



Metsäalan osaajat 2020

Päätöswebinaari

12.5.2022

Logistiikka-ala nyt ja tulevaisuudessa

- Kustannusten nousu
 - Käyttövoima
 - Kalusto
- Työvoima
 - Osaaminen
 - Saatavuus
 - Pysyvyys
- Ympäristö
 - Toimintaympäristö
 - Päästöt

ENNAKOINTI

REAGOINTI

JOUSTAVUUS

Logistiikka-ala

259 miljoonaa tonnia tavaraa

2,9 miljardia euroa veroina
Suomelle

84 % tavaratonneista

6,5 miljardia euroa liikevaihtoa

1,8 miljardia kilometriä

80 km keskimääräinen
kuljetusmatka

Logistiikka-ala

Kuljetusyrietykset ovat tyypillisesti perheyrietyksiä. Lähes puolet kuljetusyrietyksistämme liikennöi yhdellä autolla. Yli viidellä autolla kuljettaa noin joka kuudes yriety, ja yli sadan ajoneuvon yrietyksiä on vain noin kymmenen.

Keskimääräinen yrietykoko on kasvussa

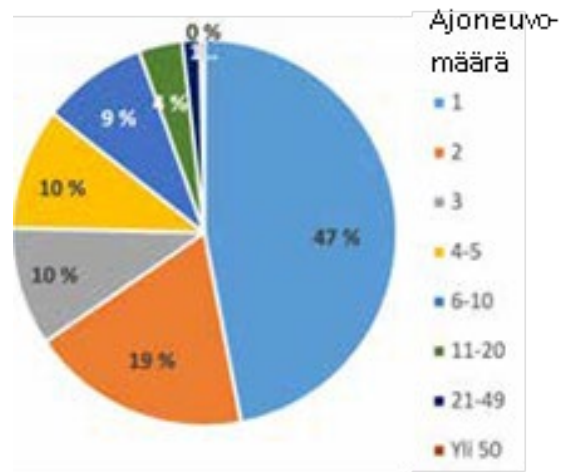
Luvanvaraiseen liikenteeseen on Suomessa rekisteröity liikennekäytössä:



7 500 pakettiautoa



34 000 kuorma-autoa

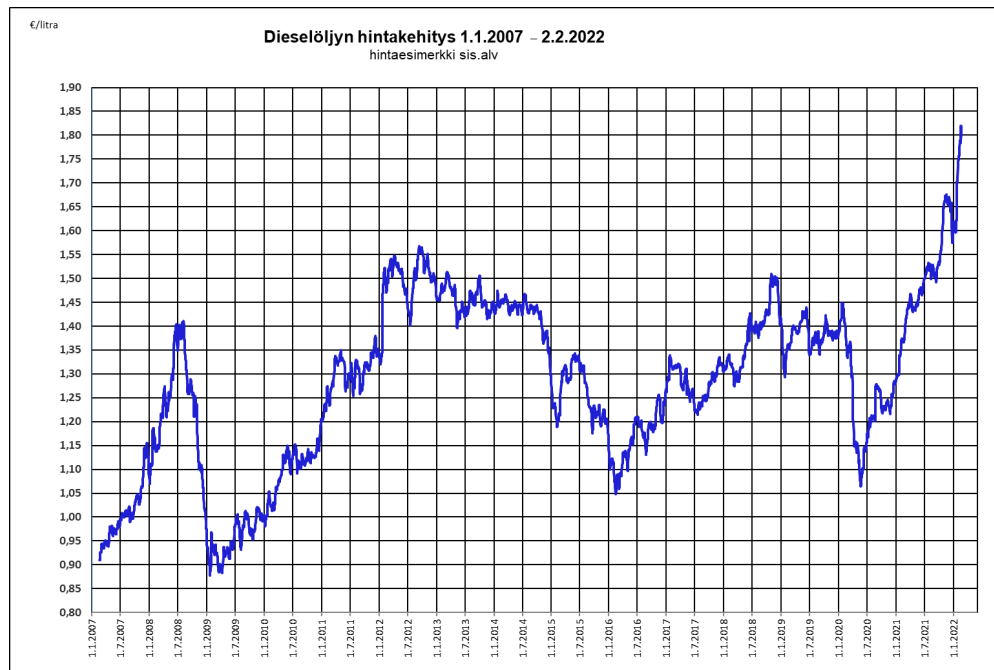




Dieselin hinta

Nousevat kustannukset

Kuorma- ja pakettiautoliikenteen kustannusten vuosinousu tällä hetkellä (3/2021 – 3/2022) +13,9 %, perävaunuyhdistelmillä +16,0 %.



Dieselin hinta 5/2021 –
5/2022: +50,4 %
(Tilastokeskus)

Vuoden 2022 alussa
dieselin hintaa nosti
edelleen kiristynvä
jakeluvelvoite sekä
parafiinisen dieselöljyn
veronkorotus.

Nousevat kustannukset

Muut kustannukset ilman polttoainekustannuksia ovat olleet myös nousussa
(3/2021 – 3/2022 noin 4,0%)

Kustannuksia nostaa materiaalien hintojen kohoaminen sekä ongelmat saatavuudessa

Kaluston saatavuudessa ongelmia
tarjouksia ei edes tehdä
toimitusajat noin vuosi

Ympäristöasiat ohjaavat kalustohankintaa
saatavuus heikkenee
hankintahinta nousee
käyttökulut nousevat



Kuljettajat

Puutavarakuljetukset

Puutavara-autotilastot 2021 – Suurimmat yritykset

Rekisterissä olevien puutavara-autojen määrällä mitattuna suurimpien yritysten järjestys säilyi ennallaan. Viitasaarelainen Kuljetus Villman Oy on edelleen ykkönen, mutta kalustomäärä väheni kolmella, puuautoja oli nyt 24. Toiseksi ja kolmanneksi suurimmat Lähivaara Oy ja Kari Malmstedt Oy jatkavat samoilla kalustomäärillä, 23 ja 20 puuautoa. Kuljetusliike Enbuska Oy:lla kalustoa oli nyt 16 auton verran, eli yksi vähemmän kuin vuosi sitten. Kolmella autolla kalustomääräänsä kasvattanut Partasen Kuljetus Oy Iisalmesta nousikin neljänneksi suurimmaksi.

Metsätrans-lehti 13.4.2022

Logistiikka-alan osaavat tekijät

- Nuorten ja aikuisten koulutustarjonta, koulutuksen houkuttelevuus ja itse koulutus Mikkelissä ja lähialueilla
 - Tutkintoon johtava koulutus kuljettajille / työnjohdolle sekä varastoon ja terminaaleihin
- Logistiikka-alan houkuttelevuus yleensä / Etelä-Savossa ???!
- Seudun työvoiman (koulutettavien) saatavuus / houkuteltavuus

ENNAKOINTI

REAGOINTI

JOUSTAVUUS

Miksi puutavara-autonkuljettajat vaihtavat alaa, osa 3: ”Saman rahan saa helpommallakin.”

Kuljettajilta nousee esille kolme alan vaihtamiseen johtavaa syytä

- heikentyneet työolosuhteet

- * tietön kunto

- * aikatauluajo

- * kuormaleikkurit / sanktiot

- työajat

- * yötyötä

- * kausivaihtelua

- * pitkät työpäivät

- palkkaus

Mistä alalle työvoimaa??

