

**19.3.2024**

***Logistiikkayritysten Liitto ry***

***Toimintakertomus***

***1.1. - 31.12.2023***



***Logistiikkayritysten  
Liitto ry***

# TOIMINTAKERTOMUS 2023

19.3.2024

## Yleistä

Hintojen ja korkojen nousu on vähentänyt investointeja ja kotitalouksien kulutusta. Suomen talous supistuu 0,5 prosenttia vuonna 2023. Vuonna 2024 inflaation hidastuminen ja korkojen kääntyminen laskuun yhdessä kotitalouksien kohtuullisen hyvän tulokehityksen kanssa lisäävät kotitalouksien käytettävissä olevia tuloja. BKT kasvaa 0,7 prosenttia vuonna 2024. Kulutuksen ja investointien kasvu voimistuu vuonna 2025 ja talous kasvaa 2,0 prosenttia. Vuonna 2026 kasvu on 1,6 prosenttia. Työllisyys laskee hieman vuonna 2024, mutta kasvaa vuodesta 2025 lähtien. Vuonna 2026 15–64-vuotiaiden työllisyysaste on lähes 75 prosenttia ja työttömyysaste 6,6 prosenttia. Julkisyhteisöjen alijäämä on 2,5 prosenttia suhteessa BKT:hen vuonna 2023. Alijäämä kasvaa vuonna 2024 3,5 prosenttiin heikon talous- ja työllisyyskasvun sekä hitaan verotulojen kasvun vetämänä. Julkisyhteisöjen alijäämä kohenee jatkuvuotina noin 3,0 prosenttiin suhteessa BKT:sta, kun hallituksen sopeutustoimet alkavat purra sekä talous ja työllisyys alkavat kasvaa ennustejakson lopulla. Valtionhallinnon alijäämä pysyy mittavana läpi koko ennustejakson, eikä paikallishallinnossakaan ole odotettavissa alijäämien oikenemistä. Valtion ja paikallishallinnon alijäämien sekä hitaan talouskasvun seurauksena velkasuhde jatkaa kasvuaan, eikä se ole kääntymässä laskuun näköpiirissä olevalla talouden kehityksellä. (Valtiovarainministeriön julkaisuja 2023:95, [Taloudellinen katsaus, talvi 2023](#))

Suomen tavaraviennin arvo laski 6,9 prosenttia vuonna 2023 [Tullin ennakkotietojen](#) mukaan. Viennin volyymi väheni 2,7 prosenttia ja vientihinnat laskivat 3,6 prosenttia verrattuna vuoteen 2022. Vienti oli arvoltaan 76,21 miljardia euroa. Tuonnin arvo väheni 17,6 prosenttia edeltävään vuoteen verrattuna. Tuonnin volyymi laski 10,7 prosenttia ja tuontihinnat 7,4 prosenttia. Tavaratuonti oli arvoltaan 76,17 miljardia euroa. Kauppatase kääntyi ylijäämäiseksi vuositasolla ensi kertaa sitten vuoden 2010. Kauppatase oli ennakkotietojen mukaan 45 miljoonaa euroa ylijäämäinen vuonna 2023.

Korkotasot jatkoivat nousua vuoden 2023, mutta nousu näyttää pysähtyneen vuoden 2023 lopussa.

