

3.3.2023

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2022



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS 2022

17.2.2023

Yleistä

Vuotta 2022 on hallinnut Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, inflaatio ja edelleen jatkunut komponenttipula. Myös koronapandemia ei ole maailmanlaajuisesti ohi. Suomen BKT kasvoi Tilastokeskuksen neljännesvuositilinpäivityksen ennakkotietojen mukaan 2,0 prosenttia vuonna 2022, kun vuonna 2021 BKT kasvoi 3,0 prosenttia. Inflaatio vuonna 2022 oli 7,1 prosenttia, kun edellisvuonna se oli 2,2 prosenttia. Vuonna 2022 ennakkotiedon mukaan tavaraviennin arvo kasvoi 24,2 prosenttia ja vastaavasti tavaratuonnin arvo kasvoi 30,4 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen ennakkotiedon mukaan vuonna 2022 viennin arvo oli 81,5 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 92,3 miljardia euroa. Kauppataaseen alijäämä oli 10,8 miljardia euroa. Inflaation vaikutus näkyy siinä, että viennin volyymi väheni 5,2 prosenttia ja tuonnin volyymi kasvoi vain 0,7 prosenttia. Joulukuussa 2022 työttömyysasteen trendi oli 6,9 prosenttia eli 0,1 prosenttiyksikköä matalampi kuin vuotta aiemmin Suomen korkotaso on alkanut nousta voimakkaasti vuoden 2022 aikana pitkän ennätyksellisen alhaisen vaiheen jälkeen.

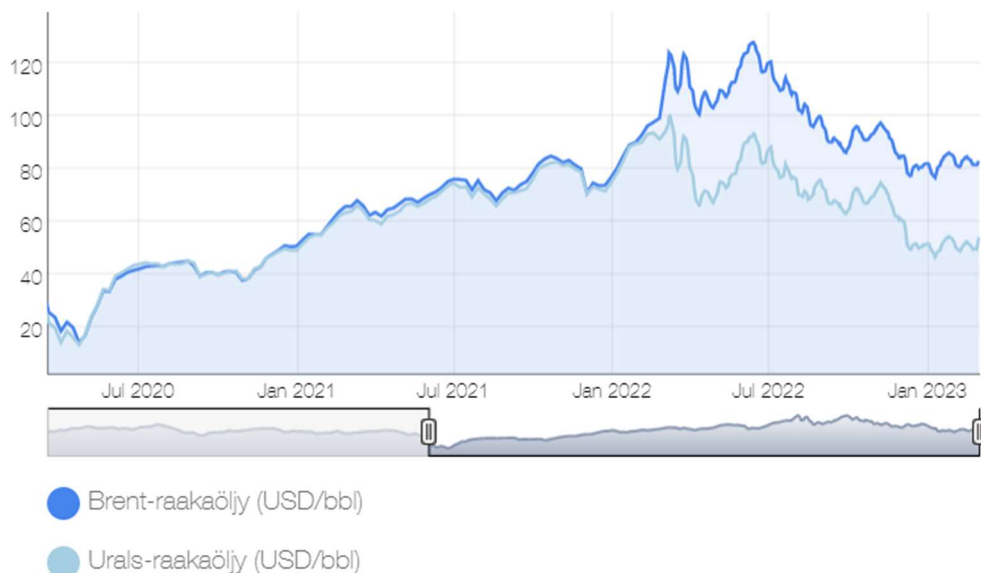
Öljyn hinta

Vuoden 2020 huhtikuussa raakaöljyn hinta käväisi alle 15 USD/bbl. Siitä hinta alkoi noustamaan ollen vuoden 2021 lopussa 75 USD/bbl. Vuoden 2022 aikana Venäjän hyökkäyssodan alettua raakaöljyn hinta nousi nopeasti yli 120 USD/bbl:iin. Hinta on kesän 2022 jälkeen laskenut ja oli vuoden 2022 lopussa hieman yli 80 USD/bbl. Vuoden 2022 aikana Brent- ja Urals-raakaöljyn hinnat ovat eriytyneet. Edellä vuoden 2022 hinnat on esitetty Brent-raakaöljyn hinnan mukaan. Urals-raakaöljy on vuonna 2022 ollut noin 20-30 USD/bbl halvempaa kuin Brent-raakaöljy.

USD/bbl, data päivittyy päivittäin.

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

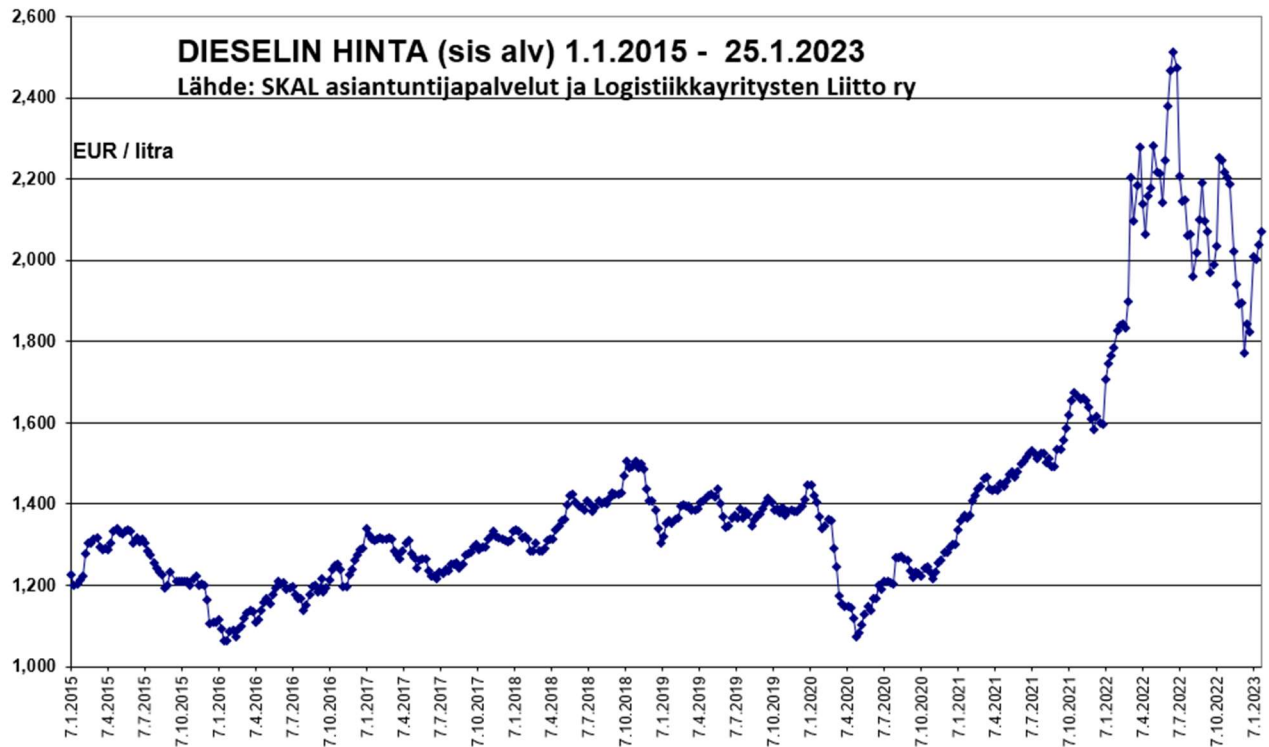
Aikaväli: 5pv 1kk 3kk 6kk 1v 3v Maks. ← →



Datalähde: Thomson Reuters*

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

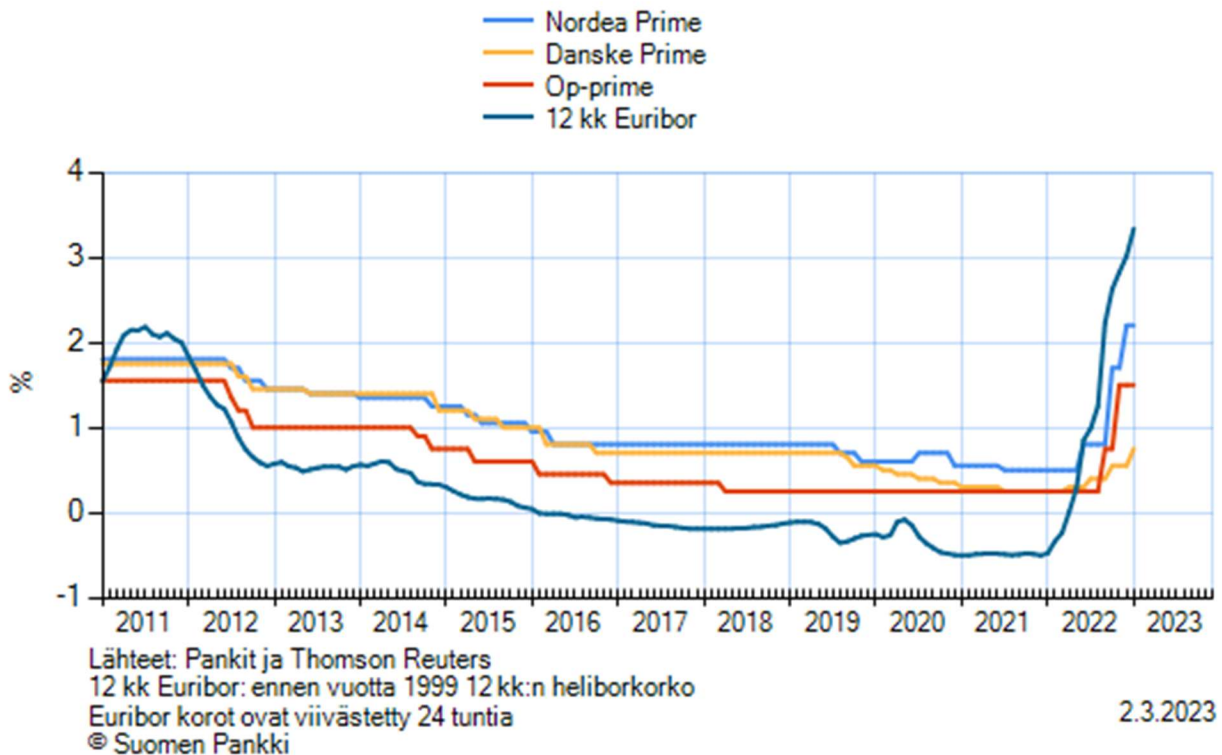
Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatietoa/raaka%C3%B6ljyn-hinta>)



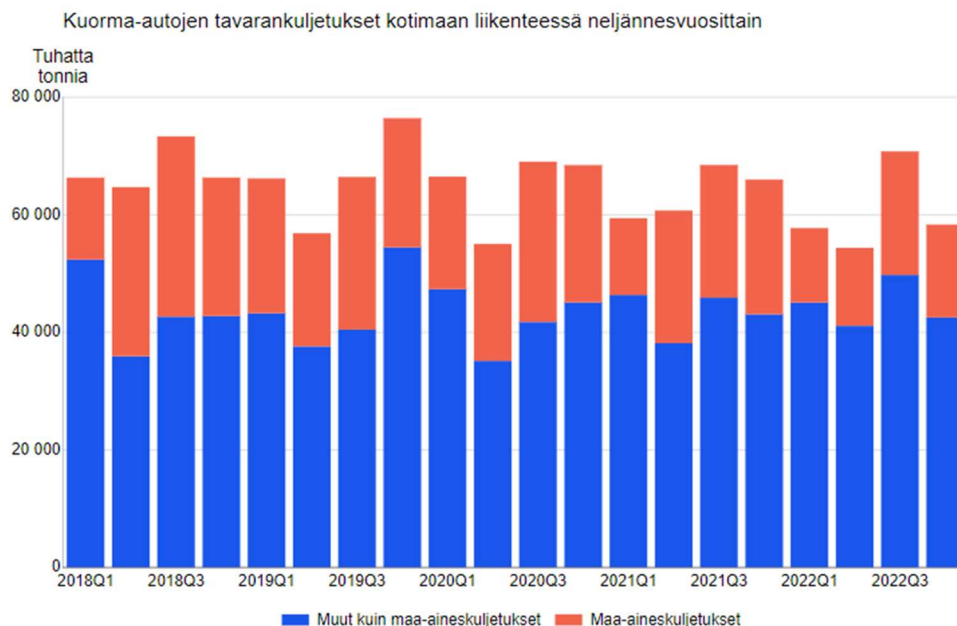
Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2010 – 2023. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)

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

Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor



Kuva 3. Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor.



Kuva 4. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 3/2022, Tilastokeskus)

Liikennepolitiikka ja liikenneverkon rahoitus ja viranomaismuutokset

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

Hallitusohjelman tavoitteena oli 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 tunnistettu keskeiset sekä 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](#) tehtiin alkuvuodesta 2022.

Liiton huolena LVM:n hyväksytyssä tiekartassa on, että siinä ehdollisesti ehdotetaan valmistelun aloittamista esim. kansallisesta päästäkauppajärjestelmästä, 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.

Nykyisen hallituksen aikana uusia lisämaksuja ei ole tullut. Tilanne muuttui täysin, kun polttoaineen ja erityisesti dieselin hinta nousi paljon vuoden 2022 aikana. Sen seurauksena kuljetusyritykset ovat saaneet polttoainetukea sekä biopolttoaineen jakeluvetoitetta on alennettu vuosille 2022 ja 2023.

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. Ammattidieseliä tai vastaava toimea on esitetty jo yli 10 vuotta. Vuoden 2022 aikana näytti siltä, että

polttoaineen kova hinnan nousu saisi hallituksen päättämään ammattidieselin käyttöönotosta. Tätä kirjoitettaessa näyttää siltä, että päätös siirtyy seuraavalle hallitukselle.

Kuluvalla hallituskaudella laadittiin 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. Rahoitus ei inflaation vuoksi tunnu riittävän edes päätieverkon ylläpitoon.

Huhtikuussa 2023 on eduskuntavaalit. Vaalivaikuttaminen on aloitettu jo vuoden 2022 puolella. Tätä työtä tehdään tiiviissä yhteistyössä SKALin kanssa. Tässä on selkeä etu liitollemme liittännäisjäsenyyden myötä. Pienenä liittona vaalivaikuttaminen olisi muuten vaikeaa.

EU:n Komissio julkaisi joulukuussa 2019 Euroopan vihreä kehityksen ohjelman (Green Deal). Joulukuussa 2020 komissio julkaisi strategian älykkästä ja kestävästä liikenteestä. Ohjelma sisälsi 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 kustannusnouzuilta vältytään ja erityisesti, ettei Suomelle tulisi muita jäsenmaita korkeampia kustannuksia.

Tarkempia ehdotuksia liikenteen vihertämispaketista on tullut vuonna 2022. Tieliikenteen ja rakennusten erillislämmittämisen päästökaupasta saatiin joulukuussa 2022 sopu EU:n neuvoston, Euroopan parlamentin ja komission kesken. Lopullinen päätös tämäkään ei vielä ole. Päästökauppa tulisi voimaan 2027, mutta sen aloittamista on mahdollista viivästyttää vuoteen 2030, jos jäsenmaassa on liikenteen hiili-dioksidivero. Suomessa näin on. Viimeistään nyt Suomessa pitäisi unohtaa ajatus kansallisesta tieliikenteen päästökaupasta. Komissio on julkaisut vuonna 2022 ehdotuksensa Euro 7 -standardeiksi.

Paljon esityksiä on tulossa vielä vuonna 2023. Komissio on julkaissut uusia päivämääriä vuodelle 2023, jolloin tulee tiekuljetuksille merkittäviä komission aloitteita:

- 14. helmikuuta, Raskaiden ajoneuvojen CO₂ -standardit
- 1. maaliskuuta, Tieturvallisuuspaketti: *ajokorttidirektiivi ja tieliikennesääntöjen rajat ylittävä täytäntöönpano*
- 21. kesäkuuta, Rahtiliikenteen viherryttämispaketti: *raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirektiivi, yhdistettyjen kuljetusten direktiivi (tbc.), liikenteen päästölaskennan ja raportoinnin harmonisointi sekä rautateiden henkilö- ja rahtiliikenteen edistäminen*

Erityisellä mielenkiinnolla odotamme 21.6.2023 julkaistavaa aloitetta raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirektiivistä. Liittomme hallitus on kantanut siitä huolta ja ei syyttä. Aina, kun tätä direktiiviä on avattu, on jossain vaiheessa valmistelua ja päätöksentekoa tullut esityksiä, jotka rajoittaisivat suomalaisten suurien yhdistelmien käyttöä. Suomalaiset ovat tehneet tässä niin virkamiesten kuin järjestöjen voimin hyvää ennakkovalvontatyötä. Liittomme on ollut aktiivinen, sillä vastasimme vuosi sitten komission julkiseen kyselyyn ja allekirjoittanut osallistui viime vuoden joulukuussa komission työpajaan aiheesta. SKAL ja liittomme on varmistanut, että viranomaiset Suomessa tietävät tahtomme ja sen merkityksen logistiselle tehokkuudelle sekä päästöjen vähentämiselle. Tahtomme on säilyttää kansallinen oikeus mittoihin ja massoihin sekä oikeus kahdenvälisiin sopimuksiin muiden jäsenmaiden kanssa. Tärkein vaikutustyö tehdään Brysselissä ja sitä työtä tekee [FinMobility](#), jonka jäseniä olemme.

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 vastavista, asiakirjoista jne. Näitä koemallilla suoritettuja ammattipätevyyksiä ei ole kuitenkaan tehty yhtään. Olisi syytä katsoa onko tarkemmissa määräyksissä korjaamisen varaa. Koemalli tulee silti taata jatkossa kuljettajien osaamistason, eikä siitä saa tulla 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. Toiveemme on, että puolustusvoimat ottaisi koemallin käyttöön, jotta mahdollisimman monella olisi ammattipätevyys voimassa varusmiespalveluksen jälkeen.

Maantiekuljetusala työllistää liitännäisammatteineen noin 100 000 henkilöä. Suurin osa näistä on kuorma-auton kuljettajia.

TOIMIALA

Koronaepidemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan

Koronaepidemian vaikutus terveyteen ei ole enää Suomessa kovin suuri tätä kirjoitettaessa. Kuitenkin Kiinassa sairastuvuus on vasta lähtenyt vauhtiin. Digitalisaatiossa on otettu iso loikka. Se näkyy esim. siinä, että on otettu iso harppaus kohti paperitonta toimitusketjua. Myös lähetysten kuittauskäytäntöjä 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. Vuoden 2022 loppua kohti konttien saatavuus on parantunut konttien merirahdit ovat tulleet kovaa vauhtia alas. Suurin selittävä syy on valitettavasti talouden hidastumisesta johtuva kysynnän hiipuminen.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan aiheutti uusia haasteita logistiikkaa. Maantiekuljetus kanalta merkittävintä oli dieselin hinnan kova nousu ja siitä seurannut yleinen inflaatio. Venäjän liikenteen katkettua ja yritysten vetäytyttyä Venäjältä muutoksia on tullut erityisesti ulkomaan kuljetuksiin. Raakapuun tuonnin katkettua Venäjältä kotimaan raakapuu kuljetukset ovat kasvaneet.

Korona ja Venäjän hyökkäyssota on aiheuttanut sen, että yhä useampi ymmärtää toimialamme merkityksen koko yhteiskunnan toimintaa ylläpitävänä. Ilman kuljetuksia yhteiskuntamme ei enää selviäisi montaa päivää. Emme ole tukitoimiala, vaan elinkeinoelämän ja koko yhteiskunnan toiminnan edellytys.

Työllisyys ja työvoima

Vuoden 2022 aikana on noussut yhä vahvemmin esiin haasteet saada osaavaa työvoimaa alalle. Erityisesti tämä on kohdistunut kuljettajiin. Emme ole asian kanssa yksin, sillä moni muu toimiala kokee haastavaksi työvoiman saannin. Euroopassa arvioidaan olevan 400 000 kuljettajan pula. Vaikka talous hieman taantuisi voitellista helpotusta tulla. Pidemmällä aikavälillä työvoiman saatavuus alalla tulee heikkenemään. Erityisesti puutetta on jatkossakin kuljettajista. Toisaalta tarvitsemme myös mm. digitalisaatio-osaajia. Jäsenyritykset 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. autonometiset 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. Vuonna 2022 alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyritykset työllistivät noin 6 000 henkilöä, joista noin 3 500 on omaa henkilöstöä ja noin 2 500 alihankkijoiden henkilöstöä.

Kalusto

Jäsenyritysten kaluston määrä oli vuonna 2022 noin 1 300 omaa autoa ja alihankkijoilla oli noin 1 300 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2 300 ja alihankkijoilla noin 400.

Vuonna 2022 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa vähenivät 5,5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit kasvoivat 3,1 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit vähenivät 13,2 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit kasvoivat 0,4 prosenttia. Huomionarvosta on se, että muutkin käyttövoimat yleistyvät vähitellen, kuin diesel. Kaikkiaan ensirekisteröitiin 3341 kuorma-autoa. Näistä kaasu oli 96 käyttövoima ja 15 oli sähkö. Pakettiautoja ensirekisteröitiin 11 191 ja niistä 10 käyttövoima oli kaasu ja 684 sähkö.

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 tehokuuden parantumisen. Tämä on vähentänyt kasvihuonepäästöjä ja muita päästöjä erityisesti kappale- ja tavarakuljetuksissa. 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

Liitto lopetti oman barometrin pitämisen vuoden 2022 alussa, koska jäsenkunta muuttui. Siksi volyymin, liikevaihdon ja kannattavuuden kehityksestä ei ole selkeää käsitystä. Vuonna 2022 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 198, kun edellisenä vuotena konkurssia oli 193 (Lähde Tilastokeskus)

Kustannukset

Dieselin hinta oli vielä kesällä 2021 noin 1,50 euro/litra ja nousi vuoden lopussa hintaan yli 1,60 euroa/litra. Vuoden 2022 alussa hinta alkoi nousta rajusti ja oli kesällä 2022 yli 2,50 euroa/litra. Kesällä 2022 hinta laski, kun dieselin jakeluvelvoitteet alentaminen astui voimaan. Vuoden 2022 lopussa hinta oli yli 1,80 euroa/litra ja vuoden 2023 alussa hinta nousi jälleen yli 2,00 euroa/litra. Vuoden 2021 keskihinta oli noin 1,50 euroa/litra ja vuonna 2022 se oli lähes 2,10 euroa/litra.

Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselveroa on korotettu. Dieselveron korotuksia on tehnyt jokainen hallitus vuodesta 2011 lähtien ja viimeisin tapahtui vuoden 2023 alussa. Eniten verotetun, aromaattisen, fossiilisen dieselin vero on noussut 36,4 sentistä 59,5 senttiin litralta, yhteensä 63 prosenttia reilussa kymmenessä vuodessa. Tämän päälle tulee arvonlisävero, joka lasketaan valmisteverollisesta hinnasta.

Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukykyyn parantamiseksi pitää saada aikaan nopeasti ammattidiesel eli dieselpolttoaineen veron palautusjärjestelmä kuorma-autoliikenteelle. Tämän avulla voidaan hillitä kuljetuskustannusten nousua ja siten edistää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä ja mahdollistaa kehittymistä kohti vähäpäästöisempiä ratkaisuja.

Kuljetusalan kokonaiskustannukset nousivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2022 aikana 8,4 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 6,2 %, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 6,8 % sekä täysperävaunuyhdistelmien kustannukset nousivat 9,2 %. Suurin selitys kustannusten nousuun oli polttoaineen hinnan nousu, mutta inflaatio on kiihdyttänyt muidenkin kustannusten nousua.

JÄRJESTÖTOIMINTA

Liitto on käynyt vuodesta 2021 alkaen isoa muutosta järjestökentässä. Pitkään selvitetettiin liiton hallituksessa mahdollisuutta liittyä 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 liiton hallitus alkoi etsimään uutta suuntaa. Kesäkuussa 2021 pidetyn ylimääräisessä jäsenkokouksen päätöksen mukaisesti liittomme erosi Elinkeinoelämän keskusliitto EK:sta 1.1.2022 alkaen. Samalla erottiin PALTAn yhteistoimintajäsenyydestä 1.1.2022 alkaen.

Vuoden 2021 kesästä lähtien käytiin neuvotteluja SKALin kanssa. Lisäksi syksyllä 2021 ja keväällä 2022 keskusteltiin useiden suurien logistiikkayritysten kanssa mahdollisesta uudesta organisoitumisesta SKALin suuntaan.

Eri neuvottelujen ja 2022 vuosikokouksen päätöksen mukaisesti haettiin SKALin liitännäisjäsenyyttä, joka allekirjoitettiin 11.6.2022. Liiton itsenäisyys säilyy ja liitolla on edelleen oma hallitus, organisaatio ja talous. Yhteistyöllä vahvistetaan logistiikan edunvalvontaa. Yhteistyö lisää tehokkuutta ja luo uusia mahdollisuuksia. Jatkamme yhteistyötä myös muiden järjestöjen kanssa yhdessä SKALin kanssa. Liittymisestä lisää liiton [kotisivuilta](#).

Liitännäisjäsenyyden keskeisiä käytännön asioita ovat:

- LL saa neuvottelevan jäsenen paikan ja hänen varajäsenensä SKALin hallitukseen.
- SKAL perustaa logistiikkavaliokunnan.
- LL:n nykyinen toimitusjohtaja osallistuu SKALin johtoryhmän työskentelyyn ja toimii oman toimensa ohella SKALin logistiikkajohtajana.
- SKAL ja LL järjestävät vuosittain yhdessä yhden korkeatasoisen logistiikkateemoja käsittelevän tilaisuuden.
- LL:n edustajat voivat osallistua normaalein ehdoin SKALin muihin tapahtumiin, joita ovat esimerkiksi SKAL-Forum, liittokokous ja muut vuosittain toistuvat isommat tilaisuudet.
- LL:n toimisto siirtyi SKALin tiloihin ja erillisen sopimuksen mukaisesti käyttää SKALin palveluita kuten tietohallinto, tulostus jne.

Edustajamme SKALin hallinnossa ja muissa tehtävissä

2022 aikana SKALin hallinnossa toimivat:

Hallitus

Riku Vainio ja varamiehenä Petri Angervuori, molemmat 11.6.2022 alkaen

Logistiikkavaliokunta (LL:n nimeämät jäsenet, 28.10.2022 alkaen))

Riku Vainio puheenjohtaja
Jonas Ahola
Petri Angervuori
Iiro Mäkinen
Pontus Stenberg
Tommi Välimäki

SKALin johtoryhmä

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 liikennealoilla.

Pekka Aaltonen on ollut hallituksen jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä ja toimi sen ympäristötoimikunnan puheenjohtajana vuonna 2022. Mobilia säätiön edustajistossa liitoamme 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 30.5.2022. Edustettuna oli 8 jäsenyritystä, yhteensä 68,8 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 8 henkilöä. Ylimääräinen jäsenkokous järjestettiin 16.8.2022 SKALin toimistolla. Edustettuna oli 7 jäsenyritystä, yhteensä 49,0 prosenttia kaikista äänistä. Ylimääräinen jäsenkokous päätti täydentää hallitusta Jonas Aholalla ja Tapio Mäki-sellä.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 13 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut ovat tiedottamisen pääkanava.

Lausunnot

Liitto antoi 16 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2022, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 30 kpl.

Hallitus 1.1. - 31.12.2022 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 6 kertaa.

Puheenjohtaja Petri Angervuori
Varapuheenjohtaja Riku Vainio

Jäsenet Jonas Ahola (16.8.2022-)
 Kalle Auramaa
 Janne Jakola (-17.8.2022)
 Karri Koramo
 Tapio Mäkinen (16.8.2022-)
 Arto Piiparinen
 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. Tilinpäätöksen tulos oli 27 751,59 euroa alijäämäinen. Toiminnallinen tulos oli 38 750,97 euroa alijäämäinen, koska Lahtikarin rahastoa käytettiin projekteihin 10 999,38 euroa. Alijäämä siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.

Toimitilat Liiton toimitila on ollut 25.8.2022 alkaen osoitteessa Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki. Tila on vuokrattu SKAL 70-vuotisjuhlasäätiöltä. Alkuvuoden 2022 liiton toimitila oli osoitteessa Mikonkatu 8 A, 10 krs., 00100 Helsinki. Tila oli vuokrattu Autoalan Keskusliitto ry:ltä.

Jäsenistö Vuoden 2022 lopussa jäsenmäärä oli 26. Vuoden 2022 aikana uusina jäsenenä liittyi Kuljetusliike Kalevi Huhtala Oy, Kiitosimeon Oy, Oy RL-Trans Ab ja SE Mäkinen Oy. Lisäksi Ahola Transportin jäsenyys laajeni koskemaan koko heidän liiketoimintaansa. Kiitotermiäli Oy, Lauri Vähälä Oy, PostNord Oy, Schenker Oy ja Vähälä Logistics Oy erosivat liitosta vuoden 2022 alusta. Nykyisten jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2021 lopussa oli noin 900 miljoonaa euroa.

Toiminnantarkastajat 2022

Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Tom Bäckman Helsingistä varamiehinään Esa Antikainen Tuusulasta ja Teemu Naatula Espoosta.

LIITON STRATEGIA

Logistiikkayritysten Liitto ry päivitti strategiansa toukokuussa 2022. Strategia perustuu SKALin liitännäisjäsenyyteen ja siinä on huomioitu uusien jäsenten tarpeita. Strategia on tiivistettynä alla:

Visio

Logistiikka-ala tunnustetaan yhdeksi Suomen avaintoimialaksi osana ratkaisua Suomen kilpailukykyä, vihreää siirtymää ja toimitusketjujen digitalisaatiota koskevissa kysymyksissä. Vihersiirtymän edelläkävijyys luodaan etupäässä digitalisaatiolla ja oikeiden resurssien hallinnalla.

Alan sääntely, resurssien saatavuus ja toimintaedellytykset ovat kestävästi sekä ennustettavasti toteutettu ja mahdollistavat kannattavan toiminnan logistiikka-alan yrityksille.

Missio

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

Tahtotila (otsikkotasolla)

- Logistiikka ja kuljetukset
- Kansainvälinen yhteistyö
- Kestävä ja kannattava kasvu ja ilmastopolitiikka
- Tasapuoliset ja oikeudenmukaiset markkinat
- Digitalisaatio ja datan hyödyntäminen liiketoiminnassa
- Osaaminen
- Toimiva liikenneinfrastruktuuri
- Tiedon jakaminen ja jäsenpalvelu

Liitto on laatinut edellä mainituista kohdista konkreettiset tavoite- ja toimenpideohjelman noin 3-5 vuoden ajalle. Tarkempaa tietoa saa liiton toimitusjohtajalta.

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. Kappale-tavaraliikenteessä suurilla terminaaliketjuilla kuljetustilaustiedoista siirtyy jo yli 99 prosenttia sähköisesti. Suurimpana haasteena tällä hetkellä on se, että vaikka sähköisen tilaamisen osuus on jo korkea, niin kaikkien tilausten tiedot eivät ole täydellisiä.

Osana SKALin toimintaa toimitusjohtaja on aloittanut laatimaan SKALin digiohjelman. Se valmistuu syksyllä 2023.

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. Uutena yhteistyötahona on Fintraffic, jolta on tätä kirjoitettaessa valmistunut Finntrafficin liikkumisen tietopalveluiden konseptointi -loppuraportti.

VAK-työryhmä

Liiton VAK-työryhmä kokoontui kolme kertaa vuoden 2022 aikana. Lisäksi VAK-työryhmä osallistui [mobiilisähköturvallisuus -hankkeen](#) työskentelyyn. Liitto oli pienellä rahoituksella ja työpanoksella mukana tässä hankkeessa. Litiumioniakut ovat

yleistyneet nopeasti ja niitä on kaikkialla, niin kuluttajakäytössä kuin valtavina määrinä erilaisissa kuljetusketjuissa. Riskinä on, ettei kaikkia litiumioniakkuihin liittyviä vaaroja tunneta tai niistä ei välitetä. Kuluttajallakin on vastuuta huolellisuusvelvoitteen kautta. Sen laiminlyöminen saattaa johtaa tuottamukselliseen vastuuseen.

VAK-työryhmän aiheena oli edelleen VAK-lain kokonaisuudistus. Lakiesitystä täydennettiin vuoden 2022 aikana erityisesti sanktiojärjestelmän osalta. Käyttöön esitetään liikennevirhemaksujen käyttöönottoa myös VAK-kuljetuksissa, mikä vastaa muuta liikenteen sanktiointia. Tätä kirjoitettaessa VAK-laki on edelleen eduskunnan käsittelyssä, mutta tulee ennen eduskuntavaaleja valmiiksi.

Kuljetusala.com ja muu työvoiman saatavuuteen liittyvä työ

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2022. Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi AKT, ALT, SKAL ja Volvo Trucks. Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetusalalle. Vuonna 2022 Kuljetusala.com verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> olivat keskeinen osa toimintaa.

Korona häiritsi vielä alkuvuodesta 2022 kuljettajien ja yleisesti työvoiman saatavuuteen liittyvää työtä. Toimintaa olisi tarkoitus laajempaan [liikenneareenan](#) nimissä. Vuoden 2022 aikana osallistuttiin yhteen [sotilasjuoksu- tapahtumaan](#).

Liitto osallistui syksyllä käynnistyneeseen kuljettajien rekrytointihankkeeseen ([KULRI](#)), joka jatkuu vielä vuonna 2023. Hankkeen päätarkoitus on kehittää puolustusvoimissa kuljettajakoulutetuille järjestettäviä rekrytointitilaisuuksia siten, että yhä suurempi osa kuljettajakoulutetuista jäisi kuljetusalalle töihin. Hankkeessa on mukana useita järjestöjä ja puolustusvoimat tukevat hanketta.

On aivan selvä, että osaavan työvoiman saatavuus tulee jo lähivuosina olemaan yksi kuljetusalan suurimmista haasteista. 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 2022 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standaaareja.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden 2022 aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä.

Helsingissä 3.3.2023

LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Petri Angervuori
Jonas Ahola
Karri Koramo
Arto Piiparinen
Sixten Widjeskog

Riku Vainio
Kalle Auramaa
Tapio Mäkinen
Tommi Välimäki

Pekka Aaltonen
toimitusjohtaja

JÄSENYRITYKSET 2022
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
Kiitosimeon Oy	Yrityspuistontie 2	05200 RAJAMÄKI
Kuljetusliike A. Kaajaluoma Oy	Arolamminkatu 2	05880 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy	Ahjotie 17	96100 ROVANIEMI
Kuljetusliike Kalevi Huhtala Oy	Tyvenentie 15	28190 PORI
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
Masa-Kiito Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Oy Ahola Transport Ab	Indolavägen 33	67701 KOKKOLA
Oy Matkahuolto Ab	Kaivokatu 10 A	00100 HELSINKI
Oy RL-Trans Ab	Eteläinen Lapväärtintie 3	64300 LAPVÄÄRTI
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
SE Mäkinen Logistics Oy	Lamminsuontie 1	01750 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