on koko toimitusketju.

Sitä tärkeämpää saada kaikki teho irti ja digitalisaatio on silloin keskeinen apuväline. Logistiikkapalveluyritykset eivät voi kehittää yksin digitalisaatoratkaisuja varsinkaan kuljetusprosessin hallintaan. Yhteistyötä tarvitaan teollisuuden ja muiden asiakkaiden kanssa, esimerkiksi standardisoinnissa ja rajapintojen hallinnassa koko toimitusketjun läpi.

Yksittäisten toimintojen hallinnasta onkin kehityttyä koko toimitusketjun digitaalista hallintaa. Kehitys jatkuu edelleen ja globaalissa maailmassa sen parantaminen ei onnistu vain suomalaisten omana työnä.





Merenkurkun silta tehostaisi logistiikkaa

Kaukaiselta kuulostava Merenkurkun silta olisi koko Suomelle mullistus. Se toisi yhteyden maanteitse Eurooppaan ja myös Atlantille, Norjan satamiin, se poistaisi riippuvuutta merenkulusta ja ahtaajien lakkoilultakin.

Jos se joskus toteutuu, se muuttaisi sadassa vuodessa Suomen aluepolitiikan suuntaa, kun tavara alkaisi liikkumaan keskisen Suomen kautta.

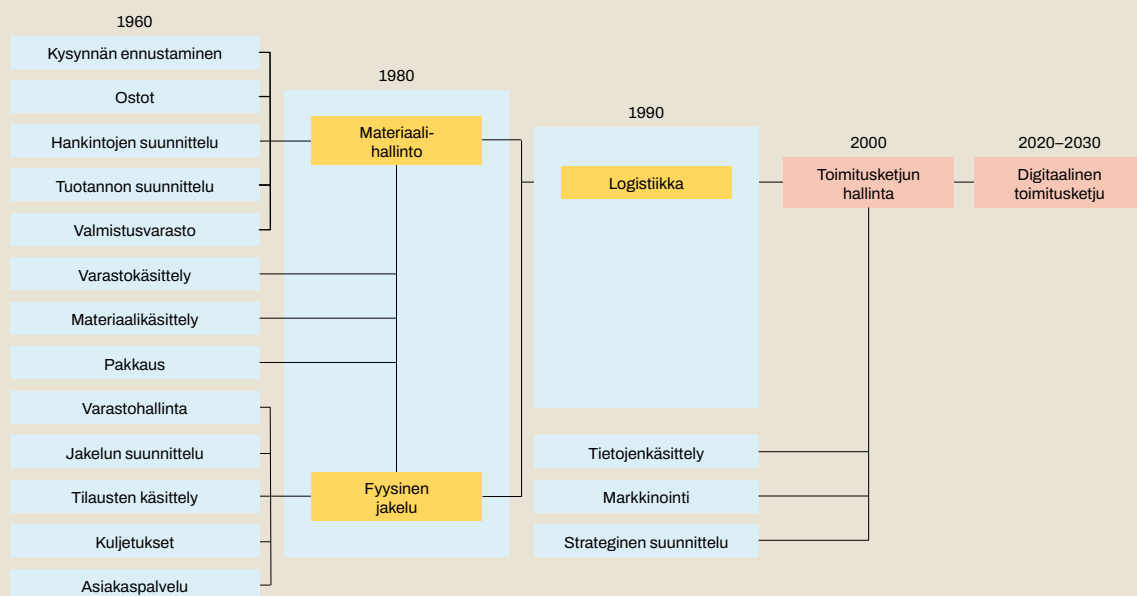
Yhteys vaikuttaisi yritysten sijoittumiseen ja se toisi myös turvallisuutta. Pohjoismainen, eurooppalainen ja transatlanttinen yhteistyö lisäävät Suomen turvallisuutta ja kansainvälistä vakautta. Läntisen kumppanuuden vahvistuessa tarvitsemme toimivat yhteydet länteen ja nyt ne ovat riittämättömiä, haavoittuvia ja kalliitakin.

Tällä hetkellä tavara liikkuu valtaosin Suomenlahden satamien kautta. Monella teollisuudenhaaralla etäisyys Suomenlahden satamiin on pitkä. Toimitukset Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin tarvitsevat useita lastauksia, varastointia, ottavat enemmän aikaa, ja kuljetus maksaa enemmän kuin Suomen naapurimaista.

Kiinteä yhteys Vaasasta Uumajaan palvelisi sekä tavara- että matkustajaliikennettä. Se tarjoaisi nopeat yhteydet Skandinaviaan ja Manner-Eurooppaan. Merenkurkun silta olisi Suomelle ja erityisesti sen logistisille kilpailukyvyille valtavan tärkeä, vähemmän uudelleen lastausta, varastointia ja jäänmurtoa. Se tarjoaisi etua huoltovarmuus- ja kriisitilanteissa.



Logistiikan kehitys yksittäisistä toiminnoista toimitusketjun hallinnaksi



Kuva 1. Logistiikan kehitys yksittäisistä toiminnoista toimitusketjun hallinnaksi. Lähde: LVM, Logistiikkaselvitys 2009, Logistiikan integraation kehitys yksittäisistä toiminnoista toimitusketjun hallinnaksi (Hesse Rodrique, 2004). Täydennettynä Pekka Aaltonen.

Toimintaympäristön keskeiset muutokset

Tunnetut globaalit muutokset – kuten korona, Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, ilmastonmuutoksen torjunta, digitaalisuus – vaikuttavat kaikki tavalla tai toisella kuljetusyrityksien toimintaan. Kuljetus- ja logistiikka-alalle kohdistuu suuria haasteita. Itärajan sulkeuduttua Suomen geopoliittinen ja logistinen asema on muuttunut. Olemme nyt yhä enemmän saarimainen maa – ja logistisilta kustannuksilta muutenkin takamatkalla suhteessa muuhun Eurooppaan.

