

**21.3.2018**

***Logistiikkayritysten Liitto ry***

***Toimintakertomus***

***1.1. - 31.12.2017***



***Logistiikkayritysten  
Liitto ry***

## TOIMINTAKERTOMUS 2017

21.3.2018

### Yleistä

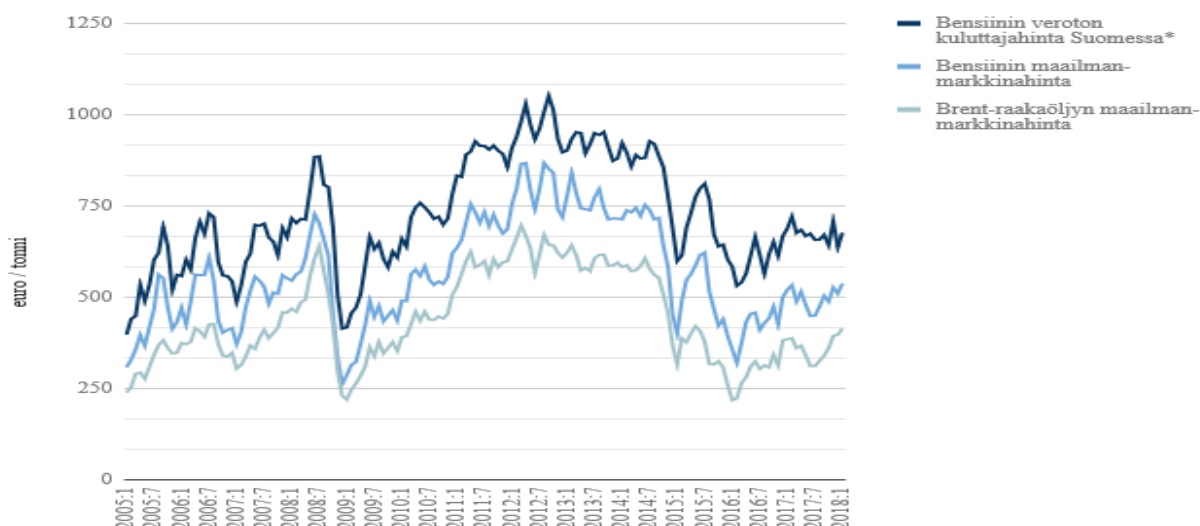
Suomen BKT kasvoi ennusteen mukaan 3,1 % v. 2017. Yksityisen kulutuksen kasvu jatkuu työllisyyden kohenemisen tukemana, asuntorakentamisen suhdannetilanteessa ei näy vielä rauhoittumista ja tuotannollisia investointeja on tehty runsaasti. Viennin nopeaan toipumiseen on vaikuttanut ennen kaikkea maailmankaupan kasvu ja myönteinen talouskehitys useimmissa Suomen tärkeimmistä vientimaista.

Maailmantalouden kasvu on laaja-alaista. Maailman ostovoimakorjatun BKT:n kasvu nousee noin 3,7 prosenttiin v. 2017 ja kiihtyy hieman vuonna 2018. Erityisesti euroalueen talousnäkymät ovat vahvistuneet. Talouskasvun kiihtymisen myötä myös maailmankauppa on piristynyt ja kasvaa nyt selvästi maailman BKT:n kasvua nopeammin, eli ennusteessa noin 4,5 % v. 2017. Maailmankauppa keskittyy aiempaa enemmän investointihyödykkeisiin, mikä johtuu näkymien kohentumisesta keskeisissä talouksissa. (Koko yleisen osuuden lähteet ovat Tilastokeskuksen eri tilastot ja valtionvarainministeriön talousnäkymät ja palkanmuodostus 31.1.2018)

Vuonna 2017 Suomen teollisuustuotanto kasvoi ennakkotiedon mukaan 3,3 prosenttia. Kasvu jatkui toista vuotta, mutta teollisuustuotanto on edelleen 14 prosenttia vuoden 2008 alapuolella. Inflaatio vuonna 2017 oli 0,7 prosenttia, kun edellisvuonna se oli 0,4 prosenttia. Vuonna 2017 viennin arvo kasvoi 15 prosenttia ja vastaavasti tuonnin arvo kasvoi 13 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan vuonna 2017 viennin arvo oli 59,5 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 62,0 miljardia euroa. Kauppataseen alijäämä oli 2,5 miljardia euroa. Vuonna 2017 työttömyysaste oli keskimäärin 8,6 prosenttia, kun se vuonna 2016 oli 8,8 prosenttia. Suomen korkotaso on edelleen pysynyt ennätyksellisen alhaisena.

### Öljyn hinta

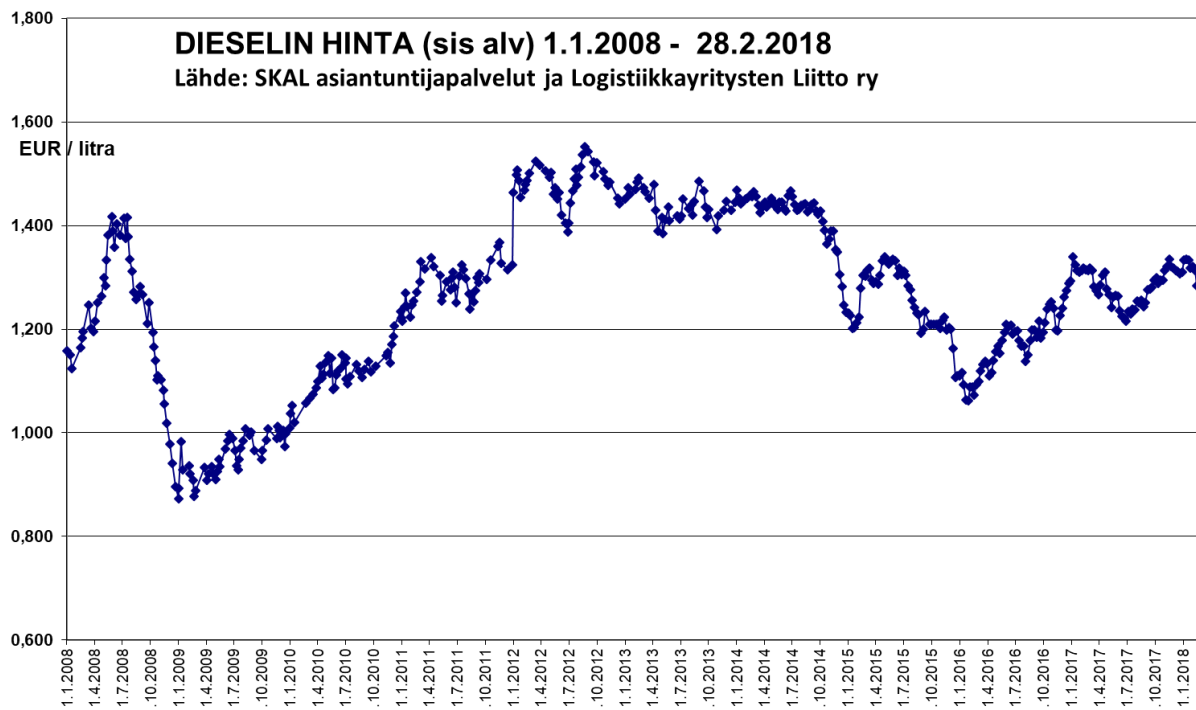
Raakaöljyn hinta oli vuosina 2011 -2014 pitkään 100 – 110 USD/bbl tasolle. Syksyllä 2014 hinta alkoi laskea voimakkaasti ollen tammikuussa 2016 alimmillaan alle 30 USD/bbl. Vuoden 2017 loppua kohti hinta on noussut ylittäen 60 USD/bbl. Hinta ei välttämättä pysy näin alhaalla, mutta tämän hetken arvioiden mukaan öljyn hinta voi olla 60 – 70 USD/bbl hintatasolla vuosina 2018 ja 2019. 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.



