

Kasvuryhmän jäsenet

Pääministeri Petteri Orpo
talouspoliittinen erityisavustaja Mikko Martikkala

Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKALin esitykset Risto Murron kasvuryhmälle

Valtioneuvoston kanslia on käynnistänyt hankkeen kasvua edistävien toimenpiteiden tunnistamiseksi. Hankkeen tavoitteena on tuottaa hallituksen puoliväliriiheen konkreettisia ratkaisuehdotuksia, joilla hallitus voi vauhdittaa yksityisen yrityssektorin kasvua.

Kuten asettamispäätöksessä todetaankin: laajaa valmistelutyötä vaativien reformien tarvitaan ehdotuksia nopeista ja pienemmistä mikrotason ratkaisuista.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on koonnut tähän kirjelmään esityksiään asetetulle kasvuryhmälle. Lähetämme myös teemoihin liittyvät ohjelmamme, joissa on tarkemmin perusteluita ja esityksiämme.

Esityksemme käsittelevät mm. energian hintaa, normien ja säännösten järkevöittämistä, infran rahoitusta, teollisista kilpailukykyä ja digitalisaatiota.

Logistiikan kilpailukykyyn vahvistamiseen tarvitaan kokonaisnäkemystä, poikkiallinnollista näkökulmaa ja useita politiikan sektoreita. Liikenne ja logistiikka ovat muun muassa turvallisuuspolitiikkaa, aluepolitiikkaa, työvoimapolitiikkaa, veropolitiikkaa, ilmastopolitiikkaa, elinkeinopolitiikkaa, EU-politiikkaa, liikennepolitiikkaa, kilpailupolitiikkaa ja teollisuuspolitiikkaa. Iso osa logistista kilpailukykyä on digitalisaation laajamittainen hyödyntäminen.

Kuljetus- ja logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyllä on entistä merkittävämpi. Kuljetusten toimivuus on välttämätön teollisuuden ja kaupan toimivudelle. Kuljetusyrietykset pitävät huolta siitä, että suomalaiset tuotteet saadaan vietyä maailmanmarkkinoille. Kuljetuskustannukset korostuvat kansainvälisessä kilpailussa ja yritysten sijoittumisessa yhä vahvemmin.

Kuljetusyrietykset ovat tärkeässä roolissa myös huoltovarmuuden näkökulmasta. Esimerkiksi polttoainekuljetuksilla varmistetaan energian saanti joka puolella maata.

Kuljetusyrietykset turvaavat toimintoja 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.

Teollisuuspolitiikassa huomioitava logistinen kilpailukyky

SKALin Logistista kilpailukykyä vahvistettava- ohjelmassa tuodaan esiin näkökulmia ja ratkaisuja teollisuuspolitiikkaan Suomen logistisen kilpailukyvyn vahvistamiseksi.

Suomen kilpailukyky syrjäisenä ja ”merentakaisena” maana perustuu monilta osin logistiikan ja kuljetusten tehokkuuteen. Suomeen tehtävissä investoinneissa kuljetus- ja logistiikkakustannuksilla on iso merkitys.

Hallitus on laatinut ohjelmansa mukaisesti teollisuuspoliittisen strategian. Strategian valmisteluun logistiikkaryhmässä osallistunut SKAL korostaa, että teollisuuspolitiikassa tulee kiinnittää huomiota logistisen kilpailukyvyn vaikutuksiin esimerkiksi yritysten sijoittumisessa Suomeen.

Seuraavassa tekijöitä, jotka on hyvä huomioida logistista kilpailukykyä kehitettäessä:

1. Logistisen kilpailukykyimme perusedellytys on toimiva liikennejärjestelmä. Inf-rarahoitukseen on panostettava riittävästi.
2. Kustannustekijöihin ja energian hintaan on kiinnitettävä huomiota.
3. On panostettava EU-ennakkovaikuttamiseen. Suuri osa liikennettä ja tieliikennettä koskevista päätöksistä tulee EU-tasolta. Suomen EU-vaikuttamiseen tulee panostaa Suomen etu edellä.
4. Erilaiset logistiikkajärjestelmät on saatava toimimaan digitaalisesti yhteen.
5. Valtioiden välinen tukikilpailu vaikuttaa teollisuuden sijoittumiseen. Toimiva ja kustannustehokas logistiikka voi olla ratkaisemassa investointeja Suomeen.
6. Huomio logistiseen sijaintiin. Itärajamme on kiinni. Negatiiviset vaikutukset logistiikkaan on voitava kompensoida.
7. Globaalit muutokset. Huoltovarmuus ja sotilaallinen liikkuvuus korostavat logistiikan merkitystä.
8. Osaavan työvoiman turvaaminen. Erityisesti maantieliikenteen kuljettajapula vaivaa koko Eurooppaa.

Näkemyksemme täällä:

[SKALin teollisuuspoliittinen ohjelma](#)

Säädöksiä sujuvoitettava

Kuljetusala on vahvasti säännelty toimiala. Usein sääntely on tarpeen liikenneturvallisuuden ja työolojen sekä tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi, mutta sen on tärkeää olla laadukasta. Norminpurkutyössä on tärkeää arvioida erityisesti tulevia säädöshankkeita ja valmistella ne siten, että ei synny uutta hallinnollista taakkaa.

Huomiota tulee kiinnittää erityisesti sellaiseen sääntelyyn, jonka joustavoittamisella voidaan vahvistaa kilpailukykyä. Myös digitalisaation edistäminen on tärkeää. Suomessa tulee ensisijaisesti edistää kuljetusdatan käytössä EU:n tai muita kansainvälisiä standardeja ja toimintamalleja. Tulee välttää kansallisia erityismääräyksiä, joiden tuoma hyöty ei vastaa siitä syntyvää kilpailuhaittaa.

Säädösmuutosten tulee pohjautua perusteellisiin vaikutusten arviointeihin.

SKALin mukaan kaikessa sääntelyssä on huomioitava kustannusvaikutukset kuljetus- ja logistiikka-alalle. Sääntelyn laadukkuuteen kiinnitetään huomiota. Sääntely itsessään ei ole ongelma, kun se on laadukasta ja sillä luodaan tasavertaista toimintaympäristöä. Siksi tarvitaan myös riittäviä päätöksen perusteluja ja niiden ymmärrettävyyttä.

Oleellista on varmistaa tietojen sujuva siirtyminen viranomaisten välillä, ottaen huomioon henkilötietojen suojaan liittyvät näkökohdat. Tavoitteena on oltava, että samaa tietoa kysytään kansalaisilta ja yrityksiltä vain kerran.

SKAL esittää seuraavia säädöksiä sujuvoittavia toimenpiteitä:

1. Joustoja ajo- ja lepoaikoihin
2. Yksinkertaistetaan kuljettajan ammattipätevyyden koemallin järjestämisen ehtoja
3. Helpotetaan ammattipätevyyden hyväksymisasiakirjan myöntämistä
4. Työelämälähtöiset oppimisympäristöt ammatillisen koulutuksen näyttöpai-koiksi
5. Porrastetaan oppisopimusaikainen palkkaus vastaamaan osaamisen kehitty- mistä
6. Ajoneuvosäädösten muutokset tehtävä maltillisesti
7. Palkka vai työkorvaus? (mahdollistetaan oikeudenmukainen verotus)
8. Yhtenäistetään sidosyksiköiden ulosmyyntirajat
9. Turvataan kilpailuneutraaliteetti jätahuollon toimialalla
10. Kuntien vastuu rajattava jätelaissa vain asumisessa syntyvään jätteeseen
11. Jätehuoltorekisteriin rekisteröitymisen valuviat korjattava
12. Digitaalinen asiointi ensisijaiseksi, tiedon on riitettävä toimitettavaksi vain kerran
13. Päästövähennyslaitteiden sääntelyn varmistettava toiminta talviolosuhteissa
14. VAK-lainsäädännön tulkinta laitettava kuntoon
15. Vauhditetaan investointien luvitusmenettelyitä

[SKALin norminpurkuohjelma](#)

Tiestön korjausvelkapakettiin panostettava jatkossakin

Tiestöön on panostettava ja tiestön korjausvelan kasvu on saatava loppumaan.