Toisaalta Suomen liittyttyä Naton jäseneksi, tulee Suomelle uusia vaatimuksia ja mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Pohjoismaista yhteistyötä tulee vahvistaa liikenneinfran, logistiikan toimintavarmuuden parantamiseksi sekä EU-rahoituksen hyödyntämiseksi.

Venäjän merkitys Suomen ulkomaankaupalle ja Suomen toimiminen kauttakulkumaana näyttää tällä hetkellä kaukaiselta. Kuitenkin kannattaa varautua siihen, että jos Venäjän hyökkäyssota loppuu, voi osa liikenteestä palata yllättävän nopeastikin.

Ukrainan jälleenrakennus on jo alkanut ja kiihtyy, kun sota päättyy. Tunnistamme me mahdollisuudet rakennusteollisuuden näkökulmasta ja tukeeko maantietieverkkomme tätä. Suomesta viedään jo nyt paljon rakennusmateriaaleja ulkomaille.

Maksamme liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä enemmän kuin kilpailijamaamme.

Koronakriisin aikana näimme myös viitteitä siitä, miten ulkomaisessa rekisterissä oleva tiekuljetuskalusto ei enää ollut liikenteessä Suomessa, ja sama koskee ulkomaisomisteisia yrityksiä. Huoltovarmuussyistä tulee varmistaa, että meillä on kansallisessa omistuksessa kuljetusyrityksiä, joiden kalusto on rekisteröity Suomeen.

Maksamme liikkumisesta ja tavaroiden viemisestä useita kilpailijamaitamme enemmän. Keskeinen haaste on se, että Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä, mutta näin ei saa tapahtua mihin hintaan tahansa. Suomen kilpailukyky syrjäisenä maana suhteessa päämarkkinoihin perustuu kuljetuksien ja logistiikan tehokkuuteen.



Kuva: Pixhill

Käyttövoima, työvoiman saatavuus ja kustannusten nousu

Kevään 2023 SKAL Kuljetusbarometri kysyi:

”Mitä sellaisia muutostekijöitä tunnistat seuraavien 5–10 vuoden aikana, jotka vaikuttavat eniten kuljetusyrityksesi tulevaisuuteen – hyvässä tai pahassa?” Vastaaaja sai valita viisi merkittävintä muutostekijää. Seuraavat muutostekijät nousivat – katso allaoleva grafiikka.

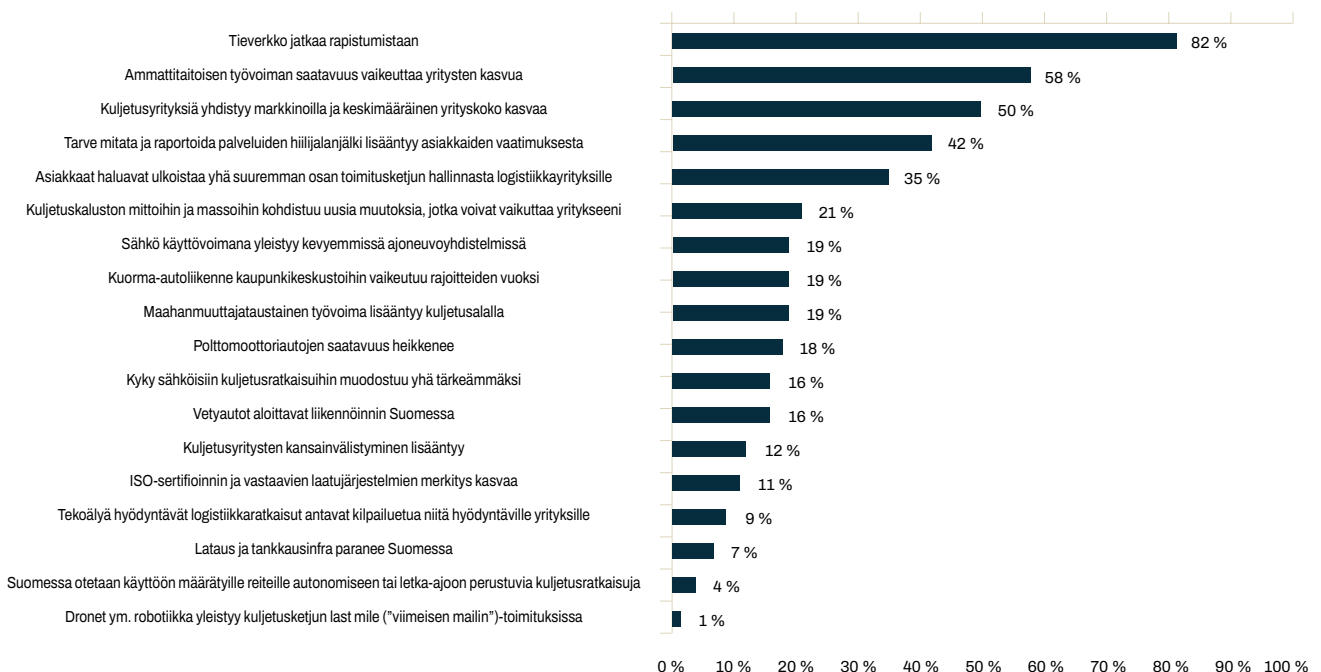
Kuljetusyrittäjät näkevät tässä kyselyssä suurimpana tulevaisuuden haasteena teiden kunnon ja hoidon. Esimerkiksi alkuvuonna 2023 SKALiin raportoitiin normaalia enemmän siitä, että tiestön talvihoidon toimenpiteet ovat epäonnistuneet. Kuljetusyrittäjät kertoivat tilanteista, joissa laatutaso tien päällä ei ole vastannut sitä, mitä tien merkitys tai sen laatuluokitus edellyttäisi. Kuljetuksia jäi toimittamatta perille ja liukkauden takia tapahtui myös onnettomuuksia.

Vuoden 2023 ensimmäinen SKAL Kuljetusbarometri selvitti yrittäjien näkemyksiä tiestön talvikunnossapidosta. Peräti 641 vastanneen yrittäjän näkemys oli selvä: 54 prosenttia on sitä mieltä, että talvihoito ei ole pääteilläkään riittävän hyvällä tasolla.

