

5.4.2016

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2015



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS 2015

5.4.2016

Yleistä

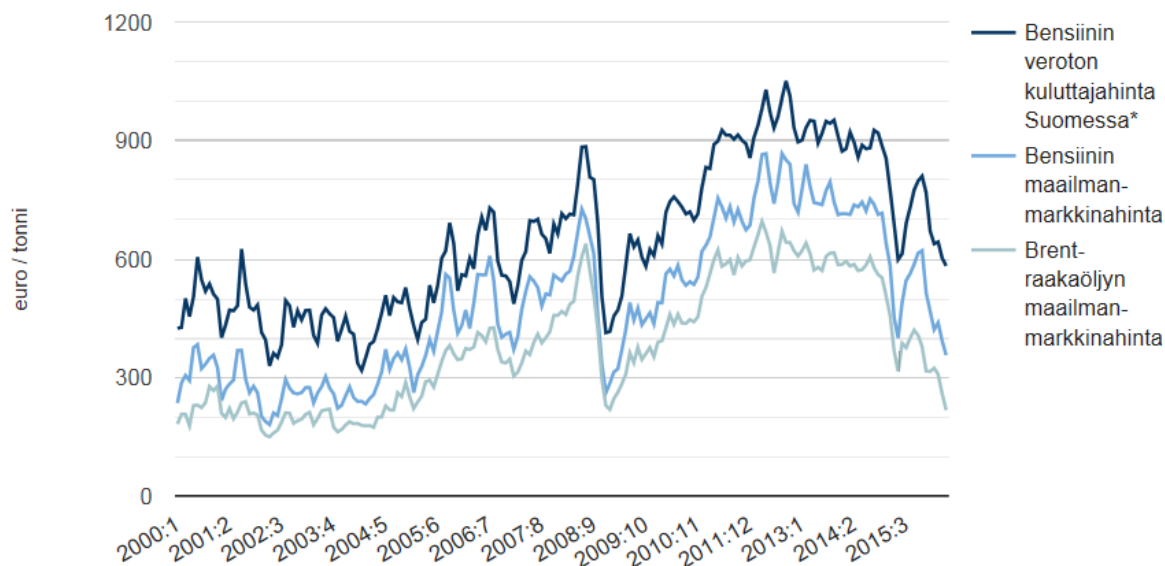
Vuoden 2015 aikana Suomen talous kasvoi ennakkoarvion mukaan 0,5 prosenttia kolmen taantuma vuoden jälkeen. Kansainvälisen talouden kehittyminen on viime aikoina ollut kaksijakoista. Kehittyvien talouksien kasvunäkymät ovat selvästi heikentyneet. Monien Suomelle tärkeiden kauppakumppaneiden talous sitä vastoin kasvaa varsin suopeaa vauhtia. Suomen viennin rakenne on tällä hetkellä yksipuolinen ja lisäksi kustannustaso on liian korkea kilpailulle maailmanmarkkinoilla. Heikon vientinäköymän vuoksi myös tuonti supistuu. Kotimaisista kysyntäeristä ainoastaan yksityinen ja julkinen kulutus kasvavat. (Koko yleisen osuuden lähteet ovat Tilastokeskuksen eri tilastot ja valtionvarainministeriön talousnäköymät talvi 2015)

Vuonna 2015 Suomen teollisuustuotanto väheni 0,6 prosenttia verrattuna edellisvuoteen. Laskua on ollut jo neljänä vuotena peräkkäin. Inflaatio vuonna 2015 oli -0,2 prosenttia. Se kääntyi siis lieväksi deflaatioksi edellisvuodesta, jolloin inflaatio oli 1,0 prosenttia. Bruttokansantuote oli vuonna 2015 ennakkotietojen mukaan 207 miljardia euroa. Vuonna 2015 viennin volyymi väheni 4,7 prosenttia ja vastavasti tuonnin volyymi väheni 0,8 prosenttia. Yksityisen kulutuksen volyymi kasvoi 1,4 prosenttia ja julkisten kulutusmenojen volyymi väheni 0,9 prosenttia. Vuonna 2015 investointien volyymi väheni 1,1 prosenttia. Kone-, laite- ja kuljetusvälineinvestoinnit kasvoivat 2,6 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan vuonna 2015 viennin arvo oli 53,8 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 54,3 miljardia euroa. Kauppataseen alijäämä oli 427 miljoonaa euroa.

Työttömyys lisääntyi vuoden 2015 aikana ja työttömyysaste oli 9,4 prosenttia, kun se vuonna 2014 se oli 8,6 prosenttia. Suomen korkotaso on edelleen pysynyt ennätyskellisen alhaisena

Öljyn hinta

Raakaöljyn hinta romahti vuosien 2008 ja 2009 taitteessa 40 USD/bbl. Hinta alkoi nousta jo vuoden 2009 aikana melko nopeasti päätyen vuoden 2011 aika 100 – 110 USD/bbl tasolle, jossa hinta pysyi vuoden 2014 kesään asti. Syksyllä 2014 hinta alkoi laskea voimakkaasti ollen tammikuussa 2016 alimmillaan alle 30 USD/bbl. Hinta ei välttämättä pysy näin alhaalla, mutta tämän hetken arvioiden mukaan öljyn hinta voi olla 60 – 70 USD/bbl hintatasolla useita vuosia. Pitkällä aikavälillä kasvavien suurten talouksien öljyntarve johtaa siihen, että öljyn hinta nousee jälleen. Vaihtoehtoisten polttoaineiden kuten LNG ja biopolttoaineet tulevat hillitsemään öljyn hinnan nousua kuten myös liuskeöljyn kehittyneet hyödyntämistekniikat.

