

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

2/2007
Maaliskuu

Ideaparkin logistiikka

s. 32

Hallitusneuvos Timo Lankinen:
Koulutus sovittava
kuljetusyritysten
tarpeisiin

s. 12

Koulutus ja osaaminen

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Julkaisija

SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätoimittaja Pasi Moisio
toimituspäällikkö Anneli Similä
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen
toimitus@skal.fi tai
etunimi.sukunimi@skal.fi

Toimituksen osoite

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
puh. (09) 478 999
fax (09) 587 8520

Vakituiset avustajat

Olli Blomberg
Kari Sautero

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Media-Kamari Oy
www.media-kamari.fi
Aune Autio
Matti Karppanen
Pisteenkaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 222 6565
fax (09) 222 6515
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

Ilmoitustrafiikki

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2007

Keskimääräinen painos
10 300 kpl
LT-levikki 8 973 kpl 2005

Aikauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



Professori Lauri Ojala: Logistiikka on monen tekijän summa.
s. 16



Anne Ranta-aho, Tiehallinto: EKL-koulutus uudistuu.
s. 20



Pontus Stenberg: Suomalaiset yritysjohtajat kysytyjä.
s. 30



Miten digitaalista ajopiirturia käytetään?
ss. 36, 46

Sisältö

- 5 Pääkirjoitus:**
Oppia ikä kaikki
- 7 Toimitusjohtajalta:**
Väriä viestejä liikennevahingoista
- 8 Ajassa**
10 Turvanurkka
11 Liittokokouskutsu
- 12 Koulutus ja osaaminen**
12 Koulutuksessa huomioitava työelämän tarpeet
14 Kuljetusyritysten tarpeet muuttuvat voimakkaasti
16 Tutkija-kouluttajan näkemyksen mukaan
Logistiikka on monen tekijän summa
19 Laatujohtajuus velvoittaa liikennelupakoulutuksessa
20 Lupapäällikkö Anne Ranta-aho, Tiehallinto:
EKL-koulutus ja -palvelu uudistuu ajan mukana
22 Erikoiskuljetus on monien tekijöiden yhteensovittamista
24 Opiskelu antaa isot työkalut
– vastuu opitaan käytännössä
26 Kuljetusliike Aarni Isotalo Oy:ssä
Luotetaan laatuun ja kannustavaan koulutukseen
29 Kuljetusyritykset virtuaalikoulussa
Täydennyskoulutusta Kurvin ja simulaattorin avulla
30 Muutakin vientiä kuin paperia ja tekniikkaa
Suomalaiset yritysjohtajat kysytyjä maailmalla
- 32 Uutta ajattelua kauppakeskusten tavaraliikenteessä
Ideaparkissa palvelee sisäinen logistiikkayritys
- 36 Miten digitaalista ajopiirturia tulee käyttää?
- 38 Liikenteenharjoittajan päivärahat kotimaanliikenteessä vuonna 2007
- 41 Terveystieto:** Rakas ruoka
- 42 Tilapäinen työntekijä vakuuttaa työntekijänsä eläketurvan helposti verkkopalvelussa tai puhelimitse
- 43 Taloustieto**
44 Svensk Resumé
48 Parhaat Palvelut 2007
50 Eduskuntavaalit lähestyvät
51 Tulevia tapahtumia
52 SKAL Instituutti
54 SKAL-tapahtumia
57 Verokonsultointi–Asianajorengas–Lakipalvelut
58 Uutisia
62 Tuoteutisia
- 63 Kirjanurkka**
64 Nimityksiä
65 Onnittelemme
- 66 Profiili**

Oppia ikä kaikki

Maantiekuljetusalat potevat työvoimava-jetta. Ilmiö on riistäytymässä ongelmaksi jo useassa EU-jäsenmaassa, joista jokaisessa pohditaan kuumeisesti uusia keinoja työvoiman houkuttelemiseksi alalle. Imago-kampanjoita suunnitellaan ja viesti on kussakin tapauksessa sama – kuljetusala ei ole enää suinkaan sitä, millaiseksi se kehnoimmillaan on suuren yleisön silmissä vuosien saatossa muokkaantunut. Aika on kulkenut nukkavierujen mielikuvien ohi. Toimiala tarjoaa tänään edistyksellisiä ja haasteellisia työtehtäviä, jotka myös edellyttävät yhä monitahoisempaa osaamista.

Suomessa on tarjolla laadukasta kuljetusalan koulutusta. Jopa niin tasokasta, että kaksi suomalaisnuorta voitti taannoin taito-olympialaisissa logistiikan maailmanmestaruuden. Vaikka parrasvaloihin pääsevät alan nuorista osaajista vain harvat ja valitut, on meillä täysi syy olla ylpeitä jokaisesta kuljetus- ja logistiikka-alalle koulutautuneesta nuoresta. Kun kiinnostus ja motivaatio alan tehtäviin yhdistyy korkeatasoiseen kansalliseen koulutukseemme, turvataan alan ja sen palveluja hyödyntävän elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta keskeiset voimavarat.

Yhteisvalinnat ovat tämän kevään osalta käynnissä. Peruskouluvaiheensa päättävät nuoret ovat merkittävän ratkaisun edessä. Valitako jo ammattiin johtava väylä, kuten kuljettajan tehtäviin valmistava logistiikan perustutkinto ammatillisessa oppilaitoksessa, vai täydentäkö opintojaan lukiossa. Onpa päätös kumpi vain, kansallisten koulutuspoliittisten linjaustemme mukaan tässä vaiheessa ei ainakaan pidä vielä lyödä hansikkaita tiskiinkin. Tavoitteena nimittäin on, että vähintään 90:n prosenttia kustakin ikäluokasta on koulutauduttava vähintään peruskoulun jälkeiseen toiseen asteen oppiin.

Kuljetusalalla on jo pitkään keskusteltu vuoden 2009 syksystä lukien uusilta kuljettajilta vaadittavasta ammattipätevyyskoulutuksesta. Totta on, että jokaisen mainitun ajankohdan jälkeen alalle tulevan uuden ammattikuljettajan on suoritettava

reilun seitsemän viikon koulutuspaketti, joka kustannetaan julkisin varoin. Totta on myös, että kaikille alalla jo aiemmin toimineille kuljettajille astuu voimaan velvoite suorittaa 35 tuntia jatkokoulutusta 5 vuoden jaksoissa. Mutta totta ei ole se, että tämä elinikäisen oppimisen periaate olisi jotenkin vieras ja tuntematon käsite kuljetusalalla.

Valtaosa alan ammattityövoimasta saa jo tätä nykyä vähintään vastaavan määrän jatko- ja täydennyskoulutusta. Määrällisten jatkokoulutusvelvoitteiden astuessa voimaan on vain varmistettava, että toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät mahdollisimman laajasti alalla jo annettavan koulutuksen osaksi uutta järjestelmää.