On selvää, että joskus olosuhteet ovat suorastaan mahdottomia ja yksinkertaisesti kalusto ei riitä. Silloin myös tielläliikujan pitää ymmärtää olosuhteet ja tarvittaessa pysähtyä. Kenenkään ei pidä omaa ja muiden liikenneturvallisuuksia uhmaten jatkaa ajamista.

Mitä sellaisia muutostekijöitä tunnistat seuraavien 5–10 vuoden aikana, jotka vaikuttavat eniten kuljetusyrityksesi tulevaisuuteen – hyvässä tai pahassa?

Valitse viisi merkittävintä muutostekijää.



Syyskuussa 2023 SKALin jäsentutkimuksessa kysyttiin ”Mitkä asiat tulevat eniten muuttamaan kuljetus- ja logistiikka-alaa 10 vuoden kuluessa?”

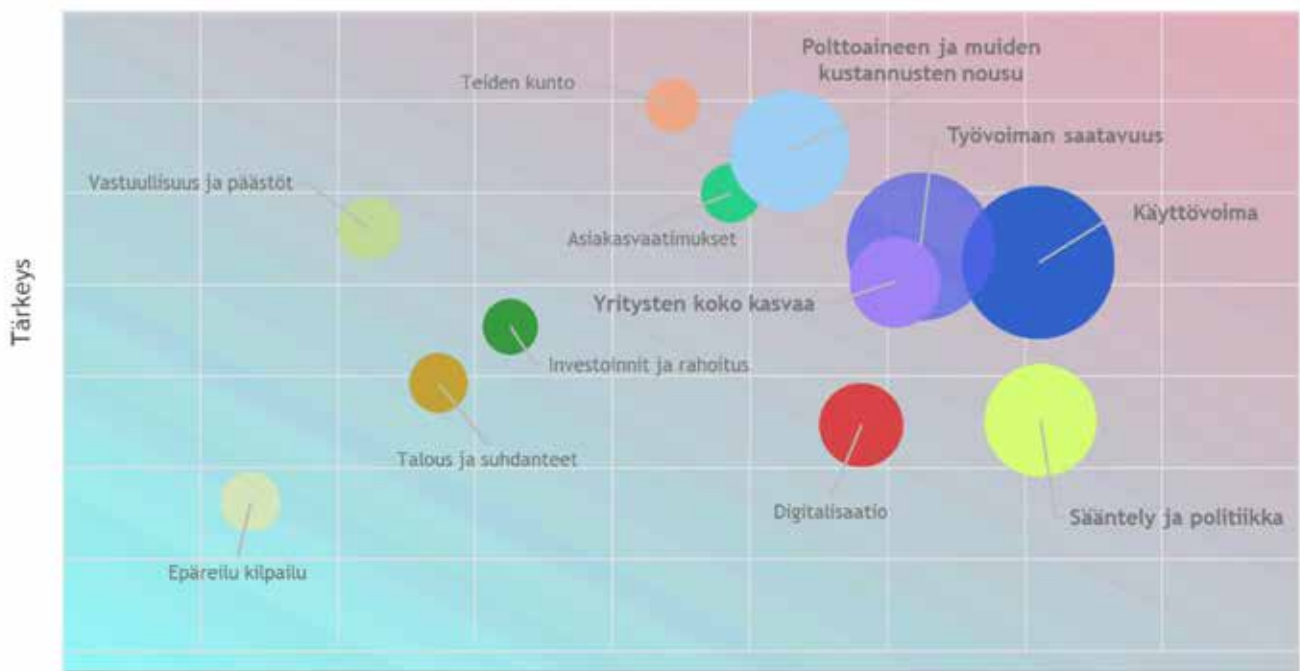
Kysymyksessä oli kaksi avointa kysymystä ja vastauksia saatiin yhteensä melkein 1200. Vastaukset on teemoitettu sisällön mukaan ja jäsentutkimuksen mukaan tällä kysymyksenasettelulla teemat korostuivat – katso s.14 grafiikka.

Poikkeavaa kuljetusbarometrin kysymykseen on erityisesti teiden kuntoon liittyvien vastauksien osuus. Kysymys ja kyselyn menettelytapa oli erilainen. Kuljetusyrittäjät kertoivat tässä näkemyksen mikä asia tulee muuttamaan seuraavan kymmenen vuoden aikana.

Maantieliikenteen merkitys suomalaisessa yhteiskunnassa

Maanteiden tavaraliikenne – metsistä, tehtailta ja satamista, kaupungeissa ja valtateillä – on olennainen osa koko Suomen menestystä. Kuljetusyritykset pitävät Suomen pyörät pyörimässä. 90 prosenttia maamme tavarakuljetuksista liikkuu kumipyörillä ja kotimaan kuljetussuoritteesta maantie-kuljetuksien tonnimäärä on ollut kasvusuunnassa vuosina 2011–2021. Ilman kuljetusyrityksiä Suomi pysähtyisi.

Kuljetussuoritteessa tiekuljetuksilla on merkittävin rooli, kun raide- ja vesikuljetusten osuus on yhteensä vajaa kolmannes tonnikilometreistä. Osaltaan tiekuljetusten osuuden nousua viime vuosikymmenen aikana selittävät muun muassa kuorma-autojen tieliikenteessä suurimman sallitun kokonaisuuden nosto 76 tonniin vuonna 2013



Yksimielisyys tärkeydestä

sekä rautatiekuljetuspalvelujen keskittäminen vain yli 10 vaunun vaunuryhmäkuljetuksiin ja kokojunakuljetuksiin. Myös yksittäisten suurten rautatiekuljetusvirtojen pienene- misellä on ollut vaikutusta osuuksien muutokseen.

