

2.3.2022

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2021



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS 2021

2.3.2022

Yleistä

Vuotta 2021 on hallinnut koronapandemia, mutta talous on kääntynyt kasvuun vuoden 2020 laskun jälkeen. Suomen BKT kasvoi Tilastokeskuksen neljännesvuositilinpäivän mukaan 3,3 prosenttia vuonna 2021. Inflaatio vuonna 2021 oli 2,2 prosenttia, kun edellisvuonna se oli 0,3 prosenttia. Vuonna 2021 ennakkotiedon mukaan tavaraviennin arvo kasvoi 19,4 prosenttia ja vastaavasti tavaratuonnin arvo kasvoi 21,5 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen ennakkotiedon mukaan vuonna 2021 viennin arvo oli 68,6 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 72,6 miljardia euroa. Kauppataseen alijäämä oli 4,0 miljardia euroa. Vuonna 2021 työttömyysaste oli keskimäärin 7,7 prosenttia, kun se vuonna 2020 oli 7,7 prosenttia. Suomen korkotaso on edelleen pysynyt ennätysalaisena.

Öljyn hinta

Vuosina 2020 raakaöljyn hinta laski nopeasti vuoden 2020 alussa päättyen huhtikuussa alle 15 USD/bbl. Vuoden 2020 loppua kohti hinta nousi 50 USD/bbl. Vuoden 2021 aikana raakaöljyn hinta nousi melko tasaisesti 50 USD/bbl:sta lokakuun 85 USD/bbl:iin. Marraskuussa 2021 hinta lähti laskuun, mutta heti vuoden 2022 alussa raakaöljyn hinta on nousut nopeasti ylittäen tammikuun lopussa 90 USD/bbl:in hinnan ja Venäjän hyökätty Ukrainaan hinnan nousu on edelleen jatkunut ylittäen maaliskuun alussa 2022 jo hinnan 110 USD/bbl

USD/bbl, data päivittyy päivittäin.

Päivittäinen arvo kuvaa edellisen viiden (5) päivän liukuvaa keskiarvoa.

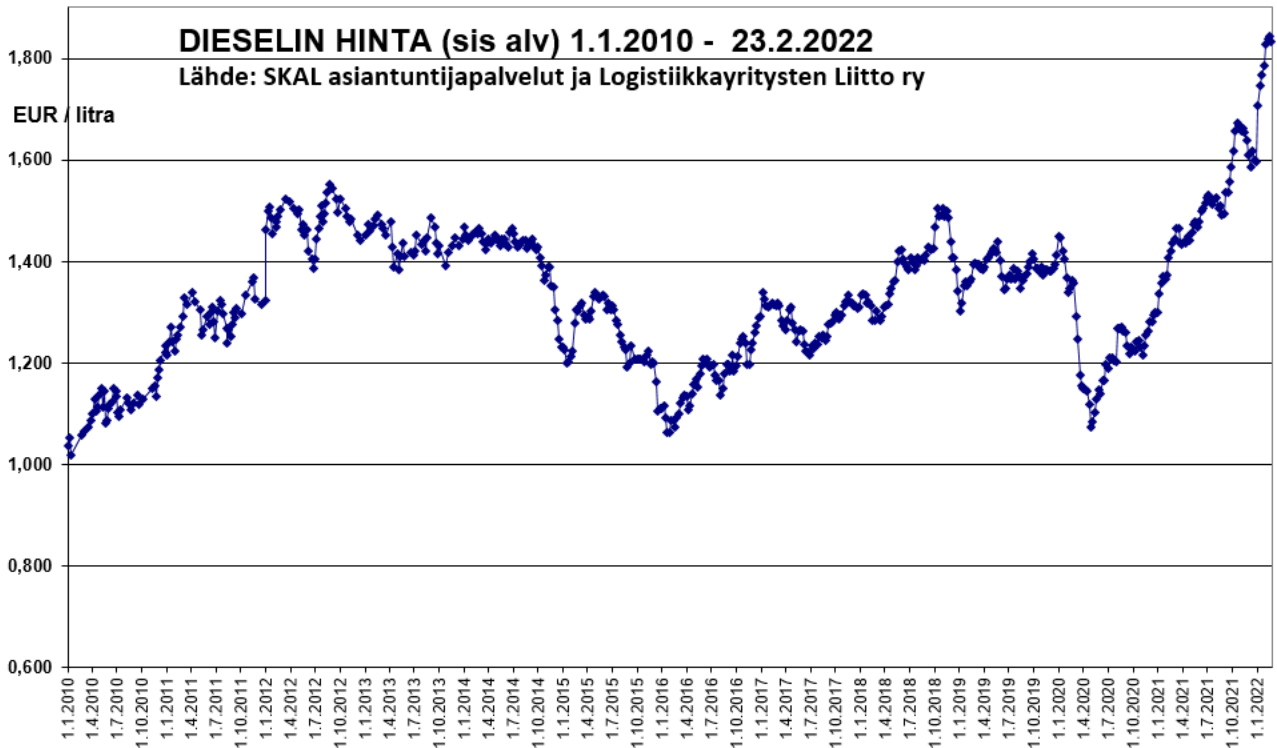
Aikaväli: 5pv 1kk 3kk 6kk 1v 3v Maks. ← →



Datalähde: Thomson Reuters*

* Yhtiön virallisen taloustiedotuksen ja tämän palvelun noteerausten välillä saattaa esiintyä eroja.

Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatieto/raaka%C3%B6ljyn-hinta>)

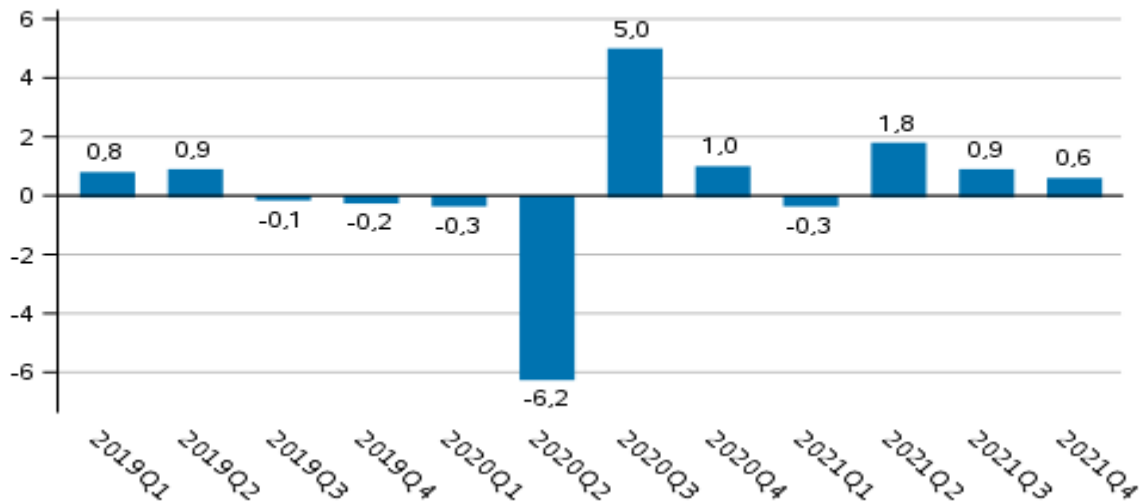


Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2010 – 2022. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)

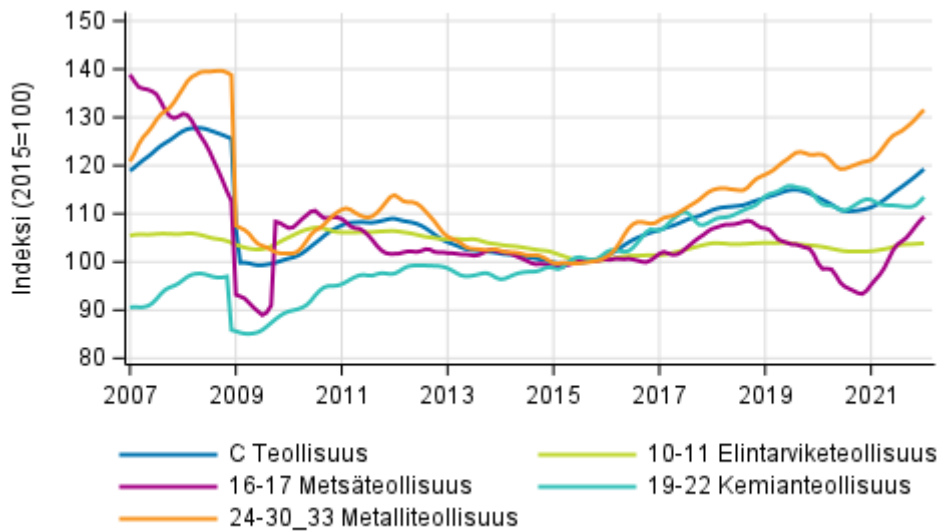
Vuoden 2022 alussa on siirrytty kolmesta eri pakkaskestävyyden mukaisesta hinnasta yhteen yleisesti saatavaan hintaa. Tämä aiheuttaa epäjatkuvuuden vuoden 2022 alussa kuvaan 2.



Kuva 3. Kuluttajahintaindeksin ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset, tammikuu 2001 - joulukuu 2021. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)

