

14.3.2014

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2013



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS 2013

14.3.2014

Yleistä

Vuoden 2013 aikana Suomen talous supistui ennakkoarvion mukaan 1,4 prosenttia, joten supistuminen jatkui toista vuotta peräkkäin. Euroalueen kasvu ei käynnistynyt odotusten mukaisesti ja Suomen vienti ei lähtenyt kasvuun. Reaalitulojen nollakasvu on estänyt yksityisen kulutuksen kasvun. (Koko yleisen osuuden lähteet ovat Tilastokeskuksen eri tilastot ja valtionvarainministeriön suhdannekatsaus 2/2013)

Maailmantalouden kasvu hidastui vuoden 2011 loppupuolella ja kasvun hidas vaihe on jatkunut vuosien 2012 ja 2013 ajan. Euroalue ja EU kääntyivät vuoden 2012 aikana lievään taantumaa ja kasvun nollassa saavutettiin vasta vuoden 2013 loppupuolella. Kasvua on hidastanut useiden jäsenvaltioiden heikko kilpailukyky, julkisten talouksien mittavat vakautustarpeet, kuluttajien ja yritysten epäluottamus sekä teollisuusmaiden tuontikysynnän heikkous. Talous- ja rahoituskriisin kanssa painivien maiden taloudet supistuvat vielä vuonna 2013. Euroalue on kääntymässä lievään kasvuun vuoden 2014 aikana. Venäjän talouskasvu puolittui edellisvuoteen verrattuna ollen 4 prosenttia. Positiivisia asioita on ollut Yhdysvaltain talouskasvu, joka on edelleen kuitenkin hidasta ja Kiinan talouskasvun jatkuminen teollisuusmaiden viennin hiipumisesta huolimatta.

Suomen talouden heikko kehitys on ollut laaja-alaista, sillä kysyntäeristä vain julkinen kulutus ja julkiset investoinnit ovat vaikuttaneet positiivisesti taloudelliseen aktiviteettiin. Vuonna 2013 Suomen teollisuustuotanto väheni 3,4 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Laskua on ollut jo kolmena vuotena peräkkäin.

Inflaatio vuonna 2013 oli 1,5 prosenttia. Se hidastui edellisvuodesta, jolloin inflaatio oli 2,8 prosenttia. Bruttokansantuote oli vuonna 2013 ennakotietojen mukaan 193 mrd. €. Vuonna 2013 viennin volyymi kasvoi 0,3 prosenttia ja vastaavasti tuonnin volyymi väheni 1,8 prosenttia. Yksityisen kulutuksen volyymi väheni 0,8 prosenttia ja julkisten kulutusmenojen volyymi kasvoi 0,8 prosenttia. Investointien volyymi väheni vuonna 2013 4,6 prosenttia. Rakentamisen volyymi väheni erityisesti vuoden 2013 lopussa. Tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan Suomen sekä vienti että tuonti vähenivät noin miljardi euroa vuonna 2013. Viennin arvo oli 55,9 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 58,2 miljardia euroon. Kauppataaseen alijäämä oli siten 2,3 miljardia euroa.

Työttömyys lisääntyi vuoden 2013 aikana. Vuoden 2013 työttömyysaste oli 8,3 prosenttia, kun se vuonna 2012 se oli 7,7 prosenttia. Suomen teollisuudessa on menossa suuri rakennemuutos laman jäljiltä ja ennen kuin uusia työpaikkoja saadaan syntymään, ei työttömyys suuremmin helpota. Työvoimapulaan voidaan silti törmätä lähivuosina jo erällä ammattialoilla, johon kuljetuskin kuuluu.

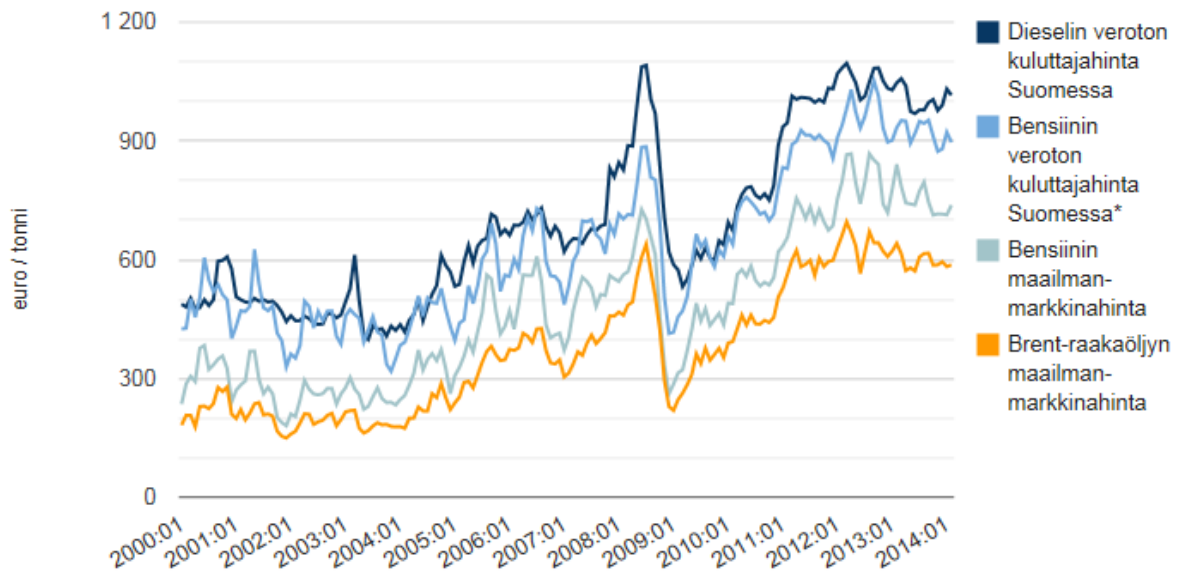
Suomen korkotaso on edelleen pysynyt alhaisena ja vuoden 2013 aikana se on ollut ennätyksellisen alhainen. Yritysten ongelmana on kuitenkin se, että pankit ovat kiristäneet lainanantamisen ehtoja ja investointeihin on entistä vaikeampi saada rahoitusta.

Öljyn hinta

Raakaöljyn hinta romahti vuosien 2008 ja 2009 taitteessa 40 USD/bbl. Hinta nousi vuoden 2009 aikana melko nopeasti noin 70 - 75 USD/bbl ja nousu jatkui aina vuoteen 2012, jolloin hinta oli enimmillään 125 USD/bbl. Vuoden 2013 aikana raakaöljyn hinta on pysytellyt korkeana vaihdellen välillä 102 - 117 USD/bbl.

Vielä muutama vuosi sitten arvioitiin, että öljybarrelin hinta voi nousta jopa 200 - 300 dollariin vuoteen 2020 mennessä. Uudet tuotantotekniikat ovat mahdollistaneet liuskeöljyesiintymien hyödyntämisen, mikä näyttää kasvattavan maailman öljyntuotantoa ja öljyvarojen riittävyyttä merkittävästi. Myös talouskasvun taantuminen on hillinnyt hintaa. Kuitenkin pitkällä aikavälillä kasvavien suurten talouksien öljyntarve johtaa siihen, että öljyn hinta pysyy korkealla.

* 95E10-laatu Öljyalan Keskusliiton kuluttajahintaseurannan mukaan.

