

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

8/2007
Lokakuu



Kortit pöytään – Kuljetusala.com esittelee mielekkään työuran

s. 20

**Vuoden kuljetusyrittäjä 2007:
Kurth Oy, Pello**

s. 16

Energiatalous ja ympäristö

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Julkaisija

SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätöimittäjä Pasi Moio
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) 2238 5615
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

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



10

**Ralf Hellsberg:
Elintarvikekuljetuksissa ei
ole varaa tinkiä laadusta.**



18

**Markku Henttinen luotsaa
Transpointia.**



20

**Kuljetusala.com hankkeella
työvoimaa kuljetusalalle.**



56

**SKAL:n ensimmäisen
Järjestöpäivään osallistui
200 järjestöaktiivia.**

Sisältö

- 5 Pääkirjoitus:**
Maantiekuljetusvientimme vaarantuu kansallisen lupakankeuden takia
- 7 Toimitusjohtajalta:**
Tulevaisuuden haasteet
- 8 Ajassa**
- 10 Energiatalous ja ympäristö**
10 Korkea laatu on elintarvikekuljetusten edellytys
12 Biodiesel – luonnonvoimaa logistiikkaan
14 Energian- ja ympäristönkulutus seurataan
15 Taloudellinen ajotapa pienentää polttoainelaskua ja vähentää päästöjä
- 16 Vuoden Kuljetusyrittäjä 2007: Kurth Oy, Pello
18 Markku Henttinen luotsaa Transpointia
20 Kuljetusala ristiretkelle työvoiman turvaamiseksi
22 MAN uudistuu ja vahvistuu vauhdilla
24 5. miljoonas Allison-automaattivaihteisto
26 Tieliikenteen tavarankuljetustilasto 2006
28 Työstä irrottautuminen luo motivaatiota
30 Scania-uutuuksia laajalla rintamalla
32 Joko on aika jättää jäähyväiset kytkinpolkimelle?
36 Taukopaikoista huutava pula
38 Svensk Resumé
42 Parhaat Palvelut 2007
44 Henkilöautouutisia: Kia, Citroën ja Mazda
44 SKAL-Asianajorengas
45 Tulevia tapahtumia
46 SKAL Instituutti
47 Kansanedustajille kyytiä
48 Liettua sai ensimmäiset Sisunsa
48 Maxpo 07 myös kuorma-autokatselmus
48 Turvanurkka: Nollatoleranssikokeilu puhuttaa
49 SKAL-tapahtumia
50 Taloustieto
51 Markku Maukosen uudet suunnitelmat
52 Turvavyön käyttö vähentynyt henkilöautoissa
52 HKY Golf 2007 pelattiin Tallinnassa
53 SKAL XVI Taloudellisuusajo – puhdasta kilpailua
54 Iisalmen Seudun Kuljetusyrittäjät ry 60 vuotta
56 SKAL on vahva brändi – tuetaan sitä yhdessä
58 Tavaraliikenneveteraanit Kuusamon ruskamaisemissa
62 Ajankuva: Tieturvallisuus on meidän asiamme
63 SKAL kuorma-autonkuljettajan jatkokoulutuksen antajaksi
63 Suomelle poikkeusmahdollisuus EU:n ajo- ja lepoajoista
64 DSV:n sopimusyrittäjät koolla
64 Tavaraliikenteen syysseminaari
65 Onnittelemme
66 Profili

Maantiekuljetusvientimme vaarantuu kansallisen lupakankeuden takia

EU:n yhteismarkkinoiden toiminnalla on kiveen hakatut perusravot. Tavaroiden, palvelujen, pääomien ja ihmisten pitäisi liikkua vaivattomasti koko alueella. Maantiekuljetukset ovat EU:n reuna-alueen maiden kannalta aivan erityisessä roolissa. Suomen kaltaisten jäsenvaltioiden tavaravienti eteläisemmän EU:n maihin edellyttää usein maankuljetusosuuden Suomessa, merikuljetuksen manner-EU:n satamaan sekä vielä reippaan maantiekuljetuspätkän kohti lopullista määränpäättä.

Eri jäsenmaiden väliset kuljetukset ovat nykyisin avoin markkina kaikille EU-maiden kuljetusyrityksille. Suomalaisen vientikuljetuksen suorittuaan suomalaisrekisterissä oleva ajoneuvo voi tuottaa kuljetuspalveluja keskeisessä Euroopassa jäsenmaasta toiseen tai vaikkapa toisen jäsenmaan sisäistä tilapäistä kabotaa-siliikennettä tietyin rajoituksin. Tämä suomalaisen maantielogistiikan viennin liiketoiminnallinen tuotto sekä veroerot tuloutuvat kotimaahan. Kuulostaa siis varsin oivalliselta.

Mutta kaikki ei toimikaan enää kuten aikaisemmin. Suomalaisten kuljettajien löytäminen EU-alueella suoritettaviin kuljetuksiin on muodostunut todelliseksi pullonkaulatekijäksi, eikä muistakaan yhteisömaista apuja enää juuri löydy. Myös suunnattaessa katseita EU:n ulkopuolisiin maihin,



korkki on menossa kiinni. Pahimmaksi kompastuskiveksi on muodostunut oma kansallinen ulkomaalaislainsäädäntömme, joka ei tässä suhteessa kohtelee eri kuljetusmuotoja keskenään tasapuolisesti. Suomalainen maantiekuljetusajoneuvo onkin aivan eri asia kuin suomalainen ilma- tai merialus.

Työntekoon oikeuttavat luvat myönnetään, kun työ tehdään joko Suomessa tai suomalaisessa aluksessa. Suomalainen laiva tai lentokone voi siten käyttää miehistönään kansallisuudesta riippumatta henkilöitä työssä, joka kokonaisuudessaan ja jatkuvasti tehdään Suomen rajojen ulkopuolella. Tätä mahdollisuutta ei maantiekuljetuksille ole myönnetty ja juuri tästä syystä liian moni suomalaisyritys on joutunut jäämään pois yhteisön maantiekuljetusmarkkinoilta. Kasvusta ei päästä nauttimaan eikä veroeurojakaan enää kotimaahan kerry.

SKAL kantaa asiasta syvää huolta. Olemmekin käynnistäneet kansalliset keskustelut sekä ministeriö- että eduskuntatasolla ongelman ratkaisemiseksi. Toki yhteismarkkinoiden laajuista kysymystä on pohdittava myös EU-päätöspöydissä. Kiirettä kuitenkin on pidettävä, jotta suomalaisetkin saavat säilyttää asemansa eurooppalaisen maantielogistiikan kentässä.

Pasi Moisio

Tulevaisuuden haasteet

Järjestömme kantavat voimat, kentän aktiivit kuljetusyrittäjät olivat syyskuun alussa Jyväskylässä pohtimassa SKAL:n tulevaisuuden haasteita. Niihin tartuttiin arkailematta kuudessa eri työpajassa. Pohdittavaa oli järjestön virtaviivaistamisesta työvoiman saatavuuteen, koulutustarjonnasta energiansäästöön sekä alan mielikuvasta kuljetusehtoihin. Käsiteltävinä olivat siis juuri ne kysymykset, jotka kuljetusalan yrittäjää parhaillaan puhuttavat ja yhdessä niihin etsittiin viisasten kiveä.

Haasteista tärkeimmän korkeksi puheenjohtaja **Ahti Myllys** jo avauspuheessaan ottaessaan esiin toiminnan kannattavuuden. Hän kertoi viettäneensä aikaa itsetutkiskelun merkeissä. Päällimmäisenä kysymyksenä oli se, riittääkö hänen yrityksensä kapasiteetti kaikille palvelun kysyjille.

Tässä sitä ollaan nousukauden myötä. Kun bruttokansantuote kasvaa kohisten, tänäkin vuonna peräti neljä ja puoli prosenttia, ovat kuljetuspalvelut ajoittain kortilla. Tärkeintä asiakkaalle on kuljetuksen järjestäminen. Kestävää kehitystä ovat pitkät asiakassuhteet ja kuljetussopimukset, joissa kustannusten nousuun on kumpaakin osapuolta tyydyttävällä tavalla varauduttu.

Tilanne näyttää pysyvältä, sillä kabotaasiliikenteen vapautuminen ei ole tuomassa tähän muutosta. EU:ssa ei ole vapaita kuljetuspalvelujen tarjontaa. Toisen EU-maan kuljetusyrittäjät voivat kuljettaa tavaroita Suomen sisäisessä liikenteessä vain tilapäisesti ja EU:n ulkopuolisilta kuljetusyrittäjiltä yksittäisetkin keikat ovat tyystin kiellettyjä. Toisin sanoen asiakkaat eivät jatkossakaan pysty tekemään vuosisopimuksia muiden kuin suomalaisten kuljetusyrittäjien kanssa.

Muutoksen tuulista kuulee ensiksi konsulteilta. Nyt on kuulemma aika rukata SKAL:n tulevaisuusstrategiaa. Enää ei pidä pohtia vain sitä, miten kuljetusyrittäjästä tehtäisiin houkutteleva ja hyödyllinen kumppani kuljetusasiakkaalle. Nyt on mietittävä myös sitä, miten asiakkaasta tulisi houkutteleva kumppani kuljetusyrittäjälle. Eikä kysymys ole tehty yksin kuljetusyrittäjien mietittäväksi.

Järjestöpäivillä aisti uudenlaista innostusta yhteisten asioiden pohtimiseen. Työntäyteisissä työpajoissa käytiin vilkasta keskustelua tulevaisuuden haasteista ja niihin sopivista ratkaisuista. Viisasten kiveä etsittiin tosissaan. Kunkin työpajan antia purettiin porukalla ja tuloksiin voivat näin jälkempäin tutustua nekin, jotka eivät olleet Jyväskylässä itse läsnä. Kunkin työpajan loppuraportit löytyvät SKAL:n verkkosivuilta ja niitä toivottavasti kommentoidaan.

Arvostan suuresti jokaisen mielipidettä ja sitä palautetta, jota saamme työpajoissa käydystä keskustelusta ja siellä esitetyistä ideoista. Työpajoista tehdyt yhteenvedot sekä palaute otetaan huomioon SKAL:n edunvalvonnassa ja jäsenpalveluissa. Sanoista tekoihin.



Iiro Lehtonen



Korkea laatu on elintarvikekuljetusten edellytys

Elintarvikekuljetukset ja ympäristöasiat kulkevat luontevasti käsi kädessä. Normaalien jäteöljyjen hävityksen, rengaskierron ja yleisen hygienian lisäksi on panostettava muuhunkin – terveyteen ja hyvinvointiin.

Kari Sautero



– Elintarvikekuljetuksissa ei ole lainkaan varaa tinkiä laadusta. Jos niin tehdään, ovat seuraukset terveydelle ja hyvinvoinnille tuhoisat, sanoo Ralf Hellsberg.

EKY:n vuoden 2007 liikenteenharjoittaja Kuljetusliike Ralf Hellsberg Oy on toisen polven kuljetusliike, joka on perustettu vuonna 1967. Aluksi yrityksen päätoimialana olivat eläinkuljetukset. Vuodesta 1986 yritys on keskittynyt kuitenkin runko- ja jakeluliikenteenä hoidettavien lämpötilasäädelyjen elintarvikkeiden kuljetuksiin kauppihin sekä laitoksiin.

Kalustona on kolme täysperävaunuyhdistelmää ja kuusi kaksiakselisestä jakeluautoa. Kaikissa ajoneuvoissa on taltioiva lämpötilan seurantalaitte. Yritys työllistää yrittäjäpariskunnan lisäksi 16 henkilöä. Kotipaikka on Halikko ja toimipaikka on lisäksi myös Turussa. Kuljetusasiakkaita ovat mm. HK-Ruokatalo, Atria, Saarioinen, Pouutu, Heinon Tukku ja Metro-Tukku.