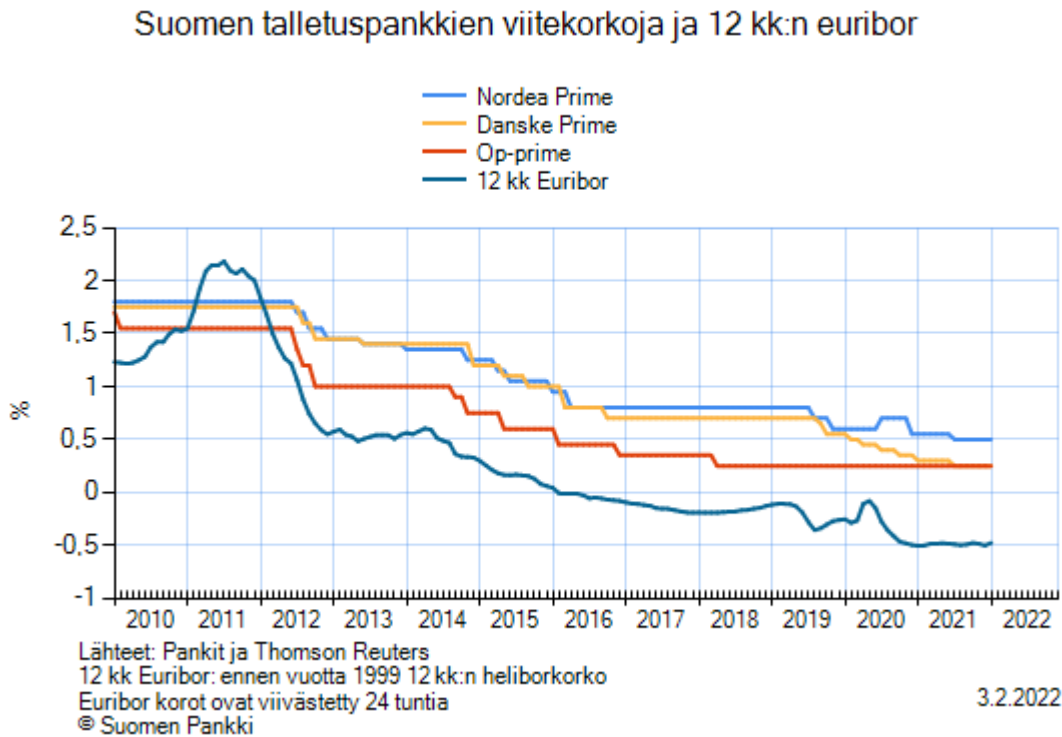


Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin muutos edellisestä neljänneksestä (kausitasoitettuna, prosenttia)
(Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito (verkkojulkaisu))

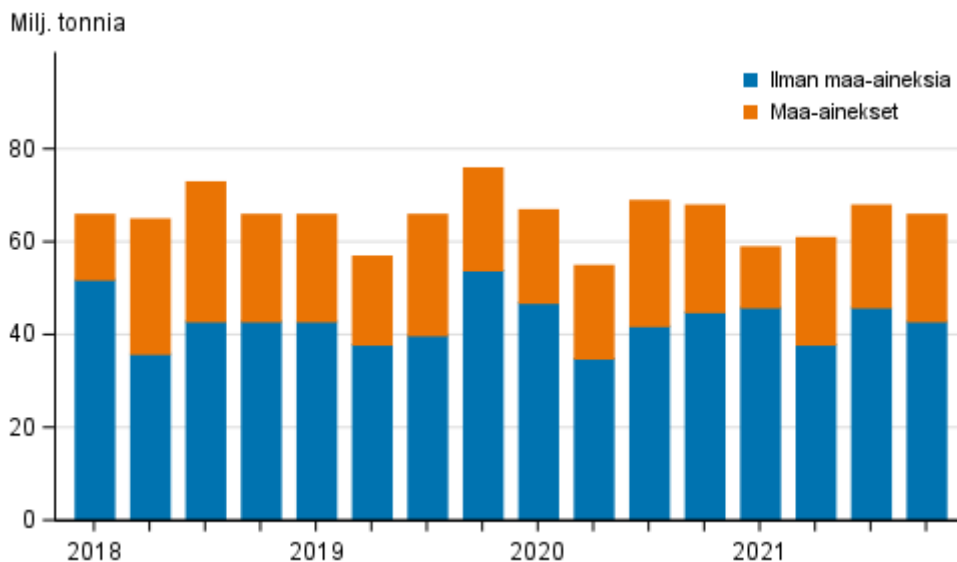


Lähde: Tilastokeskus

Kuva 5. Teollisuustuotannon alatoimialojen trendisarja 2007/01–2021/12, TOL 2008: Teollisuustuotannon volyyymi-indeksi [verkkojulkaisu]



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



Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2021, Tilastokeskus)

Liikennepolitiikka ja liikenneverkon rahoitus ja viranomaismuutokset

Antti Rinteen hallitus erosi joulukuussa 2019 ja joulukuussa 2019 aloitti Sanna Marinin hallitus samalla hallitusohjelmalla kuin Antti Rinteen hallitus. Hallitusohjelmassa on merkittäviä tavoitteita liikenteen ja logistiikan näkökulmasta.

Hallitusohjelman tavoitteena on tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen osalta marraskuussa 2019 LVM asetti työryhmän laatimaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Liiton toimitusjohtaja oli mukana tässä työryhmässä, jonka toiminta päättyi lokakuussa 2020. Valtioneuvoston periaatepäätös tiekartasta hyväksyttiin vuonna 2021. Tiekartassa esitetään yhteiskunnallisen päätöksenteon pohjaksi keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen

2045 mennessä. Tiekartassa on tunnistettava sekä keskeiset toimenpiteet että niiden kustannukset ja muut vaikutusarviot.

Liitto toteutti yhdessä muiden liikenteen ja logistiikan toimijoiden kanssa [oman tiekartan liikenteen päästöjen](#) vähentämiseksi. Tiekartan perusteella vuoden 2030 tavoite päästöjen puolittamiseksi voidaan saavuttaa ilman, että yritysten kustannuksia lisätään merkittävästi. Tiekartan päivitys tehdään alkuvuodesta 2022.

Hyväksytyt LVM:n tiekartan huolena on edelleen se, että ehdollisesti tiekartassa ehdotetaan valmistelun aloittamista esim. kansallisesta päästökauppajärjestelmästä, jos muuten päästöjä ei arvioida saatavan vähentymään tavoitteen mukaisesti. Liittomme mielestä liikenteen ja kuljettamisen kustannuksia lisäävät ratkaisut (myös polttoaineen veronkorotukset) eivät johda päästöjen vähenemiseen, vaan ainoastaan kustannusten kasvuun. Tärkeää on panostaa etupäässä kannustamalla ja tukemalla keinoja, joilla aidosti vähennetään päästöjä. Kevään 2022 kehysriehessä ratkaistaan, miten tukia, kannusteita tai lisämaksuja toteutetaan tällä hallituskaudella.

VM asetti työryhmän (syyskuu 2019 - maaliskuu 2021) pohtimaan liikenteen vero- ja maksu-uudistusta. Tehtävä on antaa suosituksia päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi. Työryhmän lopputulos jäi hyvin latteaksi. Isot muutokset liikenteen verotukseen siirtyivät seuraavalle hallitukselle. Hallitusohjelman mukaisesti liikennepolttoaineiden verotusta korotettiin noin 250 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä tapahtui elokuussa 2020. Tällä hallituskaudella tulisi ehdottomasti pitäytyä uusista liikenteen kustannuksia nostavista maksuista tai verojen korotuksista. Kansainvälinen kilpailukykyämme ei tarvitse lisää rasiuksia, kun korona on jo muutenkin heikentänyt talouden kehitystä. Polttoaineen hinnan kova nousu edellyttäisi päinvastaisia toimia eli ns. ammattidieselin käyttöönottoa.

Kuluvalla hallituskaudella toteutetaan ensimmäistä kertaa 12 vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12). Päätökset liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehty ja nyt on aika toteuttaa sitä käytännössä. Liikenne 12 sisältää paljon hyviä asioita, mutta tieverkon kehittämisen osalta rahoitus ei ole riittävä. Perusväylänpidon rahoitus kasvaa, mutta ei riitä vähentämään kokonaisuutena tieverkon korjausvelkaa. Suurin huoli kohdistuu alempaan tieverkkoon.

Vuosina 2017-2018 EU:n komissio julkaisi liikkuvuuspaketin kolmena osana. Vuoden 2020 heinäkuussa sen ensimmäisestä osasta saatiin päätös EU:sta. Tämä liikkuvuuspaketti sisältää ja tarkentaa maantiekuljetusalojen perussäädöksiä. Se sääntelee ammattimaisen kuorma-auto- sekä linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoajoista, luo kuljetusalalle työntekijöiden lähettämisen puitteet sekä määrittelee alan yritysten markkinoille pääsulle selkeät pelisäännöt – jälkimmäisin osio sisältää määräykset myös toisen jäsenmaan sisäisten tavarakuljetusten suorittamiselle eli kabotaasille. Kotimaan maantieliikenteen osalta muutokset ovat pieniä. Liikkuvuuspaketin implementointi kansalliseen lainsäädäntöömme on tehty ja vuoden 2022 aikana nähdään miten muutokset vaikuttavat kansainväliseen liikenteen, jossa muutenkin on ollut haasteita. Samassa yhteydessä laajennettiin kansallisesti kuljetusten tilaajavastuuta ylikuormiin ja ajo- ja lepoaika-rikkomuksiin.

EU:n parlamenttivaalit pidettiin keväällä 2019. Komissio julkaisi joulukuussa 2019 Euroopan vihreä kehityksen ohjelma (Green Deal). Sen tavoitteet liikenteen osalta ovat kunnianhimoisia. Kunnianhimo konkretisoitui joulukuussa 2020, jolloin komissio julkaisi strategian älykkästä ja kestävästä liikenteestä. Ohjelma sisältää 82 uutta liikennesektoria suoraan tai välillisesti koskevaa aloitetta. Lähes kaikki liikenteen päästöihin vaikuttavat asiat ovat uudelleen tarkasteltavana kuten kaikkien ajoneuvoluokkien enimmäispäästörajat. Ehdotukset asiasta saatiin kesällä 2021. Paketissa on useita ehdotuksia, jotka voivat lisätä merkittävästi kuljetusten kustannuksia. Liitto kuten monet muutkin elinkeinoelämän järjestöt tekevät vaikutustyötä, jotta suurilta kustannusnousuilta vältytään ja erityisesti, ettei Suomelle tulisi muita jäsenmaita korkeampia kustannuksia.

Ilmaston muutos on niin EU:n kuin kotimaan liikennepolitiikan yksi keskeinen tekijä nyt ja varmasti koko vuosikymmenen. Liittomme on linjannut ilmastomuutoksen suhteen seuraavaa:

- Kannattamme tavoitetta, että ilmasto lämpenisi enintään 1,5 astetta. Tämä pitää olla vähintään koko EU:n tavoite. Ei saa syntyä kilpailuhaittaa Suomelle.
- Tulee välttää tilannetta, jossa lakeja ja määräyksiä muutetaan (=tiukennetaan) vähän väliä. Tulee tehdä realistinen toimenpidesuunnitelma, jonka tavoite on kuitenkin kunnianhimoinen.
- Kustannustehokkuus tulee olla tärkein tekijä päästövähennyskeinoja arvioitaessa.
- Raskaan liikenteen osalta biopolttoaineen lisääminen on ensisijainen keino, koska se on teknologisesti helppo – lisää kylläkin kustannuksia. Biodieselin osalta kustannusten nousu vaikuttaa nyt erittäin kovalta, joten tulee selvittää, olisiko biokaasun lisääminen kustannustehokkaampi ratkaisu.
- Logistiikkaan ei tule kohdistaa ohjauskeinoja, joilla ei saavuteta tavoitteita.
- Teknologian suhteen raskaaseen liikenteeseen enempi porkkanoita kuin sanktioita. On hyvä, että teknologia kehittämiseen panostetaan.
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkostoihin on panostettava (julkinen tuki)
- Myös muu taakanjakosektori erityisesti maatalous on saatava osallistumaan päästövähennyksiin.

Koulutus ja osaaminen

Vuoden 2019 liikennepalvelulakia muutettiin siten, että jatkossa kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyys voidaan perinteisen koulutuksen ja nopeutetun koulutuksen lisäksi suorittaa myös kokeella. Vuoden 2020 aikana saatiin valmiiksi asetukset, joilla annetaan tarkempia määräyksiä ammattipätevyyskokeesta ja sen suorittamisesta, arvioitsijoista, kokeista vastaavista, asiakirjoista jne. On tärkeää, että koemalli takaa jatkossa kuljettajien osaamistason, eikä siitä tule keinoa saada ammattipätevyyttä nykyistä vähemmällä osaamisella.

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.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus on merkittävä kuljetusalalle. Määrä on nykyään noin 3 000 koulutettua vuodessa. Tärkeää on, että mahdollisimman moni puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saanut jatkaisi kuljettajana. Uusi liikennepalvelulaki mahdollisti sen, että jatkossa kaikki puolustusvoimissa kuljettajakoulutuksen saaneet voisivat saada myös ammattipätevyyden. Alan toimijoilla ja puolustusvoimilla on hyvä jatkuva yhteistyö, koska koulutettavien jatkaminen kuljettajina on hyödyllistä molemmille osapuolille.

Maantiekuljetusala työllistää liitännäisammatteineen noin 150 000 ihmistä, joista noin 15 000 työskentelee linja-autonkuljettajana ja noin 70 000 tavaraliikenteen kuljettajana. Osaamisen ennakointifoorumit pohtivat työvoiman tarvetta. Liikenne tarvitsee vuoteen 2035 mennessä uutta työvoimaa noin 54 000 henkilöä, joista lähes 70 prosentilla tulisi olla ammatillinen koulutus. Suurin osa näistä on kuorma-auton kuljettajia.

TOIMIALA

Koronaepidemia

Maaliskuussa 2020 koronaepidemian alkaessa näytti aluksi siltä, että ollaan vajoamassa syvään lamaan. Jäsenyritykset käynnistivät YT-menettelyjä varautuen pahimpaan. Kuljetusvolyymit eivät kuitenkaan alenneet nopeasti ja tilanne vakiintui kesän aikana, kun koronaepidemia helpotti. Korona on aaltoillut ja eri variantteja on tullut toinen toisensa perään. Tavarakuljetusten osalta kotimaassa on selvitty edelleen hyvin. Vain loppuvuodesta 2021 ja alkuvuodesta 2022 tilanne näytti huolestuttavammalta. Tautiryypäitä esiintyi ja poissaolot kasvoivat. Tilanne on vaatinut jatkuvaa reagointia, mutta mitään suuria vaikeuksia ei ole ollut.

Toimistoissa on siirrytty etätyöskentelyyn niin paljon kuin mahdollista ja todennäköisesti etätyön määrä tulee jatkossakin olemaan suurempi kuin ennen koronaa. Digitalisaatiossa on

otettu isoa loikkaa. Olemme menossa kohti paperitonta toimitusketjua. Myös lähetysten kuitauskäytäntöjä on muutettu, jotta ihmiskontakteja on saatu vähennettyä.

Korona on ollut suurena osatekijänä siihen, että globaali konttiliikenne on ollut suurissa vaikeuksissa. Kapasiteettia ei ole ollut tarpeeksi ja toimitusajat ovat venyneet sekä hinnat ovat nousseet paljon. Seurauksena on ollut monelle toimialalle toimitusvaikeuksia, jotka ovat lähöisin komponenttien ja raaka-aineiden saatavuudesta.

Positiivisena ilmiönä korona on aiheuttanut sen, että yhä useampi ymmärtää toimialamme merkityksen koko yhteiskunnan toimintaa ylläpitävänä. Ilman kuljetuksia yhteiskuntamme ei enää selviäisi montaa päivää. Emme oli tukitoimiala, vaan elinkeinoelämän ja koko yhteiskunnan toiminnan edellytys.

Työllisyys ja työvoima

Korona helpotti työvoiman saatavuutta hetkellisesti. Jos talous jatkaa kasvua enustetutusti, työvoiman saatavuus alalla tulee heikkenemään. Erityisesti puutetta tulee kuljettajista. Jäsentyrykset kokevat kuljettajien saatavuuden yhdeksi suurimmista ongelmista toiminnassaan pitkällä aikavälillä. Suomessa työvoiman poistuvuus on demografian vuoksi vuosia suurempaa kuin uuden työvoiman tuleminen työmarkkinoille. 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 jäsentyrykset työllistivät vuoden 2020 lopussa noin 7 500 henkilöä, joista noin 2 500 on omaa henkilöstöä ja noin 5 000 alihankkijoiden henkilöstöä.

Kalusto

Jäsentyrysten kaluston määrä oli vuoden 2020 lopussa noin 1 000 omaa autoa ja alihankkijoilla oli noin 2 500 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2 500 ja alihankkijoilla noin 300.

Vuonna 2021 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa kasvoivat 3,1 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit vähenivät 14,7 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit kasvoivat 0,4 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 12,6 prosenttia.

Vuoden 2019 alussa astui voimaan valtioneuvoston asetus, joka sallii enimmillään 34,5 m pitkät yhdistelmät. Uusilla pituuksilla on ollut suuri merkitys liittomme jäsenten toimintaan, sillä ne mahdollistavat tehokkuuden parantamisen sekä vähentävät sitä kautta myös kasvihuonepäästöjä ja muita päästöjä erityisesti kappaletavarakuljetuksissa. Uudet pidemmät yhdistelmät edellyttävät tarkkaa analysointia, jotta optimaalinen kalusto ja toimintatavat löytyvät. Myös tieverkon tulee mahdollistaa pidempien yhdistelmien käyttö reiteillä, joissa niistä on hyötyä.

