

# KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

4/2007  
Toukokuu



## Kuljetusyrittäjä Harri Sandell: Haasteena kansainväliset asiakkaat

s. 16

## Sähköinen tullaus lisää turvallisuutta

s. 18

Kansainvälinen yhteistyö

**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  
12 000 kpl  
LT-levikki 8 864 kpl 2006

Aikauslehtien liiton jäsen  
ISSN 1236-066X



**Jan-Henrik Sundqvist:  
Tulevaisuus on vain rohkeasti  
kohdattava!**  
s. 12



KUVA: A STUBB

**SKAL on saanut lobbauksella  
paljon aikaan.**  
s. 20



**ERAA valvoo kuljetusalan etuja  
Virossa.**  
s. 24



**Suomen nuorille EM-hopeaa  
Tanskassa.**  
s. 34

## Sisältö

- 5 Pääkirjoitus:**  
Hallitusohjelmaan kelvollisia kirjauksia
- 7 Toimitusjohtajalta:**  
"Miksi SKAL ei tee mitään..."
- 8 Ajassa**
- 12 Kansainvälinen yhteistyö**
- 12 Jan-Henrik Sundqvist, Pietarsaari:  
Tulevaisuus on vain rohkeasti kohdattava!
- 16 Pöydässä hävittyä ei saa ajamalla kiinni
- 18 Sähköinen tullaus nopeuttaa rajanylitystä
- 20 SKAL:n EU-edunvalvontaverkosto on tehokas
- 22 Erikoistuminen on avainsana
- 24 Virossa lupapalvelu on pääosassa
- 25 Viron pienet kuljetusmarkkinat eivät houkuttele
- 26 Einar Vallbaum on täysverinen yrittäjä
- 26 Kuljetuksia, hotelli, lomakylä...
- 28 Lappeenrannan KTK ja Imatran Kuljetus yhdistyivät  
Etelä-Karjalan KTK:ksi
- 30 Miten digitaalista ajopiirturia käytetään – kuljettaja-  
kortti
- 32 DTL:n teettämä tutkimus paljastaa  
Digipiirturi aiheuttaa miljoonien eurojen vuotuiset  
lisäkustannukset!
- 34 Suomen nuorille EM-hopeaa
- 36 Kainuun Kuljetusyrittäjien keulamies esittelyssä
- 38 Iveco EuroCargo 120E25/P 4x2 Euro 4  
Matkamukava jakeluekonomisti
- 40 Nissan Navara King Cab Pick Up 2.5 dCi 171 SE 4x4  
Tyylikäs työkalu Espanjasta
- 41 Kia Sorento uudistui
- 41 Uusi Chrysler Sebring iskee D-segmenttiin
- 42 Kolumni: Väylähankkeilta puuttuu vain raha
- 43 Turvanurkka
- 43 "...peruutusvahinkoja minulle ei ole sattunut  
koskaan..."
- 44 Kuljetusyrittäjä ja jaksaminen
- 46 Maantieliikenteen kuljettajien hyvinvoinnin kehittämi-  
nen
- 47 Menestyvä SKAL yrittäjä -koulutus alkoi Mikkelissä
- 47 Nauru
- 48 Kirjoituskilpailun satoa  
Kuljetusalan parasta A-ryhmää
- 49 Taloustieto**
- 50 Svensk Resumé
- 54 Parhaat Palvelut 2007
- 56 Verokonsultointi–Asianajorengas–Lakipalvelut
- 57 Tulevia tapahtumia
- 58 SKAL Instituutti
- 60 SKAL-tapahtumia
- 66 Yhteistyöjäsenet
- 67 Uutisia
- 70 Tuoteutisia
- 72 Nimityksiä
- 73 Onnittelemme
- 74 Profiili**

## Hallitusohjelmaan kelpollisia kirjauksia

**V**aalivuosi on huipentunut uuden hallituksen muodostamiseen ja hallitusohjelman laadintaan alkanutta valtiopäiväkautta varten. SKAL esitti viime kesänä liittokokouksessaan Savonlinnassa, että liikenteelle pitäisi saada oma ministeri. Vaateeseen vastattiin. Sekä liikenne että viestintä tunnustettiin hallitusneuvotteluiden aikana yhteiskunnallemme niin tärkeiksi toimialoiksi, että ne ansaitsivat omat salkkunsa. Hyvä niin, erinomaiset perustat on luotu liikennetoimialan kehittämiselle seuraavan neljän vuoden aikana.

Uusi liikenneministeri **Anu Vehviläinen** ennätti jo linjata puolueensa verkkolehdessä ensimmäiset teesinsä. Hän painotti liikennepolitiikan menestyksellisen toteuttamisen edellyttävien tuntuva lisäyksiä määrärahoihin. Tienkäyttäjien ääntä oli maaliskuun alla kuunneltu, sillä tuoreen ministerin teeseissä painopistettä oltiin suuntaamassa selkeästi perustienpitoon. Aatos on oikea, sillä juuri perustienpito ja tiestön talvihoito ovat saaneet osakseen kovinta kritiikkiä viime vuosina. Samalla on kuitenkin muistettava, että laadukkaan perustienpidon lisäksi on turvattava riittävät varat myös uusien tiehankkeiden toteuttamiseksi.

Hallituksen toiminnan ohjenuoraksi ja keskeisten kansallisten

linjanvetojen perustaksi laadittu hallitusohjelma on aivan kelpo paperi. Kuljetus- ja logistiikkatoimiala saa ohjelman myötä oivalliset lähtökohdat sekä toimintaympäristön että elinkeinon kilpailukykyyn kohentamiselle. Kunhan vain kirjatut tavoitteet toteutetaan ja ohjelman henki muuntuu materiaksi.

Palvelutason ja turvallisuuden takaamiseksi osoitettavan tierahoituksen lisäksi ohjelmaan on kirjattu velvoite selvittää käyttöperusteiset liikenteen hinnoittelumallit ja mahdollisesti testata käytännössä älykkäitä tiemaksuja. Hanke saa heti hallituskauden aluksi tuulta siipiensä alle, sillä liikenne- ja viestintäministeriön teettämä esiselvitys tiemaksujen soveltuvuudesta Suomeen julkaistaneen toukokuussa.

SKAL:n korostamat kannusteet vapaaehtoiseen ympäristönhallintaan ja energiansäästötoimiin, lupaus kaikki kuljetusmuodot kattavasta logistiikkastrategiasta sekä kuljetusten omavaraisuuden turvaaminen täydentävät omilta osiltaan ohjelmallista, joka antaa maanteiden tavaraliikenteen toimijoille varsin myönteisen ensivaikutelman.

*Pasi Moisio*



## ”Miksi SKAL ei tee mitään...”

**S**ain **Seppo Sainiolta** isot ja loistokuntoiset saappaat ryhtyessäni Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n toimitusjohtajaksi vappuna 2007. Niillä saappailla astellen aion todistaa, ettei tuotoksen väite ole totta.

Tartun härkää sarvista, mutta en yksin. Kanssani ovat Suomen parhaat maanteiden tavaraliikenteen asiantuntijat, eli valtakunnallisen järjestömmekoko henkilökunta. Isompia logistiikka-resursseja ei Suomesta löydy Etelärannasta eikä muistakaan järjestöistä.

Tarvitsen mukaani myös aktiivisen ja yhtenäisen jäsenistön, jota ilman edunvalvonta olisi taitelua tuulimyllyjä vastaan. Uskon, että yhdessä voimme saavuttaa ne tavoitteet, joihin pyrimme. Toivon myös runsaasti palautetta siitä, olemmeko oikealla tiellä.

Tuo kulunut lausahdus ”miksi SKAL ei tee mitään” kuvaa tiedonkatkosta. Ihmetellään, miksi mitään ei tapahdu, vaikka edunvalvonnan rattaat jo pyörivät. Siksi lisäämme sekä sisäistä että ulkoista tiedottamista, ja avoimuutta myös kesken kesken asioissa.

Haasteita riittää tämänkin jälkeen, erityisesti alan positiivisessa mielikuvassa. Maanteiden tavaraliikenne on välttämätön hyvä. Se on elintärkeä osa yhteiskuntaa. Teemme selväksi kuljetusten ja logistiikan merkityksen ja kehittämistarpeet kuljetusasiakkaille ja yhteiskunnan päättäjille.