- Oli vuosi 2006, kun pääsin heinäkuussa intistä ja lähdin tuoreella kortilla pinolle. Kokemusta alalta sain isäni kautta, joka on ajanut noin 40 vuotta. Nosturin käyttö minulle oli jo tuttua. Peruspalkka työssä oli hyvä ja lisätkin kohtuulliset. Suurin osa työnantajista maksaa 50 prosenttia ylityöstä, mutta sataa prosenttia ei pyhistä tai mistään. Autoa pyritään pyörittämään kellon ympäri viitenä päivänä viikossa, ja usein ollaan vielä junan lastauksessa lauantaiamuisin. Tunteja kuukauteen tuli usein 190-250, tuntipalkka oli 15,7 euroa ja vuositulot 50-60 tuhatta euroa. Aamuvuoroon oli lähdettävä kahden ja neljän välillä aamuyöstä, jos lähtee myöhemmin ja vaihto venyy iltakuuteen, niin yövuorolaista ketuttaa. Päätin lähteä opiskelemaan. Opintoja pitää suorittaa kuusi kuukautta ja palkkaus on heti 18,5-20 euroa tunnilta, työtehtävään mukaan. Eli peruspalkka jo pari euroa parempi ja siihen lisät päälle. Jos olisin puunajosta saanut saman tuntipalkan, en olisi alaa vaihtanut, silloin olisin voinut vähentää työtunteja, vastaaja kirjoitti alkuvuodesta.

Mitä pitäisi tehdä??

- ”Näin autoilijan näkökulmasta tilanne on haastava. Jos keskimääräisen yrittäjän palkkakorjattu tulos on 3500 euroa per puuauto, niin ei siinä juuri ole mahdollisuutta kuljettajille enempää maksaa.”
- ”Kuljetusten hinnat eivät ole nousseet samaa tahtia kustannusten kanssa. Yrittäjänä olen joutunut tinkimään jo reilusti omasta palkastani, jos vielä kuljettajille maksettaisiin sataprosenttisia tunteja, niin loputkin kannattavuudesta hupenisi. Uskon tilanteen olevan hyvin samankaltainen monella yrityksellä, ehkä suurimpia työnantajia lukuun ottamatta. Ei se ole mikään valtion salaisuus.”

Kuljettajien tarve kasvaa

Puun tuonti Venäjältä loppui kuin seinään – suomalaisille sahoille ja metsänomistajille luvassa kasvavaa kysyntää ja korkeampia hintoja?

Venäjältä tuotiin Suomeen vuonna 2021 puuta yhdeksän miljoonaa kuutiometriä eli suunnilleen 10 prosenttia metsäteollisuuden puun kokonaiskulutuksesta. Venäjä on myös merkittävä kansainvälinen sahatavaran viejä.

YLE 14.3.2022

The logo for SKAL, featuring the letters 'SKAL' in a bold, stylized, white outline font. The letters are interconnected, with the 'S' and 'K' sharing a vertical stroke, and the 'A' and 'L' also sharing a vertical stroke. The background is a complex geometric pattern of overlapping triangles in various shades of blue, from light to dark.

Tiestö

Liikennejärjestelyt



Liikennejärjestelyt



Tieolosuhteet / työolosuhteet





Ympäristö

Ympäristötavoitteet

Kuljetusala on mukana päästötavoitteiden saavuttamisessa

Liikenne- ja viestintäministeriön johtama fossiilittoman liikenteen työryhmä on antanut suosituksensa siitä, miten kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt voidaan puolittaa vuoteen 2030 mennessä ja pudottaa nollaan vuoteen 2045 mennessä.

Kuljetuskaluston keski-ikä on 10,3 vuotta. Puolet 2022 ostetuista dieselkäyttöisistä kuorma-autoista on liikenteessä vielä vuonna 2030

Vaihtoehtoiset käyttövoimat tulevat käyttöön varsin hitaasti. Puutavarapuolelle vielä hitaammin tehovaatimusten vuoksi

Verotus ei ole ratkaisu => kohoavat kustannukset

Tulevaisuus

- Mikkelin seudulla kaikki on mahdollista, jos niin halutaan
- Logistiikka nostaa nyt päätään Mikkelin seudulla
- Digitaalisuus ??
- Uudet ratkaisut logistiikassa ??
- Vaihtoehtoiset käyttövoimat ??
- Ympäristö ja energia ??
- Etätyö ja ihmiset ??

ENNAKOINTI

REAGOINTI

JOUSTAVUUS



Kiitos

Heikki Lappalainen
SKAL Itä-Suomi ry