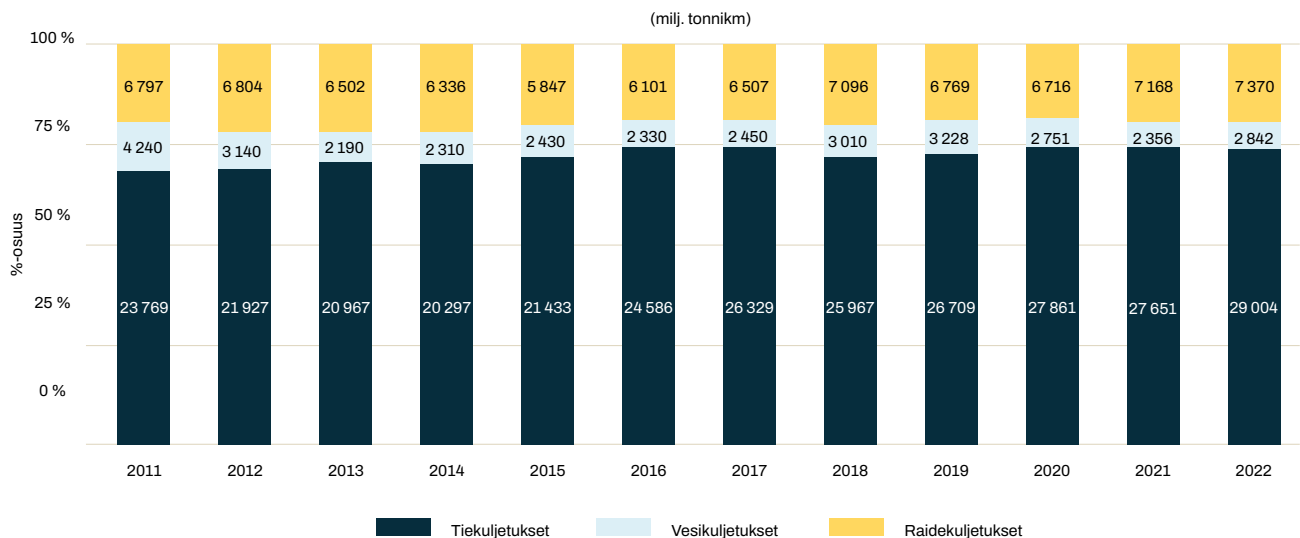
Tieliikenne on siis Suomen koko liikennejärjestelmän ykkö- nen. Johtoasema pätee myös maantiekuljetuksiin, kun noin 90 prosenttia tavaratonneistamme, kuljetussuo- ritteena (tonnikilometrit) 75 prosenttia, kulkee tietä pitkin.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa kaukana Euroopan päämarkkinoista. Kun etäisyydet ovat pitkiä ja keliolosuh- teet haastavia, logistinen kilpailukyky on keskeinen tekijä koko maan menestyksessä. Eurooppalaisessa kontekstissa Suomen logistiikan yksi haaste on saarenomainen maantieteellinen sijainti.

Kun etäisyydet ovat pitkiä ja olosuhteet haastavia, logistinen kilpailukyky on keskeinen tekijä maan menestyksessä.

Maantiekuljetukset ovat suhdanneherkkä ala. Kotitalouk- sien ja julkisen sektorin kulutus, tuotanto ja investoinnit heijastuvat suoraan tavaraliikenteeseen. Suhdanneltilä nä- kyy suoraan liikennemäärissä. Kotimaan vuotuiset kuljetus- määrät ovat olleet noin 300 miljoonan tonnin tuntumassa.

Kuljetusmuotojen osuudet kotimaan kuljetussuoritteesta



Lähde: Traficom.

Myös raide- ja lentorahtina kuljetun tavarankilometrit taittavat maantiellä kumipyörillä. Usein tuotteiden ensimmäiset kilometrit kulkevat maantieliikenteessä.

Suomi on haluttu pitää asuttuna koko maan laajuudelta. Teollisuuden tuotantoa on hajautunut ympäri Suomea tarjontien työpaikkoja ja ylipäättänsä talouden ja asumisen edellytyksiä. Toimiva tieverkko mahdollistaa raskaan teollisuuden, elinkeinoelämän ja työpaikkojen säilymisen ja sijoittumisen muuallekin kuin satamien, kaupunkikeskusten ja pääteiden lähelle.

Hyväkuntoinen tiestö on kuljetusyrityksen tehtaan lattia

Logistisen kilpailukyvyyn perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä ja erityisesti hyvässä kunnossa oleva väyläinfra. Yritykset käyttävät teitä – ja maksavat siitä. Se on kuljetus- ja logistiikkayritysten, kuljettajien ja monen toimialan työpaikka, joka on syytä pitää kunnossa.

Yritykset käyttävät teitä – ja maksavat siitä.

Tiestömäärärahojen vertailumaaksi voidaan ottaa Ruotsi. SKALin ja usean muun järjestön Väylävisio-selvitys sisältää myös Suomen ja Ruotsin vertailua. Kun Ruotsin kruunut muutetaan euroiksi, käy ilmi, että länsinaapuri käytti vuonna 2021 tieinvestointeihin noin 1 360 miljoonaa, Suomi 280 miljoonaa.

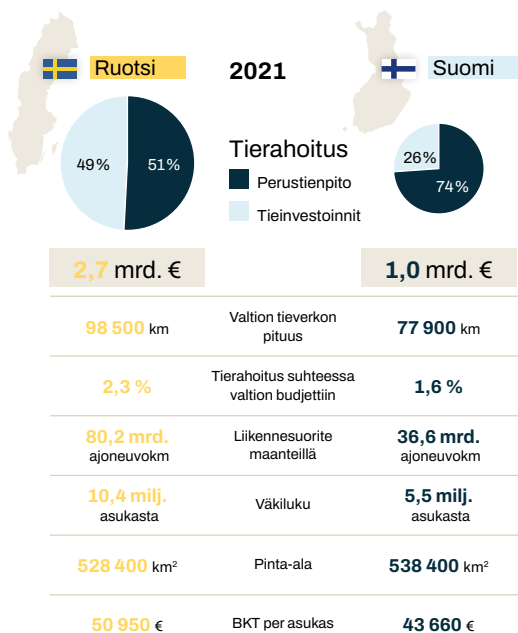
Perustienpitoon Ruotsi ohjasi noin 1 440 miljoonaa euroa. Suomi tyytyi lähes puolet vähempään, 770 miljoonaan euroon. Maat ovat erilaisia, mutta Suomessa käytetään teihin rahaa asukasta kohden 70 prosenttia verrattuna siihen, mitä Ruotsi käyttää.