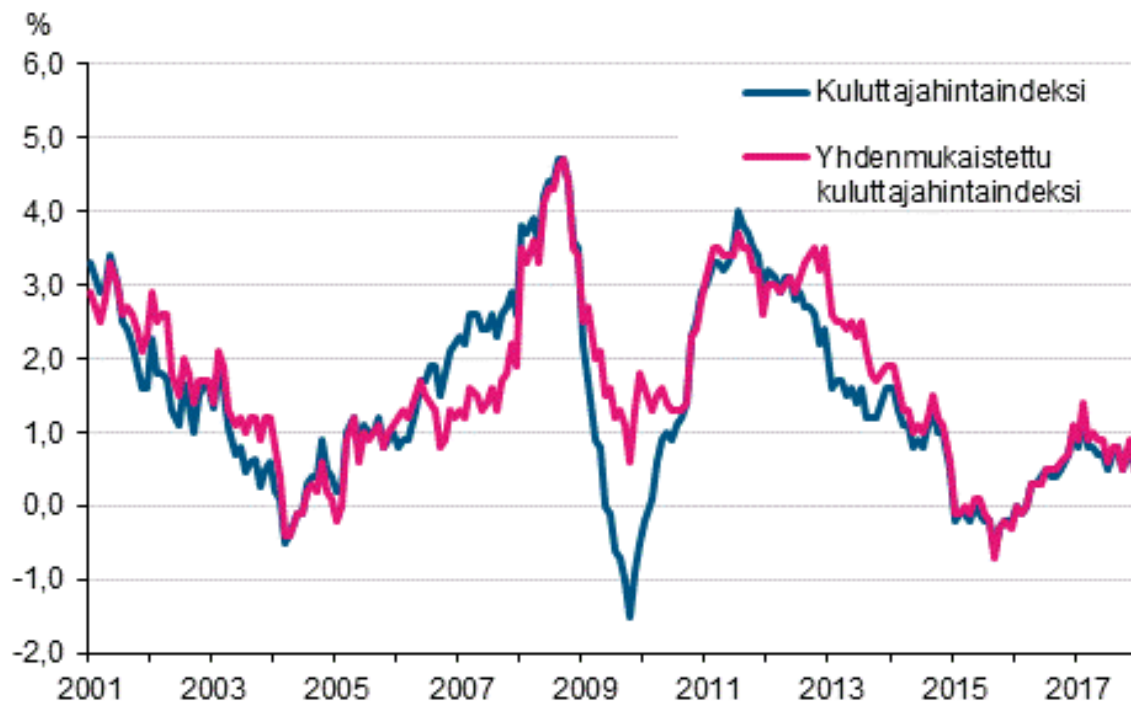
\* 95 E10-laatu Öljy- ja biopolttoaineala ry:n [kuluttajahintaseurannan](#) mukaan.

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

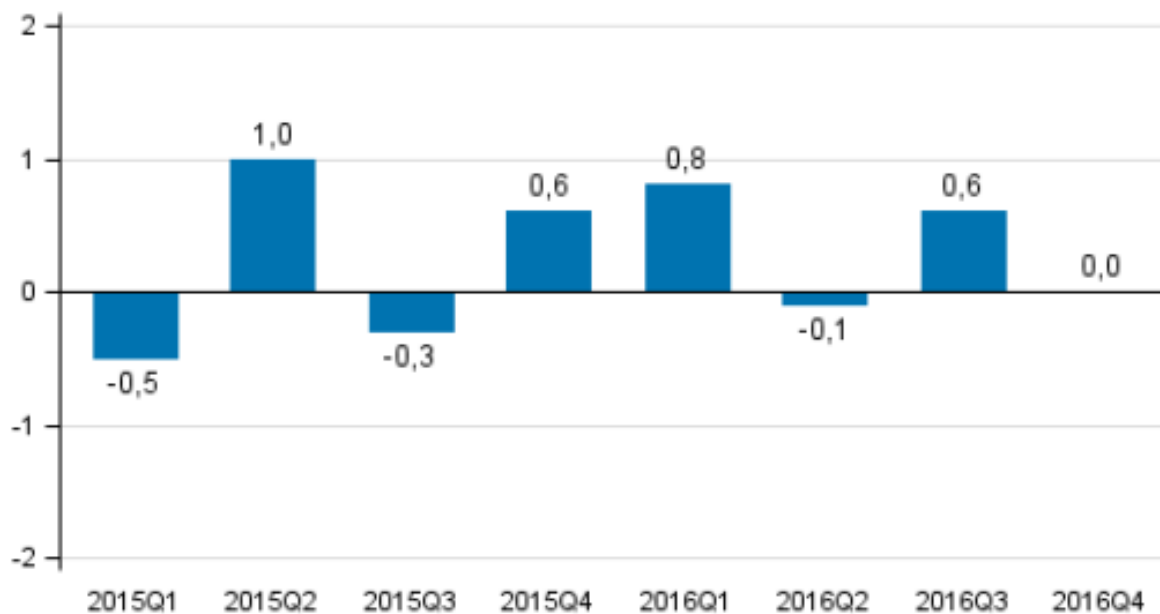
### Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys



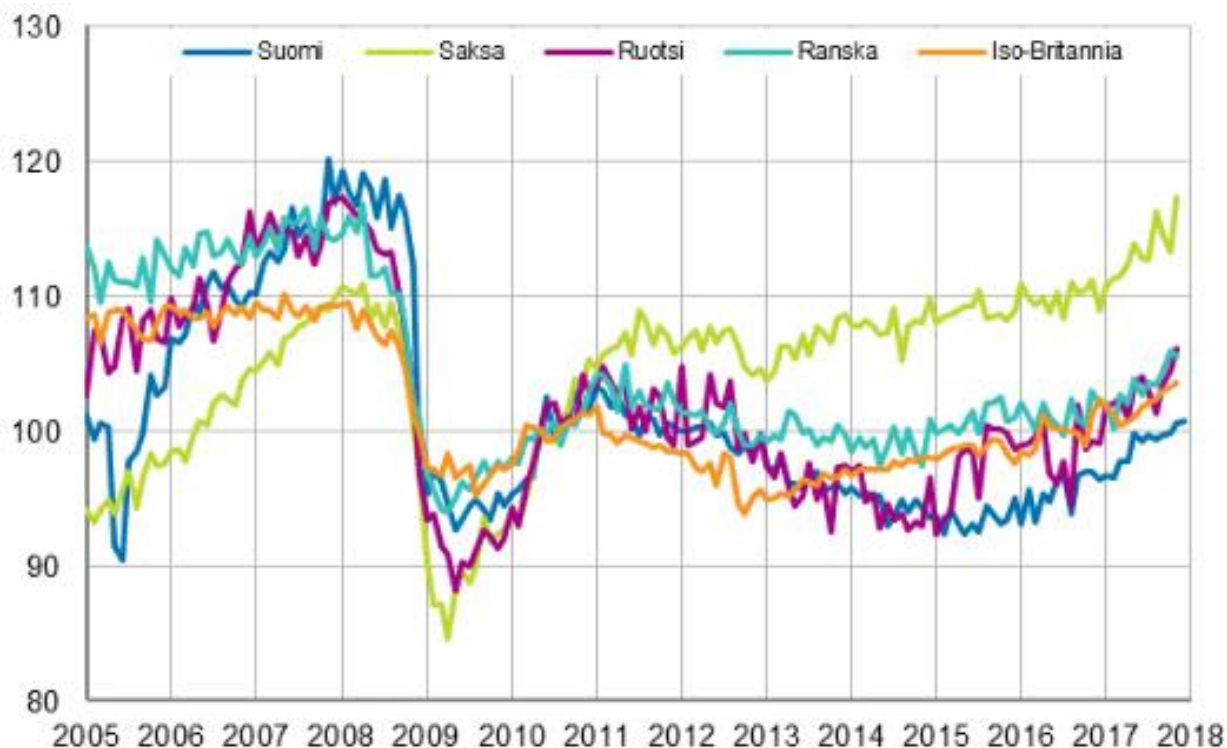
Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2005 – 2017. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)



Kuva 3. Kuluttajahintaindeksin ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset, tammikuu 2001 - tammikuu 2018. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)

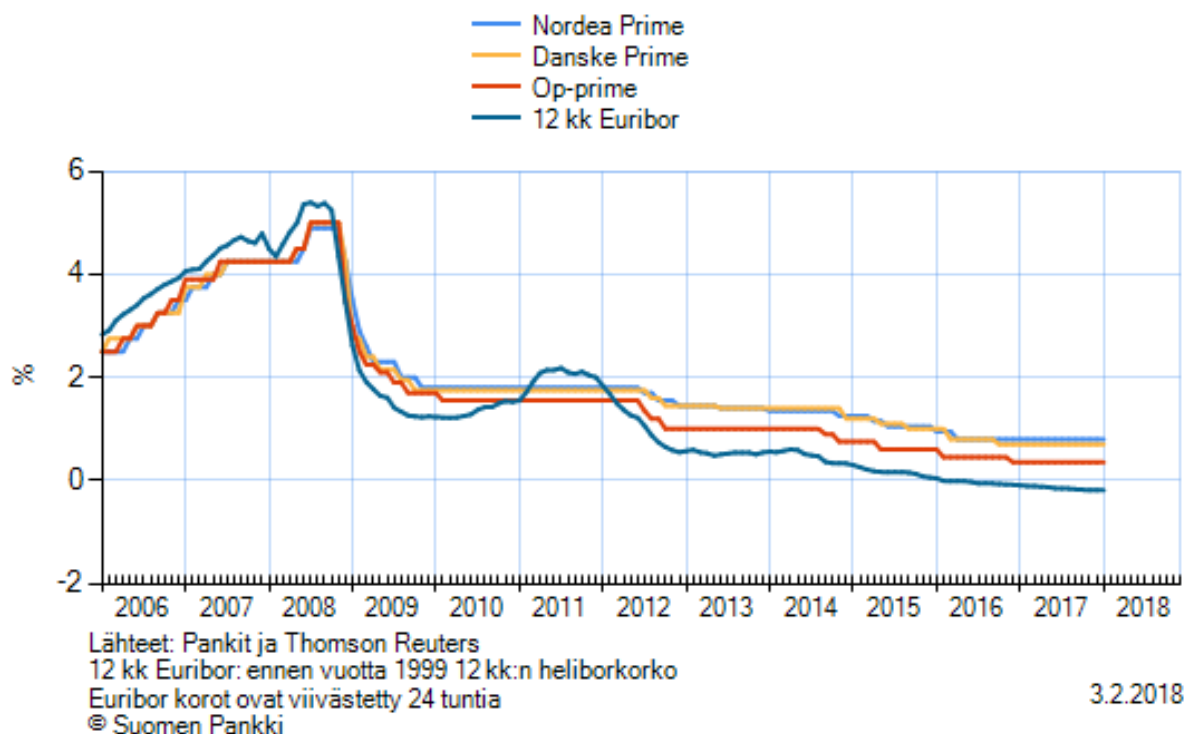


Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin muutos edellisestä neljänneksestä (kausitasoitettuna, prosenttia)  
(Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito (verkkojulkaisu))