Volyymien, liikevaihdon ja kannattavuuden kehittyminen

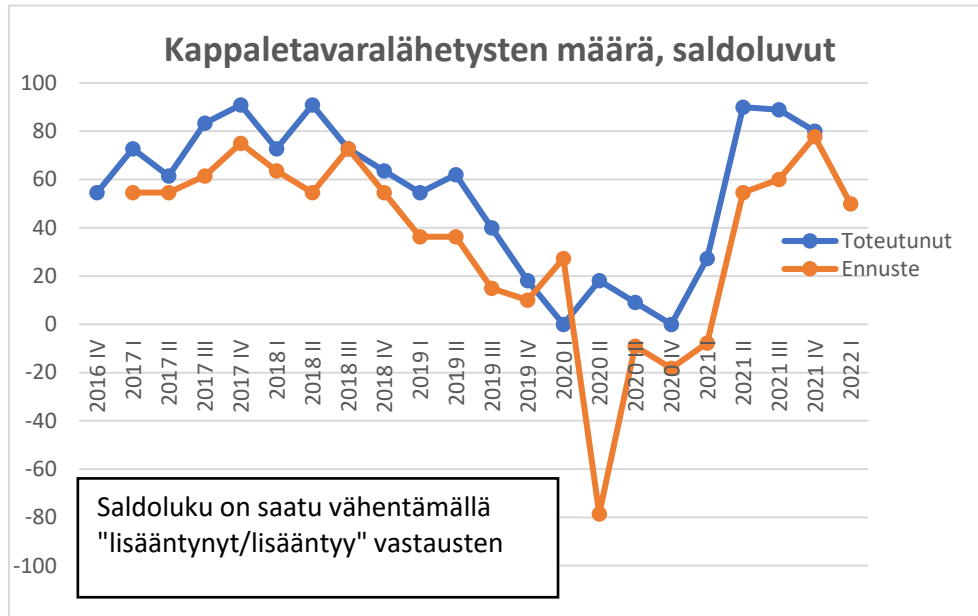
Vuoden 2016 aikana liitto käynnisti oman barometrin tekemisen neljännesvuosittain. Barometrien tulokset löytyvät liiton [kotisivuilta](#).

21.1.2022 julkaistun barometrin vastausten perusteella vuoden 2021 neljännellä vuosineljänneksellä kaikki kuljetus- ja varastointivolyymit ovat kehittyneet positiivisesti. Sekä kuljetus- että varastovolyymit kasvoivat verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan. Kasvua on kaikissa volyymeissa ollut yli puolella. Kappaletavarakuljetuksissa 80 prosenttia ilmoitti kasvusta. Vuoden 2022 ensimmäisen vuosineljänneksen osalta kaikkien kuljetus- ja varastovolyymien odotetaan edelleen kasvavan. Kappaletavaran osalta kasvua odottaa puolet vastaajista.

Saldolukukuvasta nähdään, että kappaletavaran osalta sekä toteuma että ennuste ovat vahvasti plussalla. Toteuman osalta ei käyty missään vaiheessa nollan alapuolella.

Liikevaihto on 70 prosentilla vastaajista kasvanut vuonna 2021 verrattuna vuoteen 2020. Kannattavuuskehitys on kaksijakoinen. Noin 40 prosentilla kannattavuus on parantunut ja noin 30 prosentilla se on heikentynyt viime vuonna.

Vuonna 2021 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 193, kun edellisenä vuotena konkurssseja oli 139 (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Konkurssit [verkkojulkaisu]).



Kuva 8. Logistiikkayritysten Liitto ry:n barometri saldoluvut (Lähde: Logistiikkayritysten Liitto ry [21.1.2022 julkaistu barometri](#))

Kustannukset

Vuoden 2020 dieselin hinta vaihteli välillä 1,30 – 1,70 euroa/litra. Hinnat olivat voimakkaasti kasvussa vuoden 2021 loppua kohden ja erityisesti vuoden 2022 alussa hinnan nousu on jatkunut niin, että hinta on jo yli 1,90 euroa litra. Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselveroa on korotettu. Dieselveeron korotuksia on tehnyt jokainen hallitus vuodesta 2011 lähtien. Verojen kokonaismäärä on yli 55 senttiä/litra. Elokuussa 2020 tapahtui polttoaineveron korotus, joka nosti dieselin veroa noin 6,5 senttiä/litra.

Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantamiseksi pitää saada aikaan nopeasti dieselpolttoaineen veron palautusjärjestelmä kuorma-autoliikenteelle. Tämän avulla voidaan hillitä kuljetuskustannusten nousua ja siten edistää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä.

Kuljetusalan kokonaiskustannukset nousivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2020 aikana 9,6 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 6,4 %, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 8,5 % sekä täysperävaunuyhdistelmien kustannukset nousivat 10,4 %. Suurin selitys kustannusten nousuun oli polttoaineen hinnan raju nousu.

JÄRJESTÖTOIMINTA

Liitto on käynyt vuoden 2021 aikana isoa muutosta järjestökentässä. Pitkään selvitettiin liiton hallituksessa mahdollisuutta siirtyä Paltaan, joka olisi toteutettu siten, että liittomme olisi fuusioitunut Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton (SHLL). Tähän ei kuitenkaan löytynyt yhteisymmärrystä liiton hallituksessa ja neuvottelut päättyivät huhtikuussa 2021. Tämän jälkeen tuli merkittäviä jäsenten eroilmoituksia. Liiton hallitus on sen jälkeen alkanut etsimään liitolle uutta suuntaa. Kesäkuussa pidetyssä ylimääräisessä jäsenkokouksessa päätettiin erota Elinkeinoelämän keskusliitto

EK:sta. 2004 alkanut jäsenyytemme EK:ssa päättyi 31.1.2021. Samalla erottiin PALTAn yhteistoimintajäsenyydestä 31.12.2021. Eri vaihtoehtoja uudelle strategialla ja toimintamallille on valmisteltu vuoden 2021 lopulla ja päätöksiä pyritään tekemään ennen kesää 2022.