Vaikka edellä mainittu perustason ammattipätevyys muodostuu ajan saatossa jokaisen uuden kuljettajan vähimmäisvaateeksi, säilyvät laajempaan koulutukseen perustuvat tutkinnot, kuten logistiikan perustutkinto ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinto, jatkosakin. Maantiekuljetusalan työmarkkinapöydässä käytäneenkin lähivuosina keskustelua kuljettajan henkilökohtaisen koulutustason ja palkkausjärjestelmän yhteensovittamisesta ottaen lisäksi huomioon yrityskohtaiset tarpeet.



Pasi Moisio

Vääriä viestejä liikennevahingoista

Raskaiden ajoneuvojen määrä vakavien liikennevahinkojen aiheuttajana ei ole lisääntynyt. Median viimeaikaisesta uutisoinnista on voinut saada aivan päinvastaisen käsityksen. Julkisuuksessa on väitetty, että raskaiden ajoneuvojen osuus olisi ollut jopa puolet kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Näinhän asia ei onneksi ole.

Otsikot ja eräät haastattelut ovat levittäneet vääriä viestejä raskaan liikenteen turvallisuudesta. Karkuun pääsystä valhetta on vaikea saada kiinni, mutta SKAL:n tehtävä on oikoa vääritynnyttä tietoa kaikin käytettävissä olevin keinoin.

Vuonna 2006 kuolemaan johtaneista onnettomuuksista oli 196 henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamia ja 20 raskaiden ajoneuvojen aiheuttamia. Niissä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, joissa raskas ajoneuvo on ollut mukana, on raskaan ajoneuvon kuljettaja katsottu pääaiheuttajaksi vajaan viidenneksessä tapauksista.

Jokainen aiheutunut onnettomuus on tietenkin liikaa, mutta tuskinpa koskaan päästään epärealistiseen nollatoleranssin tavoitteeseen. Toimialalla on kuitenkin tehtävä kaikki voitava, jotta vahinkojen määrä edelleen laskisi. **Tonneittain vastuuta** -kampanjamme tähtää siihen, ettei tiellä ajettaisi rajoitinta vasten ja että edellä ajavaan pidettäisiin riittävä turvaväli. Rauhallinen ajotapa säästää hermoja, energiaa ja euroja.

EU on asettanut kovat tavoitteet liikenneturvallisuuden parantamiselle. SKAL on mukana EU:n liikenneturvallisuuskampanjassa. Se edellyttää myös meiltä toimenpiteitä, jotta yritystasolla otetaan käyttöön turvallisuutta lisää-

viä konkreettisia toimenpiteitä. Kuljettajien koulutus, ajotapojen seuranta ja myös palkitseminen johtavat parempaan yrityskohtaiseen turvallisuuteen.

Liikennevahingot eivät ole vältettävissä pelkästään kuljettajien toimenpitein. Tiet, joita raskas liikenne käyttää, on pidettävä kaikin ajoin liikenneturvallisessa kunnossa. Niiden on oltava turvallisesti ajettavia ympäri vuorokauden ja ympäri vuoden. Raskaan liikenteen käyttämän tieverkon osia ei voi jättää hoitamatta edes pahimmilla talvikeleillä, jos yhteiskunnan toimintojen kannalta elintärkeät toiminnot aiotaan turvata. Teiden talvihoidon osalta järjestelmä ei tällä hetkellä ole raskaan liikenteen turvallisuutta tukevassa kunnossa.

SKAL on esittänyt, että raskaan liikenteen onnettomuuksista – muistakin kuin kuolemaan johtaneista – tehtäisiin vähintään vuoden mittainen kattava selvitys. Erytystä huomiota olisi kiinnitettävä ajoneuvojen kaatumisten ja tieltä suistumisten syihin. Suuri osa esimerkiksi ulosajoista johtunee liukkaasta kelistä tai muiden tiellä liikkuvien väistämisestä. Onnettomuuksien syiden tarkka selvittäminen antaisi eväitä niiden parempaan torjumiseen.

Liikennevahinkojen kustannuksia korvataan vakuutuksista. Raskaassa liikenteessä luvanvaraiseen liikenteeseen käytettävistä ajoneuvoista maksetaan pääsääntöisesti yksityisliikennettä korkeampaa vakuutusmaksua. Vakuutusmaksun korkeamman hinnan on kerrottu juontuvan suuremmasta vuotuisesta ajomäärästä ja sitä kautta suuremmasta riskistä. Viranomaisten tulisi kiinnittää huomiota siihen, ettei joku yksittäinen vakuutusyhtiö kilpaile epäterveellä tavalla myymällä ”väärän ryhmän” vakuutusta luvanvaraisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille. Toinen vaihtoehto on laittaa kaikki ajoneuvot samaan ryhmään ja määrittellä kaikille käyttötarkoituksesta riippumattomat, tasaveroiset vakuutusmaksut.




Seppo Sainio



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n liittokokous Porissa 9.6.2007

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n varsinainen liittokokous pidetään Promenadikeskuksessa Porissa lauantaina kesäkuun 9. päivänä 2007 alkaen klo 10.00, jolloin on liittokokouksen avaus, järjestäytyminen ja toimikuntatyöskentely. Kokous jatkuu lounaan jälkeen. Liittokokousillallinen on lauantaina klo 20.00 Ravintola Pripolissa. Taloustoimikunta kokoontuu perjantaina 8.6. klo 16.00 Sokos Hotelli Vaakunassa.

Perjantaina 8.6. järjestetään Puunkuormauksen SM-loppukilpailu klo 17.30 Kauppatorilla.

Liittokokouksessa käsitellään SKAL:n sääntöjen 7 §:ssä mainitut asiat.

SKAL:n sääntöjen 7 §:n 10 kohdan mukaan käsitellään liittokokouksessa muut hallituksen ja jäsenyhdistysten esittämät asiat, jotka on jätetty hallitukselle vähintään kaksi kuukautta ennen liittokokousta. Riittävän käsittelyajan saamiseksi SKAL:n toimisto kuitenkin toivoo, että aloitteet olisivat perillä **viimeistään huhtikuun 4. päivään mennessä.**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry Hallitus

Ahti Myllys
puheenjohtaja

Seppo Sainio
toimitusjohtaja



FINLANDS TRANSPORT OCH LOGISTIK

Finlands Transport och Logistik SKAL rf:s förbundsmöte i Björneborg 9.6.2007

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:s (Finlands Transport och Logistik SKAL rf) ordinarie förbundsmöte anordnas i Björneborg lördagen den 9 juni 2007 med en början kl. 10.00 då förbundsmötet öppnas, mötet konstituerar sig och utskottsarbetet inleds. Mötet fortsätter efter lunch. Förbundsmötessupén börjar på lördag kl. 20.00 vid Restaurang Pripoli. Ekonomiutskottet sammanträder fredagen den 8 juni kl. 16.00 i Sokos Hotel Vaakuna.

Fredagen den 8 juni kl. 17.30 anordnas på Salutorget FM-final i timmerlastning på bil.

Vid förbundsmötet behandlas de ärenden som framgår ur 7 § i förbundets stadgar.

Enligt punkt 10 i 7 § i förbundets stadgar behandlas vid förbundsmötet sådana av styrelsen eller medlemsföreningarna framförda ärenden som ställts styrelsen tillhanda minst två månader före förbundsmötet. För att få en tillräcklig förberedelseid önskar förbundets byrå dock att propositionerna är förbundet tillhanda **senast den 4 april 2007.**

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry Finlands Transport och Logistik SKAL rf Styrelsen

Ahti Myllys
ordförande

Seppo Sainio
verkställande direktör

Koulutuksessa huomioitava työelämän tarpeet

*Teksti: Kari Sautero
Kuvat: Aimo Holtari*

Kesu on koulutuksen ja tutkimuksen kehittämissuunnitelma, jolla linjataan koulutuspolitiikkaa aina 4–5 vuodeksi eteenpäin. Nyt linjataan koulutusta vuosille 2008–2011.

KESU pitää sisällään kaiken koulutuksen aina esiopetuksesta korkeakouluopetukseen ja tutkimukseen saakka. Sillä pyritään myös hahmottamaan eri koulutusmuotojen suhteita niin määrällisessä kuin laadullisessakin mielessä.

– Viime vuosina on asetettu määrällisiä tavoitteita ammatillisesti suuntautuneelle koulutukselle niin toisen as-

teen ammattikoulutuksessa kuin ammattikorkeakoulutuksessa ja yliopistoissa. Kesusta on luettavissa lähinnä yleistä koulutuspolitiikkaa ja sen suuntaviivoja, ei työelämän alakohtaisiin koulutustarpeisiin vastaamista, kertoo hallitusneuvos **Timo Lankinen** opetusministeriöstä.

– Ammatillisesti suuntautuneen koulutuksen linjaukset luovat pohjan tulevien vuosien koulutuspolitiikalle.

Suunnitelma sisältää myös koulutuksen määrällisiä painotuksia etenkin peruskoulutuksen osalta. Aikuiskoulutus on mukana, mutta lyhytkestoisemmassa koulutuksessa on vaikeampi luoda alakohtaisia suuntaviivoja suunnitelmakaudelle.

Kuljettajakoulutuksen kysyntä lisääntyy

Tämä tekee Lankisen mielestä esimerkiksi kuljetusalan

“Raskaan liikenteen ammattikuljettajien koulutustarpeen tarkkaa arviointia vaikeuttaa se, että pätevytyminen ammattikuljettajaksi tapahtuu monien väylien kautta.”

taisia kysymyksiä, Lankinen sanoo.

– Selvää on, että kuljettajatarve ja alan koulutusky-syntä lisääntyvät jatkuvasti ja meidän on vastattava siihen. Tähän tarvitaan kaikkien nykyisten kouluttajatahojen kuljettajakoulutuksen määrien lisäämistä. Opetusministeriö voi vastata lisäämällä ammatillista peruskoulutusta ja lisäkoulutusta. Kokonaistarpeesta nämä täyttävät vain osan.

– Lisäksi koulutusta saadaan puolustusvoimien ja työvoimapolitiittisen aikuiskoulutuksen kautta sekä autokoulujen kautta, joita myös tarvitaan opetusministeriön toimialan koulutuksen lisäksi.

Tulevan raskaan liikenteen ammattikuljettajien pätevyyskoulutuksen kohdalla kaksi viranomaista auktorisoi koulutuksen antajia: opetusministeriö ja AKE.

– Työnjako on se, että opetusministeriö antaa luvat jo tällä hetkellä ammatillisen koulutuksen luvalla toimiville oppilaitoksille ja AKE säätelee ja antaa luvat puolustusvoimille ja autokouluille, Lankinen kertoo.

– Lisäksi AKE myöntää luvat ammattikuljettajien pätevyyskoulutuksen myötä tulevaa jatkokoulutusta järjestäville tahoille.

Työelämän tarpeet huomioitava

Kuljetus- ja logistiikka-alan koulutuskysymyksiä on tarkasteltava kokonaisuutena myös Kesun ulkopuolella.

– Tuleva hallitusohjelma



– Ammattiosaajista tulee pulaa ja siksi koulutuspolitiikassa on huomioitava työelämän todelliset tarpeet, sanoo Timo Lankinen.

linjaa sen, miten tulevaa koulutuspolitiikkaa toteutetaan tulevien neljän vuoden aikana ja nyt suunnitteilla oleva Kesu käsitellään tämän vuoden lopussa. Näin ollen on vielä liian aikaista puhua lopullisista muutoksista.

– Odotan ja toivon, että ammattikoulutusta linjataan siten, että koulutuksen suunnittelussa ja toteutuksessa otetaan vahvasti huomioon työelämän tarpeet. Koulutuspolitiikka ei saa etäännyä työelämän todellisesta tarpeesta. Ammattikoulutuksessa kaivataan työelämälähtöisyyttä, aitoa kumppanuutta työelämän kanssa ja alakohtaisten tarpeiden huomioon ottamista. Vaarana on aina, että koulutusjärjestelmän yleissuunnittelijan näkökulma ei aina ole sama kuin työelämän. ■

koulutuksen tulevaisuuden tarkastelun jossakin määrin vaikeaksi.

– Raskaan liikenteen tulevaa yrittäjä- ja kuljettajakoulutustarvetta on vaikeata Kesussa määrittellä, sillä esimerkiksi pätevytyminen ammattikuljettajaksi tapahtuu monien väylien kautta. Alakohtaisiin koulutustarpeisiin tulisi kiinnittää enemmän huomiota myös valtakunnallisia koulutuksen suunnitelmia tehtäessä

– näin ei toistaiseksi ei riittävästi tapahtunut. Toisaalta kuljetusala on tässä suhteessa varsin hajanainen koulutuskenttä.

– EU:n kuljettajakoulutusdirektiivin aiheuttama koulutustarpeen lisääminen luonnollisesti otetaan huomioon Kesua laadittaessa. Näkyvätkö koulutusmäärien lisäykset erillisenä kohtana on kuitenkin eri asia, koska suunnitelma ei juuri tarkastele alakoh-

Kuljetusyritysten tarpeet muuttuvat voimakkaasti

Anneli Similä

Vuonna 2002 julkaistu SKAL:n Strategia 2010 -selvitys arvioi kuljetusalan keskeisiä muutoksia sekä hahmotteli sitä, miten SKAL voi tukea kuljetusyrittäjää tulevaisuuden haasteissa. Nyt vuonna 2007 voidaan todeta, että kuljetusyritysten tarpeet ovat jo muuttuneet. SKAL:n logistiikkavaliokunta vastaa näihin tarpeisiin uudella koulutus- ja tapahtumatarjonnalla.

Risto Jaakkola ja Eino Simonen ovat mukana SKAL:n logistiikkavaliokunnassa ideoimassa ja kehittämässä koulutusta ja erilaisia tapahtumia jäsenyrityksille sekä kaikille logistiikasta kiinnostuneille tahoille.

– Yhä useammat kuljetusyritykset ovat ottaneet laajemman vastuun asiakkaan logistiikasta, jolloin myös niiden tarpeet koulutuksen ja tiedonvälityksen suhteen ovat muuttuneet. Lisäksi meillä on SKAL:n jäsenenä nyt myös logistiikkayrityksiä, joilla ei ole varsinaista kuljetustoimintaa. Myös asiakkaan näkökulma kuljetuksiin on muuttunut täysin. Kuljetus nähdään vain osana logistiikkaketjua, joka kokonaisuutena pyritään saamaan optimoitua mahdollisimman tehokkaaksi, toteaa Eino Simonen.

– Logistiikkavaliokunta



Risto Jaakkola (edessä) ja Eino Simonen ovat mukana SKAL:n logistiikkavaliokunnassa kehittämässä logistiikan tapahtuma- ja koulutustarjontaa.

pyrkiikin toiminnassaan ja koulutustarjonnassaan vastaamaan näihin muuttuneisiin tarpeisiin, Risto Jaakkola jatkaa.

Vuoden 2006 alussa toimintansa aloittaneen logistiikkavaliokunnan kehittämistä tapahtumista merkittävin on logistiikkaseminaari, joka on kerran vuodessa yhdessä poliittisten päättäjien kanssa to-

teutettava korkeatasoinen kutsuseminaari. Viime syksynä aloitettu logistiikkalounaiden sarja on koonnut alasta kiinnostuneita kuulemaan logistiikan tilasta ja tulevaisuudesta teemoitettuina kokonaisuuksina. Helmikuussa järjestetyllä logistiikkalounaalla teemana oli ”Kuljetuslogistiikan hallinta globaalissa suuryrityksessä – case Nokia”, jota Nokialta

esittelemässä oli **Hannu Holopainen**.

SKAL in Time -tunnuksen alla tapahtuvaa teemakoulutusta monipuolistetaan koko ajan. Ympäri Suomea tapahtuva koulutus on kurssiluonteista ja keskittyy kulloinkin ajankohtaisiin aiheisiin, kuten esimerkiksi digipiirturin käyttöön, kuormansidontaan ja niin edelleen.

LOGISTIIKAN JATKOKOULUTUS

Logistiikan johtaminen ja kehittäminen maantieliikenteessä

■ Markkinointi-instituutin kanssa kehitetty pääasiassa etäkoulutuksena opiskeltava logistiikan koulutus on tarkoitettu kaikille yrittäjille/yrityksille, jotka tuntevat tarvetta parantaa yrityksensä kilpailukykyä kuljetusmarkkinoilla. Koulutus on kehitetty logistiikan johtamiskoulutuksesta.

Koulutus pitää sisällään seuraavat opintokokonaisuudet:

- Logistiikka kilpailutekijänä
- Talouden johtaminen
- Yrityksen ja henkilöstön johtaminen
- Asiakaspalvelu ja myynti

Koulutuksen kokonaiskesto 8 kuukautta, sisältäen 5 lähiopetuspäivää.

Ensimmäinen koulutusryhmä aloittaa 31.10.2007

Johtamisen erikoisammattitutkinto logistiikka-alalla toimiville

■ Erikoisammattitutkintoon valmistava koulutusohjelma on opetusministeriön osittain rahoittamaa ammatillista lisäkoulutusta. Tämän ansiosta osanottajan maksettavaksi jää ainoastaan omarahoitusosuus. Koulutettavan näkökulmasta ammattitutkinnoilla on mahdollista hankkia virallinen tutkinto osaamisensa vakuudeksi. Samalla opiskelu laajentaa yleistä liiketoiminnan ja erityisesti logistiikan ymmärtämistä.

Logistiikka-alan ammattitutkinto on tarkoitettu henkilöille, joilla on jo käytännön kokemusta logistiikasta ja johtamisesta. Heillä on vahva toimialansa osaaminen ja asiantuntemus.

Johtamisen erikoisammattitutkinto rakentuu kahdesta osasta:

1. Organisaation toiminnan ja johtamisen suunnittelu
2. Logistiikan johtaminen

Tutkinnon kokonaiskesto on 18 kuukautta ja se sisältää 37 opintoviikkoa ja 14 seminaaripäivää.

Koulutus alkaa 6.9.2007

Lisätietoja koulutuksista ja tapahtumista:

Risto Jaakkola, pub. (09) 478 99 315, risto.jaakkola@skal.fi
ja Eino Simonen, pub. (09) 478 99 344, eino.simonen@skal.fi
ja www.markinst.fi

Logistiikan jatkokoulutus

Logistiikkavaliokunta on myös ideoinut kaksi koulutustutkintoa, jotka molemmat käynnistyvät tänä vuonna. Näistä toinen on kuljetusyrityksensä kilpailukykyyn parantamiseen tähtääville kuljetusyrittäjille suunniteltu **Logistiikan johtaminen ja kehittäminen maantieliikenteessä** -tutkinto. Tä-

mä 8 kuukautta kestävä, 5 lähiopetuspäivää käsittävä tutkinto on kehitetty ja parannettu painos aikaisemmin toteutetusta logistiikan johtamiskoulutuksesta. Yhteistyökumppanina toimii Markkinointi-instituutti. Uusitun koulutuksen ensimmäinen jakso käynnistyy **31.10.2007** Helsingissä pidettävällä lähiopetuspäivällä.

SKAL:n logistiikkalounaat kevät 2007

16.4.2007

Studia Logistica Savoy,

Suomen satamien kilpailukyky

– toimitusjohtaja **Matti Aura**, Suomen Satamaliitto

Logistiikkalounaat jatkuvat syksyllä.

SKAL:n logistiikkajäsenyys on mahdollista

■ SKAL:n www-sivuilla olevassa LOGnet-osiossa, kohdassa "Liity logistiikkajäseneksi" on kaavake, jonka täyttämällä ja sähköisesti lähettämällä saa lisätietoja logistiikkajäsenyydestä. Asiasta voi myös tiedustella SKAL:sta Nina Vertomaalta, puh. (09) 478 99 350.

"SKAL:n logistiikkalounaalla pidetty esitys Nokian kuljetuslogistiikasta oli todella kiinnostava, terävästi analysoitu ja erittäin selventävä kokonaisuus globaalin suuryrityksen kuljetuslogistiikan hallinnasta."

Toimitusjohtaja Pekka Aalto, Ajovarva Oy

Toisena uutena tutkintona tarjotaan myös tänä vuonna **Johtamisen erikoisammattitutkintoa**, joka suunnataan täysin logistiikka-alalla toimiville, jolloin tutkintoon liittyvää lähiopetusta voidaan kohdistaa pelkästään logistiikkaan. Opetusministeriön suurimmalta osaltaan rahoittaman tutkinnon kokonaiskesto on 18 kuukautta ja se sisältää 37 opintoviikkoa ja 14 seminaaripäivää. Tutkinto on tarkoitettu henkilöille, joilla on jo käytännön kokemusta kuljettamisesta, logistiikasta ja johtamisesta. Myös tämä tutkinto toteutetaan yhteistyössä Markkinointi-instituutin kanssa. Koulutuksen ensimmäinen lähiopetuspäivä käynnistyy **6.9.2007** Helsingissä.

Risto Jaakkola muistuttaa, että SKAL:n koulutustarjonnasta löytyy vaihtoehtoja laidasta laitaan.

– Uusien koulutusvaihtoehtojen myötä voimme kuitenkin nyt tarjota yhä laadukkaampaa koulutusta kehittyville ja kasvaville yrityksille.

Eino Simonen tarkentaa, et-

tä uudet koulutukset ovat avoimia kaikille, siis myös muille kuin SKAL:n jäsenyrityksille.

SKAL mukaan EU:n asiantuntijaverkostoon

SKAL:n tavoitteena on olla logistiikka-alan johtava toimija Suomessa. Vuoden alussa SKAL kutsuttiin maantieliogiistiikan edustajana mukaan EU:n asiantuntija- eli **Focal Point** -verkostoon. Verkoston tehtävänä on arvioida pullonkauloiksi ilmoitettuja ongelmia ja niiden ratkaisemiseksi ehdotettuja toimenpiteitä EU:ssa. SKAL:n kokoama työryhmä on pohtinut pullonkauloja Suomen osalta ja ensimmäinen raportti näistä on jo lähetetty EU:lle. Työryhmä koostui merkittävistä kuljetus- ja teollisuusalan yrityksistä ja sen vetäjänä toimi logistiikkavaliokunnan puheenjohtaja, SKAL:n 1. varapuheenjohtaja **Matti Heikkilä**.

Lisää tietoa SKAL:n logistiikkakoulutuksesta sekä tapahtumista löytyy osoitteesta www.skal.fi/LOGnet.

Erikoiskuljetus on monien tekijöiden yhteensovittamista

Olli Blomberg

Vaasan talousalueella superraskaisiin erikoiskuljetuksiin erikoistuneena yrityksenä asemansa vakiinnuttanut ja pohjoismaita kotimarkkina-alueenaan pitävä Oy CS-Trans Ab tunnetaan asiakaslähteisyydestään ja toimintavarmuudestaan. Jopa 170 tonnin painoiset jakamattomat esineet ovat osaavan henkilökunnan luotusamana löytäneet tiensä määräpaikkaan.



– Näiden laitteiden käyttö tuolla tien päällä vaatii tietoa, taitoa ja vankkaa kokemusta, sanoo Kjell Måtts esitellessään järeän Goldhofer-lavetin hallintahydrauliikkaa.

– Erikoiskuljetukselle lyhin ja nopein reitti on aivan muuta kuin keskivertoautoilijalle, sanoo liikennepäällikkö **Kjell Måtts**. – Turvallisen reitin suunnittelu, oikean kaluston valinta ja oikeasta suoritusajankohdasta sopiminen voivat joskus edellyttää kuukausien työpanosta niin meiltä kuin kuljetusluvan myöntävältä viranomaiselta.

Tällä Kjell Måtts haluaa tiivistetysti ilmaista, että superraskaiden ja -kookkaiden esineiden kuljetus on suoriteala, jossa vain todelliset ja pitkän kokemuksen omaavat ammattilaiset pärjäävät. Minäkäänlaisiin oikopolkuihin tai rimalanalitukseen ei ole varaa. Vastuun laajuus näissä kuljetuksissa on näet moninkertainen ”tavallisiin” maantiekuljetuksiin verrattuna.

– Kun erikoiskuljetuslupa on Tiehallinnolta saatu, käym-

me vielä kerran läpi reitin kaikki yksityiskohdat. Onhan mahdollista, että reitin jokin kohta korkeuden, leveyden tai painorajoitusten suhteen on voinut äkillisesti muuttua. Pääsääntöisesti luvasta ilmenevä reitti kuitenkin on oikein määritelty ja aiotun kuljetuksen kannalta käyttökelpoinen.

– Joskus on silti käynyt niin, että pitkän kokemuksen omaava kuljettaja on luvan nähtyään huomannut reitissä kohdan, josta kyseinen kuljetus ei pystykään kulkemaan. Silloin ei auta muu kuin olla yhteydessä Tiehallintoon ja pyytää pikaista muutosta lupaan. Siinä suhteessa toivonkin, että Tiehallinnon erikoiskuljetuslupia käsittelevään yksikköön jotenkin saataisiin järjestettyä mahdollisuus yhteydenpitoon myös virka-ajan ulkopuolella. Muutoin Tampereen yksikön lupapalvelu on toiminut asetta-

miemme odotusten mukaisesti, ylittäen selkeästi muun Euroopan vastaavan tason.

Yhteistyötä viranomaisten ja erikoiskuljetusyritysten välillä Kjell Måtts luonnehtiikin toimivaksi. Palautteet otetaan nykyään mielellään vastaan ja yritysten näkemyksiä kuullaan hyvin liikennejärjestelyjen yhteydessä.

– Esimerkiksi täällä Vaasassa rakennettiin yksi rautatien taseisuus uusiksi käyttämällä CS-Transin järeää kalustoa ”mittavälineenä”, Kjell Måtts selvittää. – Samoin yksi kiertoliittymä tehtiin lausuntomme pohjalta sellaiseksi, että myös kaikkein suurimmat kuljetukset pystyvät sen pienin erikoisjärjestelyin ohittamaan. Näin saatiin tällä talousalueella toimivan raskaan teollisuuden kuljetukset varmistettua.

Erikoiskuljetusten parissa toimivien kuljettajien am-

mattitaito on Kjell Måttsin mukaan avainasemassa. CS-Trans kouluttaa kuljettajansa pääsääntöisesti itse. Lisäoppia he ovat saaneet osallistumalla erikoiskuljetusten liikenteenohjaaja- eli EKL-kursseihin.

– Näin myös vetoauton kuljettajan on helpompaa hahmottaa kokonaisuus liikenteen muiden osapuolien ja vastuuajakauman näkökulmasta, Kjell Måtts sanoo samalla painottaen, että erikoiskuljetuskuljettajat ovat motivoituneita ja työtään korkealle arvostavia. Valitettavaa sen sijaan on, ettei muu liikenne kaikista varoituksista huolimatta aina ymmärrä erikoiskuljetusten joskus olevan pakotettuja liikenteellisesti poikkeavaan käyttäytymiseen.

– Tarvitaan siis lisää aiheeseen liittyvää julkista opastusta ja tiedottamista, Kjell Måtts toteaa.

Man lär så länge man lever

Det råder arbetsbrist inom landsvägs-transporten. Fenomenet håller redan på att bli ett problem i flera EU-medlemsländer, där man febrilt funderar på nya sätt att locka arbetskraft till branschen. Imagekampanjer planeras och budskapet är i samtliga fall det samma – transportbranschen är inte längre alls som den som värst har målats upp för den stora massan under årens lopp. De luggslitna föreställningarnas tid är förbi. Branschen erbjuder idag progressiva och utmanande arbetsuppgifter, som också förutsätter allt mångsidigare kunskande.

Finland har högklassig utbildning inom transportbranschen. Till och med så högklassig att två unga finländare nyligen vann världsmästerskapen i yrkesskicklighet i logistik. Trots att endast några få unga inom branschen får stå i rampljuset, har vi all orsak att vara stolta över varenda ung person som är utbildad inom transport- och logistikbranschen. Intresset och motivationen för branschens uppgifter i förening med vår högklassiga nationella utbildning säkrar de centrala kraftkällorna för konkurrenskraften – både för branschen och för näringslivet, som ju har nytta av dess tjänster.

Vårens gemensamma elevantagning är i gång. De ungdomar som går ut grundskolan står inför ett viktigt beslut. De kan välja en yrkesutbildning, som till exempel grundexamen i logistik på yrkesläroanstalt, som ger utbildning till föraruppgifter,

eller så kan de fortsätta sina studier i gymnasiet. Vilket beslut man än fattar, enligt vår nationella utbildningspolitiska linje ska man i alla fall inte ännu ge upp studierna. Målet är nämligen att minst 90 procent av varje årskurs skall fortsätta studierna efter

grundskolan på minst andra stadiet.

Inom transportbranschen har man redan länge diskuterat de krav på yrkeskompetensutbildning för förare som träder i kraft på hösten 2009. Det är sant att varje ny yrkesförare efter nämnda tidpunkt

måste genomföra en drygt sju veckor lång utbildning, som finansieras med offentliga medel. Det är också sant att alla förare som redan tidigare arbetar inom branschen måste genomgå 35 h fortbildning i perioder på fem år. Däremot är det inte sant att denna princip för livslångt lärande skulle vara ett på något sätt nytt och främmande begrepp inom transportbranschen. Den största delen av yrkesarbetarna får redan nu fortbildning och kompletterande utbildning i minst motsvarande mängd. Då de kvantitativa fortbildningskraven träder i kraft gäller det bara att försäkra att de behöriga myndigheterna i så hög utsträckning som möjligt godkänner den utbildning som redan ges inom branschen som en del av det nya systemet.

Trots att denna grundläggande yrkeskompetens med tiden utgör minimikunskandet för varje ny förare, bevaras ändå den grundexamen som baserar sig på den bredare utbildningen, som grundexamen inom logistik och yrkesexamen för kombinationsfordonsförare även i framtiden. Vid landsvägstransportsektorns arbetsmarknadsbord kommer man de närmaste åren att diskutera kompatibiliteten mellan förarnas personliga utbildningsnivå och lönesystemen, även utgående från olika företagsvisa behov.



Pasi Moisio



VD:n har ordet

Missvisande information om trafikolyckor

Antalet olyckor som orsakas av tunga fordon har inte ökat. Av senaste tiders nyhetsuppslag kan man få en helt annan uppfattning. Det har i offentligheten hävdats att den tunga trafikens andel av alla olyckor med dödlig utgång skulle vara till och med hälften. Tack och lov är det inte så.

Rubrikerna och vissa intervjuer har spridit ut felaktig information om säkerheten inom den tunga trafiken. En lögn kan springa långt innan sanningen hinner ifatt den, men SKAL:s uppgift är att med alla medel rätta till den felaktiga informationen.

Av olyckorna med dödlig utgång år 2006 orsakades 196 av person- och paketsbilar och 20 av tung trafik. Av de dödsolyckor där ett tungt fordon var inblandat, ansågs föraren i det tunga fordonet vara huvudorsaken till olyckan i knappt vart femte fall.

Varje orsakad olycka är naturligtvis en för mycket, men vi når förmodligen aldrig det realistiska målet för nolltolerans. Inom branschen måste vi ändå göra vårt yttersta för att antalet olyckor skall fortsätta att minska. Vår kampanj **Tonneittain vastuuta** (Tonvis med ansvar) syftar till att man inte skall köra mot fartbegränsaren och att man skall hålla säkert avstånd till framförvarande bil. Ett lugnt körsätt sparar nerver, energi och pengar.

EU har satt upp tuffa mål för förbättrandet av trafiksäkerheten. SKAL är med i EU:s trafiksäkerhetskampanj. Den förutsätter även åtgärder av

oss, för att man på företagnivå skall ta i bruk konkreta åtgärder för ökad trygghet. Utbildningen av förare, uppföljning av körsätt och även belöningar har lett till förbättrad företagsvis säkerhet.

Trafikolyckor går inte att undvika med åtgärder en-

bart från förarnas sida. Vägarna som används av tung trafik måste hållas i ständigt trafiksäkert skick. De måste vara körsäkra dygnet runt, året runt. Om man vill säkerställa de för samhället livsviktiga funktionerna kan man inte lämna det vägnät som

används av den tunga trafiken utan skötsel ens under det värsta vinterföret. Vägarnas vinterskötsel är för tillfället inte i sådant skick att den stöder den tunga trafikens säkerhet.

SKAL har presenterat att man skall göra en grundlig utredning på ett år över alla olyckor där tung trafik är inblandad, även olyckor som inte har dödlig utgång. Speciell uppmärksamhet borde fästas vid orsakerna till omkullkörningar och dikeskörningar. En stor del av till exempel dikeskörningarna beror troligen på halt väglag eller på väjning för medtrafikanter. En noggrann utredning av orsakerna till olyckorna ökar möjligheterna att undvika dem.

Kostnaderna för trafikolyckorna ersätts av försäkringar. Försäkringsavgifterna för fordon som används i licensbelagd trafik inom den tunga trafiken är huvudsakligen högre än för fordon som används inom privat trafik. Den högre försäkringsavgiften sägs bero på den större årliga körmängden och den därigenom större risken. Myndigheterna borde fästa uppmärksamhet vid att inget privat försäkringsbolag konkurrerar på ett osunt sätt genom att sälja "fel kategoris" försäkringar för fordon som används i licensbelagd trafik. Ett annat alternativ är att placera alla fordon i samma kategori och fastslå jämlika försäkringsavgifter för alla bruksändamål.



Seppo Sainio

Transportteknik

Hur ska man använda en digital färdskrivare?

Markku Maukonen

dag är så gott som alla lastbilar som säljs som nya utrustade med digital färdskrivare. Obligatorisk installation och användning av digital färdskrivare trädde i kraft från och med 1.5.2006.

Det förekommer mycket okunskap och brister i användningen av digitala färdskrivare. **Tidningen Kuljetusyrittäjä** kommer att publicera en artikelserie om kraven gällande användning av digitala färdskrivare. I detta nummer redogör vi för vilka åtgärder som måste vidtas då man skaffar en ny lastbil som är utrustad med digital färdskrivare.

Företags- och förarkort måste skaffas i tid

Företaget behöver för användningen av fordon utrustat med digital färdskrivare ett företags- och ett förarkort. Detta krav gäller fordon som används i transporter som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om kör- och vilotider. Företagskortet, som används för att låsa färdskrivaren, fås från någon av **Ajovarma Oy:s** 95 serviceställen. Adresser till serviceställena finns på adressen **www.ajovarma.fi**. Kortet beviljas för **5 år** och kostar **108 €**.

I vägtrafiklagen 92 e § förutsätts att föraren skall använda färdskrivaren i sådana fordon där det enligt kör- och vilotidsförordningen, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen är obligatoriskt. Förarkort till digital färdskrivare hämtas också från Ajovarma Oy:s serviceställen. Förarkortet är i kraft **5 år** och kostar **108 €**.

Ansökan om förnyande av företags- och förarkort skall lämnas till behörig myndighet senast **15 arbetsdagar** före kortets giltighetstid går ut.

Det är bäst att lämna in ansökan om företags- och förarkort några veckor före överlättelsen av det nya fordonet.

Färdskrivaren skall aktiveras och kalibreras innan den tas i bruk

Den digitala färdskrivaren **skall aktiveras** innan den kan användas. Aktiveringen kan utföras av en färdskrivarverkstad eller av en bilfirma, som har dA-installeringsstillstånd beviljat av AKE (färdskrivartillstånd). Aktiveringen görs med ett verkstadskort, genom att ställa skrivaren i funktionsdugligt skick och kontrollera skrivarens olika funktioner.


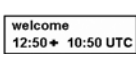



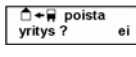

Den digitala färdskrivaren **skall också kalibreras** före ibruktagandet. Kalibreringen utförs antingen i samband med aktiveringen eller som en separat åtgärd. För kalibreringen behövs också det tidigare nämnda verkstadskortet. Vid kalibreringen lagras följande uppgifter om fordonet, vilka är nödvändiga för att färd- och hastighetsmätarens indikatornoggrannhet skall uppfylla kravnivån.

- bilens registernummer
- bilens tillverkningsnummer
- bilens däckdimension
- däckets omkrets
- däckets antal varv på 1 km körsträcka
- bilens specifika koefficient (w= puls/km)
- kontrollenhetens koefficient (k= puls/km)

Fordonets köpare skall vid mottagandet av bilen av bilför-säljaren försäkra sig om att dessa åtgärder har utförts.

Den digitala färdskrivaren skall låsas

I vägtrafiklagen 92 g § förutsätts att företaget skall **låsa den digitala färdskrivaren** med ett **företagskort** på så sätt att förarens integritetsskydd inte äventyras. **Låsningen** av den digitala färdskrivaren **skall göras innan** fordonet tas i bruk i transportuppgifter. Låsningen utförs så här:

- Då man kopplar på strömmen visas texten **"kortti!"** (kort), som betyder att man ska placera företagskortet i skrivaren. 
- Då kortet är placerat i skrivaren, börjar skrivaren läsa kortet. Då visas en välkomsttext i displayen, lokal tid och UTC-tid i 3 sekunder. 
- Skrivaren fortsätter att läsa kortet, vilket syns som en växande pelarrad. Samtidigt visas på displayen företagets namn samt företagskortets symbol, som är bilden av ett hus. 
- Då kortet är avläst, visas på displayen texten **"lukittu"** (låst). Efter det visar skrivaren grunddisplayen, med symbolen för företagskortet på kortplatsen. 
- Kortet avlägsnas från skrivaren genom att man trycker på den pil som finns bredvid kortplatsen. Då börjar skrivaren flytta information till kortet, vilket syns som en avtagande pelarrad. 
- Då informationen är överflyttad till kortet, visar displayen frågan **"poista yritys?"** (avlägsna företag?). Företaget avlägsnas inte, för skrivaren håller på att låsas. Man skall välja ei (nej) i displayens högra kant och godkänna detta genom att trycka på OK-knappen. (OK-knappen syns på den första bilden). 
- Företagskortet matas ut från skrivaren då all information har överfört till kortet. Skrivaren visar då grunddisplayen. 

SKAL- organisationen har befogenhet att ge utbildning angående "digiskrivare"

SKAL-organisationen har för närvarande 11 utbildade personer som kan ge utbildning i användningen av digital färdskrivare. Vid behov av utbildning ska man kontakta verkställande direktören eller verksamhetsdirektören för den egna region- eller arbetsbranschföreningen. ■

I nästa nummer berättar vi om de åtgärder som berör förarna.

Flera utbildningsplatser för trafiklärare önskas

Antalet intagningsplatser för utbildningen av trafiklärare måste ökas snabbt. Examen måste få en fastslagen ställning som en del av yrkesutbildningssystemet. Detta konstaterar kommunikationsministeriets arbetsgrupp. Arbetsgruppen föreslår att intagningsplatserna skall vara minst 120. För närvarande inleder årligen 80 studerande utbildningen.

Trafiklärare arbetar bl.a. i bilskolor, på yrkesläroanstalter samt som mottagare för förarexamina. I de läroanstalter som erbjuder yrkesförarutbildning är underskottet cirka 30. Behovet av trafiklärare ökar då yrkeskompetenskravens basnivå för förare av tung trafik träder i kraft år 2008 och 2009.

Skärpta normer för bränsleutsläpp

Kommissionen vill minska mängden utsläpp med 500 miljoner ton per år, alltså 10 %, mellan åren 2011 och 2020. Mängden är cirka tio procent av EU:s totala utsläpp och motsvarar Finlands totala utsläpp för en period av fem till sex år. Kommissionen har därför föreslagit nya normer, som minskar bränsleutsläppens inverkan på luftkvaliteten och klimatförändringen. Normerna skulle även underlätta utvecklingen av fordon och arbetsmaskiner med mindre mängd utsläpp.

Kommissionen tänker inom detta år presentera ett förslag om obligatoriskt tillvaratagande av ånga på bensinstationer. Detta skulle minska ozonutsläpp orsakade av flyktiga organiska föreningar, som kan vara livsfarliga för personer med andningssvårigheter eller hjärtproblem.

Arbetsgrupp: Banan till flygplatsen bör börja byggas med budgetmedel 2008

Byggnadsarbetena på Ringbanan bör inledas 2008, föreslår en arbetsgrupp som utrett byggandet av banan. Enligt arbetsgruppen är budgetfinansiering den ekonomiskt mest ändamålsenliga modellen för att bygga banan.

Fördelningen av kostnader mellan staten och Vanda stad bör enligt arbetsgruppens rapport genomföras så att statens andel är cirka 70–75 procent och Vanda stads cirka 25–30 procent. Arbetsgruppen föreslår att staten och Vanda stad i början av 2007 uppgör ett intentionsavtal om kostnadsfördelningen och de stationer som skall byggas längs banan.

Ringbanan erbjuder en spårförbindelse till Helsingfors–Vanda flygplats och tar med flygplatsens 12 miljoner passagerare per år inom spårtrafikens domäner. Dessutom uppskattar man att projektet ger möjlighet att i Vanda bygga bostadsområden för cirka 40 000 invånare och arbetsplatser för cirka 60 000 inom räckhåll till goda kollektivtrafikförbindelser. Utstakningen av banlinjen förenar stambanan och Mårtensdalsbanan med varandra via flygplatsen.

Verksamhets- och finansplanen är klar

Av de trafikledsprojekt som är möjliga under de närmaste åren anser kommunikationsministeriet att de viktigaste är att man för fullt fortsätter att reparera banan Seinäjoki–Uleåborg, att man bygger Ringbanan, att E 18-vägen byggs från Helsingfors österut samt att man bygger omfarten vid Smedsby på riksväg 8. De här linjedragningarna ingår i kommunikationsministeriets verksamhets- och finansplan för åren 2008–2011.

I år inleds tio nya trafikledsprojekt, som färdigställs under åren 2009–2011.

Kommunikationsministeriets verksamhets- och finansplan täcker den kommande regeringsperioden. Den preciseras av nästa regerings program och planer.

Förutom en långsiktig utveckling av trafiklederna är mål inom trafikpolitiken under de kommande åren att trygga att transportnäten hålls i skick, att garantera stomnätens kvalitet, att effektivisera logistiken samt trafiksäkerheten. Man skall också utveckla tjänsterna inom kollektivtrafiken och sköta om trafiksystemen i stadsregionerna.

Intäkterna från transitotrafiken utvärderas

Transitotrafiken genom Finland till och från Ryssland inbringade under 2005 försäljningsintäkter på cirka 274 miljoner euro åt de finländska aktörerna. Inkomsterna från trafiklederna (farledsskatter, lotsning, skatter från landsvägstrafiken) beräknas stiga till cirka 7 miljoner euro, konstateras i en mellanrapport för det projekt som utreder vilka intäkter transitotrafiken ger Finland.

Uträkningarna har gjorts med datormodellen Trama, som för närvarande utarbetas för beräkning av de faktiska ekonomiska verkningarna av transitotransporterna. Transitotrafikens andel av kostnaderna för underhåll av trafiklederna uppskattas till 39 miljoner euro och dess andel av de yttre kostnaderna uppskattas till 14 miljoner euro.

Sedan den senaste motsvarande undersökningen gjordes 1994 har intäkterna stigit på grund av att transportstrukturen har förändrats så att det gods som transporteras har ett högre värde. De yttre kostnaderna, som kostnader för olyckor och utsläpp, har nära nog fördubblats sedan 1994 eftersom andelen långtradartransporter har ökat.

Finland drar helhetsekonomisk nytta av transitotransporterna, men fördelarna och nackdelarna kan variera i olika typer av transportkedjor bl.a. beroende på hur hög andel av transportkedjan som är av inhemskt ursprung.



FOTO: MINTC

Suomen Euromaster Oy

■ **Ben Wickström** on nimitetty Suomen Euromaster Oy:n operatiiviseksi johtajaksi vastualueenaan pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan palvelupisteet sekä Kouvola, Kotka ja Lappeenranta. Hän on aloittanut tehtävässään 2.1.2007 ja on Suomen Euromaster Oy:n johtoryhmän jäsen.



Ben Wickström

Volvo Truck Center

■ **Antti Ollikainen** on nimitetty myyntipäälliköksi Volvo Truck Center -organisaatioon. Hänen vastualueenaan on Nissan-hyötyajoneuvoliiketoiminta Truck Centerissä ja päätoimipaikka Vantaalla, Vetotielä.

Onnittelemme 12.3.–8.4.2007

85 VUOTTA

05.04. Rahkola, Erkki Pöntäne

80 VUOTTA

16.03. Järvinen, Olavi Jämsä

75 VUOTTA

29.03. Sippola, Jaakko Tampere
05.04. Toivonen, Erkki Sumiainen

70 VUOTTA

13.03. Koivisto, Pentti Kantomaanpää
14.03. Mäkinen, Esko Juokslahti
18.03. Leinonen, Ossi Ruovesi
19.03. Kuosmanen, Pentti Pyhäsalmi
01.04. Joensuu, Juhani Pori
02.04. Helaakoski, Eino Raaha

60 VUOTTA

15.03. Hytönen, Risto Söderkulla
16.03. Uski, Aimo Kotka
20.03. Sjöberg, Göran Sjundea
23.03. Kaaranen, Pekka Helsinki
25.03. Kummunmäki, Kalevi Heinävaara
26.03. Hanninen, Erkki Launonen
28.03. Jaakkola, Jorma Eura
01.04. Pääkkönen, Veikko Lappeenranta
01.04. Koskinen, Unto Venesjärvi
03.04. Jänikselä, Matti Lapua
03.04. Javanainen, Pekka Saakoski
06.04. Tauriainen, Seppo Pudasjärvi
07.04. Lähteenmäki, Urho Viiala
07.04. Suuriniemi, Pertti Tampere

50 VUOTTA

14.03. Saarela, Jarmo Kittilä
17.03. Hernesniemi, Pekka Lappajärvi
17.03. Kärkinen, Pauli Turenki
17.03. Siren, Raija Halkia
20.03. Peura, Reijo Soini
23.03. Flythström, Kjell Sjundea
23.03. Lehtinen, Jouko Hämeenlinna
25.03. Hänninen, Pertti Lapinkylä
30.03. Kumpulainen, Martti Jyväskylä
03.04. Pohjanen, Risto Kemi
04.04. Katajalehto, Ilpo Multia
05.04. Mäkinen, Ari Helsinki

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusrittäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tultaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

TAVARALIIKENNEYRITTÄJÄN
VAKAVARAISUUSTODISTUKSET

- Ota yhteyttä jos tarvitset nopeasti todistusta liikenneluvan hakijan taloudellisista voimavaroista. Toimin päivän varoitusajalla ympäri Suomen. Ota ilmoitus talteen! Ota yhteys Osmo Kalmari HTM puhelin 0400 215219 tai sähköposti: osmo.kalmari@kolumbus.fi

Kt-yksiö (26m²) maj.liikkeiden vaihtoehdoksi Pertunmaalta 21 000 EUR.

Palvelut äärellä.
Soita lisää 050 386 0599 R.Ikonen



Kuolleita

Tauno Johannes Kuismin

s. 14.5.1931
k. 25.1.2007

Muistoa kunnioittaen

Alavuden Ammattiautoilijat ry

Erkki Mäkinen

s. 22.10.1947
k. 5.2.2007

Muistoa kunnioittaen

Juankosken Kuorma-autoilijat ry
SKAL Itä-Suomi ry

Kuljetusrittäjän seuraavassa numerossa:
• Älykäs liikenne