Vuonna 2024 on hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketin myötä tullut uutta päällystettyä yli 4000 km. Ensi vuonnakin saataneen päällystettyä reilut 3000 km. Korjausvelan kasvua on saatu hieman taitettua.

Tien rakenne on perusta, jolla tie toimii. Tiestön ja siltojen rakenteellisen kunnan jatkuva ylläpitäminen on erittäin tärkeää. Rakenteen heikkeneminen johtaa pintakunnan heikkenemiseen ja tien monenlaisiin vaurioihin. Siitä taas aiheutuu ras-kaalle liikenteelle ylimääräistä energiankulutusta ja samalla syntyy lisää hiilidioksidia. Tien rakenteen heikentyminen johtaa painorajoituksiin ja pitkiin kiertomatkoihin.

Pintakunnosta huolehtiminen vaikuttaa myös tien rakenteeseen. Puutteellinen talvikunnossapito voi vaurioittaa paitsi tien pintaa myös tien rakennekerroksia.

On erittäin tärkeää saada korjausvelan rahoitus jatkumaan tulevinakin vuosina vähintään samalla tasolla.

- SKAL esittää tiestön korjausvelkapaketin jatkamista 300 miljoonan euron lisärahoituksella vuosina 2026 ja 2027.

Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tiestölle riittävä rahoitus

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteissa on tärkeää tunnistaa toimintaympäristön muuttuminen ja muutostekijät. Huomioitavaa on, että Suomen liityttyä NATO:n jäseneksi Suomelle tulee uusia vaatimuksia, mutta myös mahdollisuuksia väylien ylläpitämiseen. Ne mahdollisuudet pitää hyödyntää maksimaalisesti.

Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla.

SKAL korostaa määrärahojen mitoittamista oikein eri liikennemuotojen välillä. Lisäksi SKAL korostaa jo edellä kerrottua korjausvelan kasvun pysäyttämistä, teiden talvihoidon tehostamista ja energiatehokkuutta lisäävien tiehankkeiden käynnistämistä.

Varautumisen ja huoltovarmuuden merkitys on korostunut. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on arvioitava nämä tarpeet. Myös alemman tieverkon merkitys on huomioitava, jotta suunnitelma takaa riittävän saavutettavuuden elinkeinoelämälle ja luonnonvarojen hyödyntämiselle.

Entistäkin tärkeämpää on varautua toimitusketjuja koskeviin poikkeustilanteisiin ja häiriöihin, mukaan lukien meriliikenteen riskit. Itämeren poikkeusoloja varten tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Ruotsin ja Norjan liikenneväylien ja satamien kautta.

Liikenneturvallisuuden tavoite jäi edellisessä suunnitelmassa lähinnä vain viittaukseksi liikenneturvallisuusstrategiaan. Liikenneturvallisuuden nollavision osalta tulee määrittää toimenpiteet ja keinot, millä visioon päästään.

Uudessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitava mm. seuraavia tarpeita:

- Väyliin varattava riittävä rahoitus, joista on myös pidettävä kiinni julkisen talouden suunnitelmaa ja vuosittaisia talousarviota toteutettaessa