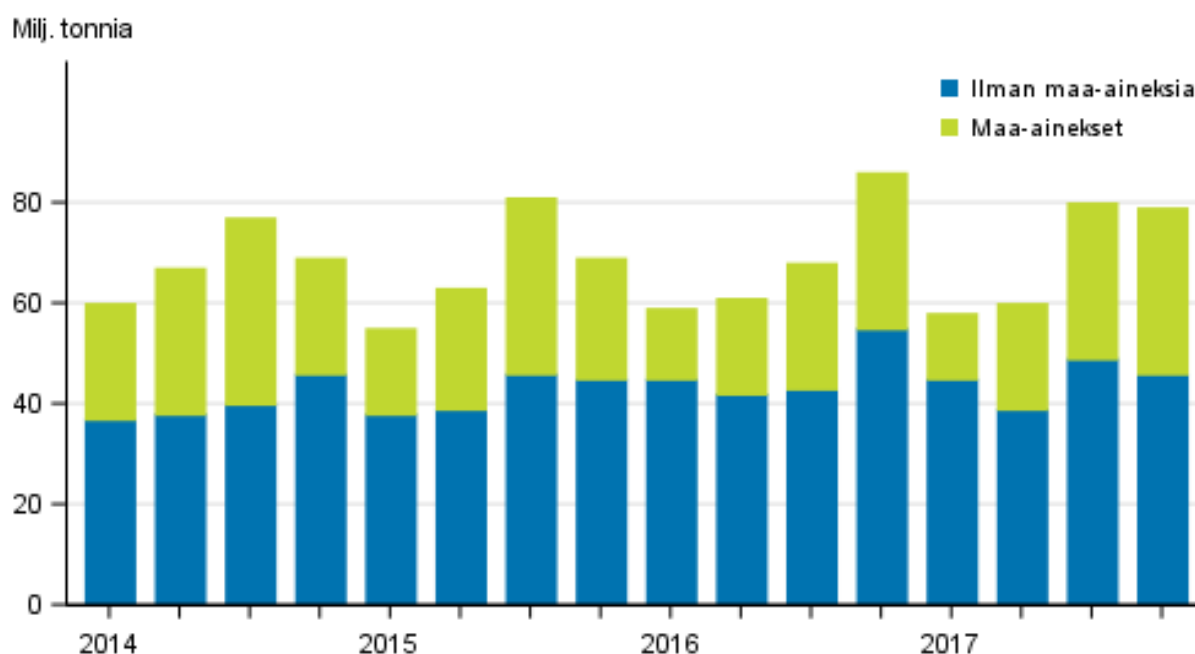


Kuva 5. Kausitasoitettu teollisuustuotanto Suomi, Saksa, Ruotsi, Ranska ja Iso-Britannia (BCD) 2005 – 2017, 2010=100, TOL 2008T (Lähde Teollisuustuotannon volyyymi-indeksi 2017, joulukuu. Tilastokeskus)

## Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor



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



Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2017, Tilastokeskus)

## Liikennepolitiikka ja liikenneverkon rahoitus ja viranomaismuutokset

Suomen nykyisen hallituksen aikana on käynnistetty paljon lakiuudistuksia koskien tieliikennettä. Vuoden 2017 aikana EU:n komissio on julkaissut liikkuvuuspaketin osat 1 ja 2 (kolmas tulee toukokuussa 2018). Käynnissä on vuosikymmeniä suurin määrä lainsäädännöllisiä uudistuksia yhtä aikaa.

Tammikuussa 2017 keskeytettiin lausuntokierros liikenneverkkoyhtiöstä. Tämän jälkeen LVM asetti 8.2.2017 parlamentaarisen työryhmän pohtimaan liikenneverkon rahoitusta. Työryhmä sai loppuraportin valmiiksi 28.2.2018. Työryhmä esittää mm., että:

- Liikenneverkkoa kunnossapidetään ja kehitetään pitkäjänteisesti 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmän mukaisesti.
- Tie- ja rataverkon korjausvelan vähentämiseen sitoudutaan hallituskausittain. Tämä tarkoittaisi 300 milj. euron lisäystä kuluvaan hallituskautta edeltäneeseen noin 1 mrd euron rahoitustasoon.
- isompiin investointeihin voitaisiin soveltaa kokonaisrahoitusmallia, jolloin määrärahat vartaan koko hankkeelle kerralla, tai hankeyhtiötä, jossa osakkaina voisi olla valtion lisäksi eläkeyhtiöt, kunnat tai yritykset.
- Älykäs liikenne ja automaatio lisäävät vaatimuksia liikenneinfran kunnolle ja talvihoiton tasolle. Lisätoimia tarvitaan myös päästöjen vähentämiseksi.

Liittomme on tyytyväinen, että parlamentaarinen työryhmä esittää yli hallituskausien ulottuvaa pitkäjänteistä liikenneverkon suunnittelua ja kehittämistä sekä liikenneverkon rahoitustason nostoa. Tosin jo pelkästään tieverkko tarvitsisi 300 milj. euron lisärahoituksen, jotta korjausvelasta päästäisiin eroon. Korjausvelkaa on myös kuntien katuverkolla.

Maakuntaudistus on tätä kirjoitettaessa edelleen käynnissä ja osin siihen liittyen on parhaillaan lausunnolla maantielaki. Maanteiden omistus esitetään säilytettäväksi edelleen valtiolla Liikenneviraston toimiessa tienpitäjänä. Maakunnat hoitaisivat jatkossa tiepidon tehtäviä yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimuksien mukaisesti. Yhtenä osana maantielakia perustetaan myös runkoverkko.

Liiton mielestä on hyvä, että valtiolla on jatkossakin keskeinen rooli, jotta tienpito toimisi samojen periaatteiden mukaisesti yli maakuntarajojen. Runkoverkko on tervehduttu, koska liittomme pitkäaikainen toive on ollut sen syntyminen tieverkolle.

Parhaillaan lausunnolla on myös LVM:n virastouudistus, jossa esitetään, että Liikenneviraston viranomaistoiminnot, Liikenteen turvallisuusvirasto ja Viestintävirasto yhdistettäisiin uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi. Liikenneviraston tie-, rautatie- ja meriliikenteen seurannan ja häiriötilanteiden tiedottamisen toiminnot yhditettäisiin valtion osakeyhtiöksi. Jäljelle jäävä osa Liikennevirastosta nimettäisiin Väylävirastoksi.

Logistiikkayritysten Liitolla ei ole muuta kantaa virastouudistukseen kuin, että käytännön organisointi ja eri virastojen vuorovaikutus ratkaisevat saavutetaanko uudistuksella esitetyt tavoitteet. Liitolle on tärkeää, että Liikenneviraston ja Trafirin hyvin toiminut vuorovaikutus elinkeinoelämän kanssa jatkuu.

Hallitusohjelmassa on vahva panostus digitalisaatioon, missä monet asiat kohdistuvat liikenteeseen. LVM:n Liikennekaari nimisenä käynnistynyt hanke on yksi suurimmista lakiuudistushankkeista. Vaikka lain suurin painopiste on ollut henkilöliikenteessä ja erityisesti taksitoiminnan kilpailun lisäämisessä, on sillä merkitystä myös tavaraliikenteeseen. Lakiesitykset toteutuvat liikennepalvelulakina. Sen ensimmäinen vaihe on jo hyväksytty ja astuu voimaan pääosin 1.7.2018. Sen tavaraliikenteen kannalta suurimmat muutokset ovat:

- Ilman tavaraliikennelupaa saa kuljettaa Suomen sisäisissä kuljetuksissa tavaraa traktorille, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa.
- Henkilö- ja tavaraliikennelupien voimassaoloaika on 10 vuotta.
- Kuljetusyrittäjän ammattipätevyys muuttuu siten, että edellytetään EU:n lainsäädännön mukainen tutkinto – ei enää pakollista yrittäjäkoulutusta.
- Pakettiautot (alle 3,5 t ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät) eivät tarvitse enää liikennelupaa, vaan yrityksen on rekisteröidyttävä Trafiin ja kalusto on rekisteröitävä Suomeen. Lisäksi vel-

vollisuutena on noudattaa samoja kabotaasisääntöjä kuin raskas liikenne. Rekisteröitymisiä edellytetään myös valvottavaksi käytännössä.

- Trafista tulee lain noudattamista valvova viranomainen. Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valvontavelvoite liikenteen luvanvaraisuudessa säilyy.
- Tavaraliikenneluvalla mahdollista kuljettaa henkilöitä, jos kuljettaja täyttää taksinkuljettajan ammattipätevyysvaatimukset ja luvanhaltija on tehnyt taksiliikenteen aloittamisesta ilmoituksen Trafiin

Liittomme ajoi lakiin lausuntovaiheissa muutoksia, joista osa toteutui. Olisimme toivoneet, että pakettiautot olisivat jatkossakin kuuluneet luvan piiriin, mutta lupa olisi ollut selkeästi kevyempi kuin kuorma-autoille.

Liikennepalvelulain toinen vaihe on parhaillaan eduskunnan käsittelyssä. Toisessa vaiheessa esitys koskee liittomme jäsenten kannalta lähinnä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyksiä. Ammattipätevyyteen ei esitetä muutosta. Suomelle paras vaihtoehto olisi kuitenkin, että perustason ammattipätevyyden hankkimistapaa ei rajoitettaisi lainsäädännössämme, vaan otettaisiin käyttöön kaikki ammattipätevyysdirektiivin 2003/59/EY sisältämät järjestelmät: koulutuspainotteinen, koepainotteinen ja nopeutettu koulutus. Koska näin ilmeisesti ei tehdä, tulisi ainakin puolustusvoimille antaa mahdollisuus ammattipätevyyden saavuttamiseen nopeutetulla koulutuksella.

Lainvalmistelun aikana selvitettiin lainsäädännöllisiä mahdollisuuksia rahtitietojen digitalisoimiseksi. Vuoden 2017 aikana on valmisteltu Valtioneuvoston periaatepäätöstä kehittämisuunnitelmaksi logistiikan ja kuljetussektorin sekä satamien digitalisaation vahvistamiseksi. Aiheesta on järjestetty useita työpajoja, joihin liiton toimitusjohtaja on osallistunut. Periaatepäätöksen luonnos oli lausunnolla helmikuussa 2018. Liiton mielestä on erittäin hyvä, että tämänkaltaista periaatepäätöstä laaditaan, koska digitalisaation edistäminen logistikassa on ollut liittomme ykkösasia jo vuosia. Liiton toiveena on, että periaatepäätöksestä johdetaan konkreettiset toimenpiteet, joita voidaan edistää ja vaikuttaminen EU-tasolla on tärkeää. Logistiikka on globaalia toimintaa, joten kansallisesti lainsäädännöllä, toimintamalleilla, normeilla tai standardeilla ei juurikaan ole käyttöä. Esityksessä on tuotu esiin ajatus, että lainsäädännöllä voisi pakottaa kuljetustilastietoja avattavaksi sähköisessä muodossa. Eri kuljetuksissa tarvitaan hyvin erilaisia tietoja, joten on hyvin vaikea nähdä, mistä tiedosta olisi yleisesti hyötyä ja lisäksi kuljetuksiin sisältyy paljon luottamuksellista (esim. asiakassopimukset) tai turvallisuuden vuoksi rajoitettua tietoa. Myöskin yrityksillä on oikeus yleisesti sopia missä muodossa ja kenelle tietoja jaetaan. Siksi emme näe pakottavaa lainsäädäntöä oikeana tapana ratkaista asiaa, vaan eteneminen tulee tapahtua vapaaehtoisesti kuten tähänkin asti.

EU:n lainsäädännössä on ollut vilkasta uusien aloitteiden suhteen vuonna 2017. EU:n ns. tieliikennepaketin (Mobility Package) esityksiä on avattu kahdessa vaiheessa helmikuussa ja toukokuussa 2017. Lisäksi toukokuussa 2018 on tulossa vielä kolmas osio. Aiheina ovat:

#### Vaihe 1

- Tiemaksuperiaatteet
- Tiemaksuteknologiat
- Tieliikenteen markkinoillepääsy
- Tieliikenteen ammatin harjoittaminen
- Ajo- ja lepoajat, ajopiirturi
- Sosiaalisääntöjen toimeenpano ja valvonta
- Työntekijän lähettäminen toiseen maahan
- Vuokratut ajoneuvot tiekuljetuksissa

#### Vaihe 2

- Vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuri
- Puhtaat ajoneuvot (vähäpäästöiset ja vähän energiaa kuluttavat)
- Yhdistetyt kuljetukset
- Linja-autoliikenteen markkinoillepääsy
- Henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub> standardit vuoden 2020 jälkeen
- Rengasmerkinnät

#### Vaihe 3

- CAD (Connected and Automated Driving)
- Sähköiset rahtikirjat
- Tietunnetti ja -infran turvallisuus
- Raskaan kaluston hiilidioksidipäästöjen raja-arvot

Monet kohdat sisältävät tärkeitä asioita liittomme jäsenten kannalta. Asioiden käsittely EU:n elimissä on ollut hankalaa, koska useat muutosesitykset jakavat jäsenmaiden mielipiteitä vahvasti eri suuntiin. Liittomme on pyrkinyt vaikuttamaan Suomen viralliseen kantaan meille tärkeissä asioissa. Kabotaasi säännöstö tulisi olla selkeä ja yksiselitteinen, jota voidaan valvoa. Tärkeää on, että kabotaasissa maksetaan kohdemaan palkkaa ja muita sosiaalietuja, jotta ei synny vääristävää kilpailuetua. Ajo- ja lepoaikoihin liitto on pitkään esittänyt joustoja - ei kokonaisaikojen muutosta. Ammattipätevyyskoulutukseen toivotaan jatkokoulutukseen sisällön valinnanvapautta sekä mahdollisuutta verkkokoulutuksen käyttöön. Koulutusjaksot tulisi olla lyhempiä kuin yksi päivä.

## Koulutus ja osaaminen

Edellisissä kohdissa on jo käsitelty ammattipätevyyskoulutusta, jossa on käynnissä muutoksia niin kansallisesti kuin EU:ssa. Liitto näkee koulutuksen ja osaamisen tärkeänä alalla. Tehtävien kuvat monipuolistuvat ja siksi perusosaaminen ja elinikäinen oppiminen ovat tärkeitä alalla. On tärkeää, että logistiikka-alalla olisi tarjolla riittävä määrä koulutusta eri tehtäviin ja koulutusmuotojen tulisi mahdollistaa erilaisia tarpeita ja tilanteita. Liitto on tyytyväinen siihen, että työnjohtokoulutus alalla on nyt järjestetty. Tarpeena olisi vielä saada koulutuskokonaisuus, joka sopisi nykyaikaiseen ajojärjestelijöiden koulutukseen.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus on merkittävä kuljetusalalle. Määrä on nykyään hieman yli 3000 koulutettua vuodessa. Tärkeää on, että mahdollisimman moni puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saanut jatkaisi kuljettajana. Siksi olisi tärkeää, että myös puolustusvoimissa lyhennetyin koulutuksen käyneet saisivat ammattipätevyden heti 18 vuotiaana.

