

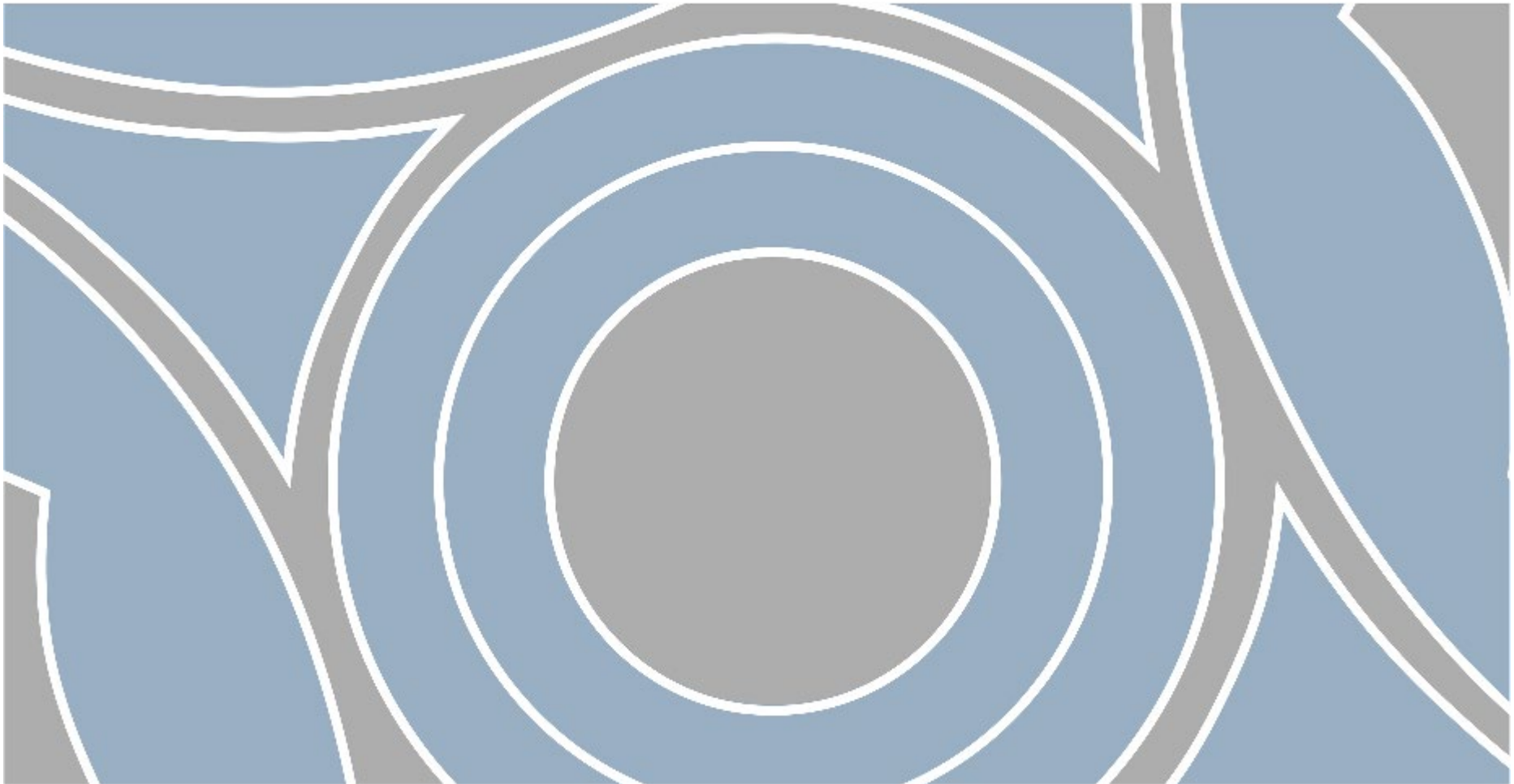


*Logistiikkayritysten  
Liitto ry*

## **Jakeluinfratyöryhmä**

---

Pekka Aaltonen, 8.11.2022



# Logistiikkayritysten Liitto ry

- **Missio**
  - **Logistiikkayritysten Liitto ry:n jäsenet ovat suuria logistiikkayrityksiä, jotka yhteistyössä kehittävät logistiikan toimintaedellytyksiä siten, että alan ja elinkeinoelämän kilpailukyky paranee muuttuvassa toimintaympäristössä.**
- **21 jäsentä joiden yhteenlaskettu liikevaihto on noin 900 miljoonaa euroa.**
- **11.6.2022 alkaen SKALn liitännäisjäseniä.**
- **Pekka Aaltonen toimii oman työn ohessa myös SKALin johtoryhmään tittelillä logistiikkajohtaja.**
- 
- **Tässä esityksessä on keskitytty sähkökuorma-autoihin ja niiden lataamiseen ellei erikseen mainita muuta.**

# Latausinfra

- **Solmukohtat TEN-T-verkolla**
  - Onko satamat ylipäättänsä oikea paikka ladata, jos lataaminen tapahtuu yöaikaan alkuvaiheessa. Yleensä satamissa ajoneuvojen säilytys yön yli ei tilan vuoksi mahdollista. Eli ajoneuvo tulee muualta ottaa tai jättää kontin tai muuten kuormaa tai purkaa ja lähtee alueelta.
- **Asiakkaiden terminaalit ja kuljetusyritysten terminaalit.**
  - Alkuvaiheessa voidaan varmasti rajoitetusti ladata, mutta sama kysymys kuin edellä. Ei ole paikka säilyttää isoja määriä ajoneuvoja pitkään.
- **Kuljetusyritysten ajoneuvojen sijainti**
  - Osa on nyt kuljetusyritysten omissa tiloissa osa on jossain muualla tarpeen mukaan. Eli tilanne ei ole vastaava kuin kaupunkien bussiliikenteessä, joissa kaikki kalusto on yöaikaan varikolla. Sähköistyminen muuttanee tätä. Ajomatka sähköllä toimintaa rajoittava, ajoneuvot tulisi olla entistäkin lähempänä kuljetusten alkupistettä.

# Latausinfra

- On vaikea ennustaa tarkkaan miten sähköistyminen tiekuljetuksissa etenee
- Sellainen kevyt jakelu- ja noutoliikenne on helpointa, jossa selvittää koko päivä yhdellä latauksella ja voidaan ladata öisin.
- Seuraavaksi kuljetusvälit, joissa voidaan ajaa lataamatta välillä ja löytyy riittävä aika ladata omissa tiloissa
- Vaikeimmasta päästä löytyy kuljetuksia, joissa ajetaan yli 20 tuntia vuorokaudessa yhdellä ajoneuvolla. Tämä ei enää onnistu sähköllä kovin helposti.
- Latauksesta tulee uusi kuljetusten suunnitteluelementti; kalustoa, reitin, täyttöasteen optimointi ja kuljettajien ajo-, lepo- ja työajat + latauspaikat ja -aika.
- Voi tulla yllätyksiä. Esim. metsäteollisuuden sellutehtaat tuottavat sähköä. Voisiko löytyä ratkaisu raakapuukuljetuksiin tai ainakin hakkeen kuljetukseen.

# Latausinfra

- **Pakettiautojen osalta kehitys lienee jo selvä. Sähkö on voittava käyttövoima.**
- **Sähkökuorma-autot ovat jo sarjavalmistaisia, mutta kehitys varmasti nopeaa, koska hetki sitten oli vielä lähinnä protoja.**
- **Sama koskee latausinfraa. On vielä nopeasti kehittyvää ja yksi vaihtoehto on nopeasti vaihdettavat akut.**
- **Ajoneuvojen määrä vielä luokkaa 20. Näillä näkymin 2030 puhutaan luvusta joka alkaa yhdellä tuhannelle. Se on aika vähän yli 95 000 kuorma-autosta. Vain alle 4 % uusiutuu vuosittain.**
- **Sekä latausinfraan että vaihtoehtoisiin käyttövoimiin tarvitaan tukea muutoksen kiihdyttämiseksi.**
- **Pienemmille yrityksille ja muutenkin yhteisiä latauskenttiä.**
- **Henkilöauto- ja raskaan liikenteen synergiat aika ohuet. Latausteho eri luokkaa. Isot liikenneasemat ovat yhteisiä paikkoja.**

# Latausinfra

- Ei voida vielä piirtää karttoja latausinfraan. Tulisi antaa markkinavoimien ohjata tukieuroja unohtamatta, jotka eivät saa olla rajoittavia tai ohjaavia.
- Lähdetään siitä mikä on helpoin toteuttaa.
- Pidemmällä aika välillä latausinfra ainakin osin sopii sinne missä nytkin on tankkauspaikat ja ajo- ja lepoaikojen viettopaikat. Ihan jo inhimillisyyden ja alan houkuttelevuuden kannalta saniteettitilat tulee olla näissä paikoissa.
- Suuret liikenneasemat hyviä.
- On myös pitkälti maankäyttö- ja lupakysymys. Kohdataan samat haasteet kuin raskaan liikenteen taukopaikkojen osalta erityisesti suurissa asutuskeskuksissa, joista pääkaupunkisetu haastavin.
- Latausinfra on vielä kallista, joten ne ei ole vielä liiketaloudellisesti kannattavia investointeja.