- Rahoituksen painopistettä on siirrettävä rautateiltä tiestölle sekä ylläpidossa että kehittämisessä.
- Tiestön rahoitukseen tulee tehdä miljardin euron tasokorotus: 300 miljoonaa euroa perustienpitoon, 300 miljoonaa korjausvelan poistamiseen ja 400 miljoonaa kehittämisinvestointeihin
- Joka vuosi päällystettävä vähintään 4000 kilometriä, korjausvelan korjaaminen edellyttää ajoittain suurempiakin kilometrimääriä
- Tavaraliikenteen uusiutuviin käyttövoimiin siirtymistä edellyttävä energian jakeluinfra on toteutettava
- Raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto on laitettava kuntoon, taukopaikkaverkoston ja uusien käyttövoimien jakeluinfran yhdistäminen tulee huomioida
- Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet ja huoltovarmuuden tarpeet on huomioitava
- Suomen on tavoiteltava laajamittaisesti NATO:n rahoitusmahdollisuudet tiestölle
- EU-rahoitus on hyödynnettävä maksimaalisesti
- Tiestön talvihoitoa tulee kehittää ennakoivampaan suuntaan ja laatutason toteutumista tulee valvoa aiempaa tarkemmin.
- Liikenneturvallisuuden merkitystä tulee korostaa tavoitetasolla.
- Tiestön kunnan vaikutukset päästövähennyksiin tulee huomioida ja asettaa tiestön kunnolle selkeät päästövähennystavoitteet.
- Suunnitelmassa tulee osoittaa resurssit näiden päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen

[SKALin tiet kuntoon ohjelma](#)

Ammattidieselin valmistelu käyntiin, päästökauppatulot päästöjen vähentämiseen

Hallituksen kehysriihen 15.4.2024 päätökseen mukaan, kun EU-direktiivin mukainen polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027, otetaan käyttöön raskaan liikenteen ammattidiesel. Tarvittava lainsäädäntö on saatettava voimaan tämän vaalikauden aikana.

Ammattidiesel on tarpeellinen estämään logistiikkakustannusten nousua. Vielä 2030 SKALin arvion mukaan noin 90 prosenttia maanteiden tavaraliikenteen energiankulutuksesta on dieseliä. Päästökauppa nostaisi hallituksen esityksen arvion perusteella päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030.

Maanteiden tavaraliikenne kuluttaa dieselpolttoainetta vuodessa noin 1,2 miljardia litraa. Yhden sentin vaikutus kuljetuskustannuksiin vuositasona on noin 12 miljoonaa euroa. Suomi verottaa dieseliä keskimäärin 17 senttiä litralta enemmän kuin EU:n energiaverodirektiivi edellyttää, minkä vaikutus kuljetuskustannuksiin on noin 200 miljoonaa euroa vuodessa.

Mikäli palautuksen määrä olisi 9,5 senttiä litralta, olisi SKALin arvion mukaan kustannusvaikutus valtiolle 110...120 miljoonaa euroa vuodessa. On huomattava, että energiaverodirektiivin puitteissa ammattidieselin palautusmäärä voisi olla keskimääräisestä verotasosta laskien 17 senttiä litralta

SKAL korostaa, että päästökaupan voimaantuloon liittyy riski myös tätä huomattavasti suuremmalle polttoaineen hinnan nousulle. Koska polttoaineiden kysynnän hintajousto on varsin pieni, voi polttoaineiden tarjonnan keinotekoinen rajoittaminen päästökauppamekanismilla nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt esitetyt arviot. Tämän hinnannousun vaikutuksia tasaamaan tarvitaan ammattidiesel, eli polttoaineveron palautus kuorma-autojen haltijoille.

Lisäksi SKAL katsoo, että päästökaupasta ja sosiaalisesta ilmastorahastosta tulevasta rahasta merkittävä osa tulee käyttää toimiin, joilla voidaan vähentää erityisesti raskaan tieliikenteen päästöjä.

SKAL esittää ammattidieselin käyttöönottoa seuraavasti:

- SKAL edellyttää, että hallitus aloittaa pikaisesti ammattidieselin valmistelun. Ammattidiesel on keskeinen osa sitä poliittista päätöstä, jolla päästökauppa on Suomessa päätetty ottaa käyttöön vuonna 2027.
- SKAL edellyttää, että ammattidieselin (palautuksen) arvo kattaa vähintäänkin päästökaupasta aiheutuvat lisäkustannukset ja palautusjärjestelmä tehdään hallinnollisesti kevyeksi ja mahdollisuuksien mukaan automaattisesti tehtäväksi.
- SKAL edellyttää, että palautusta tulee voida hakea kuukausittain sähköistä asiointia hyödyntäen. Esimerkiksi kahdesti vuodessa palausrytmi on yksiselitteisesti liian harva, ja voi johtaa ongelmiin kuljetusyritysten kassanhallinnassa.
- SKAL esittää, että Suomi hakee komissiolta poikkeusluvan soveltaa uusiutuvaan dieselin (HVO:n) ammattidieseliin 33 senttiä alemmalla verokannalla. On tärkeää, että ammattidiesel voidaan ulottaa samalla tavalla koskemaan HVO:ta kuin laadultaan muutakin dieseliä.