Parlamentaarisesti valmistellaan Liikenne 12-suunnitelmaa. SKALin ohjelma tarjoaa ratkaisuja suunnitelman päivitystyöhön. SKAL esittää esimerkiksi korjausvelkaohjelman vakainaistamista ja sille 300 miljoonan euron vuosittaista rahoitusta. Katso koko Suomen tiet kuntoon-ohjelmamme:

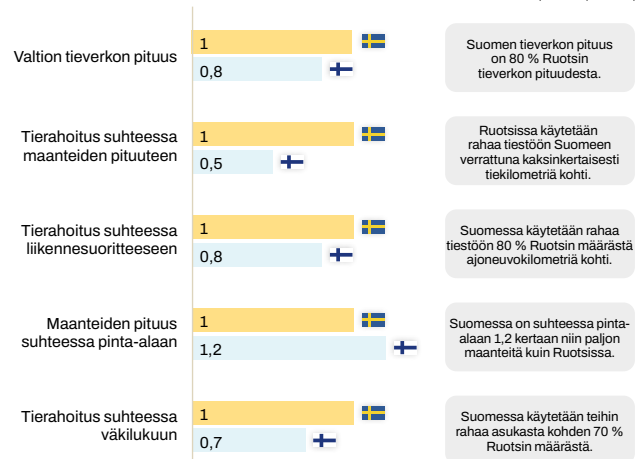


Kysymys on viime kädessä rahasta. Aiemman Liikenne 12-suunnitelman mukainen rahanjako ei ole elinkeinoelämän ja tavaraliikenteen tarpeiden kannalta perusteltua. Rahoituksen painopistettä on selkeästi muutettava tiestön suuntaan.

Ruotsi-Suomi -vertailu tiestön osalta – Väylävirasto 2022



Ruotsi-Suomi -vertailu 2021 luvut indeksoitu Ruotsin mukaan



Lähde: Väylävisio 2020.

Teollisen strategian vahvistaminen logistiikan keinoin – SKALin esitykset

Tähän on kiteytetty Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n näkemykset siitä, mitä hallituskaudella pitäisi tehdä teollisuuspolitiikan ja logistisen kilpailukyyn vahvistamiseksi.

Logistiikan kilpailukyky liikennepolitiikan lähtökohdaksi

- Kustannuskilpailukyyn tulee olla huomion keskipisteenä.
- Kaikissa ratkaisussa tulee välttää maksutaakan lisäämistä logistiikalle (esimerkki: tulevan polttoainejakelun päästökaupan vuoksi tarvitaan ammattidiesel)

Tieverkon häiriötön ja tehokas toiminta varmistettava

- Liikenneväylien osalta heikoimmassa kunnossa on tieverkko. Tyytyväisyys tieverkkoon on laskenut pitkään.
- Valtion väyläverkon korjausvelasta 62 prosenttia kohdistuu tieverkolle. Päälystetyistä teistäkin 17 prosenttia on huonokuntoisia ja silloista huonokuntoisia on noin 5 prosenttia. Siltojen kunnan heikkeneminen on kiihtymässä.
- Lähes kaikki kuljetukset lähtevät tai päätyvät Suomessa tieverkon kautta. Alempiasteisella tieverkolla on suuri merkitys kuljetuksiin. Tieverkon kuntoon on panostettava, jotta tiekuljetukset voidaan hoitaa häiriöttä.
- TEN-T-verkoston hankkeet toteutettava. Esimerkiksi E-18-väylän Raisio–Naantali-osa on saatava ydinverkkovaatimusten mukaiseksi. Se palvelee kahden ydinverkko-käytävään kuuluvan sataman, Naantalın ja Turun sekä lentokentän läheisyydessä olevia vientiin ja tuontiin liittyviä logistisia toimintoja.

Päästövähennykset toteutettava kilpailukykyä heikentämättä

- Vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntyvät. Kuljetusten tarvitsema energia oltava hinnaltaan kilpailukykyistä verrattuna kilpailijamaihin.
- Suomen tulee tehdä liikenteen päästövähennystoimet muiden EU-maiden tahdissa.
- Logistiikan kustannuksia nostavia kansallisia lisäpäästövähennystoimia ei tule ottaa käyttöön.
- Taakanjakosektorin Suomen monia muita jäsenmaita suuremmista päästövähennystavoitteita on päästävä eroon ja siirryttävä päästökauppaan, joka varmistaa päästötoimet niihin toimiin ja kohteisiin, jotka ovat kustannustehokkaimpia.
- Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymä heijastuu mm. yritysten kustannusjakamaan (pääomakustannukset kasvavat) ja ajo- ja lepoaikoihin (lataamiseen tarvittava aika). Muutoksen heijastevaikutukset tulee huomioida ja haitat minimoida.
- Päästökaupalla tieliikenteestä kerättävät tulot tulee tieliikenteen ilmastokustannusten alentamiseen, puhtaan siirtymän nopeuttamiseen ja kilpailukyyn kehittämiseen. Tukea tarvitaan niin kaluston hankintaan kuin latausinfraan.



Lainsäädännössä huomio Suomen pohjoiseen sijaintiin

- Mitat ja massat jatkossakin kansallisesti päätettävissä.
- Ajo- ja lepoajoissa ja muussa lainsäädännössä huomioitava Pohjoismaiden olosuhteet ja tarpeet.
- Päästövähennyslaitteiden kehityksessä huomioitava pohjoisen olosuhteet.

