Uudella kokonaismassalla

Suomalaisen perusteollisuuden kuljetuksen ostaja neuvotteli kesän aikana kuljetusyrittäjän kanssa uudesta kalustosta. Kuljetusyrittäjä suunnitteli uudenlaista, 76 tonnin kokonaismassaan yltävän ajoneuvoyhdistelmän hankintaa. Investointi on yrittäjälle suuri, velkaa pitää ottaa ja sen lyhennyksistä on selvittävä.

- Me tarjoamme sinulle uudella kalustoa taksaan lisää yhden prosentin kuljetettua tonnia kohden, sanoo kuljetuksen ostaja.

Perään tulee tylyltä kuulostava toteamus – ellet sinä aja sillä taksalla, joku muu, esimerkiksi valtion yhtiö, kyllä ajaa.

Rekanvetoa

Yritys, jolla on kymmenen rekanvetäjää, neuvottelee ajoista suuren suomalaisen kuljetusyrityksen kanssa. Suuri yritys, viime vuosina vahvasti laajentunut, käyttää paljon suomalaisia alihankkijoita. Ajojen jatkoa toivoneen yrittäjän kalusto on asiallista, hänellä ei ole verovelkoja, ei voutia perässä. Työntekijätkin ovat saaneet palkkansa ajoissa. Yrittäjä on laskenut, että ajosta pitää saada 1,30 euroa kilometriltä – sillä saadaan yhteiskunnan asettamat velvoitteet ja auton kulut hoidetuksi.

- Me tarjoamme sinulle euron kilometriltä. Ellet aja sillä, joku toinen varmasti ajaa, sanoo ison kuljetusliikkeen ostaja.

- Niin, ja sitten uuden lain mukaan edellytämme, että maksat työehtosopimuksen mukaista palkkaa kuljettajille, huikkaa ostaja vielä perään.

Yksityinen kuljetusyrittäjä ei pysty euron kilometrihinnalla taloudelliseen toimintaan. Vihjaus työehtosopimuksen palkan tärkeydestä vei välittömästi ajatukset ostajan taustoihin ja entiseen elämään, valtion yhtiöön. Kuljetusyrittäjä ei jatkanut liikennöintiä.

Valtion yhtiö asialla

Kuljetusyrittäjällä oli sopimus suomalaisen teollisuusyrityksen kanssa. Logistiikka toimi, asiakassuhde oli pitkä ja vahva. Kumpikin ymmärsi, että molempien osapuolten on elettävä – eikä kuljetusyrittäjäkään rakentanut tiililinnoja voitoillaan, sai kuitenkin joskus siivun makkaraa leivän päälle.

Sitten tuli Suomen valtion omistama kuljetusyritys mukaan kuvaan. Neuvotteluja käytiin aikaisemmasta poikkeavalla tavalla. Valtion firma lähestyi talousosastoa ja iski pöytään numeroita.

Lopputuloksena teollisuusyrityksen korkein johto ilmoitti, että firman kuljetukset siirretään valtion yhtiölle. Kilometritaksa on 30 prosenttia alle yksityisen kuljetusyrittäjän. Valtion yhtiö on taannut, että se hoitaa kuljetuksen ostajaa koskevat velvoitteet uusien lakien mukaisesti – ellei muuten niin omien korkeatasoisten juristiensa voimin.

Kahdeksan auton kuljetusyrittäjä putosi tehtaan portista ulos. Neljä autoa myytiin, kahdeksan kuljettajaa sai lähteä. Kuukauden kuluttua tosin todettiin, että tavara ei liiku tehtaalta asiakkaalle

yhtä sujuvasti ja yhtä ehjänä. Paljastui sekin, ettei autonkuljettaja aina osannut puhua suomenkieltä.

Tuoretavaraa

Suuri kaupan alan toimija on ostanut vuosia kuljetuksia suomalaiselta yrittäjältä. Tänä vuonna innostus ostoon suomalaiselta hiipui. Tilalle on tulossa ulkomainen yrittäjä.

Ulkomaisella yrittäjällä on kaksi valttikorttia. Yksi on hinta, joka on 10 prosenttia alhaisempi kuin suomalaisen yrittäjän hinta. Toinen on nopeus – auto liikkuu esimerkiksi Hollannista Suomeen lähes vuorokauden nopeammin kuin suomalaisen yrittäjän auto.