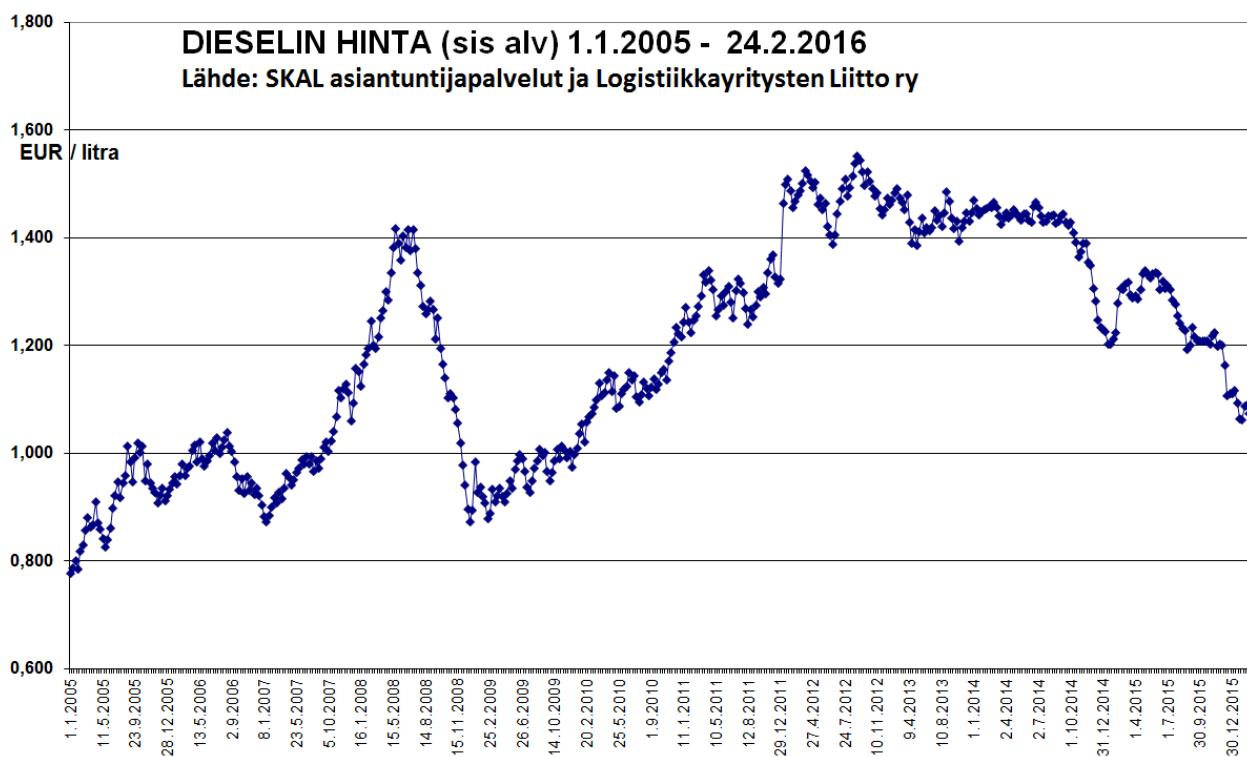


* 95 E10-laatu Öljy- ja biopolttoaineala ry:n **kuluttajahintaseurannan** mukaan.

Lähde: The Oil Market Journal, Thomson Reuters, Öljy- ja biopolttoaineala ry

Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys

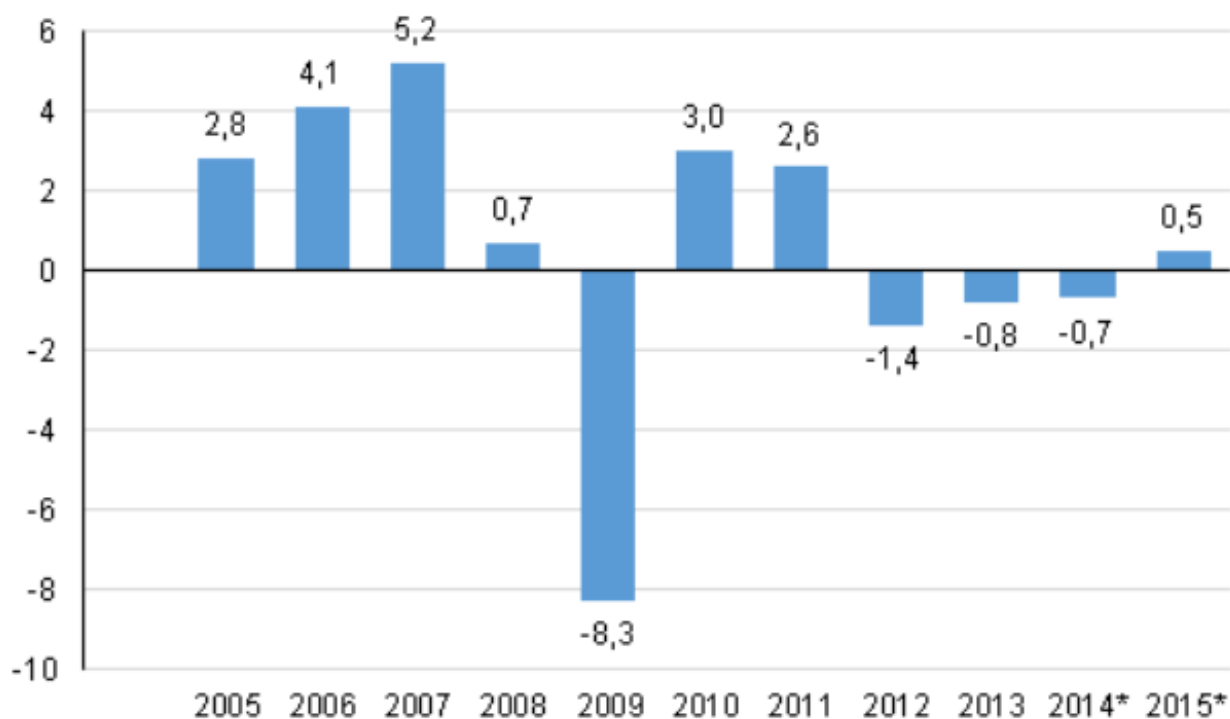
USD/bbl: Yhdysvaltain dollaria barreilta, barreli= 159 litraa)