Opetus- ja kulttuuriministeriön ja Opetushallituksen valtakunnallisen aikuiskoulutuksen ennakoituvuudessa vuona 2017 toteutettiin liikenne- ja logistiikka-alan [Dynamo -ennakoituprosessi](#). Liikenne ja logistiikka on ollut pilottina uudelle ennakoitumallille. Hankkeen yhteenvedona voi todeta, että työssä syntyneet tulokset tukevat hyvin yleisiä käsityksiä oppimisesta ja koulutuksesta:

- Osaamisen kehittäminen on elinikäistä ja muutosvauhti kasvaa koko ajan
- ICT:n merkitys kasvaa
- Osaamisen kehittämisessä on tarpeen sisällyttää kyky varautua yllättäviin riskeihin ja muutoksiin
- Työssäoppimisessa tarvitaan joustavia oppipolkuja
- Työvoimakoulutuksessa tulee akutteja tarpeita, mutta samalla uusien tehtävien osaamistarpeita, joita ei osata ennakoita.

Maantiekuljetusala työllistää liitännäisammattineen noin 150 000 ihmistä, joista noin 15 000 työskentelee linja-autonkuljettajana ja noin 70 000 tavaraliikenteen kuljettajana.

## TOIMIALA

### Työllisyys ja työvoima

Vuoden 2012 lopussa alkanut talouden heikkeneminen johti henkilöstön vähennyksiin. Vähennyksiä tapahtui vuosina 2012 - 2015 ja myös vuoden 2016 alkupuolella. Vuoden 2016 loppupuolella työvoimaa ei ole enää vähennetty ja vuoden 2017 henkilökunnan määrä lisääntyi. Kuljettajien saatavuus on heikentynyt nopeasti. Työ- ja elinkeinoministeriön [ammattibarometrien](#) mukaan kuorma-autonkuljettajista on jo alueellisesti pulaa. Tätä kirjoitettaessa jäsenyrytykset kokevat kuljettajien saatavuuden yhdeksi suurimmista ongelmista toiminnassaan. Jos Suomen talous jatkaa ennustettua kehitystä, pulaa kuljettajista tulee olemaan useamman vuoden ajan. Asiantuntijoiden käsityksen mukaan esim. autonomiset ajoneuvot eivät tule vähentämään kuljettajatarvetta vielä pitkään aikaan. Liittomme pyrkii muiden alan järjestöjen kanssa tekemään toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi, kuten houkuttelemaan alalle nuoria. Lisäksi apua tarvitaan niin lainsäädännössä kuin koulutusjärjestelmässä, jotta kuljetukset pystytään hoitamaan. Alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyrytykset työllistivät vuoden 2016 lopussa noin 11 000 henkilöä, joista noin 6 000 on omaa henkilöstöä ja noin 5 000 alihankkijoiden henkilöstöä.



## Kalusto

Jäsenyritysten kaluston määrä oli vuoden 2016 lopussa noin n. 1 700 omaa autoa ja alihankkijoilla oli n. 3 700 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2 400 ja alihankkijoilla 300.

Vuonna 2017 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa kasvoivat 4,3 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit kasvoivat 23,0 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit kasvoivat 14,8 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit kasvoivat 18,3 prosenttia.

Mittojen ja massojen suurentaminen vuonna 2013 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 moduuliyhdistelmillä voidaan hyödyntää 64 tonnin enimmäispainoa. Vuoden 2017 maaliskuun alussa 3-akselisen kuorma-auton kokonaismassan enimmäisraja nousi pysyvästi 28 t, mikä oli hyvä asia.

Vuoden 2013 uudistuksen jälkeen on sallittu myös kokeiluja nykyisiä sääntöjä suuremmilla ajoneuvoilla. Näitä [HCT-yhdistelmiä](#) on kokeiluissa 44 kappaletta, joista useita on jäsenyrityksillämme. LVM on käynnistänyt kehityshankkeen raskaankaluston mittojen ja painojen kehittämiseksi. LVM tulee ehdottamaan pidempiä ajoneuvoja. Näiden osalta lausuntokierros tulee maaliskuussa 2018 ja ne tulisivat jo voimaan syksyllä 2018.

## Kannattavuus

Vuoden 2016 aikana liitto käynnisti oman barometrin tekemisen neljännesvuosittain. Barometrien tulokset löytyvät liiton [kotisivuilta](#). 29.1.2018 julkaistun barometrin vastausten perusteella vuoden 2017 neljännellä neljänneksellä volyymit ovat kasvaneet kaikissa kuljetuslajeissa (paketit, kappaletavara sekä osaja kokokuormat) ja myös varastossa olevan tavaran määrä sekä varastosta lähtevät lähetykset ovat lisääntyneet verrattuna edellisen vuoden vastaavaan aikaan. Kappaletavaran osalta yli 80 prosenttia ilmoittaa volyymien kasvaneen. Yksikään vastaaja ei ole ilmoittanut näiden määrien vähentyneen. Vuoden 2018 ensimmäisen vuosineljänneksen osalta kaikkien kuljetuslajien odotukset ovat positiivisia verrattuna vastaavaan ajanjaksoon vuonna 2017. Varastotoiminnankin osalta odotuksissa on hyvin lievää kasvua. Tulokset tukevat yleistä käsitystä siitä, että Suomen talous on kasvussa ja kehitys jatkuisi positiivisena. Koko viime vuoden 2017 volyymit sekä kuljetuksissa että varastoinnissa ovat olleet selkeässä kasvussa verrattuna vuoteen 2016. Myös liikevaihto on kasvanut vuonna 2017 ja kannattavuus parantunut verrattuna vuoteen 2016. Kuljetusmäärät eivät ole vielä kukaan saavuttaneet vuoden 2008 tasoa. Vuonna 2017 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 143, kun edellisenä vuotena konkurssia oli 189 (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Konkurssit [verkkojulkaisu]).

## Kustannukset

Vuoden 2017 dieselin hinta oli alkuvuodesta hieman yli 1,30 euroa/litra. Hinta laski tästä siten, että oli kesällä alimmillaan hieman yli 1,20 euroa/litra. Loppuvuotta kohti hinta jälleen nousi ollen korkeimmillaan 1,33 euroa/litra. Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselveroa on korotettu. Vuoden 2014 alussa dieselveroa korotettiin 2,71 senttiä/litra, vuoden 2015 alussa 0,95 senttiä/litra ja vuoden 2017 alussa noin 2,4 senttiä/litra. Dieselveron korotukset ovat olleet vuoden 2012 alusta lähtien yhteensä yli 16 senttiä/litra. Verojen kokonaismäärä on yli 50 senttiä/litra.

Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukyvyyn 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 nousivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2017 aikana 0,6 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset laskivat 0,2 %, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-

autojen kustannukset nousivat 0,5 % sekä perävaunuyhdistelmien kustannukset nousivat 0,7 %.

## JÄRJESTÖTOIMINTA

Loppuvuodesta 2016 EK:ssa aloitettiin uudistamisprosessi, jossa tehokkuutta parannettiin toiminnan uudelleenjärjestelyjen kautta, EK:n ja jäsenliittojen työnjakoa muutettiin ja otettiin huomioon muutos EK:n työmarkkinaroolissa. EK:n toimintatapaa on uuden strategian myötä uudistettu tukemaan Suomen uudistumista ja kasvua. Tavoitteena on nostaa Suomi yritysten toimintaympäristönä muiden Pohjoismaiden joukkoon. EK:n henkilöstöresurssit pienentyivät neljässä vuodessa 137 henkilöstä 80. Vuoden 2017 aikana EK:n toiminnassa ei tapahtunut suuria organisatorisia muutoksia. Sääntömuutos työmarkkinaroolissa on nyt näkynyt liittokierroksella työsuhdeneuvotteluissa.