Edullisuuden salaisuus löytyy palkkakustannuksista. Suomalainen kuljettaja tienaa käytännössä 3000 euroa kuukaudessa, balttikuski noin 1200 euroa. Ulkomaisella yrittäjällä on mahdollisuus käyttää kahden kuljettajan taktiikkaa, suomalaisen on taas nukuttava välillä, senhän määrää laki.

Balttikuskin palkka on sikäläisen työehtosopimuksen mukainen. Lisäksi polttoaineen hinnassa on eroa – eikä suomalaisen hyväksi!

Ei ole ihme, että raskas liikenne Via Balticalla on kasvanut silmissä! Siellä ajavat myös suomalaisen valtionyhtiön autot edullisista palkkakustannuksista nauttien.

Kuka vastaa?

Huonoon taloudelliseen aikaan on oltava tarkkana rahasta. Kuljetusten ostajan on mietittävä huolella, miten hän saa yrityksensä tuotteet maailmalle kokonaistaloudellisesti parhaalla tavalla.

Pelikentälle on tullut entistä vahvemmin valtion omistamia kuljetusyrityksiä. Ne ovat kilpailleet yksityisiä ulos hinnalla – tarjous on aika tavallisesti ollut 30 prosenttia edullisempi kuin yksityisen.

Yksityisellä kuljetusyrityksellä ja valtion kuljetusyrityksellä on pieni ero. Yksityinen, useimmiten pienyritys, voi mennä konkurssiin. Valtion firma ei kaadu. Sen tappiot hoidetaan veronmaksajien kukkarosta. Tämä on järjetöntä toimintaa. Valtio kilpailee veromarkkojen tuomalla voimalla rehellisen, yksityisen veromarkkoja maksavan yksityisen yhtiön vararikkoon.

Valtion yritysten omistajaohjauksesta vastaava ministeri on **Heidi Hautala**. Liikennepuolella jonkinasteinen vastuun kantaja on liikenneministeri
Merja
Kyllönen
. Edellä kerrotut neljä tapausta ovat tosia.

Hyväksytäänkö?

Suomessa on ollut tapana hyväksyä valtionyhtiöiden toimet sellaisenaan. Viime vuosina on tullut tavaksi hyväksyä ulkomaisten yritysten kilpailu sellaisenaan – EU-sääntöihin nojaten.

Nyt yhteiskunnassa koetaan yllätyksiä. Niistä esimerkki olkoon rakennusalalta. Poliittiset

päättäjät arvioivat, että Suomessa työskentelee 20 000 ulkomaista rakennusmiestä. Yllättäen havaittiin elokuussa, että rakennusalalla käyttöön otettuja verokortteja olikin haettu 54 000 kappaletta ulkomaisten nimiin. Kortti ei vielä tänään ole pakollinen esimerkiksi omakotitalojen työmailla. Ulkomaisten määrän voi siis arvioida vielä äskeistä lukua suuremmaksi!

Liikenteessä kukaan ei tiedä ulkomaisten yrittäjien ja kuljettajien määrää. Kabotaasisääntö, joka antaa mahdollisuuksia viikon mittaiseen, lähes vapaaseen ajoon Suomessa, on valtion virkamiesten lausumien mukaan mahdoton valvoa. Siihen ei ole resursseja. Resurssit pienenevät entisestään kun liikenteen valvonnasta vastaava Liikkuva Poliisi lopetetaan.

Ulkomaiset kuljetusyrittäjät ajavat Suomen valtion omistamien yhtiöiden ajoja. Tästä on olemassa lukuisia esimerkkejä. Oma taiteenlajinsa on valtionyhtiöiden ulkomailla toimivat sisaryritykset, jotka nekin kilpailevat rahdeista veronmaksajien piikkiin.

Liikenteen valvonnasta vastaa Suomessa sisäministeri **Päivi Räsänen**. Toistettakoon, että valtion yhtiöiden omistajaohjauksesta vastaa ministeri Heidi Hautala. Toiminnan hyväksyvät pääministeri **Jyrki Katainen** j
a valtion rahakirstun valvoja, ministeri **Jutta Urpilainen**
.

Kuorma-autoliikenteen yritysten kustannuksista suurimman osan muodostavat työvoimakustannukset, joiden osuus on keskimäärin 42 %. Polttoainekustannusten osuus on keskimäärin 25 %, pääomakustannusten osuus 10 % ja korjaus- ja huoltokustannusten osuus 7 %. Työvoimakustannuksissa esimerkiksi Baltian maissa toimiva yritys pääsee huomattavasti halvemmalla kuin suomalainen, huolto- ja polttoainekuluissakin on eroa ulkomaisen hyväksi.