Suomessa on tarpeen eri tavoin varautua toimiin, jotka aktivoidaan, mikäli päästökauppa alkaa nostaa polttoaineen hintaa huomattavasti enemmän kuin nyt arvioidaan.

Jakeluvoitteen tasossa otettava huomioon sen hintavaikutus

On tärkeää, että päästövähennyskeinojen päällekkäiset kulut arvioidaan ja kohuttomat polttoaineen hinnan nousut pyritään välttämään.

Vuoden 2022 heinäkuussa tehty jakeluvoitteen määräaikainen laskeminen ja hallitusohjelmassa sovittu jakeluvoitteen maltillinen taso ovat hyvä esimerkki tämän periaatteen noudattamisesta. Toimenpiteillä on ollut selkeä vaikutus poltonesteiden, erityisesti dieselin, hintoihin. Tämä on alentanut

kuljetuskustannuksia ja parantunut kansalaisten liikkumismahdollisuuksia mm. työn vastaanottamisen kynnyistä alentaen.

Eduskunnassa oleva hallitusohjelman mukainen hallituksen esitys jakeluelvoite-tasosta vuosille 2025–2027 toteuttaa maltillisen tason. Tulevina vuosina on tarpeen seurata polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluelvoitteen hintavaikutusta. SKAL pitää erittäin hyvänä sitä, että polttoaineen hinnan nousua estetään lieventämällä jakeluelvoitetta suhteessa toistaiseksi voimassa olevaan lainsäädäntöön.

SKAL kuitenkin korostaa, että näillä suhteellisen maltillisillakin jakeluelvoitteen tasoilla jakeluelvoitteen hintavaikutus dieseliin on vuonna 2027 yhteensä noin 20 senttiä litralta. Tämä tarkoittaa noin 240 miljoonan euron kustannusta maan- teiden tavaraliikennettä harjoittaville yrityksille.

Eduskunnassa oleva lainsäädäntömuutos ulottuu perusjakeluelvoitteen osalta vain vuoteen 2027. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluelvoite on kiristymässä 22,5 prosentista 31 prosenttiin ja lopulta 34 prosenttiin vuonna 2030. Tämä nousu on erittäin jyrkkä ja osuu ajallisesti päällekkäin vuonna 2027 voimaan tule- van fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa.

SKALin esityksiä jakeluelvoitteesta:

- Päästövähennyskeinojen osalta on aina tarkasteltava myös niiden vaikutuksia energian ja sitä kautta kuljetusten ja muun liikkumisen hintaan.
- SKAL pitää hyvänä ja edellyttää yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitetun uusiutuvan liikennesähkön lisäämistä osaksi jakeluelvoitetta
- SKAL esittää, että julkisiin latauspisteisiin tulee lukea myös sellaiset ras- kaan liikenteen uusiutuvan sähkön latauspisteet, jotka sijaitsevat termi- naaleissa tai satamissa ja ovat niissä eri toimijoiden käytössä. Tämä edesauttaisi latausinfraan kehittymistä raskaalle liikenteelle tärkeissä ym- päristöissä.
- SKAL esittää, että RFNBO polttoaineille asetetaan RED III-direktiivin mu- kainen 1 %:n vähimmäisosuusvelvoite. Direktiiviä suurempi velvoite pitää SKALin arvion mukaan sisällään myös merkittävän hintariskin
- SKAL edellyttää, että tulevina vuosina seurataan polttoainemarkkinoiden kehittymistä ja jakeluelvoitteen hintavaikutusta. Vuodesta 2027 vuoteen 2028 jakeluelvoite on kiristymässä erittäin jyrkästi osuen ajallisesti pääl- lekkäin vuonna 2027 voimaan tulevan fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupan kanssa. Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kil- pailijamaihin, tätä mahdollista hinnan nousua kaikin keinoin torjuttava

Mikäli päällekkäisten keinojen yhteistuloksena polttoaineen hinta alkaa Suomessa nousta huomattavasti verrattuna kilpailijamaihin, on eri poliittisin keinoin tätä mahdollista hinnan nousua torjuttava. Tämä voi edellyttää jakeluvoitteen tason alentamista tämän vuosikymmenen viimeisille vuosille.