Logistiikkaa koskettava viranomaistoiminta oltava sujuvaa jatkossakin

- Raja- ja tullitoiminta on sujuvaa – tulee varmistaa, että jatkossakin näin.
- Yhden luokun periaate lupien kanssa.
- Logistiikkainvestointien luvat sujuvasti.

Työvoiman saatavuuteen huomiota

- Osaavan työvoiman saatavuus on varmistettava. Tämä koskee kaikkia tehtäviä.
- Erityinen huoli pitkällä aikavälillä on kuljettajien saatavuudessa.
- Ammattipätevyyden koemalli on saatava toimivaksi lainsäädännön keinoin.
- Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen jatkuvuus taattava – ammattipätevyys nykyistä suuremmalle osalle koulutettavia.
- Työvoiman saatavuushaasteet korostuvat kesäkuukausina, kun lomittajia ei ole. Onko löydettävissä joustoja esimerkiksi ammattipätevyysvaatimukseen, siten, että kesäkuukausina perustason ammattipätevyyttä ei vaadittaisi (lakeja, asetuksia ja sääntöjä tietenkin noudatettava). Tämä helpottaisi kesälomakaudella kesätyöntekijöiden saatavuutta.
- C-ajokortillisten määrä on alhainen. Onko ajokorttien hinnoittelulla tai muilla keinoilla mahdollisuutta lisätä kiinnostusta suorittaa C-ajokortti?

Norminpurulla kilpailukykyä

Yleisenä linjana tulee olla se, että kaikkien yritysten toimintaedellytyksiä parannetaan keventämällä viranomaismenettelyjä. Tässä yhteydessä on:

- Arvioitava, mitä lupaprosesseja voidaan keventää siirtymällä ilmoitusmenettelyyn. Huomioon myös harmaan talouden torjunta ja turvallisuus.
- Lisättävä keinoja, jossa kaiken viranomais-toiminnan lähtökohtana on asiakaslähtöisyys.
- Kun lainsäädäntöä alempiasteisia normeja ja ohjeita kehitetään, on huomioitava alan osajien ja etujärjestöjen näkemys.
- On tärkeää, että alan näkökulmat huomioidaan hallinnonalakohtaisessa lupahallintoa koskevassa strategisen ohjauksen laadinnassa.

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

On tunnistettava kuljetusalan pienyrittäjävaltaisuus. Erilaiset raportointivelvoitteet kuormittavat merkittävästi.

On tunnistettava kuljetusalan pienyrittäjävaltaisuus. Erilaiset raportointivelvoitteet kuormittavat merkittävä 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. Tässä tavoitteessa on tapahtunut myönteistä kehitystä. Esimerkiksi vuonna 2022 polttoainetuen jakaminen kuljetusyrityksille onnistui hyvin ja joustavasti Valtiokonttorin toimesta.

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.

SKAL on julkaissut ohjelman, jossa on 15 ehdotusta kuljetusalan säädösten joustavoittamiseksi ja yritystoiminnan helpottamiseksi.



Tiivistys SKALin keskeisistä esityksistä

1. Logistiikan kilpailukyyn parantaminen liikennepolitiikan lähtökohtana.

Kaikissa liikennepolitiikan ehdotuksissa, toimenpiteissä ja lakimuutoksissa on pääperiaatteena oltava käynnistämisvaiheesta asti mukana Suomen logistisen kilpailukyyn vahvistaminen.

Kaikkien lakiesitysten arvioinnissa on oltava perusteellinen selvitys esityksen vaikutuksista elinkeinoelämän ja erityisesti teollisuuden kilpailukyyn.

2. Kustannuskilpailukyky turvattava.

Maanteiden tavaraliikenteen kustannukset vaikuttavat suoraan Suomen kaupan ja teollisuuden logistiikkakustannuksiin. Liikenteen verotus vaikuttaa puolestaan välillisesti kuljetusyritysten kustannuksiin. Verotuksella vaikutetaan erityisesti käytettävän energian hintaan.

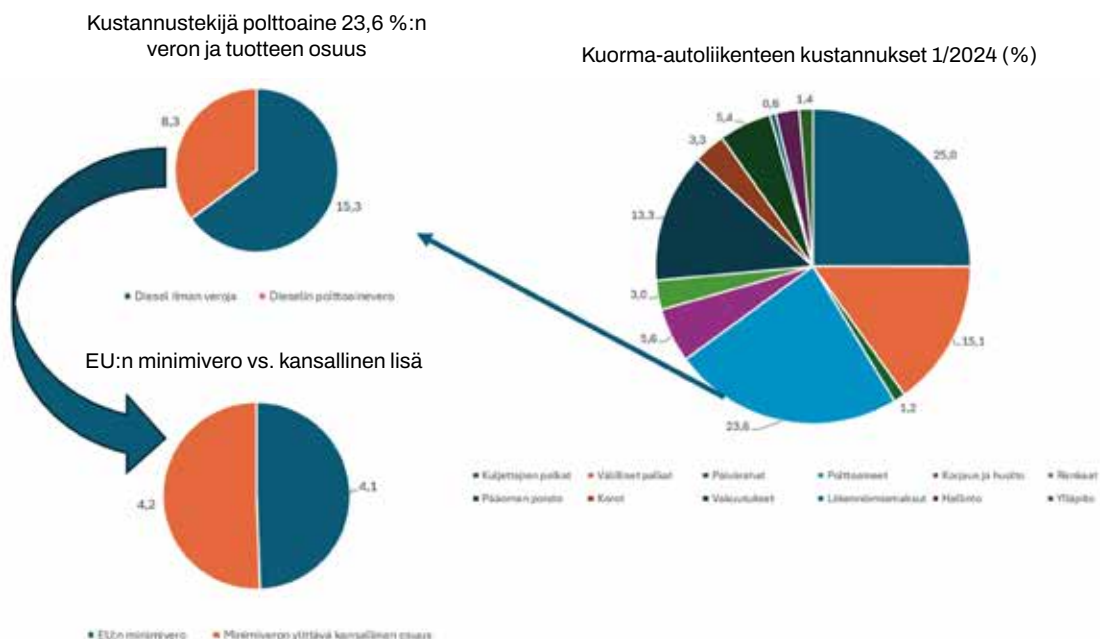
Tilastokeskuksen julkaisemassa kuorma-autoliikenteen kustannusindeksissä (tammikuu 2024) kuorma-autoliikenteen kustannusjakauma on keskimäärin seuraava:

- Palkat, välilliset palkat ja päivärahat (yhteensä 41 %)
- Polttoainekustannukset (24 %)
- Korjaus ja huolto sekä rengaskustannukset (9 %)
- Pääomakustannukset (17 %)
- Muut kiinteät kustannukset (10 %)

Polttoainekustannuksista voidaan määritellä erilleen polttoaineveron ja itse dieseltuotteen verottoman hinnan osuudet. Polttoainekustannusten 23,6 prosentin osuudesta 15,3 prosenttiyksikköä on dieselin hinnan osuus ilman veroa ja 8,3 prosenttiyksikköä on dieselin polttoaineveron osuus.

Suomessa dieselin polttoainevero on keskimäärin noin 50 senttiä litralta. Tämä on 17 senttiä enemmän kuin EU edellyttää veroa dieselistä minimissään perittävän. EU:n minimiverotason ylittävä kansallisesti päätetty osuus dieselin polttoaineverossa tarkoittaa noin 4,2 prosentin kustannusosuutta kuorma-autoliikenteen kustannuksissa.

Kuorma-autoliikenteen kustannusjakauma



Lähde: Tilastokeskus, kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi ja SKAL.

Suomen on kaikissa ratkaisuisaan parannettava logistiikan kustannuskilpailukykyä.

3. Tieverkon tehokas ja häiriötön toiminta varmistettava kaikissa oloissa.

Meriliikenne on Suomesta lähtevä viennin ja tuonnin ylivoimaisesti tärkein kulkumuoto. Vastaavasti tieliikenne on näiden kuljetusten Suomen sisällä tapahtuvien kuljetusten tärkein kulkumuoto.

Tieverkon kunnan heikkeneminen on jatkunut vuosia. Kaikissa ratkaisuisaan on huolehdittava riittävästä rahoituksesta tieverkon perusvaylänpitoon ja kehittämiseen. Tieverkon korjausvelka on pienennettävä. Riittämätön ylläpitorahoitus kasvattaa korjausvelkaa joka vuosi tie- ja raideverkolla. Rahaa hukataan, jos korjausta ei tehdä kerralla kunnolla, sillä korjaamistarve tulee eteen joka kerta aiempaa nopeammin ja korjaus maksaa entistä enemmän.

Päivitettävässä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tulee huomioida vahvemmin maanteiden tavaraliikenne. Väyliin on varattava riittävä rahoitus.

Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä. SKAL esittää, että tiestölle on osoitettava kehittämisessä vähintään 55 prosentin osuus ja perusvaylänpidossa vähintään 60 prosentin osuus. Tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin.

4. Päästövähennykset toteutettava kilpailukykyä heikentämättä.

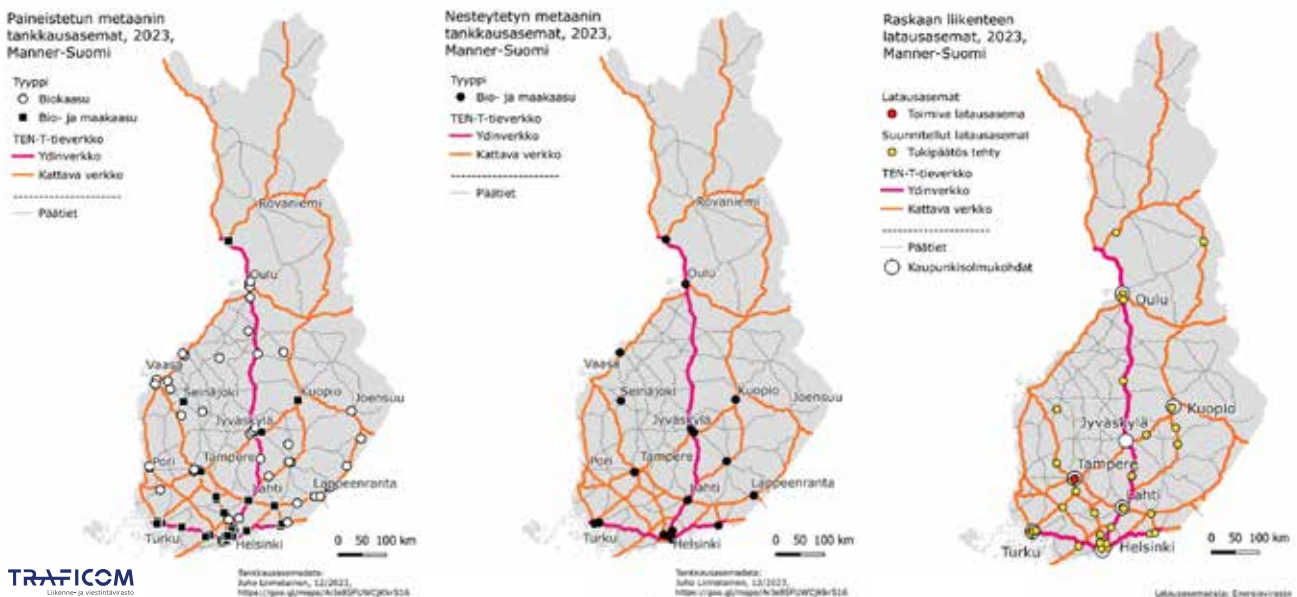
Päästövähennyksiin tarvitaan useita keinoja teknologianeutraalisti. Vaihtoehtoiset käyttövoimat lisääntyvät ja tarvitaan energiaa kilpailukykyiseen hintaan sekä näiden edellyttämää lataus- ja tankkausinfrastruktuuria. Etenemisen on oltava muiden EU-maiden tahdissa ja toimenpiteet valittava siten, että 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 – ja se tietenkin vaikuttaa saavutettavuuteen.