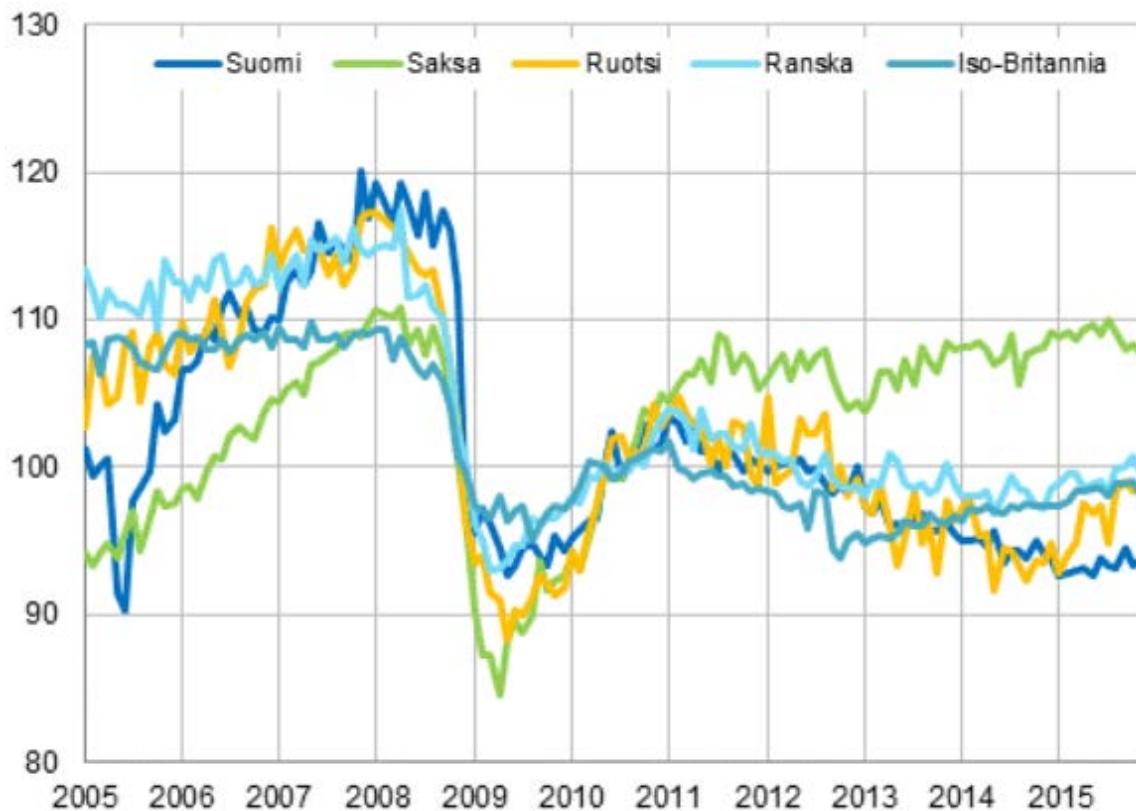
Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2005 – 2015. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)



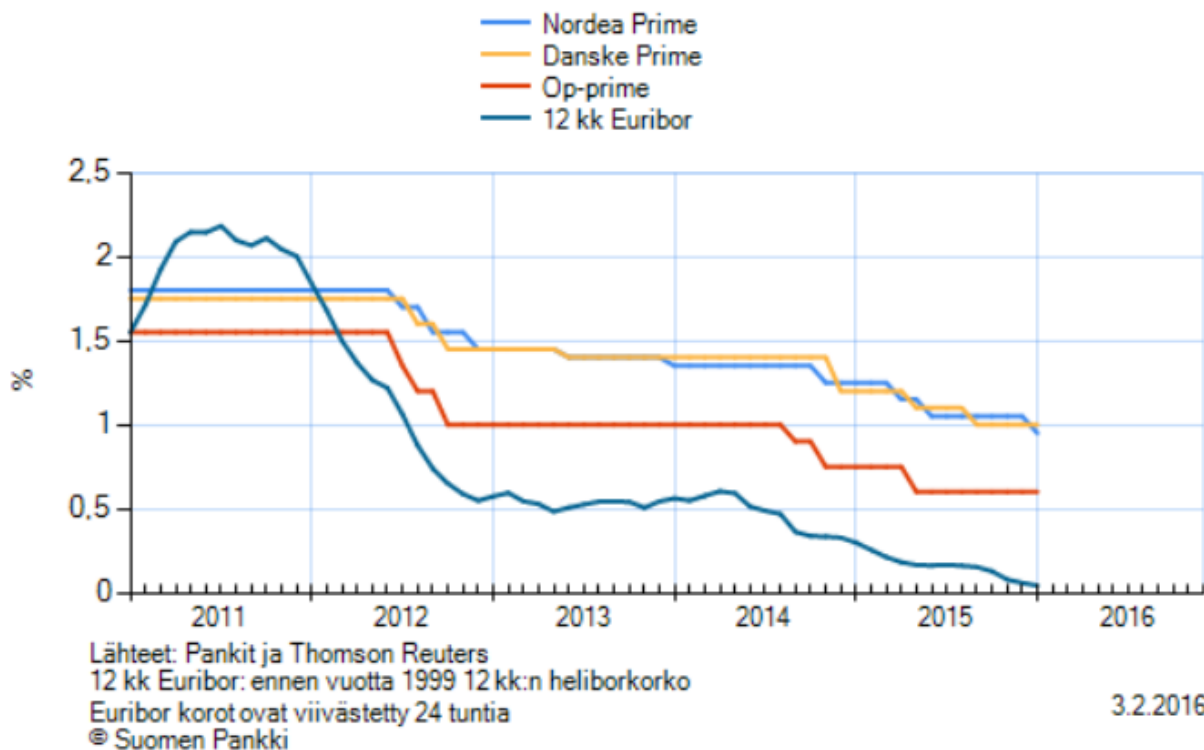
Kuva 3. Kuluttajahintaindeksin ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset, tammikuu 2001 - tammikuu 2016. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)



Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin vuosimuutos (2000 - 2015, prosenttia) (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito (verkojulkaisu))