Esityksiä työvoiman saatavuuteen

Työvoiman saatavuus on muodostumassa yhä kasvavammaksi ongelmaksi suomalaisille yrityksille eikä kuljetusala ole tästä poikkeus. Suomen ikärakenne haastaa koko yhteiskuntaa. Ikäluokkien pienentyessä osaavasta työvoimasta kilpaillaan eri toimialojen kesken.

Kilpailu osaavasta työvoimasta kiristyy aina, kun taloudellinen tilanne paranee. Kuljetusbarometrimme 3/24 mukaan 26 prosenttia yrittäjistä kokee, että yrityksellä on ollut vaikeuksia henkilökunnan palkkaamisessa viimeisen vuoden aikana. Alimmillaan osuus oli vuoden 2024 alussa 18 prosenttia

Kun kilpailu työpaikoista on kovaa, pitää yritysten pystyä osoittamaan olevansa hyviä ja haluttavia työpaikkoja. Ammatilliseen koulutukseen tarvitaan riittävästi rahoitusta, aloituspaikkoja ja erityisesti motivoituneita opiskelijoita.

Urapolku kuljettajasta voi johtaa erilaisiin työnjohto- ja asiantuntijatehtäviin aina yritysten johtoa myöten. Ura voi edetä myös kuljetusyrittäjyyteen, omaan yritykseen kuljetusalalla. Uusia yrittäjiä alalle tarvitaankin, sillä yritysten määrä on laskussa.

Kuljettajan ammattiin on tietyt muodolliset vaatimukset eli ajokortti ja kuljettajan ammattipätevyys. Joustoja tarvitaan esimerkiksi ottamalla ammattipätevyuden koemalli aidosti käyttöön. Ammattipätevyden suorittamista koemallilla koskevia säädöksiä pitää keventää.

SKALin ratkaisuesitykset työvoiman saatavuuteen:

1. Arvostetaan kuljetus- ja logistiikka-alaa
2. Tehdään kuljetus- ja logistiikka-alasta haluttu ala opiskelupaikkaa harkitsevien ja työelämään siirtyville.
3. Maahan muuttaville on luotava polku opiskella, kielitaito mukaan lukien, ja saada työpaikka alalta.
4. Kuljetus- ja logistiikkayritysten rekrytoinnin ja henkilöstöjohtamisen osaamisen tasoa on nostettava.
5. Lisätään kuljetus- ja logistiikka-alan esittelyä eri koulutusasteille.
6. Suunnataan säännöllistä tiedottamista opoille.
7. Ammatillista koulutusta kehitettävä ja rahoitus turvattava.
8. ELY-keskusten kilpailuttaman koulutuksen rahoituksen jatkuvuus uusien työllisyysalueiden tehtävänä on turvattava.
9. Ajokorttikoulutusta uudistettava ja ammattipätevyiden hankkimiseen joustoja.
10. Mahdollistettava kuljettajan ammatin kokeilu ja harjoittelu.
11. Oppisopimuskoulutukseen liittyvä palkanmaksu uudistettava.
12. Puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen koemalli käyttöön.

[SKALin työvoiman saatavuus -ohjelma](#)

Digitalisaatiosta kilpailukykyä

Digitalisaation merkitys laajasti käsitettynä kaikessa liiketoiminnassa kasvaa koko ajan. Tuoreimpana tekoälyn hyödyntäminen, jonka käyttömahdollisuudet saattavat mullistaa esimerkiksi kaiken niin sanotun tietotyön.