Se on myös maankäyttökysymys. Haasteen ratkominen pitää aloittaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta, maakuntakaavatasosta alkaen.

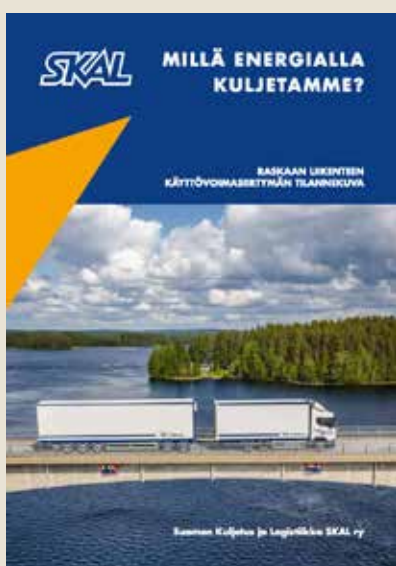
Itä- ja Pohjois-Suomessa vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja jakeluinfra ei ole kehittynyt samaa vauhtia muun Suomen kanssa. Tämä vaikeuttaa kuljetusten suorittamista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kyseisillä alueilla vaikeuttaen päästövähennystavoitteiden saavuttamista ja teollisuuden toimintaa.

SKALin käyttövoimaraaportti käsittelee teemaa laajemmin. Raportissa on kuvattu käyttövoimasiirtymän tilannetta suomalaisen maanteiden tavaraliikenteen näkökulmasta.



Karttojen lähde: Traficom Taustamustio: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin nykytila.

**SKALin käyttövoima-
raportti käsittelee teemaa
laajemmin. Raportissa
on kuvattu käyttövoima-
siirtymän tilannetta
suomalaisen maanteiden
tavaraliikenteen näkö-
kulmasta.**



SKAL on luotettava asiantuntija ja rohkea uudistaja

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on arvojen mukaisesti luotettava asiantuntija. Kaikki kantamme perustuvat ajantasaisimpaan tietoon ja punnittuun näkemykseen. Tavoitteena on tuoda esiin kuljetus- ja logistiikkayritysten näkökulma ja luoda edellytyksiä kannattavalle liiketoiminnalle, joka vahvistaa koko Suomen logistista kilpailukykyä. SKALin ohjelmissa käsitellään alalle tärkeitä teemoja. Ohjelmat ovat luettavissa SKALin verkkosivuilla skal.fi/vaikuttaminen



Norminpurkuohjelma



Suomen tiet kuntoon



EU-vaikuttamisen painopisteet 2024



Digiohjelma



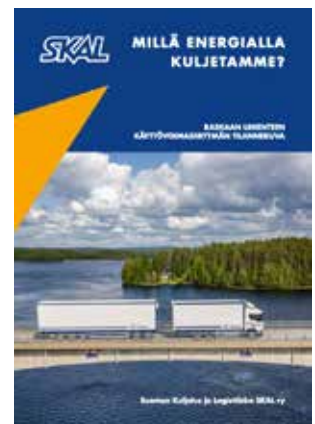
Talvihoito



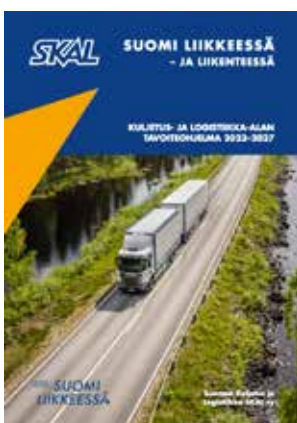
EU-vaikuttamisen painopisteet 2023



Työvoiman saatavuus



Millä energialla kuljetamme



Suomi liikkeessä



Ammattidiesel



EU:n ilmastopaketti Fit For 55

Liikenne- ja logistiikka-ala ansaitsee puolestapuhujan

SKALin verkosto on valtakunnallinen. Ole yhteydessä asiantuntijoihimme Helsingissä ja muualla Suomessa. Käydään hyvää vuoropuhelua ja etsitään Suomelle paras väylä eteenpäin!

Löydä SKAL-yhteyshenkilö

Henkilökohtaiset sähköpostiosoitteet:
etunimi.sukunimi@skal.fi, keskus: 09 478 999

SKAL ry

Anssi Kujala, toimitusjohtaja, 0400 567 925
Ari Herrala, edunvalvontajohtaja, 050 368 4248
Petri Murto, johtaja, 040 762 2140
Pekka Aaltonen, logistiikkajohtaja, 050 349 2259
Heini Polamo, viestintäjohtaja, 040 506 0131
Arto Kämppi, järjestöjohtaja, 040 354 7492
Matti Grönfors, asiantuntija, 0500 445 585

Etelä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry, Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry

Mikko Voutilainen, toimitusjohtaja, 040 517 7133

SKAL Itä-Suomi ry, SKAL Keski-Suomi ry

Heikki Lappalainen, toiminnanjohtaja, 09 4789 9440
Jouni Bergroth, johtava asiantuntija, 040 580 1800

Kaakkois-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Eeva-Maija Koponen, toimitusjohtaja, 0400 550 545

SKAL Länsi-Suomi ry

Tero Siitonen, toimitusjohtaja, 040 860 0901

Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Pia Vuori, toimitusjohtaja, 040 747 4462

SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry

Matti Koivisto, toimitusjohtaja, 050 372 4791

SKAL Pohjois-Suomi ry

Taavi Heikkinen, toiminnanjohtaja, 0400 282 785

Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry

Sampsa Wichmann, toimitusjohtaja, 0400 619 691

Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kari Palojarvi, toiminnanjohtaja, 0500 376 618

SKAL Suoritealat ry

Jari Harju, toimitusjohtaja, 09 4789 9338

SKAL Ympäristöryitykset ry

Lasse Kontiola, toiminnanjohtaja, 0400 694 233

SKAL