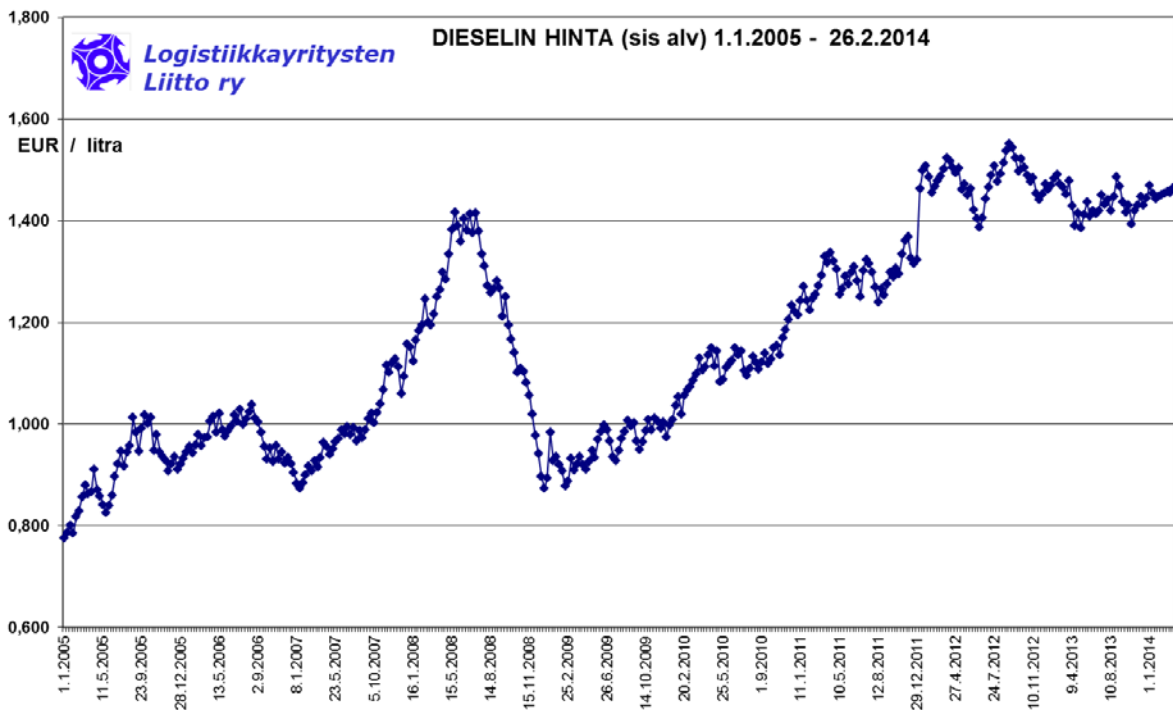


* 95 E10-laatu Öljyalan Keskusliiton kuluttajahintaseurannan mukaan.

Lähde: Thomson Reuters, Öljyalan Keskusliitto

Kuva 1. Raakaöljyn ja öljytuotteiden hintakehitys

USD/bbl: Yhdysvaltain dollaria barrelilta, barreli= 159 litraa, Lähde: Thomson Reuters, Öljyalan Keskusliitto

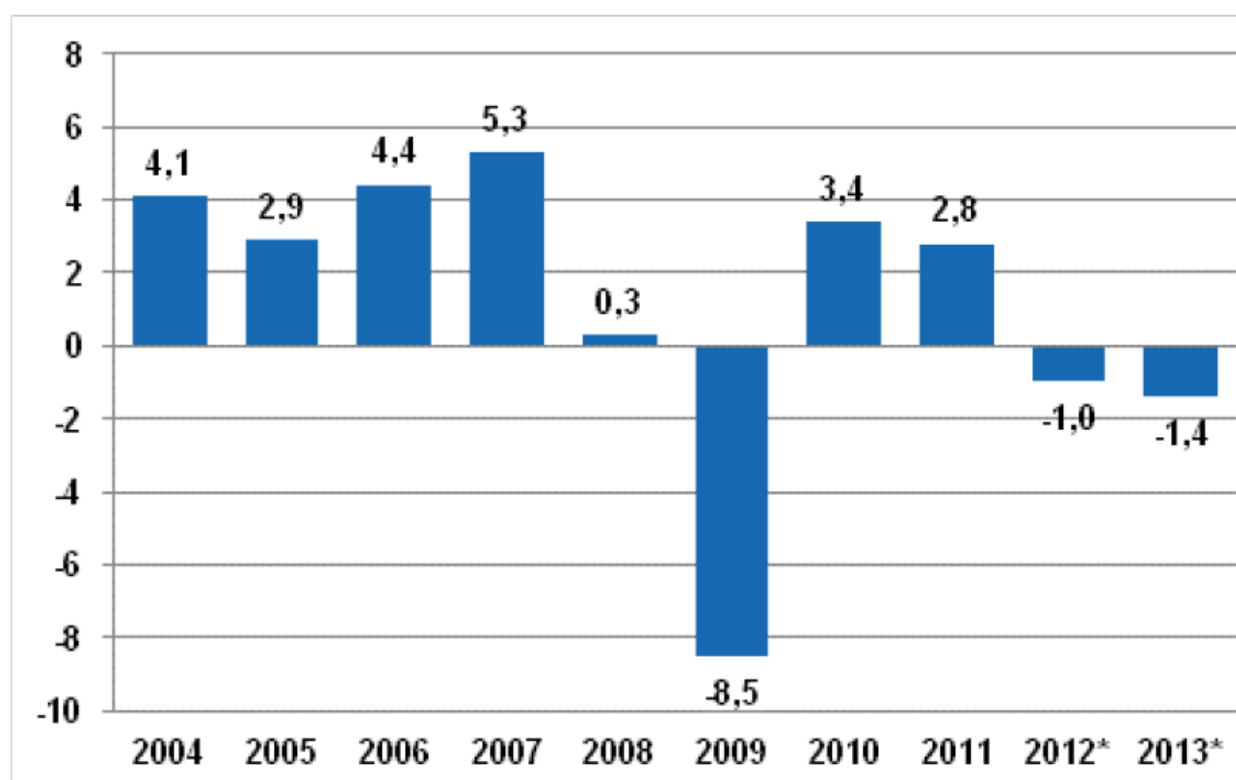


Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2005 – 2013. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)

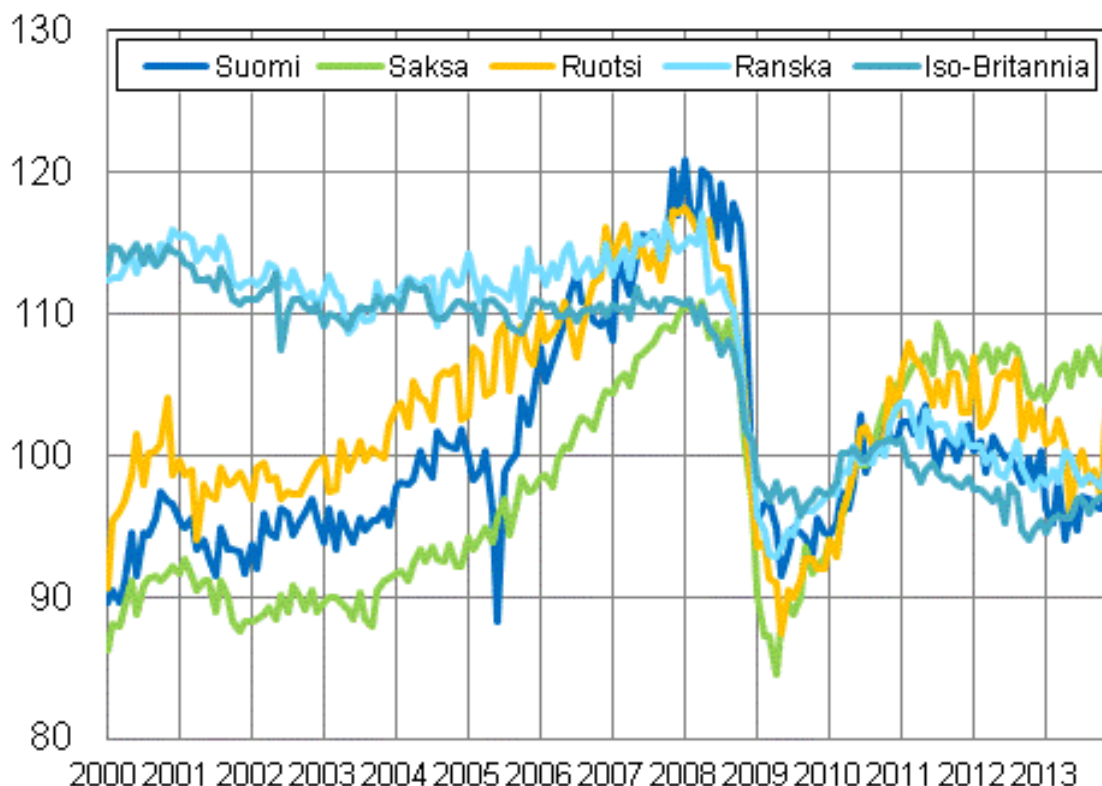


Kuva 3. Kuluttajahintaindeksi ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset 2001 – 1/2014. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)