Digitalisaation hyödyntäminen luo yrityksille kilpailuetua - niin tehokkuudessa kuin vaikkapa asiakkaiden saavuttamisessa tai palvelemisessa. Pidemmällä aikavälillä digitalisaation on arvioitu olevan lähes välttämätön kaikessa arvossa luovassa toiminnassa. Samaan aikaan erilaisen sääntelyn lisääntyminen vaatii yhä enemmän tehokkaita tapoja yrityksiensä hallinnollisen taakan vähentämiseksi.

Logistiikassa on paljon transaktioita. Logistiikkaketjut ovat pitkiä ja niissä on monia toimijoita. Siksi digitalisaatiolla on merkittävä rooli. Se tuo logistiikkasektorille suuria mahdollisuuksia. Mitä suuremmat logistiikkakustannukset ovat, sitä tärkeämpää saada kaikki teho irti logistiikassa. Digitalisaatio on siis keskeinen apuväline.

SKALin esityksiä ja linjauksia digitalisaatioon:

1. Yritysten toimintamalleja ei tule pakottaa digitalisaation suhteen, vaan yritykset itse valitsevat oikeat ratkaisut.
2. Standardien kehitys tulee tapahtua logistiikka-alan ja muun elinkeinoelämän tarpeista lähtien
3. Suomessa ja EU-alueella sähköinen asiointi viranomaisten kanssa on oltava mahdollista ja helppoa.
4. Tiedon tulee kulkea viranomaisten välillä
5. Datan laatuun ja oikea-aikaisuuteen tulee panostaa.
6. Kyberturvallisuuteen on panostettava jatkuvasti kaikessa liiketoiminnassa.
7. Liikenteen datan on oltava julkista
8. Valtion hallinnon ja muun julkisen sektorin omaa digitalisaatiota tulee edistää mahdollisimman tehokkaasti
9. Liikenneverkon kehittämisessä ja perustienpidossa ja erityisesti teiden kunnossapidon valvonnassa pitää ottaa kaikki hyöty irti digitalisaation keinoin
10. Yleisesti digitalisaatio-osaajien riittävyys Suomessa tulee varmistaa

[SKALin Logistiikan digitalisaatio-ohjelma](#)

Lopuksi

Toivomme, että kasvuryhmä esityksissään huomioi toimivan logistiikan merkityksen ja näistä esityksistämme on hyötyä työllenne.

Lopuksi pyydämme kiinnittämään huomiota myös EU-vaikuttamiseen. Uusi EU-komissio on nimetty, on syytä odottaa katetta syksyn aikana kuultuihin puheisiin: enemmän kilpailukykyä, vähemmän sääntelyä.

On välttämätöntä, että Suomen olot huomioidaan paremmin EU-tasolla. Vaaditut päästövähennystoimenpiteet ovat Suomelle kalliimpia kuin Keski-Euroopan maille. Suomen pitää olla itsekäskin: meillä on monilta osin ”arktisia” haasteita, jotka erottavat meidät Keski- ja Etelä-Euroopan maista. Tässä Suomi voi tehdä paljon omassa ennakkovaikuttamisessaan.

Lisätietoja näistä teemoista antavat:

toimitusjohtaja Anssi Kujala, 0400 567 925, anssi.kujala@skal.fi
edunvalvontajohtaja Ari Herrala, 050 368 4248, ari.herrala@skal.fi
logistiikkajohtaja Outi Nietola, 040 194 4776, outi.nietola@skal.fi
johtaja Petri Murto, 040 762 2140, petri.murto@skal.fi

Terveisin

Anssi Kujala
toimitusjohtaja
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Liitteet:

Järkevillä normeilla kasvua ja kilpailukykyä/Logistista kilpailukykyä vahvistettava
Suomen tiet kuntoon -ohjelma
Kuljetus- ja logistiikka-alan työvoiman turvaaminen -ohjelma
Logistiikan digitalisaation toimenpideohjelma
Uusin Kuljetusyrittäjä-lehti
Tiivistelmä SKALin EU-vaikuttamisen tavoitteista