

14.3.2025

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2024



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

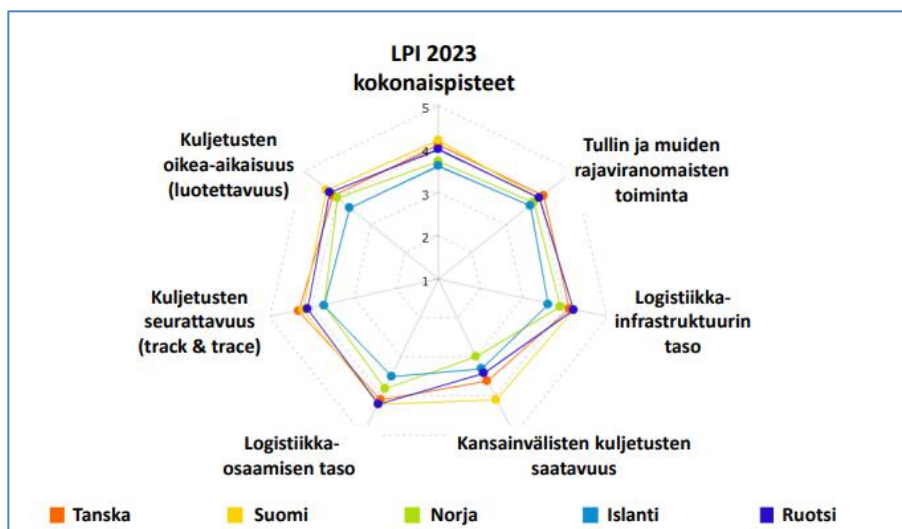
1. Kansainvälinen kehitys ja logistiikka

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaun ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista. Logistiikan merkitys Suomen kilpailukyvyllä ja yhteiskunnan toimivuudelle on noussut. Häiriöitä globaaleissa toimitusketjuissa ja Itämeren merikuljetuksissa on osin aiempaakin vaikeampi ennakoita ja ne heijastuvat nopeasti Suomen sisäisten kuljetusten sujuvuuteen. Kriisit ovat muuttaneet Suomen sisäisiä ja ulkomaankaupan kuljetusvirtoja, ja merikuljetusten osuus vienti- ja tuontikuljetuksista on noussut jo lähes 96 prosenttiin.

Logistiikkakustannukset ovat olleet nousussa. Vuonna 2023 valmistuneen Logistiikkaselvityksen mukaan logistiikkakustannusten osuus bkt:sta vuonna 2022 oli 12,5 %, kun vuonna 2019 vastaava luku oli 10,7 %. Nousua selittää etenkin varastoihin sitoutuneen pääoman kustannusten nousu. Logistiikkaselvitys selvitti aiempaa tarkemmin myös toimitusketjuihin liittyviä riskejä ja resilienssiä. Näiden merkitys on noussut (taulukko 1). Maailmanpankin toteuttaman, ulkomaankaupan toimivuutta mittaavassa Logistics Performance Index (LPI) -mittaristossa Suomi oli toisella sijalla, ja Pohjoismaiden joukossa paras (kuva 1).

Taulukko 1. Osuus logistiikkaselvitykseen vastanneista teollisuuden, kaupan ja logistiikka-alan yrityksistä, joille toimitusketjuriskin merkitys on ollut suuri tai erittäin suuri. Järjestys suurimmasta kokonaisvaikutuksesta pienimpään v. 2021-2022 (Logistiikkaselvitys 2023)

	Toimitusketjuriskin vaikutus suuri tai erittäin suuri Teollisuus-, kauppa- ja logistikkayritykset yhteensä	Vastaajayrityksen koko			
		Mikro	Pieni	Keskisuuri	Suuri
1	Materiaalin saatavuusongelmat toimittajilta	43 %	59 %	64 %	53 %
2	Kysynnän ennakoimattoman voimakas vaihtelu	41 %	55 %	51 %	55 %
3	Osaavan henkilöstön heikko saatavuus	39 %	54 %	49 %	40 %
4	Poliittinen epävakaus	27 %	41 %	44 %	43 %
5	Työmarkkinahäiriöt	18 %	38 %	49 %	33 %
6	Logistiikkapalveluiden häiriöt	14 %	24 %	27 %	28 %
7	Sääntelyn muutokset	14 %	12 %	24 %	18 %
8	Asiakkaiden maksuvaikeudet	20 %	11 %	9 %	8 %
9	Sähkö-, tietoliikenne- tai liikenneinfrastruktuurin häiriöt	9 %	11 %	9 %	13 %
10	Häiriöt omassa tuotannossa tai tietojärjestelmissä	4 %	7 %	11 %	13 %
11	Sään ja luonnon ääri-ilmiöt	6 %	11 %	11 %	2 %
12	Kyberhyökkäykset	3 %	11 %	4 %	8 %



Kuva 1. Logistics Performance Index 2023 -vertailun yleisindeksi ja osatekijät Suomessa ja muissa Pohjoismaissa. 1 (heikoin) – 5 (paras) (Logistiikkaselvitys 2023; Arvis ym. 2023)

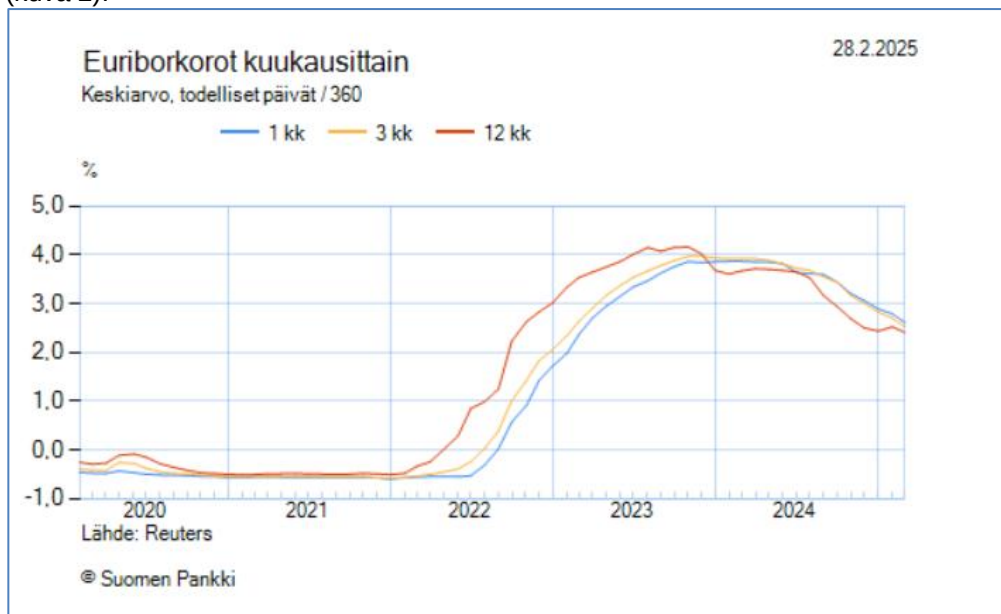
Suomen etäisyys päämarkkinoille on monia kilpailijamaita pidempi, riippuvuus merikuljetuksista ja globaaleista toimitusketjuista pysyy kriittisenä. Logistiikkakustannusten taso pysynee edellä

mainituista syistä korkeana, ja toimintaympäristö voi muuttua nopeastikin. Kansainvälisen sääntelyn muutokset myös tyypillisesti vaikuttavat kuljetusetäisyyksien takia Suomeen suhteellisesti Keski-Eurooppaa enemmän. Vaikka mm. tuoreimman Logistiikkaselvityksen perusteella Suomen ulkomaankaupan logistiikka toimii kohtalaisen hyvin, logistiikan kilpailukyvyn parantaminen ja toimintaedellytysten turvaaminen vaatii jatkuvaa vaikuttamista ja panostuksia.

2. Talouden, polttoaineen hintojen ja tavaraliikenteen kehitys

Suomen talous kääntyi taantumasta hienoiseen kasvuun alkuvuoden 2024 aikana, mutta vuositasolla bruttokansantuote (BKT) jää 0,3 prosenttia pienemmäksi vuonna 2024 kuin edellisvuonna. Eniten tuotantoa on heikentänyt rakentamisen merkittävä vähentyminen, ja myös yksityinen kulutus vähenee. Suomen viennin kasvu vauhdittuu, mutta odotettua hitaammin, sillä euroalueen vaimea talouskasvu jarruttaa erityisesti tavaraviennin kysyntää. Inflaation hidastuminen ja korkojen lasku kääntävät sekä kulutuksen että investoinnit kasvuun vuonna 2025. BKT kasvaa 1,6 prosenttia vuonna 2025 ja 1,5 prosenttia vuosina 2026 ja 2027. Työmarkkinoiden tilanteen ennustetaan paranevan vuonna 2025. Vuosina 2026–2027 työllisyys paranee edelleen talouden vahvistuessa, ja työttömyysaste laskee vuoden 2025 8,4 prosentista 7,4 prosenttiin vuonna 2027. (VM Taloudellinen katsaus, talvi 2024).

Korot laskivat vuoden 2024 aikana korkeimmalta, vuoden 2023 lopun tasoltaan. Kun marras-kuussa 2023 12 kk euribor oli 4,16 prosenttia, oli se helmikuussa 2025 noin 2,41 prosenttia (kuva 2).



Kuva 2. Euribor-korkojen kehitys tammikuu 2020-helmikuu 2025 (Lähde: Suomen Pankki)

Ulkomaankauppa ja Suomen sisäinen tavaraliikenne

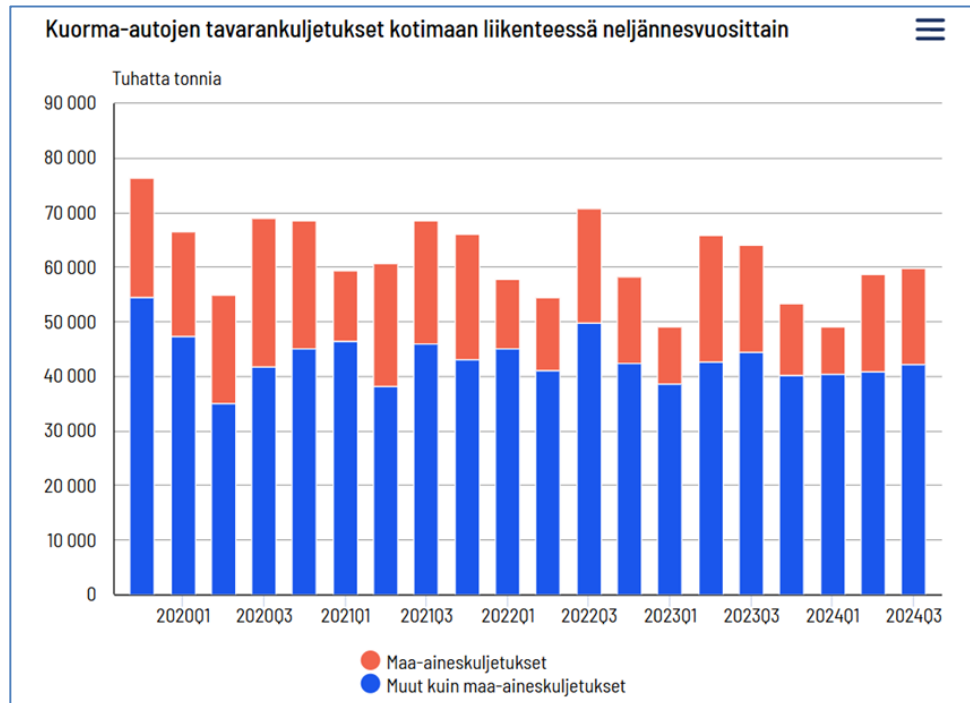
Tullin ennakkotietojen mukaan Suomen tavaraviennin arvo vuonna 2024 oli 72,2 miljardia euroa, mikä on 5,5 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2023. Tavaraviennin määrä oli samalla tasolla kuin vuonna 1997. Tuonnin arvo oli 74,3 miljardia euroa, 3,3 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2023. Ruotsi nousi suurimmaksi vientimaaksi ja Saksa oli toiseksi suurin. Kolmanneksi suurin vientimaa oli Yhdysvallat.

Tonnimääräisesti yli 95 prosenttia oli merikuljetuksia. Suomen satamiin saapuneiden alusten lukumäärä oli vuonna 2024 lähellä vuoden 2023 tasoa eli 28 820 aluskäyntiä. Tämä on yli 22 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2019. Lentoliikenne oli pienoissessa kasvussa vuonna 2024, mutta jäi edelleen yli viidenneksen vuoden 2019 tasosta. Venäjältä tulleiden junavaunujen määrä laski 13 prosenttia vuodesta 2023. Itärajaa ei ylittänyt yksikään kuorma- tai henkilöauto vuonna 2024. Ruotsin rajalla rajaliikenne kasvoi noin 4 prosenttia ja Norjan rajalla reilun prosentin vuodesta 2023.

Vuonna 2024 Suomen vienti Venäjälle oli 357,4 miljoonaa euroa (-46,0 % vuoteen 2023) ja tuonti Venäjältä oli 900,2 miljoonaa euroa (-27,5 % vuoteen 2023). Suomeen tuodaan edelleen

Venäjältä nikkelikiveä ja viedään Venäjälle kuparikiveä. Suomen vienti Keski-Aasian maihin romahti vuonna 2024.

Tilastokeskuksen mukaan vuoden 2024 kolmannella neljänneksellä kuorma-autoilla kuljetettiin kotimaan tieliikenteessä tavaraa yhteensä 60 miljoonaa tonnia, 6 % vähemmän kuin edellisvuonna. Kuljetussuorite kasvoi 5 % ja oli 6,8 miljardia tonnikilometriä. Maa-aineskuljetuksia tavaramäärästä oli 30 % ja kuljetussuoritteesta 12 %. Tavaramäärästä 58 % kuljetettiin täysperävaunuyhdistelmillä, 16 % puoliperävaunuyhdistelmillä ja 26 % kuorma-autoilla ilman perävauunua. Kuljetussuoritteesta 94 % ajettiin ammattimaisessa ja 6 % yksityisessä liikenteessä.

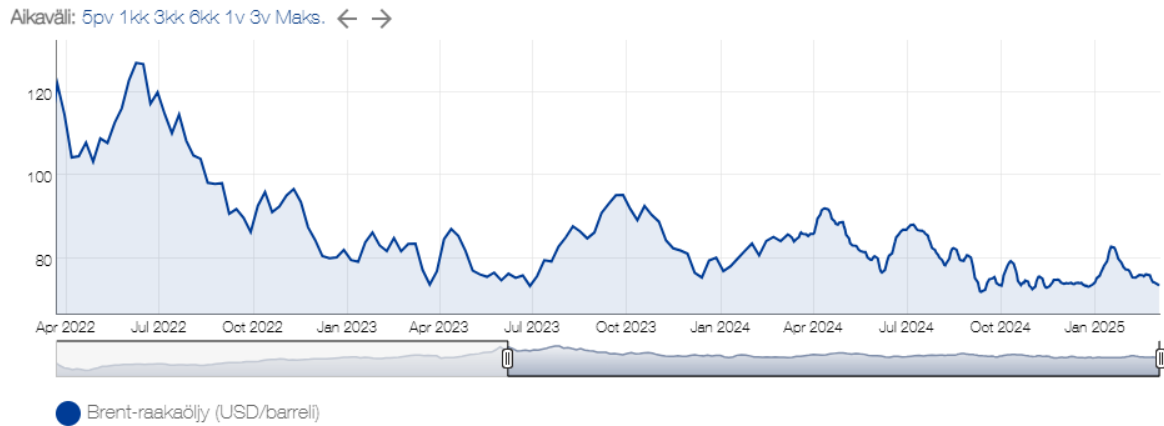


Kuva 4. Kuorma-autoilla suoritettut tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain vuosina 2020-2024 (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2024, Tilastokeskus)

3. Kustannukset

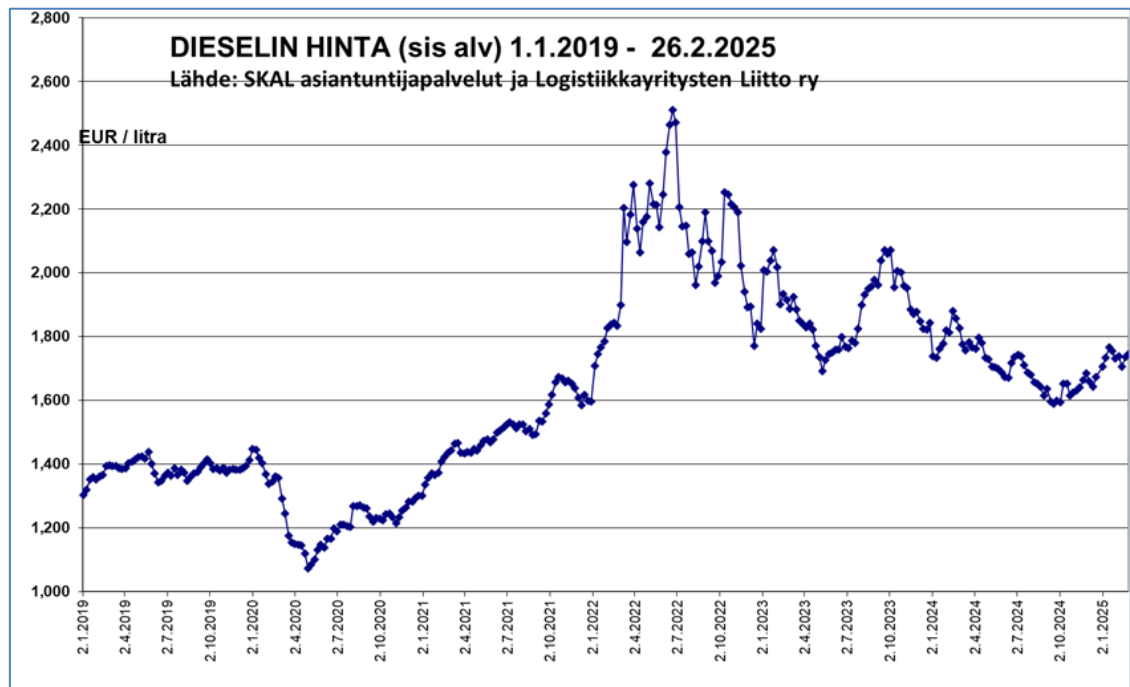
Öljyn hinta

Venäjän hyökkäyssota ja sen jatkuminen on tuonut epävarmuutta myös energiamarkkinoille. Kesäkuussa 2022 raakaöljyn hinta oli lähes 130 USD per barreli. Vuoden 2023 kesäkuuhun mennessä hinta oli laskenut vajaaseen 80 USD:hen per barreli. Vuoden 2024 aikana öljyn hinta vaihteli välillä 73 – 92 USD per barreli, ollen korkeimmillaan huhtikuussa 2024. Edellä esitetyt hinnat ovat Brent-raakaöljyn hintoja. Urals-raakaöljy on ollut noin 20-30 USD/bbl halvempaa kuin Brent-raakaöljy.



Kuva 3. Raakaöljyn hintakehitys maaliskuu 2022-maaliskuu 2025 (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatietoa/raaka%C3%B6ljyn-hinta>)

Dieselin litrahinta nousi vuoden 2022 keväällä vuodenvaihteen noin 1,60 eurosta rajusti, ja oli kesällä 2022 huippulukemissa yli 2,50 eurossa. Vuonna 2023 hinta sahasi edestakaisin mm. dieselin jakeluvelvoitteen myötä, vuoden keskihinnan asettua noin 1,89 euroon per litra. Vuonna 2024 dieselin keskihinta oli 1,71 euroa, hinnan vaihdella vuoden aikana 1,59 - 1,88 euron per litra välillä. Dieselin hinta on siis laskenut vuosista 2022 ja 2023 ja sen kuukausivaihtelu tasaantunut, mutta hinta on kuitenkin keskimäärin jäänyt vuosia 2019-2021 korkeammalle tasolle.



Kuva 4. Dieselin hintakehitys tammikuu 2019 – maaliskuu 2025. (Lähde: LL ja SKAL Asiantuntijapalvelut). Vuoden 2022 alussa on siirrytty kolmesta eri pakkaskestävyyden mukaisesta hinnasta yhteen yleisesti saatavaan hintaan, mikä aiheuttaa kuvaan epäjatkuvuuden vuoden 2022 alussa.

Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea tunnistaa, miten paljon dieselveroa on korotettu. Dieselveron korotuksia on tehnyt jokainen hallitus vuodesta 2011 lähtien ja viimeisin korotus 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. Vasta nykyinen hallitus teki polttoaineveron alennuksen vuoden 2024 alussa. Polttoaineveroa ei ole ilmeisesti alennettu koskaan aikaisemmin sen säätämisen jälkeen.

Logistiikkayritysten Liiton näkemys on, että elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantamiseksi pitää nopeasti ottaa käyttöön ammattidiesel eli dieselpolttoaineveron palautusjärjestelmä kuorma-autoliikenteelle. Tällä voidaan hillitä kuljetuskustannusten nousua ja siten edistää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä ja mahdollistaa kehittymistä kohti vähäpäästöisempiä ratkaisuja. Sitä tarvitaan myös, kun polttoainejakelun päästökauppa toteutuu. Hallitus päätti kevään 2024 kehysriihessä liittymisestä uuteen päästökauppaan sen käynnistyessä vuonna 2027. Samalla hallitus sopi ammattidiesel -järjestelmän valmistelusta raskaalle ammattiliikenteelle hyvityksenä päästökaupan myötä nousevista kustannuksista.

Kuljetusalan kokonaiskustannukset laskivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2024 aikana 0,8 prosenttia. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset nousivat keskimäärin 1,15 prosenttia, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen keskimäärin 0,25 prosenttia. Puoliperävaunuyhdistelmien kustannukset laskivat 0,9 prosenttia, täysperävaunuyhdistelmien laskivat 1,4 prosenttia ja HCT-yhdistelmien kustannukset laskivat 1,7 prosenttia. Muutoksia alaspäin selittävät etenkin korkotason ja polttoaineen hinnan lasku, vaikkakin huolto- ja korjauskuluissa oli pientä nousua. Kevyemmän kaluston osalta kustannuksia nostivat hallinto- ja pääomakulut.

4. Kalusto

Vuonna 2024 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa (3 440 kuorma-autoa) vähenivät 12,7 prosenttia verrattuna vuoteen 2023, jolloin ne kasvoivat 18,2 prosenttia. Vuoden 2023 suurta kasvua selittää komponenttipula vuonna 2022, mikä siirsi toimituksia osin vuoden 2023 puolelle. Vuoden 2024 ensirekisteröintien määrä oli samalla tasolla kuin sitä edeltäneiden kymmenen vuoden keskiarvo. Pakettiautojen ensirekisteröinnit (9 735 kpl) vähenivät 11,7 prosenttia, kun edellisenä vuonna laskua oli 1,5 prosenttia.

Kalustossa muutkin käyttövoimat kuin diesel yleistyvät vähitellen. Ensirekisteröidyistä 3 440 kuorma-autosta kaasu on käyttövoimana 183:lla (98:lla vuonna 2023) ja sähkö 63:lla (38:lla vuonna 2023). Ladattavia hybridejä rekisteröitiin yksi (5 kpl vuonna 2023). Ensirekisteröidyistä 9 735 pakettiautosta kaasu on käyttövoimana kymmenellä, sähkö 1 234:llä. Ladattavia hybridejä rekisteröitiin 14 kpl.

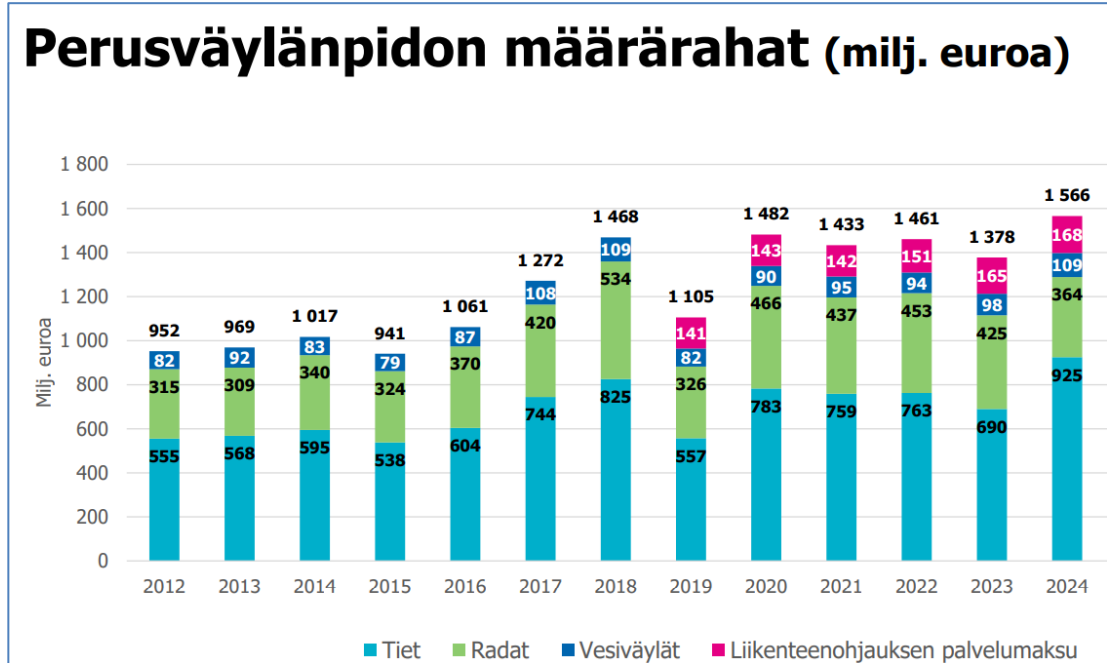
Vuoden 2019 alussa voimaan tullut asetus salli enimmillään 34,5 m pitkät yhdistelmät. Uusilla pituuksilla on ollut suuri merkitys Logistiikkayritysten Liiton jäsenten toimintaan, koska ne mahdollistavat tehokkuuden parantumisen. Tämä on vähentänyt päästöjä erityisesti kappaletarakuljetuksissa. Pidemmät yhdistelmät edellyttävät tarkkaa analysointia, jotta optimaalinen kalusto ja toimintatavat löytyvät. Myös tieverkon tulee mahdollistaa pidempien yhdistelmien käyttö reiteillä, joissa niistä on hyötyä. Pitkien yhdistelmien määrä lisääntyy edelleen erityisesti kappaletarakuljetuksissa.

Vuonna 2024 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 234, kun edellisenä vuotena konkurssreja oli 229 (Lähde: Tilastokeskus)

5. Kansallinen liikennepolitiikka ja liikenneverkon rahoitus

Voimassa olevaa hallitusohjelmaa on yleisesti pidetty liikennemyönteisenä. Ohjelmassa on logistiikan näkökulmasta myönteisiä kirjauksia, kuten jakeluvelvoitteen pysyminen kohtuullisena, polttoaineveron alentaminein, panostukset tiestöön, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston eteneminen sekä aktiivinen EU-vaikuttaminen. Kuljetusalalle tärkeä ammattidiesel jäi pois hallitusohjelmasta, mutta kuten aiemmin todettu, hallitus nosti ammattidieselin agendalle vuoden 2024 kehysriihen yhteydessä kytkien sen päätöksen fossiilisten polttoaineiden päästökauppaan liittymisestä.

Väylien kunnossapitoon (perusväylänpitoon) panostettiin vuonna 2024 noin 1,6 miljardia euroa. Tästä 925 miljoonaa euroa kohdistui tieverkolle. (kuva 4).



Kuva 5. Perusväylänpidon määrärahojen kehitys v. 2012-2024. (Lähde: Väylävirasto)

Vuonna 2024 jakeluvelfoite pidettiin 13,5 prosentissa, kun ilman hallitusohjelma kir-
jausta se olisi noussut 28,0 prosenttiin. Polttoaineveroaa vuodelle 2024 alennettiin kes-
kimäärin 3,8 senttiä litralta.

Hallitusohjelman mukainen Teollisuuspoliittinen strategia valmistui vuoden 2024 lo-
pussa. Strategiaan sisältyy logistiikkaosio, joka valmisteltiin logistiikan alatyöryhmässä.
Logistiikkayritysten Liiton toimitusjohtaja oli alatyöryhmän jäsen.

Hallitus käynnisti syksyllä 2024 liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus,
jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.
On kuitenkin epätodennäköistä, että uudistus valmistuisi nykyisenkään hallituksen ai-
kana. Asia on poliittisesti hankala, mutta liikenteen verotuksen kokonaisuudistus on
tarpeellinen. Henkilöautokannan sähköistyminen voi johtaa siihen, että yhä suurempi
osa veroista kohdistuu raskaaseen tieliikenteeseen, jollei liikenteen kokonaisverotulo-
jen anneta laskea.

6. EU:n liikennepoliittikka ja kansalliset päätökset

EU:n parlamenttivaalit pidettiin kesäkuussa 2024. Uuden komission puheenjohtajana
jatkaa saksalainen Ursula von der Leyen. Uusi liikenne- ja matkailukomissaari on
kreikkalainen Apostolos Tzitzikostas. Hän on nostanut esiin kuljetusalan osaavan työ-
voiman, kestävien liikennepolttoaineiden ja teknologioiden saatavuuden, sekä ilmaisu-
t halunsa keskustella eri sidosryhmien kanssa. Suomen Henna Virkkusella on mer-
kittävä vastuualue. Vaikka hän ei vastaa suoraan liikenteestä, digiasioilla ja varautumi-
sella on liityntäpintoja myös liikennekokonaisuuteen. Myös varapuheenjohtajien ka-
bineteissa on vahva suomalaisedustus. Suomalaisista europarlamentaarikoista liiken-
neasioihin on eniten liityntäpintaa MEP Merja Kyllösellä (vas), joka on parlamentin lii-
kenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) jäsen.

Vuoden 2024 aikana edellinen komissio pyrki saamaan monia liikenteeseen ja logis-
tiikkaan vaikuttavia esityksiä eteenpäin ja julkaisi niitä erillisinä tai paketteina seuraa-
vasti:

- Raskaiden ajoneuvojen CO₂ -standardit
- Tieturvallisuuspaketti: *ajokorttidirektiivi* ja *tieliikennesääntöjen rajat ylittävä täytän-
töönpano*
- Digitaalisen liikkuvuuden paketti: *multimodaaliset digitaaliset liikkuvuuspalvelut ja
eurooppalaisen liikkuvuuden data-avaruus*
- Rahtiliikenteen viherryttämis paketti: *raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirek-
tiivi, yhdistettyjen kuljetusten direktiivi (tbc.), päästölaskennan ja raportoinnin har-
monisointi sekä rautateiden henkilö- ja rahtiliikenteen edistäminen*

Raskaiden ajoneuvojen CO₂-standardiesitys oli vuoden 2024 lopussa kesken. Jos asia ei etene Suomen raskaiden yhdistelmien kannalta toivottuun suuntaan, riskinä on, että polttomoottoriautojen valmistaminen vuoden 2040 jälkeen on lähes mahdotonta autovalmistajille.

Myös mitta- ja massadirektiivin osalta päätökset siirtyivät vuoteen 2025, todennäköisesti Tanskan 1.7.2025 alkavalle puheenjohtajakaudelle. Esitys ja sen käsittely ei ole uhannut kansallisia mittoja ja massoja, mutta lähinnä Ruotsin rajan ylittävän liikenteen osalta on ollut haasteita. Arvio (maaliskuu 2025) on, että liikenne voisi jatkua nykyisellä kalustolla.

Päästölaskennasta tuli kesällä 2023 komission esitys (CountEmission EU), joka on edelleen lopullista päätöstä vailla. Esitys ei pakota ketään laskemaan ja raportoimaan päästöjä, mutta jos ne raportoidaan, tulisi se tehdä asetusehdotuksen mukaisesti. Tämä parantaisi luotettavuutta ja vertailtavuutta nykytilanteeseen, jossa yritykset laskevat ja raportoivat päästöistä eri tavalla. Esitys helpottaisi logistiikkayritysten asemaa siinä, että se ei sallisi jatkossa erilaisia laskenta- ja raportointitapoja asiakkaiden vaatimuksesta. Esityksessä on pitkä siirtymäaika.

Polttoainejakelun päästökauppa (ETS2) hyväksyttiin EU:n parlamentissa neuvostossa huhtikuussa 2023 ja direktiivi vietiin Suomessa kansalliseen lainsäädäntöön vuonna 2024. Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa koskeva laki tuli voimaan 1.1.2025. Lailla pannaan täytäntöön EU:n muutettu päästökauppadirektiivi mm. tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen osalta. Direktiivin täytäntöönpanossa on paljon kansallista liikkumavaraa.

Polttoainejakelun päästökauppa nostaa fossiilisten polttoaineiden hintoja. Hintavaikutuksen suuruus on auki, mutta esimerkiksi 50 euron päästöoikeuden hinnalla hintavaihtelu olisi 11–16 senttiä/litra polttoaineesta riippuen. Hallitus päätti kevään 2024 kehysriihessä liittymisestä uuteen päästökauppaan sen käynnistyessä vuonna 2027. Kuten yllä todettu, samalla hallitus sopi ammattidiesel -järjestelmän valmistelusta raskealle ammattiliikenteelle hyvityksenä päästökaupan myötä nousevista kustannuksista.

Suomen arvioidaan saavan järjestelmästä huutokauppatuloja päästöoikeuksien kaupasta noin 500 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2027–2030. Tulot riippuvat päästöoikeuden hinnan kehityksestä sekä kunkin vuoden huutokauppakiintiön koosta. Päästökauppadirektiivin uudistamisen yhteydessä perustettiin Sosiaalinen Ilmastorahasto, jonka tavoite on vähentää hinnannousun vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille. Vuosina 2026-2032 ilmastorahasto tarkoittaa Suomelle maksuja 596 milj. euroa. Suomen saanto on 350 milj. euroa, jos on osoittaa kansallinen, komission hyväksymä suunnitelma rahankäytöstä.

Logistiikkayritysten Liitto on osallistunut vuonna 2024 työryhmiin, joissa on pohdittu Sosiaalisen Ilmastorahaston ja päästökauppatulojen ja laajemmin ilmastotoimien rahojen käyttöä. Hallituksen puoliväliriihi keväällä 2025 linjanee poliittisesti asiaa. Kansallinen suunnitelma rahojen käytöstä tulee toimittaa komissiolle 30.6.25 mennessä.

Liikenteeseen ja etenkin tiekuljetuksiin on vaikea saada järkeviä tukia, eikä ainakaan muille kuin mikroyrityksille. Huoli on myös, että sosiaalinen ilmastorahasto mahdollistaa varojen keräämisen liikenteeltä ja käytön muihin tarkoituksiin. Logistiikkayritysten Liiton näkökulmasta sosiaalista ilmastorahastoa oleellisempaa on itse päästökauppatulojen (noin 500 milj. € vuodessa) käyttö ja siihen vaikuttaminen.

Vaikuttamistyötä päästökauppa-kokonaisuuteen ja muuhun EU-sääntelyyn liittyen jatkettiin vuonna 2024 ja jatketaan yhä.

EU-vaikuttamisessa keskeisin työ tehdään Brysselissä [FinMobilityn](#) toimesta, jonka jäsen Logistiikkayritysten Liitto on. SKALin liitännäisjäsenyyden myötä tämä yhteistyö on vahvistunut.

7. Koulutus, osaaminen ja työvoima

Vuoden 2019 liikennepalvelulakia muutettiin siten, että kuorma- ja linja-autonkuljettajien perustason ammattipätevyys voidaan perinteisen koulutuksen ja nopeutetun koulutuksen lisäksi suorittaa myös kokeella. Näitä koemallilla suoritettuja ammattipätevyyksiä on hyvin vähän. SKAL on esittänyt lainsäädäntöön muutosehdotuksia, joilla koemallilla suoritettavien tutkintojen määriä voidaan lisätä. Koemallin tulee taata jatkossa kuljettajien riittävän osaamistason.

Kuljetus- ja logistiikka-alalla tehtävänkuvat monipuolistuvat, mikä korostaa perusosaamisen ja myös elinikäisen oppimisen merkitystä. On tärkeää, että logistiikka-alalla olisi tarjolla riittävä määrä koulutusta eri tehtäviin ja että koulutusmuodot palvelevat erilaisia tarpeita ja tilanteita.

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus on kuljetusalalle jatkossakin merkittävä. Määrä on nykyään noin 3 000 koulutettua vuodessa. Tärkeää on, että mahdollisimman moni puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saanut jatkaisi kuljettajana. Vuonna 2019 voimaan tullut 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 palvelee molempia osapuolia. Liiton toive on ollut, puolustusvoimat ottaisi koemallin käyttöön. Näin mahdollisimman monella olisi ammattipätevyys voimassa varusmiespalveluksen jälkeen.

Vuonna 2023 toteutetussa Kuljettajien riittävyys -hankkeessa pyrittiin varmistamaan ammattitaitoinen henkilöstö logistiikka-alan tehtäviin. Hankkeessa kuljetusalan yritykset kehittivät oppilaitosten kanssa varusmiespalveluksessa koulutettaville jatkopolkua työelämään. Pääpaino oli varuskunnissa järjestettävissä rekrytointitilaisuuksissa. Logistiikkayritysten liitto, SKAL, ALT ja LAL) jatkoivat yhteistyötä hankkeessa vuonna 2024, ja yhteistyö jatkuu myös vuonna 2025.

Tiekuljetusala työllistää liitännäisammatteineen noin 100 000 henkilöä, suurin osa näistä kuorma-auton kuljettajia. Alihankkijoiden henkilöstö mukaan lukien Logistiikkayritysten Liiton 27 jäsenyritystä työllistivät vuonna 2024 noin 5 500 henkilöä.

Osaavan työvoiman saatavuus on edelleen yksi suurimmista haasteista. Vaikka osaavan työvoiman saatavuus voi yleisen talous- ja työllisyystilanteen heikentyessä hetkeksi helpottua, asia on tärkeä pitää liiton vaikuttamisagendalla jatkossakin. Kuljettajien lisäksi myös mm. digitalisaatio-osaajien saatavuus on tärkeä varmistaa.

8. Logistiikkayritysten Liitto ry:n järjestötoiminta

Logistiikkayritysten Liitto ry on toiminut SKALin liitännäisjäsenenä 11.6.2022 alkaen. Liiton itsenäisyys säilyi ja liitolla on edelleen oma hallitus, organisaatio ja talous. Vuosi 2024 oli toinen kokonainen vuosi SKAL liitännäisjäsenenä.

Yhteistyöllä vahvistettiin logistiikan edunvalvontaa. Yhteistyö on lisännyt tehokuutta ja luonut uusia mahdollisuuksia. Logistiikkayritysten Liitto ry jatkaa yhteistyötä eri vaikuttamisteemoissa myös muiden järjestöjen kanssa sekä itsenäisesti että yhdessä SKALin kanssa.

Liitännäisjäsenyyden keskeisiä käytännön asioita ovat:

- LL sai neuvottelevan jäsenen paikan ja hänen varajäsenensä SKALin hallitukseen.
- SKAL perusti logistiikkavaliokunnan.
- LL:n nykyinen toimitusjohtaja osallistuu SKALin johtoryhmän työskentelyyn ja toimii oman toimensa ohella SKALin logistiikkajohtajana.
- LL:n edustajat voivat osallistua normaalein ehdoin SKALin muihin tapahtumiin, kuten SKAL Forum, liittokokous ja muut vuosittain toistuvat isommat tilaisuudet.
- LL:n toimisto siirtyi SKALin tiloihin ja erillisen sopimuksen mukaisesti LL käyttää SKALin palveluita kuten tietohallinto, tulostus jne.

SKAL-yhteistyön toimivuutta ja liitännäisjäsenyyden toimivuutta arvioidaan säännöllisesti, viimeksi syksyllä 2024 ja uudelleen alkuvuodesta 2025. Syksyn 2024 tapaamisessa todettiin yhteistyön toimivan molemmiin puolin, ja se kehittyi edelleen.

Logistiikkayritysten Liiton edustajat SKALin hallinnossa ja muissa tehtävissä

Vuoden 2024 aikana SKALin hallinnossa toimivat:

Hallitus

neuvotteleva jäsen Riku Vainio ja varajäsenenä Petri Angervuori

Logistiikkavaliokunta (LL:n nimeämät jäsenet)

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

SKALin johtoryhmä

Pekka Aaltonen, ja marraskuusta 2024 alkaen lisäksi Outi Nietola.

Muut jäsenyydet ja edustus muissa yhdistyksissä

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 edustajistossa jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä ja toimi sen ympäristötoimikunnan jäsenenä. 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 seudun kauppakamari, Rahtarit ry (kannatusjäsenyys), Veronmaksajain Keskusliitto, Auto- ja Tiefoorumi, Älykkäänliikenteen verkosto - ITS Finland, Suomen Tuotannonohjausyhdistys STO ry sekä Suomen Pakkausyhdistys.

Vuosikokous

Vuosikokous pidettiin 31.5.2024 SKALin tiloissa, Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki. Paikalla oli 8 jäsenyritystä, jotka edustivat 53 ääntä (47,7%) kokonaismäärästä 111.

Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut olivat tiedottamisen pääkanava.

Lausunnot

Liitto antoi 10 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2023, kun edellisenä vuotena lausuntoja annettiin 16 kpl.

Liitännäisjäsenyyden aikana ei ole annettu kaikista asioista omia lausuntoja, vaan on oltu valmistelemassa SKALin lausuntoa.

Hallitus 1.1. - 31.12.2024 Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

Puheenjohtaja

Petri Angervuori

Varapuheenjohtaja

Riku Vainio

Jäsenet

Jonas Ahola
Kalle Auramaa
Mika Husso
Karri Koramo
Iiro Mäkinen (31.5.2024-)
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. Pekka Aaltonen jäi eläkkeelle vuoden 2025 alussa. KTM Outi Nietola aloitti liiton palveluksessa 25.11.2024 ja toimitusjohtajana 1.1.2025.
Talous	Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Tilinpäätöksen tulos vuonna 2024 oli -29 520 euroa alijäämäinen. Toiminnallinen tulos oli -29 828 euroa alijäämäinen, koska Lahtikarin rahastoa käytettiin projekteihin 308 euroa. Alijäämä siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.
Toimitilat	Liiton toimitila on ollut 25.8.2022 alkaen osoitteessa Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki 4. kerroksessa. Tila on vuokrattu SKAL 70-vuotisjuhlasäätiöltä.
Jäsenistö	Vuoden 2024 lopussa jäsenmäärä oli 27. Uusia jäseniä ei vuoden 2024 aikana liittynyt. Nykyisten jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2023 lopussa oli noin 1,0 miljardia euroa.
Toiminnantarkastajat 2024	Esa Antikainen Tuusulasta ja Liisa Eerola Tampereelta, varamiehinään Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Petri Murto 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. Viher-siirtymän 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. Strategiaa päivitetään vuonna 2025.

TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

VAK-työryhmä

Liiton VAK-työryhmä kokoontui kolme kertaa vuoden 2024 aikana. Keskeisenä aiheena oli edelleen VAK-lain kokonaisuudistus, joka tuli voimaan syyskuussa 2023. Eniten on keskusteltu tilapäinen säilytys ja se, miten Traficomille ilmoitetaan tilapäisen säilytyksen sisäisistä pelastussuunnitelmista. Asia on työryhmän agendalla ajankohtainen myös vuonna 2025. Muina asioina on pohdittu mm. vuotovahinkojen korvaamista ja VAK-tietojen saamista oikein kuljetustilauksissa.

Kuljetusala.com ja muu työvoiman saatavuuteen liittyvä työ

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2024. Verkostossa mukana ovat liittomme lisäksi AKT, ALT, SKAL ja Volvo Trucks. Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetusalalle. Vuonna 2023 Kuljetusala.com verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> on ollut ainoa käytännön toiminta.

Liitto osallistui vuonna 2023. kuljettajien rekrytointihankkeeseen ([KULRI](#)). Hankkeen päätarkoitus oli kehittää puolustusvoimissa kuljettajakoulutetuille järjestettäviä rekrytointitilaisuuksia, jotta yhä useampi kuljettajakoulutetuista jäisi kuljetusalalle töihin. Hankkeessa oli mukana useita järjestöjä ja puolustusvoimat tukevat hanketta. Kuljetus- ja logistiikkayritykset pitävät hankkeen toimia onnistuneena. Kuljetus- ja logistiikka-alan järjestöjen kannalta saatiin kehitettyä toimiva malli, jolla rekrytointitilaisuuksia kannattaa toteuttaa jatkossa. Kuten aiemmin todettiin, työvoiman saatavuus tulee jatkossakin olemaan yksi kuljetusalan suurimmista haasteista.

MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT

Tavaralinjat –mitalit ja liiton standaari

Vuoden 2024 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standaaareja.

Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit

Vuoden 2024 aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä. Niiden jakaminen on päätetty lopettaa liiton hallituksen päätöksellä.

Helsingissä 12.3.2025

LOGISTIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Petri Angervuori
Jonas Ahola
Mika Husso
Arto Piiparinen
Sixten Widjeskog

Outi Nietola
toimitusjohtaja

Riku Vainio
Kalle Auramaa
Iiro Mäkinen
Tommi Välimäki

JÄSENYRITYKSET 2024
Vuoden lopussa

Auramaa Logistiikka Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Bring E-Commerce & Logistics Oy	Nuolitie 9	01740 VANTAA
Fenno Road Oy	Komentosilta 1	00980 HELSINKI
Helsingin Kaukokiito Oy	Nuolikuja 2	01740 VANTAA
Jari Välikangas Oy	Härmäntie 23	62300 HÄRMÄ
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