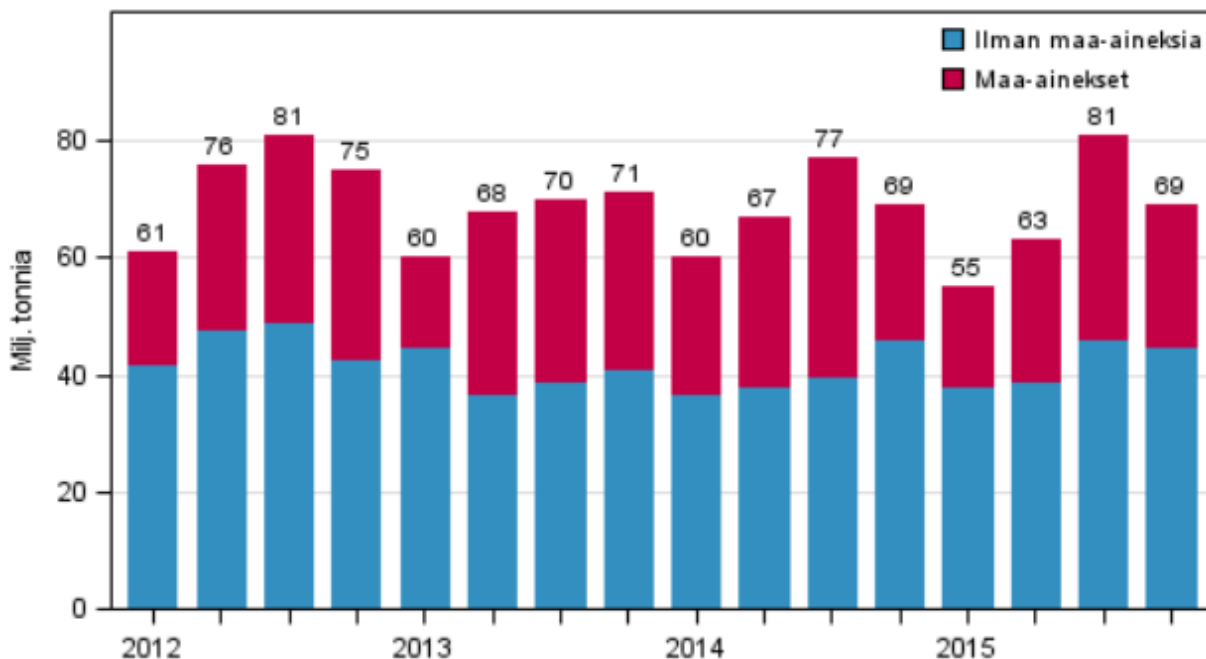


Kuva 5. Kausitasoitettu teollisuustuotanto Suomi, Saksa, Ruotsi, Ranska ja Iso-Britannia (BCD) 2005 – 2015, 2010=100, TOL 2008T (Lähde Teollisuustuotannon volyyymi-indeksi 2015, joulukuu. Tilastokeskus)



3.2.2016

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



Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2015, Tilastokeskus)

Liikennepolitiikka liikenneverkon rahoitus

Keväällä 2015 pidettiin eduskuntavaalit ja pääministeri Juha Sipilän hallituksen liikenne- ja viestintäministeriksi tuli Anne Berner. Sipilän hallitusohjelmassa logistiikan ja liikenneverkon osalta on kirjattu seuraavia asioita:

- Liikenneväylien rahoitusta lisätään 600 miljoonalla eurolla hallituskaudella osana 1,6 mrd.€ kasvupakettia
- Liikenneväylien rahoitusta vähennetään noin 120 M€ hallituskaudella nykyisestä (Perusväylänpidon momentille lisätään 364 M€ ja investointihankkeista leikataan 484 M€)
- Jos yhteiskuntasopimus syntyy, pidennetään rataveron poistoa ja väylämaksujen puolittamista yhdellä vuodella (55 M€ hyöty lisävuonna 2018)
- Jos yhteiskuntasopimus ei synny, vähennetään infrahankkeista -50 M€
- Otetaan käyttöön raskaan liikenteen tienkäyttömaksu. Kustannus kompensoidaan ammattiliikenteelle EU-maksimin mukaisesti. (kustannusvaikutusta ei ole arvioitu kotimaisen liikenteen ja sitä käyttävien yritysten kannalta)
- Nostetaan liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus vuoteen 2030 mennessä 40 prosenttiin. (kustannusvaikutuksia ei ole arvioitu liikenteen ja sitä käyttävien yritysten kannalta)

Vuoden 2016 alussa LVM ja Liikennevirasto tiedottivat korjausvelka hankkeista vuosille 2016 – 2018. Tieverkon hankkeiden kokonaisarvo on 325M€ sisältäen mm. seuraavia kokonaisuuksia: päällysteet 85M€, sillat 70M€ (mukaan lukien Jännevirran sillan uusiminen 45M€), rakenteiden parantaminen 84M€, soratiet 16M€.

Logistiikkayritysten Liitto ry suhtautuu raskaanliikenteen tiemaksuihin varauksellisesti. Aikaisempien selvitysten perusteella ulkomaisilta ajoneuvoilta saatavat maksut ovat melko pienet ja tiemaksujen keräysjärjestelmä lisää hallinnollista taakkaa ja kustannuksia niin kuljetusyrityksille kuin etenkin heidän asiakkailleen. Kustannusten kompensoiminen kotimaisille ajoneuvoille tulisi olla toimiva ja selkeä.

Lisäksi hallitusohjelmassa on vahva panostus digitalisaatioon, missä monet asiat kohdistuvat liikenteeseen. Osin digitalisaatioon liittyen LVM on käynnistänyt Liikennekaari -hankkeen. Liikennemarkkinoiden sääntely kootaan yhtenäiseksi liikennekaareksi. Tavoitteena on edistää uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tarkoituksena on edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteentoimivuutta. Liikennekaarella edistetään uuden teknologian, di-

gitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa. Avoimella datalla ja tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä luodaan edellytyksiä uusille liiketoimintatiedoille. Hankkeessa on samalla tarkoitus myös keventää sääntelyä.

Logistiikkayritysten Liitto ry:n näkemyksen mukaan toimenpiteet, jotka keventävät sääntelyä ja helpottavat uusien liiketoimintamallien aikaansaamista, ovat myönteisiä tavoitteita. Tavaraliikenteen osalta alalle tulo on jo melko helppoa. Uudessa lainsäädännössä on pidettävä huolta, että kaikilla toimijoilla on samat pelisäännöt, jotta ei synny kilpailun rajoitteita, kaksia markkinoita tai harmaata taloutta. Tulee huolehtia siitä, että kaikki toimijat jatkossakin ovat mm. verotuksen ja palkkojen maksun suhteen tasavertaisessa asemassa.

Vuoden 2015 aikana on keskusteltu kabotaasista niin kansallisessa lainsäädännössä kuin EU-tasolla. Kabotaasin lisääminen pitkällä aikavälillä on kannatettavaa, koska se toteuttaa EU:n ajatusta yhtenäisistä markkinoista. Lyhyellä aikavälillä kabotaasioikeuksia ei pidä lisätä, koska ensin pitää saada nykyinen malli toimimaan. Ongelmana on, että sääntöjä ei noudateta ja tehdään laitonta kabotaasia, koska sitä ei pystytä valvomaan tehokkaasti. Sääntöjen noudattaminen ja valvominen pitää toteuttaa EU-tasolla. Tulee varmistaa se, että kabotaasikuljetuksissa maksetaan kyseisen maan työehtosopimusten mukainen palkka. Kabotaasin määritelmä tulisi olla selkeä, jotta tilapäisyyden osoittaminen olisi yksinkertaista ja laillinen ja laitton kabotaasi voidaan selkeästi erottaa.