Edustajamme EK:n hallinnossa

2021 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

Edustajisto

Ville Vähälä ja varamiehenä Riku Vainio

Hallitus

Ei edustajaa

Yrittäjävaltuuskunta

Ville Vähälä

Logistiikkavaliokunta

Petteri Nurmi

EK:n liittojohtoryhmä

Pekka Aaltonen

EK vaikuttajaryhmät: Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka, Yrittäjävaltuuskunta, Talous- ja verotus sekä Oppiminen ja digitalisaatio (Oodi)

Pekka Aaltonen

EK:n liittoyhteisön logistiikkaryhmä

Pekka Aaltonen

Muut jäsenyydet

Vuoden 2020 alusta olemme olleet FinMobility ry:n yhteistyöjäseniä. FinMobility on johtava suomalaisten liikennesektorin työnantaja- ja elinkeinojärjestöjen yhteinen EU-edunvalvoja Brysselissä. FinMobilityn edustaman yhdeksän järjestön jäsenmäärä on 13 500 yritystä, jotka työllistävät yhteensä 100 000 henkilöä Suomen liikennealalla.

Liitto oli vuonna 2021 Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n yhteistoimintajäsen. Pekka Aaltonen on ollut hallituksen jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä ja toimii sen ympäristötoimikunnan puheenjohtajana. Mobilia säätiön edustajistossa liittoamme edustaa Pekka Aaltonen. Pekka Aaltonen on hallituksen jäsen Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin (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 Scandic Helsinki Aviacongressissa, Vantaalla 31.5.2021. Edustettuna oli 9 jäsenyritystä, yhteensä 59,8 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 9 henkilöä. Ylimääräinen jäsenkokous järjestettiin 22.6.2022. Edustettuna oli 9 yritystä, yhteensä 54,9 prosenttia kaikista äänistä. Kokous päätti, että liitto eroaa Elinkeinoelämän keskusliitto EK:sta 1.1.2022 alkaen.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut ovat tiedottamisen pääkanava. Viestinnän kärkenä on ollut vähähiilinen tiekartta ja oma barometri.

Lausunnot Liitto antoi 30 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2021, kun edellisenä vuotena lausun-
toja annettiin 23 kpl.

Hallitus 1.1. - 31.12.2021 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 9 kertaa.

Puheenjohtaja Petri Angervuori (31.5.2021-) ja Ville Vähälä (-31.5.2021)

Varapuheenjohtaja Riku Vainio

Jäsenet Petri Angervuori (1.2.2021- 31.5.2021)
Kalle Auramaa
Janne Jakola
Karri Koramo (31.5.2021-)
Petteri Nurmi (-31.5.2021)
Arto Piiparinen (31.5.2021-)
Johanna Starck (-31.5.2021)
Tommi Välimäki
Sixten Widjeskog

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. Tilin-
päättöksen tulos oli 4 998,59 euroa ylijäämäinen. Toiminnallinen tulos oli 4 675,39
euroa ylijäämäinen eli hieman pienempi kuin tilinpäättöksen tulos, koska Lahtikarin
rahastoa käytettiin projekteihin 323,20 euroa. Ylijäämä siirretään edellisten tilikau-
sien yli-/alijäämään.

Toimitilat Liiton toimitila on ollut 1.11.2021 alkaen osoitteessa Mikonkatu 8 A, 10 krs., 00100
Helsinki. Tila on vuokrattu Autoalan Keskusliitto ry:ltä. Aikaisemmin liiton toimitila
sijaiti Eteläranta 10:ssä 6. kerroksessa. Tila oli vuokrattu Elinkeinoelämän keskus-
liitto EK:lta.

Jäsenistö Vuoden 2020 lopussa jäsenmäärä oli 27. Kiitotermiäni Oy, Lauri Vähälä Oy, Post-
Nord Oy, Schenker Oy ja Vähälä Logistics erosivat liitosta vuoden 2022 alusta. Jä-
senten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2021 lopussa oli yli 1,0 miljardia euroa,
mikä vastaa noin kuudesosa koko maantieliikenteen tavarakuljetusmarkkinoista.

Toiminnantarkastajat 2021

Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Tom Bäckman Helsingistä varamiehinään Esa Anti-
kainen Tuusulasta ja Teemu Naatula Espoosta.

LIITON STRATEGIA

Liiton strategia käytiin systemaattisesti läpi vuonna 2017. Strategia valmistui vuo-
den 2018 alussa. Strategia on tiivistettynä alla:

Missio

Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenet ovat alan keskeisiä toimijoita, jotka yhteistyössä kehit-
tävät 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 tehokkaihin prosesseihin ja rakentuvat digitaali-
sista ratkaisuista
- Standardisoidut toimintamallit ja yhteiset pelisäännöt, jotka mahdollistavat tehokkaat ja mo-
nipuoliset 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 CO₂-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 2021 aikana on uudistumiseen liittyen valmisteltu strategian uudistamista sekä selvitetty parhaita toiminta- ja yhteistyömalleja. Työ on edelleen kesken tätä kirjoitettaessa.

TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

Digitaalinen toimitusketju

Logistiikan sähköisen asiointin edistäminen, digitaalinen toimitusketju on ollut liiton keskeisin strateginen hanke pitkään. Liiton tavoitteena on ollut edistää logistiikan sähköistä asiointia ja sitä kautta toimitusketjujen digitalisaatiota Suomessa. Tavoitteena on ollut siirtyä kuljetustilaustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Tavoitteena on paperiton toimitusketju. Kuljetustilaustiedoista siirtyy jo yli 95 prosenttia sähköisesti. Suurimpana haasteena tällä hetkellä on se, että vaikka sähköisen tilaamisen osuus on jo korkea, niin tilausten tiedot eivät ole täydellisiä.

Paperittoman toimitusketjun edistämiseksi perustettiin oma työryhmä vuoden 2018 lopussa, joka jatkoi toimintaansa vielä vuonna 2021. Työryhmä on tarkastellut sähköisen toimitusketjun näkökulmasta tiekuljetussopimuslain yksiselitteisyyttä, keinoja validoida paremmin tai automaattisesti tilaustietoja mm. VAKin ja osoitetietojen kannalta. On pohdittu, miten lisäpalvelut saadaan sähköisesti oikein koko toimitusketjuun. Tarkasteltu on, miten paperiton toimitusketju toimii vikatilanteissa. Sen perusteella on selvitetty mm. kollisoielapun sisältöä. Vuoden 2021 aikana on tutkittu mahdollisuutta lisätä QR- tai 2D-koodi kollisoielappuun. Kiinnostavin vaihtoehto on GS1:sen [Scan4Transport-hanke](#), jossa kehitteillä on uusi kollisoielappustandardi, joka sisältäisi myös [QR-koodin](#). Työryhmän toiminta päättyi vuoden 2021 lopulla. Paperiton toimitusketju on toteutunut asiakkaiden välisissä kontakteissa pitkälti koronan vuoksi. Kun fyysisistä kontakteista on haluttu eroon, niin paperidokumenttejakaan ei ole haluttu käyttää. Kuitenkaan kaikkia haasteita ei ole onnistuttu ratkaisemaan kuten toimintaa häiriötilanteissa.

Viestintä ja tiedotus

Digitaalinen toimitusketju -hankkeen aikana eri vuosina tehty materiaalit löytyvät liiton kotisivujen alisivulta [Sähköinen asiointi](#). Liitto on toiminut myös aktiivisesti LVM:n logistiikan digitalisaatioverkostossa ja foorumissa, joissa liiton toimitusjohtaja on ollut jäsen.

VAK-työryhmä

Liiton VAK-työryhmä kokoontui vain kerran vuoden 2021 aikana, mutta sen lisäksi oli useita kokouksia eri kokoonpanoilla liittyen VAK-lain kokonaisuudistukseen. Tämän lakinuudistuksen osalta tehtiin vaikutustyötä, jossa tuotiin esille, että tilapäiselle säilytykselle VAK-kuljetuksissa ei ole järkevää määrittää aikarajaa. Valmisteluvaiheessa aikarajaksi esitettiin 72 tuntia. Kesäkuussa LVM:ltä saadussa

lausuntopyynnössä aikarajaa ei enää esitetty. Tämä oli aivan välttämätöntä, jotta nykyinen toimintamalli VAK-lähetysten osalta voidaan säilyttää kappalevaratermi-naaleissa.

VAK-työryhmä on esittänyt viranomaisille muutosehdotusta IBC-pakkauksiin. IBC-pakkausten osalta tulisi ainakin vaarallisimpien aineiden osalta vaatia pakkaukset, joissa vähintään alakulmissa on vahvikkeet. Asia on hankala, koska tarvittaisiin muutoksia kansainvälisiin määräyksiin. Muita maita ei ole saatu mukaan edistämään hanketta.

Kuljetusala.com

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2021. Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi AKT, ALT, SKAL ja Volvo Trucks.

Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetusalalle. Vuonna 2021 Kuljetusala.com verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> olivat keskeinen osa toimintaa. Vuonna 2019 osallistuttiin Kuljetus – Logistiikka 2019 -messuille monien toimijoiden kanssa yhteisellä osastolla nimeltään [liikenneareena](#). Liikenneareenan nimissä oli tarkoitus lähteä tekemään laajempaa yhteistyötä vuonna 2020, mutta koronan takia tämä toiminta on ollut täysin pysähdyksissä ja toimintaa ollaan aktivoimassa vasta vuonna 2022. Kuljettajien ja ylipäättänsä logistiikka-alan työvoiman saatavuuden eteen tulee tehdä jatkossa paljon erilaisia toimia. Uusia keinoja houkutella alalle työntekijöitä kehitetään yhdessä muiden alan toimijoiden kanssa.

MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

Tavaralinjat –mitalit ja liiton standaari

Vuoden 2021 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standaaareja.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden 2021 aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä.

Helsingissä 2.3.2022

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Petri Angervuori
Kalle Auramaa
Karri Koramo
Tommi Välimäki

Riku Vainio
Janne Jakola
Arto Piiparinen
Sixten Widjeskog

Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja

JÄSENYRITYKSET 2021
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	Ahjtie 17	96100 ROVANIEMI
Kuljetusliike Kantola & Koramo Oy	Revontulentie 8	93600 KUUSAMO
Kuljetusliike M. Nikkanen Oy	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	Kaivokatu 10 A	00100 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 Maantielogistiikka	Radiokatu 3	00240 HELSINKI
Vähälä Logistics Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU