

Logistiikkayritysten Liitto ry

Toimintakertomus

1.1. - 31.12.2025



***Logistiikkayritysten
Liitto ry***

TOIMINTAKERTOMUS

I. Logistiikkayritysten Liiton järjestö- ja vaikuttamistoiminta

1 Jäsenistö

Logistiikkayritysten Liitto ry:n (LL) 23 jäsentä ovat pääosin suurempia logistiikkayrityksiä, joiden erikoisalaa ovat monipuoliset kuljetuspalvelut, terminaali- ja varastotoiminnot, logistiikan lisäarvopalvelut sekä toimitusketjun hallinta. Jäsenten asiakaskunta kattaa laajasti teollisuuden ja kaupan eri sektorit sekä yksityiset kuluttajat. Jäsenyritysten pääasiallinen toiminta-alue on Suomi, ja usealla yrityksellä on toimintaa myös muun muassa Pohjoismaissa, Baltian maissa, sekä Keski- ja Etelä-Euroopassa. Logistiikkayritysten Liitto ry on perustettu 1951 nimellä Tavaralinjat ry. Liitto edistää jäsenyritystensä etua useissa eri teemoissa sekä kansallisesti että EU:n tasolla.

Nykyisten jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2025 lopussa oli noin 950 miljoonaa euroa. Uusia jäseniä vuoden 2025 aikana liittyi yksi kappale.

Logistiikkayritysten Liiton jäsenillä on keskeinen rooli yhteiskunnan toimivuuden turvaamisessa. Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista. Toimivan logistiikan ja toimitusketjujen hallinnan, sekä menestyvän logistiikka-alan merkitys Suomen kilpailukyvyille on keskeinen.

2 Strategia

Vuoden 2025 keväällä tunnistettiin tarve päivittää Logistiikkayritysten Liiton strategia. Päivitys aloitettiin vuoden 2025 keväällä, ja tahti tiivistyi syksyn aikana. Strategialuonnos saatiin viimeistelyä vaille valmiiksi vuodenvaihteeseen mennessä. Strategia julkistetaan maaliskuussa 2026.

Tiiviissä yhteistyössä liiton jäsenyritysten ja hallituksen kanssa tehtävän strategiapäivityksen tavoite on ollut liiton strategisten painopisteiden täsmennys ja vision ja mission kiteytys, sekä strategian saaminen aiempaa visuaalisempaan muotoon.

Liiton voimassa oleva strategia on tiivistettynä alla.

Visio: Logistiikka-ala tunnustetaan yhdeksi Suomen avaintoimialaksi osana ratkaisua Suomen kilpailukykyä, vihreää siirtymää ja toimitusketjujen digitalisaatiota koskevissa kysymyksissä. Viher siirtymän edelläkävijyyttä 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

3 Keskeiset edunvalvontateemat ja -toimet vuonna 2025

3.1 Logistiikan kilpailukyky, tasapuoliset ja oikeudenmukaiset markkinat

Voimassa olevaa hallitusohjelmaa on yleisesti pidetty liikennemyönteisenä. Ohjelmassa on logistiikan näkökulmasta myönteisiä kirjauksia, kuten jakeluvelvoitteen pysyminen kohtuullisena, polttoaineveron alentaminen, panostukset tiestöön, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston eteneminen sekä aktiivinen EU-vaikuttaminen. Ammattidiesel (tarkemmin kohdassa 1.3.2) puuttui hallitusohjelmasta, mutta hallitus teki siihen liittyvän päätöksen kevään 2024 kehysriihessä.

Logistiikan kilpailukyvyn turvaaminen suhteessa kilpailijamaihin, sekä suomalaisen kuljetus- ja logistiikka-alan tasapuolisten markkinaolosuhteiden varmistaminen ovat logistiikkayritysten liiton keskeisiä tavoitteita ja ydinviestejä. Ao. päätavoitteet on nostettu esiin mm. kaikissa lausunnoissa (ks. kohta 1.4. Viestintä), ja liiton muut edunvalvontateemat tukevat osaltaan em. päätavoitteita.

Komission työohjelma vuodelle 2025 *'Moving forward together: A Bolder, Simpler, Faster Union'* julkaistiin helmikuussa. Ohjelman keskeiset lähtökohdat ovat EU:n kilpailukyvyn parantaminen ja säädöstaakan keventäminen. Vuoden 2025 aikana komissio on tehnyt ehdotuksia nk. Omnibus -paketeiksi. Komission ohjelmassa näkyy vahvasti turvallisuusympäristön muuttuminen. Lämpökaava teema on EU:n kilpailukyvyn lisäksi resilienssi ja varautuminen.

Liikennesektorilla pääteemoja vuonna 2025 olivat kestävä liikenne ja energian saatavuus, Euroopan liikenneverkon kehittäminen ja sen rahoitus, sekä autoteollisuuden toimintaedellytysten parantaminen.

EU:n mitta- ja massadirektiivi

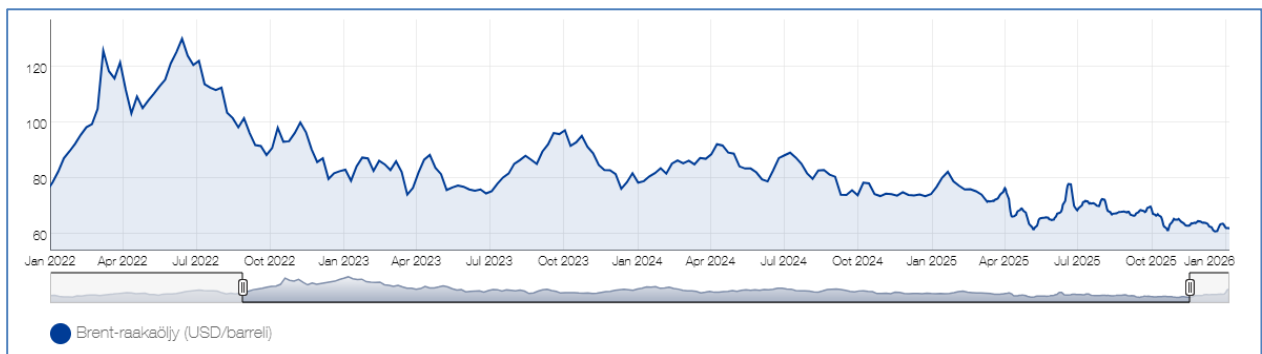
Logistiikan kilpailukyvyn kannalta tärkeä, kauan kesken ollut mitta- ja massadirektiivin käsittely eteni vuoden 2025 lopulla kuljetus- ja logistiikka-alan näkökulmasta myönteisesti. Joustovara ajoneuvoyhdistelmien enimmäiskoossa ja -painossa on säilymässä, ja Suomi voisi jatkossakin sallia raskaille ajoneuvoille korkeammat paino- ja kokorajat kansallisessa liikenteessä. Suomelle on tärkeää, että rajat ylittävät kuljetukset voitaisiin jatkossakin hoitaa nykykalustolla. Direktiivin käsittely jatkuu trilogineuvotteluissa, mutta rajat ylittävää liikennettä koskevaa artiklaa ei olla avaamassa.

3.2 Kustannukset

Öljyn hintavaihtelu

Venäjän hyökkäyssodan tuoma epävarmuus energiamarkkinoille on jatkunut

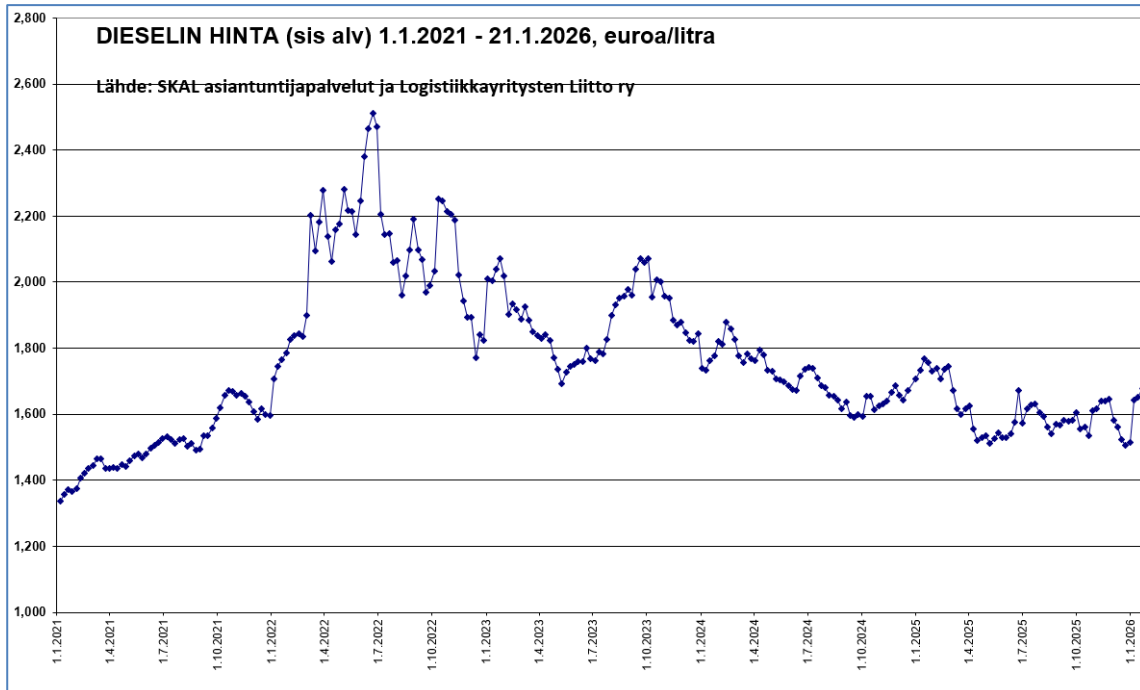
Kesäkuussa 2022 raakaöljyn (brent) barrelihinta oli lähes 130 USD, mutta laski vuoden 2023 ke-säkuuhun mennessä vajaaseen 80 USD:hen per barreli. Raakaöljyn barrelihinnan vaihtelu vuosina 2024 ja 2025. Vuonna 2025 hinta oli korkeimmalla tasollaan noin 83 USD:ssa per barreli helmikuussa. Matalimman, noin 62 USD per barreli, tason hinta saavutti vuoden 2025 toukokuussa ja uudelleen lokakuussa. Urals-raakaöljyn hinta vuonna 2025 vaihteli välillä 77 USD (tammikuu ja 55 USD (vuoden loppu) per barreli.



Kuva 1. Brent -raakaöljyn hintakehitys tammikuu 2022 – tammikuu 2026 (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatieto/raaka%C3%B6ljynhinta>)

Dieselin hinnan kehitys

Dieselin litrahinta oli huippulukemissa yli 2,50 eurossa kesällä 2022. Vuonna 2023 dieselin verolinen keskihinta oli noin 1,89 euroa per litra, ja vuonna 2024 1,71 euroa per litra. Vuonna 2025 dieselin hinta on vaihdellut välillä 1,506 – 1,746 euroa per litra, vuosikeskiarvon ollessa 1,608 euroa per litra. Vaikka dieselin hinta on laskenut vuosista 2022 ja 2023, hinta on keskimäärin jäänyt vuosia 2019-2021 korkeammalle tasolle.



Kuva 2. Dieselin hintakehitys tammikuu 2021 – joulukuu 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.

Dieselpolttoaineen verotaso vuonna 2025 pysyi sama kuin vuonna 2024, 54,70 sentissä/litra. Verotaso alennettiin vuodelle 2024 noin 4,8 senttiä litralta.

Hintojen heilahtelu peittää alleen näkymän siitä, miten paljon dieselveroa on reilun 10 vuoden aikana korotettu. Korotuksia on tehnyt jokainen hallitus vuodesta 2011 lähtien, viimeksi vuoden 2023 alussa. Vaikka otettaisiin huomioon edellä mainittu verotason alentaminen vuodelle 2024, eniten verotetun aromaattisen, fossiilisen dieselin vero on noussut yli 50 prosenttia reilussa kymmenessä vuodessa. Lisäksi tulee arvonlisävero, joka lasketaan valmisteverollisesta hinnasta.

Jakeluelvoite

Vuoden 2025 alussa jakeluelvoite nousi vuoden 13,5 prosentista 16,5 prosenttiin. Ilman hallitusohjelmakirjausta jakeluelvoitteen taso olisi 28,0 prosenttia. Voimassa olevan lain mukaan jakeluelvoite on kiristymässä 3 prosenttiyksikköä myös vuoden 2027 alussa. Vuoden 2028 alussa jakeluelvoite olisi kiristymässä 8,5 prosenttiyksiköllä 31 prosenttiin.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus

Hallituksen syksyllä 2024 käynnistämä, LVM:n ja VM:n vastuulla oleva liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistus eteni hitaasti vuonna 2025. Uudistus ei todennäköisesti valmistu tälläkään hallituskaudella.

Logistiikkayritysten Liitto on korostanut liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen tarpeellisuutta. Asia on poliittisesti hankala. Henkilöautokannan sähköistyessä verojen nostopainetta voi kohdistua enemmän raskaaseen liikenteeseen, jolle liikenteen kokonaisverotuottojen anneta laskea.

Ammattidiesel ja polttoainejakelun päästökauppa

Logistiikkayritysten Liitto on pitänyt tärkeänä ammattidieselin eli dieselpolttoaineveron palautusjärjestelmän käyttöönottoa elinkeinoelämän kilpailukyvyn vahvistamiseksi. Järjestelmällä voitaisiin hillitä kuljetuskustannusten nousua, edistää erityisesti vientiteollisuuden kilpailukykyä ja mahdollistaa kehittymistä kohti vähäpäästöisempiä ratkaisuja.

Ammattidiesel -järjestelmää tarvitaan polttoainejakelun päästökaupan toteutuessa. Hallitus päätti vuoden 2024 kehysriihessä, että ammattidiesel tulee Suomessa voimaan EU:n uuden päästökaupan (ETS 2) myötä hyvityksenä päästökaupan myötä nousevista kustannuksista. Polttoainejakelun päästökauppa hyväksyttiin EU:n parlamentissa huhtikuussa 2023 ja direktiivi vietiin Suomessa kansalliseen lainsäädäntöön vuonna 2024. Fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupaa koskeva laki tuli Suomessa voimaan 1.1.2025. Lailla pannaan täytäntöön EU:n muutettu päästökauppadirektiivi mm. tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen osalta. Direktiivin täytäntöönpanossa on paljon kansallista liikkumavaraa.

EU päätti vuoden 2025 lopussa siirtää päästökaupan alkamisajankohtaa vuoden 2027 alusta vuoteen 2028, mikä voi vaikuttaa myös ammattidieselin voimaantumiseen.

VM on valmistellut ammattidieseliä koskevaa lakia, mutta esitys ei ehtinyt eduskunnan käsittelyyn vuoden 2025 puolella.

Kuljetusalan kokonaiskustannusten kehitys

Kuljetusalan kokonaiskustannukset laskivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2025 aikana 0,1 prosenttia. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset nousivat keskimäärin 1,6 prosenttia, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen keskimäärin 0,7 prosenttia. Perävaunuyhdistelmien kustannukset laskivat 0,6 prosenttia, ja HCT-yhdistelmissä lasku oli 0,9 prosenttia. Muutoksia alaspäin verrattuna vuoteen 2024 selittävät etenkin korkotason ja polttoaineen hinnan lasku. Kustannuksia puolestaan nostivat vakuutus- ja hallintokulujen, palkkakulujen sekä myös ylläpito-, huolto ja korjauskulujen kasvu.

3.3 Liikenteen päästöjen vähentäminen: toimiva ja kustannustehokas keinovalikoima

EU-sääntely

EU-komissio julkaisi joulukuussa 2025 laajan autoteollisuuden paketin, jonka tavoite on vahvistaa ajoneuvoteollisuuden kilpailukykyä ja edistää liikenteen päästövähennyksiä teknologianeutraalisuudella. Paketissa on neljä kokonaisuutta, joista tarkemmin alla.

Logistiikkayritysten Liitto on antanut näkemyksensä autoteollisuuden pakettiin sen eri vaiheissa mm. LVM:lle kevästä 2025 alkaen. Liitto on korostanut teknologianeutraaliutta ja eri kokoisten yritysten tasapuolista kohtelua.

Yritysten ajoneuvohankintoihin viherryttämiseen liittyvä, Puhtaat yritysajoneuvot -nimellä kulkeva ehdotus oli etenemässä kuljetus- ja logistiikka-alan näkökulmasta huolestuttavaan suuntaan pariin otteeseen vuoden 2025 aikana. Esillä oli mm. kaavailuja siitä, että tietyn kokoluokan (esim. 100 autoa) ylittäviä yrityksiä veloitettaisiin investoimaan muuhun kuin polttomoottorialustoon.

Joulukuussa 2025 julkistettu komission ehdotus on kuitenkin kohtuullisen hyvä. Yritysajoneuvoja koskevat vaatimukset eivät koske raskaita ajoneuvoja, ja veloitteet kohdistuvat yritysten sijaan jäsenmaille. Vuodesta 2030 alkaen jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että tietty vähimmäisosuus suurten yritysten uusista rekisteröinneistä on nolla- tai vähäpäästöisiä. Tavoitteet vaihtelevat jäsenvaltioittain, ja jäsenvaltiot voivat valita tehokkaimmat keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. Jäsenvaltiot eivät saa tarjota taloudellisia kannustimia muille kuin vähä- tai nollapäästöisille yritysajoneuvoille.

Komissio ehdotti joulukuussa 2025 kohdennettua muutosta raskaiden ajoneuvojen CO₂-standardeihin. Tavoite on helpottaa kuorma-autojen ja linja-autojen valmistajien vuoden 2030

tavoitteiden saavuttamista. Valmistajat voisivat jatkossa kerätä päästöhyvityksiä aiempaa aikaisemmin, heti kun vuosittainen päästötavoite alittuu.

Automotive Omnibus -kokonaisuuden tavoite on vähentää autoteollisuuden hallinnollista taakkaa ja sääntelykustannuksia sekä parantaa EU:n kilpailukykyä.

CountEmissions EU

Päästölaskennasta kesällä 2023 tulleen komission esitys on edelleen lopullista päätöstä vailla, vaikka marraskuussa 2025 parlamentti ja neuvosto pääsivät asiasta alustavaan sopuun. Esitys ei pakota laskemaan ja raportoimaan päästöjä, mutta jos ne raportoidaan, tulisi se tehdä asetusehdotuksen mukaisesti. Tämä parantaisi luotettavuutta ja vertailtavuutta tilanteeseen, 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.

CountEmissions EU edellyttää päästöjen laskentaa ISO 14083:2023 -standardin mukaisesti. Traficom in tilaamassa projektissa valmistui keväällä 2025 päästölaskentaohjeistus tieliikenteen kuljetusten päästöjen arvioimiseksi Suomessa. Ohjeen kohderyhmä oli etenkin pienet kuljetusyritykset. Logistiikkayritysten Liitto ja SKAL antoivat kommenttinsa konsulttien tekemään ohjeeseen koko sen valmistelun ajan.

Kansallinen sääntely ja valmistelu

Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU3) etenivät joulukuussa 2025 eduskuntaan selontekoina. Molemmat sisältävät ehdotukset raskaan liikenteen päästövähennykskeinoiksi. Raskaan liikenteen keinovalikoimassa oli mm. julkinen tuki jakelu- ja latausinfraan ja kalustoinvestointeihin. Rahoituspäätöstä ei kuitenkaan ole ao. keinojen osalta tehty, mikä on selkeä puute.

Myös pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma meni selontekona eduskunnalle joulukuussa. Suunnitelmassa esitetään taakanjako-, päästökauppa- ja maankäyttösektorin yhteenlaskettujen kasvihuonekaasujen päästöjen ja poistumien kehitysskenaariot seuraaville 30 vuodelle. Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ei sisällä politiikkatoimia.

Logistiikkayritysten Liitto lausui kaikista edellä mainituista suunnitelmista vuoden 2025 aikana, ja toimitusjohtaja osallistui myös teemaan liittyviin eduskuntakuulemisiin.

Liitto on pitänyt tärkeänä, että logistiikan kilpailukyvyistä huolehditaan päästövähennyksistä päätettäessä, ettei kansallisesti aseteta EU:ta tiukempia tavoitteita, ja että päästövähennyksiä edellytetään tasapuolisesti yhteiskunnan eri sektoreilta. LL on korostanut tarvetta tukea lataus- ja jakeluinfraa, ja sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintoja. LL on myös pitänyt tärkeänä raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston ja suurten kaupunkiseutujen MAL-sopimusten toteutumista, ja korostanut kunnossa olevan tiestön ja digitalisaation merkitystä päästöjen vähentämisessä. Liiton perusviestejä ovat myös sääntelyn yritysvaikutusten arviointi ennen päätöksentekoa sekä polttoainejakelun päästökaupan tuoman kustannusnousun kompensointi.

Polttoainejakelun päästökauppa

Vuonna 2028 alkava polttoainejakelun päästökauppa nostaa fossiilisten polttoaineiden hintoja. Hintavaikutuksen suuruus on auki, mutta esimerkiksi 50 euron päästöoikeuden hinnalla vaikutus olisi 11–16 senttiä/litra polttoaineesta riippuen. Suomen arvioidaan saavan huutokauppatuloja päästöoikeuksien kaupasta noin 500 miljoonaa euroa vuodessa, riippuen päästöoikeuden hinnan kehityksestä ja kunkin vuoden huutokauppakiintiön koosta.

Päästökauppadirektiivin uudistamisen yhteydessä perustettiin sosiaalinen Ilmastorahasto vähentämään hinnannousun vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleville kotitalouksille, mikroyrityksille ja liikenteen käyttäjille. Rahaston hyöty kuljetus- ja logistiikka-alalle on siten hyvin pieni.

Logistiikkayritysten Liitto keskittyykin vaikuttamaan itse päästökauppatulojen kohdentamiseen. Liitto on esittänyt hyviksi käyttökohteiksi tiestön ja siltojen kunnossapitokohteita eri puolilla Suomea, vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu- ja latausinfraa ml. tuki biokaasun tankkausasemille, sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintojen tukemista, sekä rahoitusta liikenteen päästöihin liittyvään t & k -toimintaan.

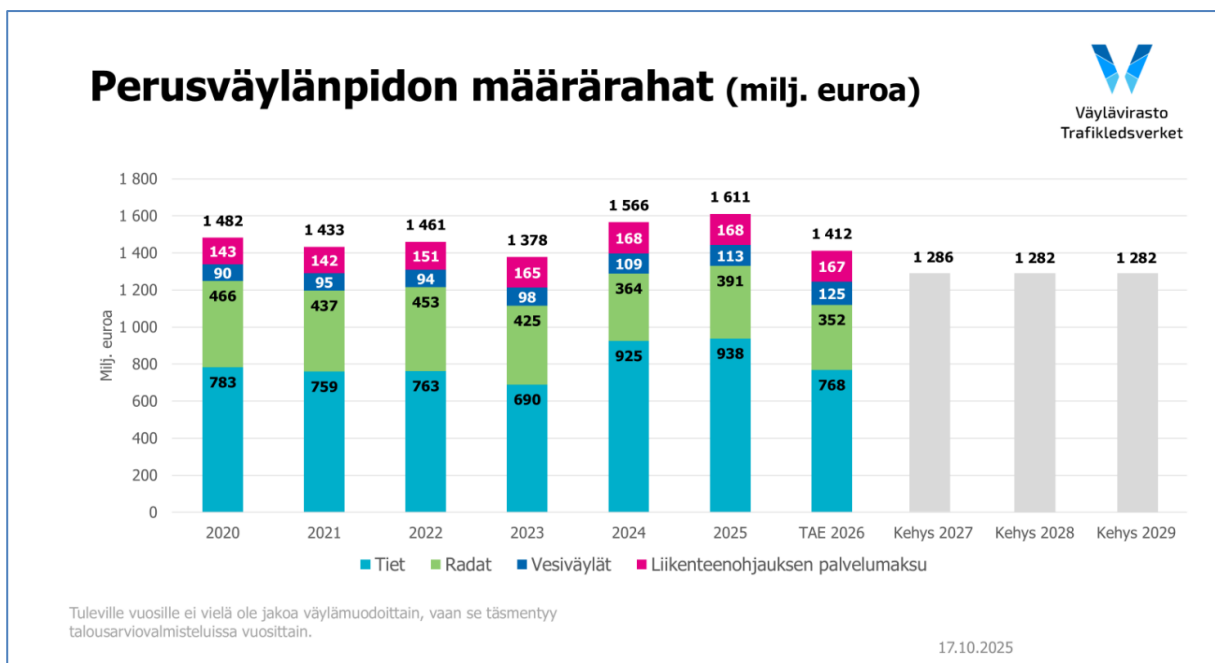
3.4 Logistiikka-alan tarpeita palveleva liikenne- ja käyttövoimainfrastrukturi

Liikenneverkon kunto ja rahoitustaso

Liikenneverkon kunnan tulee vastata logistiikka-alan tarpeita ja mahdollistaa häiriöttömät kuljetukset. Vuonna 2024 hallituksen investointiohjelman korjausvelkapaketilla saatiin hillittyä korjausvelan kasvua, ja vielä vuosi 2025 oli kunnossapitorahoituksen osalta kohtalainen. Väylien kunnossapitoon (perusväylänpitoon) panostettiin vuonna 2025 noin 1,61 miljardia euroa. Tästä 938 miljoonaa euroa kohdistui tieverkolle. (kuva 3)

Liikenne 12 -selonteko

Liikennejärjestelmän tulevaa kehittämistä linjaa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne 12 -työ, jonka valtioneuvosto antoi selontekona eduskunnalle joulukuussa 2025. Selonteko koskee vuosia 2026-2037. Liikenne 12 -suunnitelmassa on esitetty 460–580 miljoonan euron tasokorotusta vuosille 2029–2037. Vuosina 2026-2028 perusväylänpidon rahoitus jäisi Julkisen talouden suunnitelman mukaiselle, noin 1,285 miljardin euron tasolle.



Kuva 3. Perusväylänpidon määrärahojen kehitys v. 2020-2026 ja ennuste vuosille 2027-2029. (Lähde: Väylävirasto)

Logistiikkayritysten Liitto on kommentoinut Liikenne 12 -suunnitelmaa sen eri valmisteluvaiheissa ja myös vuonna 2025. Liitto on pitänyt tärkeänä, että tasokorotus koskee myös vuosia 2026–2028. Muuten edessä on korjausvelan kasvun kiihtyminen ja korjausvelkarahoituksen vajeen kiinni kuromisen vaikeutuminen entisestään.

Liikenne 12-selontekoa ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa valmisteltiin rinnakkain ja ne etenivät eduskuntaan samaan aikaan. Liikenne 12 -selonteossa on mukana myös KAISU3:n ehdotuksia koskien mm. jakeluinfraa ja taukopaikkoja. Näihin liittyvät liiton kannat on kuvattu edellä kohdassa 3.3.

EU-rahoitus liikenteelle

Vuoden 2025 aikana EU:ssa aloitettiin valmistautuminen tulevaan, vuosien 2028-2034 budjettikauteen (Multiannual Financial Framework, MFF).

Komissio esitti alkuvuonna 2025 uudelle budjettikaudelle yhteistä rahastoa, johon koottaisiin kaikki yhteisesti hallinnoidut rahastot. Samalla Verkkojen Eurooppa (Connecting European Facility, CEF) -rahoitusmekanismi liikenteelle olisi lakkautettu, suuri osa liikenteen rahoituksesta sisällytetty jäsenvaltiokohtaiseen yhteen rahoitussuunnitelmaan, ja EU:n liikenne-rahoitus rajattu vain suuriin rajat ylittäviin hankkeisiin. Riskinä em. mallissa olisi ollut liikenteen rahoituksen väheneminen kansallisten poliittisten linjausten myötä.

Logistiikkayritysten Liitto vaikutti vuonna 2025 yhdessä muiden järjestöjen kanssa siihen, että liikenneverkon rahoitukseen olisi jatkossakin käytössä oma CEF -rahoitusmekanismi kaltainen väline. Vaikuttaminen kannatti, sillä vuoden edetessä huoli liikenteen CEF-rahoituksesta väheni.

Verkkojen Eurooppa -asetusehdotus eteni joulukuussa 2025 energianeuvoston käsittelyssä. Kokonaisuus kattaa sekä Euroopan laajuisten liikenne- että energiaverkkojen kehittämisen. Liikenteen osalta rahoituksen painopiste on rajat ylittävissä yhteyksissä ja sotilaallisessa liikkuvuudessa, jolle on ehdotettu liki kymmenkertaista rahoitusta vuosina 2028-2034 verrattuna nykyiseen rahoitukseen. Euroopan parlamentti muodostaa kantansa CEF-asetukseen vuonna 2026, jonka jälkeen ovat vuorossa neuvoston, parlamentin ja komission kolmikantaneuvottelut.

Ehdotuksen käsittelyssä on tunnistettu rajat ylittäviä tärkeitä yhteyksiä, Suomessa Uumaja-Luulaja-Oulu-väli ja TEN-T-verkon satamat, Tukholma-Turku-Helsinki- ja Tallinna-Helsinki-Tampere-yhteydet. Suomi on pitänyt tärkeänä, että asetuksessa huomioidaan Suomen erityisolosuhteet. Suomi on painottanut sotilaallisen liikkuvuuden merkitystä ja rahoituksen kohdentamista Euroopan turvallisuuden ja puolustuksen kannalta kriittisiin kohteisiin, ja itäisen etulinjan maille.

Logistiikkayritysten Liitto on pitänyt esillä tarvetta hyödyntää EU-rahoitusmahdollisuudet täysimääräisesti Suomen liikenneverkon kehittämisessä. Liitto on myös korostanut tiestön merkitystä, kun siviili- ja sotilaskäyttöä palvelevan infran rahoituskohteita mietitään.

Raskaan liikenteen taukopaikkaverkosto

Tärkeä osa toimivaa infrastruktuuria on raskaan liikenteen tarpeita palveleva taukopaikkaverkosto, joka mm. mahdollistaa kuljettajien lakisääteisten tauot ja vuorokausilevon. Taukopaikat tarjoavat mahdollisuuden pitkien ajoneuvoyhdistelmien pysäköintiin, ja niillä on keskeinen rooli kuljetustehtävien koordinoinnissa. Kattavalla taukopaikkaverkostolla voidaan tehostaa kuljetuksia ja edistää osaltaan kaluston mittojen ja massojen maksimaalista hyödyntämistä. Taukopaikkoihin liittyvät haasteet ovat suurimmat pääkaupunkiseudulla ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla.

Väylävirasto kutsui vuoden 2025 lopulla koolle taukopaikkaverkoston yhteistyöryhmän, joka mm. pyrkii edistämään raskaan liikenteen tauko- ja latauspaikoiksi sopivien maa-alueiden kaavoitusta ja rakentamista, seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastelee mahdollisia lisätoimenpidetarpeita, sekä taukopaikkojen kustannusjakoperiaatteita valtakunnallisesti. Logistiikkayritysten Liitto osallistuu työryhmään.

Liitto on korostanut, että taukopaikkaverkoston kehittämiseen tarvitaan strateginen, pitkän aikavälin näkemys, ja että verkoston toteutumista myös seurataan. Liiton näkemyksen mukaan taukopaikkaverkoston tarvitsee julkista rahoitusta, ja että työssä on tärkeä tarkastella myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston kehittämistä.

3.5 Osaavan työvoiman saatavuuden varmistaminen

Tiekuljetusala työllistää liitännäisammatteineen noin 100 000 henkilöä, suurin osa näistä kuorma-auton kuljettajia. Alihankkijoiden henkilöstö mukaan lukien Logistiikkayritysten Liiton 27 jäsenyritystä työllistivät vuonna 2025 noin 5 000 henkilöä.

Osaavan työvoiman saatavuus tulee jatkossakin olemaan yksi kuljetus- ja logistiikka-alan suurimmista haasteista. Osaajapula koskee koko toimitusketjua, kuljettajien lisäksi muun muassa ajojärjestelijöitä, terminaaliryöntekijöitä, digitalisaatio-osaajia ja huoltohenkilöstöä. Vaikka osaavan työvoiman saatavuus voi yleisen talous- ja työllisyysilanteen heikentyessä hetkeksi helpottua, teema on keskeinen osa liiton strategiaa ja vaikuttamisagendaa jatkossakin.

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, noin 3 000 koulutettua vuodessa. Tärkeää on, että saada mahdollisimman moni puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen saanut jatkaisi alalla. Liikennepalvelulaki mahdollistaa sen, että kaikki puolustusvoimissa kuljettajakoulutuksen saaneet voivat saada myös ammattipätevyyden. Alan toimijoilla ja puolustusvoimien kanssa hyvä jatkuva yhteistyö, koska koulutettavien jatkaminen kuljettajina palvelee molempia osapuolia. Olisi hyvä, jos puolustusvoimat ottaisi koemallin käyttöön. Näin mahdollisimman monella olisi ammattipätevyys voimassa varusmiespalveluksen jälkeen.

Vuonna 2023 toteutettuun Kuljettajien riittävyys (KULRI) -rekrytointihankkeen jatkotoimia toteutettiin yhteistyössä Logistiikkayritysten Liiton, SKALin, ALTin ja LAL:in ja SHLL:n kesken myös vuonna 2025. Tavoite on ollut varmistaa ammattitaitoinen henkilöstö logistiikka-alan tehtäviin myös tulevaisuudessa, ja siinä kuljetus- ja logistiikka-alan yritykset kehittivät oppilaitosten kanssa varusmiespalveluksessa koulutettaville jatkopolkua työelämään. Pääpaino oli varuskunnissa järjestettävissä rekrytointitilaisuuksissa, joiden organisointiin saatiin luotua toimiva malli.

Vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa ja sopi tarpeesta kehittää toimintaa ja www.kuljetusala.com -verkkosivuja. Verkostossa mukana ovat mukana LL:n lisäksi ALT, SKAL, Volvo Trucks ja AKT. Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetus- ja logistiikka-alalle. Fokus on laajemmin koko logistiikkaketjun osaajatarpeessa.

3.6 Vastuullisuus

Komissio julkisti 26.2.2025 ehdotuskokonaisuuden Omnibus -paketiksi, jonka tavoite on yksinkertaistaa ja keventää yritysten raportointivelvoitteita ja tätä kautta hallinnollista taakkaa. Paketti sisälsi muutoksia mm. yritysten kestävä kehityksen raportointia koskevaan direktiiviin, yritysten kestävä kehityksen due diligence -direktiiviin, kestävä rahoituksen raportointiin sekä hiilensopeutusmekanismiin.

Omnibus -paketin käsittely päättyi joulukuussa 2025. Neuvottelutulos kaventaa merkittävästi kestävyysraportointi (CSR)- sekä yritysvastuudirektiivin (CSDDD) soveltamisalaan kuuluvien yritysten joukkoa ja antaa joustoa velvoitteiden toimeenpanolle.

Kestävyysraportointidirektiivin soveltamisraja nousee yrityksiin, jotka työllistävät yli 1000 henkilöä ja joilla on yli 450 miljoonan euron liikevaihto. Listatut pk-yritykset ja tietyt rahoitusholdingyhtiöt vapautetaan vaatimuksista. Yritysvastuudirektiivin soveltamisala on yli 5000 henkilöä työllistävät yritykset, joilla on 1,5 miljardin euron liikevaihto. Lisäksi yritykset voivat mm. priorisoida haitallisten vaikutusten arviointia, jotka koskevat suoria liikekumppaneita. Nk. velvoite ilmasto- ja ilmastosiirtymäsuunnitelmaan poistetaan. Yritysvastuudirektiivin soveltamista lykätään vuodelta, vuoteen 2029.

Suomessa eduskunta hyväksyi marraskuussa 2025 hallituksen esityksen, jolla muutetaan kirjanpitolain voimaantulosäännöstä ja lykätään CSRD-direktiivin mukaisten kestävyysraportoinnin velvoitteiden voimaantuloa kahdella vuodelta. Lykkäys koskee yrityksiä, joiden olisi nykyisen CSRD-direktiivin mukaan tullut raportoida kestävyystietoja vuonna 2025 alkavalta tilikaudelta. Lykkäyksen myötä ao. pörssilistaamattomien suuryritysten tulee laatia ensimmäinen kestävyysraporttinsa vasta vuodelta 2027 ja julkaista se keväällä 2028.

Liiton toimitusjohtajan vetovastuulla oleva SKAL vastuullisuustiimi teetti keväällä 2025 laajan kyselyn vastuullisuusteemasta SKALin jäsenyrityksille. Tuloksista viestittiin kesän ja syksyn aikana. Syksyllä 2025 tiimi alkoi työstää vastuullisuuden huoneentaulua, tavoiteaikatauluna kesä 2026.

Vastuullisuus jatkaa keskeisenä teemana SKAL Logistiikkavaliokunnassa, jossa LL:llä on puheenjohtajuus ja sihteeriys. Valiokunnan toimenkuva päivitettiin syksyn 2025 aikana.

3.7 Digitalisaatio ja datan hyödyntäminen liiketoiminnassa

Logistiikan digitalisaatio -teemassa vuosi 2025 oli sääntelyn osalta hiljainen. Eduskuntaan eteni ainoastaan lakiesitys liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista, jonka päätavoite oli Traficom, Väyläviraston ja Fintrafficin roolien selkeyttäminen liikenteen digitalisaatioon liittyen. Lisäksi liiton seurannassa on ollut eFTI eli sähköisiin rahtikirjoihin liittyvän EU-hankkeen kansallinen toimeenpano. Digitalisaation merkitystä toimitusketjun tehostamisessa, päästöjen vähentämisessä sekä mm. tienpidon suunnittelun tukena kuitenkin korostettiin yleisesti liiton viestinnässä.

3.8 Vaarallisten aineiden kuljetukset

Liiton VAK-työryhmä kokoontui kolme kertaa vuoden 2025 aikana. Keskeisenä aiheena on ollut tilapäinen säilytys ja siihen liittyvästä pelastussuunnitelmasta raportointi Traficomille. Lisäksi on keskusteltu muun muassa vaarallisten aineiden kuljetusneuvonantajan koulutusvaatimuksista ja koulutuksen organisoinnista (sähköinen vs. kirjallinen koe).

4 Viestintä

Yhteensä 22 lausuntoa ja kannanottoa vuonna 2025

Logistiikkayritysten Liitto antoi vuonna 2025 yhteensä 14 omaa lausuntoa ja kannanottoa, ja oli mukana kolmessa yhteislausunnossa tai tiedotteessa muiden toimijoiden kanssa. Lisäksi liiton toimitusjohtaja vastasi viiden SKALin puolesta tehdyn lausunnon laatimisesta ja/tai kuulemiseen osallistumisesta. Edellisenä vuonna 2024 lausuntoja annettiin yhteensä 10 kpl.

Lausuntojen lisäksi LL on toimittanut näkemyksiään FinMobility ry:n valmistelemiin liikennealan yhteisiin kannanottoihin tai vastauksiin koskien komission kuulemisia teemoista, kuten sotilaallinen liikkuvuus, EU:n budjettikehys ja ajoneuvokaluston viherryttämiseen liittyvät aloitteet.

Vuonna 2025 annetut lausunnot, kannanotot ja kuulemiset vanhimmasta uusimpaan:

- LVM: Liikenne 12 -suunnitelmaluonnos (LL lausunto, 3.3.2025)
- Traficom: VAK-tiekuljetusmääräys (LL lausunto, 7.3.2025)
- Yhteistiedote SKALin kanssa: Päästökaupassa Suomen etu ensin (8.4.2025)
- LVM: E-kirjeluonnos komission tiedonantoon Yritysjoneuvojen vähähiilistämiseksi (yhteislausunto Keskuskauppakamari, LL, Autotuojat ja -teollisuus sekä SKAL)(10.4.2025)
- Ministeri Ranne: Logistiikkayritysten Liiton näkemykset pyöreän pöydän keskusteluun (LL lausunto, 7.5.2025)
- Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta: kuuleminen komission puhtaan teollisuuden ohjelmasta (lausunto SKALin nimissä, 8.5.2025)
- LVM: Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista ja siihen liittyviksi laeiksi (LL lausunto, 12.5.2025)
- Traficom: Valmiussuunnittelua liikennejärjestelmässä koskevan määräyksen päivittäminen (LL lausunto, 27.6.2025)
- Uudenmaan liitto: Uudenmaan VISIO-maakuntakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (LL lausunto, 1.7.2025)
- TEM: Hallituksen esitys laiksi huoltovarmuudesta ja Huoltovarmuuskeskuksesta sekä turvavarastolain muuttamisesta (LL lausunto, 12.8.2025). *Vastaava lausunto myös SKALin puolesta.*
- YM: Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (LL lausunto, 20.8.2025)
- TEM: Energia- ja ilmastostrategian luonnos (LL lausunto, 22.8.2025)

- Eduskunta, suuri valiokunta: kuuleminen eurooppalaisesta ilmastolaista (lausunto SKALin nimissä, 10.9.2025)
- Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta: hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmän digitaalisista tietopalveluista (lausunto SKALin nimissä, 3.10.2025)
- OM: Valtiosopimusluonnos vaihdantakelpoisista rahtikirjoista (LL lausunto, 6.11.2025)
- Hallituksen esitys eduskunnalle liikenteen palvelulain muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (Kuljetusalan sääntelytoimet)(LL lausunto, 12.11.2025)
- TEM: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (LL lausunto, 19.11.2025). *Vastaava lausunto myös SKALin puolesta.*
- LVM:n asetusluonnos koskien liikenne- ja viestintäviraston maksullisia suoritteita (LL lausunto, 20.11.2025)
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arviointiohjelma (LL lausunto, 28.11.2025)
- LVM:n U-kirjeluonnos: komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta koskien markkinavakausvarantoa rakennusten ja tieliikenteen aloilla (yhteislausunto Keskuskauppakamari, EK, LL, Autotuoajat ja -teollisuus sekä SKAL)(22.12.2025)

Jäsenkirjeitä lähetettiin sähköisessä muodossa 12 kappaletta. Jäsenkirjeen rakennetta uudistettiin vuoden 2025 aikana.

Liiton kotisivuja on päivitetty vuonna 2025 sekä tekstien että kuvamateriaalin osalta. Päivittämistä tehdään säännöllisesti. Kotisivuille kootaan liiton näkemykset eri edunvalvontateemoihin, sekä perustiedot liiton strategiasta ja menneestä ja ajankohtaisesta toiminnasta.

Liiton visuaalisen ilmeen raikastaminen ja liiton kalvopohjien päivitys käynnistettiin vuoden 2025 lopussa. Liiton logon päivitystä ei nähty tarpeelliseksi.

5 Organisaatio

Liiton hallitus kokoontui toimintavuoden aikana viisi kertaa. Hallituksen kokoonpano ajalla 1.1.-31.12.2025 oli:

Puheenjohtaja	Petri Angervuori
Varapuheenjohtaja	Riku Vainio
Jäsenet	Jonas Ahola Kalle Auramaa Niko Hiukka (8.5.2025 alkaen) Mika Husso Iiro Mäkinen Arto Piiparinen Pontus Stenberg (8.5.2025 alkaen) Sixten Widjeskog (1.1.-8.5.2025)

Liiton vuosikokous pidettiin 8.5.2025 Avia Congress Centerissä, Robert Huberin tie 4, Vantaa. Paikalla oli 8 jäsenyritystä, jotka edustivat 53 ääntä (47,7%) kokonaismäärästä 111.

Liiton sääntöjen muutos

Vuosikokouksen lisäksi järjestettiin 22.10.2025 ylimääräinen varsinainen kokous käsittelemään liiton sääntömuutosta. Muutoksen tarve johtui valtioneuvoston esityksestä koskien työmarkkinajärjestöjen jäsenmaksujen verovähennysoikeuden poistoa, josta johtuen liiton säännöistä oli tarpeen rajata selkeästi ulos kaikki työmarkkinoihin liittyvä toiminta.

Sääntömuutos hyväksyttiin kokouksessa yksimielisesti ja PRH vahvisti liiton uudet säännöt 4.11.2025.

Liiton yhteistyö muiden järjestöjen kanssa

Logistiikkayritysten Liitto on ollut SKAL ry:n liitännäisjäsen vuoden 2022 kesäkuusta lähtien. Liitolla on oma hallitus, organisaatio ja talous. Liitännäisjäsenyydellä on vahvistettu logistiikan edunvalvontaa, ja sen myötä LL:lla on neuvottelevan jäsenen ja hänen varajäsenensä paikka SKAL hallituksessa. Toimitusjohtaja Outi Nietola toimii oman työnsä ohella SKAL:in logistiikkajohtajana, vastuualueinaan etenkin vastuullisuuteen, liikenteen päästöihin ja digitalisaatioon liittyvät teemat.

Logistiikkayritysten Liitolla on puheenjohtajuus ja sihteerisyys liitännäisjäsenyyden yhteydessä perustetussa SKAL Logistiikkavaliokunnassa, ja liitännäisjäsenyyden myötä LL:n edustajat voivat osallistua normaalein ehdoin SKALin tapahtumiin. LL:n toimisto on SKALin tiloissa (Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki), ja tilat on vuokrattu SKAL 70-vuotisjuhlasäätiöltä. LL käyttää erillisen sopimuksen mukaisesti SKALin palveluita. SKAL-yhteistyön ja liitännäisjäsenyyden toimivuutta arvioidaan säännöllisesti, viimeksi alkuvuodesta 2025. Yhteistyö on todettu toimivaksi, ja sitä kehitetään edelleen.

Vuonna 2025 Logistiikkayritysten Liiton edustajat SKALin hallinnossa ja muissa tehtävissä olivat:

- SKAL hallitus: neuvotteleva jäsen Riku Vainio ja varajäsen Petri Angervuori
- Logistiikkavaliokunta (LL:n nimeämät jäsenet)

Riku Vainio puheenjohtaja
Jonas Ahola
Petri Angervuori
Iiro Mäkinen
Pontus Stenberg

SKALin johtoryhmä: Outi Nietola.

Logistiikkayritysten Liitto ry tekee tiivistä yhteistyötä eri vaikuttamisteemoissa myös muiden järjestöjen (esimerkiksi EK, Keskuskauppakamari, Autotuoajat ja -teollisuus, kanssa).

6 Jäsenyydet ja edustus muissa yhdistyksissä

Logistiikkayritysten Liitto on ollut FinMobility ry:n yhteistyöjäsen vuoden 2020 alusta. 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. EU-vaikuttamisessa keskeisin työ tehdään Brysselissä FinMobilityn toimesta.

Outi Nietola on ollut jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:n edustajistossa ja sen ympäristötoimikunnassa. Nietola on hallituksen jäsen Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin (PTL) Suomen osastossa, ja edustaa Logistiikkayritysten Liittoa myös Mobilia säätiön edustajistossa.

Liitto tai liiton toimitusjohtaja oli vuonna 2025 jäsenenä seuraavissa organisaatioissa: Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY, Helsingin seudun kauppakamari, Veronmaksajain Keskusliitto, Auto- ja Tiefoorumi, Älykkäänliikenteen verkosto (ITS Finland), sekä Suomen Pakkausyhdistys.

7 Liiton talous

Logistiikkayritysten Liiton talous perustuu pääosin jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Tilinpäätöksen tulos vuonna 2024 oli 8 623,15 euroa alijäämäinen. Toiminnallinen tulos oli 11 105,94 euroa alijäämäinen, koska Lahtikarin rahastoa käytettiin projekteihin 2 482,79 euroa. Alijäämä siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.

Toiminnantarkastajina vuonna 2025 toimivat Esa Antikainen Tuusulasta ja Liisa Eerola Tampereelta, varalla Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Petri Murto Espoosta.

8 Muusta toiminnasta

Maanpuolustuskurssien osallistujat

Logistiikkayritysten Liitto esitti valtakunnallisia maanpuolustuskursseja organisoivalla Maanpuolustuskorkeakoululle vuodelle 2026 viittä (5) henkilöä.

Vuoden 2025 Maanpuolustuskursseille liiton esittämistä henkilöistä yksi pääsi kurssille. Tulos on hyvä ottaen huomioon kurssien suosion kasvun etenkin vuoden 2022 jälkeen.

Ansiomerkit

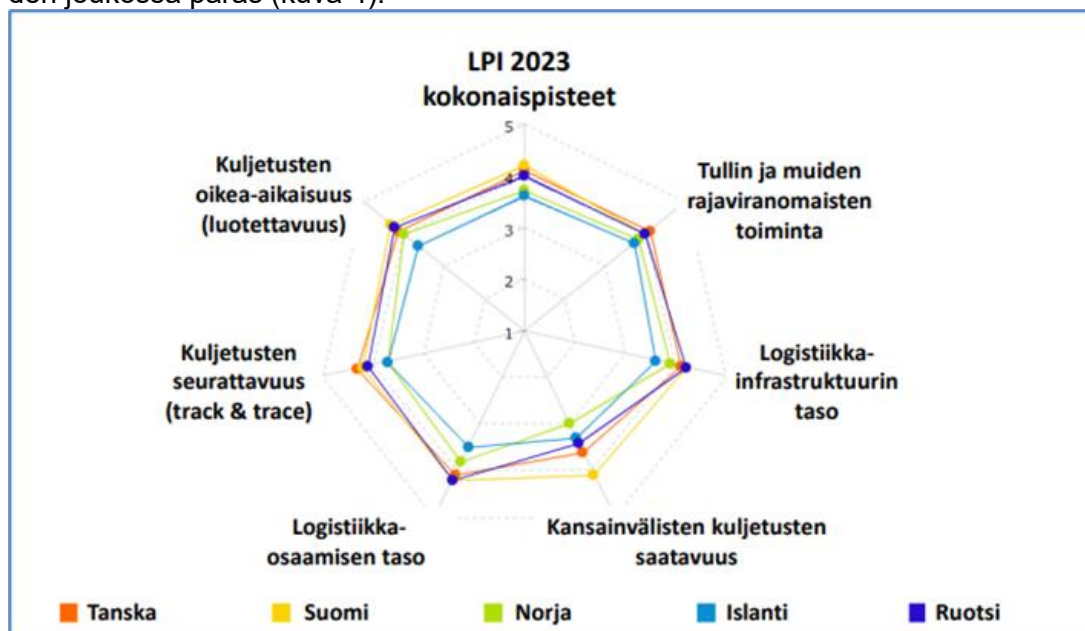
Vuoden 2025 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standardeja.

II. Liiton toimintaympäristön yleiskatsaus

9 Kansainvälinen kehitys ja logistiikka

Koronapandemia ja Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta kansainvälisistä markkinoista ja verkostoista. Logistiikan merkitys Suomen kilpailukyvyille ja yhteiskunnan toimivuudelle on noussut. Häiriöitä globaaleissa toimitusketjuissa ja Itämeren merikuljetuksissa on osin vaikeampi ennakoida 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 %. Maailmanpankin toteuttaman, ulkomaankaupan toimivuutta mittaavassa Logistics Performance Index (LPI) -mittaristossa Suomi oli kuitenkin toisella sijalla, ja Pohjoismaiden joukossa paras (kuva 4).



Kuva 4. Logistics Performance Index 2023 -vertailun yleisindeksi ja osatekijät Suomessa ja muissa Pohjoismaissa. 1 (heikoin) – 5 (paras) (Logistiikkaselvitys 2023; Arvis ym. 2023)

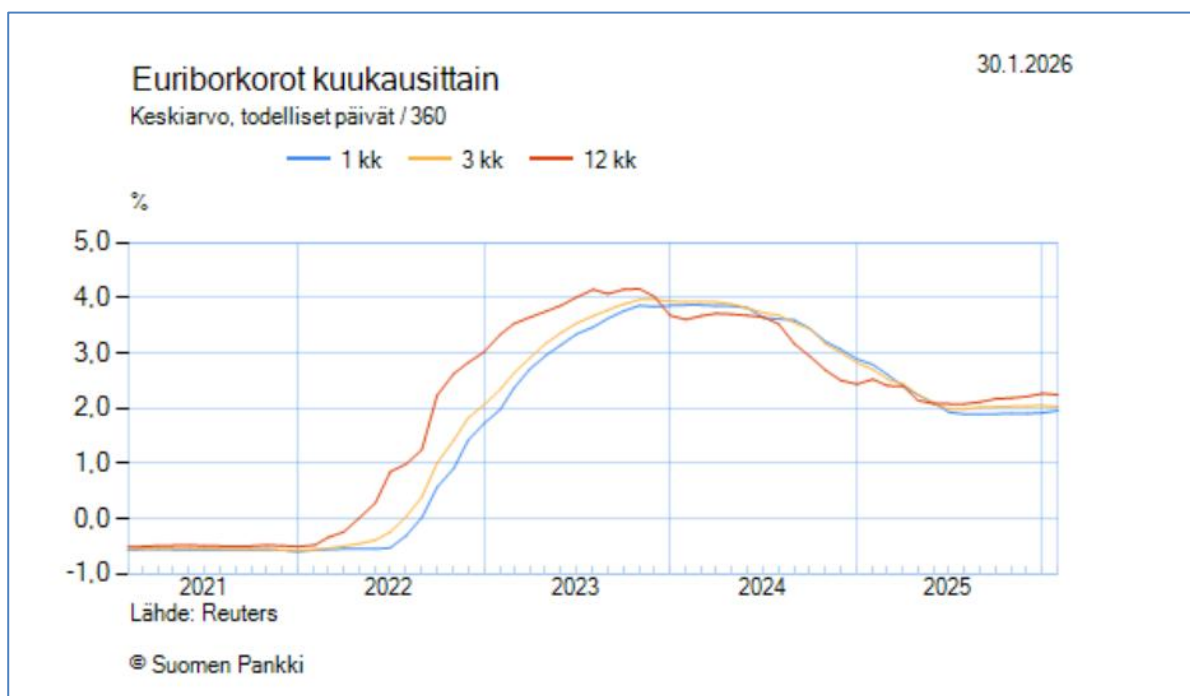
Suomen etäisyys päämarkkinoille on monia kilpailijamaita pidempi, riippuvuus merikuljetuksista ja globaaleista toimitusketjuista pysyy kriittisenä. Kustannustaso pysynee edellä mainituista syistä korkeana, ja toimintaympäristö voi muuttua nopeastikin. Kansainvälisen sääntelyn muutokset

myös tyypillisesti vaikuttavat kuljetusetäisyyksien takia Suomeen suhteellisesti Keski-Eurooppaa enemmän. Vaikka mm. tuoreimman Logistiikkaselvityksen perusteella Suomen ulkomaankaupan logistiikka toimii kohtalaisen hyvin, logistiikan kilpailukyvyyn parantaminen ja toimintaedellytysten turvaaminen vaatii jatkuvaa vaikuttamista ja panostuksia.

10 Talouden kehitys

Suomen talouden toipuminen on viivästynyt ja bruttokansantuotteen ennustetaan vuonna 2025 kasvaneen vain 0,2 prosenttia. Kasvua on jarruttanut kotimaisen kysynnän heikkous. Kotitalouksien kulutuksen odotetaan kuitenkin vauhdittuvan, sillä ostovoima on kasvussa ja kasvu nopeutuu vuonna 2026. Rakentamisen toipuminen, energiasiirtymä ja puolustushankinnat puolestaan kasvattavat investointeja. BKT:n ennustetaan kasvavan 1,1 prosenttia vuonna 2026, 1,7 prosenttia vuonna 2027 ja 1,6 prosenttia 2028. Työllisyys kasvaa vuosina 2026–2028 talouden vahvistuessa, ja työttömyysaste laskee vuoden 2025 9,6 prosentista 8,5 prosenttiin vuonna 2028. (VM Taloudellinen katsaus, talvi 2025).

Vuonna 2024 alkanut korkojen lasku jatkui. Korkotasotasaantui vuonna 2025. Kun marraskuussa 2023 12 kk euribor oli 4,16 prosenttia, oli se tammikuussa 2026 noin 2,25 prosenttia (kuva 5).



Kuva 5. Euribor-korkojen kehitys tammikuu 2021-tammikuu 2026 (Lähde: Suomen Pankki)

11 Ulkomaankauppa ja Suomen sisäinen tavaraliikenne

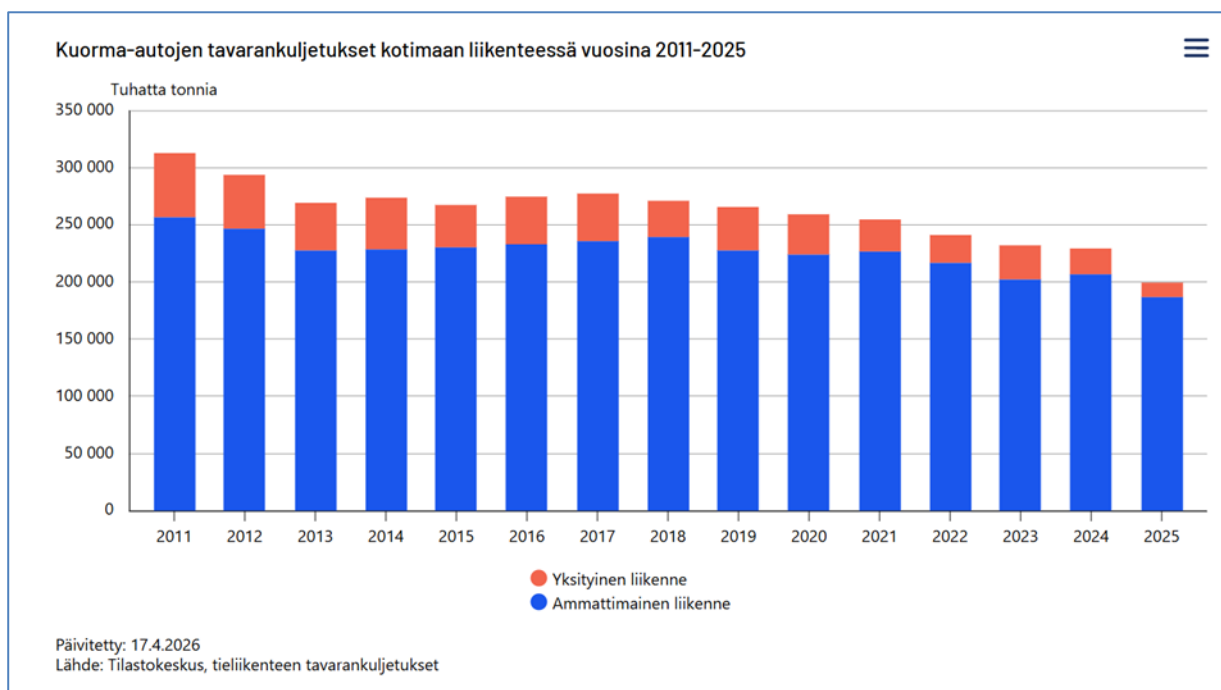
Tullin ennakkotietojen mukaan Suomen tavaravienti kääntyi nousuun vuonna 2025. Viennin arvo kasvoi 3 prosenttia verrattuna vuoteen 2024, ja viennin volyymi kasvoi 3,8 prosenttia. Viennin arvo oli 74,3 miljardia euroa. Tavaratuonnin arvo nousi 0,4 prosenttia edeltävään vuoteen verrattuna, ja myös tuonnin volyymi kääntyi 2,9 prosentin kasvuun. Tavaratuonnin arvo oli 75,2 miljardia euroa (<https://tilastot.tulli.fi/etusivu>) Edeltävänä vuonna 2024 viennin arvo laski 5,5 prosenttia ja tuonnin arvo 2,6 prosenttia.

Suurimmat vientimaat vuonna 2025 olivat järjestyksessä Ruotsi, Yhdysvallat, Saksa ja Alankomaat. Tuontia oli eniten Saksasta, seuraavaksi eniten Ruotsista ja Kiinasta. EU-maiden osuus Suomen tavaraviennistä oli ennakkotietojen mukaan 56,4 prosenttia, ja osuus tavaratuonnista 58,3 prosenttia. Suomen tavaravienti Venäjälle väheni noin 90 prosenttia vuosien 2021 ja 2024 välillä, ja viennin supistuminen jatkui edelleen vuonna 2025. Myös tuonti Venäjältä on laskenut

murto-osaan vuosien 2021 ja 2025 välillä. Suomeen tuodaan edelleen Venäjältä nikkelikiveä ja viedään Venäjälle kuparikiveä. Suomen vienti Keski-Aasian maihin on romahtanut.

Tonnimääräisesti yli 95 prosenttia oli merikuljetuksia. Meritse kuljetettu tonnimäärä kasvoi vuoden 2024 noin 86 miljoonasta tonnista yli 90 miljoonaan tonniin vuonna 2025. Myös lentoliikenne kasvoi vuonna 2025 edellisvuoteen verrattuna. Venäjältä tulleiden junavaunujen määrä laski edelleen vuodesta 2024. Itärajaa ei Tullin tilastojen mukaan ylittänyt yksikään kuorma-auto vuonna 2025. Ruotsin rajalla rajaliikenne vuonna 2025 oli samalla tasolla edellisvuoden kanssa, Suomen ja Norjan rajalla liikenne väheni vuodesta 2024.

Tilastokeskuksen mukaan kuorma-autoilla kuljetettiin vuonna 2025 kotimaan liikenteessä 200 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä oli 13 % vähemmän kuin vuonna 2024. Kuljetussuorite laski 7 % ja oli 24 miljardia tonnikilometriä. Liikennesuorite laski 14 % vuonna 2025. Tavaramäärästä 32 % ja kuljetussuoritteesta vajaa 12 % oli maa-ainekuljetuksia. Tavaramäärästä 57 % kuljetettiin täysperävaunuyhdistelmillä, 14 % puoliperävaunuyhdistelmillä ja 29 % kuorma-autoilla ilman perävauunua. Kuljetussuoritteesta 97 % ajettiin ammattimaisessa ja 3 % yksityisessä liikenteessä.



Kuva 6. Kuorma-autoilla suoritettavat tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä vuosina 2011-2025 (Lähde: Tilastokeskus)

12 Kalusto

Vuonna 2025 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa (2 929 kpl) vähenivät 17,4 prosenttia verrattuna vuoteen 2024. Ensirekisteröinnit vähenivät myös vuonna 2024 edellisvuodesta 2023, jolloin ne kasvoivat 18,2 prosenttia. Vuoden 2023 suurta kasvua selittää komponenttipula vuonna 2022, mikä siirsi toimituksia osin vuoden 2023 puolelle. Vuoden 2025 ensirekisteröintien määrä oli 20 % alemmalla tasolla kuin edeltävien kymmenen vuoden keskiarvo. Pakettiautojen ensirekisteröinnit (12 456 kpl) nousivat 6,5 %.

Kalustossa muutkin käyttövoimat kuin diesel yleistyvät vähitellen. Ensirekisteröidyistä 2 929 kuorma-autosta kaasu on käyttövoimana 234:llä (183:lla vuonna 2024) ja sähkö 90:llä (63:lla vuonna 2024). Ensirekisteröidyissä 12 456 pakettiautossa sähkö on käyttövoimana 1 912:lla, kaasu yhdellä.

Vuonna 2025 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 291, kun edellisenä vuotena konkurssseja oli 234. (Lähde: Tilastokeskus)

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 ja vähentänyt päästöjä. Pidemmät yhdistelmät edellyttävät tarkkaa analysointia, jotta optimaalinen kalusto ja toimintatavat löytyvät. Myös tieverkon tulee mahdollistaa pidempien yhdistelmien käyttö reiteillä, joissa niistä on hyötyä.

Helsingissä 10.4.2025 LOGISTIIKKAYRITYSTEN LIITTO ry

Hallitus

Petri Angervuori
Jonas Ahola
Niko Hiukka
Iiro Mäkinen
Pontus Stenberg

Riku Vainio
Kalle Auramaa
Mika Husso
Arto Piiparinen

Outi Nietola
toimitusjohtaja

Jäsenyritykset vuoden 2025 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
Välikangas Logistics 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 LAPVÄÄRTTI
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
SE Mäkinen Logistics Oy	Lamminsuontie 1	01750 VANTAA
Suomen Kaukokiito Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Tavarakiito Oy	Kaakkurintie 23	31650 NOKIA
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