Kalliit laitteet

Suurena haasteena Hellsbergillä pidetään jatkuvaa laadun ylläpitoa ja sen parantamista. Huolestuttavaa Ralf Hellsbergin mielestä on, että nykyisin monella alalla alhainen hinta ja toiminnan nopeus menevät laadun edelle.

– Elintarvikekuljetuksissa ei ole lainkaan varaa tinkiä laadusta. Jos niin tehdään, ovat seuraukset terveydelle tuhoisat. Lämpötilasäädelyissä kuljetuksissa joudutaan käyttämään kalliita laitteita ja jonkun on niistä myös maksettava. Alhainen hinta ja korkea laatu on harvoin toimiva yhtälö, sanoo Ralf Hellsberg.

Yritys on ollut kehittämässä elintarvikekuljetusten toimintaedellytyksiä ja kuljetusjärjestelmiä vuosikymmenten ajan. Se on ollut pioneeriin mukana ISO 9002 laatujärjestelmää

tekemässä 1994. Kuljettajat ja yrityksen johto on testannut vaativan elintarvikekylmäketjun niin teoriasa kuin käytännössä.

Salmonella opetti

Ralf Hellsberg Oy on hyvä esimerkki siitä, että kuljetusalalla pitää olla muuntautumiskykyinen. Tilanteet vaihtelevat ja niihin on sopeuduttava. Kuljetustoiminnan lisäksi yrityksellä on kaksi korjaamo, oman kaluston lisäksi palveluja myydään ulkopuolelle. Tavallisten huolto-, korjaus- ja katsastuspalvelujen lisäksi yritys tarjoaa erikoisosaamisena pesupalveluja ja desinfiointia.

– Olemme yhdessä tarkastuseläinlääkäreiden kanssa kehittäneet oikeita toimintatapoja ja -välineitä niin eläin- kuin elintarvikeautojen puhtauden ja hygienian ylläpitämiseen, kertoo Hellsberg.

– Yli 10 vuotta sitten saimme puhdistettavaksi rehu-auton, jonka tiedettiin olevan salmonellan saastuttama pilaantuneen rehun jäljiltä. Olimme yhteydessä tarkastuseläinlääkäreihin ja yhdessä heidän ja hygienialan asiantuntijoiden opastuksen mukaan ryhdyimme kehittämään puhdistus- ja desinfiointi-

”Lämpötilasäädelyissä elintarvikekuljetuksissa joudutaan käyttämään kalliita laitteita ja jonkun on niistä myös maksettava.”



Eläinväilytauto pestään ja desinfioidaan huolellisesti joka päivä kuljetusten jälkeen.

menetelmiämme entistä tehokkaammiksi. Nyt erinomainen hygienia ja uudenaikainen kaulusto ovat hyviä myyntiargumenttejamme.

Lobbaaminen ei ole väärin

SKAL:n eri luottamustoimissa ja kunnallispolitiikassakin erittäin aktiivisen Hellsbergin mukaan luonnollisesti hyvä yhteistoiminta asiakkaiden kanssa on erittäin tärkeää. Hän näkee myös tärkeänä verkostoitumisen toisten yrittäjien kanssa.

– Erityisesti painotan kontakteja ja hyviä suhteita sidosryhmiin. Lobbaaminen ei ole väärin. Se on nykyaikaista vaikuttamista ympäröivään yhteisöön ja sen päättäjiin. Myös asiallinen näkyvyys mediassa on alallemme tärkeitä.

Tutut tiukat säännöt

Lämpötilasäädelyjen elintarvikkeiden kuljetuksissa on tiukat säännöt,

joita tarkistetaan alati.

– Tämä on tuttua, mutta ei se aiheuta meille ongelmia; ainahan me olemme kuljettaneet elintarvikkeita säädösten ja asiakkaittemme kanssa tekemiemme sopimusten mukaan, Hellsberg sanoo.

– On silti tiedettävä, ettei kaikkea voi kuljettaa esimerkiksi alle + 2 asteen lämpötiloissa. Muun muassa salaatti saattaa kärsiä tuollaisesta kylmyydestä. Tällaisen tuotteen osalta sovitaan tavarantoimittajan kanssa oikeasta lämpötilasta.

Hellsbergin mukaan asiakkaan on tiedettävä tuotteittensa kuljetusolosuhteet. Kuljetusyrityksen vastuulla on sitten toteuttaa kuljetukset sopimuksen mukaisesti.

– On hieno asia, että tänä vuonna on julkaistu ”Lämpötilahallittavien elintarvikekuljetusten logistiikkaopas”, missä on koottua tietoa niin kuljetusyrityksille, tavarantoimittajille kuin kaupallekin. ■

Biodiesel – luonnonvoimaa logistiikkaan

Mikko Voutilainen

*Koneyrittäjät ry:n Finnmetko Oy:n järjestämässä **Biousvaa putkeen!** -ajankoh-taisseminaarissa Jyväskylässä tarkasteltiin seitsemän eri alan asiantuntijan voimin biopolttoaineita niin ympäristön, raaka-ainelähteiden, tuottajien kuin loppukäyttäjienkin kannalta.*

EU-määräykset biopolttoaineiden yleistymisen takana

Biopolttoaineet, kuten biodiesel, tulevat väistämättä ajoneuvojen polttoainesäiliöihin. EU:n asettama tavoite nostaa rajusti biokomponenttien käyttöä liikennepolttoaineissa. Tavoitteen mukaan vuonna 2010 jokaisen polttoaineyhtiön vuosittain myymästä liikennepolttoaineiden määrästä 5,75 % on biope- räistä ja vuonna 2020 polttoaine sisältää biokomponentteja jo 10 %. Luonnollinen syy näiden tavoitteiden asettamiselle löytyy ympäristökäytännöistä. Totuus on, että kasvihuonekaasupäästöjä on rajoitettava myös liikenne- sektorilla, jonka CO²-kaasut lisääntyvät ainoana energia- sektoreista. Uusiutumattomien energialähteiden ehtyes- sä nykyisille liikennepoltto- aineille on löydettävä vaihtoehtoja, jotta pyörät saadaan

pidettyä liikkeessä. Koko Euroopan etu on myös vähentää riippuvuutta öljystä ja sitä kautta öljyntuottajamaista.

Biodieselillä monta raaka-ainelähdettä

Biodieselin valmistuksen asiantuntija **Kari Seppälä** Neste Oil Oy:stä kertoi miten ja mistä raaka-aineista Porvoossa avatussa jalostamossa biodieseliä tuotetaan. Periaatteessa biodieseliä voidaan valmistaa miltei mistä tahansa raaka-ainelähteestä, yleisimmin rypsi- tai metsähakkeesta, turpeesta tai teurasjätteistä. Neste Oilin Suomessa valmistamassa biodieselissä käytetään raaka-aineina kotimaista rypsiä sekä ulkomailta tuotua palmuöljyä. NExBTL-yksikkö tuottaa 170 000 tn vuodessa biodieseliä, jonka korkeaan laatuun ei raaka-ainelähteellä ole vaikutusta. Seppälän mukaan on kuitenkin oletetta-

vaa, että ruoka-ainekasvit eivät yksin pysty tyydyttämään tulevaisuuden bioraaka-ainetarpeita. Neste Oil rakentaakin yhdessä StoraEnson kanssa koetuotantolaitosta, joka hyödyntää tuotannossaan metsäenergiaa raaka-ainelähteenä. **Jorma Kaukoaho** StoraEnso:lta vahvistaa, että EU:n päätös biopoltto- aineiden lisäämisestä tarjoaa metsäteollisuudelle uusia ympäristöystävällisiä liiketoimintamahdollisuuksia.

Potentiaalisia biodiesel- raaka-ainelähteitä ovat siis myös metsä- ja turve-ener- gialähteet, joissa asiantun- tijoiden mukaan on laajat energiareservit hyödynnettäväksi. Peltoenergiaankin, eli esimerkiksi rypsinuotantoon on vielä saatavilla huomattavasti peltopinta-alaa lisää. MTK:n **Ilpo Mattilan** mukaan laskennallisesti Suomen pelloista 25 % eli 500 000 ha voitaisiin tarvittaessa valjastaa energian tuotantoon, häiritsemättä elintarvike- ja re- hutuotantoa.

Metsäteollisuuden raaka- ainehankinnan yhteydessä syntyvä hakkuujäte on yksi vaihtoehto puuperäisen biodieselin valmistukseen. METLA:n suorittamien laskel- mien mukaan metsähakkeen kestävä korjuumäärä Suomessa olisi n. 15,5 miljoonaa m³ vuodessa, kun esimer-



Professori Antti Asikainen METLA:sta uskoo metsäenergian mahdollisuuksiin biodieseltuotannossa.

kiksi vuonna 2006 haketta kerättiin ja käytettiin 3,4 m³ vuodessa. Kestävästä korjuu- määrästä saatava biopolttoai- ne riittäisi korvaamaan kai- ken lämmitysöljyn sekä EU:n asettaman 10 %:n osuuden liikennepolttoaineista, vertaa professori **Antti Asikainen** METLA:lta. Metsästä saatavan bioraaka-aineen kerääminen, kuljetus ja käsittely johtaisi Asikaisen arvioiden mukaan 2 000 – 4 000 henkilön lisä- työvoimatarpeeseen ja noin 33 %:n lisäystarpeeseen kul- jetuskalustossa. Näin laaja- mittaisen metsähakkeen han-



Seminaarin asiantuntijat olivat yhtä mieltä siitä, että biodieselissä on suuria mahdollisuuksia.



Suomen käyttökelpoisten turvevarojen energiasisältö vastaa Pohjanmeren öljyvarantoja, totesi Kari Mutka Vapo Oy:stä.

kinnan, keräilyn ja kuljetuksen järjestäminen kustannustehokkaasti saattaa vielä tänä päivänä olla liian haasteellista, samoin kuin hakkeen kuivattaminen vaadittavalle

tasolle. Tässä vaiheessa tulisi-kin miettiä myös kuitupuun käyttöä raaka-ainelähteenä, huomauttaa Asikainen.

Mikäli metsäenergiasta ei saada riittävää raaka-ai-

nemäärää, voi hankintaa tukea turve. **Kari Mutka** Vapo Oy:stä paljastaa, että Suomen käyttökelpoiset turvevarat sisältävät 13 000 TWh energiaa. Selkokielellä tämä määrä vastaa samaa energiavarastoa kuin kaikki Pohjanmeren todennetut öljyvarat yhteensä! On hyvä huomioida, että turve ei ole öljyn tavoin fossiilinen polttoaine, vaan hitaasti uudistuva luonnonvara, joka lisääntyy vuosittain 40 TWh:n vuosivauhdilla. Turvetta on tällä hetkellä 0,6 % Suomen suovarannoista, joka energiana tarkoittaa 20 TWh:ta.

Vaihtoehtoenergiaa polttoainesäiliöihin

Etsittäessä korvaajaa nykyisille liikennepolttoaineille on huomioitava ajoneuvojen tarpeet ja käyttöolosuhteet. Esimerkiksi kaupunkien joukkoliikenteessä yleistyvää maakaasu tai muita vaihtoehtoenergian lähteitä edustavat

vety ja sähkö soveltuvat vain lyhyille toimintasäteille, suuren tankkaustiheystarpeen vuoksi. Lisäksi on huomioitava jakeluverkoston kattavuus. Näin ollen onkin luonnollista, että katseet kääntyvät biodieselin tarjoamiin mahdollisuuksiin tavaraliikenteen tulevaisuuden liikennepolttoaineratkaisuja mietittäessä.

Ensi vuodesta alkaen tankkaamme siis kaikki kaksiprocenttista biodieseliä tankkeihin. Nykyaikaiset moottorit kykenevät käyttämään helposti biokomponentteja sisältävää polttoainetta ilman, että moottoriin tarvitsisi tehdä minkäänlaisia muutostöitä. Käytännön merkitystä ei tällä asialla *moottoriteknisesti* siis ole, korostaa SisuDieselin tutkimusinsinööri **Pekka Hjon**.

Kirjoittaja on SKAL Keski-Suomi ry:n järjestöpäällikkö.

greenox®

AdBlue®

Kemira GrowHow'n ratkaisu dieselaajoneuvojen pakokaasun puhdistukseen

EU-standardien (DIN ja ISO) mukainen AdBlue®
Autonvalmistajien hyväksymä
AdBlue yhteensopivat jakelulaitteet
Maankattava jakeluverkosto (bulk ja IBC)

AdBlue®, IBC-kontti ja pumppu yhteishintaan. Kysy tarjousta!

Kemira GrowHow Oyj
Asiakaspalvelu
p: 0102151024
www.kemira-growhow.com

Energian- ja ympäristönkulutus seurantaan

Teksti Ulla Eskelinen
Kuvat Laura Pekkonen

EMISTRA -järjestelmä on laatu- ja ympäristötietoisen yrittäjän työväline. Myös asiakkaat hyötyvät sen tarjoamista tilastotiedoista.



PKY-LAATU

EMISTRA

energia- ja ympäristötilinlaskenta- ja raportointijärjestelmä

EMISTRA on työkalu ajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja päästöjen seurantaan.

Hyvä energiatehokkuus ja ympäristösuorituskyky ovat osa kuljetusyrityksen ja kuljetusalan yhteiskuntavastuun toteutusta!

Siirry järjestelmään www.emistra.fi

Tutustu palveluun www.emistra.fi.

Kuljetusalan energia- ja ympäristöasioiden seurantajärjestelmä EMISTRA on liikenne- ja viestintäministeriön, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n ja KH FIN Oy:n merkittävä yhteistyöhanke. Helsingissä elokuussa järjestetyssä tiedotustilaisuudessa osapuolet esittelivät järjestelmää sekä uutta yhteistyösopimusta.

Vapaaehtoista ympäristönsuojelua

– SKAL:n, kauppaja teollisuusministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön sekä ympäristöministeriön välillä solmittu kuorma- ja pakettiautoliikenteen vapaaehtoinen energiansäästöohjelma on toiminut jo 1990-luvun alusta. Se tukee yritystoiminnan kannattavuuslaskelmien tekemistä ja sisältää konkreettisia keinoja raskaan liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Julkisilla varoilla toteutettu EMISTRA tarjoaa nyt yrittäjälle uuden ilmaisen työkalun toteuttaa yhteiskuntavastuutaan valvomalla vapaaehtoisesti omaa

toimintaansa, taustoitti johtaja **Pasi Moisio** SKAL:sta EMISTRAN syntyä.

Energiansäästötavoitteet korkealla

Hallitusohjelmassa on sitouduttu yhteisen liikennepoliittisen selonteon toteuttamiseen. Loppusyksystä valmistuu ensimmäinen selonteko eduskunnan keskustelun pohjaksi. Energiapalveludirektiivin tavoitteiden on oltava Suomessa voimassa viimeistään 17.5.2008. Energiatehokkuus on myös kyettävä todentamaan entistä perusteellisemmin raportein. Suomella on tilastointivelvollisuus kolmen vuoden välein, listasi hallitusneuvos **Kaisa Leena Välipirtti** liikenne- ja viestintäministeriöstä Suomen ja EU:n energiansäästövaatimuksia.

– Työskentelemme monella rintamalla ympäristöasioiden parissa. Energiansäästön tavoitteet ovat järjellä tajuttavia asioita, joista on hyötyä jokaiselle yksilölle ja yritykselle, hän muistutti.

Ministeriö teki sopimuk-

sen 1.5.2007 EMISTRA -seurantajärjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä jo aiemmin laatu- ja ympäristöasioihin perusteellisesti paneutuneen KH FIN Oy:n kanssa, jonka kumppanina toimii myös VTT.

– Kuljetusyritys voi seurata järjestelmän avulla *yritystietokannassa* vaikka vain polttoaineen kulutusta, käyttö ei edellytä voimassa olevaa laatu- ja ympäristöjärjestelmää, totesi toimitusjohtaja **Matti Kilpeläinen** KH FIN OY:stä.

Yritykset, joilla on jo käytössä laatu- ja ympäristöjärjestelmä voivat ottaa myös EMISTRAN käyttöön, koska ministeriön kanssa on sovittu EMISTRAN yhdistämisestä osaksi ISO-standardien mukaista PKY-LAATU® -järjestelmää.

Palvelussa myös julkinen puoli asiakkaille

– EMISTRAN *tilastotietokannasta* saa valtakunnallista aineistoa, jonka avulla kuljetusyritys voi verrata omaa toimintaansa muiden järjestelmän käyttäjien toimintaan, nimettöminä tilastoina tietokin. Omat asiakkaamme ovat myös entistä kiinnostuneempia ympäristöasioista. Nyt voimme palvella heitä paremmin tarjoamalla selkeitä tilastoja polttoaineen kulutuksesta ja syntyvistä päästöistä, kertoi kokemuksiaan EMISTRAN käytöstä resurssi- ja kuljetusvastaava **Hannu Häyrinen** Nordnet Logistics Oy:stä.

– EMISTRAN kehittäminen jatkuu ja paljon työtä on vielä edessä. Uskon kuitenkin vastuuntuntoisten kuljetusyrittäjien lähtevän mukaan sellaisella voimalla, että saavutamme useiden tuhansien käyttäjien määrän lähivuosina, totesi **Matti Kilpeläinen**.



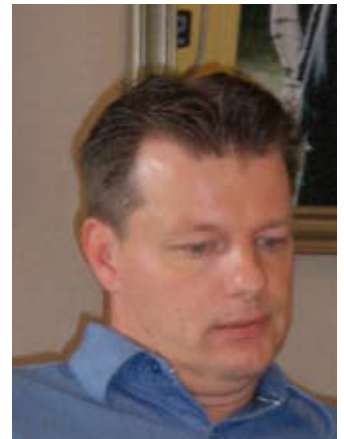
Pasi Moisio.



Kaisa Leena Välipirtti.



Matti Kilpeläinen.



Hannu Häyrinen.

Exporten av landsvägstransport äventyras av nationell tillståndsbyråkrati

EUs gemensamma marknad har verksamhetsprinciper som är huggna i sten. Varor, tjänster, kapital och människor skall kunna transporteras obehindrat på hela området. Landsvägstransporterna har en alldeles speciell betydelse för de EU-länder som befinner sig nära unionens gränser. För ett medlemsland som Finland förutsätter varuexport till de sydligaste EU-länderna ofta en landtransport i Finland, en sjötransport till en EU-hamn, samt dessutom en rask landsvägstransport till den slutliga destinationen.

Transporterna mellan de olika medlemsländerna är idag en öppen marknad för alla EU-länders transportföretag. Ett i Finland registrerat fordon kan, efter att ha utfört en finsk exporttransport, producera transporttjänster i mellersta Europa från ett medlemsland till ett annat, eller tillfällig inrikes cabotagetrafik inom ett medlemsland enligt vissa restriktioner. Denna rörelseinkomst för export av finländsk landsvägslogistik redovisas, liksom skatteurona, i hemlandet. Det låter ju alldeles förträffligt.

Men allt fungerar inte längre som det gjorde tidigare. Finländska åkares väg till transportuppdrag på EU-området har utvecklats till verkliga flaskhalsar, och hjälp fås just inte heller längre från andra medlemsländer. Även då man riktar blicken mot länder utanför EU, så håller korken på att slutas till. Vår egen nationella utlänningslagstiftning har utvecklats till den värsta stötstenen. Lagen be-

handlar inte olika transportformer jämlikt. Ett finländskt fordon för landsvägstransport är en helt annan sak än ett finländskt luft- eller sjöfartyg.

Tillstånd som berättigar till arbete beviljas då arbetet utförs i Finland eller på ett finländskt fartyg. Ett finländskt fartyg eller flygplan kan sålunda anlita besättning oberoende av nationalitet för sådant arbete som i sin helhet och kontinuerligt utförs utanför Finlands gränser. Denna möjlighet har inte beviljats landsvägstransporterna, och av den orsaken har alltför många finländska företag varit tvungna att avstå från unionens landsvägstransportmarknad. Man har ingen möjlighet att njuta av tillväxtperioden och inga skatteurona samlas till Finland.

SKAL är mycket bekymrat över detta. För att lösa problemet har vi därför startat nationella diskussioner både på minister- och riksdagsnivå. Eftersom ärendet omfattar hela den gemensamma marknaden bör det givetvis behandlas även bland EU:s beslutsfattare. Men man måste skynda sig nu för att även finländarna ska kunna bevara sin position inom den europeiska landsvägslogistiken.



Pasi Moisio

VD:n har ordet Framtidens utmaningar

Vår organisations bärande krafter, de aktiva transportföretagarna, samlades i början av september i Jyväskylä för att fundera över SKAL:s framtida utmaningar. I sex olika workshoppar satte man igång att behandla de aktuella frågorna. Man dryftade allt från organisationens strömlinjeförändring till tillgången på arbetskraft, från utbildningsutbud till energibesparing samt från branschens image till transportvillkor. Till behandling togs alltså de frågor som just nu diskuteras bland transportföretagare, och tillsammans letade man de vises sten.

Den viktigaste av alla utmaningarna nämnde **Ahti Myllys** redan i sitt öppningstal, då han tog upp verksamhetens lönsamhet. Han berättade att han hade rannsakat sig själv, och att den mest övergripande frågan var huruvida hans företags kapacitet skulle räcka till för att tillgodose alla serviceförfrågningar.

Sådan är situationen nu i samband med konjunkturuppgången. Då bruttonationalprodukten ökar med besked, i år med hela fyra och en halv procent, är det ställvis svårt att få tag på transporttjänster. Det viktigaste för kunden är att transporterna ordnas. En hållbar utveckling utgörs av långa kundförhållanden och transportavtal, där båda parter på ett tillfredsställande sätt har tagit i beaktande de stigande kostnaderna.

Situationen verkar vara bestående, eftersom avregleringen av cabotagetrafiken inte kommer att medföra några förändringar i detta hänseende. I EU har vi inte fritt utbud av transporttjänster. Ett annat EU-lands transportföretag kan transportera varor i Finland i inrikes trafik endast tillfälligt och även enstaka transportuppdrag är helt förbjudna

för transportföretag som inte är från EU-länder. Med andra ord kan kunderna inte heller i fortsättningen göra årskontrakt med andra än finländska transportföretag.

Om förändringens vindar hör man först av konsulterna. Nu är det tydligen tid att ändra på SKAL:s framtidsstrategi. Det räcker inte längre att endast fundera på hur transportföretaget skall bli en lockande och nyttig samarbetspartner för transportkunden. Nu måste man även tänka på hur kunden skall bli en lockande samarbetspartner för transportföretaget. Och den frågan ställs inte enbart för att få transportföretagen att tänka till.

På organisationsdagarna märktes en ny entusiasm i diskussionerna om gemensamma frågor. I workshopparna pågick livliga diskussioner om framtidens utmaningar och lämpliga lösningar på dessa. Man letade verkligen efter de vises sten. Varje workshops resultat presenterades för alla närvarande, och resultaten finns till påseende även för dem som inte själva var med i Jyväskylä. Varje workshops slutrapport finns på SKAL:s nätsidor och man får gärna kommentera dem.

Jag värdesätter varje åsikt högt, så även den respons vi får på diskussionerna och idéerna som presenterades på workshopparna. Sammandragen från workshopparna och den respons som kommer in beaktas i SKAL:s intressebevakning och medlemservice. Från ord till handling.



Iiro Lehtonen

Iiro Lehtonen

Ekonomiskt körsätt minskar bränslekostnaderna och utsläppen

I det treåriga RASTU-projektet undersöker man de faktorer som påverkar de tunga fordonens energiförbrukning. I projektet undersöks också optimala körsätt med tanke på energiförbrukningen.

Den tunga trafikens utsläpp kan delas in i koldioxidutsläpp (CO₂) och så kallade reglerade utsläpp, vilka är kolmonoxid, kväveoxider, kolväteföreningar och mikropartiklar.

För de reglerade utsläppens del har utvecklingen varit god, för jämfört med i början av 1990-talet har utsläppen minskat till klart under hälften. Detta är en följd av förbättrad motorteknologi, utrustning för avgasrening samt en kontinuerlig skärpning av utsläppsföreskrifterna. Utsläppsgränserna kommer ytterligare att skärpas, för på hösten 2008 måste lastbilar och bussar klara de ännu strängare Euro 5-gränsvärdena.

Då det gäller koldioxidutsläppen är situationen för den tunga trafiken klart sämre, för i förhållande till körkilometer har CO₂-utsläppen hållits på samma nivå eller till och med ökat en aning jämfört med 1990-talets början. Med tanke på internationella och nationella mål att minska koldioxidutsläppen för tunga fordon har man alltså gått i fel riktning.

Mängden koldioxidutsläpp är direkt beroende av den förbrukade bränslemängden. Genom att effektivera den tunga trafikens energianvändning kan man alltså minska både utsläpp och bränsleförbrukning. För transportföretagarna är det naturligtvis viktigt att transporter till följd av effektiviserad energianvändning kan skötas mera ekonomiskt än tidigare.

Ett mål med RASTU-projektet är att hitta metoder för att minska bränsleförbrukningen och utsläppen. Det finns många faktorer som inverkar på förbrukningen. Motortekniken, däcken och deras lufttryck samt fordonets luftmotstånd, rullmotstånd och massa är alla faktorer som inverkar på förbrukningen och mängden utsläpp. Även trafik- och körförhållandena är av stor betydelse.

Körsättet har stor inverkan på bränsleförbrukningen

Förarens körsätt är en av de enskilda faktorer som allra mest inverkar på bränsleförbrukningen. Skillnaden mellan en god och en dålig förare kan i fråga om bränsleförbrukningen vara hela 30 %. Körsättet är också en sådan faktor som man kan påverka bland annat med utbildning i ekonomiskt körsätt och med olika motivationssystem för förarna.



Grundreglerna i ekonomiskt körsätt är klara och enkla. Det är viktigt att sträva efter en sådan körrytm som minskar onödiga accelerationer och inbromsningar.

I praktisk körning är fordonets massa av central betydelse, eftersom den prestanda som behövs i en acceleration är beroende av fordonets totala vikt. Massans betydelse ökar speciellt då det förekommer mycket hastighetsväxlingar under en körning.

Speciellt i stadstrafik utgör acceleration till färdhastighet en betydande faktor för bränsleförbrukningen, eftersom en väsentlig del av förbrukningen sker under acceleration. I stadstrafik är hastigheterna som körs efter accelerationen i allmänhet så låga att de med tanke på förbrukningen inte är av lika stor betydelse.

Med ett förutseende körsätt, som beaktar den övriga trafikens rytm och trafikljusens cykler, minskar man hastighetsväxlingarna. Därigenom undviker man att slösa den uppnådda rörelseenergin på onödiga inbromsningar. Genom att förutse situationer kan man ofta undvika inbromsningar och därmed den onödiga förhöjda bränsleförbrukningen som efterföljande acceleration medför.

Vid landsväghastigheter ökar körmotståndet

I landsvägstrafik kör man med högre hastigheter, varvid körmotståndets betydelse ökar. För tunga fordon är rullmotståndets betydelse, beroende av fordonstypen, större vid hastigheter under 60 – 90 km/h. Vid högre hastigheter är däremot luftmotståndet av större betydelse.

Då man ökar hastigheten från 80 km/h till 90 km/h ökar

också effektbehovet beträffande luftmotståndet med cirka 42 % och beträffande det totala körmotståndet med cirka 30 %. Utgående från detta är det lätt att dra slutsatsen att genom att sänka hastigheten från 90 till 80 km/h minskar effektbehovet och bränsleförbrukningen. Med ekonomiska körhastigheter kan föraren beroende på typ av fordon uppnå en besparing på 13 – 20 % i bränsleförbrukningen.

Det lönar sig att utnyttja motorns gröna zon

Det lönar sig för föraren att utnyttja motorns vridmoment, eftersom förbrukningen är lägst då man kör inom zonen för motorns bästa vridmoment. Då man kör på höga varv ökar motorns belastning, varvid vridmomentet sjunker och bränsleförbrukningen ökar.

Även i uppförsbacke är det mest ekonomiska körsättet att utnyttja vridmomentet. Vid ekonomiska varvtal klarar man sig med 10 – 20 % mindre förbrukning än vid höga varvtal och vid utnyttjande av maximal prestanda.

En modern dieselmotor är mest ekonomisk då motorns varvtal är 60 – 80 % av den högsta varvfrekvensen. Motorns bästa vridområde är för dessa motorer vanligtvis vid varvtal

på 1 000 – 1 600 rpm. Då driftshastigheten hålls inom detta område är bränsleförbrukningen och utsläppen som minst.

Det lönar sig att utnyttja det tunga fordonets rörelseenergi genom att lätta på gasen i god tid och låta fordonet rulla då man förbereder sig för att stanna. Då är bränsleförbrukningen på noll.



SKAL är ett starkt varumärke – vi stödjer det tillsammans

SKAL-organisationens första Organisationsdag (Järjestöpäivä) motsvarade förväntningarna och inspirerade till livliga diskussioner. Med öppna sinnen planerade man för en gemensam framtid. Det nya interaktiva arbetssättet med workshopar fick ett gott mottagande.

Den 14 september hälsade SKAL:s ordförande **Ahti Myllys** medlemmarna från lokal-, regional- och branschföreningarna samt kontorspersonalen välkomna till Laajavuori i Jyväskylä. Han påminde om att dagens viktigaste uppgift var att tillsammans fundera över nya tillvägagångssätt och gärna utveckla helt nya idéer för att stimulera organisations- och företagsverksamheten.

Man måste också se sig själv i spegeln och fråga sig om man vill utföra ekonomiskt lönsamt arbete. – Själv tänker jag överföra de höjda kostnaderna i sin helhet som transportavgifter, trots att några kunder kanske inte köper transporter av mig nästa år, förklarade Myllys, som uppmanade även andra att förbättra arbetets lönsamhet.

– För att stödja lönsamt arbete behöver vi en äkta vilja att arbeta med intressebevakning. Ett bra exempel på samarbetet mellan medlemsföretagarna och föreningarna fick vi förra veckan, då vi tillsammans snabbt organiserade riksdagsledamöternas transport till riksdagen. Jippot var också en bra öppning av Organisationsdagen. Vår uppgift idag är att påvisa smärtpunkterna i vår verksamhet och förse SKAL:s förnyade ledningsgrupp med ett nytt rättesnöre.

För att underlätta den utmanande uppgiften för de cirka 200 deltagarna hade man delat upp ärendena i sex olika workshopar. Varje grupp fick två timmar att fundera över de i förväg planerade frågorna. Efter överläggningen presenterade varje workshops deltagare sina resultat för de övriga mötesdeltagarna.



SKAL:s ordförande **Ahti Myllys** hälsade deltagarna välkomna till Laajavuori.

Raskaan liikenteen kuljettajille uutta koulutusmateriaalia



"Uhrin" maskeeraus käynnissä onnettomuustilanteen kuvauksissa Jämsässä valtatie 24:llä. Vasemalla kuvaaja Jorma K. Lehtonen.

Jämsässä on pitkä kokemus raskaan liikenteen kuljettajien koulutuksesta. Koulutus aloitettiin siellä ensimmäisenä Suomessa vuonna 1982.

Muutama vuosi sitten koulutusohjelmaa kehitettiin mm. liikenneturvallisuusasiat paremmin huomioon ottavaksi. Tulevien kuljettajien ajotaitoon ja ajotapaan kiinnitetään entistä enemmän huomiota. Opetukseen on lisätty omat kokonaisuutensa mm. turvallisuudesta, liikennefyysikasta, liikennepsykologiasta sekä kuljettajien terveystiedosta, joka sisältää liikunnan ja ergonomia-asioiden lisäksi myös terveellisten ruokailutottumusten osion.

Raskaan liikenteen kuljettajan ammattitaitoon kuuluu turvallinen ajotapa, joka tarkoittaa mm. ennakoivaa ajoa, oikeaa ajonopeutta ja riittävän turvavälin säilyttämistä.

Koulutusohjelman loppuvaiheeseen liittyy koulutus-

dvd:n tekeminen. Dvd koostuu noin vartin pituisesta fiktiivisestä elokuvasta ja erillisistä koulutusosioista. Koulutusosioissa käsitellään laissa ja asetuksissa määriteltyjä ja kuljettajan työlle tärkeitä asioita, kuten mm. kuormansidontaa, ajo- ja lepoaikakalaa, oikeanlaista ravintoa ja työpaikkaliikuntaa, eli kerataan samoja asioita, joita itse koulutusohjelmassa on käsitelty.

Fiktiivisen elokuvan osiota kuvattiin jo elokuussa Jämsänkoskella, Jämsässä ja Raumalla. Elokuvan käsikirjoittaa, ohjaa ja kuvaa **Jorma K. Lehtonen** ja ensi-iltaa voidaan odotella vuoden vaihteen tienoilla.

Koulutus-dvd:n tekemiseen ovat osallistuneet alan vaikuttajat ja järjestöt aktiivisesti. Mukana ovat mm. SKAL, Liikenneturva, Rahtarit, Liikkuva poliisi, ALT, AKT, opetushallitus, Volvo ja UPM-Kymmene. ■



Kuvauksissa käytetty Volvon rekka oli koristeltu yhteistyökumppaneiden tarroilla.

Onnittelemme 22.10.-18.11.2007

80 VUOTTA

28.8. Vilaranta, Aaro Helsinki
Myöhästyneet onnitelut

70 VUOTTA

29.10. Stenvall, Raimo Tuusula
1.11. Kouvo, Paavo Puhos
2.11. Jokinen, Seppo Söörmarkku

65 VUOTTA

24.10. Anttila, Antero Elimäki
25.10. Forssell, Lars Tolkis
25.10. Kataja, Matti Vantaa
14.11. Ramstedt, Rolf Karis
15.11. Maikkula, Risto Muhos

60 VUOTTA

22.10. Mäkinen, Erkki Juankoski
23.10. Tammi, Olli Turku
25.10. Poukka, Matti Virrat
30.10. Hölttä, Harri Imatra
2.11. Friman, Reijo Palokka
6.11. Savolainen, Kari Suolahti
7.11. Koskinen, Risto Jämsä
10.11. Hintukainen, Martti Rusko
12.11. Levy, Matti Joensuu Matkoilla
14.11. Salonen, Veikko Huhtamo
17.11. Koskinen, Matti Kannus
18.11. Kasi, Kalervo Laihia

50 VUOTTA

22.10. Mäkinen, Jouni Riihimäki
23.10. Partanen, Tom Hyvinkää
23.10. Rähä, Simo Lahti
4.11. Pesola, Jari Turku
4.11. Romppainen, Jarmo Suomussalmi
7.11. Oksanen, Jaakko Kolla
9.11. Leinonen, Jorma Paltamo
10.11. Törmälä, Hannu Arkkukari
13.11. Haaparanta, Tapani Kuhmalampi
13.11. Hytönen, Matti Lieksa

Merkipäiväpalstan 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 merkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

Kuolleita

Oiva Oinonen

s. 15.8.1925
k. 19.6.2007

Muistoa kunnioittaen
Lieksan Kuorma-autoilijat ry
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry
Itä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry

Olav Westman

s. 10.6.1948
k. 5.9.2007

Muistoa kunnioittaen
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen
Kuljetusyrittäjät USL ry