Talven ensiliukkailla eräs toimittaja soitti ja kyseli, että onko niiden rekkojen aivan pakko mennä sellaisella kelillä sinne liikenteen tukkeeksi. Hyvä, kun soitti. Todettiin yhdessä, kuinka tärkeää on teiden talvihoito, ja kuinka sitä tulisi tehostaa.

Edunvalvonta nojaa tosiasioihin. Haluamme luottamuksella selvittää kuljetusyrittäjien voimavarat: liikevaihdon, henkilöstön ja kaluston määrän sekä nykyisen sähköpostiosoitteen. Voit luoda pohjan tulevalle edunvalvonnallemme ja vuorovaikutukselle vastaamalla lehden välissä olevaan kyselyyn. Toivon saavani pian palautetta teiltä jokaiselta eli yli 7 000 vastausta. Ne viitoittavat polun jäsenpalveluidenkin kehittämiseksi.

Yhteispelillä eteenpäin!

  
Iiro Lehtonen



Jan-Henrik Sundqvist, Pietarsaari:

# Tulevaisuus on vain rohkeasti kohdattava!



*Ei ole mikään salaisuus, että Pohjanmaalla vaikuttavat kuljetusyritykset perinteisesti ovat olleet vahvoja tekijöitä länsisuunnan kansainvälisessä tavaraliikenteessä. Yksi tällä sektorilla hyvin menestyneistä yrityksistä on viime vuoden toukokuussa 50 vuotta täyttänyt, tätä nykyä CEMT-liikenteeseen erikoistunut Sundqvist Transport Ab Oy Pietarsaaresta.*

*Olli Blomberg*

**Jan-Henrik Sundqvist on tyytyväinen, oikeat ratkaisut on tehty ajallaan ja oikeat linjaukset ovat löytyneet, yrityksen toiminta on stabiloitu ja palvelut sopeutettu asiakkaiden logististen tarpeiden mukaisiksi.**

1964, se oli käytetty vuosimallin 1961 Mercedes-Benz L312. Ajot isä löysi Schaumanin paperitehtaan kuorimolta. Seuraavana vuonna hän asennutti autoon seutukunnan ensimmäiset vaihtolavalaitteet.

Noista ajoista Sundqvistin perheen yritystoiminta on oleellisesti laajentunut ja myös muuttanut luonnettaan. Liikenteessä on parikymmen-

**Jälleen on yksi vientikuorma teollisuustuotteita lähdössä Sundqvistin Pietarsaaren terminaalilta kohti Keski-Euroopan markkinoita.**

– Mutta nyt täytyy kuitenkin toppuutella hieman, sanoo perheyrityksessä toimitusjohtajan vastuuta kantava **Jan-Henrik Sundqvist**, kun yrityksen perustiedot haastattelun aluksi näin on saatu kartoitettua. – Isäni **Sven** tosin aloitti yritystoiminnan toukokuussa 1956, mutta kaivinkoneurakoitsijana paikkakunnan paperiteollisuuden rakennustyömailla. Ensimmäisen kuorma-autonsa hän osti vuonna





Tällaisella Oy Naula Ab:n eli ”Pietarsaaren naulatehtaan” valmistamalla Allo-kaivinkoneella Sven Sundqvist aloitti yritystoimintansa vuonna 1956.

tä omaa autoa ja noin 80 irtoperävaunua. Kotimaassa liikennöidään kahdella moduuliyksiköllä pääkaupunkiseudun ja Pietarsaaren talousalueen välillä. Muu kalusto on kansainvälisessä tavaraliikenteessä, josta pääosan muodostaa CEMT-liikenne. Asemapaikkana on Saksan Rostock, jonne on sijoitettu 13 vetoautoa. Pysyviä alihankkijoita yhtiöllä on kotimaassa viisi,



mutta lisää työllistetään suhdanteiden mukaan.

### Alueen talouskehityksen tahdissa

– Olemme jatkaneet isäni aloittamalla linjalla, eli kehitämme yritystämme oman talousalueemme teollisuuden kehityksen tahdissa. Haluamme edelleen palvella sitä tarjoamalla asiakaskohtaisesti räätälöityä alueellista logistiikkaa, Jan-Henrik selvittää. – Osana toiminnan tehostamista perustimme kommandiittiyhtiön vuonna 1983, siihen tulivat Svenin ja minun lisäksi mukaan nuoremmat veljeni **Stig-Erik** ja **Per-Mika-el**. Vuosikymmenen loppuun saakka keskityimme neljällä autolla paikallisiin maa-aineskuljetuksiin ja muuhun kotimaanliikenteeseen.

Ensimmäinen ulkomaan-keikka osui Jan-Henrikin mukaan vuodelle 1990 suuntautuen Saksaan ja Itävaltaan. Tämä merkitsi käännekohtaa yrityksen toiminnassa. Tuo kuljetustehtävä muodosti alun sille laajalle logistiselle toiminnalle, josta yritys tänään Suomessa ja Euroopassa tunnetaan.

Viisi vuotta myöhemmin sijoitettiin ensimmäinen vetoauto silloin vielä Saksan Travemündestä käsin hoidettuun CEMT-liikenteeseen. Kaksi vuotta myöhemmin tehtiin päätös maa-aineskuljetusten

### Sundqvist Transport Ab Oy

**Perustettu:** toukokuussa 1956

**Toimialat:** kotimaan tavaraliikenne, CEMT-liikenne, logistiset palvelut

**Työntekijöitä:** 35 vakinaista

**Vetoautoja:** 20

**Perävaunuja:** noin 80

**Sopimusyrittäjiä:** 5–15

**Terminaalit:** Pietarsaari ja Vantaa

**Liikevaihto:** 10 miljoonaa euroa

lopettamisesta, kun painopistealueeksi tuli muun logistisen toiminnan voimakas kehittäminen. Luonnollisena seurauksena tälle päätökselle ja sen myötä muuttuneen toimintamallin tueksi Pietarsaaresta hankittiin uudet, ajanmukaiset toimisto-, terminaalij- ja korjaamotilat. Seuraava virstanpylväs ajoittui vuoteen 2001, kun yritysmuodoksi valittiin osakeyhtiö.

– Päätös toimintalinjauksen muuttamisesta osoittautui alusta alkaen oikeaksi ratkaisuksi. Olimme valmiita panostamaan siihen, minkä oman näkemyksemme mukaan koimme parhaiten osaavamme eli tarjoamaan kokonaisvaltaista ja räätälöityä vienti- ja tuontilogistiikkaa kaikkinen oheispalveluineen – ja tarvittaessa kautta koko Suomen, Jan-Henrik perustelee.

Liikenteen lisääntyminen myös eteläisen Suomen talous- ja teollisuuskeskuksiin johti oman terminaalitoiminnan aloittamiseen pääkaupunkiseudulla. Aluksi oltiin vuokralaisina John Nurminen tiloissa, mutta toimintojen yksinkertaistamiseksi hankittiin vuonna 2004 oma terminaalitila aivan Helsinki-Vantaan lentoaseman tuntumasta, Koivuhaan teollisuusalueella sijaitsevalta Köyhämäentieltä. Tuon terminaalin merkitys kasvoi entisestään sen jälkeen, kun Saksan linjalla purjehtivien Superfast-lauttojen Suomen satama siirrettiin Hangosta Helsingin Länsisatamaan.

### Stabiloitua toimintaa

Sundqvist Transport Ab Oy:n nykyisyyttä Jan-Henrik kuvaa

operatiiviselta kannalta stabiloiduksi toiminnaksi. Oikeat ratkaisut on tehty ja oikeat linjaukset löytyneet.

– Vuodesta 1990 lähtien ja vielä 2000-luvun alun ajan yhtiömme toimintaa on leimannut voimakas ja jatkuva kehitys. Viime aikoina kannattavuustekijät ovat saaneet yhä suuremman merkityksen ja ne on otettava entistä tarkemmin huomioon lisäkasvua harkittaessa. Myös yrityksen tunnettuus on tärkeää palveluja mahdollisesti laajennettaessa.

– Olemme asiakastarpeet huomioiden löytäneet oman markkinarakomme tarjoamalla tietyn tyyppisiä logistisia palveluja. Ei ole mitenkään väärin todeta, että lähtökohdan ovat muodostaneet eri asiakkaiden esittämät toiveet. Emme myöskään halua tukeutua vain yhteen toimeksiantajaan. Näkemykseni mukaan ei ole mitään mieltä sijoittaa kaikkia munia samaan koriin, Jan-Henrik sanoo vanhaa kansanviisautta siteeraten.

Kuullun perusteella syntyy käsitys, jonka mukaan yhtiön erikoisalaa on kuljetuskapasiteetin myynti lavametreittäin, huolintapuolella puhuttaisiin niin sanotuista suuntakuormista. Tämä malli ei ole ollenkaan niin yksinkertainen, kuin miltä se aluksi vaikuttaa. Se päinvastoin edellyttää virheetöntä tavaroiden kuormaus- ja purkausohjelmaa sekä nopeaa ja tehokasta terminaalitoimintaa, jotta juuri oikea tavara lähtee oikeaan suuntaan oikeaan aikaan. Lisäksi määrättyjen asiakkaiden kanssa on solmittu pitkäaikaisia,

säännölliseen palveluun perustuvia toimintasopimuksia, jotka edellyttävät tavarankulkevan täsmällisesti ja tarkoin määrätyn aikataulun mukaisesti.

– Juuri siksi tukeudummekin kahteen terminaaliin, joista toinen eli Vantaa siis palvelee lähinnä eteläistä Suomea ja Pietarsaari muuta maata. Myös laivojen tulo- ja lähtöajat ovat ratkaisevia tekijöitä jatkokuljetuksia ja toiminnan kokonaisorganisointia ajatellen, samoin kuin kuljetusten ohjaus.

Liikenteenohjauksessa Sundqvist Transport soveltaa vaasalaista NextLog-ohjelmaa. Palveluja myymässä on kolme henkilöä ja varsinaisessa liikenteenohjauksessa viisi. Apunaan heillä on viisi assistenttia. Kommunikointi ajoneuvojen suuntaan tapahtuu SMS-viestein matkapuhelinten välityksellä, muutamissa autoissa on GPS-paikannuslaitteisto.

– Lähitulevaisuuden suunnitelmissa on varustaa niin autot kuin perävaunut siten, että liikenteenohjauskeskus aina reaaliaikaisesti päättelettä näkee, missä kuormat ja ajoneuvot kulloinkin liikkuvat. Reaaliaikaisuus on logistiikassa yhä tärkeämpi tekijä, Jan-Henrik painottaa.

### Alalla on tulevaisuutensa

– Suomalaisella kuljetuselinkeinolla on edelleenkin ja varmasti tulevaisuus edessään, Jan-Henrik filosofoi. – Omalta kohdaltamme voin vain sanoa, että Eurooppa on mielenkiintoinen markkina-alue, eikä sen itäisiä osia voi tai saa unohtaa. On edelleen olemassa asiakkaita, jotka haluavat tukeutua tutun ja tunnetun kuljetusyrityksen palveluihin, niin viennissä kuin tuonnissa, siinä on suomalaisen vahvuus.

Käytännössä tämä Jan-Henrikin mukaan tarkoittaa sitä, että myös alihankkijoiden roolissa olevilta sikäläisiltä kuljetusyrityksiltä edellytetään samaa laatua ja toiminta-



**– Meidän suomalaisten on vain rohkeasti kohdattava tulevaisuus sellaisena kuin se eteemme asetetaan, mitään muuta mahdollisuutta meille ei tulla tarjoamaan, se on kylmä totuus!**

varmuutta kuin omalta yritykseltä – ja tämä on myös voitava perustella asiakkaalle.

– Me Sundqvistillä toimimme laatuasioissa ISO 9001:2000 -standardin ja ympäristöasioissa ISO 14001 -standardin velvoittamalla tavalla, mikä siis sitoo myös alihankkijoita. Tiivistäen voin vain sanoa, että milloinkaan aikaisemmin eivät täsmällisesti suoritettujen kuljetukset ole olleet kilpailullisesti niin ratkaisevassa asemassa kuin nykyisin. Myös kuljetusyrityksen mahdollisuus joustavaan toimintaan on asiakkaille tärkeää.

Ulkomaanliikennettä harjoittavista suomalaisyrityksistä Jan-Henrik toteaa niiden ehkä liian sitkeästi vaativan Suomen pitämistä ”suljettuna” markkina-alueena. Ulkomaisen yritysten tuloa Suomeen ei kuitenkaan voida estää.

**Sundqvist Transport Ab Oy:n hermo-keskus on Pietarsaaren terminaalin yhteydessä sijaitseva ajorjestelijöiden toimisto.**

– Jos me olemme siellä, niin miksi he eivät olisi täällä? Mitä torjummin me suhtaudumme avoimiin markkinoihin, sitä kauemmas todellisuudesta me ajaudumme, Jan-Henrik korostaa. – Sen sijaan peräänkuulutan avointa ja tervettä kilpailua. Kustannusrakenne uusissa EU-jäsenmaissa on vääjäämättä nousemassa kohti yhteisön muissa maissa vallitsevaa tasoa, mikä ennen pitkää tasoittaa tilanteen. Ne ulkomaiset yrittäjät, jotka mahdollisesti pyrkivät tai harkitsevat tuloa Suomen markkinoille joutuvat puolestaan kohtaamaan maassamme vallitsevan kustannustason, mikä voi monelle heistä olla melkoinen yllätys.

– Meidän suomalaisten on vain rohkeasti kohdattava tulevaisuus sellaisena kuin se eteemme asetetaan, mitään muuta mahdollisuutta meille ei tulla tarjoamaan, se on kylmä totuus.

Kuljetusalan yleisestä kustannusrakenteesta Jan-Henrik toteaa, että nykyiset työ-, ajo- ja lepoaikasäädökset tekevät ajoneuvokaluston täysiaikaisen hyödyntämisen joskus vaikeaksi, muttei mahdottomaksi. Tarkoilla suunnitelmilla ja ajo-ohjelmilla asiat on saatu sujumaan. Kotimaan liikenteessä sykleripiaatteena

on lähtö Pietarsaaresta iltapäivällä, vuorokausilepo perillä, perävaunun vaihto, vetoauton kuorman purkaus ja uuden kuorman teko sekä ajo takaisin Pietarsaareen. Manner-Euroopassa kuljettaja suunnittelee ajo-ohjelmansa erikseen kutakin keikkaa varten ja voimassa olevia määräyksiä noudattaen.

Vielä takavuosina kuljettajien keskuudessa vallinnutta cowboy-mentaliteettiä ei Jan-Henrikin mielestä juurikaan enää esiinny.

– Ne, jotka kuljettajan ammattiin tätä nykyä hakeutuvat, ottavat sen tosissaan ja todellisuutensa ansioitensa, ei enää minään seikkailuna. Siinä mielessä alan arvotus ammattia itselleen harkitsevien keskuudessa on kyllä parantunut, mutta lisäpanostusta tarvitaan edelleen. Epäsäännöllisyys ja jatkuva vuorotyö koetaan ehkä suurimpina hankaluuksina, ei työtä sinällään. Se, että samaa autoa ajaa useampi kuljettaja, puolestaan asettaa omat haasteensa yrityksen kalustosta vastaavalle taholle, ennakoiva huolto onkin entistä tärkeämpää.

Kalustohankinnoissa Sundqvist Transport tukeutuu omalta osaltaan hyväksi ja toimivaksi havaittuun hinta-/laatusuhdeperiaatteeseen. Iveco, Scania, Mercedes-Benz ja Renault ovat merkkeinä tällä hetkellä talossa käytössä, polttoaineen kulutusta sekä huoltokustannuksia seurataan tarkasti.

– Ja asianosaiset tietävät kyllä missä mennään, Jan-Henrik arvoituksellisesti hymähtää.

Ajoneuvokaluston valintaperusteista hän toteaa, että iso moottori on yleensä kalliimpi hankkia ja käyttää.

– Kahdessakymmenessä autossa erotuksen huomaa varsinkin nopeasti. Siksi on tärkeää, että tehot, väännöt ja iskutilavuudet optimoidaan ajoneuvoyhdistelmän kokonaisuutensa mukaisiksi. Turhasta on turha maksaa! ■

# PÖYDÄSSÄ HÄVITTYÄ ei saa ajamalla kiinni

*Teksti: Kari Sautero  
Kuva: Tuula Holtari*

*Yhteistyö isojen kansainväisten logistiikkayhtiöiden kanssa on työn riittävyyden kannalta melko turvattu, mutta samalla se on kulttuurierojen ja erilaisten työtapojen johdosta varsin haasteellista. Myös hinnoittelussa on oltava tarkkana.*



- Suomessa on kiinnitetty liian vähän huomiota siihen, että ulkomaisten usein varsin huonokuntoistenkaan autojen ei tarvitse maksaa mitään ajamaan Suomen läpi 300 km eli samanlaisen matkan kuin me ajamme kalliisti esimerkiksi Itävallan läpi, sanoo *Harri Sandell*.

**K**uljetusliike Harri Sandell Oy on perheyri-  
tys, jonka kotipaikka  
on Espoo. Yrityksen  
päätoimialana on kuljetuspal-  
veluiden tarjoaminen huolin-  
ta- ja logistiikkayhtiöille.

– Skandinavian liikenteestä meillä on kokemusta sekä DHL:n että DSV:n kanssa. Tällä hetkellä liikennöimme viikoittain Tanskaan, lisäksi ajamme kiirekeikkoja pääasiassa Skandinavian alueella, kertoo liikenteenharjoittaja **Harri Sandell**, 42, joka on itse toisen polven kuljetusyrittäjä.

– Aloitin yhdellä kuormautolla vuonna 1990 ja nyt

## *”Hyvä puoli yhteistyössä isojen kansainvälisten logistiikkayhtiöiden kanssa on se, että sieltä saa rahat varmasti määräpäivänä.”*

meillä on niitä 11 kpl, joilla ajamme irtoperiä ja kontteja.

### **Hiljaisinkin aikoina riittää töitä**

Sandell aloitti yhteistyön kansainvälisten kuljetusorganisaatioiden kanssa 1990-luvun puolivälissä. Sitä ennen hänellä oli yhteistyösopimus TUKO:n kanssa.

– Kuljetusalalla oli kireä kilpailutilanne ja halusin itselleni useamman kuin yhden tukijalan.

– Muuan hyvä puoli yhteistyössä isojen kansainvälisten toimeksiantajien kanssa on se, että heiltä saa rahat varmasti määräpäivänä. Lisäksi hiljaisinkin aikoina riittää aina töitä.

Hinnoittelua eri kansainvälisten yhtiöiden kanssa on vaikea vertailla. Myös toimintakulttuuri saattaa poiketa meikäläisestä.

– Kansainvälisillä yhtiöillä on kullakin toimeksiannoissaan erilainen rakenne, jolloin tarjoukset tehdään hiukan erilaisin mittarein, Sandell kertoo.

– Toimintaohjeet ja määräykset tulevat pääkonttorista ulkomailta. Joskus voi jokin asia tuntua näin suomalaisesta näkökulmasta katsottuna oudolta tai turhalta, kun markkinamme täällä ovat pienet ja ohjeet on laadittu isoja markkinoita varten, Sandell selvittää.

– Henkilökunnan valintaan kansainvälisyys vaikuttaa siten, että kuljettajilta vaaditaan myös kielitaitoa, muuten on hankalaa asioida toimeksiantajan kanssa. Jotakin muiden-

kin ymmärtämää kieltä on osattava.

### **Suuruus voi hankaloittaa asioita**

Haasteita suomalaiselle yritykselle tuo kansainvälisten asiakkaiden suuruus.

– Jos haluaisin muuttaa jonkun asian työn helpottamiseksi, niin joudun tekemään valtavasti työtä saadakseni asian hoidettua kuntoon. Esimerkiksi Suomeen tulevis-  
sa konteissa ja perävaunuissa on paljon sidontapuutteita, mutta huomautuksistamme huolimatta parannusta ei asiaan ole ainakaan vielä tullut. Johtuneeko se siitä, että toimimme pienellä markkina-alueella vai erilaisesta ajattelutavasta ja käytännöstä muualla, missä valvonta ei ole yhtä tiukkaa kuin meillä tai Ruotsissa. Sitä en tiedä, Sandell murehtii.

– Ongelma on se, että vahingon sattuesssa kuljettaja on aina vastuussa kuljettamastaan kuormasta, vaikka virhe olisi tehty muualla. Riittävän monista muiden aiheuttamista rikkeistä kuljettaja voi menettää ajolupansa määräajaksi, mikä on väärin. Erityisesti ADR-kuljetuksissa on ongelmia.

### **Paperitöitä riittää**

Tällä hetkellä Harri Sandellin työpäivä kuluu lähinnä työnjohton ja hallinnon parissa. Ajamaan hän ei itse juurikaan ehdi.

– Nykyisin kaikenlainen paperisota ja oheistoiminta vie enemmän aikaa kuin varsinaisen työn eli kuljetustoi-

minnan hoitaminen. Isoilla firmoilla on varaa pitää erikseen konttorihenkilökuntaa, mutta meillä pienillä ei ole varaa raskaaseen organisaatioon. Eniten kustannuksia meille aiheuttavatkin ylimääräiset työt.

### **Työryhmyöskentelyä**

Tulevaisuudessakin kuljetettavaa riittää, mutta kilpailu on kovaa.

– Vaikka tuotantoa siirretäisiin Suomesta ulkomaille, niin eivät kuljetukset vähene, sillä tavaraa tuodaan sitten enemmän ulkomailta tänne meille.

– Kuljetusten hintataso on kuluihin nähden jäänyt pahasti jälkeen ja jotakin olisi tehtävä asian korjaamiseksi, sanoo Sandell, itsekin USL:n jäsen ja mukana kontti- ja vetotyöryhmässä. Hän on myös vetäjänä ja jäsenenä kansainvälisten asiakkaitensa liikennöitsijöiden työryhmässä.

– Aina voidaan yhteisellä pohdinnalla kehittää tehokkuutta ja saada aikaan säästöjä. Olen katsonut tällaisen osallistumisen erittäin tärkeäksi, sillä mitä pöydässä häviää, sitä ei ajamalla saa enää kiinni, Sandell painottaa.

### **Eriarvoisuus poistettava**

Sandellin mielestä epäkohta on eriarvoisuus suomalaisten ja ulkomaisten kuljetusyritysten välillä.

– Ulkomaalaiset saavat tehdä Suomessa melkein mitä vain, mutta me ajaessamme ulkomailta joudumme aina maksamaan tieveroja, vinjet-tejä, tulleja, siltamaksuja jne. Samaan aikaan ulkomaisten usein varsin huonokuntoistenkaan autojen ei tarvitse maksaa mitään ajaessaan Suomen läpi 300 km eli samanlaisen matkan kuin me ajamme kalliisti esimerkiksi Itävallan läpi.

– Ihmettelen sitä, miten vähän tähän on Suomessa kiinnitetty huomiota. SKAL:lla onkin asian korjaamiseksi edelleen paljon työtä, Sandell painottaa. ■

# SKAL:n EU-edunvalvontaverkosto on tehokas

Kari Sautero

Lobbaaminen on myönteinen termi. Se on yhteiskunnallista vaikuttamista, jota myös SKAL harjoittaa EU:ssa olemalla tiiviisti yhteydessä päätöksiä tekeviin elimiin.



**S**KAL on harjoittanut säännöllistä edunvalvontaa EU:ssa jo 10 vuotta.

– Loimme oman mallin siitä, miten rakennetaan laaja kontaktiverkosto EU:n niihin elimiin, jotka varsinaisesti luovat lainsäädäntöä ja päättävät siitä sekä vaikuttavat muutenkin maanteiden tavaraliikenteeseen, johtaja **Pasi Moisio** kertoo.

– Tässä tulevat lähinnä kyseeseen yhtäältä EU:n ministerineuvosto, joka käyttää puolta päätösvallasta ja toisaalta EU-parlamentti, joka nykyisin käyttää toista puolta päätösvallasta. Parlamentissa erityisesti liikenneasioista vastaava valiokunta on meille keskeinen vaikuttamisen kohde. Olemme tietysti yhteydessä niin omiin kuin muidenkin maiden meppihin eli Euroopan Parlamentin edustajiin.

– Meillä on myös erittäin laajat ja hyvät yhteydet liikennettä koskevia lainsäädäntöehdotuksia tekeviin EU-komission pääosastoihin ja niiden virkamiehiin.

Vaikuttaminen käsittää lukuisia muitakin kohteita.

– EU-verkostoomme kuu-

luu myös edellä mainittujen lisäksi Suomen pysyvä EU-edustusto Brysselissä liikenteen erityisasiantuntijoihin. Samoin siihen kuuluu muiden EU-maiden SKAL:ia vastaavat järjestöt sekä Kansainvälisen Maantiekuljetusjärjestö IRU:n Brysselin toimisto. EU-asioissa on lisäksi muodostunut samanhenkisten maiden epävirallinen Norduck-järjestö, johon kuuluvat Pohjoismaiden lisäksi Englannin ja Hollannin meitä vastaavat järjestöt.

## Asiantuntijana eduskunnassa

EU:n liikennettä koskeva lainsäädäntöhanke etenee siten, että aloite lähtee komissiosta samanaikaisesti sekä parlamenttiin että ministerineuvostoon. Ministerineuvosto hankkii jäsenmailta kannanotot ehdotukseen ja tällöin SKAL on erityisen vahvasti mukana oman eduskuntamme muodostaessa Suomen virallista kantaa.

– Suomen kanta rakentuu yleensä liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksesta, joka annetaan omalle eduskunnallemme hyväksyttäväk-



– Lobbaaminen on poliittiseen päätöksentekoon ja lainsäädäntötyöhön kohdistuvaa yhteiskunnallista vaikuttamista, **Pasi Moisio** sanoo.

si. Eduskunnan liikennevaliokunta puolestaan kutsuu mm. SKAL:n edustajat kuultavaksi ja antamaan lausuntoa ehdotuksesta. Hyväksyty kanta menee sitten EU:n ministerineuvostolle. Käytännössä siis lobbaamme kahta tietä – EU-tasolla ja kansallisella tasolla, Moisio kertoo.

– Pohdimme kymmenisen vuotta sitten jopa SKAL:n oman toimiston perustamista Brysseliin. Kontaktiverkostomme on kuitenkin niin tehokas, ettei sellaista tarvita. Pääosa SKAL:n henkilöstön työstä tehdään Suomessa, mutta meillä on tarpeen vaatiessa aina mahdollisuus käydä Brysselissä.

## Lobbauksella on saatu paljon aikaan

Lobbaus on työtä, joka ei aina näy ja siksi sitä valitettavan

### Ote meppi Alex Stubbin blogista 4.2.2005:

”Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n edustajat **Pasi Moisio** ja **Iiro Lehtonen** kävivät lobbauskeikalla toimistossani eilen. Pasi ja Iiro ovat esimerkillisiä lobbareita. Esittävät asiansa selkeästi ja suoraan. Ei turhia kiemuroita. Paperit käteen ja pääpointit pöydälle. He käyvät Brysselissä keikalla ainakin kaksi kertaa vuodessa ja aina syntyy tulosta. Olisivatpa kaikki lobbarit samantlaisia.”

usein väheksytään. SKAL:lla on kuitenkin EU:ssa erittäin tehokkaan ja arvostetun etujärjestön maine.

Koko SKAL-organisaatio on mukana EU-työskentelyssä, mutta varsinaisesti kontaktiverkosta ovat luoneet ja perustyötä nykyisin tehneet toimitusjohtaja **Iiro Lehtonen** ja Pasi Moisio.

– Vaikka olemme pienestä maasta, niin tehokkaalla yhteistyöllä ja päättäjien mielipiteisiin vaikuttamalla olemme saaneet paljon aikaan. Viimeksi olemme tehokkaasti vaikuttaneet siihen, että tulevassa ammatti-pätevyyskoulutuksessa voidaan osiin 5-vuotisjaksossa. SKAL:n esityksestä kurssitus voidaan pilkkoa nyt viiteen yhden päivän jaksoon. Olisihan järjetöntä istua kokonaisen viikko yhteen jaksoon kurseilla ja pois töistä, Moisio sanoo.

– Toinen asia, jossa kädenjälkemme näkyy, on EU-tiemaksudirektiivi. Esitimme, että tiemaksuilla kerätyt varat voidaan kompensoida samassa suhteessa muita veroja alentamalla ja että tiemaksut palautetaan sen tieosuuden ylläpitoon, josta ne on kerätty. Tämä periaate on nyt kirjattu lopulliseen direktiiviin.

– Olemme myös 10 vuoden aikana taistelleet kuljetusyrittäjien työaikadirektiivistä, joka ei ole vielä ratkennut. Teemme edelleen kaikkemme, jotta se ei heikentäisi kuljetusyrittäjien mahdollisuuksia, Moisio vakuuttaa.

# Virossa lupapalvelu on pääosassa



Anneli Similä

ERAA on SKAL:ia vastaava järjestö Virossa. ERAA:n toiminnassa pääpaino on liikennelupien, matkalupien ja TIR-carnet'ien jakelussa.

**E**RAA:n kartanomaisen päärakennus sijaitsee Narvan maantien varressa, laulustadionin kupeessa lähellä Piritan kylpylää. Toimintaa johtaa **Toivo Kuldkepp**, mies joka vuonna 1991 perusti liiton „tarpeeseen”, niin kuin hän itse asian ilmaisee. Perustajayrityksiä oli 74, tänä päivänä jäsenyrityksiä on 480. Autoja jäsenillä on yli 7 000. Jäsenmaksu on 3 000 Viron kruunua eli noin 200 euroa vuodessa. Jäsenmaksuista liiton kassaan kilahtaa kuitenkin vain 2 prosenttia tuloista. Pääasiallinen tulo tulee matkalupien, liikennelupien ja TIR-carnet'ien myynnistä. Viron liikenneministeriö on ulkoistanut kaikkien lupien jakelun ERAA:lle, viime vuonna myös liikenneluvat siirtyivät ERAA:n jakelun piiriin.

## Jäsenillä ulkomaanliikennettä

ERAA on muotoutunut nimenomaan ulkomaan liikennettä

harjoittavien kuljetusyritysten järjestöksi. Virossa näitä yrityksiä on 700–800, joista siis 480 eli noin 70 prosenttia on ERAA:n jäseniä. Kotimaan liikennettä harjoittavien yritysten tarkkaa lukumäärää ei ERAA:lla ole tiedossa. Virossa lähinnä Autoliitto valvoo näiden yritysten etuja.

ERAA:n jäsenyrityksillä on keskimäärin 5–10 autoa, joten keskimääräiseltä kooltaan yritykset ovat isompia kuin esim. SKAL:n jäsenyritykset. ERAA pyrkii toiminnallaan tukemaan jäsenyritysten kilpailukykyä etenkin suhteessa suuriin huolintayrityksiin. Varsinaista kustannuslaskentaa, lakineuvontaa tai järjestelmällistä koulutustoimintaa ei ERAA kuitenkaan tarjoa jäsenpalvelunaan. Koulutusta järjestetään tarpeen mukaan, esimerkiksi johtamiskoulutukseen on ollut innokkaita tulijoita. Ajantasaisen tiedon välittäminen jäsenille kaksi kertaa kuukaudessa ilmestyvän jäsenlehtisen muodossa on tärkeä osa toimintaa.

## Matkalupien vähyys ja kuljettajapula vaivaavat

– Suurimmat ongelmat kuljetusalalla tällä hetkellä ovat jatkuvasti liian vähäinen matkalupien määrä Venäjän liikenteessä sekä uhkaava kuljettajapula, toteavat Toivo Kuldkepp ja ERAA:ssa TIR-asioista vastaava johtaja **Lauri Lusti**.

– Tänä vuonna kiintiö on 18 500 lupaa, kun riittävä lupamäärä olisi 20 000 – 25 000 lupaa, Lusti jatkaa.

Virolaisten osuus Venäjälle suuntautuvista kuljetuksista on 80 prosenttia. Etu virolaisten hyväksi johtuu Kuldkeppin ja Lustin mukaan siitä, etteivät venäläiset kuljetusyritykset ole tarpeeksi kilpailukykyisiä ja että maassa on huomattavasti vähemmän kansainvälisiin kuljetuksiin sopivaa kalustoa kuin Virossa. He ovat kuitenkin sitä mieltä, että venäläisiä saisi tulla enemmänkin markkinoille, jotta liikenteen tasapaino säilyisi. Kuljettettava tavaramäärä kasvaa sekin koko ajan

**Toivo Kuldkepp (oik.) ja Lauri Lusti ovat ERAA:n vahvoja miehiä.**

Euroopan ja Venäjän välillä, joten töitä riittäisi.

Kuljettajapulan kanssa kamppailaan Virossa aivan kuten Suomessakin. Vuosittain tarvittaisiin 200 uutta kuljettajaa, mutta kymmenen vuoden kuluessa tarve kasvaa yhä suuremmaksi. Kuljetusala on ongelman kanssa toistaiseksi yksin, koska valtio ei ole ottanut kantaa ongelman ratkaisemiseen. Toiveikkaita katseita kuljettajapulan helpottamiseksi luodaan nyt myös toiseen sukupuoleen. Oivalinen esimerkki alalla viihtyvistä naiskuljettajasta löytyy läheltä, ERAA:n puheenjohtaja **Einar Vallbaumin** yrityksestä, jossa 68-vuotias naiskuljettaja on vielä täysillä mukana toiminnassa.

ERAA on yrittänyt myös kantaa kortensa kekoon kuljettajapulaa helpottamaan lahjoittamalla Kehtnan kaupungissa sijaitsevaan ammat-



Toivo Kuldkepp esittelemässä ERAA:n suunnitelmia ostamiensa maa-alueiden rakentamisesta.

tikouluun Mercedes-Benz -kuorma-auton. Tällä ei kuitenkaan ollut toivottua vaikutusta alalle innostajana. Lauri Lustin mukaan Viroon tarvittaisiin ehdottomasti yksi tai kaksi simulaattoria kuljettajakoulutusta varten. Hänen mukaansa simulaattori toimisi paremmin opetustarkoituksessa kuin tavalliset kuorma-autot.

### Uusi pääkonttori ja levähdysalueita suunnitteilla

ERAA investoi varojaan muutama vuosi sitten neljään eri maa-alueeseen, joista jokai-

nen sijaitsee liikenteellisesti tärkeissä solmukohtissa. Alueet ovat Pärnuntien ja Pieta-rintien varrella sekä Narvas- ja Luhamaalla lähellä Venäjän rajaa. Tarkoituksena on muutaman vuoden kuluttua rakennuttaa näille alueille levähdyspaikkoja, motelleja, huoltoasemia sekä muita palveluja raskasta liikennettä palvelemaan. Näistä Pärnuntien varrella sijaitseva alue on rakentamisjärjestyksessä ensimmäisenä. Tälle alueelle ERAA aikoo rakentaa myös uuden pääkonttorinsa. Nyt vain odotellaan lupaprosessin etene- mistä. ■

## Viron pienet kuljetusmarkkinat eivät houkuttele

Anneli Similä

– Virolaiset kuljetusyri-tykset ovat pärjänneet hyvin kiristyneessä ulkomaanliikenteen kilpailussa, sanoo johtaja Priit Vene Viron ta- lous- ja liikenneministeriöstä.

Kun EU-maiden sisäiseen kilpailuun päästään eli kabotaasiliikenne vapautuu viimeistään kahden vuoden kuluttua, ei Priit Vene usko Viron pienten markkinoiden houkuttelevan ulkomaisia kuljetusyri-tyksiä. Ainakin näin hän toivoo, koska kilpailu on tällä hetkellä kovaa Viron sisäisissä kuljetuksissa ja kalustosta alkaa olla jo yli- kapasiteettia.

Liikennelupa heltiää Vi-rossa, kuten muissakin EU- maissa henkilölle, joka am- mattipätevyyden lisäksi osoit- taa olevansa vakavarainen ja maineeltaan moitteeton. Ulko- maanliikennettä harjoittavalta edellytetään kuitenkin lisäksi kokemusta.

– Edellytämme ulkomaan- liikennettä harjoittavilta kul- jetusyrittäjiltä kahden vuoden kokemusta kotimaan mark- kinoilta, Priit Vene kertoo. – Ensin meitä syytettiin disk-



Priit Vene.

riminoinnista, mutta tästähän ei ole kysymys. Kysymys on laadusta. Näin vältämme sen, että alalle hakeutuu keinotelli- joita ja toisaalta varmistamme kuljetusyri-tysten tason ja jatkuvuuden.

Viron liikenneministeriö on ulkoistanut lupapalvelun ko- konaan ERAA:lle, eli SKAL:ia vastaavalle järjestölle Virossa. Priit Veneen mukaan pitkä ja hyvä yhteistyö ERAA:n kans- sa on osoittautunut toimivaksi ratkaisuksi ja liikenneministe- riö voi keskittyä lainsäädän-

nöllisten asioiden toteuttami- seen ja valvontaan. Viro onkin suhteellisena uutena EU-maa- na saanut lainsäädäntönsä kii- tettävästi yhdenmukaistettua EU-lainsäädännön kanssa.

Brysselissä edunvalvonnan hoitaa paikallinen edustusto, vaikka Priit Vene mielellään osallistuisi työryhmien työs- kentelyyn myös itse. Tähän eivät ministeriön henkilöstö- resurssit kuitenkaan riitä.

### Transitoliikenne kasvanut räjähdysmäisesti

Viro on edullisesta sijainnis- taan johtuen kehittynyt tär- keäksi tavaroiden kauttakul- kumaaksi sekä etelä-pohjois että länsi-itäsuunnassa. Suurin osa rahtiliikenteestä kulkee rautateilla, mutta autoliiken- teen transito kasvattaa koko ajan suosiotaan. EU:iin liittymisen jälkeen transitoliiken- ne Viron kautta on kasvanut räjähdysmäisesti erityisesti Ve- näjälle, mutta myös Suomeen. Uusien EU-maiden keskinäi- nen kilpailu on melko stabiili, mutta EU-maiden ulko- puolelta etenkin ukrainalaiset ovat Priit Veneen mukaan val-

lanneet transitomarkkinoita. Tällä hetkellä Venäjälle mene- västä liikenteestä 80 prosent- tia on transitoa ja loput viro- laisten omia kuljetuksia.

Puolan ja Unkarin sekä Vi- ron välisen kabotaasiliiken- teen piti alun perin vapautua jo tämän vuoden vappuna, mutta naapurimaat siirsivät ki- nin viime hetkellä markki- noiden avautumista kahdella vuodella, vuoteen 2009. Puo- lan kuljetusmarkkinat ovat suuret, mutta jo tällä hetkellä sielläkin on liikakapasiteettia. Priit Veneen mukaan Puolan markkinat olisivat houkutte- levat ja mielenkiintoiset myös virolaisille kuljetusyri-tyksille. Hinnat ja palkat ovat kuiten- kin molemmissa maissa jo lä- hes samat, joten mitään sel- vää kilpailuetua ei virolaisilla uusilla markkinoilla olisi.

Huolestuttavana Priit Vene näkee alaa uhkaavan kuljetta- japulan. Hän toivoo, että EU:n raskaan liikenteen ammattipä- tevyysdirektiivin tuoman ikä- rajan alennus Virossa 18-vuo- teen houkuttelisi nuoria alalle ja ratkaisisi ongelman, ennen kuin se riistäytyy käsistä. ■

## Vettiga noteringar i regeringsprogrammet

**V**älåret har kulminerat i bildandet av ny regering och utarbetande av regeringsprogram för den påbörjade riksdagsperioden. SKAL framförde förra året på sitt förbundsmöte i Nyslott att trafiken borde få en egen minister. Kravet uppfylldes. Både trafik och kommunikation ansågs under regeringsförhandlingarna vara så betydande sektorer för samhället att de förtjänade var sin ministerportfölj. Det är bra, ypperliga grunder har skapats för att utveckla trafiksektorn under följande fyra år.

Den nya trafikministern **Anu Vehviläinen** har redan hunnit linjera upp sina första teser i partiets nättidning. Hon betonade att en framgångsrik trafikpolitik förutsätter märkbara ökningar i anslagen. Man hade lyssnat på väganvändarnas röst under valet i mars, för i den färiska ministerns teser lades tyngdpunkten klart i riktning mot grundläggande väghållning. Tanken är riktig, för det är just den grundläggande väghållningen och vägnätets vinterskötsel som har fått den skarpaste kritiken under de senaste åren. Samtidigt måste man ändå komma ihåg, att förutom en högklassig grundläggande väghållning måste man säkra tillräckliga resurser även för genomförandet av nya vägprojekt.

Som rättesnöre för regeringens verksamhet och som grund för centrala nationella riktlinjer är det samman-

ställda regeringsprogrammet helt dugligt. Transport- och logistikbranschen får genom programmet ett utmärkt utgångsläge för att förbättra både verksamhetsförhållandena och näringsgrenens konkurrenskraft. De nedtecknade målsättningarna måste emellertid uppnås och programmets goda anda måste förverkligas.

För att garantera servicenivån och säkerheten innehåller programmet förutom anvisade väganslag ett åliggande om att klargöra användningsbaserade prissättningsmodeller för trafiken och eventuellt testa intelligenta vägavgifter i praktiken. Projektet får genast i regeringsperiodens början luft under vingarna, för den förundersökning som kommunikationsministeriet låtit göra om vägavgifternas lämplighet i Finland ska publiceras i maj.

SKAL:s poängterade understöd av frivilliga åtgärder för miljöhantering och energibesparing, löfte om en logistikstrategi som täcker alla transportformer samt säkrande av transporterens självförsörjning kompletterar för egen del programlistan, som ger aktörerna inom landsvägar- nas godstrafik ett ytterst positivt första intryck.



*Pasi Moisio*



VD:n har ordet  
 "Varför gör inte SKAL någonting..."

Jag övertog stora skor i ypperligt skick av Seppo Sainio då jag på valborg 2007 började som verkställande direktör för Finlands Transport och Logistik SKAL. Då jag stiger i dessa skor tänker jag bevisa att rubrikens påstående inte är sant.

Jag tar tjuren vid hornen, men inte ensam. Med mig har jag Finlands främsta experter inom godstrafik på landsvägarna, alltså vår riksomfattande organisations hela personal. Större logistikresurser finns inte i Finland på Södra kajen eller i andra organisationer.

Jag behöver också en aktiv och enad medlemskår, utan den vore intressebevakningen som att slåss mot väderkvarnar. Jag tror att vi tillsammans kan nå de mål som vi strävar mot. Jag önskar också rikligt med respons på om vi är på rätt väg.

Den nötta frasen "varför gör inte SKAL någonting" tyder på informationsstörningar. Vi undrar varför ingenting händer, trots att intressebevakningen är i full gång. Därför ökar vi både mängden intern och extern information, och öppenhet även inom ärenden som är oavslutade.

Det finns tillräckligt av utmaningar också efter detta, speciellt gällande branschens positiva bild. Godstrafiken på landsvägarna är ett nödvändigt gott. Den är en livs-

viktig del av samhället. Vi klargör transporternas och logistikens betydelse och utvecklingsbehov för transportkunder och samhällets beslutsfattare.

Efter första vinterhalkan ringde en journalist och frågade om långträdarna verkligen måste ut i sådant före och orsaka trafikstockningar. Det var ett givande samtal. Vi konstaterade tillsammans hur viktig vägarnas vinterskötsel är, och hur man borde effektivisera den.

Intressebevakning baserar sig på fakta. Vi vill med förtroende klargöra transportföretagens resurser: omsättning, personal och materielens mängd samt gällande e-postadress. Du kan skapa en grund för vår framtida intressebevakning och interaktion genom att svara på enkäten som finns i tidningen. Jag hoppas att snart få respons av er alla, alltså över 7 000 svar. De visar också vägen för utvecklingen av medlems servicen.

Framåt i samspel!

Iiro Lehtonen



# Användning av digital färdskrivare – förarkortet

Markku Maukonen

Kuljetusyrittäjä-tidningen nr 2 berättade vi hur man låser den digitala färdskrivaren med företagskortet. I detta nummer berättar vi hur man placerar förarkortet i skrivaren och om två grundfunktioner. I nästa nummer återkommer vi med mera information om användningen av digital färdskrivare.

## Placering av förarkortet i skrivaren

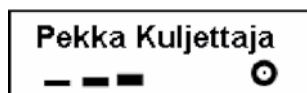
I vägtrafiklagen 92 e § förutsätts att föraren **skall använda** färdskrivaren i de fordon där den enligt förordningen om kör- och vilotider, färdskrivarförordningen och AETR-överenskommelsen är obligatorisk. Förarkortet placeras i skrivaren så här:

**1.** Då strömmen slås på visas i skrivarens display texten "kortti" (kort), som betyder att förarkortet skall placeras i skrivarens öppning. Kortet förs in med chipet uppåt. Då kortet är placerat i skrivaren börjar skrivaren läsa av kortet, varvid displayen först i tre sekunder visar en **välkomsttext**, **lokal tid** och **UTC-tid**.



welcome  
8.00+ 10:00 UTC

**2.** Efter välkomsttexten fortsätter skrivaren att läsa av kortet, vilket syns som en växande pelarrad. Samtidigt visar displayen **förarens namn** samt **symbolen för förarkortet**, som är bilden av en ratt. Därefter visar displayen det **datum** och **klockslag** som förarkortet har avlägsnats från skrivaren.



viimeinen poisto  
05.02.07 18.30

**3.** Efter detta visas en text med frågan om man vill **lägga till arbetstimmar**. Displayen visar texten "M syöttö lisäys" och alternativet "ei". Om du inte har utfört annat arbete innan du placerade kortet i skrivaren godkänner du **alternativet "ei"** genom att trycka på OK. Därefter visar displayen en fråga om i vilket land **arbetet inleds**. Om man inte behöver ändra landkod godkänner man den genom att trycka på **OK**.

M syöttö  
lisäys ei

+ ► maa alkaa  
02.02 8:00 :FIN

**4.** Efter detta fortsätter avläsningen av kortet. Kortet är avläst då pelarraden stannar. Då kortet är avläst visas grunddisplayen.



8:00 + 0 km/h  
1000 km

## Kontroll av kör- och vilotider under körningen

Då fordonet är i rörelse visas grunddisplayen. På displayens övre rad visas **klockslag**, **förarkortets symbol** och **körhastighet**. På displayens nedre rad visas **rattsymbolen** som informerar om att arbetsfasen är körning, samt **trippmätarens värde**.

Under körning kan man **endast** kontrollera hur länge man **har kört efter en paus på 45 minuter** (på bilden 1 h och 21 min) och hur mycket **paustid på 15 minuters avbrott** som har ackumulerats efter föregående 45 minuters paus (på bilden 15 min). Displayen visas då man trycker på någon av menyens knappar.

8:00 + 80 km/h  
1000 km

1 01h21 00h15  
2

## Val av övriga arbetsfaser

Då man **lastar** fordonet, **väntar** på lastning eller **har paus**, ska man med knapp nummer 1 välja symbol för aktuell arbetsfas, som visas i displayen. Symbolerna för arbetsfaserna visas i displayens vänstra nedre hörn. På bilden syns symbolen för övrigt arbete (muu työ).



Övrigt arbete  
Väntan  
Vilotid

Då bilen har varit stillastående i 120 sekunder ändras rattsymbolen (körtid) automatiskt till symbolen med arbetsredskap. Skrivaren börjar efter 120 sekunder lagra fordonets stillastående som **övrigt arbete**. Genom att trycka på knapp nummer 1 då fordonet stannar får man omedelbart arbetsfasen övrigt arbete i displayen.

8:00 + 0 km/h  
1000 km

8:00 + 0 km/h  
1000 km

# Anu Vehviläinen utnämnd till trafikminister

■ Riksdagsledamot **Anu Vehviläinen** är ny trafikminister. Republikens president utnämnde Vehviläinen till minister torsdagen den 19 april.

I kommunikationsministeriet handlägger trafikminister Vehviläinen alla andra ärenden än de som hör till kommunikationsmarknadsavdelningen och beredskapsenheten.

Anu Vehviläinen (43), Centerpartiet, är filosofie magister och bedriver fortsatta studier i samhällsvetenskap vid Joensuu universitet. Vehviläinen valdes till riksdagen från Norra Karelen valkrets. Hon har tidigare varit riksdagsledamot 1995-2003.

Tidigare har Anu Vehviläinen varit 1:a vice ordförande i Centerns riksdagsgrupp. Hon har också varit medlem i riksdagens förvaltnings-, kultur-, finans- och miljöutskott.

Före sin karriär som riksdagsledamot har Vehviläinen bl.a. arbetat som utrikesministerns medarbetare 1991-1993 och som informatör för Paavo Väyrynsens presidentvalkampanj 1993. Åren 2003-2005 var hon verksamhetsledare för Manneheims Barnskyddsförbunds distrikt i Norra Karelen.

Vehviläinen är född i Leppävirta i Savolax och bor nu i



Anu Vehviläinen.

Joensuu. Hon har varit stadsfullmäktigeledamot i Joensuu sedan 1993 och 2:a vice ordförande i stadsstyrelsen sedan 2005.

Trafikminister Vehviläinen har innehaft många samhällseliga förtroendeuppdrag. Hon har bl.a. varit medlem i VR-Groups förvaltningsråd 1995-2000, medlem i Posten Finlands förvaltningsråd 2004-2006 samt medlem i pressstödsnämnden 2006.

Vehviläinen är gift och hon har ett barn. Hon är intresserad av litteratur och skrivande.

## Kari Jääskeläinen trafikministerns specialmedarbetare

■ Trafikminister Anu Vehviläinen har kallat **Kari Jääskeläinen**, magister i samhällsvetenskaper, till sin specialmedarbetare.

Jääskeläinen, 37, har tidigare arbetat som riksdagssekreterare för Centerns riksdagsgrupp och som assistent i Europaparlamentet. Han är hemma från Uleåborg.



Kari Jääskeläinen

• Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter •

## Yrkesförare av bussar och lastbilar får behörighetskrav

■ Nya buss- och lastbilsförare bör förutom körkort också skaffa yrkeskompetens på basnivå. Alla förare bör regelbundet delta i utbildning.

Statsrådet föreslog den 15 mars att lagen om lastbils- och bussförarens yrkesbehörighet skall stadfästas. Med lagen verkställer man EU:s direktiv om yrkesbehörighet i tung trafik.

Avsikten med lagen är bland annat att förbättra trafiksäkerheten och att förenhetliga miniminivån för förarnas yrkeskunnande.

Efter 280 timmars undervisning för lastbilsföraryrkeskompetens får man som 18-åring köra lastbil av C-klass eller CE-fordonskombination. Med förnsnabbad undervisning för yrkeskompetens får man köra de här fordonen som 21-åring.

Alla buss- och lastbilsförare bör delta i utbildning med fem års mellanrum. Under den ges undervisning bland annat om ett säkert, ekonomiskt och miljövänligt körsätt.

Åldersgränsen för när man får bli busschaufför sänks till 18 år.

Av lastbilsförare krävs inte yrkesbehörighet för privata icke-kommersiella körningar och inte heller för körningar vars huvudändamål inte är transport av fordonet eller av gods.

## Trafikpolitikens stora utmaning är att hejda klimatförändringen

■ Framtidens viktigaste utmaningar inom trafikpolitiken är att hejda klimatförändringen genom att minska utsläppen, att göra vardagsresorna fungerande och att upprätthålla Finlands konkurrenskraft. De val beträffande trafikpolitisk riktlinje vi står inför de närmaste åren kartläggs i tjänstemannaförslaget Liikenne 2030 (Trafik och transport 2030), som färdigställts vid kommunikationsministeriet.

Avsikten med arbetet är att uppmuntra samhällsdebatten kring trafikpolitikens riktning och linjedragningarna inför framtiden.

Yhteistyö vie hyvälle tielle.

**0200-2100**

Tienkäyttäjän linja

Anna palautetta tien kunnosta ja liikenteen ongelmista.  
Paikallispuhelun hinnalla 24 tuntia vuorokaudessa.

Onnitelme 21.5.-24.6.2007

80 VUOTTA

9.6.	Sjöholm, Evald	Västerskog
20.6.	Mikkola, Arvo	Lappeenranta

60 VUOTTA

21.5.	Laine, Esa	Helsinki
21.5.	Salminen, Tauno	Salo
24.5.	Paananen, Aaro	Laitala
25.5.	Herranen, Kari	Kuopio
26.5.	Rundberg, Roger	Mariehamn
27.5.	Jaatinen, Matti	Pohja-Lankila
27.5.	Lauren, Antti	Turku
28.5.	Haglund, Boris	Vaasa
30.5.	Kostiainen, Martti	Lohilahti
2.6.	Savela, Reino	Häkkilä
4.6.	Liikkanen, Jari	Hamina
5.6.	Kuikka, Sakari	Rautalampi
5.6.	Luotonen, Markku	Masku
11.6.	Baggström, Börje	Vantaa
12.6.	Kananen, Erkki	Korppinen
13.6.	Ketonen, Jorma	Harjavalta
13.6.	Nieminen, Taisto	Hollola
17.6.	Niemelä, Jukka	Vilppula
18.6.	Kainulainen, Kalevi	Hämeenlinna
18.6.	Mäkinen, Markku	Kihniö
18.6.	Tuomisto, Kari	Järvenpää
19.6.	Peltola, Raimo	Helsinki
20.6.	Puumala, Sauli	Kaustinen
22.6.	Heimo, Pekka	Korkeakoski

50 VUOTTA

21.5.	Sundman, Kurt	Helsinki
24.5.	Nurmi, Reima	Lieto
26.5.	Hirsimäki, Seppo	Yli-Valli
26.5.	Kanckos, Bengt	Esse
1.6.	Ågren, Jari	Oitti
3.6.	Hindersson, Hans	Hormajärvi
5.6.	Kosonen, Esko	Siltakylä
5.6.	Ollila, Pekka	Pukkila
6.6.	Österman, Ulf	Karis
8.6.	Härkönen, Erkki	Sotkamo
8.6.	Kaitainen, Jussi	Muurikkala
9.6.	Tuomela, Harri	Kempele
12.6.	Kivioja, Ilkka	Laukaa
13.6.	Hannula, Eero	Ylivieska
14.6.	Nurminen, Heikki	Terttilä
14.6.	Tuominen, Tarja	Helsinki
16.6.	Hänninen, Jukka	Jyväskylä
16.6.	Laitinen, Pekka	Helsinki
16.6.	Rekoma, Martti	Helsinki
17.6.	Syrjäkylä, Juha	Lahti
19.6.	Paju, Jarmo	Somero
20.6.	Koivulahti, Jarmo	Ilmajoki
21.6.	Vormisto, Pentti	Lakiala
22.6.	Heiskanen, Alpo	Savonlinna
23.6.	Palomäki, Jarmo	Korkeakoski



**Huom! 18.6. postitettavassa Kuljetusyrittäjä-lehden kaksoisnumerossa 5-6 julkaistaan koko kesäkauden merkkipäivät eli ajanjakso 25.6.-16.9.2007.**

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-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 Eskeliselälle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnittelajäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

## Otso Partanen in memoriam

Eräs maamme tunnetuimpia kuljetus- ja huolinta-alan vaikuttajia, **Otso Partanen** kuoli 10.4. Helsingissä, jossa hän myös oli syntynyt 2.2.1926.

Otso Partanen tuli huolinta-alalle jo palvellessaan sotilaspoikana puolustusministeriön intendenttiosastolla. Silloisen osaston päällikkö **Aarne Kaivola** perusti sodan jälkeen vuonna 1946 **Pohjolan Huolinta** -nimisen yrityksen, jonne hän pyysi Otso Partasen töihin. Vuonna 1949 Otso Partanen työskenteli Pariisissa kolme kuukautta ja haaveili jo silloin suorien autoyhteyksien saamisesta Suomeen nonstoppina, ilman uudelleenlastausta.

Kokemusta karttui ja 24.11.1956 hän perusti oman huolintaliikkeen, joka sai nimekseen **Finnexpress Oy**. Alkuun toimistossa oli vain kaksi henkeä ja 13 neliön konttori Kaisaniemenkadulla. Ulkomaanliikenne pääsi kunnolla alkuun, kun yhteistyökumppaniksi tuli **Eino Mikkola** Mäntsälästä ja aikataulutettu rahtiliikenne Pariisiin alkoi. Kotimaankuljetuksissa yhteistyösopimus oli tehty **Kiitolinjan** kanssa. Myöhemmin ulkomaiset yhteistyökumppanit lisääntyivät ja liikenne Eurooppaan kasvoi. Liikennettä oli laajimmillaan Ruotsiin, Saksaan, Itävaltaan, Italiaan, Sveitsiin, Benelux-maihin, Englantiin, Espanjaan ja Portugaliin. Myöhemmässä vaiheessa Finnexpress liitettiin ja sulautettiin Kiitolinjaan. Otso Partanen jatkoi elämäntyötään mm. maantieliikenteen huolinta-, kuljetus- ja terminaali-alan konsulttina.

Otso Partanen ei väsynyt vielä eläkkeelläkään kehumaan suomalaisia liikenteenharjoittajia ja kuljettajia. Hänen oma persoonansakin oli vaikuttava. Hän oli kosmopoliitti ja hänet tunnettiin henkilönä, jolle ystävällisyys ja muiden ihmisten huomioonottaminen oli luontaista.



## Kuolleita

### Ikonen Aulis Untamo

s. 17.5.1929  
k. 1.5.2007

Muistoa kunnioittaen  
SKAL Itä-Suomi ry  
Lieksan Kuorma-autoilijat ry  
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry

Kuljetusyrittäjän seuraavassa numerossa:

- Asiakkuus ja kumppanuus