

**22.3.2021**

# ***Logistiikkayritysten Liitto ry***

## ***Toimintakertomus***

***1.1. - 31.12.2020***



***Logistiikkayritysten  
Liitto ry***

## TOIMINTAKERTOMUS 2020

22.3.2021

### Yleistä

Vuotta 2020 on hallinnut koronapandemia. Suomen BKT supistui Tilastokeskuksen neljännesvuosittilinpidon mukaan 2,8 % vuonna 2020. Vuonna 2020 Suomen teollisuustuotanto väheni 3,1 prosenttia. Kasvu kääntyi kolmen peräkkäisen vuoden jälkeen laskuun. Inflaatio vuonna 2020 oli 0,3 prosenttia, kun edellisvuonna se oli 1,0 prosenttia. Vuonna 2020 ennakkotiedon mukaan tavaraviennin arvo laski 11,9 prosenttia ja vastaavasti tavaratuonnin arvo väheni 9,9 prosenttia. Tullin ulkomaankauppatilastojen ennakkotiedon mukaan vuonna 2020 viennin arvo oli 57,3 miljardia euroa ja tuonnin arvo oli 59,3 miljardia euroa. Kauppataseen alijäämä oli 2,0 miljardia euroa. Vuonna 2020 työttömyysaste oli keskimäärin 7,8 prosenttia, kun se vuonna 2019 oli 6,7 prosenttia. Suomen korkotaso on edelleen pysynyt ennätysellisen alhaisena.

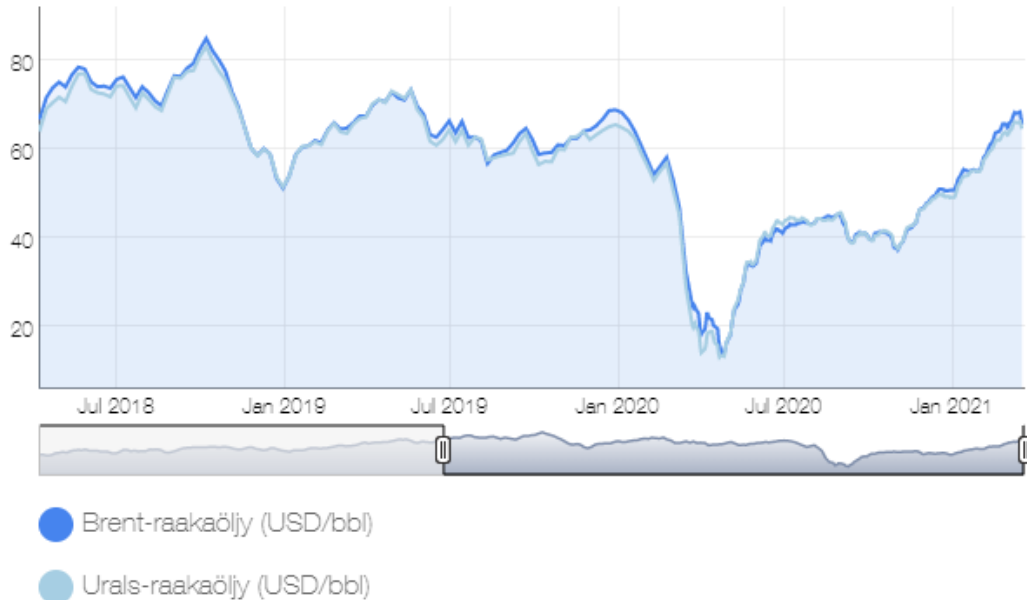
### Öljyn hinta

Vuosina 2018 – 2019 raakaöljyn hinta vaihteli välillä 50-85 USD/bbl. Hinta laski nopeasti vuoden 2020 alussa päätyen huhtikuussa alle 15 USD/bbl. Vuoden 2020 loppua kohti hinta nousi 50 USD/bbl. Tätä kirjoitettaessa hinta on jatkanut nousua ylittäen 65 USD/bbl. Hinnan romahduksen pääsyyinä vuonna 2020 oli korona pandemian aiheuttama globaali talouskriisi.

USD/bbl, data päivittyy päivittäin.

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

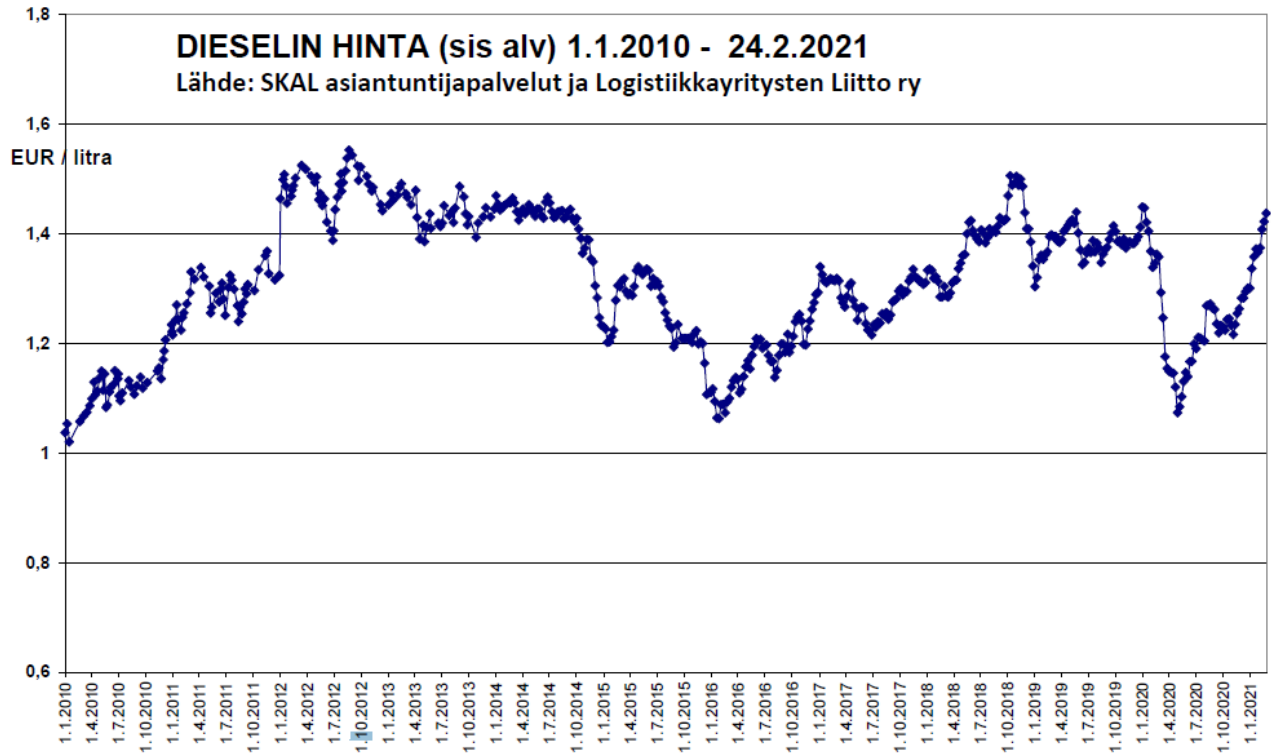
Aikaväli: 5pv 1kk 3kk 6kk 1v 3v Maks. ← →



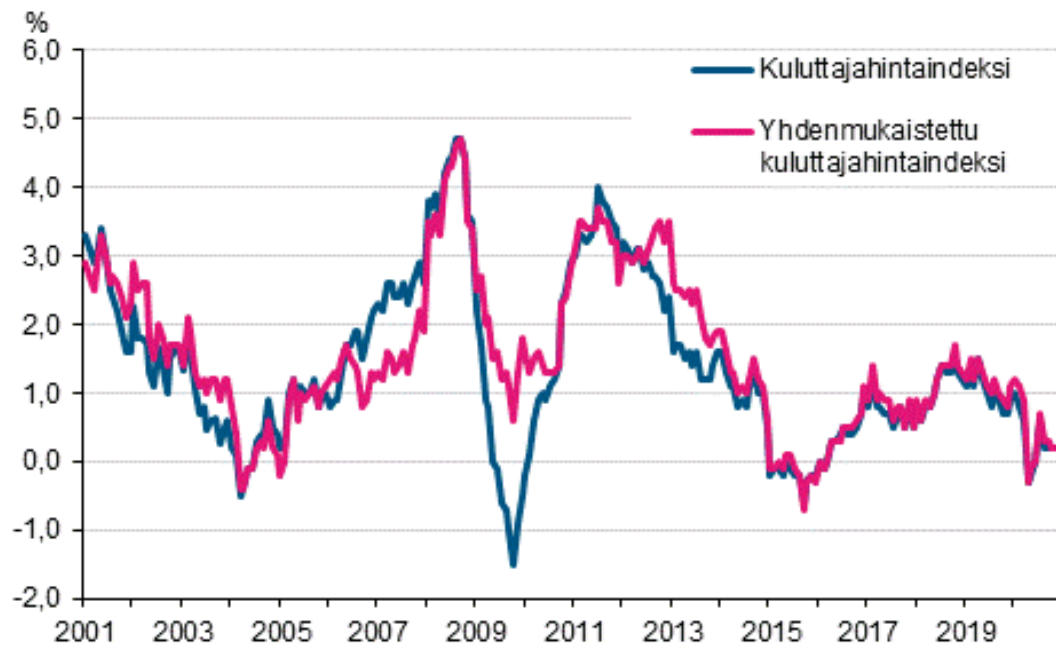
Datalähde: Thomson Reuters\*

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

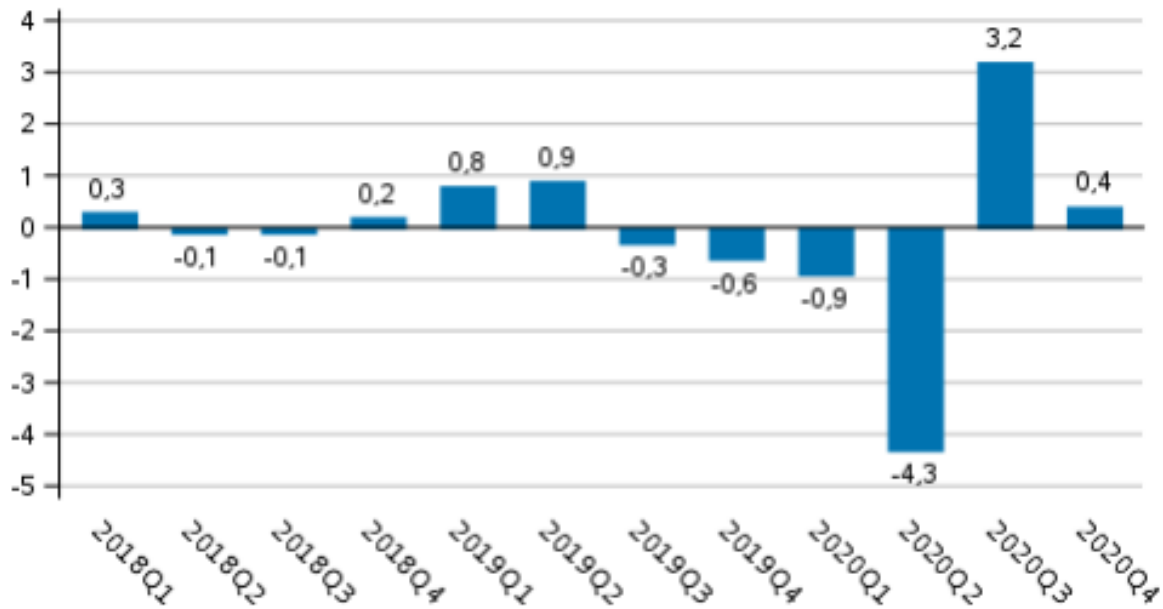
Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatieto/raaka%C3%B6ljyn-hinta>)



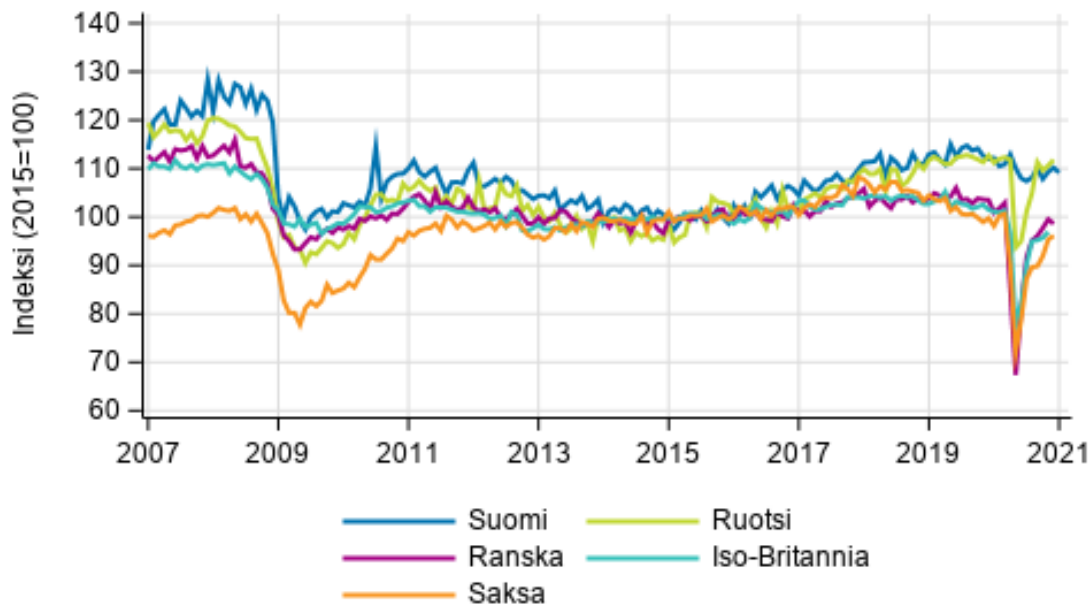
Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2010 – 2021. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)



Kuva 3. Kuluttajahintaindeksin ja yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin vuosimuutokset, tammikuu 2001 - joulukuu 2020. (Lähde kuluttajahintaindeksi, Tilastokeskus)

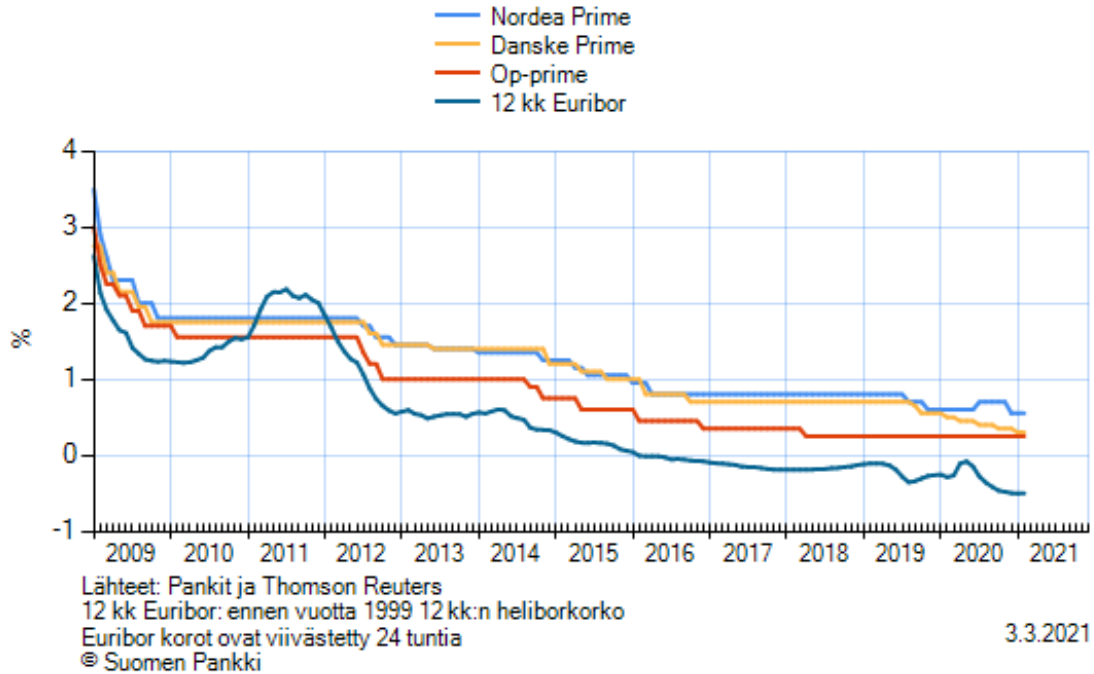


Kuva 4. Bruttokansantuotteen volyymin muutos edellisestä neljänneksestä (kausitasoitettuna, prosenttia)  
(Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Kansantalouden tilinpito (verkojulkaisu))

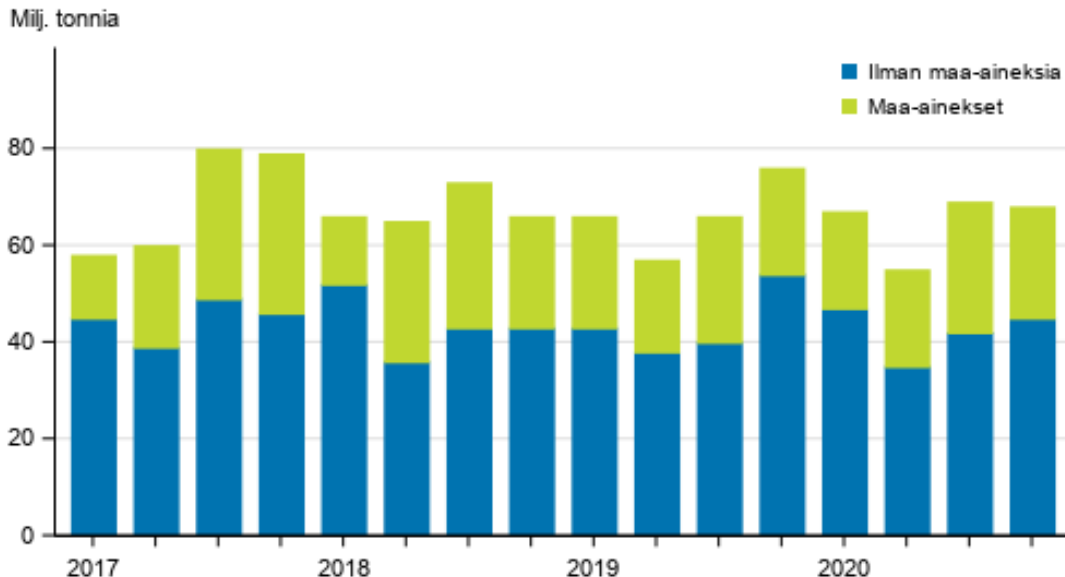


Kuva 5. Kausitasoitettu teollisuustuotanto Suomi, Saksa, Ruotsi, Ranska ja Iso-Britannia (BCD) 2007 – 2020, 2015=100, TOL 2008 (Lähde Teollisuustuotannon volyyminindeksi 2020, joulukuu. Tilastokeskus)

## Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor



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



Kuva 7. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2020, Tilastokeskus)

### Liikennepoliittikka ja liikenneverkon rahoitus ja viranomaismuutokset

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

Hallitusohjelman tavoitteena on tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen osalta marraskuussa 2019 LVM asetti työryhmän laatimaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Liiton toimitusjohtaja oli mukana tässä työryhmässä, jonka toiminta päättyi lokakuussa 2020. Tätä kirjoitettaessa valtioneuvoston periaatepäätös tiekartasta on lausunnolla. Liitto jätti eriävän mielipiteen työryhmän loppuraporttiin lokakuussa 2020. Tiekartassa esitetään yhteiskunnallisen päätöksenteon

pohjaksi keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Tiekartassa on tunnistettava sekä keskeiset toimenpiteet että niiden kustannukset ja muut vaikutusarviot.

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

Nyt lausunnolla oleva tiekartta on lähestynyt omaa tiekarttaamme toimenpiteiden osalta. Huolena on edelleen se, että mahdollisesti tiekartassa ehdotetaan valmistelun aloittamista esim. kansallisesta päästökauppajärjestelmästä tai ajoneuvokilometreihin ja tieluokkiin perustuvasta veromallista. Liittomme mielestä liikenteen ja kuljettamisen kustannuksia lisäävät ratkaisut (myös polttoaineen veronkorotukset) eivät johda päästöjen vähenemiseen, vaan ainoastaan kustannusten kasvuun. Tärkeää on panostaa keinoihin etupäässä kannustamalla ja tukemalla keinoja, joilla aidosti vähennetään päästöjä.

VM on asettanut työryhmän (syyskuu 2019 - maaliskuu 2021) pohtimana liikenteen vero- ja maksu-uudistusta. Tehtävä on antaa suosituksia päästöohjauksen tehostamiseksi ja veropohjan turvaamiseksi. Hallitusohjelman mukaisesti liikennepolttoaineiden verotusta korotettiin noin 250 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä tapahtui elokuussa 2020. Tällä hallituskaudella tulisi ehdottomasti pitäytyä uusista liikenteen kustannuksia nostavista maksuista tai verojen korotuksista. Kansainvälinen kilpailukykyämme ei tarvitse lisää rasituksia, kun korona on jo muutenkin heikentänyt talouden kehitystä.

Tällä hallituskaudella toteutetaan ensimmäistä kertaa 12 vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Liikennejärjestelmätyö on käynnissä ja sitä ohjaa parlamentaarinen työryhmä. Tätä kirjoitettaessa liikennejärjestelmäsuunnitelma on lausunnolla. Työn pitäisi valmistua keväällä 2021, jolloin eduskunnalle annetaan selonteko ja valtioneuvosto tekee päätöksen. Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla pitää pystyä takamaan rahoitustaso, jolla:

- tieverkkoa voidaan kehittää
- perusväylänpito riittää tieverkon korjausvelan merkittävään vähenemiseen ja
- teiden kunnossapito paranee erityisesti talven osalta.

Vuosina 2017-2018 EU:n komissio julkaisi liikkuvuuspaketin kolmena osana. Vuoden 2020 heinäkuussa sen ensimmäisestä osasta saatiin päätös EU:sta. Tämä liikkuvuuspaketti sisältää ja tarkentaa maantiekuljetusalojen perussäädöksiä. Se sääntelee ammattimaisen kuorma-auto- sekä linja-autoliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoajoista, luo kuljetusalalle työntekijöiden lähettämisen puitteet sekä määrittelee alan yritysten markkinoille pääsulle selkeät pelisäännöt – jälkimmäisin osio sisältää määräykset myös toisen jäsenmaan sisäisten tavarakuljetusten suorittamiselle eli kabo- taasille. Kotimaan maantieliikenteen osalta muutokset ovat pieniä. Parhaillaan käynnissä on liikkuvuuspaketin implementointi kansalliseen lainsäädäntöömme. Samalla yhteydessä tarkastellaan kuljetusten tilaajavastuun laajentamista ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikarikkomuksiin. Liittomme kannattaa tilaajavastuun laajentamista ylikuormiin ja ajo- ja lepoaikarikkomuksiin.

EU:n parlamenttivaalit pidettiin keväällä 2019. Komissio julkaisi joulukuussa 2019 Euroopan vihreä kehityksen ohjelma (Green Deal). Sen tavoitteet liikenteen osalta ovat kunnianhimoisia. Kunnianhimo konkretisoitui joulukuussa 2020, jolloin komissio julkaisi strategian älykkästä ja kestävästä liikenteestä. Ohjelma sisältää 82 uutta liikennesektoria suoraan tai välillisesti koskevaa aloitetta. Lähes kaikki liikenteen päästöihin vaikuttavat asiat ovat uudelleen tarkasteltavana kuten kaikkien ajoneuvoluokkien enimmäispäästörajat. Parhaillaan komissio tarkastelee mm. liikenteen päästökauppavaihtoehtoja. Ehdotusta asiasta odotetaan kesällä 2021.

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

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

## Koulutus ja osaaminen

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

Tehtävien kuvat monipuolistuvat ja siksi perusosaaminen ja elinikäinen oppiminen ovat tärkeitä alalla. On tärkeää, että logistiikka-alalla olisi tarjolla riittävä määrä koulutusta eri tehtäviin ja koulutusmuotojen tulisi mahdollistaa erilaisia tarpeita ja tilanteita.

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

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

## TOIMIALA

### Koronaepidemia

Maaliskuussa koronaepidemian alkaessa näytti aluksi siltä, että ollaan vajoamassa syvään lamaan. Jäsenyritykset käynnistivät YT-menettelyjä varautuen pahimpaan. Kuljetusvolyymit eivät kuitenkaan alenneet nopeasti ja tilanne vakiintui kesän aikana, kun koronaepidemia helpotti. Syksyllä koronan toisen aallon aikaanakaan kuljetusvolyyymeissä ei tapahtunut suuria romahduksia. Toimistoissa on siirrytty etätyöskentelyyn niin paljon kuin mahdollista. Terminaaleissa on otettu käyttöön suojaustoimenpiteitä samoin kuin asiakkaiden luona. Suurilta tartuntaryppäiltä on välttytty. Voisi sanoa, että alamme on oppinut elämään koronan kanssa. Digitalisaatiossa on otettu isoa loikkaa. Olemme menossa kohti paperitonta toimitusketjua. Myös lähetysten kuittauskäytäntöjä on muutettu, jotta ihmiskontakteja on saatu vähennettyä.

Positiivisena ilmiönä korona on aiheuttanut sen, että yhä useampi ymmärtää toimialamme merkityksen koko yhteiskunnan toimintaa ylläpitävänä. Ilman kuljetuksia yhteiskuntamme ei enää selviäisi montaa päivää.

## Työllisyys ja työvoima

Koronatilanne on helpottanut työvoiman saatavuutta. Kuitenkin vuotta 2020 edeltävien kolmen vuoden aikana työvoiman saatavuus alalla heikentyi. Erityisesti puutetta on ollut kuljettajista aikaisempina vuosina. Jäsensytykset kokevat kuljettajien saatavuuden yhdeksi suurimmista ongelmista toiminnassaan. Koronaepidemia jälkeen on nähtävissä, että kuljettajien saatavuus heikkenee jälleen. Suomessa työvoiman poistuvuus on demografian vuoksi vuosia suurempaa kuin uuden työvoiman tuleminen työmarkkinoille. Asiantuntijoiden käsityksen mukaan esim. autonomiset ajoneuvot eivät tule vähentämään kuljettajatarvetta vielä pitkään aikaan. Liittomme pyrkii muiden alan järjestöjen kanssa tekemään toimenpiteitä tilanteen parantamiseksi, kuten houkuttelemaan alalle nuoria. Lisäksi apua tarvitaan niin lainsäädännössä kuin koulutusjärjestelmässä, jotta kuljetukset pystytään hoitamaan. Alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsensytykset työllistivät vuoden 2020 lopussa noin 7 500 henkilöä, joista noin 2 500 on omaa henkilöstöä ja noin 5 000 alihankkijoiden henkilöstöä.

## Kalusto

Jäsensytysten kaluston määrä oli vuoden 2019 lopussa noin 1 000 omaa autoa ja alihankkijoilla oli noin 2 500 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2 400 ja alihankkijoilla noin 300.

Korona näkyi ajoneuvohankinnoissa. Vuonna 2020 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa vähenivät 14,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit kasvoivat 3,1 prosenttia. Pakettiautojen ensirekisteröinnit vähenivät 12,6 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 5,2 prosenttia.

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

## Volyymien, liikevaihdon ja kannattavuuden kehittyminen

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

20.1.2021 julkaistun barometrin vastausten perusteella vuoden 2020 neljännellä vuosineljänneksellä kuljetusvolyymit ovat kehittyneet edelliseen vuoteen verrattuna siten, että pake-teissa on kasvua, kappaletavara on pysynyt samalla tasolla ja osa- ja kokokuormat ovat vähentyneet. Varastossa olevan tavaran määrä sekä varastosta lähetetyt lähetykset ovat lisääntyneet verrattuna edellisen vuoden vastaavaan aikaan. Kappaletavaran osalta 20 prosenttia ilmoittaa volyymien kasvaneen ja samoin 20 prosenttia ilmoittaa niiden vähentyneen.

Barometrin saldolukukuvasta nähdään, että kappaletavaran osalta on kaksi vuotta tultu alaspäin. Nyt sekä toteuman että ennusteen osalta ollaan hyvin lähellä nollaa. Kuitenkaan mitään suurta pudotusta ei ole tapahtunut eikä ole näkyvissä.

Koko viime vuoden 2020 volyymit kuljetuksissa ja varastoinnissa ovat hieman vähentyneet lukuun ottamatta paketteja verrattuna vuoteen 2019. Yrityskohtaiset erot ovat kuitenkin merkittäviä, koska esim. kappaletavaran osalta 65 prosentilla volyymit ovat pysyneet samalla tasolla tai kasvaneet. Liikevaihto on 60 prosentilla vastaajista vähentynyt vuonna 2020 verrattuna vuoteen 2019. Kannattavuus näyttää parantuneen 40 prosentilla. Kokonaisuutena voidaan todeta, että kuljetusten osalta olemme selvinneet koronasta melko hyvin toistaiseksi.

Vuonna 2020 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 139, kun edellisenä vuotena konkurssseja oli 195 (Lähde Suomen virallinen tilasto (SVT): Konkurssit [verkkojulkaisu]).





**Kuva 8. Logistiikkayritysten Liitto ry:n barometri saldoluovut (Lähde: Logistiikkayritysten Liitto ry [20.1.2021 julkaistu barometri](#))**

### Kustannukset

Vuoden 2020 dieselin hinta vaihteli välillä 1,10 – 1,45 euroa/litra. Koronan takia hinta kävi hetkellisesti toukokuussa jopa alle 1,1 euroa litra. Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselveroa on korotettu. Dieselveron korotuksia on tehnyt jokainen hallitus vuodesta 2011 lähtien. Verojen kokonaismäärä on yli 55 senttiä/litra. Elokuussa 2020 tapahtui polttoaineveron korotus, joka nosti dieselin veroa noin 6,5 senttiä/litra.

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

Kuljetusalan kokonaiskustannukset laskivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2020 aikana 1,3 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset laskivat 0,6 %, keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen kustannukset laskivat 0,6 % sekä täysperävaunuyhdistelmien kustannukset laskivat 1,6 %. Suurin selitys kustannusten laskuun oli polttoaineen hinnan lasku.

### JÄRJESTÖTOIMINTA

Loppuvuodesta 2016 EK:ssa aloitettiin uudistamisprosessi, jossa tehokkuutta parannettiin toiminnan uudelleenjärjestelyjen kautta, EK:n ja jäsenliittojen työnjakoa muutettiin ja otettiin huomioon muutos EK:n työmarkkinaroolissa. EK:n toimintatapaa on uuden strategian myötä uudistettu tukemaan Suomen uudistumista ja kasvua. Taavoitteena on nostaa Suomi yritysten toimintaympäristönä muiden Pohjoismaiden joukkoon. EK:n henkilöstöresurssit pienentyivät neljässä vuodessa 137 henkilöstä 80. Vuoden 2020 aikana EK:n toiminnassa ei tapahtunut suuria organisatorisia muutoksia. Sääntömuutos työmarkkinaroolissa on nyt näkynyt vuonna 2019 alkaneella liittokierroksella työsuhdeneuvotteluissa.

**Edustajamme EK:n hallinnossa**

2020 aikana EK:n hallinnossa toimivat:

**Edustajisto**

Ville Vähälä ja varamiehenä Riku Vainio

**Hallitus**

Ei edustajaa

**Yrittäjävaltuuskunta**

Kalle Auramaa

**Logistiikkavaliokunta**

Petteri Nurmi

**EK:n liittojohtoryhmä**

Pekka Aaltonen

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

Pekka Aaltonen

**EK:n liittoyhteisön logistiikkaryhmä**

Pekka Aaltonen

**Muut jäsenyydet**

Vuoden 2020 alussa liitettiin FinMobility ry:n yhteistyöjäseneksi 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 liikennealalla.

Liitto on Palvelualojen työnantajat PALTA ry:n yhteistoimintajäsen. Pekka Aaltonen on ollut hallituksen jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä ja toimii sen ympäristötoimikunnan puheenjohtajana. Mobilia säätiön edustajistossa liittoamme edustaa Jussi Sipilä ja varalla Pekka Aaltonen. Pekka Aaltonen on hallituksen jäsen Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumissa (PTL) Suomen osastossa.

**Liitto tai liiton toimitusjohtaja** on jäsenenä seuraavissa organisaatioissa:

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY, Helsingin Kauppakamari, Rahtarit ry (kannatusjäsenyys), Veronmaksajain Keskusliitto, Auto- ja Tiefoorumi, Älykkäänliikenteen verkosto - ITS Finland, Suomen Tuotannonohjausyhdistys STO ry sekä Suomen Pakkausyhdistys.

**Vuosikokous**

Vuosikokous pidettiin Rantasipi Airport Congress Centerissä, Vantaalla 28.9.2020. Edustettuna oli 7 jäsenyritystä, yhteensä 55,3 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 7 henkilöä.

**Jäsenkirjeet ja muu tiedotus**

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

**Lausunnot**

Liitto antoi 23 lausuntoa tai vastaavaa vuonna 2020, kun edellisellä vuotena lausuntoja annettiin 13 kpl.

**Hallitus 1.1. - 31.12.2020** Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 5 kertaa.

<b>Puheenjohtaja</b>	Ville Vähälä	
<b>Varapuheenjohtaja</b>	Riku Vainio	
<b>Jäsenet</b>	Petri Angervuori (1.2.2021-) Janne Jakola Johanna Starck (28.9.2020-) Sixten Widjeskog	Kalle Auramaa Petteri Nurmi Tommi Välimäki
<b>Organisaatio</b>	Palveluksessa on yksi henkilö, toimitusjohtaja, joka hoitaa järjestön juoksevat asiat. Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.	
<b>Talous</b>	Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Toiminnallinen tulos ja todellinen tilinpäätöksen tulos olivat samat eli 1 049,43 euroa alijäämäinen. Alijäämä siirretään edellisten tilikausien yli-/alijäämään.	
<b>Toimitilat</b>	Liiton toimitila sijaitsee Eteläranta 10:ssä 6. kerroksessa. Tila on vuokrattu Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lta.	
<b>Jäsenistö</b>	Vuoden 2020 lopussa jäsenmäärä oli 27. Posti Oy erosi liitosta vuoden 2020 aikana. Jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2020 lopussa oli yli 1,0 miljardia euroa, mikä vastaa noin kuudesosa koko maantieliikenteen tavarankuljetusmarkkinoista.	
<b>Toiminnantarkastajat 2020</b>	Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Otto Myllysilta Helsingistä varamiehinään Esa Antikainen Helsingistä ja Tom Bäckman Helsingistä.	

## LIITON STRATEGIA

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

### Missio

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

### Tahtotila

- Arvostettu toimija, jolla on kyky ja halu sekä vaikutuskanavat edistää toimialan kilpailukykyä digitalisoituvassa arvoketjussa
- Toimii yhteiskunnan sääntöjen ja lakien mukaan
- Jäsenyritykset ovat arvostettuja ja vahvoja kokonaisvaltaisen logistiikkapalvelun tuottajia
- Häiriöttömät toimitusketjut, jotka perustuvat tehokkaisiin prosesseihin ja rakentuvat digitaalisista ratkaisuista
- Standardisoidut toimintamallit ja yhteiset pelisäännöt, jotka mahdollistavat tehokkaat ja monipuoliset logistiikkapalvelut
- Logistiset ratkaisut tukevat Suomen kilpailukykyä

### Tavoitteet

1. Digitaalinen toimitusketju  
Digitalisaatio mahdollistaa prosessien kehittymisen siten, että toimitusketjut toimivat paperittomasti.
2. Liikenneinfrastruktuuri  
Liikenneverkkojen häiriöttömyys on parantunut nykytasosta vuoteen 2020 mennessä
3. Liikenteen verot, maksut ja ympäristövaikutukset  
Liikenteen verot ja maksut eivät lisääny tieliikenteen tavarankuljetuksissa. Raskas

tieliikenne pystyy toteuttamaan osaltaan Suomen CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämistavoitteet vuoden 2030 mennessä.

4. Vastuullisuus ja turvallisuus  
Kokonaisturvallisuus paranee. Vastuullisuudessa olemme logistiikka-alan edelläkävijöitä.
5. Logistiikan toimintaedellytykset Suomessa  
Osaavaa työvoimaa on saatavissa  
Logistiikkaoperaattoreiden toimintaedellytykset paranevat nykytilanteesta
6. Jäsenistö  
Logistiikkayritysten Liitto on vahva ja arvostettu toimija alallaan

Vuoden 2020 on toimittu strategian mukaisesti sekä selvitetty parhaita toiminta- ja yhteistyömalleja.

## TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT

### Digitaalinen toimitusketju

Logistiikan sähköisen asiointin edistäminen, digitaalinen toimitusketju oli liiton keskeisin strateginen hanke vuonna 2020. Liiton tavoitteena on edistää logistiikan sähköistä asiointia ja sitä kautta toimitusketjujen digitalisaatiota Suomessa. Tavoitteena on siirtyä kuljetustilaustietojen osalta manuaalisista tiedonsiirtotavoista sähköisten palveluiden käyttäjiksi. Tavoitteena on paperiton toimitusketju. Kuljetustilaustiedoista siirtyy jo yli 95 prosenttia sähköisesti. Suurimpana haasteena tällä hetkellä on se, että vaikka sähköisen tilaamisen osuus on jo korkea, niin tilausten tiedot eivät ole täydellisiä. Lähetystietoja voi puuttua standardin mukaiset viivakoodit ja rahtikirjanumerot tai tiedot ovat muuten puutteellisia, joka aiheuttaa tarpeettomia lisäkustannuksia ja heikentää kuljetusten laatua ja palvelutasoa. Kuljetus- ja asiakasyritysten integraatiot ovat edelleen haasteellisia.

Paperittoman toimitusketjun edistämiseksi perustettiin oma työryhmä vuoden 2018 lopussa, joka jatkoi toimintaansa koko vuoden 2020. Työryhmä on tarkastellut sähköisen toimitusketjun näkökulmasta tiekuljetussopimuslain yksiselitteisyyttä, keinoja validoida paremmin tai automaattisesti tilaustietoja mm. VAKin ja osoitetietojen kannalta. On pohdittu, miten lisäpalvelut saadaan sähköisesti oikein koko toimitusketjuun. Tarkasteltu on, miten paperiton toimitusketju toimii vikatilanteissa. Sen perusteella on selvitetty mm. kollisoitelapun sisältöä. Vuoden 2020 aikana on tutkittu erityisesti mahdollisuutta lisätä QR- tai 2D-koodi kollisoitelappuun. Kiinnostavin vaihtoehto on GS1:sen [Scan4Transport-hanke](#), jossa kehitteillä on uusi kollilappustandardi, joka sisältäisi myös [QR-koodin](#).

### Kuljetustilaus.fi -järjestelmä

Jo vuonna 2009 avattu sähköinen tilausportaali [Kuljetustilaus.fi](#) on ollut liiton yhteinen panostus, jotta kuljetustilaaminen olisi varsinkin pienille yrityksille helppoa ja käyttäjille ilmaista. Vuoden 2019 aikana päätettiin lopettaa järjestelmän toiminta maaliskuun lopussa vuonna 2020. Syy järjestelmän lopettamiseen oli ohjelmiston vanheneminen. Ohjelmisto edellyttäisi nyt isomman päivityksen. Sitä ei enää nähty tarpeelliseksi, sillä yritysten omat tilauskanavat ovat kehittyneet ja lisäksi on tarjolla palveluoperaattoreita kuten Consignor ja Unifaun.

### Viestintä ja tiedotus

Vuonna 2020 jatkettiin viestintä- ja tiedotustyötä, jotta liiton tavoitteet ja muutosta helpottavat oppaat ja ratkaisut saadaan kaikkien tarvittavien osapuolten tietoon. Liiton kotisivulla on oma alasivu [logistiikan sähköiselle asiointille](#), josta löytyy hyödyllistä tietoa aiheesta. Liitto on toiminut myös aktiivisesti LVM:n logistiikan digitalisaatioverkostossa, jossa toimitusjohtaja on sen ydinryhmän jäsen.

### VAK-työryhmä

Liiton VAK-työryhmä kokoontui neljä kertaa vuoden 2020 aikana. Työryhmällä on ollut vuonna 2020 pohdinnassa kolme pääaihetta:

- VAK-tietojen saaminen ja välittyminen oikein paperittomassa toimitusketjussa
- VAK-lainsäädännön kokonaisuudistus
- IBC-konttien turvallisuus

VAK-tiedoissa on kappaletavarakuljetuksissa paljon puutteita ja virheitä. Pääosin ne syntyvät tilausta tehdessä. Tulisi saada julkinen web service -rajapinta Traficomien VAK-tietohakuun, josta oikeat VAK-tiedot kuljetuksiin voisi helposti hakea. Voitaisiin pilotoida Suomessa, mutta oikeastaan ratkaisu pitäisi olla globaali.

Liiton jäsenyrityksistä on osallistunut jäseniä (Heli Hörkkö, Pauliina Auveri ja Marjo Viitala) LVM:n VAK-lainsäädännön kokonaisuudistuksen ohjausryhmään. Laki uudistus tulee lausunnolle huhtikuussa 2021. Liitomme kannalta tärkein asia lainuudistuksessa on tilapäisen säilytyksen määrittelyminen. On aivan välttämätöntä, että nykyinen toimintamalli VAK-lähetysten osalta voidaan säilyttää kappaletavaratermi-naaleissa.

IBC-konttien osalta tulisi ainakin vaarallisimpien aineiden osalta vaatia pakkaukset, joissa vähintään alakulmista on vahvikkeet. Asia on hankala, koska tarvittaisiin muutoksia kansainvälisiin määräyksiin. Muita maita ei ole saatu mukaan edistämään hanketta.

### **Kuljetusala.com**

Jo vuonna 2007 alkunsa saanut Kuljetusala.com -verkosto jatkoi toimintaansa vuonna 2020. Verkostossa mukana ovat liitomme lisäksi AKT, ALT, SKAL ja Volvo Trucks.

Hankkeen tarkoituksena on houkutella nuoria kuljetusalalle. Kuljeusala.com verkkosivut <http://www.kuljetusala.com/> olivat keskeinen osa toimintaa. Vuonna 2019 osallistuttiin Kuljetus – Logistiikka 2019 -messuille muiden toimijoiden kanssa yhteisellä osastolla nimeltään [liikenneareena](#). Liikenneareenan nimissä oli tarkoitus lähteä tekemään laajempaa yhteistyötä vuonna 2020, mutta koronan takia tämä toiminta on ollut täysin pysähdyksissä. 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.

### **Lentorahdin turvatietoisuuskoulutus**

Logistiikkayritysten Liitto toteutti vuonna 2014 lentorahdin turvatietoisuuskoulutuksen verkkoversiona yhdessä Kaukokiidon, Schenkerin ja Postin kanssa. Toteutuksesta vastasi Airport College International Oy. Koulutussuorituksia oli yli 7 000 vuoden 2020 loppuun mennessä. Nykyinen koulutus ei enää ole hyödyllinen turvaton lentorahdin kannalta. Siksi liitto on luopunut koulutuksesta vuoden 2021 alussa.

### **MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT**

#### **Tavaralinjat –mitalit ja liiton standaaari**

Vuoden 2020 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standaaareja.

#### **Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit**

Vuoden 2020 aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä.

Helsingissä 22.3.2021

**LOGISTIKKAYRITYSTEN LIITTO ry**

Hallitus

Ville Vähälä  
Petri Angervuori  
Janne Jakola  
Johanna Starck  
Sixten Widjeskog

Riku Vainio  
Kalle Auramaa  
Petteri Nurmi  
Tommi Välimäki

Pekka Aaltonen  
toimitusjohtaja

**JÄSENYRITYKSET 2020**  
Vuoden lopussa

Auramaa Logistiikka Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Bring Parcels Ab Filial Finland	Nuolitie 9	01740 VANTAA
Fenno Road Oy	Komentosilta 1	00980 HELSINKI
Helsingin Kaukokiito Oy	Nuolikuja 2	01740 VANTAA
Kaukokiito Henkilöstö Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Kaukokiito Oy Vammala	Sahakatu 1	38200 VAMMALA
Kiitoterminaali Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU
Kuljetusliike A. Kaajaluoma Oy	Arolamminkatu 2	05880 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Ilmari Lehtonen Oy	Ahjtie 17	96100 ROVANIEMI
Kuljetusliike Kantola & Koramo Oy	Revontulentie 8	93600 KUUSAMO
Kuljetusliike M. Nikkanen Ky	Kerkkolankatu 16-18	05800 HYVINKÄÄ
Kuljetusliike Taipale Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Kuljetusliike Y. Auramaa Oy	Luistarintie 21	27500 KAUTTUA
Lauri Vähälä Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU
Masa-Kiito Oy	Taipaleenkatu 6	41310 LEPPÄVESI
Oy Ahola Transport Ab	Indolavägen 33	67701 KOKKOLA
Oy Matkahuolto Ab	Lauttasaarentie 8	00200 HELSINKI
PostNord Oy	Osumakuja 1-3	1530 VANTAA
Sampukiito Oy	Takkulantie 14	32700 HUITTINEN
Schenker Oy	Tikkurilantie 147	01530 VANTAA
Suomen Kaukokiito Oy	Teollisuustie 7	33330 TAMPERE
Transmar Ab	Vikingagränd 6	22100 MARIEHAMN
Transportfirma H. Widjeskog Öb	Storgårdinkatu 3	68800 KOLPPI
Varsinais-Suomen Kaukokiito Oy	Kopteritie 4	20360 TURKU
VP-Kuljetus Oy	Jänhiäläntie 28	55300 RAUHA
VR-Yhtymä Oy Maantielogistiikka	Radiokatu 3	00240 HELSINKI
Vähälä Logistics Oy	Oritkarintie 1	90400 OULU