Bruttokansantuotteen volyymin vuosimuutos, prosenttia

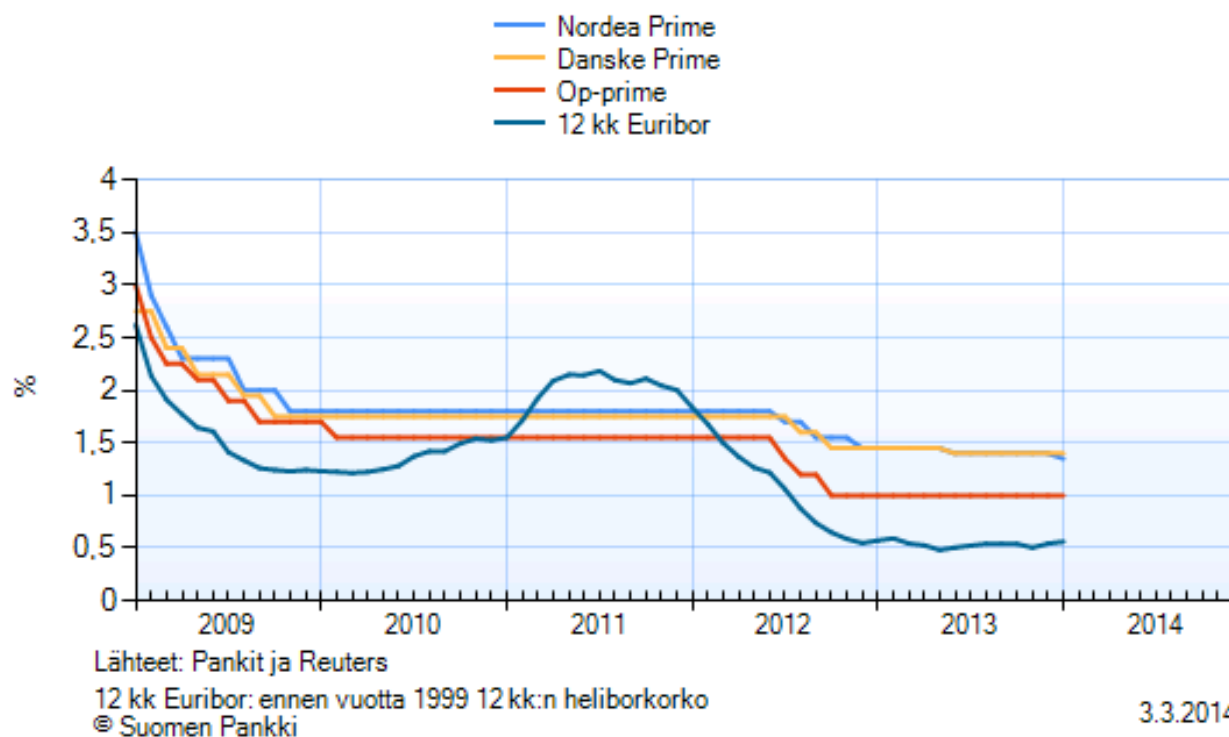


Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin vuosimuutos (2000 - 2013), prosenttia
(Lähde Tilastokeskus)



Kuva 5. Teollisuustuotannon trendi Suomi, Saksa, Ruotsi, Ranska ja Iso-Britannia (BCD) 2000 – 2013, 2010=100, TOL 2008 (Lähde Tilastokeskus)

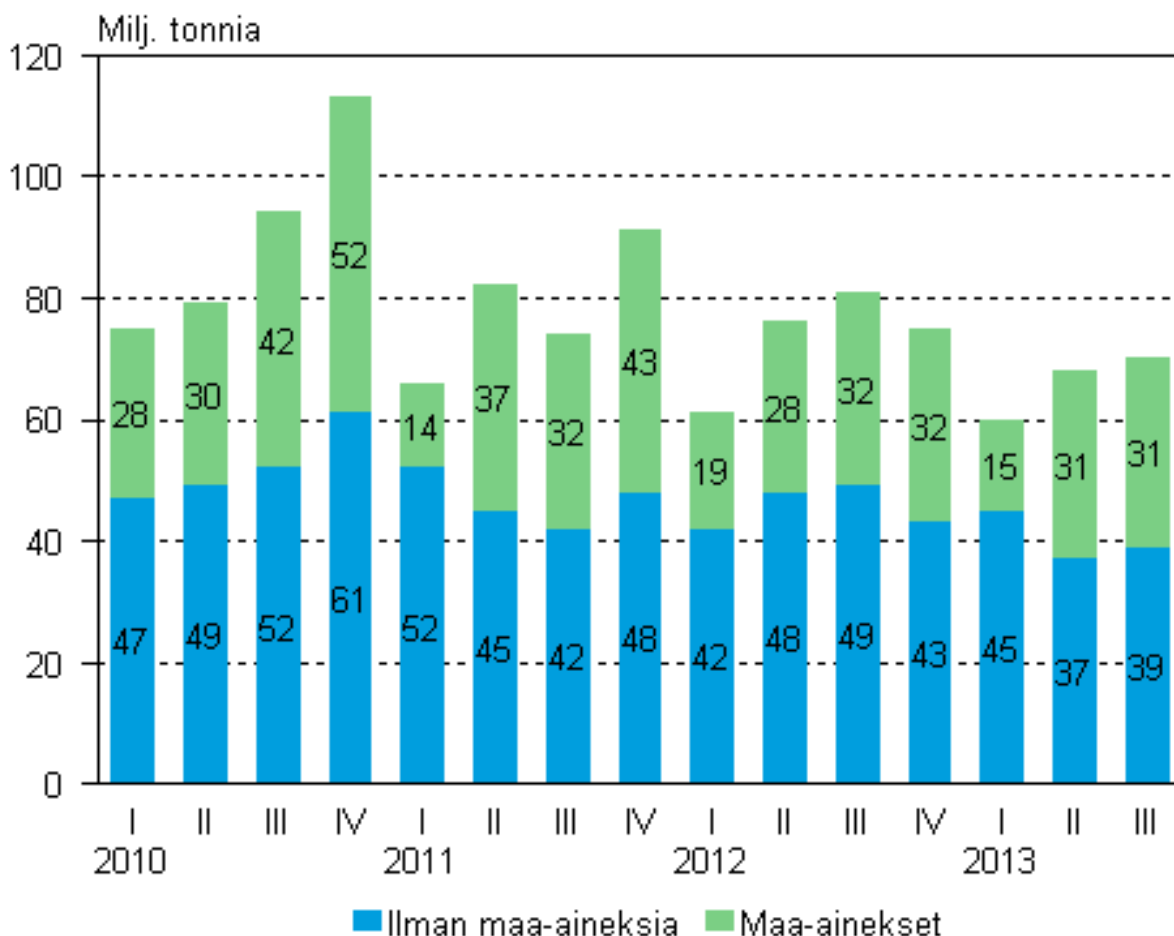
Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor



3.3.2014

Kuva 6. Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor.

Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosi



Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tilastokeskus)

Viranomaismuutokset

1.1.2010 aloittivat Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Liikennevirasto. Kumpikin virasto toimii LVM:n hallinnon alla. Organisaatiouudistusten tarkoituksena oli päästä eroon aikaisempien virastojen liikennemuotojen erillisyydestä. Molemmat organisaatiot kehittivät vuoden 2013 aikana edelleen omaa toimintaansa. LVM:n tehtäviä ja päätöksen tekoa on siirretty Trafiin. Liiton huolena on ollut Trafin toimintakyky hoitaa uudet tehtävät. Toimintakyky ei saa heiketä tilapäisestikään, jotta kuljetusalan toiminta ei häiriinny. Resursseja on onneksi lisätty tehtävien lisääntyessä ja suuria häiriöitä ei ole ilmennyt.

EU:n vaikutukset ja koulutus

Ajo- ja lepoaika asetus on tiukentanut työvoiman käyttöä ja käytännössä on tullut usein esiin ongelmia, jolloin esim. lastausaikojen venyminen tai lastauksen odottaminen on vähentänyt varsinaista ajoaikaa. Samalla on tullut esiin ongelmia, että kuljettaja ei ole päässyt muutaman kymmenen kilometrin päähän kotiin, koska työaika on loppunut ja on ollut pakko jäädä tauolle. Aikataulusuunnittelu vaatii huomattavasti tarkempaa työtä kuin aikaisemmin. Tämän vuoksi on keskustelua jatkettu viranomaisten kanssa, jotta säädöksiä saataisiin muutettua siten että, järkeviä joustoja työajan kestolle voitaisiin käyttää. Myös työntekijäpuolella on toiveita joustojen lisäämiseksi, jotta työn tekeminen olisi mielekästä. Liiton tavoitteena on joustojen lisääminen. Asiassa tehdään yhteistyötä EK:n SKAL:in ja ALT:in kanssa. Tavoitteena on, että Suomi olisi asiassa aktiivisempi ja myös virkamiestasolla aloitteellinen EU:ssa. SKAL, ALT ja LAL ovat tehneet aloitteen maaliskuussa 2013 liikennekomissaari Siim Kallakselle joustojen lisäämiseksi. Logistiikkayritysten Liitto ry tuki esitystä.

Vuoden 2005 aikana tuli voimaan kuljettajien koulutusvaatimuksia kiristävä direktiivi. Se

vaati 10.9.2009 alkaen uusilta raskaan liikenteen ammattikuljettajilta ammattikoulutuksen peruskoulutuksen, 280/140 tuntia, tai logistiikan ammattitutkinnon, 3 v.

Lisäksi vaatimuksiin tuli säännöllinen täydennyskoulutus, 5 tp/5 v. Käytännössä tämä vaikeuttaa tilapäisten kuljettajien saamista alalle erityisesti loma-aikoina. Suuri kysymys on myös se, saadaanko tätä kautta yleensä kuljettajia riittävästi enää alalle. Sinänsä koulutus nostaa alan ammattitaitoa ja siten arvostusta, mutta hinta voi olla myös kova. Ammattioppilaitokset ovat nostaneet logistiikka-alan koulutuksen aloituspaikkojen määriä syksyllä 2007. Määriä kasvatetaan lisää vuosien 2011 - 2016 aikana. Puolustusvoimat aloitti laajennetun kuljettajakoulutuksen 2009 tammikuun saapumiserästä alkaen. Vuoden 2009 aikana Puolustusvoimat sai läpi ensimmäisen kokonaisen koulutuserän, 3700 varusmieskuljettajaa. Palveluajan (12 kk) jälkeen osa varusmiehistä on saanut CE -kortin ja osa C -kortin. CE -kortin saaneet ovat valmiit elinkeinoelämän palvelukseen, C -kortillaiset joutuvat odottamaan 21 v ikää ja saavat sitten siviilikortin. Puolustusvoimien rooli on nähty alalla ratkaisevan tärkeänä saada uutta työvoimaa, jota eri edunvalvontapiirit ovat korostaneet. Puolustusvoimien määrärahojen vähentäminen ja varuskuntien lakkauttamiset ovat vähentäneet ja tulevat vähentämään jonkin verran kuljettajakoulutuksen aloituspaikkoja tulevaisuudessa. LVM on parhaillaan korjaamassa ammattipätevyysasetusta, jotta koulutuksesta olisi helpompi siirtyä suoraan työelämään. Tärkeää on, että mahdollisimman moni puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saanut jatkaisi kuljettajana. Tavaraliikenteen yrittäjäkoulutuksen sisältöä ja koulutuksen pituutta tulisi arvioida uudestaan, jotta se vastaisi nykypäivän tarpeita. Tavoitteena se, että kuljetusyrittäjäksi ryhtyminen olisi entistä helpompaa.

Vuonna 2014, kun ensimmäinen ammattikuljettajien jatkokoulutusjakso päättyy, poistuu ammattimaisen kuljettajan pätevyys arviolta yli 800 000 C- ja D-kortin omaavalta kuljettajalta. Tällöin tulee aidosti pulaa kuljettajista ja varsinkin tuuraajista. Ammattipätevyys päiviä on suoritettu vuoden 2013 lopussa yli 380 000, kun arvioitu tarve on 500 000 ennen 10.9.2014. Kolmen ensimmäisen vuoden perusteella koulutuspäivien määrä ei näyttänyt toteutuvan määrärahaan mennessä, mutta koulutussuoritusten määrä on kiihtynyt viimeisen vuoden aikana. Viimeiselle vuodelle kasaantuu kuitenkin koulutuspaineita. Liiton tavoitteena on, että ammattikuljettajien jatkokoulutus voitaisiin jatkossa järjestää entistäkin joustavammin esim. lyhentämällä koulutusjaksojen pituutta ja sallimalla verkkokoulutus.

Opetusministeriö hyväksyi kesällä 2008 kokeiluluonteisen työjohtokoulutuksen aloittamisen kone- ja metallipuolella, auto- ja kuljetuspuolella sekä kaupan alalla. Varsinainen koulutus alkoi syksyllä 2009, kun koulutukseen valitut oppilaitokset saivat tehdyksi opinto-ohjelman. Liitto oli aktiivisesti ajamassa koulutuksen aloittamista. Koulutuskokeilusta saadut kokemukset ovat olleet pääsääntöisesti positiivisia. Kokeiluja jatkettiin vuonna vielä vuonna 2013. Vuoden 2013 lopussa työjohtokoulutuksen vakinaistamisesta saatiin päätös siten, että ne voidaan toteuttaa nykyisen näyttötutkintojärjestelmän nimissä. Parhaassa tapauksessa koulutukset voidaan aloittaa syksyllä 2014.

TOIMIALA

Työllisyys ja työvoima

Toimialamme työllisyys heikkeni vuoden 2008 syksystä ja lähes kaikki isot yritykset joutuivat käymään YT-neuvotteluja joko yhden tai useampia kierroksia vuoden 2009 aikana. Vuosien 2010 ja 2011 aikana henkilökuntaa palkattiin jonkin verran lisää. Vuonna 2012 henkilökunnan määrä pysyi melko samana verrattuna edelliseen vuoteen, mutta loppuvuodesta 2012 alkanut talouden heikkeneminen on johtanut henkilöstön vähennyksiin vuoden 2013 aikana. Kuitenkin Etelä-Suomessa ELY-keskuksen ammattibarometrin mukaan kuljettajien kysyntä ja tarjonta on ollut tasapainossa.

On arvioitu, että pula kuljettajista pitkällä tähtäimellä tulee aiheuttamaan kasvavia ongelmia liittomme jäsenistölle hoitaa päivittäiset logistiset toiminnot. Vuodesta 2012 alkoi suurten ikäluokkien suurin poistuma työmarkkinoilta. Yrittäjiä on poistumassa alalta enemmän kuin uusia saadaan tilalle. Alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyritykset työllistivät yli 11 000 henkilöä.

Alihankinta Nykyisten jäsenyritysten alihankkijoiden henkilömäärä oli vajaa 4000 henkilöä.

Kalusto

Jäsenyritysten kaluston määrä oli noin n. 1800 omaa autoa ja alihankkijoilla oli n. 3 000 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2000 ja alihankkijoilla 900. Suuntauksena on ollut, että terminaalit suurenevät ja niiden määrä vähenee.

Vuonna 2013 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa kasvoivat 7,9 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 4,7 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit vähenivät 9,3 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 20,8 prosenttia.

Vuoden 2012 keväällä liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti strategiatyön raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen mitoista ja massoista. Hallituksen liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä linjasi marraskuussa 2012, että raskaan tieliikenteen kaluston enimmäismassoja ja -mittoja korotetaan. Tavoitteena oli vahvistaa Suomen kilpailukykyä, vähentää ympäristöpäästöjä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Asetusesitys aiheesta tuli lausunnolle keväällä 2013. Asetusmuutos hyväksyttiin kesäkuussa ja ne astuivat voimaan 1.10.2013. Keskeisimmät muutokset olivat:

- 8 -akselisen ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan korottaminen 68 t
- 9 -akselisen ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassan korottaminen 76 t
- ajoneuvojen kokonaiskorkeuden nostaminen 4,4 m.

Liitto kannatti ehdotettuja korotuksia, mutta esitti, että 8 -akselisen ajoneuvon osalta olisi tullut päästä 68 tonnin enimmäismassaan ilman paripyöriä perävaunussa. Samoin 8 -akselisella ajoneuvolla olisi tullut päästä myös kappaletavaran VAK-kuljetuksissa 68 tonniin eikä 60 tonniin kuten asetus rajaa. Kolmas toive oli että 3-akselisen kuorma-auton kokonaismassa olisi tullut pysyvästi nostaa 28 tonniin, jotta yli 60 t ajoneuvon vetoauton ja perävaunun tasapaino olisi parempi. Lausunnon lisäksi liitto teki kannanoton asiasta, mutta sillä ei ollut vaikutusta lopulliseen asetukseen. Käytännössä asetus mahdollistaa suurimalle osalle nykyisiä 8 -akselisia yhdistelmiä 64 tonnin enimmäispainon. Käytännön liikennöintiä haittaa se, että Suomessa on paljon siltoja ja alikulkuja, jotka rajoittavat enimmäismittoja ja/tai massoja. Liikennevirasto on saanut neljälle vuodelle yhteensä 55 miljoonan euron lisärahan siltojen ja alikulkujen korjaamiseen, mutta kyseisellä rahalla ei voida poistaa näitä esteitä kuin osin. Liiton kantana on, että mahdollisimman pian tulisi poistaa kaikki esteet uusilta mitoilta ja massoilta pääteiltä, ja yhteyksistä satamiin isoihin teollisuuslaitoksiin sekä logistiikan, kaupan ja teollisuuden terminaaleihin ja varastoihin.

Kannattavuus

Ennakkotietojen mukaan alan kannattavuus on heikentynyt edelleen vuoden 2013 aikana. Kuljetusmäärät eivät ole saavuttaneet vuoden 2008 tasoa. Vuonna 2013 vireille pantujen konkurssien määrä oli 177, kun edellisenä vuotena konkurssseja oli 181 (Lähde Tilastokeskus/SKAL). Määrä on samaa tasoa kuin 1990 luvulla pahimmillaan. Palkkakulujen nousu oli maltillista. Polttoaineen hinta nousi vuosien 2009 - 2012 aikana. 1.1.2012 tapahtuneen dieselperon korotuksen jälkeen hinta nousi uuteen ennätykseen ylittäen vuoden 2008 korkeimman hinnan. Vuoden 2013 aikana polttoaineen hinnan kehitys oli melko tasainen ja halpeni hieman vuoden 2012 tasosta. 1.1.2012 dieselperon korotettiin 10,55 senttiä litraa kohden ilman arvonlisäveroa ja 1.1.2014 vastaava korotus oli 2,71 senttiä.

Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukykyyn parantamiseksi pitää saada aikaan nopeasti dieselpolttoaineen veron palautusjärjestelmä kuorma-autoliikenteelle. Tämän avulla voidaan hillitä kuljetusten kustannusten nousua ja siten edistää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä. Asialla on laaja tuki mm. EK, SAK, STTK ja SKAL.

Kustannukset

Kuljetusalan kokonaiskustannukset kohosivat hieman. Eri ajoneuvotyyppien painotettu keskiarvo nousi 0,7 prosenttia, joka oli alle yleisen inflaatio. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset kohosivat 1,5 prosenttia, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen 1,0 prosenttia ja perävaunuyhdistelmien kustannukset 0,5 prosenttia. Suurin vaikutus kustannusten vähäiseen nousuun oli polttoainekustannuksilla, jotka pienivät 4,0 prosenttia. Polttoainekustannusten merkitys kokonaiskustannuksiin on suuri. Eniten kustannuksista nousivat vakuutukset 8,4 prosenttia ja päivärahat 5,0 prosenttia. Tosin niiden paino koko kustannusindeksiin on pieni. Muut kustannukset muuttuivat seuraavasti: palkat 1,8 prosenttia, välilliset palkat 1,7 prosenttia, korjaus ja huolto 1,4 prosenttia, renkaat 2,1 prosenttia, pääoman poisto 2,4 prosenttia, korot -0,1 prosenttia, liikennöimismaksut 2,0 prosenttia, hallinto 3,4 prosenttia ja ylläpito 1,6 prosenttia.

Polttoainelisiä oli rahtihinnoissa pääsääntöisesti käytössä, vaikuttaen suurimpaan osaan jäsenyritysten liikevaihdosta. Kuorma-autoliikenteen kustannusindeksi on yleistynyt hinnoittelun apuna.

JÄRJESTÖTOIMINTA

EK:ssa logistiikkaa eri tavalla edustavilla liitoilla oli yhteinen edustaja EK:n hallituksessa. Alkuvuodesta edustajana oli Finnair Oyj:n toimitusjohtaja Mika Vehviläinen ja loppuvuodesta VR Yhtymä Oy:n toimitusjohtaja Mikael Aro. Yhteinen edustus on sovittu Logistiikka alan neuvottelukunnassa (LANK). Tämän toiminta on päättynyt vuonna 2013, joten jatkossa EK:n hallituksessa ei ole jäsentä, jonka valintaan liittomme voisi vaikuttaa.

Vuoden 2013 aikana EK:ssa käytiin läpi uudistamisprosessi, joka koostui kolmesta keskeistä prosessista: resurssikartoitus, ja johtopäätökset, kannanmuodostus ja työjako liittoyhteisössä sekä EK: 2015 strategia. EK:n YT-neuvottelujen tuloksena henkilöstön määrä väheni 21 henkilöllä. Ennen YT-neuvotteluja EK:n henkilömäärä oli 137. Vähennys koski erityisesti asiantuntijoita, joiden määrä väheni noin viidenneksellä. Samalla toimintamallia uudistettiin varsinkin kannanmuodostuksen osalta siten, että eri liitoilla on parempi mahdollisuus vaikuttaa päätöksiin. Koska EK:n henkilöstöresurssit ovat pienentyneet, jää entistä useampi asia liittojen oman edunvalvonnan varaan.

Edustajamme EK:n hallinnossa

2013 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

Edustajisto

Jouni Sopula ja varamiehenä **Jussi Sipilä**

Hallitus

Toimitusjohtaja Mika Vehviläinen (alkuvuosi) ja toimitusjohtaja Mikael Aro (loppuvuosi), logistiikka-alan yhteisenä edustajana

Yrittäjävaltuuskunta

Ari Salmi

Aluejohtokunnat

Aluejohtokuntia ei ensin valittu ollenkaan vuodelle 2013, mutta kuitenkin toimintaa käynnistettiin uudestaan kesän jälkeen ja vuodelle 2012 valitut henkilöt jatkoivat aluejohtokunnissa. Liiton edustajina toimivat Kainuu **Ville Koramo**, Keski-Suomi **Kaija Taipale**, Lappi **Juha Korpikari**, Satakunta **Pekka Auramaa**, ja Varsinais-Suomi **Jouni Sopula**.

Logistiikkavaliokunta

Edustajamme **Jouni Sopula ja Kaija Taipale**

Logistiikan EK yhteistyöryhmä ja Koulutus- ja työvoimapolitiikan yhteistyöryhmä 2012

Edustajamme **Pekka Aaltonen**

Logistiikan maakuljetusryhmä

Harri Keihänen, Harri Puotinen, Hannu Valkama ja Pekka Aaltonen, joka on toiminut ryhmän puheenjohtajana

Logistiikan meriliikenteen yhteistyöryhmä

Edustajamme **Harri Keihänen**

Muut jäsenyydet

Pekka Aaltonen on ollut jäsenenä **Metropolian Ammattikorkeakoulun Auto- ja kuljetustekniikan neuvottelukunnassa** ja hallituksenjäsenenä **Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry:ssä**.

Liitto tai liiton toimitusjohtaja on jäsenenä seuraavissa organisaatioissa: Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY, Helsingin Kauppakamari, Rahtarit ry kannatusjäsenyys, Veronmaksajain Keskusliitto, Auto- ja Tiefoorumi, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland, Suomen Tuotannonohjausyhdistys STO ry sekä Suomen Pakkausyhdistyksen jäseneksi. Pekka Aaltonen on hallituksen jäsenenä LOGY:ssä, ITS Finlandissa ja

Pakkausyhdistyksessä. 2006 alkaen yhteistyö SKAL:n kanssa on jatkunut ilman jäsenyyttä yhteistyösopimuksen pohjalta.

Vuosikokous

Vuosikokous pidettiin Eteläranta 10:ssä, Neuvottelukeskuksen tiloissa Helsingissä 22.5.2013. Edustettuna oli 10 jäsenyritystä, yhteensä 54,9 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 9 henkilöä.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta. Tilivuoden aikana käytettiin sähköpostia lähetysmuotona. 2 jäsentä sai vielä paperimuotoisen kirjeen.

Liiton nettisivuja käytettiin tiedottamiseen ja erityisesti panostettiin vuonna 2011 avattujen "Logistiikan sähköiselle asioinnin" täydentämiseen. Sähköisen logistiikan edistämiseksi käytettiin apuna Viestintäilme Oy:tä, jonka avulla laadittiin uusi esite sähköisestä tiilaamisesta. Omia tiedotteita julkaistiin 2 kappaletta, joista toinen liittyi sähköiseen asiointiin.

Lausunnot

Liitto antoi 15 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2013, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 13 kpl.

Organisaatio

Palveluksessa on yksi henkilö, toimitusjohtaja, joka hoitaa järjestön juoksevat asiat.

Hallitus 1.1. - 31.12.2013 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

Puheenjohtaja Varapuheenjohtaja

Jouni Sopula
Kaija Taipale

Jäsenet

Hans Ahola	Jussi Auramaa
Harri Keihänen	Juha Koskinen
Mika Malmivaara (-22.5.2013)	Petteri Nurmi
Tapio Orne (-22.5.2013)	Jari Rinnekoski (22.5.2013-)
Ari Salmi (22.5.2013-)	Jussi Sipilä
Hannu Valkama (22.5.2013-)	Erkki Valttonen (-22.5.2013)
Ville Vähälä	Juha Wallin (-3.10.2013)

Henkilöstö

Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.

Talous

Järjestön talous perustui jäsenten liikevaihtoon perustuviin jäsenmaksuihin. Toiminnallinen tulos oli 7554,29 € voitollinen. Todellinen tulos (tilinpäätös), jossa on mukana kehittämisrahaston purku liiton projekteihin (22 613,45 euroa), oli 30 167,14 euroa voitollinen. Voitto siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.

Toimitilat

Liiton toimitila sijaitsee Eteläranta 10:ssä 6. kerroksessa. Tila on vuokrattu Palvelualojen työnantajat PALTA ry:ltä.

Jäsenistö

Vuoden 2013 lopussa jäsenmäärä oli 29. Vuoden 2013 aikana Transmar Ab osti Sam-Transport AB:n mitä kautta jäsenten määrä väheni yhdellä. Parin uuden, mahdollisen jäsenyrityksen kanssa käydään keskusteluja. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto oli yli 1,3 miljardia euroa, mikä vastaa yhtä neljäsosaa koko maantieliikenteen tavarakuljetusmarkkinoista.

Tilintarkastajat 2013

Esa Antikainen Helsingistä ja Pauli Jokiniitty Tampereelta varamiehinään Samu Vuorio Helsingistä ja Veli Lindholm Helsingistä.

LIITON STRATEGIA

Hallitus päätti päivittää liiton strategian vuonna 2010. Strategiaa konkretisoitiin toimenpiteiksi vuonna 2011, jonka toteutusta on jatkettu vuonna 2013.

Liiton **Missio** on seuraava:

Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenet ovat alan keskeisiä toimijoita, jotka yhteistyössä luovat ja kehittävät parhaita käytäntöjä kokonaisvaltaiseen toimitusketjun hallintaan.

Liiton **Visio** on seuraava:

- Jäsenenä kaikki alan keskeiset toimijat
- Liiton mielipiteillä on kysyntää
- Liitto muodostaa parhaiden alan yleisten käytäntöjen luomiseksi asiantuntijafoorumin jäsenistölle
- Liitolla on selkeä ja ajantasainen näkemys:
 - Lainsäädännön, standardien, toimintamallien jne. kehittämisestä
 - Julkisen sektorin muista alan toimintaan vaikuttavista asioista
 - Väylästäön kehittämisestä
 - Liikenneverkkojen kehittämistarpeesta (satamat, terminaalit jne.)
 - Liikenneturvallisuudesta
- Liitolla on selkeä ja ajantasainen näkemys:
 - Työturvallisuuden tilanteesta ja kehittämistarpeista
 - Tutkimus- ja koulutustarpeiden tilanteesta ja kehittämistarpeista
 - Häiriötilanteiden varmistamisesta ja huoltovarmuudesta
 - Viranomaispäätösten vaikutuksista kustannustehokkuuteen
- Liitolla on selkeä ja ajantasainen näkemys:
 - Älyliikenteen hankkeiden kehittämisestä

TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

Liikennepoliittinen selonteko

Ministeri Merja Kyllösen johdolla käynnistämä toinen liikennepoliittinen selonteko valmistui 12.4.2012 nimellä ”Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä”. Selonteon tavoitteena oli määritellä liikennepoliittikan linjaukset ja toimenpideohjelma kuluvaan vuosikymmenen loppuun ulottuvalla aikajänteellä, sekä liikennepoliittikan visio ja tahtotila vuodelle 2030. Selontekoa valmisteltaessa liikennepoliittisia kysymyksiä tarkasteltiin hallitusohjelman mukaisesti erityisesti maankäytön, asumisen, palvelurakenteiden, kestävä kehityksen ja elinkeino- ja aluekehityksen edellytykset huomioon ottaen. Selonteon osana tehtiin erillinen selvitys ulkomaankaupan logistiikan pullonkaloista ja kehittämistarpeista tehtiin selonteossa erillinen arviointi selvitysmiesryhmän (Lauri Ojala, Antti Vehviläinen, Jyrki Paavola) toimesta. Liitto vaikutti selontekoon, jotta liitomme keskeiset strategiset tavoitteet olisi otettu huomioon.

Selonteko oli kuitenkin logistiikan kannalta pettymys. Lopulliseen selontekoon ei ole kirjattu liikenneverkon kehittämishankkeiden lisäksi juurikaan muita logistiikan selvitysmiesten raportin toimenpiteitä eikä niitä ole näkynyt valtion talousarviossa. Asiat ovat jääneet liian yleiselle tasolle eivätkä toimenpiteet ole konkreettisia tai niillä ei ole selkeää omistajaa. Liikenneverkon kehittämishankkeet ovat hyvin elinkeinoelämän tarpeiden mukaisia, mutta rahoituksen vähäisyyden vuoksi liian paljon tärkeitä hankkeita jäi vaalikauden jälkeisen eduskunnan harkinnan varaan. Perusväylänpidon rahoituksessa on 100 miljoo- nan euron vaje, jonka vuoksi teiden kunto heikkenee jatkuvasti.

Tiemaksut

Jo edellisen hallituksen aikana vuosina 2007 - 2011 selvitettiin laajasti tiemaksujen tarpeellisuutta ja käyttöönottoa. Edellinen hallitus ei kuitenkaan tehnyt mitään esitystä asiasta, vaan siirsi päätökset nykyiselle hallitukselle. Nykyisessä hallitusohjelmassa oli pää- tetty selvittää satelliittipaikannukseen perustuvien tienkäyttömaksujen käyttöönottoa. Vuoden 2012 alussa ministeri Kyllönen asetti työryhmän ”Kohti oikeudenmukaista ja äly- kästä liikennettä”. Työryhmän puheenjohtajana oli Jorma Ollila. Työryhmä luovutti loppu- raporttinsa 16.12.2013. Työryhmä esitti kilometripohjaiseen satelliittipaikannukseen pe- rustuvaa kilometrimaksua, jolla korvattaisiin auto- ja ajoneuvovero. VM esitti eriyvän mie-

lipiteen raporttiin. Suunniteltu kilometrivero ei koskisi kuorma- ja linja-autoja, mutta kylläkin pakettiautoja. Raportti tuli lausunnolle helmikuussa 2014.

Liiton näkökulmasta on positiivista, että esitys ei koske kuorma-autoja. Päätelmä on oikea, sillä kilometrimaksulla ei ole ohjaavaa vaikutusta hyötyliikenteeseen ja se nostaisi vain kustannuksia. Liiton mielestä yleisesti tiemaksuihin pitää suhtautua varauksellisesti sillä:

- Onko tiemaksujärjestelmällä saavutettavissa konkreettisia hyötyjä nykyjärjestelmään verrattuna?
- Milloin tiemaksujärjestelmän tekniikan toimintavarmuus on niin hyvä, että siihen kannattaisi siirtyä?
- Keräämisen kustannukset ovat edelleen huomattavasti kalliimpia nykyjärjestelmään verrattuna.

Puupakkaukset ja kuormankantajat

Kuormalavojen hallinnointi siirtyi 1.1.2008 alkaen PPK Oy:n hallintaan. Kuormalavavalio-kunnan tehtävänä on ylläpitää FI-2002 kuormalavajärjestelmää ja kehittää kaikkea kuormalavoihin liittyvää toimintaa. Vuonna 2013 kuljetusalan edustajana on ollut liiton toimitusjohtaja ja Petri Murto SKALista. Puheenjohtajana on toiminut Hannu Laiho Valio Oy:stä.

Tämän rinnalla on toiminut YTL:n kokoon kutsuma kuormankantajien KuKa -työryhmä, joka kehittää kuormankantajien tehokkaampaa kiertoa, pyrkii ehkäisemään hävikkiä jne. Työryhmä on laatinut sopimusmallin kuljetuksia käyttäville osapuolille.

ATP-neuvottelukunta

Toimitusjohtaja on osallistunut elintarvikekuljetuksia ja ATP-sopimukseen liittyviä asioita käsittelevän ATP-neuvottelukunnan koulutusryhmän työskentelyyn. Neuvottelukunnassa on edustajia Elintarvikevirastosta (EVIRA), ja maatalousministeriöstä, kaupasta, teollisuudesta, kuljetusvälineiteollisuudesta ja kuljetusalan järjestöistä. Vuoden 2013 aikana järjestettiin yksi koulutus "Lämpötilahallitut elintarvikekuljetukset ja uudistuva lainsäädäntö" Oulussa.

Logistiikan omavalvonta

Liiton jäsenketjut ja muut liiton elintarvikekuljetusliikkeet perustivat Eviran asiantuntijan kanssa työryhmän, LOMA (Logistiikan Omavalvonta), keväällä 2008, jonka tavoitteena oli elintarvikekuljetusten omavalvontaohjeen laatiminen. Lakiuudistus hidasti hanketta, mutta ohje valmistui ja saatiin lopullisesti arvioitua Evirassa joulukuussa 2011. Ohjeiden lopullinen nimi on "Elintarvikekuljetus yleiset hyvän käytännön ohjeet ja ovat kaikille vapaasti luettavissa ja ladattavissa liiton internetsivuilta.

Yhteistyötä Eviran kanssa on jatkettu. Liiton toiveena on ollut, että kunnallinen elintarvikevalvonta siirtyisi valtiolle (Eviralle). Ongelmana on ollut myös tarkastusten hitaus ja se, että valvonta ei ollut yhdenmukaista eri puolilla Suomea. Evira ei ole ottamassa valvontaa suoraan omalle vastuulle ainakaan lähitulevaisuudessa, vaan nyt kunnallisen elintarvikevalvonnan laatua ollaan kehittämässä auditoimalla. Samalla prosessia suoraviivaistetaan, mikä vaikuttaa käsittelyn nopeuteen.

Kuljetusala.com

Vuonna 2004 käynnistyi Innoroad -projekti Jyväskylän ammattikorkeakoulun ja Jyväskylän yliopiston toimesta. Sen alla toimi vuosina 2007- 2009 "**Kuljetusala.com**" -projekti, jossa yläasteen ja lukion opiskelijoille sekä aikuisopiskelijoille tuotiin esiin logistiikan koulutusta ja uramahdollisuuksia. Kuljetusala.com on jatkunut ja muuttanut muotoaan vuosien varrella etsien parhaita toimintamalleja.

Vuoden 2013 alussa Kuljetusala.com -verkosto aloitti yhteistyön PALTA ry ja Suomen Huolintaliikkeiden liitto SHL ry kanssa osana Elinkeinoelämän nuoriso-ohjelmaa. PALTA ja SHL olivat toiminnassa mukana jo vuonna 2012. Taloudellisen tiedotustoimisto TATin koordinoiman projektin tavoitteena on tukea nuorten ohjausta jatko-opintoihin ja työelämään. Marika Mertala on toiminut kokopäiväisenä projektipäällikkönä logistiikkasektorilla vuonna 2013 ja työ jatkuu myös vuoden 2014 loppuun.

Kuljetusala.comilla on edelleen myös omat verkkosivut. Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi ALT, SKAL, AKT ja Volvo säätiö.

Logistiikan sähköinen asiointi

Logistiikan sähköisen asioinnin edistäminen oli liiton keskeisin strateginen hanke vuonna 2013 ja jatkuu edelleen vuonna 2014. Vuonna 2007 aloitettiin logistiikan sähköisen asioinnin edistäminen ARS2009 -hankkeella liiton jäsenten piirissä. Projektin alussa määriteltiin uudestaan "Tavaralinjaliikenteen Yleiset Toimitusmääräykset" keväällä 2008. Toimitusmääräykset on käännetty englanniksi ja ruotsiksi ja ne löytyvät myös liiton nettisivuilta.

Liiton tavoitteena on edistää logistiikan sähköistä asiointia Suomessa. Tavoitteena on siirtyä kuljetustilaustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Tavoitteena on, että 70 prosenttia kuljetustilaustiedoista siirtyisi sähköisesti vuoden 2014 lopussa ja vuoden 2015 lopussa tavoite on 80 prosenttia. Vuoden 2013 aikana ylitettiin 60 prosentin taso.

Kuljetustilaus.fi -järjestelmä

HiQ Finland Oy:n toteuttama sähköinen tilausportaali **Kuljetustilaus.fi** saatiin tuotantokäyttöön 6.5.2009. Portaalin rakentamisen maksoivat kolme ketjua VR Transpoint (liiketoiminta myytiin kappaletavaraliikenteen osalta Itellalle vuonna 2012), Kaukokiito ja Kiito-linja. Samat ketjut ovat vastanneet ylläpito- ja kehittämiskustannuksista, mutta liitto omistaa portaalin. Ohjelma mahdollistaa sähköisen tilausprosessin ja siten sähköisen rahtikirjan käytön. Myös tulostettavat kollilaput ja rahtikirja saadaan järjestelmästä. Kaikilla liiton jäsenillä on oikeus liittyä portaalin käyttäjiksi hallituksessa sovittua korvausta vastaan. Vuonna 2013 portaaliin kautta tehtyjen tilausten määrä kaksinkertaistui verrattuna edelliseen vuoteen. Vuoden 2014 alussa tilattiin yksi päivitys järjestelmään, jolla parannetaan käytettävyyttä erityisesti kuljetusten ostajan näkökulmasta.

Viestintä ja tiedotus

Vuonna 2013 jatkettiin viestintä ja tiedotustyötä, jotta liiton tavoitteet ja muutosta helpottavat oppaat ja ratkaisut saadaan kaikkien tarvittavien osapuolten tietoon. Viestinnässä käytettiin apuna Viestintäilme Oy:n palveluja. 9.4.2013 liitto järjesti oman seminaarin Wanhan Sataman Logistics 13 tapahtumassa. Loppuvuodesta valmistui uusi esite logistiikan sähköisestä asioinnista, josta oli artikkeli mm. SKALin Kuljetusyrittäjä -lehdessä. Esite löytyy myös liiton omilta nettisivuilta. Esite suunniteltiin alkuun jäsenyritysten myynnin tukimateriaaliksi, mutta se toimii yleisemmälläkin tasolla.

Ainutkertaiset rahtikirjanumerot ja standardisoitu rahtikirja

Vuoden 2011 alussa Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry siirsi rahtikirjanumeropalvelunsa nettiin ja samalla tuli käyttöön uudet 12-numeroiset ainutkertaiset rahtikirjanumerot <http://www.rahtikirjanumerot.logy.fi/>. Liitto on ollut kehitystyössä mukana. Noin puolessa lähetyksiä on ainutkertaisten rahtikirjanumerot. Tavoitteena on saada kaikkiin tilauksiin nämä uniikit rahtikirjanumerot.

Rahtikirjastandardin päivittämistä varten perustettiin SFS:n toimesta työryhmä 2009 ke-sällä. Päivitetty rahtikirjastandardi hyväksyttiin loppuvuodesta 2010. Se on pohjana siirtäessä sähköisiin tilauksiin.

Kuljetuspakkaaminen

Liiton hallitus käynnisti 6.9.2012 uuden hankkeen "Kuljetuspakkaaminen". Hankkeen päämääränä on kuljetusvahinkojen vähentäminen. Hanketta varten on perustettu liiton jäsenistä asiantuntijaryhmä. Pienen tilastoyhteenvedon perusteella päätettiin keskittyä särkymiseen johtaneisiin pakkausvahinkoihin, koska ne ovat yli 80 prosenttia kaikista kuljetusvahingoista. Lisäksi on kartoitettu tuote- ja asiakasryhmiä sen perusteella, missä on paljon kuljetuspakkaamiseen liittyviä ongelmia sekä miten niihin pystytään vaikuttamaan. Tämän perusteella on otettu pilotiksi kaksi ryhmää: 1. ovet ja ikkunat sekä 2. verkkokauppa. Vuoden 2013 syksyllä käynnistettiin kummastakin pilotista opinnäytetyöt Jyväskylän ammattikorkeakoulussa JAMKissa. Työt ovat tätä kirjoitettaessa edenneet hyvin ja niiden odotetaan valmistuvan huhtikuussa 2014. Tämän jälkeen tarvittaneen pieni jatkohanke, jotta saadaan konkreettisia pakkaus- ja/tai toimintaohjeita kyseisille pilottituotteille. Pilottien tuloksia voidaan käyttää mallina muille tuoteryhmille.

Historia

Liitto tilasi vuonna 2008 toimittaja Olli Blombergilta tavaralinjaliikenteen historian. Kirja on alkuperäisestä aikataulustaan lähes kolme vuotta myöhässä. Vuoden 2013 aikana kirjan

toteutus organisoiitiin uudelleen ja toiseksi kirjoittajaksi on tullut merikapteeni ja KTM Jouko Santala. Lokakuussa 2013 kirjoitustyö lähti vauhdilla käyntiin ja tämän hetken näkemyksen mukaan kirja julkaistaan vuoden 2014 aikana, koska käsikirjoituksen tekeminen on jo loppusuoralla. Kirjan rahoitus on hoidettu pääosin yhteistyökumppaneiden avulla.

Lentorahdin turvatietoisuuskoulutus

Lentorahdin turva-asetus (komission asetus EU 185/2010) antaa mahdollisuuden lentorahdin käsittelyn nopeuttamiseksi lentoasemilla. Lentorahti voidaan kuljettaa suojatussa ketjussa. Lentorahdia edeltävässä maakuljetusketjussa vaaditaan tällöin rahdinkuljettajan vakuutus, joka puolestaan edellyttää kaikkien kuljetukseen osallistuvien henkilöiden turvakoulutusta koskien lentorahdin suojaamista. Keväällä 2013 liiton hallitus on päättänyt toteuttaa kyseisen koulutuksen verkkoversiona. Mukana toteutusta suunnittelemassa ja rahoittamassa ovat liiton lisäksi Kaukokiito ja Kiitolinja -ketjut sekä Itella Logistics. Toteutuksesta vastaa Airport Collage International Oy.

Verkkokoulutus valmistui maaliskuussa 2014 ja se käyttö on mahdollinen liiton jäsenyrityksille erittäin kohtuullisella hinnalla. Koulutusta voidaan antaa omalle henkilökunnalle sekä omille alihankkijoille. Lisäksi järjestelmän kautta saadaan tarvittavat todistukset sekä rekisteri koulutetuista henkilöistä.

MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

Liiton standardit

Oy Matkahuolto Ab täytti 80 vuotta ja heille luovutettiin liiton standaaari hallituksen kokouksen yhteydessä 5.2.2013. **Suomen Kaukokiito Oy** täytti 60 vuotta ja heille luovutettiin liiton standaaari hallituksen kokouksen yhteydessä 19.9.2013.

Tavaralinjat -mitali

Vuoden aikana myönnettiin yksi Tavaralinjat -mitali. Mitalin sai 1.5.2013 olleen 50-vuotis merkkipäivän kunniaksi **Jussi Auramaa** pitkästä ja ansiokkaasta urasta logistiikanalalla. Mitali luovutettiin hallituksen kokouksessa 19.9.2013.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden aikana myönnettiin 45 kpl liiton ansiomerkkejä.

Suomen Kiitoautot Oy	43 kpl
Kuljetusliike Taipale Oy	2 kpl

Helsingissä 14.3.2013

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry
Hallitus

Jouni Sopula
Hans Ahola
Harri Keihänen
Petteri Nurmi
Ari Salmi
Ville Vähälä

Kaija Taipale
Jussi Auramaa
Juha Koskinen
Jari Rinnekoski
Hannu Valkama

Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja



Kuva 9. Logistiikkayritysten Liitto ry:n hallitus ja toimitusjohtaja. Vasemmalta oikealle: Petteri Nurmi, Ville Vähälä, Harri Keihänen, Jari Rinnekoski, tj. Pekka Aaltonen, Jussi Auramaa, Hannu Valkama, vpj. Kaija Taipale, Juha Koskinen ja pj. Jouni Sopula. Kuvasta puuttuvat: Hans Ahola ja Ari Salmi

JÄSENYRITYKSET 2013

Vuoden lopussa

Kuljetusliike Y.Auramaa Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Kuljetusliike K. Jokinen Oy	Joensuunkatu 15	24100 SALO
Kuljetusliike A. Kaajaluoma Oy	Arolamminkatu 2	05880 HYVINKÄÄ
Kantola & Koramo Oy	Revontulentie 8	93600 KUUSAMO
Suomen Kaukokiito Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Helsingin Kaukokiito Oy	Nuolikuja 2	01740 VANTAA
Kaukokiito Oy Vammala	Sahakatu 1	38200 VAMMALA
Kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy	Ahjotie 17	96100 ROVANIEMI
Kuljetus Litmanen	Yläkuonontie 304	58200 KERIMÄKI
Kuljetusliike M. Nikkanen Ky	Kerkkolankatu 16-18	05800 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Sampo Prosi Oy	Porintie 382	64300 LAPVÄÄRTI
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
Schenker Cargo Oy	Juhana Hertt Puistok 4	20200 TURKU
Suomen Kiitoautot Oy	Kolmisopentie 7	70700 KUOPIO
Kuljetusliike Taipale Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Transmar Ab	Vikingagränd 6	22100 MARIEHAMN
Kuljetusliike Tyvi Oy	Sammonkatu 22	37600 VALKEAKOSKI
Kuljetusliike Welin Oy	Pajatie 4	78850 VARKAUS
Kuljetusliike H. Widjeskog Ky	Storgårdinkatu 3	68800 KOLPPI
VP-Kuljetus Oy	Jänhiäläntie 28	55300 RAUHA
Vähälä Logistics Oy	Oritkarintie 1	90401 OULU
Ylisen Kuljetus Oy	Pohjantie 636	36810 KUHMALAHTI
VR-Yhtymä Oy Massatavaralogistiikka	PL 416	33101 TAMPERE
Bring Parcel AB	Robert Huberin tie 2	01510 VANTAA
PostNord Logistics Oy	Osumakuja 3	1530 VANTAA
Oy Matkahuolto Ab	Lauttasaarentie 8	00200 HELSINKI
Oy Ahola Transport Ab	Indolavägen 33	67701 KOKKOLA
Itella Logistics Oy	Manttaalitie 8	01580 VANTAA
CT-Logistics Oy	Hakunintie 13	26100 RAUMA