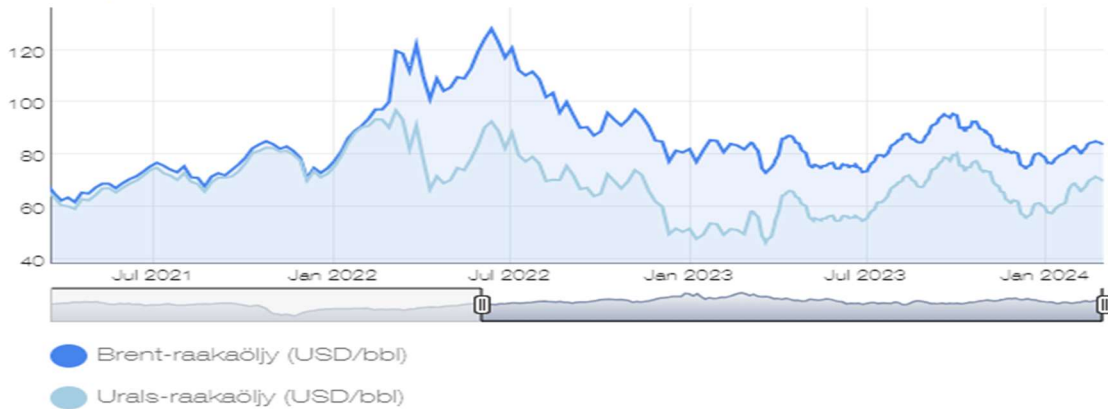
## Öljyn hinta

Kesällä 2022 raakaöljyn hinta oli lähes 130 USD/bbl. Siitä hinta alkoi laskemaan niin, että vuoden 2023 alussa hinta oli noin 80 USD/bbl. Vuoden 2023 aikana öljyn hinta on vaihdellut välillä 75 – 95 USD/bbl:iin. Vuodesta 2022 lähtien aikana Brent- ja Urals-raakaöljyn hinnat ovat eriytyneet. Edellä esitetyt hinnat on esitetty Brent-raakaöljyn hinnan mukaan. Urals-raakaöljy on ollut noin 20-30 USD/bbl halvempaa kuin Brent-raakaöljy.

USD/bbl, data päivittyy päivittäin.

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

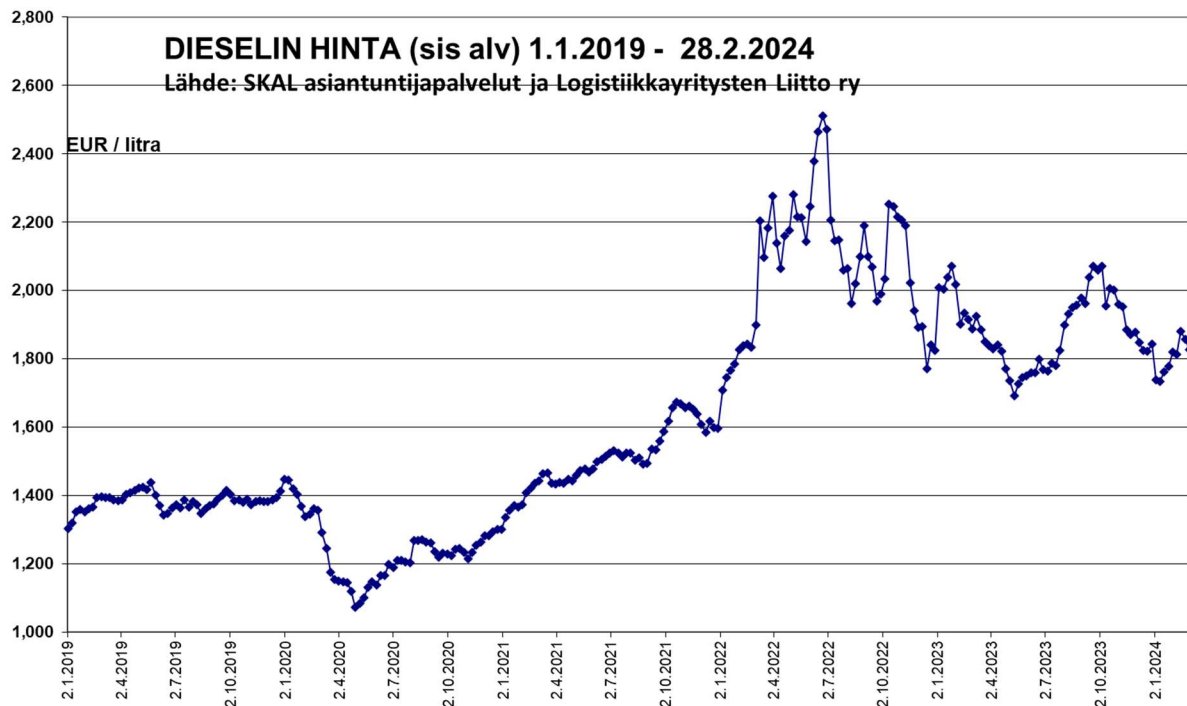
Alkaväli: 5pv 1kk 3kk 6kk 1v 3v Maks. ← →



Data lähde: Thomson Reuters\*

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

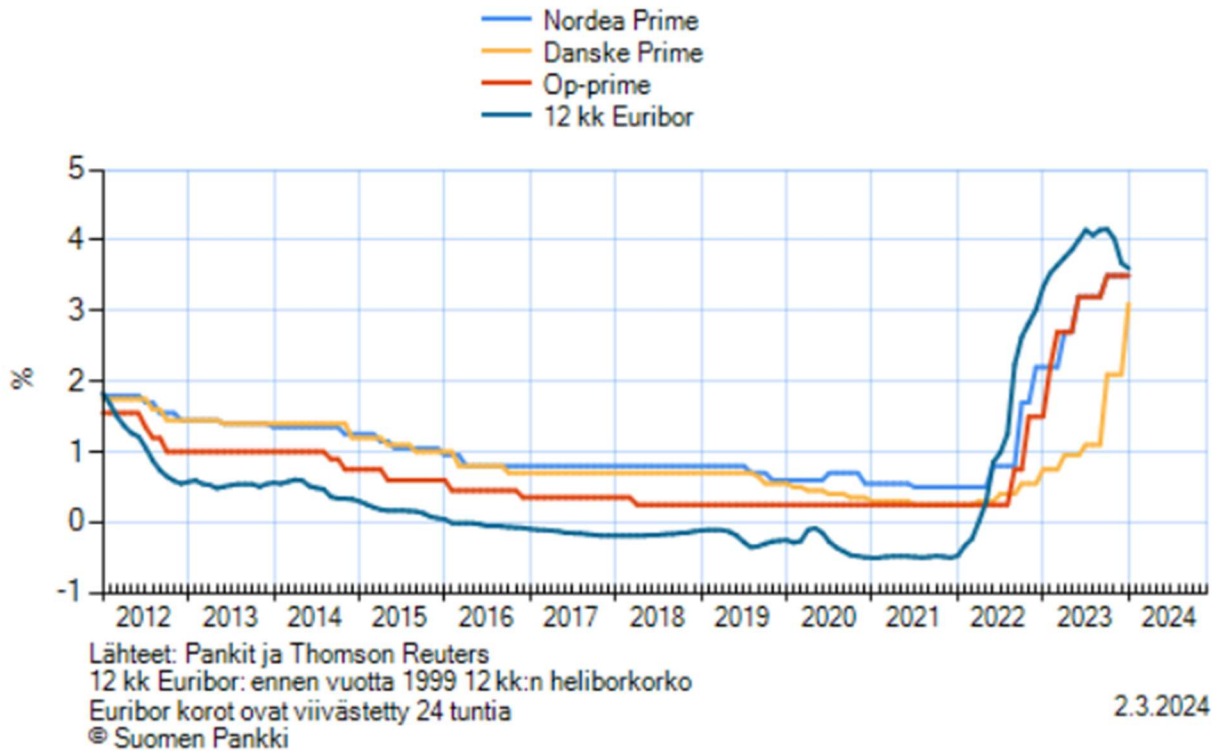
**Kuva 1. Raakaöljyn ja bensiinin hintakehitys (Lähde Neste <https://www.neste.com/fi/konserni/sijoittajat/markkinatieto/raaka%C3%B6ljyn-hinta>)**



**Kuva 2. Dieselin hintakehitys 2010 – 2024. (Lähde SKAL Asiantuntijapalvelut ja LL)**

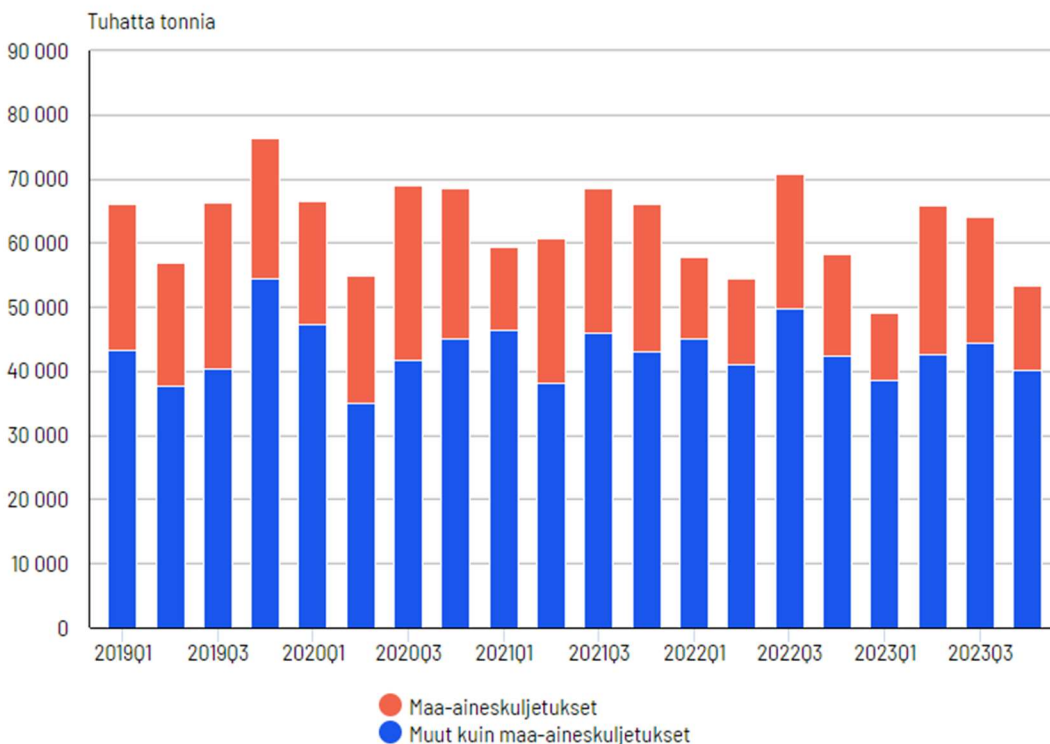
Vuoden 2022 alussa on siirrytty kolmesta eri pakkaskestävyyden mukaisesta hinnasta yhteen yleisesti saatavaan hintaan. Tämä aiheuttaa epäjatkuvuuden vuoden 2022 alussa kuvaan 2.

## Suomen talletuspankkien viitekorkoja ja 12 kk:n euribor



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

## Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain



Kuva 4. Kuorma-autojen tavarankuljetukset kotimaan liikenteessä neljännesvuosittain (Lähde Tieliikenteen tavarankuljetukset 4/2023, Tilastokeskus)

## Liikennepolitiikka ja liikenneverkon rahoitus ja viranomaismuutokset

Eduskuntavaalien jälkeen kesäkuussa 2023 Petteri Orpo muodosti uuden hallituksen. Hallitusohjelmaa on yleisesti pidetty liikennemyönteisenä, koska se sisältää seuraavia asioita:

- jakeluvelvoite pysyy kohtuullisena
- Polttoaineveroa alennetaan
- Panostuksia tiestöön
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkosto etenee
- Aktiivista EU-vaikuttamista Brysselissä

Pettymyksenä on, että ammattidieselin jäi pois hallitusohjelmasta.

Väyliin panostetaan yhteensä noin 1,6 miljardia euroa ja tästä 520 milj. euroa kohdistuu tieverkolle. Vuonna 2024 jakeluvelvoite pidetään 13,5 prosentissa, kun ilman hallitusohjelmaa kirjausta se olisi noussut 28,0 prosenttiin. Polttoaineveroa vuodelle 2024 alennettiin keskimäärin 3,8 senttiä litralta. Hallitusohjelma sisältää myös monia muita kirjauksia, jotka ovat logistiikan ja kuljetusten kannalta positiivisia, kuten teollisuuspoliittisen strategian laatimisen. Siihen on perustettu logistiikan alatyöryhmässä, jossa liiton toimitusjohtaja on mukana.

Tätä kirjoitettaessa lähestyy hallituksen kehysriihi 15.-16.4.2024. Valtion talouden alijäämä on vain kasvussa ja hallitus valmistelee uusia sopeutustoimia. On suuri huoli, että ehdotuksia voi tulla väylärahoituksen leikkaamiseen ja polttoaineverojen korotukseen. Tähän vaikutetaan, jotta näin ei tapahtuisi.

Hallitusohjelman mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä. Asiaa yritettiin jo edellisen hallituksen aikana, mutta valmista ei tullut. 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 kokonaisverotulojen anneta alentua.

EU:n parlamenttivaalit ovat kesäkuussa 2024. Vuoden 2023 aikana komission on pyrkinyt saamaan monia liikenteeseen ja logistiikkaan vaikuttavia esityksiä eteenpäin ja julkaisi niitä erillisinä tai paketteina seuraavasti:

- Raskaiden ajoneuvojen CO2 -standardit
- Tieturvallisuuspaketti: *ajokorttidirektiivi ja tieliikennesääntöjen rajat ylittävä täytäntöönpano*
- Digitaalisen liikkuvuuden paketti: *multimodaaliset digitaaliset liikkuvuuspalvelut ja eurooppalaisen liikkuvuuden data-avaruus*
- Rahtiliikenteen viherryttämispaketti: *raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirektiivi, yhdistettyjen kuljetusten direktiivi (tbc.), liikenteen päästölaskennan ja raportoinnin harmonisointi sekä rautateiden henkilö- ja rahtiliikenteen edistäminen*

Raskaiden ajoneuvojen CO2-standariesitys on edelleen kesken ja päätös mennee syksyyn 2024 uuden parlamentin aikana. Asia ei ole edennyt Suomen raskaiden yhdistelmien kannalta toivottuun suuntaan. Lopulliset tekstit tulevat osoittamaan, mikä on tulos. Riskinä on, että polttomootoriautojen valmistaminen vuoden 2040 jälkeen on lähes mahdotonta autovalmistajille.

Mitta- ja massadirektiivin päätökset siirtyivät myös vuodelle 2024 ja ovat edelleen kesken. Lopulliset päätökset jäävät myös tämän osalta ensi syksyyn ja uuden EU parlamentin kaudelle. Esityksessä ja sen käsittelyä ei ole ollut uhkaa kansallisten mittojen ja massojen osalta, mutta lähinnä Ruotsin rajan ylittävän liikenteen osalta on ollut haasteita. Tämä näyttää kuitenkin päätyvän Suomen kannalta hyvin, jotta liikenne voi jatkua nykyisellä kalustolla.

Päästölaskennasta tuli kesällä 2023 komission esitys (CountEmission EU), joka on edelleen lopullista EU:n elinten päätöstä vailla. Esitys ei pakota ketään laskemaan ja raportoimaan päästöjä, mutta jos raportoidaan, tulisi se tehdä asetusehdotuksen

mukaisesti. Tämä parantaisi luotettavuutta ja vertailtavuutta nykytilanteeseen, jossa yritykset laskevat ja raportoivat päästöistä eri tavalla. Estys 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. Direktiivi on vietävä kansalliseen lainsäädäntöön viimeistään 30.6.2024. Esitys on monella tapaa hyvin monimutkainen ja voi johtaa polttoaineen hinnan nousuun ilman kompensatioita. Asian osalta on tehty vaikutustyötä vuoden 2023 aikana ja se jatkuu yhä. Päästökaupan alkaisi aikaisintaan vuonna 2027, mutta viimeistään 2031. Päästökauppa tuo kaksinkertaisen järjestelmän taakanjakosektorille. Pitää tarkastella kriittisesti, onko taakanjakosektorilla tarvetta muuta kuin maankäytön suhteen.

EU-vaikuttamisessa tärkein vaikutustyö tehdään Brysselissä ja sitä työtä tekee [Fin-Mobility](#), jonka jäseniä olemme. SKALin liitännäisjäsenyyden myötä tämä yhteistyö on vahvistunut.

## Kansainvälinen kehitys ja logistiikka

Aikaisempina vuosina koronaepidemian vaikutus on ollut suurta. Vuoden 2023 aikana se on ollut enää hyvin vähäistä terveysvaikutusten kannalta. Komponenttipulakin on jo tätä kirjoitettaessa hellittänyt ja konttirahlien hinnat ovat palautuneet koronaa edeltävälle tasolle. Tosin Lähi-idän tilanne voi johtaa uusiin logistisiin ongelmiin, kun Suezin kanavaa ei uskalleta käyttää.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan jatkuu ja aiheuttaa haasteita logistiikkaan sekä tuo epävarmuutta energiamarkkinoille. Maantiekuljetus kannalta merkittävintä oli dieselin hinnan kova nousu vuonna 2022. Vaikka dieselin hinta on laskenut, on se jäänyt korkeamalle tasolle kuin ennen Venäjän hyökkäyssotaa. Suomen maantieteellinen asema on muuttunut itärajan sulkeuduttua ja olemme entistä riippuvaisempia Itämeren merikuljetuksista. Myös lentoliikenteessä itään matkat ovat pidentyneet, kun ei voida kulkea Venäjän ilmatilan kautta. Inflaatio on ollut vuosina 2022 ja 2023 korkea, joka näkyy kustannusten nousuna ja ostovoiman heikentymisenä. Raakapuun tuonnin katkettua Venäjältä kotimaan raakapuukuljetukset ovat kasvaneet.

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

Uusimassa logistiikkaselvityksessä korostui logistiikkakustannusten kasvu, jota selittää eniten varastoon sitoutuneen pääoman kustannukset. Toinen asia, mikä logistiikkaselvityksessä nousi esiin, on toimitusketjuriskit. Vuonna 2023 Suomen kokonaissijoitus Maailmanpankin toteuttamassa ulkomaankaupan toimivuutta mittaavassa Logistics Performance Index LPI 2023:ssa oli toinen. Monet asiat ovat maassamme siis ulkomaankaupan logistiikan osalta hyvin. Niihin on panostettava, jotta olemme jatkossakin kärjessä. Meillä on kuitenkin keskeisille markkinoille monia kilpailijamaitamme pidempi matka ja siksi kuljetuskustannukset ovat monelle tuotteelle hyvin merkittäviä.

## TOIMIALA

### Koulutus, osaaminen ja työllisyys sekä 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.

Tehtävien kuvat monipuolistuvat ja siksi perusosaaminen ja elinikäinen oppiminen ovat tärkeitä alalla. On tärkeää, että logistiikka-alalla olisi tarjolla riittävä määrä

koulutusta eri tehtäviin ja koulutusmuotojen tulisi mahdollistaa erilaisia tarpeita ja tilanteita.

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

Maantiekuljetusala työllistää liitännäisammattineen noin 100 000 henkilöä. Suurin osa näistä on kuorma-auton kuljettajia. Osaavan työvoiman saatavuus on ollut pitkään yksi suurimmista haasteista. Se on noussut jatkuvasti esiin mm. SKALin kuljetusbarometreissä vaikeutena saada kuljettajia. Loppuvuodesta 2023 yleinen taloustilanne ja työllisyys on heikentynyt ja se on helpottanut työvoiman saatavuutta. Kuljettajien saatavuuden osalta emme ole yksin, sillä Euroopassa arvioitiin vuonna 2022 olevan yli 400 000 kuljettajan pula.

Vaikka talous on hieman taantunut se tuo vain hetkellistä helpotusta. Pidemmällä aikavälillä työvoiman saatavuus alalla tulee heikkenemään. Erityisesti puutetta on jatkossakin kuljettajista. Toisaalta tarvitsemme myös mm. digitalisaatio-osaajia. Jäsenyritykset kokevat kuljettajien saatavuuden yhdeksi suurimmista ongelmista toiminnassaan pitkällä aikavälillä. Suomessa työvoiman poistuvuus on demografian vuoksi vuosia suurempaa kuin uuden työvoiman tuleminen työmarkkinoille. Asiantuntijoiden käsityksen mukaan esim. 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. Vuonna 2023 alihankkijoiden henkilöt mukaan lukien nykyiset jäsenyritykset työllistivät noin 5 500 henkilöä, joista noin 3 500 on omaa henkilöstöä ja noin 2 000 alihankkijoiden henkilöstöä.

## **Kalusto**

Jäsenyritysten kaluston määrä oli vuonna 2023 noin 1 400 omaa autoa ja alihankkijoilla oli noin 1 400 autoa. Perävaunuja jäsenillämme on noin 2 400 ja alihankkijoilla noin 400.

Vuonna 2023 kuorma-autojen ensirekisteröinnit Suomessa kasvoivat 18,2 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, milloin rekisteröinnit vähenivät 5,5 prosenttia. Rekisteröintien määrässä näkyy se, että vuonna 2022 tilattuja kuorma-autoja haittasi komponenttipula ja toimitukset venyivät osin vuoden 2023 puolelle. Pakettiautojen ensirekisteröinnit vähenivät 1,5 prosenttia, kun edellisenä vuotena rekisteröinnit vähenivät 13,2 prosenttia. Huomionarvoista on se, että muutkin käyttövoimat yleistyvät vähitellen kuin diesel. Kaikkiaan ensirekisteröitiin 3 949 kuorma-autoa. Näistä käyttövoimana 98 oli kaasu, 38 oli sähkö ja ladattavia hybridejä oli 5. Pakettiautoja ensirekisteröitiin 11 023 ja niistä käyttövoimana 15 oli kaasu, 1 587 oli sähkö ja ladattavia hybridejä oli 14.

Vuoden 2019 alussa astui voimaan valtioneuvoston asetus, joka sallii enimmillään 34,5 m pitkät yhdistelmät. Uusilla pituuksilla on ollut suuri merkitys liittomme jäsenten toimintaan, sillä ne mahdollistavat tehokuuden parantumisen. Tämä on vähentänyt kasvihuonepäästöjä ja muita päästöjä erityisesti 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. Pitkien yhdistelmien määrä lisääntyy edelleen erityisesti kappaletavarakuljetuksissa.

## **Volyymien, liikevaihdon ja kannattavuuden kehittyminen**

Liitto lopetti oman barometrin pitämisen vuoden 2022 alussa, koska jäsenkunta muuttui. Siksi volyymin, liikevaihdon ja kannattavuuden kehityksestä ei ole selkeää käsitystä. Vuonna 2023 vireille pantujen konkurssien määrä toimialalla, kuljetus ja varastointi, oli 229, kun edellisenä vuotena konkurssesja oli 198 (Lähde Tilastokeskus)

## **Kustannukset**

Dieselin hinta oli vielä vuoden 2021 lopussa noin 1,60 euro/litra ja nousi vuoden 2022 alussa rajusti ja oli kesällä 2022 yli 2,50 euroa/litra. Kesällä 2022 hinta laski, kun dieselin

jakeluelvoitteet alentaminen astui voimaan. Vuoden 2023 alussa hinta nousi jälleen yli 2,00 euroa/litra. Vuoden 2023 keskihinta oli noin 1,89 euroa/litra, kun vuonna 2022 se oli lähes 2,10 euroa/litra. Hinta vaihteli vuoden 2023 aikana välillä 1,7 – 2,1 euroa/litra. Hinta on siis jäänyt ainakin toistaiseksi aikaisempaa korkeammalle tasolla.

Hintojen heilahtelun vuoksi voi olla vaikea huomata, miten paljon dieselpero on korotettu. Dieselperon 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 arvonnäisävero, joka lasketaan valmisteverollisesta hinnasta. Vasta nykyinen hallitus teki polttoaineveron alennuksen vuoden 2024 alussa. Polttoainevero ei ole ilmeisesti alennettu koskaan aikaisemmin sen säätämisen jälkeen.

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

Kuljetusalan kokonaiskustannukset nousivat kuorma-autoliikenteen kustannusindeksin mukaan vuoden 2023 aikana 4,2 %. Pakettiautojen ja kevyiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 3,9 %, keskiraskaiden, raskaiden kuorma-autojen kustannukset nousivat 4,9 %, täysperävaunuyhdistelmien kustannukset nousivat 4,1 % ja HCT-yhdistelmien kustannukset nousivat 3,5 %. Yleinen inflaatio on suurin kustannusnousujen selittäjä yhdessä korkotason nousun kanssa. Tätä merkitystä korostaa se, että polttoaineen hinta laski verrattuna vuoteen 2022.

## JÄRJESTÖTOIMINTA

Liitto on käynyt vuodesta 2021 alkaen isoa muutosta järjestökentässä. Kesäkuussa 2021 pidetyn ylimääräisessä jäsenkokouksen päätöksen mukaisesti liitomme erosi Elinkeinoelämän keskusliitto EK:sta 1.1.2022 alkaen. Samalla erottiin PALTAn yhteistoimintajäsenyydestä 1.1.2022 alkaen.

Vuoden 2021 kesästä lähtien käytiin neuvotteluja SKALin kanssa. Lisäksi syksyllä 2021 ja keväällä 2022 keskusteltiin useiden suurien logistiikkayritysten kanssa mahdollisesta uudesta organisoitumisesta SKALin suuntaan. Eri neuvottelujen ja 2022 vuosikokouksen päätöksen mukaisesti haettiin SKALin liitännäisjäsenyyttä, joka allekirjoitettiin 11.6.2022. Liiton itsenäisyys säilyi ja liitolla on edelleen oma hallitus, organisaatio ja talous. Yhteistyöllä vahvistetaan logistiikan edunvalvontaa. Yhteistyö lisää tehokkuutta ja luo uusia mahdollisuuksia. Jatkamme yhteistyötä myös muiden järjestöjen kanssa yhdessä SKALin kanssa.

Liitännäisjäsenyyden keskeisiä käytännön asioita ovat:

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

Syksyllä 2023 arvioitiin yhdessä SKALin kanssa liitännäisjäsenyyden onnistumista ja todettiin sen toimivan molemmin puolin. Vuosi 2023 oli ensimmäinen kokonainen vuosi SKALin liitännäisjäsenenä. Yhteistyö kehittyi edelleen.



## Edustajamme SKALin hallinnossa ja muissa tehtävissä

2023 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

### 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 liikennealolla.

Pekka Aaltonen on ollut hallituksen jäsenenä Suomen Pakkausyhdistys ry:ssä ja toimi sen ympäristötoimikunnan jäsenenä. Mobilia säätiön edustajistossa liittoamme edustaa Pekka Aaltonen. Pekka Aaltonen on hallituksen jäsen Pohjoismaiden tie- ja liikennefoorumin (PTL) Suomen osastossa.

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

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

### Vuosikokous

Vuosikokous pidettiin Scandic Helsinki Aviacongressissa, Vantaalla 31.5.2023. Edustetuna oli 9 jäsenyritystä, yhteensä 55,6 prosenttia kaikista jäsenten äänistä. Läsnä oli 9 henkilöä.

### Jäsenkirjeet ja muu tiedotus

Jäsenkirjeitä lähetettiin 12 kappaletta, jotka toimitettiin sähköisessä muodossa. Liiton kotisivut ovat 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. - 31.12.2023** Hallitus kokoontui toimintavuoden aikana 6 kertaa.

#### **Puheenjohtaja** **Varapuheenjohtaja**

Petri Angervuori  
Riku Vainio

#### **Jäsenet**

Jonas Ahola  
Kalle Auramaa  
Mika Husso (31.5.2023-)  
Karri Koramo (-31.5.2023)  
Tapio Mäkinen (-19.11.2023)  
Arto Piiparinen  
Tommi Välimäki  
Sixten Widjeskog

- Organisaatio** Palveluksessa on yksi henkilö, toimitusjohtaja, joka hoitaa järjestön juoksevat asiat. Toimitusjohtajana on toiminut DI Pekka Aaltonen 1.3.2011 alkaen.
- Talous** Järjestön talous perustuu jäsenten liikevaihtoon pohjautuviin jäsenmaksuihin. Tilinpäätöksen tulos oli 902,03 euroa ylijäämäinen. Toiminnallinen tulos oli 2 493,42 euroa alijäämäinen, koska Lahtikarin rahastoa käytettiin projekteihin 3 395,45 euroa. Ylijäämä 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 2023 lopussa jäsenmäärä oli 27. Vuoden 2023 aikana uutena jäsenenä liittyi Jari Välikangas Oy. Nykyisten jäsenten yhteenlaskettu liikevaihto vuoden 2022 lopussa oli noin 1,0 miljardia euroa.

### **Toiminnantarkastajat 2023**

Pauli Jokiniitty Tampereelta ja Esa Antikainen Tuusulasta varamiehinään Teemu Naatula Espoosta ja Liisa Eerola Tampereelta.

## **LIITON STRATEGIA**

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

### **Visio**

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

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

### **Missio**

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

### **Tahtotila (otsikkotasolla)**

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

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

## **TYÖRYHMÄT JA PROJEKTIT**

### **VAK-työryhmä**

Liiton VAK-työryhmä kokoontui kolme kertaa vuoden 2023 aikana. VAK-työryhmän yhtenä keskeisenä aiheena oli edelleen VAK-lain kokonaisuudistus. Lakiesitystä tuli voimaan 1.9.2023. Eniten on keskusteluttanut tilapäinen säilytys ja se, miten Traficomille ilmoitetaan tilapäisen säilytyksen sisäisistä pelastussuunnitelmista. Asia on edelleen kesken Traficomissa lain soveltamisen osalta. Siihen on liittynyt liittomme mielestä soveltamista, joka ei

ole ollut lain tarkoitus. 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 2023. 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 syksyllä 2022 käynnistyneeseen kuljettajien rekrytointihankkeeseen ([KULRI](#)), joka päättyi vuoden 2023 lopussa. Hankkeen päätarkoitus oli kehittää puolustusvoimissa kuljettajakoulutetuille järjestettäviä rekrytointitilaisuuksia siten, että yhä suurempi osa kuljettajakoulutetuista jäisi kuljetusalalle töihin. Hankkeessa on 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.

Työvoiman saatavuus tulee jatkossakin olemaan yksi kuljetusalan suurimmista haasteista. Kuljettajien ja ylipäätensä logistiikka-alan työvoiman saatavuuden eteen tulee tehdä jatkossa paljon erilaisia toimia. Uusia keinoja houkutella alalle työntekijöitä kehitetään yhdessä muiden alan toimijoiden kanssa. Alan järjestöt ovat vuoden 2023 aikana keskustelleet, miten asiaan voitaisiin yhteisesti panostaa. Työvoimakysymys on noussut myös vahvasti esiin SKALin uuden strategian valmistelussa.

## **MERKKIVUODET JA ANSIOMERKIT**

### **Tavaralinjat –mitalit ja liiton standaari**

Vuoden 2023 aikana ei myönnetty Tavaralinjat -mitaleja tai liiton standaaareja.

### **Logistiikkayritysten Liiton ansiomerkit**

Vuoden 2023 aikana ei myönnetty liiton ansiomerkkejä ja niiden jakaminen on päätetty lopettaa liiton hallituksen päätöksellä.

**Helsingissä 19.3.2024      LOGISTIKKAYRITYSTEN LIITTO ry**

Hallitus

Petri Angervuori  
Jonas Ahola  
Mika Husso  
Tommi Välimäki

Riku Vainio  
Kalle Auramaa  
Arto Piiparinen  
Sixten Widjeskog

Pekka Aaltonen  
toimitusjohtaja

**JÄSENYRITYKSET 2023**  
**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	Laminsuontie 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