Viranomaismuutokset

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi ja Liikennevirasto aloittivat 1.1.2010. Kumpikin virasto toimii LVM:n hallinnon alla. Organisaatiouudistusten tarkoituksena oli päästä eroon aikaisempien virastojen liikennemuotoakohtaisuudesta. Molemmat organisaatiot kehittivät vuoden 2015 aikana edelleen omaa toimintaansa. LVM:n tehtäviä ja päätöksentekoa on siirretty yhä lisää Trafiin. Trafirin toiminta tuntuu kehittyneen kasvavista vastuista huolimatta, eikä mitään suuria häiriöitä ole ilmennyt.

EU:n vaikutukset ja koulutus

Nykyinen ajo- ja lepoaika-asetus aiheuttaa ongelmia, jolloin esim. lastausaikaisten 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 ammattikoulutuksen peruskoulutuksen, 280/140 tuntia, tai logistiikan ammattitutkinnon, 3 vuotta. Lisäksi vaatimukseen tuli säännöllinen täydennyskoulutus, 5 tp/5 v. Käytännössä tämä vaikeuttaa tilapäisten kuljettajien saamista alalle erityisesti lomaaikoina. Suuri kysymys on, saadaanko jatkossa kuljettajia riittävästi alalle. Sinänsä koulutus nostaa alan ammattitaitoa ja siten arvostusta.

Vuonna 2014 päättyi ensimmäinen ammattikuljettajien jatkokoulutusjakso. Kuormat tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen hankki syyskuun määräaikaan mennessä 107 000 kuljettajaa. Vuoden 2015 aikana kuljettajista ei ole ollut pulaa. Kuljetusvolyymit ovat edelleen selvästi alle vuoden 2008 tason. Liiton tavoitteena on, että ammattikuljettajien jatkokoulutus voitaisiin jatkossa järjestää entistäkin joustavammin esim. lyhentämällä ammattipätevyyskoulutuksen koulutusjaksojen pituutta ja sallimalla verkkokoulutus siten, että se voidaan tehdä ilman kouluttajan läsnäoloa.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus on merkittävä kuljetusalalle. Määrä on nykyään hieman yli 3000 koulutettua. 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 on se, että kuljetusyrityksiksi ryhtyminen olisi entistä helpompaa.

Opetusministeriö hyväksyi kesällä 2008 kokeiluluonteisen työjohtokoulutuksen aloittamisen kone- ja metallipuolella, auto- ja kuljetuspuolella sekä kaupan alalla. Varsinaisen koulutuksen aloitus 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 työjohtokoulutuksen vakinaistamisesta saatiin päätös siten, että ne voidaan toteuttaa nykyisen näyttötutkintojärjestelmän nimissä. Tutkinnon perusteiden hyväksyntä on tehty ja koulutuksia ollaan aloittamassa kevään 2016 aikana.

Vuoden 2015 aikana Opetushallitus valmisteli tutkintotoimikuntia vuosille 2016 – 2018. Opetushallitus päätti useiden ammattitutkintojen yhdistämistä ja myös tutkintotoimikuntien vähentämistä 150 -> 90. Varastoalan sekä viestinvälitys ja logistiikkapalvelujen tutkintotoimikunnat sekä vastaavat ammattitutkinnot tullaan yhdistämään. Uusi yhdistetty nimi on palvelulogistiikan ammattitutkinto. Yhdistäminen vaikuttaa järkevältä, kunhan huolehditaan siitä, että tutkintojen rakenne on modulaarinen ja mahdollistaa erilaiset tarpeet.

TOIMIALA

Työllisyys ja työvoima

Toimialamme työllisyys alkoi heiketä 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, 2014 ja 2015. Myös vuoden 2016 alku ei näytä siltä, että henkilökuntaa lisättäisiin vuoden 2016 aikana. Työ- ja elinkeinoministeriön Ammattibarometriin mukaan kuorma-autonkuljettajista ammattiryhmänä on ollut ylitarjontaa vuoden 2015 alusta lähtien.

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. Asiantuntijoiden käsityksen mukaan esim. autonomiset ajoneuvot eivät tule vähentämään kuljettajatarvetta vielä pitkään aikaan. Alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyritykset työllistivät vuoden 2014 lopussa noin 11500 henkilöä. Nykyisten jäsenyritysten alihankkijoiden henkilömäärä oli noin 4500 henkilöä.

Kalusto

Jäsenyritysten kaluston määrä oli vuoden 2014 lopussa noin n. 1700 omaa autoa ja alihankkijoilla oli n. 3000 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2300 ja alihankkijoilla 350. Suuntauksena on ollut, että terminaalit suurenevat ja niiden määrä vähenee.

Vuonna 2015 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa kasvoivat 5,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit vähenivät 27,0 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit kasvoivat 7,6 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit kasvoivat 2,3 prosenttia.

Kuorma-autoissa ensirekisteröinnit ovat painottuneet viime vuosina yhä raskaampiin ajoneuvoihin. Vuonna 2015 ensirekisteröinneistä yli 16-tonnisia oli lähes 80 % ja noin kolmannes ensirekisteröinneistä oli yli 33-tonnisia. Yli 33-tonnisten suosio liittyy vuonna 2013 tulleeseen säädösmuutokseen, jossa nostettiin 4-akselisten kuorma-autojen suurin sallittu massa 32 tonnista 35 tonniin.

Mittojen ja massojen suurentuminen ei ole juurikaan vaikuttanut jäsentemme kalustoon, koska kuljetettava tavara on etupäässä kappaletavaraa. Näissä kuljetuksissa tilankäyttöä rajoittavana tekijänä tavaratilan lattiapinta-ala ja tilavuus ovat merkittävämpi kuin massa. On tietysti hyvä, että nykyisillä tyypillisillä moduuli-yhdistelmillä voidaan hyödyntää 64 tonnin enimmäispainoa. Liittomme toiveena on edelleen, että mitta-massa asetukseen tehtäisiin pieniä korjauksia, joista tärkeimpiä olisivat: - sallia 8 -akseliselle 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 alikulkuja, 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. Korjausvelan lyhentämiseen tähtäävillä hankkeilla tullaan myös merkittävästi poistamaan kyseisiä esteitä.

Kannattavuus

Alan kannattavuus oli edelleen heikko vuonna 2015. Kuljetusmäärät eivät ole saavuttaneet vuoden 2008 tasoa. Vuonna 2015 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 188, kun edellisenä vuotena konkurssia oli 244 (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Konkurssit [verkkajulkaisu]).

Kustannukset

Polttoaineen hinta alkoi laskea voimakkaasti loppuvuodesta 2014. Alku vuodesta 2015 arvonlisäverollinen dieselin hinta oli tasossa 1,20 euroa/litra. Siitä hinta nousi heti alkuvuodesta 1,30 euron tasolle, josta hinta alkoi uudestaan laskea heinäkuussa. Loppuvuodesta 2015 hintataso oli 1,10 euroa/litra. Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselveroa on korotettu. Vuoden 2014 alussa dieselveroa korotettiin 2,71 senttiä/litra ja vuoden 2015 alussa 0,95 senttiä/litra. Dieselveron 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. seuraavissa järjestöissä EK, SAK, STTK ja SKAL.

Kuljetusalan kokonaiskustannukset laskivat hieman. Kokonaiskustannukset laskivat vuoden 2015 aikana 1,1 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset pysyivät samana (+/-0,0 %), keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen kustannukset laskivat 0,5 % sekä perävaunuyhdistelmien kustannukset laskivat 1,4 %. Suurin selittäjä kustannusten laskuun on polttoainekustannukset, jotka alenivat yli 10 %.

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

JÄRJESTÖTOIMINTA

EK:ssa logistiikkaa edustavilla liitoilla ei ollut vuodesta 2014 lähtien enää yhteistä edustaja EK:n hallituksessa.

Vuonna 2013 EK:ssa aloitettiin uudistamisprosessi, joka koostui kolmesta keskeisestä prosessista: resurssikartoitus, ja johtopäätökset, kannanmuodostus ja työnjako 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

2015 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

Edustajisto

Jouni Sopula ja varamiehenä **Jari Immonen**

Hallitus

Ei edustajaa

Yrittäjävaltuuskunta

Ari Salmi

Logistiikkavaliokunta

Edustajamme **Jouni Sopula, Ari Salmi ja Timo Kinnunen**

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

Edustajamme **Pekka Aaltonen**

EK Koulutus- ja työvoimapolitiikan yhteistyöryhmä

Edustajamme **Pekka Aaltonen**

Muut jäsenyydet

Kesäkuussa 2015 liitto liittyi Palvelualojen työnantajat **PALTA ry:n yhteistoimintajäseneksi**. Yhteistoimintajäsenyyden myötä jäsenemme saavat PALTAn uutiskirjeen sekä mahdollisuuden ostaa PALTAn koulutus- ja oikeuspalveluita. Käytännön suurin merkitys on että voimme jatkaa ja tehostaa yhteistyötä elinkeinopolitiikassa. PALTAn näkemykset vastaavat logistiikan osalta etupäässä omiamme. Tätä kautta voisimme saada asiamme paremmin näkyville ja kuulluksi. Liiton jäsenyritysten statukseen yhteistoimintajäsenyys ei vaikuta.

Pekka Aaltonen on ollut 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, Älykkään liikenteen 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 21.5.2015. Edustettuna oli 7 jäsenyritystä, yhteensä 50,4 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 8 henkilöä.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut ovat tiedottamisen pääkanava. Vuoden lopussa saatiin valmiiksi uudet kotisivut. Viestinnän kärkenä on ollut logistiikan sähköisen asioinnin lisäksi kuljetuspakkaaminen sekä historiakirja. Omia tiedotteita julkaistiin 3 kappaletta.

Lausunnot

Liitto antoi 11 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2015, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 16 kpl.

Organisaatio

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

Hallitus 1.1. - 31.12.2015 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

Puheenjohtaja	Jouni Sopula	
Varapuheenjohtaja	Kaija Taipale	
Jäsenet	Jussi Auramaa Harri Keihänen Petteri Nurmi Jari Rinnekoski Eero Tulla (21.5.2015 -) Ville Vähälä	Jari Immonen Timo Kinnunen Jarmo Oksaharju Ari Salmi Hannu Valkama (-21.5.2015)

Henkilöstö Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.

Talous Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Toiminnallinen tulos oli 11 086,05 euroa voitollinen. Todellinen tulos (tilinpäätös), jossa on mukana kehittämisrahaston purku liiton projekteihin (15 919,72 euroa) ja historiaprojektin kulut (15 792,65 euroa), oli 11 213,12 euroa voitollinen. Voitto siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.

Toimitilat Liiton toimitila sijaitsee Eteläranta 10:ssä 6. kerroksessa. Tila on vuokrattu Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta.

Jäsenistö Vuoden 2015 lopussa jäsenmäärä oli 25. Vuoden 2015 lopussa liitosta ovat eronneet Kuljetusliike K. Jokinen Oy ja Ylisen Kuljetus Oy. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2014 lopussa oli lähes 1,4 miljardia euroa, mikä vastaa noin yhtä neljäsosaa koko maantielikenteen tavarakuljetusmarkkinoista.

Toiminnantarkastajat 2015

Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Otto Myllysilta Vuorio Helsingistä varamiehinään Esa Antikainen Helsingistä ja Tom Bäckman Helsingistä.

LIITON STRATEGIA

Liiton strategia päivitettiin vuonna 2015. Strategia on tiivistettynä alla:

Missio

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

Tahtotila

- Arvostettu toimija, joka kehittää parhaita käytäntöjä toimialalle
- Toimii yhteiskunnan sääntöjen ja lakien mukaan
- Häiriöttömät toimitusketjut, jotka perustuvat tehokkaisiin prosesseihin ja rakentuvat digitaalisista ratkaisuista
- Standardisoidut toimintamallit ja yhteiset pelisäännöt, jotka mahdollistavat tehokkaat ja monipuoliset logistiikkapalvelut
- Logistiset ratkaisut tukevat Suomen kilpailukykyä

Tavoitteet

1. Digitaalinen toimitusketju
Suomesta tulee sähköisten toimitusketjujen edelläkävijämaa
2. Liikenneinfrastruktuuri
Liikenneverkkojen häiriöttömyys on parantunut nykytasosta vuoteen 2020 mennessä
3. Liikenteen verot, maksut ja ympäristövaikutukset
Tieliikenteen verot ja maksut eivät lisääny tieliikenteen tavarankuljetuksissa
Päästöjen vähentämiseksi syntyy kannustimia ei lisämaksuja
4. Logistiikan toimintaedellytykset Suomessa
Osaavaa työvoimaa on saatavissa
Parantaa logistiikan toimintaedellytyksiä Suomessa

5. Jäsenistö
Logistiikkayritysten Liitto on vahva ja arvostettu toimija

Liitto on laatinut edellä mainituista kohdista konkreettiset tavoitteet ja toimenpideohjelman noin vuodeksi. Tarkempaa tietoa saa liiton toimitusjohtajalta.

TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

Digitaalinen toimitusketju

Logistiikan sähköisen asioinnin edistäminen, digitaalinen toimitusketju oli liiton keskeisin strateginen hanke vuonna 2015 ja jatkuu edelleen vuonna 2016. Liiton tavoitteena on edistää logistiikan sähköistä asiointia ja sitä kautta toimitusketjujen digitalisaatiota Suomessa. Tavoitteena on siirtyä kuljetustilautustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Liiton välitavoite, 80 prosenttia kuljetustilautustiedoista siirtyä sähköisesti, saavutettiin vuoden 2015 aikana. Tavoite vuoden 2016 lopussa on 90 prosenttia. Suurimpana haasteena tällä hetkellä on se, että vaikka sähköisen tilaamisen osuus on jo korkea, niin osasta lähetystä puuttuu standardin mukaiset viivakoodit ja rahtikirjanumerot, joka aiheuttaa tarpeettomia lisäkustannuksia ja heikentää kuljetusten laatua ja palvelutasoa.

Kuljetustilaus.fi -järjestelmä

Jo vuonna 2009 avattu sähköinen tilausportaali **Kuljetustilaus.fi** on liiton yhteinen panostus, jotta kuljetustilaaminen olisi varsinkin pienille yrityksille helppoa ja käyttäjille ilmaista. Järjestelmässä olivat vuonna 2015 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 2015 portaaliin kautta tehtyjen tilausten määrä kasvoi 30 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Vuoden 2015 aikana parannettiin järjestelmän käytettävyyttä erityisesti kuljetusten ostajan näkökulmasta sekä lisättiin hallinnollisia ominaisuuksia, jotka helpottavat yhä suurempien käyttäjämäärien tukemista.

Viestintä ja tiedotus

Vuonna 2015 jatkettiin viestintä- ja tiedotustyötä, jotta liiton tavoitteet ja muutosta helpottavat oppaat ja ratkaisut saadaan kaikkien tarvittavien osapuolten tietoon. 11.–13.6.2015 liitto osallistui Logistiikka – Kuljetukset 2015 -messuille omalla osastolla. Liiton uusituilla kotisivuilla on oma ala-sivu [logistiikan sähköiselle asioinnille](#), josta löytyy entistä paremmin hyödyllistä tietoa aiheesta.

Tavaraliikenteen yleisten kuljetusmääräysten päivitys

Logistiikkayritysten Liitto ry päivitti tavaralinjaliikenteen yleiset kuljetusmääräykset, jotka on julkaistu uusilla kotisivuilla. Muutos astui voimaan 1.1.2016. Pykälään 8 on tehty seuraava lisäys: ”Mikäli toimeksiantaja haluaa tilata muita palveluja, joita rahdinkuljettaja tarjoaa, tulee ne tilata etukäteen sähköisesti rahdinkuljettajan ilmoittaman aikataulun mukaisesti. Rahdinkuljettajalla ei ole velvollisuutta toteuttaa vasta tavaraa noudettaessa annettuja uusia kirjallisia tai suullisia palvelupyynnöitä.”

Muutoksella vahvistetaan käytännön toimintatapa. Tavaraa noudettaessa annettavia palvelupyynnöitä ei ole enää mahdollista huomioida tavaraa noudettaessa kuin erikoisjärjestelyin, kun toimitaan sähköisillä tilauksilla ja kollien luenta tapahtuu viivakoodilukijoilla. Paperisen rahtikirjan merkitys terminaaliverkostoa käyttävissä kappaletavarakuljetuksissa on jo aika vähäinen, kun vastaanottokuittaus ja varaumakin voidaan tehdä sähköisesti.

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 ovat yksilölliset rahtikirjanumerot. Tavoitteena on saada kaikkiin tilauksiin nämä yksilölliset rahtikirjanumerot.

Päivitetty rahtikirjastandardi hyväksyttiin loppuvuodesta 2010. Se on pohjana siirryttäessä sähköisiin tilauksiin. Yhä tärkeämmäksi rahtikirjoissa ja kalli-

osoitelapuissa on tullut SSCC-viivakoodi, 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.

Kuljetusala.com

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2015. Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetusalalle. Toiminta on muuttanut muotoaan vuosien varrella etsien parhaita toimintamalleja. Vuoden 2014 lopussa päättyi yhteistyö PALTA ry ja Suomen Huolintaliikkeiden liitto SHL ry kanssa osana Elinkeinoelämän nuoriso-ohjelmaa. Vuoden 2015 painopisteenä olivat omat verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/>. Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi ALT, SKAL, AKT ja Volvo Trucks.

Kuljetuspakkaaminen

Vuoden 2012 lopussa käynnistynyt ”Kuljetuspakkaaminen” -hanke, jonka päämääränä oli kuljetusvahinkojen vähentäminen, päättyi vuoden 2015 lopussa. Työstä valmistui kaksi opinnäytetyötä sekä kolme pakkausohjetta aiheista 1. ikkunat ja ovet, 2. verkkokauppa sekä 3. yleinen pakkausohje. Kaikki kolme ohjetta löytyy liiton kotisivulta kohdasta [Kuljetuspakkaaminen](#). Kahdesta ensimmäisestä ohjeesta löytyy linkit vastaaviin opinnäytetöihin.

Historia

Liitto tilasi vuonna 2008 toimittaja Olli Blombergilta tavaralinjaliikenteen historian. Vuoden 2013 aikana kirjan toteutus organisoitiin uudelleen ja toiseksi kirjoittajaksi tuli merikapteeni, KTM Jouko Santala. Kirja julkaistiin 11.6.2015 Logistiikka – Kuljetus 2015 -messujen yhteydessä järjestetyssä tilaisuudessa. Paikalla oli yli 50 henkilöä edustaen kirjan rahoitusta tukeneita yhteistyötahoja, jäsenyhtymäjä, sidosryhmiä ja tavaraliikenneveteraaneja. Kirjoja on edelleen saatavissa ja niitä voi tilata liiton kotisivujen kautta kohdasta [Historiakirja](#).

Liiton kotisivujen uudistaminen

Liiton hallitus päätti helmikuussa 2015 käynnistää hankkeen liiton kotisivujen uudistamiseksi. Uusia kotisivuja varten saatiin paljon hyviä kuvia jäsenyhtymästä. Uudet [kotisivut](#) julkaistiin joulukuussa 2015.

Lentorahdin turvatietoisuuskoulutus

Logistiikkayritysten Liitto ry on toteuttanut lentorahdin turvatietoisuuskoulutuksen verkkoversiona yhdessä Kaukokiito ja Kiitolinja -ketjujen sekä Posti Oy:n kanssa. Toteutuksesta vastasi Airport Collage International Oy. Sen käyttö on mahdollinen liiton jäsenyhtymäjä 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 vuoden 2015 loppuun mennessä yli 4100 henkilöä.

Logistiikan omavalvonta

Liiton jäsenet ja Elintarvikealan kuljetusyrittäjät ry osallistuivat elintarvikekuljetusten omavalvontaohjeen laadintaan, joka saatiin arvioitua Evirassa joulukuussa 2011. Ohjeiden lopullinen nimi on ”Elintarvikekuljetusten Yleiset Hyvän käytännön ohjeet”, ja ne 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 ole ollut yhdenmukaista eri puolilla Suomea. Evira ei ole ottamassa valvontaa suoraan omalle vastuulleen ainakaan lähitulevaisuudessa. Vuoden 2014 aikana Evirassa valmisteltiin elintarvikevalvonnan tarkastustietojen julkistamisjärjestelmän Oivan 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.

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 2015 kuljetusalan edustajina ovat olleet liiton toimitusjohtaja ja Petri Murto SKALista. Puheenjohtajana on toiminut Kaarlo Svensson Tuko Logistics Osuuskunnasta ja sihteerinä Jukka Alaviihari PPK Oy:stä. Puupakkausten kierrätystavoite 15 prosenttia saavutettiin juuri ja juuri vuonna 2014 (2015 lukuja ei ole vielä käytettävissä). Kierrätystavoitteen saavuttaminen näyttää tulevina vuosina yhä haasteellisemmalta varsinkin, kun vuoden 2016 alussa tavoite nousee 17 prosenttiin. EU:n jätedirektiivin valmistelussa on esitetty puupakkauksille kierrätystavoitetta 60 prosenttia. Tämän saavuttaminen Suomessa on mahdotonta, ellei uudelleenkäyttöä voida laskea mukaan.

MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

Arvonimet

Tasavallan presidentti myönsi 8.5.2015 Kaija Taipaleelle liikenneneuvoksen arvonimen. Kaija on Suomen 62. liikenneneuvos ja ensimmäinen nainen, joka on saanut kyseisen arvonimen. Liittomme toimi arvonimen päähakijana. Muina hakijoina olivat Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Suomen Kaukokiito Oy, Keski-Suomen kauppamari, Nelostie E75 ry ja Keski-Suomen liitto.

Hakijajoukko korosti Kaijan energistä ja laajaa osallistumista yhteiskunnallisesti tärkeissä toimielimissä yritystoiminnan lisäksi. Kaijan toimiessa Kuljetusliike Taipale Oy:n toimitusjohtajana ja nykyisin hallituksen puheenjohtajana yhtiö on kasvanut yli 80 kuljetusyksikön ja 200 kuljetusalan ammattilaisen yritykseksi. Arvonimi luovutettiin Kaija Taipaleelle historiikirjan julkistamisen yhteydessä 11.6.2015.

Tavaralinjat -mitalit

Vuoden aikana myönnettiin kolme Tavaralinjat -mitalia. Liiton mitalit saivat Paula Mikkonen, Jari Immonen ja Pekka Auramaa.

Paula Mikkonen jäi eläkkeelle 31.5.2015 Schenker Oy:stä ja liitto halusi kiittää Paulaa hänen panoksestaan liiton työryhmissä ja lausunnoissa. Paulan asiantuntemuksesta olemme saaneet nauttia mm. VAK-kuljetusten, elintarvikevalvonnan ja erilaisten turvallisuuteen liittyvien asioiden osalta. Viimeisten vuosien suurimpia ponnistuksia, joissa Paulan panos on ollut keskeinen, ovat olleet elintarvikekuljetusten omavalvontaohjeet sekä lentorahdin turvatoisuuskooulutus, jonka on suorittanut jo yli 4 000 henkilöä.

Jari Immonen täytti 50 vuotta 13.5.2015. Mitalin luovutuksen perusteena oli pitkä ja ansiokas työ logistiikan alalla. Jari on nyt jo toista kertaa liittomme hallituksen jäsenenä.

Pekka Auramaa täytti 50 vuotta 27.11.2015. Mitalin luovutuksen perusteena oli pitkä ansiokas työ logistiikan alalla. Pekan merkittävin työ on tapahtunut Auramaa -yhtiöiden johtotehtävissä sekä Suomen Kaukokiito Oy:n hallituksessa. Lisäksi Pekka on ollut hallituksessamme 1990-luvulla seitsemän vuotta sekä vaikuttanut Autoliikenteen Työntajaliiton hallituksessa ollen vuonna 2015 sen varapuheenjohtaja.

Liiton standaari

Lasse Jokiselle annettiin liiton standaari ansiokkaasta ja pitkästä työstä logistiikkalalla. Lasse Jokinen täytti 60 vuotta 22.1.2015.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden aikana myönnettiin 3 kpl liiton ansiomerkkejä. Ne menivät Kuljetusliike Taipale Oy:lle.

Helsingissä 23.3.2016

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry
Hallitus

Jouni Sopula
Jussi Auramaa
Harri Keihänen
Petteri Nurmi
Jari Rinnekoski
Eero Tulla

Kaija Taipale
Jari Immonen
Timo Kinnunen
Jarmo Oksaharju
Ari Salmi
Ville Vähälä

Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja



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

JÄSENYRITYKSET 2015

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
Kuljetusliike M. Nikkanen Ky	Kerkkolankatu 16-18	05800 HYVINKÄÄ
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
Schenker Oy	Tikkurilantie 147	01530 VANTAA
Kuljetusliike Taipale Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Transmar Ab	Vikingagränd 6	22100 MARIEHAMN
Pirkanmaan Kaukokiito Oy	Hulikanperä 6	37570, LEMPÄÄLÄ
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