### Edustajamme EK:n hallinnossa

2017 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

#### Edustajisto

Jari Immonen ja varamiehenä Ville Vähälä

#### Hallitus

Ei edustajaa

#### Yrittäjävaltuuskunta

Riku Vainio

#### Logistiikkavaliokunta

Jari Immonen ja Jaakko Kaidesoja

**EK vaikuttajaryhmät:** Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka, Yrittäjävaltuuskunta, Talous- ja verotus

Pekka Aaltonen

#### EK Koulutus- ja työvoimapolitiikan yhteistyöryhmä

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 tehdä 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 Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä. Mobilia säätiön edustajistossa liittoamme edustaa Jussi Sipilä ja varalla Pekka Aaltonen. Pekka Aaltonen on hallituksen varajäsen Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumissa (PTL) Suomen osastossa.

**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.

### Vuosikokous

Vuosikokous pidettiin Rantasipi Airport Congress Centerissä, Vantaalla 30.5.2017. Edustettuna oli 10 jäsenyritystä, yhteensä 67,8 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 11 henkilöä.

**Jäsenkirjeet ja muu tiedotus**

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut ovat tiedottamisen pääkanava. Viestinnän kärkenä on ollut logistiikan sähköisen asiointi ja oma barometri. Omia tiedotteita julkaistiin 4 kappaletta.

**Lausunnot** Liitto antoi 25 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2017, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 18 kpl.

**Hallitus 1.1. - 31.12.2017** Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

<b>Puheenjohtaja</b>	Jari Immonen	
<b>Varapuheenjohtaja</b>	Ville Vähälä	
<b>Jäsenet</b>	Jussi Auramaa (-30.5.2017) Jaakko Kaidesoja Petteri Nurmi Jari Rinnekoski Eero Tulla Sixten Widjeskog	Kalle Auramaa ((30.5.2017-) Harri Keihänen Jarmo Oksaharju Tony Saarinen (30.5.2017-) Riku Vainio

**Organisaatio** Palveluksessa on yksi henkilö, toimitusjohtaja, joka hoitaa järjestön juoksevat asiat. Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.

**Talous** Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Toiminnallinen tulos ja todellinen tilinpäätöksen tulos olivat samat eli 13 744,67 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 2017 lopussa jäsenmäärä oli 27. Vuoden 2017 alussa liiton jäseneksi liittyi Fenno Road Oy. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2017 lopussa oli lähes 1,5 miljardia euroa, mikä vastaa noin yhtä neljäsosaa koko maantieliikenteen tavarakuljetusmarkkinoista.

**Toiminnantarkastajat 2017**

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

**LIITON STRATEGIA**

Liiton strategia käytiin systemaattisesti läpi vuonna 2017. Työtä varten perustettiin syksyllä 2017 hallituksen työvaliokunta, johon kuuluivat puheenjohtaja, varapuheenjohtaja, Jaakko Kaidesoja ja toimitusjohtaja. Työvaliokunta kokoontui 2 kertaa fyysisesti ja kerran puhelinkokouksena. Strategia valmistui vuoden 2018 alussa. Strategia on tiivistettynä alla:

**Missio**

Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenet ovat alan keskeisiä toimijoita, jotka yhteistyössä kehittävät logistiikan toimintaedellytyksiä siten, että alan ja elinkeinoelämän kilpailukyky paranee muuttuvassa toimintaympäristössä.

**Tahtotila**

- Arvostettu toimija, jolla on kyky ja halu sekä vaikutuskanavat edistää toimialan kilpailukykyä digitalisoituvassa arvoketjussa
- Toimii yhteiskunnan sääntöjen ja lakien mukaan
- Jäsenyritykset ovat arvostettuja ja vahvoja kokonaisvaltaisen logistiikkapalvelun tuottajia
- 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  
Digitalisaatio mahdollistaa prosessien kehittymisen siten, että toimitusketjut toimivat paperittomasti.
2. Liikenneinfrastruktuuri  
Liikenneverkkojen häiriöttömyys on parantunut nykytasosta vuoteen 2020 mennessä
3. Liikenteen verot, maksut ja ympäristövaikutukset  
Liikenteen verot ja maksut eivät lisääny tieliikenteen tavarankuljetuksissa. Raskas tieliikenne pystyy toteuttamaan osaltaan Suomen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistavoitteet vuoteen 2030 mennessä.
4. Vastuullisuus ja turvallisuus  
Kokonaisturvallisuus paranee. Vastuullisuudessa olemme logistiikka-alan edelläkävijöitä.
5. Logistiikan toimintaedellytykset Suomessa  
Osaavaa työvoimaa on saatavissa  
Logistiikkaoperaattoreiden toimintaedellytykset paranevat nykytilanteesta
6. Jäsenistö  
Logistiikkayritysten Liitto on vahva ja arvostettu toimija alallaan

Vuoden 2018 aikana selvitetään parhaat toimintamallit ja yhteistyötahot tavoitteiden toteuttamiseksi ja toimitaan tavoitteiden saavuttamiseksi.

## TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

### Digitaalinen toimitusketju

Logistiikan sähköisen asiain edistäminen, digitaalinen toimitusketju oli liiton keskeisin strateginen hanke vuonna 2017. Liiton tavoitteena on edistää logistiikan sähköistä asiointia ja sitä kautta toimitusketjujen digitalisaatiota Suomessa. Tavoitteena on siirtyä kuljetustilaustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Tavoitteena on paperiton toimitusketju. Liiton välitaivoite, 90 prosenttia kuljetustilaustiedoista siirtyy sähköisesti, saavutettiin vuonna 2017. Suurimpana haasteena tällä hetkellä on se, että vaikka sähköisen tilaamisen osuus on jo korkea, niin osasta lähetyksiä puuttuu standardin mukaiset viivakoodit ja rahtikirjanumerot, joka aiheuttaa tarpeettomia lisäkustannuksia ja heikentää kuljetusten laatua ja palvelutasoa. Kuljetus- ja asiakasyritysten integraatiot ovat edelleen haasteellisia. On todettu, että aika usein uuden isohkon asiakkaan kanssa kallein hitain ja eniten virheitä aiheuttava vaihe on tietojärjestelmien integrointi. Siksi tarvitaan [Kuljetustilaus.fi:n](#), [Gollin](#) tai [palveluoperaattoreiden](#) tapaisia ratkaisuja, jotta vältetään vaikeilta integroinneilta.

### 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 2017 mukana Suomen Kaukokiito Oy, Schenker Oy 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 2017 portaaliiin kautta tehtyjen tilausten määrä kasvoi yli 5 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Vuoden 2017 VAK-kuljetusten tilausmahdollisuus lisättiin järjestelmään.

### Viestintä ja tiedotus

Vuonna 2017 jatkettiin viestintä- ja tiedotustyötä, jotta liiton tavoitteet ja muutosta helpottavat oppaat ja ratkaisut saadaan kaikkien tarvittavien osapuolten tietoon. Liiton kotisivulla on oma alisivu [logistiikan sähköiselle asiointille](#), josta löytyy hyödyllistä tietoa aiheesta.

### **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. Tavoitteena on saada kaikkiin tilauksiin nämä yksilölliset rahtikirjanumerot.

Päivitetty rahtikirjastandardi hyväksyttiin loppuvuodesta 2010. Se on pohjana siirryttäessä sähköisiin tilauksiin. Yhä tärkeämmäksi rahtikirjoissa ja kolliosoitelapuissa 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 2017. Hankkeen tarkoituksena on houkuttaa nuoria kuljetusalalle. Vuoden 2017 painopisteenä olivat omat verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> ja [Taitaja 2017 tapahtuma](#). Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi AKT, ALT, SKAL ja Volvo Trucks.

### **Historia**

Liitto historiakirja julkaistiin vuonna 2015. Historia projekti on päätynyt. Kirjoja on edelleen saatavissa ja niitä voi tilata liiton kotisivujen kautta kohdasta [Historiakirja](#).

### **Kuljetusasiakkaan visuaalinen ohjeistus KUVIO**

Keväällä 2016 liiton hallitus asetti työryhmän miettimään, miten voitaisiin tehdä esitys, jolla ohjeistettaisiin ja opastettaisiin kuljetuspalvelujen ostajaa ja kuljetusten lähettäjää. Syntyi kuljetusasiakkaan visuaalinen ohjeistus KUVIO -hanke. Hankkeen ensimmäinen vaihe valmistui marraskuussa 2017, jolloin [sivusto](#) avattiin. Toteutuksessa on käytetty uusimpia tekniikoita eli panoraama- ja pyörähdyskuvia. Toteutus sisältää tällä hetkellä osiot; rahditusperusteet, kuljetuspakkaaminen, sähköinen tilaaminen ja kuljetusvahingot. Vuoden 2018 aikana sivustoon lisätään vaarallisten aineiden kuljettamiseen liittyvää opastusta.

### **Lentorahdin turvatietoisuuskoulutus**

Logistiikkayritysten Liitto ry on toteuttanut lentorahdin [turvatietoisuuskoulutuksen verkkoversiona](#) yhdessä Kaukokiidon, Schenkerin ja Postin kanssa. Toteutuksesta vastasi Airport College International Oy. Sen 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 College International myy koulutusta myös liiton ulkopuolisille yrityksille. Koulutuksen on suorittanut vuoden 2017 loppuun mennessä yli 5 000 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 vastuulle ainakaan lähitulevaisuudessa. Elintarvikevalvonnan tarkastustietojen julkistamisjärjestelmä Oiva <https://www.oivahymy.fi/portal/fi/> on koskenut kuljetusalaa jo vuodesta 2015. 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 Puupakkausten Kierrätys PPK Oy:n hallintaan. Puupakkausvaliokunnan tehtävänä oli ylläpitää FI-2002 puupakkausjärjestelmää ja kehittää kaikkea kuormalavoihin liittyvää toimintaa. Vuoden 2017 lopussa toiminta organisoitua uudestaan. Yhteinen Toimialaliitto YTL:n hallin-

noimana on perustettu Kuormankantajat-neuvottelukunta (KUKA). KUKA on yhteistyöfoorumi, jonka jäseniä ovat puupakkausten, kuormalavojen ja muiden kuljetus-apuvälineiden valmistajat ja korjaajat, lavakeskukset, pakkausten käyttäjät ja muut mahdolliset yhteistyötahot.

KUKA-neuvottelukunta omistaa ja hallinnoi FIN -lavojen oikeuksia. Muihin tehtäviin voi tutustua neuvottelukunnan [sivuilta](#). Logistiikkayritysten Liitto ja SKAL eivät ole mukana neuvottelukunnan toiminnassa.

## MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

### Tavaralinjat –mitalit ja liiton standaaari

Vuoden 2017 ei myönnetty liiton mitaleja tai standaaareja.

### Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä.

## Helsingissä 16.3.2018 LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Jari Immonen  
Kalle Auramaa  
Harri Keihänen  
Jarmo Oksaharju  
Tony Saarinen  
Riku Vainio

Ville Vähälä  
Jaakko Kaidesoja  
Petteri Nurmi  
Jari Rinnekoski  
Eero Tulla  
Sixten Widjeskog

Pekka Aaltonen  
toimitusjohtaja



**Kuva 8. Logistiikkayritysten Liitto ry:n hallitus ja toimitusjohtaja. Vasemmalta oikealle: Pj. Jari Immonen, Harri Keihänen, Jaakko Kaidesoja, Eero Tulla, Kalle Auramaa, Petteri Nurmi, vpj. Ville Vähälä, Sixten Widjeskog ja tj. Pekka Aaltonen Kuvasta puuttuvat, Jarmo Oksaharju, Jari Rinnekoski, Tony Saarinen ja Riku Vainio. Kuva Mikko Käkelä**

**JÄSENYRITYKSET 2017**  
Vuoden lopussa

Auramaa Logistiikka Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Bring Parcels Ab Filial Finland	Nuolitie 9	01740 VANTAA
Fenno Road Oy	Komentosilta 1	00980 HELSINKI
Helsingin Kaukokiito Oy	Nuolikuja 2	01740 VANTAA
Kaukokiito Henkilöstö Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Kaukokiito Oy Vammala	Sahakatu 1	38200 VAMMALA
Kiitoterminaali Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU
Kuljetusliike A. Kaajaluoma Oy	Arolamminkatu 2	05880 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy	Ahjotie 17	96100 ROVANIEMI
Kuljetusliike Kantola & Koramo Oy	Revontulentie 8	93600 KUUSAMO
Kuljetusliike M. Nikkanen Ky	Kerkkolankatu 16-18	05800 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Taipale Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Kuljetusliike Y. Auramaa Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Lauri Vähälä Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU
Masa-Kiito Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Oy Ahola Transport Ab	Indolavägen 33	67701 KOKKOLA
Oy Matkahuolto Ab	Lauttasaarentie 8	00200 HELSINKI
Posti Oy	Postintaival 7 A	00230 HELSINKI
PostNord Oy	Osumakuja 1-3	1530 VANTAA
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
Schenker Oy	Tikkurilantie 147	01530 VANTAA
Suomen Kaukokiito Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Transmar Ab	Vikingagränd 6	22100 MARIEHAMN
Transportfirma H. Widjeskog Öb	Storgårdinkatu 3	68800 KOLPPI
Varsinais-Suomen Kaukokiito Oy	Kopteritie 4	20360 TURKU
VP-Kuljetus Oy	Jänhiäläntie 28	55300 RAUHA
VR-Yhtymä Oy Massatavaralogistiikka	Lempääläntie 2	33100 TAMPERE
Vähälä Logistics Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU