

19.3.2015

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2014



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS 2014

19.3.2015

Yleistä

Vuoden 2014 aikana Suomen talous supistui ennakoarvion mukaan 0,1 prosenttia, joten supistuminen jatkui kolmatta vuotta peräkkäin. Euroalueen kasvu ei käynnistynyt odotusten mukaisesti ja Suomen vienti ei lähtenyt kasvuun. Reaalitulojen nol-lakasvu on estänyt yksityisen kulutuksen kasvun ja myös yksityiset investoinnit ovat vähentyneet voimakkaasti. (Koko yleisen osuuden lähteet ovat Tilastokeskuksen eri tilastot ja valtionvarainministeriön talousnäkymät talvi 2014)

Maailmantalouden kasvu hidastui vuoden 2011 loppupuolella ja kasvun hidas vaihe jatkui vuosien 2012 ja 2013 ajan. Kansainvälisen talouden kehittyminen on viime aikoina ollut kaksijakoista. Yhdysvalloissa ja Iso-Britanniassa kasvunäkymät ovat hyvät ja v. 2015 molempien maiden kasvun ennustetaan olevan noin kolmen prosentin tuntumassa. Vaikka Kiinan kasvu vaimenee ennusteperiodilla, se yltää vielä v. 2016 lähes seitsemään prosenttiin. Euroalueen tilanteen taas ennustetaan jatkuvan vaisuna. Kuluvana vuonna kasvu kertyy prosentin verran ja ensi vuosi näyttää vain hiukan paremmalta. Saksan kasvunäkymät ovat heikentyneet ja seuraavien kahden vuoden aikana kasvu jää puoleentoista prosenttiin. Ruotsissa kasvu jatkuu euroalue-tta nopeampana.

Edelleen jatkuvan epävakaa tilanteen johdosta sekä ruplan ulkoisen arvon alenemisen että energian hinnan laskun johdosta Venäjän talous ei kasva kuluvana vuonna lainkaan ja seuraavien kahden vuoden aikana sen ennustetaan supistuvan. Kehitys heijastuu Venäjän tuonnin alenemisena ja siten Suomen ja Venäjän välisen kaupan ennustetaan vähenevän seuraavien parin vuoden aikana.

Suomen talouden heikko kehitys on ollut laaja-alaista. Kotimaiset riskit liittyvät edelleen reaalityalouden kehitykseen. Julkisen talouden tilanteen paranemisen välttämätön ehto on suotuisa reaalityalouden kehitys. Ennustetulla kasvu-uralla tilanne ei tule itsessään paranemaan. Suomen kohdalla rakenteellisten uudistusten voimaansaatamisella on kiire, jotta talouspoliittinen uskottavuus säilyy ja kasvupotentiaalia saadaan keskipitkällä aikavälillä nostettua.

Vuonna 2014 Suomen teollisuustuotanto väheni 2,6 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Laskua on ollut jo kolmena vuotena peräkkäin. Inflaatio vuonna 2014 oli 0,5 prosenttia. Se hidastui edellisvuodesta, jolloin inflaatio oli 1,5 prosenttia. Bruttokansantuote oli vuonna 2014 ennakkotietojen mukaan 186,5 mrd. €, jossa oli laskua edelliseen vuoteen 0,1 prosenttia. Vuonna 2014 viennin volyymi kasvoi 2,3 prosenttia ja vastaavasti tuonnin volyymi väheni 1,0 prosenttia. Yksityisen kulutuksen volyymi väheni 0,2 prosenttia ja julkisten kulutusmenojen volyymi kasvoi 0,2 prosenttia. Vuonna 2014 investointien volyymi väheni 5,1 prosenttia. Kone-, laite- ja kuljetusvälineinvestoinnit pienenivät 10,7 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan Suomen sekä vienti että tuonti vähenivät noin miljardi euroa vuonna 2014. Viennin arvo oli 55,8 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 57,6 miljardia euroon. Kauppataseen alijäämä oli siten 1,8 miljardia euroa.

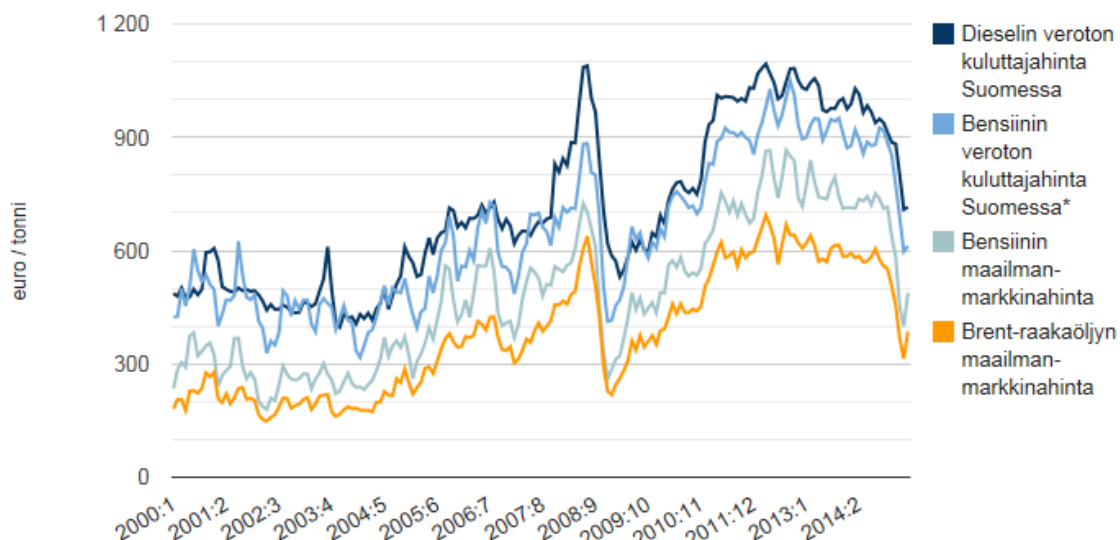
Työttömyys lisääntyi vuoden 2014 aikana ja työttömyysaste oli 8,7 prosenttia, kun se vuonna 2013 se oli 8,2 prosenttia. Suomen teollisuudessa on menossa suuri rakennemuutos laman jäljiltä ja ennen kuin uusia työpaikkoja saadaan syntymään, ei työttömyys suuremmin helpota. Työvoimapulaan voidaan silti törmätä lähivuosina jo eräillä ammattialoilla, johon kuljetuksetkin kuuluvat.

Suomen korkotaso on edelleen pysynyt ennätyksellisen alhaisena. 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 alkoi nousta jo vuoden 2009 aikana melko nopeasti päättyen vuoden 2011 aika 100 – 110 USD/bbl tasolle, jossa hinta pysyi vuoden 2014 kesään asti. Syksyllä 2014 hinta alkoi laskea voimakkaasti ja olen tammikuussa 2015 alimmallaan noin 50 USD/bbl. Tämän jälkeen hinta on lähtenyt pieneen nousuun.

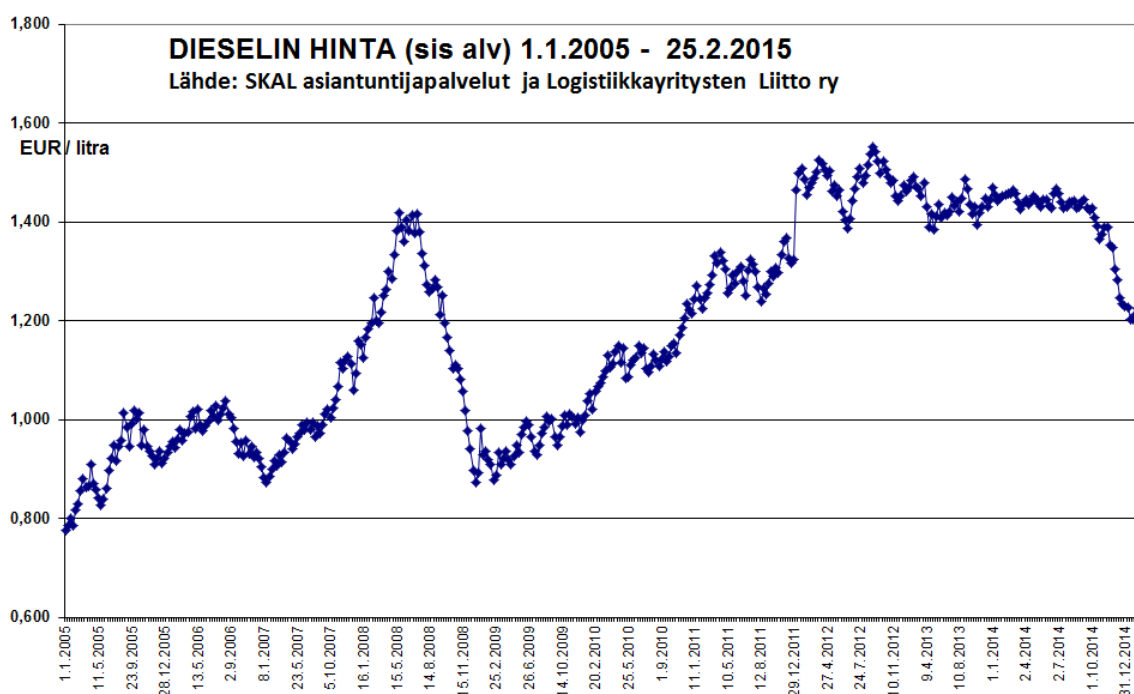
Vielä viitisen vuotta sitten arvioitiin, että öljybarrelin hinta voi nousta jopa 200 - 300 dollariin vuoteen 2020 mennessä. Tämän hetken arvioiden mukaan öljyn hinta voi olla 60 – 70 USD/bbl hintatasolla useita vuosia. Vuonna 2014 öljyn hintaan on vaikuttanut etenkin Saudi-Arabian päätös lisätä tuotantomääriä. Kuitenkin pitkällä aikavälillä kasvavien suurten talouksien öljyntarve johtaa siihen, että öljyn hinta nousee jälleen korkealla. Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden kuten LNG ja biopolttoaineet tulevat hillitsemään öljyn hinnan nousua kuten myös liuskeöljyn kehittyneet hyödyntämistekniikat.



* 95 E10-laatu Öljy- ja biopolttoaineala ry:n kuluttajahintaseurannan mukaan.

Lähde: Thomson Reuters, Öljy- ja biopolttoaineala ry

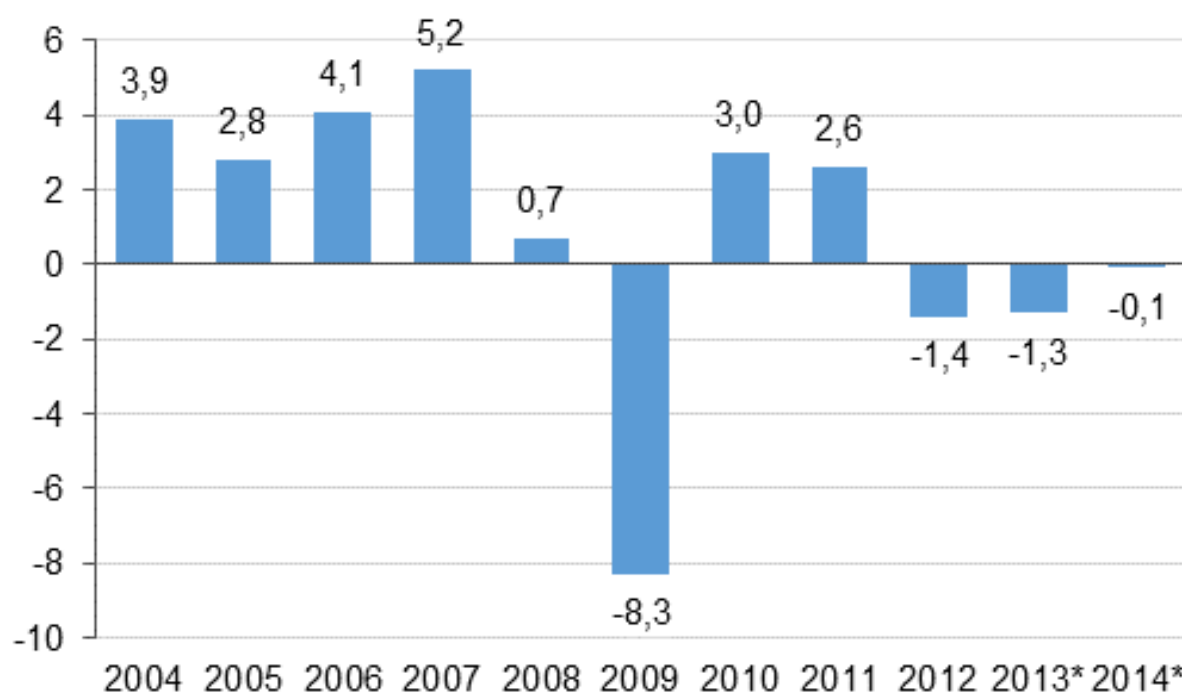
Kuva 1. Raakaöljyn ja öljytuotteiden hintakehitys
USD/bbl: Yhdysvaltain dollaria barreliilta, barreli= 159 litraa)



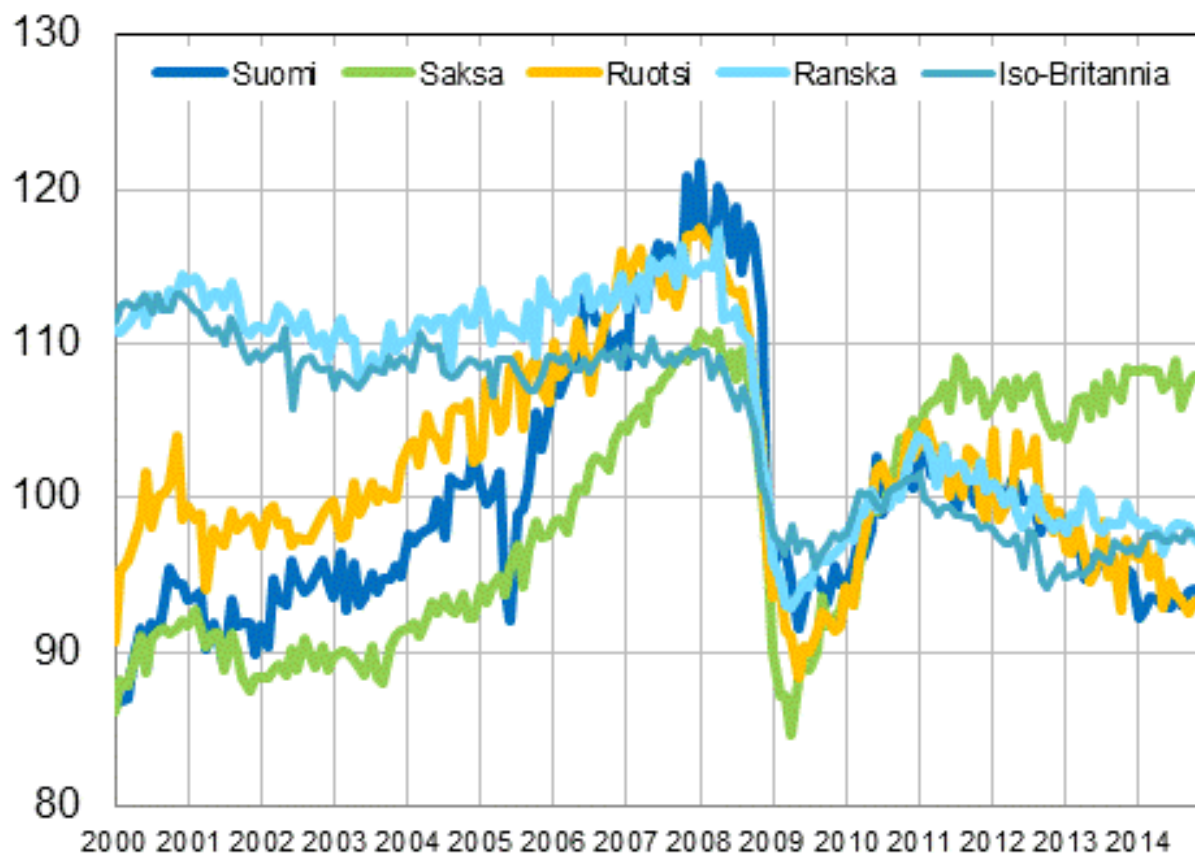
Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2005 – 2014. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)



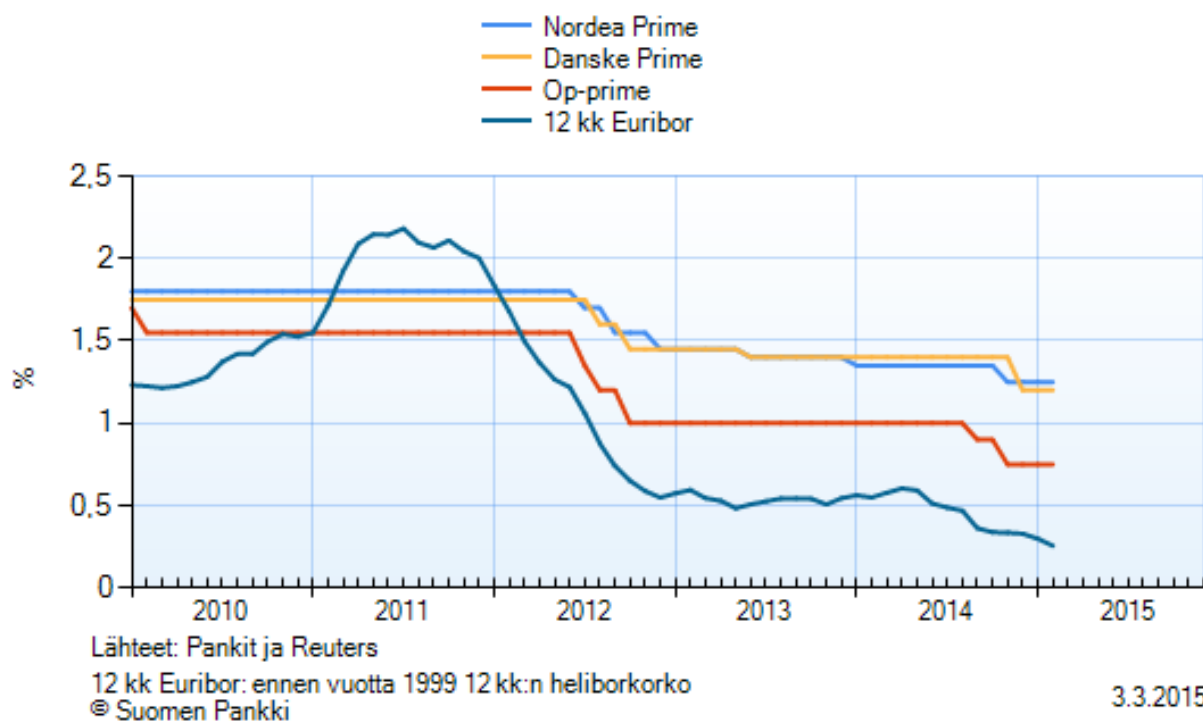
Kuva 3. Kuluttajahintaindeksin ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset, tammikuu 2001 - tammikuu 2015. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)



Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin vuosimuutos (2000 - 2014), prosenttia (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito (verkkójulkaisu))

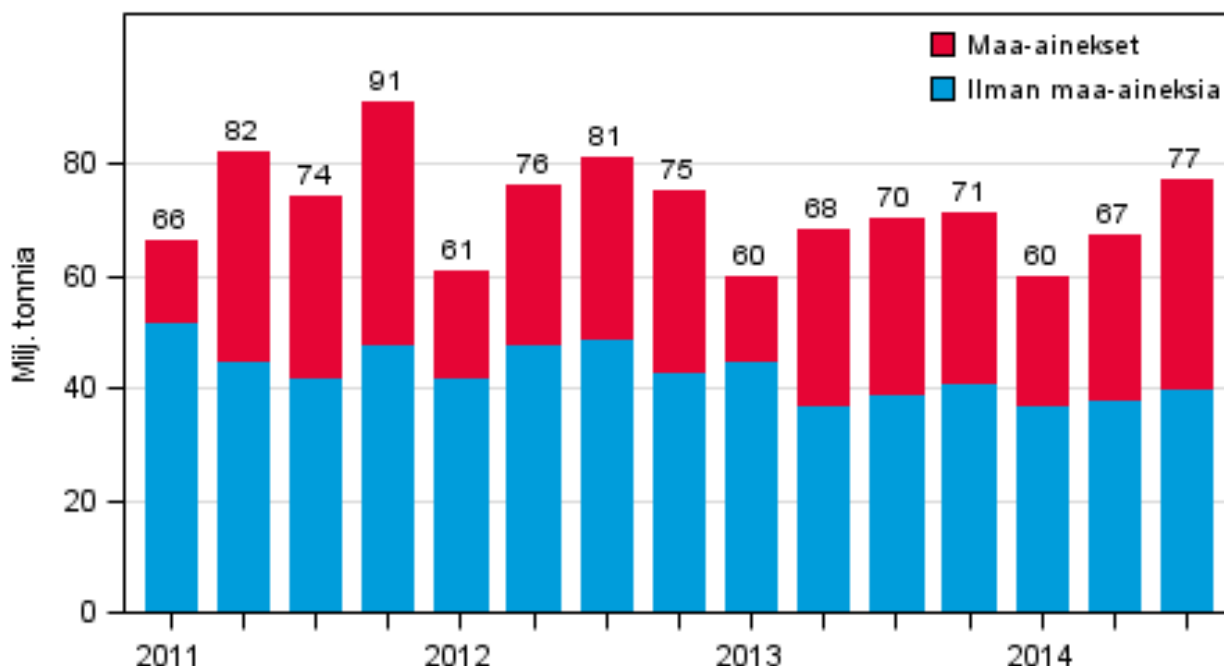


Kuva 5. Kausitasoitettu teollisuustuotanto Suomi, Saksa, Ruotsi, Ranska ja Iso-Britannia (BCD) 2000 – 2014, 2010=100, TOL 2008T (Lähde Teollisuustuotannon volyyymi-indeksi 2014, joulukuu. Tilastokeskus)



3.3.2015

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



**Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosit-
tain (Lähde: Tieliikenteen tavarankuljetukset 3/2014, Tilastokeskus)**

Viranomaismuutokset

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Liikennevirasto aloittivat 1.1.2010. Kumpikin virasto toimii LVM:n hallinnon alla. Organisaatiouudistusten tarkoituksena oli päästä eroon aikaisempien virastojen liikennemuotojen koostamisesta. Molemmat organisaatiot kehittivät vuoden 2014 aikana edelleen omaa toimintaansa. LVM:n tehtäviä ja päätöksen tekoa on siirretty yhä lisää Trafiin. Liiton huolena on ollut Trafian toimintakyky hoitaa uudet tehtävät. Toimintakyky ja asiantuntemus eivät saa heiketä tilapäisesti, jotta kuljetusalan sujuvuus ja toimintavarmuus säilyy. Resursseja on onneksi lisätty tehtävien lisääntyessä ja suuria häiriöitä ei ole ilmennyt.

EU:n vaikutukset ja koulutus

Nykyinen ajo- ja lepoaika asetus aiheuttaa ongelmia, jolloin esim. lastausaikojen venyminen tai lastauksen odottaminen on vähentänyt varsinaista ajoaikaa. Tämä voi johtaa siihen, että kuljettaja ei ole päässyt muutaman kymmenen kilometrin päähän kotiin, koska työaika on loppunut ja on ollut pakko jäädä tauolle. Aikataulu-suunnittelu on haastavaa. Tämän vuoksi on jatkettu keskustelua viranomaisten kanssa, jotta säädöksiä saataisiin muutettua siten että, järkeviä joustoja työajan kestolle voitaisiin käyttää. Myös työntekijöillä on toiveita joustojen lisäämiseksi, jotta työn tekeminen olisi mielekästä. Liiton tavoitteena on joustojen lisääminen. Asiassa tehdään yhteistyötä ALT:in, EK:n ja SKAL:in kanssa. Tavoitteena on, että Suomi olisi asiassa aktiivisempi ja myös virkamiestasolla aloitteellinen EU:ssa.

Vuoden 2005 aikana tuli voimaan kuljettajien koulutusvaatimuksia kiristävä direktiivi. Se vaati 10.9.2009 alkaen uusilta raskaan liikenteen ammattikuljettajilta ammatikoulutuksen peruskoulutuksen, 280/140 tuntia, tai logistiikan ammatitutkinnon, 3 v. Lisäksi vaatimukseen tuli säännöllinen täydennyskoulutus, 5 tp/5 v. Käytännössä tämä vaikeuttaa tilapäisten kuljettajien saamista alalle erityisesti loma-aikoina. Suuri kysymys on saadaanko jatkossa kuljettajia riittävästi alalle. Sinänsä koulutus nostaa alan ammattitaitoa ja siten arvostusta.

Ammattioppilaitokset ovat nostaneet logistiikka-alan koulutuksen aloituspaikkojen määrää. Puolustusvoimat aloitti laajennetun kuljettajakoulutuksen 2009 tammikuun saapumisesta alkaen. Vuoden 2009 aikana Puolustusvoimat sai läpi ensimmäisen kokonaisen koulutuserän, 3700 varusmieskuljettajaa. Nyt määrä on vähentynyt noin 3200 koulutettuun, johtuen Puolustusvoimien määrärahojen vähentämisestä, rakenteen uudistamisesta ja varuskuntien lakkauttamisesta. Palveluajan (12 kk) jäl-

keen osa varusmiehistä on saanut CE -kortin ja osa C -kortin. CE -kortin saaneet ovat valmiit elinkeinoelämän palvelukseen, C -korttilaiset joutuvat odottamaan 21 v ikää ja saavat sitten siviilikortin. Puolustusvoimien rooli on nähty alalla ratkaisevan tärkeänä saada uutta työvoimaa, jota eri edunvalvontapiirit ovat korostaneet. LVM on korjannut 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 päättyi ensimmäinen ammattikuljettajien jatkokoulutusjakso ja samalla poistui ammattimaisen kuljettajan pätevyys arviolta yli 800 000 C- ja D-kortin omaavalta kuljettajalta. Kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen hankki syyskuun määräaikaan mennessä 107 000 kuljettajaa. Ammattipätevyyttä tarvitsevien kuljettajien määrä ei ollut selvillä etukäteen, mutta alun perin heitä arvioitiin olevan 80 000 -100 000, joten vakituisten kuljettajien määrä pitäisi olla riittävä. Liiton tavoitteena on, että ammattikuljettajien jatkokoulutus voitaisiin jatkossa järjestää entistäkin joustavammin esim. lyhentämällä koulutusjaksojen pituutta ja sallimalla verkkokoulutus siten, että se voidaan tehdä ilman kouluttajan läsnäoloa.

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. Koulutuskokeiluista saadut kokemukset olivat pääsääntöisesti positiivisia. Vuoden 2013 lopussa työnjohtokoulutuksen vakinaistamisesta saatiin päätös siten, että ne voidaan toteuttaa nykyisen näyttötutkintojärjestelmän nimissä. Koulutuksia ei ole vielä aloitettu, koska tutkinnon perusteiden laadinta ja vahvistaminen on vielä kesken.

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. Vuoden 2012 lopussa alkanut talouden heikkeneminen johti henkilöstön vähennyksiin. Vähennykset ovat jatkuneet vuosina 2013 ja 2014. Myös vuoden 2015 alkua alallamme on leimannut henkilöstön vähennyksiin tähtäävät YT-neuvottelut. Työ- ja elinkeinoministeriön tuoreimman Ammattibarometrin (1/2015) mukaan kuorma-autonkuljettajat ovatkin ammattiryhmänä siirtyneet tasapainosta ylitarjontaan.

On kuitenkin nähtävissä, että jos talous kääntyy kasvuun, niin kuljettajapula voi toteutua nopeastikin. Vuodesta 2012 alkoi suurten ikäluokkien suurin poistuma työmarkkinoilta. Yrittäjiä on poistumassa alalta enemmän kuin uusia saadaan tilalle. Alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyritykset työllistivät vuoden 2013 lopussa noin 11000 henkilöä. Nykyisten jäsenyritysten alihankkijoiden henkilömäärä oli noin 4200 henkilöä.

Kalusto

Jäsenyritysten kaluston määrä oli vuoden 2013 lopussa noin n. 1600 omaa autoa ja alihankkijoilla oli n. 3000 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2200 ja alihankkijoilla 400. Suuntauksena on ollut, että terminaalit suurenevät ja niiden määrä vähenee.

Vuonna 2014 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa vähenivät voimakkaasti eli 27,0 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit kasvoivat 7,9 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit kasvoivat 2,3 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 4,7 prosenttia.

Kuorma-autojen myynnin voimakasta heilahtelua selittää osin se, että 1.10.2013 astui voimaan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen suuremmat mitat ja massat, joka aiheutti kasvupiikin vuoden 2013 loppuun. Mittojen ja massojen suurentuminen ei

ole juurikaan vaikuttanut jäsentemme kalustoon, koska kuljetettava tavara on etupäässä kappaletavaraa, jossa tilankäyttöä rajoittavana tekijänä tavaratilan lattiapinta-ala ja tilavuus ovat merkittävämpi kuin massa. On tietysti hyvä, että nykyisillä tyypillisillä moduuli-yhdistelmillä voidaan hyödyntää 64 enimmäispainoa. Liittomme toiveena on edelleen, että mitta-massa asetukseen tehtäisiin pieniä korjauksia, joista tärkeimpiä olisivat:

- sallia 8 -akselisen ajoneuvoyhdistelmälle 68 t kokonaismassa ilman paripyöriä perävaunussa
- 3-akselisen kuorma-auton kokonaismassa tulisi pysyvästi nostaa 28 tonniin, jotta yli 60 t ajoneuvon vetoauton ja perävaunun tasapaino olisi parempi.
- 8 -akselisella ajoneuvolla tulisi päästä myös kappaletavaran VAK-kuljetuksissa 68 tonniin eikä 60 tonniin kuten asetus rajaa.

Käytännön liikennöintiä suuremmilla mitoilla ja massoilla haittaa se, että Suomessa on paljon siltoja ja alikulkua, jotka rajoittavat enimmäismittoja ja/tai massoja. Liikennevirasto on saanut vuosille 2014 – 2017 yhteensä 55 miljoonan euron lisärahan siltojen ja alikulkujen korjaamiseen. Kyseisellä rahalla ei voida poistaa näitä esteitä kuin osin. Liikenneviraston arvio on, että rajoitusten poistamiseen tarvittaisiin yli 400 milj. euroa, mistä summasta puuttuu kadut ja yksityinen tieverkko. 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

Alan kannattavuus oli edelleen heikko vuonna 2014. Kuljetusmäärät eivät ole saavuttaneet vuoden 2008 tasoa. Vuonna 2014 vireille pantujen konkurssien määrä oli 167, kun edellisenä vuotena konkurssia oli 177 (Lähde Tilastokeskus/SKAL Suori-tealat ry). Määrä on samaa tasoa kuin 1990 luvulla pahimmillaan.

Kustannukset

Polttoaineen hinta laski voimakkaasti loppu vuodesta 2014. Alku vuodesta arvonnalisäverollinen hinta oli enimmillään yli 1,45 euron tasolla, kun vuoden 2015 alussa dieselin hinta käväisi 1,20 euron tasossa. Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselperaa on korotettu. Vuoden 2014 alussa dieselperaa korotettiin 2,71 senttiä/litra ja vuoden 2015 alussa 0,95 senttiä/litra. Dieselperon korotukset ovat olleet vuoden 2012 alusta lähtien yhteensä 14,21 senttiä/litra. Korotusten suuruus on ollut yhteensä yli 39 % ja veron kokonaismäärä on nyt 50,61 senttiä/litra.

Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukyvyn 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.

Kuljetusalan kokonaiskustannukset kohosivat hieman. Eri ajoneuvotyyppien painotettu keskiarvo nousi 0,5 prosenttia, joka on samaa tasoa kuin yleinen inflaatio. Pakettiautojen kustannukset kohosivat 0,7 prosenttia, kevyiden kuorma-autojen ja keskiraskaiden kuorma-autojen 1,2 prosenttia, raskaiden kuorma-autojen 1,0 prosenttia ja perävaunuyhdistelmien kustannukset 0,5 prosenttia. Suurin vaikutus kustannusten vähäiseen nousuun oli polttoainekustannuksilla, jotka pienenivät 3,0 prosenttia. Polttoainekustannusten merkitys kokonaiskustannuksiin on suuri. Eniten kustannuksista nousivat korot 7,6 prosenttia, vakuutukset 7,3 prosenttia ja päivärahat 5,0 prosenttia. Tosin niiden paino koko kustannusindeksiin on pieni. Muut kustannukset muuttuivat seuraavasti: palkat 0,9 prosenttia, välilliset palkat 0,5 prosenttia, korjaus ja huolto 1,8 prosenttia, renkaat 0,7 prosenttia, pääoman poisto 1,8 prosenttia, liikennöimismaksut 1,4 prosenttia, hallinto 1,4 prosenttia ja ylläpito 1,0 prosenttia.

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

JÄRJESTÖTOIMINTA

EK:ssa logistiikkaa edustavilla liitoilla ei ollut vuonna 2014 enää yhteistä edustajaa EK:n hallituksessa. Yhteinen edustus oli sovittu Logistiikka alan neuvottelukunnassa (LANK). Tämän toiminta päättyi vuonna 2013, joten jatkossa EK:n hallituksessa ei ole jäsentä, jonka valintaan liittomme voisi vaikuttaa.

Vuonna 2013 EK:ssa aloitettiin uudistamisprosessi, joka koostui kolmesta keskeistä prosessista: resurssikartoitus, ja johtopäätökset, kannanmuodostus ja työjako liitto-yhteisössä 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 henkilöstö-resurssit ovat pienentyneet, jää entistä useampi asia liittojen oman edunvalvonnan varaan. Vuoden 2014 aikana toimintatavat ovat vakiintuneet.

Edustajamme EK:n hallinnossa

2014 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

Edustajisto

Jouni Sopula ja varamiehenä **Jussi Sipilä**

Hallitus

Ei edustajaa

Yrittäjävaltuuskunta

Ari Salmi

Aluejohtokunnat

Vuoden 2014 lopussa EK:n aluejohtokuntien työ lakkautettiin ja niiden tilalle rakennetaan EK Foorumit yhteistyössä kauppakamareiden kanssa. Jokaisen kauppakamarin alueella järjestetään 1-2 kertaa vuodessa EK Foorumi, jossa paikallisia jäsenyrityksiä informoidaan ajankohtaisista edunvalvontakysymyksistä ja käydään niitä koskevaa vuoropuhelua. EK vastaa tilaisuuksien sisällöstä ja kauppakamarit huolehtivat käytännön järjestelyistä.

Liitto valitsi aluejohtokuntiin vuodelle 2014 seuraavat edustajat: Kainuu **Ville Koramo**, Keski-Suomi **Kaija Taipale**, Lappi **Juha Korpikari**, Pirkanmaa **Heikki Tyvi**, Pohjanmaa **Hans Ahola**, Pohjois-Pohjanmaa **Ville Vähälä**, Pohjois-Savo **Petteri Nurmi**, Satakunta **Pekka Auramaa**, Uusimaa **Erkki Kaajaluoma** ja Varsinais-Suomi **Jouni Sopula**. Eri johtokuntien toiminta on ollut vaihtelevaa ja osa ei ole kokoontunut lainkaan.

Logistiikkavaliokunta

Edustajamme **Jouni Sopula** ja **Ari Salmi**

EK vaikuttajaryhmät: Energia ja ympäristö, Talous- ja elinkeinopolitiikka sekä Yrityslainsäädäntö

Edustajamme **Pekka Aaltonen**

EK Koulutus- ja työvoimapolitiikan yhteistyöryhmä

Edustajamme **Pekka Aaltonen**

Muut jäsenyydet

Pekka Aaltonen on ollut jäsenenä Metropolian Ammattikorkeakoulun Auto- ja kuljetustekniikan neuvottelukunnassa ja hallituksen jäsenenä Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry:ssä, Suomen Osto- ja Logistiikka LOGY ry:ssä ja Suomen Pakkausyhdistys 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, Älykkäänliikenteen verkosto - ITS Finland, Suomen Tuotannonohjausyhdistys STO ry sekä Suomen Pakkausyhdistys. 2006 alkaen yhteistyö SKAL:n kanssa on jatkunut ilman jäsenyyttä yhteistyösopimuksen pohjalta.

Vuosikokous

Vuosikokous pidettiin Rantasipi Airport Congress Centerissä, Vantaalla 20.5.2014. Edustettuna oli 8 jäsenyritystä, yhteensä 54,6 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 9 henkilöä.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton nettisivut ovat tiedottamisen pääkanava. Vuoden lopussa hallitus päätti selvittää kotisivujen kehittämistä. Viestinnän kärkenä on ollut logistiikan sähköisen asioinnin lisäksi kuljetuspakkaaminen sekä lentorahdin turvatietoisuuskoulutus kuljettajille ja terminaalityöntekijöille. Omia tiedotteita julkaistiin 3 kappaletta.

Lausunnot

Liitto antoi 16 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2014, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 15 kpl.

Organisaatio

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

Hallitus 1.1. - 31.12.2014 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

Puheenjohtaja

Jouni Sopula

Varapuheenjohtaja

Kaija Taipale

Jäsenet

Hans Ahola (-20.5.2014)	Jussi Auramaa
Jari Immonen 20.5.2014-)	Harri Keihänen
Timo Kinnunen (20.5.2014-)	Juha Koskinen (-20.5.2014)
Petteri Nurmi	Jarmo Oksaharju (20.5.2014-)
Jari Rinnekoski	Ari Salmi
Jussi Sipilä (-4.2.2014)	Hannu Valkama
Ville Vähälä	

Henkilöstö

Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.

Talous

Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Toiminnallinen tulos oli 13 302,48 euroa voitollinen. Todellinen tulos (tilinpäätös), jossa on mukana kehittämisrahaston purku liiton projekteihin (19 879,36 euroa) ja historia projektin kulut (19 920,48 euroa), oli 13 621,36 euroa voitollinen. Voitto siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.

Toimitilat

Liiton toimitila sijaitsee Eteläranta 10:ssä 6. kerroksessa. Tila oli vuonna 2014 vuokrattu Palvelualojen työnantajat PALTA ry:ltä. Maaliskuun alusta 2015 liiton toimitila vaihtui samassa kerroksessa ja samalla vuokranantajaksi vaihtui Elinkeinoelämän keskusliitto EK:ksi.

Jäsenistö

Vuoden 2014 lopussa jäsenmäärä oli 28. Vuoden 2014 aikana Kantola & Koramo osti Kuljetus Welinin Kaukokiito-liketoiminnan ja terminaalipalvelut. Suomen Kiitoautot Oy fuusioitiin Schenker Oy:öön, mitä kautta jäsenten määrä väheni yhdellä. Vuoden 2014 lopussa liitosta ovat eronneet Kuljetus Welin Oy, Kuljetus Litmanen ja Kuljetusliike Sampo Prosi Oy. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2013 lopussa oli lähes 1,4 miljardia euroa, mikä vastaa yhtä neljäsosaa koko maantieliikenteen tavarakuljetusmarkkinoista.

Tilintarkastajat 2014

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

LIITON STRATEGIA

Liiton strategia päivitettiin vuonna 2010. Strategiaa konkretisoitiin toimenpiteiksi vuonna 2011 ja niitä on tarkistettu vuonna 2014.

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 ja liikenneverkon rahoitus

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 kuluvan vuosikymmenen loppuun ulottuvalla aikajänteellä, sekä liikennepoliittikan visio ja tahtotila vuodelle 2030. Selonteon osana tehtiin erillinen selvitystyöryhmän selvitys ulkomaankaupan logistiikan pullonkauloista ja kehittämistarpeista. 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 selkää omistajaa. Liikenneverkon kehittämishankkeet ovat elinkeinoelämän tarpeiden mukaisia, mutta rahoituksen vähäisyyden vuoksi liian paljon tärkeitä hankkeita jäi vaalikauden jälkeisen eduskunnan harkinnan varaan. Hallituskaudella päätöksenteko on ollut monilta osin poukkoilevaa. Mm. perusväylänpidon rahoitusta on leikattu ja osin palautettu. Kuitenkin lopputuloksena perusväylänpidon rahoitus on vähentynyt merkittävästi. Seurauksena teiden kunto heikkenee jatkuvasti. Liiton tavoitteena onkin, että seuraa eduskunta ja hallitus lisäävät perusväylänpidon rahoitusta vähintään 300 milj. euroa vuositasona. Liikenneministeri vaihtui kahdesti vuoden 2014 aikana.

Tiemaksut

Pääministeri Kataisen hallitusohjelmassa päätettiin selvittää satelliittipaikannukseen perustuvien tienkäyttömaksujen käyttöönottoa. Vuoden 2012 alussa ministeri Kyllönen asetti työryhmän ”Kohti oikeudenmukaista ja älykästä liikennettä”. Työryhmän puheenjohtajana oli Jorma Ollila. Työryhmä luovutti loppuraporttinsa 16.12.2013.

Työryhmä esitti kilometripohjaiseen satelliittipaikannukseen perustuvaa kilometrimaksua, jolla korvattaisiin auto- ja ajoneuvovero. VM esitti eriävän mielipiteen raporttiin. Suunniteltu kilometrivero ei koskisi kuorma- ja linja-autoja, mutta kylläkin pakettiautoja.

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.

Myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2015 luonnoksessa on esitetty ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ja siten kerättyjen rahojen ohjaamista liikennejärjestelmään. Tie tai ruuhkamaksuilla vaikutettaisiin myös liikenteen määrään. Liitto suhtautuu tämänkaltaisiin lisämaksuihin kielteisesti, koska niillä lisätään kustannuksia ja erityisesti hyötyliikenteen osalta lisämaksuilla ei ole vaikutusta liikenteen määrään, joten myös ohjasvaikutus puuttuu kokonaan.

Puupakkaukset ja kuormankantajat

Kuormalavojen hallinnointi siirtyi 1.1.2008 alkaen PPK Oy:n hallintaan. Puupakkausvaliokunnan tehtävänä on ylläpitää FI-2002 puupakkausjärjestelmää ja kehittää kaikkea kuormalavoihin liittyvää toimintaa. Vuonna 2014 kuljetusalan edustajina ovat olleet liiton toimitusjohtaja ja Petri Murto SKALista. Puheenjohtajana on toiminut Kaarlo Svensson Tuko Logistics Osuuskunnasta ja sihteerinä Jukka Alavii-kari PPK Oy:stä. Puupakkausten kierrätystavoite 15 prosenttia saavutettiin juuri ja juuri ja laskua oli noin 1,5 prosenttia edelliseen vuoteen. Kierrätystavoitteen saavuttaminen näyttää tulevina vuosina yhä haasteellisemmalta varsinkin, kun vuoden 2016 alussa tavoite nousee 17 prosenttiin.

YTL:n kokoon kutsuma on toiminut kuormankantajien KuKa -työryhmä, joka kehittää kuormankantajien tehokkaampaa kiertoa, pyrkii ehkäisemään hävikkiä jne. Työryhmä on laatinut sopimusmallin kuljetuksia käyttäville osapuolille. Kierrätettävien kuormalavojen kunnon on todettu heikentyneen viime vuosina, mikä on esim. automaattivarastoissa suuri haitta.

ATP-neuvottelukunta

Elintarvikekuljetuksia ja ATP-sopimukseen liittyviä asioita käsittelee ATP-neuvottelukunta. Liitto on tiiviissä yhteydessä neuvottelukuntaan. Neuvottelukunnassa on edustajia Evira, ja maa- ja metsätalousministeriöstä, kaupasta, teollisuudesta, kuljetusvälineiteollisuudesta ja kuljetusalan järjestöistä. ATP-neuvottelukunta on päivittänyt ATP-oppaan, joka on ilmestynyt verkkoversiona www.kylmaketju.fi.

Logistiikan omavalvonta

Liiton jäsenet ja Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry osallistuivat elintarvikekuljetus omavalvonta ohjeen laadintaan, joka saatiin arvioitua Evirassa joulukuussa 2011. Ohjeiden lopullinen nimi on "Elintarvikekuljetusten 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 se, että nykyinen valvonta ei ollut yhdenmukaista eri puolilla Suomea. Evira ei ole ottamassa valvontaa suoraan omalle vastuulle ainakaan lähitulevaisuudessa. Vuoden 2014 aikana Evirassa on valmisteltu elintarvikevalvonnan tarkastustietojen julkistamisjärjestelmän Oiva tulemistä kuljetusalalle <https://www.oivahymy.fi/portal/fi/>. Järjestelmä tuli alalle voimaan vuoden 2015 alussa, mutta julkaisuvelvollisuus tulee vasta vuoden 2016 alussa voimaan. Liitto on pyrkinyt vaikuttamaan siihen, että kuljetusten kannalta järjestelmä olisi järkevä, eikä aiheuttaisi lisää byrokratiaa

Kuljetusala.com

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2014. Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetus-alalle. Toiminta on 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. Taloudellisen tiedotustoimisto TATin koordinoiman projektin tavoitteena on tukea nuorten ohjausta jatko-opintoihin ja työelämään. Marika Mertala toimi kokopäiväisenä projektipäällikkönä logistiikkasektorilla. Tämä projekti päättyi vuoden 2014 lopussa.

Kuljetusala.com -verkkoston toiminta jatkuu myös vuonna 2015 ja painopisteenä ovat omat verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> . Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi ALT, SKAL, AKT ja Volvo Trucks.

Logistiikan sähköinen asiointi

Logistiikan sähköisen asiointin edistäminen oli liiton keskeisin strateginen hanke vuonna 2014 ja jatkuu edelleen vuonna 2015. Liiton tavoitteena on edistää logistiikan sähköistä asiointia ja sitä kautta toimitusketjujen digitalisaatiota Suomessa. Tavoitteena on siirtyä kuljetustilaustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Liiton välitavoite, 70 prosenttia kuljetustilaustoista siirtyä sähköisesti, saavutettiin vuoden 2014 lopussa. Tavoite vuoden 2015 lopussa on 80 prosenttia.

Kuljetustilaus.fi -järjestelmä

HiQ Finland Oy:n toteuttama sähköinen tilausportaali **Kuljetustilaus.fi** saatiin tuotantokäyttöön 6.5.2009. Järjestelmässä olivat vuonna 2014 mukana Kaukokiito, Kiitolinja (Schenker) ja Posti Oy. Kyseiset yritykset 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 vuosikokouksessa ja hallituksessa sovittuja korvauksia vastaan. Vuonna 2014 portaaliin kautta tehtyjen tilausten määrä kasvoi 10 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Vuoden 2014 aikana parannettiin järjestelmän käytettävyyttä erityisesti kuljetusten ostajan näkökulmasta.

Viestintä ja tiedotus

Vuonna 2014 jatkettiin viestintä ja tiedotustyötä, jotta liiton tavoitteet ja muutosta helpottavat oppaat ja ratkaisut saadaan kaikkien tarvittavien osapuolten tietoon. 10.4.2014 liitto järjesti oman miniseminaarin Wanhän Sataman Logistics 14 tapahtumassa. Syyskuussa toimitusjohtaja pääsi kirjoittamaan aiheesta Kauppalehden debatti -palstalle. Liiton kotisivulla on oma ala-sivu [logistiikan sähköiselle asiointille](#), josta löytyy paljon hyödyllistä tietoa logistiikan sähköisestä asiointista.

Yksilölliset rahtikirjanumerot ja standardisoitu rahtikirja

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

Päivitetty rahtikirjastandardi hyväksyttiin loppuvuodesta 2010. Se on pohjana siirryttäessä sähköisiin tilauksiin. Yhä tärkeämmäksi rahtikirjoissa on tullut viivakoodina oleva SSCC-koodi, joka yksilöi rahtikirjan ja on luettavissa kuljetusketjun eri vaiheissa viivakoodilukijalla. Tämä nopeuttaa prosesseja ja vähentää virheitä kuten myös yksilölliset rahtikirjanumerot. Molemmat ovat välttämättömiä, jotta kaikki hyödyt saadaan niin kuljetusten lähettäjien kuin vastaanottajien käyttöön.

Kuljetuspakkaaminen

Liiton hallitus käynnisti 6.9.2012 hankkeen "Kuljetuspakkaaminen". Hankkeen päämääränä on kuljetusvahinkojen vähentäminen. Hanketta varten on perustettu liiton jäsenistä asiantuntijaryhmä. Tilastoyhteenvedon perusteella päätettiin keskittyä särkyemiseen johtaneisiin pakkausvahinkoihin ja valittiin kaksi tuote- ja/tai asiakasryhmää, joissa on paljon kuljetuspakkaamiseen liittyviä ongelmia. Pilotit olivat: 1. ikkunat ja ovet sekä 2. verkkokauppa. Vuoden 2013 syksyllä käynnistettiin kummastakin

pilotista opinnäytetyöt Jyväskylän ammattikorkeakoulussa JAMKissa. Työt valmistuivat keväällä 2014 ja niiden perusteella on laadittu kummastakin aiheesta oma kuljetuspakkaamisohje, jotka löytyvät liiton kotisivuilta: [ikkunat ja ovet](#) ja [verkko-kauppa](#). Ohjeissa on myös linkit vastaaviin opinnäytetöihin. Vuoden lopussa työryhmä päätettiin lopettaa, koska selkeitä jatkotoimenpiteitä ei löydetty. Vuoden 2015 aikana tehdään vielä lyhyt yleinen kuljetuspakkaamisohje, joka myös laitetaan liiton kotisivuille.

Historia

Liitto tilasi vuonna 2008 toimittaja Olli Blombergilta tavaralinjaliikenteen historian. Vuoden 2013 aikana kirjan toteutus organisoitiin uudelleen ja toiseksi kirjoittajaksi tuli merikapteeni ja KTM Jouko Santala. Kirja saatiin painamista vaille valmiiksi vuoden 2014 lopussa, mutta kirjan julkaiseminen päätettiin siirtää Logistiikka - Kuljetus 2015 -messujen yhteyteen 11. - 13.6.2015, jossa paikalla on myös suurin osa kirjan rahoitusta tukeneista yhteistyökumppaneista.

Lentorahdin turvatietsuuskoulutus

Lentorahdin turva-asetus (komission asetus EU 185/2010) antaa mahdollisuuden lentorahdin käsittelyn nopeuttamiseksi lentoasemilla. Lentorahti voidaan kuljettaa suojatussa ketjussa. Lentorahtia edeltävässä maakuljetusketjussa vaaditaan tällöin rahdinkuljettajan vakuutus, joka puolestaan edellyttää kaikkien kuljetukseen osallistuvien henkilöiden turvakoulutusta koskien lentorahdin suojaamista. Keväällä 2013 liiton hallitus päätti toteuttaa kyseisen koulutuksen verkkoversiona. Mukana toteutusta suunnittelemassa ja rahoittamassa ovat liiton lisäksi olleet Kaukokiito ja Kiitolinja -ketjut sekä Posti Oy. Toteutuksesta vastasi 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. Airport Collage International myy koulutusta myös liiton ulkopuolisille yrityksille. Koulutuksen on suorittanut tätä kirjoitettaessa yli 2900 henkilöä.

MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

Liiton standardit ja Tavaralinjat -mitali

SKALin puheenjohtaja **Teppo Mikkola** täytti 60 vuotta 11.6.2014 ja hänelle luovutettiin liiton standardi.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden aikana myönnettiin 42 kpl liiton ansiomerkkejä. Ne menivät Kuljetusliike Taipale Oy:lle.

Helsingissä 19.3.2015

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Jouni Sopula
Jussi Auramaa
Harri Keihänen
Petteri Nurmi
Jari Rinnekoski

Kaija Taipale
Jari Immonen
Timo Kinnunen
Jarmo Oksaharju
Ari Salmi

Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja



Kuva 9. Logistiikkayritysten Liitto ry:n hallitus ja toimitusjohtaja. Vasemmalta oikealle: tj. Pekka Aaltonen, Jari Rinnekoski, Ville Vähälä, pj. Jouni Sopula, vpj. Kaija Taipale, Harri Keihänen, Jarmo Oksaharju ja Ari Salmi. Kuvasta puuttuvat Jussi Auramaa, Jari Immonen, Timo Kinnunen, Petteri Nurmi ja Hannu Valkama. Kuva Mikko Käkelä.

JÄSENYRITYKSET 2014

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
Kuljetusliike 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 Oy	Metsäläntie 2-4	00620 HELSINKI
Kuljetusliike Taipale Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Transmar Ab	Vikingagränd 6	22100 MARIEHAMN
Pirkanmaan Kaukokiito Oy	Hulikanperä 6	37570, LEMPÄÄLÄ
Kuljetus Welin Oy	Pajatie 4	78850 VARKAUS
Kuljetusliike H. Widjeskog Ay	Storgårdinkatu 3	68800 KOLPPI
VP-Kuljetus Oy	Jänhiäläntie 28	55300 RAUHA
Vähälä Logistics Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU
Ylisen Kuljetus Oy	Hakatie 7	36810 KUHMALAHTI
VR-Yhtymä Oy Massatavaralogistiikka	PL 416	33101 TAMPERE
Bring Parcels Ab Filial Finland	Nuolitie 9	01740 VANTAA
PostNord Oy	Ansatie 6a A	01740 VANTAA
Oy Matkahuolto Ab	Lauttasaarentie 8	00200 HELSINKI
Oy Ahola Transport Ab	Indolavägen 33	67701 KOKKOLA
Posti Oy	Postintaival 7 A	00230 HELSINKI
Logistikas Oy	Hakunintie 13	26100 RAUMA