

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

10/2007
Joulukuu



Suomen itsenäisyyden ikäinen
Suvinen Oy

s. 22

Kuljetukset, logistiikka ja tulevaisuus

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



Havator on raskaan sektorin suurosaaja.



Älykästä liikennettä Dipolissa.



Heikki Parkkonen: Puaautokuljetukset pysyvät.



Välimäki Oy panostaa palveluun.

Sisältö

Pääkirjoitus:	5	Kahdella eurosuosikilla Suomen syksyssä: Iveco Stralis AS440S45T/P: Houkuttelevaa näyttävyyttä	32
Paineet ajo- ja lepoaikasäädösten muuttamiseksi rajussa kasvussa		DAF XF105.460 FT Super Space Cab: Toimivaa mukavuutta	33
Toimitusjohtajalta:	7	Näyttelyjä ja messuja 2008–2009	34
Paine purkautuu hintoihin, vihdoin!		Vuoden 2008 hyötyautot valittu ja palkittu	35
Ajassa	8	Ford Transit – pakujen aatelia	36
Kuljetukset, logistiikka ja tulevaisuus	10	Puheenjohtaja Geraldo Vianna, NTC&Logistica: Brasilia on riippuvainen kuorma-autoliikenteestä	38
Alansa suurimpiin Euroopassa kuuluva Havator on raskaan sektorin suurosaaja	10	Energiatehokas startti uuteen vuoteen	40
SKAL:n lahjatoiveet Arkadianmäelle: Valtio ympäristötalkoisiin ja joustoa kireisiin säädöksiin	12	Hiab-kuormausnosturit ja Mulflift-vaihtolavalaitteet: Elektroniikkaa ja automatiikkaa: lisää tuottavuutta ja turvallisuutta	42
ITS Finlandin ensimmäinen Älykkään liikenteen päivä	16	Miten toimit kun itse tai työntekijäsi siirtyy eläkkeelle?	45
Yhteistyöjäsenet	17	Svensk Resumé	46
Daimlerin rohkea visio: Nollapäästöinen hyötyajoneuvo	18	Parhaat Palvelut 2007	50
Heikki Parkkonen, MKY: Puaautokuljetukset pysyvät	20	SKAL-Asianajorengas	52
Suomen itsenäisyyden ikäinen: Kuljetusliike Suvinen – 90 vuotta	22	Tulevia tapahtumia	53
Kuljetus Aarre Välimäki Oy, Sahalahti: Tyyliillä ja laadulla palveluun panostaen	24	Uusia jäsenetuja ja jäsenetuliikkeitä	53
Mikkelin Autokuljetus Oy:n periaate: Vahva paikallinen osaaja ja toimija	26	SKAL Instituutti	54
Taloustieto	28	Joulutervehdykset	56
Kuljetustalous	30	Naiswayn opintomatka Madridissa	58
Asiakkaille kirje kustannusten noususta	30	Häikäisevä kuvateos savolaisista puukuljetuksista	58
Kustannusmuutokset kuorma- ja pakettiauto-liikenteessä ...	31	www.skal.fi	59
		Lyypekin Suomi-Kodin toiminta jatkuu ennallaan: Suomi-Kodilla voi myös yöpyä!	60
		SKAL-Kalenteri 2008	61
		Nimityksiä	62
		Ajankuva	63
		Turvanurkka: Älykkäästi ja turvallisesti	64
		In memoriam kuljetusyrittäjä Aarne Welin	64
		Onnittelemme	65
		Profiili	66

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti
Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus
päätoimittaja Pasi Moiso
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
Pisteenskaari 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



Paineet ajo- ja lepoaikasäädösten muuttamiseksi rajussa kasvussa

Kuten tunnettua, EU:n kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajo- ja lepoaika-asetus säätelee merkittävässä määrin koko yhteisön maantielogistiikkaa. Pääpelisäännön mukaan kukin asetuksen piirissä toimiva kuljettaja saa vuorokausitasolla ajaa raskasta ajoneuvoa 9 tuntia ja on velvollinen viettämään vuorokautista lepoaikaa 11 tuntia. Vaikka peruskaavasta on lukuisia erilaisia poikkeamia ja variaatioita, säädöksen joustovara on kuitenkin verraten vähäinen.

Ajo- ja lepoaikasäädösten lähtökohdat ovat kunnioitettavia eivätkä millään muotoa kyseenalaistettavissa. Riittäväällä levolla, liikennevirrassa ajamiseen käytettävien tuntien rajaamisella sekä muun kuljetuksiin liittyvän työn määrittelyllä halutaan taata ensisijaisesti liikenneturvallisuus. Samalla säädöksen on määrä tukea kuljettajien työturvallisuutta ja työssä viihtymistä. Mutta toteutuvatko asetetut tavoitteet nykyään käytännössä? Viimeaikojen EU-tasoista keskustelua tiiviisti seuranneena voi vain todeta, että yhteisölainsäädännön toimivuudesta vastaava komissio on päivä päivältä kovemman paineen alla. Kritiikki nykyisiä ajo- ja lepoaikoja kohtaan on sanalla sanoen viiltävää.

Ajo- ja lepoaika-asetusta uudistettiin kuluvan vuoden huhtikuussa. Säädöksen kasvojen kohotus meni valitettavasti pahemman kerran kiville, vaikka komissio asetti muutama vuosi sitten työtä aloittaessaan uudistamishankkeen yleviksi tavoitteeksi asetuksen yhdenmukaistamisen ja yksinkertaistamisen. Aiempaa vuodesta 1985 voimassa ollutta asetusta vaivasi liiallinen tulkinnanvaraisuus,

eri jäsenmaiden omintakeiset ja kirjavat sovellukset sekä äärimmäinen vaikeaselkoisuus. Säädös oli koettu hankalaksi omaksua niin kuljetuselinkeino, asiakaskunnan kuin valvovien viranomaistenkin kuvakulmasta. Uuden asetuksen valmisteluun käytettyjen kolmen tuskaisen vuoden jälkeen lopputulemaksi jäi yhä samanlainen sekametalisoppa. Lissabonin strategian ohjenuoraa yhteisölainsäädännön rönsyjen karstimiseksi ei tässä prosessissa noudatettu lainkaan. EU-päätöksentekokoneiston rattaat pyörivät aika ajoin kovillakin kierroksilla, mutta hyötyä ei valitettavasti koitunut kenellekään.

Komissioon alkaa varmasti lähi-tulevaisuudessa tulvia eri puolilta Eurooppaa ehdotuksia ajo- ja lepoaika-asetuksen modernisoinniseksi. Näin tekee tämän talven aikana myös suomalainen kuljetuselinkeino. SKAL:n työpöydillä valmistellaan parast' aikaa joustavampaan vuorokausilepomalliin tähtäävää ehdotusta. Pitkien etäisyyksien ja alati muuttuvien olosuhteiden kuljetukset edellyttävät sitä ilman muuta. Uudistukset on mahdollista tehdä myös siten, että liikenneturvallisuuden kiinnitetään entistä enemmän huomiota ja alalla työskentelevien viihtyvyys kohenee.

Samalla kun Kuljetusala.com -kiertue etenee ja nuorta polvea valistetaan kuljetusalan työn mielekkyydestä, joutuvat liian monet ammatissa toimivat kuljettajat viettämään öitänsä tien poskessa. Kun tunnint tulivat täyteen vain kotvasen ajomatkan päässä kodista.



Pasi Moisio

Paine purkautuu hintoihin, vihdoinkin!

Maan hiljaiset pitävät tämän maan pyörät pyörimässä. Juuri niin, niitähän suomalaiset kuljetusyrittäjät ovat olleet, kun ovat hoi-taneet oman työsarkansa piirulleen pitämät-tä melua itsestään. Asennetta on ollut jopa siinä määrin, että kuljetusta koskevat velvoitteet, säädökset ja kustannusrasitukset on koettu omiksi, ja vain sisulla sekä ham-masta purren niistä on selviydytty. **Saarijär-ven Paavon** tapaan puolet pettua on pantu ja kaksin verroin ojaa kaivettu.

Ja karua kertomaa on kuljetus-alan välitilin päätös. Lioittelemat-ta on eletty ainakin seitsemän laihaa kuljetusvuotta, jonka osoittavat Tilastokeskuk-sen vuosittaiset tilastot maanteiden tavaralii-kenteen yritysten tilin-päätöksistä. Viimeisten seitsemän vuoden aika-na koko alan keskimää-räinen käyttökate on ollut vaivaiset 12 prosenttia, ja nettotulos on kunakin vuona vaihdellut prosentin murto-osia nollan molemmin puolin, käyden välillä pakkasen puo-lella.....?!

Hetkinen. Taisin torkahtaa ja nähdä painajaista, kun olin kir-joittamassa juhlapuhetta Huitti-siin paikallisyhdistyksen 70-vuo-tisjuhliin. Eihän millään alalla voi näin huonosti mennä. Täy-tyi oikein nipistää itseäni sen varmistamiseksi, että silmiäni edessä yhä pöydällä avoimena oleva Tilastokeskuksen selvitys on aito. Maajussit kehuskele-vat sillä, että heillä menee ai-na huonosti, mutta että meillä maanteiden tavaraliikenteessä.

Kun kerran näin on, niin syytä huoleen on muilla-kin kuin minulla. Kulje-

tusyrietyksetkin jo heräävät tähän päivään. Hyvänte-keväisyyteen ei ole tarvetta, kun Suomen BKT kas-vaa 5 prosentin tahtia. Sitä suurempi aihe huoleen on nyt asiakkailta. Maan hiljaisten aika on ohi, kun Paavokin on peltonsa paketoanut. Vähään tyytyviä tekijöitä on tähän asti löytynyt, mut-tei enää.

Myönteistä tässä onkin se, että suunta kul-jetuslalla on vihdoinkin ylöspäin. Kvartaalitalo-tta elävän kaupan ja teollisuuden on var-mistettava logistiikkansa sujuvuus.

Vuosisopimukset ovat katkolla ja tekijöiden määrä on kovasti vähenevä. Kuljetuspalveluiden myyjän markkinat ovat koit-tamassa ja asiakkaan on tun-nustettava faktat: kuljetusalan kustannukset ovat jo muuta-man vuoden nousseet merkit-tävästi kovempaa tahtia kuin kuluttajahinnat.

Muuta ei voi kuin vierittää kova kustannuspaine kuljetus-ten hintoihin. Polttoaineen litra-hinta on noussut vuoden alusta liki 20 senttiä. Budjettineuvot-teluissa valtiovalta muisti alaa lisälaskulla ja perii 80 miljoonaa euroa dieselpolttoaineen 4,46 sentin veronkorotuksella 1.1.2008 lukien. Muutama lisä-sentti tulee biodieselvevoittees-ta ja tämän päälle tulevat ensi vuoden palkkaratkaisut. Kus-tannusrasite on vuoden takai-sesta tilanteesta noussut sitten jo kaksinumeroisella luvulla. Ja fiksuimmat asiakkaat varmistavat tulevien kustannusmuutosten hallinnan indeksiklausuuleilla.




Iiro Lehtonen

Alansa suurimpiin Euroopassa kuuluva

Havator on raskaan sektorin suurosaaja

Olli Blomberg

Torniossa pääpaikkaansa pitävä, mutta pohjoismaalaiseksi itsensä luokitteleva Havator-konserni on erikoistunut nostoihin, siirtoihin, kuljetuksiin ja asennuksiin – sekä kaikkiin näihin toimintoihin liittyvään logistiikkaan. Määrätietoinen kehitystyö on nostanut konsernin kymmenen suurimman alan toimijan joukkoon Euroopassa.

Nimenä Havator ylitti kansainvälisen uutiskynnyksen tavallisten ”kadun ihmisten” joukossa viimeistään vuoden 2007 syyskuussa, kun uutisviestimen kautta maailmalle levisi tieto, että koko Kiurun kaupunki Ruotsissa tullaan siirtämään laajenevan rautamalmikaivoksen tieltä uuteen paikkaan. Yhtenä siirto-operaatioon mahdollisesti osallistuvista yrityksistä kiirunalaiset osapuolet uutisissa mainitsivat juuri suomalaisen Havatorin.

– Olemme toki suorittaneet uu-

tisissa mainittujen kaltaisia raskaiden esineiden siirtoja jo aiemmin, joten kokemusta meillä kyllä riittää Kiirunallekin tarjota, sanoo konsernijohtaja **Erkki Hanhiova**. – Itse asiassa talojen siirrot pohjoisen Ruotsin malmikentillä ovat jo alkaneet, joskin ensimmäinen kohde on Jällivaaran vieressä sijaitseva Malmivaraan taajama.

Johtava Pohjoismaissa

Alan ammattilaisten keskuudessa Havator tunnetaan suurten projektien osaajana. Kyky yhdistää mo-



– Pitkälle viety sisäinen logistiikka on modernin kuljetus- ja nostoalan yrityksen toiminnan perusta, sanoo konsernijohtaja Erkki Hanhiova.

nisäikeistä logistiikkaa pitkäaikaiseen paikalliseen toimintaan luokitellaan konsernin vahvuudeksi. Koneet ja kalusto saattavat viipyä

yhdessä kohteessa kuukausia, jopa vuosia eikä ole lainkaan harvinaista, että jokin suuri nostokone hankitaan vain tiettyä projektia varten

Timo Riiho, Havator Transport Oy:

Kokemus velvoittaa

– Havator Transport Oy:n vahvuutena on paitsi konsernin oma raskaan sektorin osaaminen, myös tamperelaisen Kuljetusneliö Oy:n ja vaasalaisen CS-Transin monikymmenvuotiset kokemukset

yliraskaiden ja järeiden esineiden maantiekuljetuksista. Lisäksi mukana on se suljetuilla alueilla tapahtuva ylijäreiden esineiden siirtoon liittyvä tietotaito, joka aikoinaan saatiin, kun Kuljetusneliö Oy:n osta-



Kun Havator Transport ottaa vastaan uuden raskaskuljetuksiin tarkoitetun vetoauton, pääsee se ajoon vasta perusteellisen, omana työnä tehdyn varustelun jälkeen. Tässä on työn alla 8x4-vetoinen Scania R580 V8.



– Vain osa kuljetuspalveluistamme kohdistuu konsernin sisäisiin kuljetuksiin, Havator Transport Oy:n toimitusjohtaja Timo Riiho sanoo.

nut Seppo Yli-Kerttula osti porilaisen Raskaskuljetus Helminen Oy:n kuljetustoiminnan, Timo Riiho kuvailee johtamansa yhtiön historiaa.

– Yllättävää kyllä emoyhtiömme on meille varsin pieni asiakas. Teemme suoraa kauppaa tarjotes-

samme kuljetuspalveluja suomalaisille ja myös ulkomaisille asiakkaille. Silti sisäinen synergia liittyy esimerkiksi konsernin hallintoimien raskaiden koneiden siirtoon on luonnollinen ja kasvava tekijä toiminnassamme.

ja myydään työn valmistuttua. Kokonaisvaltainen suunnittelu onkin avainsana projektien hallinnassa.

– Ruotsi on meille toiminta-alueena yhtä suuri kuin Suomi eikä Norjakaan mikään pieni ole. Lisäksi tulevat Baltia ja jossain määrin Venäjä. Suurimpia projektikohteitamme tällä hetkellä ovat juuri Malmivaara, Kiiruna ja Boliden Ruotsissa sekä Talvivaara Suomessa. Ne kaikki työllistävät meitä vuosien ajan. Norjan Hammerfestissä eli Melkøyssa Snøhvit-projektin työt ovat päättyneissä, Hanhirona luettelee.

Talvivaara tulee hänen mukaansa olemaan logistisesti haasteellinen kohde kaikille siellä toimiville, sillä tavaravirrat muodostuvat suorastaan hirtittäviksi. Töitä on odotettavissa vuosikausiksi.

Kuljetukset osa kokonaisuutta

Konsernin omaa kuljetustoimintaa Erkki Hanhirona perustelee sillä, että yli 80 prosentilla alan vastaavista toimijoista Euroopassa on muun toimintansa rinnalla myös kuljetustoimintaa. Lähinnä hän tällä tarkoittaa superraskaita siirtoja, joissa käytetään niin sanottuja SPMT-alustoja. Havatorin hankkimien uusien Gold-

hofer-yksiköiden myötä tulee mahdolliseksi siirtää jopa 5 000 tonnin painoisia taakkoja. Tätä tekniikkaa hyödyntäen maailmalla on siirretty peräti noin 15 000 tonnin taakkoja.

– Tällaista kuljetustoimintaa aloittaakseen ei vain mennä kauppaan ja osteta tarvittavia varusteita, tarvitaan myös osaamista. Olimme jo pitkään tehneet tuloksellista yhteistyötä tamperelaisen **Kuljetusneiliö Oy:n** kanssa, joten oli luonnollista käynnistää silloisen omistajan **Seppo Yli-Kerttulan** ja toimitusjohtaja **Timo Riihon** kanssa ostoneuvottelut, jotka sitten johtivatkin kaupan syntymiseen helmikuussa 2006, Hanhirona kertoo.

Havatorin laajentuminen maantiekuljetusalalle jatkui toukokuussa 2007, jolloin ostettiin vuonna 1984 perustettu vaasalainen **CS-Trans Oy**. Sen toimialoihin kuuluvat raskaiden erikoiskuljetusten lisäksi myös kotimainen ja kansainvälinen tavara-liikenne. Myös nosturiyrittäjä **Avilun Oy** Espoosta ja nostolavapalveluihin erikoistunut helsinkiläinen **Pika-Tikas Oy** ovat nykyään osa Havator-konsernia.

Alan tulevaisuudesta Hanhirona toteaa, etteivät yleiset suhdanteet juurikaan vaikuta asiaan.



Erkki Hanhirona mukaan raskaskuljetusala elää voimakasta kehittymisen kautta, jossa pyritään erikoistumisen ja osaamisen kautta pitkäaikaisiin ja kannattaviin toimintasopimuksiin.

– Palvelemme pääasiassa teollisuutta. Sen laitteet ja komponentit kuluvat yhtä paljon tekivät ne voittoja tai tappiota. Kaikki suuret teollisuuslaitokset Pohjoismaissa, Baltiassa ja Barentsin alueella käyvät koko ajan ja vaativat huoltoa, ylläpitoa ja uudistusta. Siinä työssä meitä tarvitaan, oli sitten matala- tai korkeasuhdanne.

Maarakennusala sen sijaan ei enää ole mukana Havatorin toiminnassa, vaikka se vielä takavuosina muodosti oleellisen osan liikevaihdosta.

– Luovuimme hiljattain viimeisestä kaivinkoneesta vaihtamalla sen päältä ajettavaan ruohonleikkuriin, Hanhirona naurahtaa. – Tosin jotkut ristikkopuominosturimme voidaan varustaa laaha- eli niin sanotulla heittokauhalla maamassojen siirtoa varten.

Logistisia keskuksia

Havatorin toiminnan perustana on noin 20 kohteesta muodostuva tukikohtaverkosto. Sitä tullaan edelleen kehittämään, jotta jokainen tukikohta – depoo kuten havatorilaiset sanovat – muodostaisi logistisen toimintakeskuksen tarjoamalla paikallisesti kuljetus-, nosturi- ja henkilönostinpalveluja.

Jo yksistään Havatorin yhden oman jättinosturin siirtoon saataan tarvita kymmenkunta rekkaa. Näitä siirtoja koordinoidaan Tam-

Havator lyhyesti:

■ **Juuret Ahti Hanhironan** 1940-luvulla aloittamassa liike-toiminnassa

- Pääkonttori Torniossa
- Ruotsissa Havator AB
- Norjassa Havator AS
- Virossa Havator Kraana OÜ
- Kuljetukset Havator Transport Oy – Virossa Vivarek AS
- Työllistää noin 420 henkilöä
- Liikevaihto noin 70 miljoonaa euroa
- Erilaisia ajoneuvoja ja työkoneita kaikkiaan noin 800

www.havator.com

pereen toimipisteestä. Kuljetuksiin käytetään Havator Transportin ajoneuvoyhdistelmien lisäksi myös osatopalveluja.

Torniossa sijaitseva pääkonttori on Erkki Hanhironan mukaan yrityksen oman toiminnan kannalta logistisesti juuri oikeassa paikassa eli käytännössä keskellä konsernin maantieteellistä toiminta-alueita.

Logistiikkaa tullaan jatkossa ohjaamaan niin sanotulla C-Track-järjestelmällä. Jokainen ajoneuvo, nosturi ja työkone varustetaan päätteellä, jonka avulla seurataan kyseisen yksikön liikkeitä, työaikaa ja huoltovälejä. Näin kaikki Havator Groupin (Havator Crane, Havator Transport, Havator Montage ja Polar Lift) käytössä olevat autot, koneet ja laitteet ovat keskitetyssä hallinnassa.

Työturvallisuutta Erkki Hanhirona haluaa aivan erityisesti painottaa, olipa sitten kysymyksessä auto- tai työkonehenkilöstö.

– Jotenkin pitäisi saada pois sellainen ajattelu, että esimerkiksi kypärän käyttö olisi muka lapsellista. Jos kerran työmaalle on kypärä- ja/ tai suojalasipakko määritelty, niin siitä ei sitten tingitä. Mitenkähän saisi suomalaisen autonkuljettajan uskomään, että hän kyseiselle työmaalle ajaessaan kuuluu samojen suojainmääräysten piiriin kuin siellä muutoin työskentelevät. Perimmäinen kysymyshän ei ole siitä, onko autonajo työmaalla sivuikkuna auki vaarallista vaikkapa ilman suojalaseja, vaan asenteesta. Pidetään sitten joko lasit päässä tai ikkuna kiinni, Hanhirona alan todellisen ammattilaisen ajatuksin perustelee. ■



Näitä järeitä 8x4-vetoisia MAN V10 TGA 41.660 -vetoautoja Havator Transportilla on kolme kappaletta.

Raskas metalliteollisuus muodostaa Timo Riihon mukaan Havator Transportin tyypillisimmän asiakasohjan. Paperiteollisuuden laitteet, muuntajat, generaattorit ja turbiinit ovat yleisiä kuljetettavia kuten myös laivateollisuuden komponentit. Projektiteollisuus on toinen tärkeä asiakasryhmä, jolle suoritetaan kuljetuksia Skandinaviassa, Baltiassa ja itäisillä lähialueilla. Pisimmillään projektituotteita on kuljetettu lähes Kiinan rajalle saakka.

– Havator-konserniin kuulu-

misen myötä kykymme toteuttaa entistä suurempia palvelukokonaisuuksia on aikaisempaan verrattuna oleellisesti lisääntynyt. Yhdellä kontaktipinnalla asiakas saa nyt kaiken tarvitsemansa palvelun, mikä hänen osaltaan helpottaa kokonaisuuksien hallintaa. Pitkäaikainen kokemuksemme velvoittaa meitä jatkossakin tarjoamaan osaamista ja palvelua, joka koituu asiakkaan hyödyksi, olivat olosuhteet sitten millaiset tahansa, Timo Riiho toteaa.

SKAL:n uudenvuoden lahjatoiveet Arkadianmäelle:

Valtio ympäristötalkoisiin ja joustoa kireisiin säädöksiin

Anneli Similä

Kuvat: Aimo Holtari

Puheenjohtaja Ahti Myllys ja toimitusjohtaja Iiro Lehtonen kurkistivat vuoden päätteeksi tulevaisuuteen ja näkivät siellä mahdollisesti toteutuvia toiveita.

Ahti Myllyksen ja Iiro Lehtosen haastattelu Kuljetusyrittäjä-lehteä varten alkaa keskustelulla aamu-uutisista ja maailmantapahtumista. Tänäkin aamuna ihmisten olohuoneisiin on valitettavasti kantautunut uutisia väkivalanteoista, lakonuhkista ja muista vähemmän positiivi-

sista asioista.

Aamukahvin merkeissä keskustelu etenee uutisten ympäriltä kohti tulevaa vuotta ja sen mahdollisuuksia. Jos luomme mielessämme vision asioiden positiivisesta kehityksestä ja vahvistamme sitä myös teoillamme, kulkevatko asiat kohti toivomaamme päämäärää? Kyllä, sillä visio alkaa toteuttaa itse itseään. Menetelmää kannattaisi siis hyödyntää laajemminkin, vaikkapa henkilökohtaisella tasolla näin uuden vuoden kynnyksellä.

– Tulevaisuudentutkija **Mika Mannermaa** selvitti eräällä luennollaan, miksi erilaisia ennusteita ja strategioita luodaan. Hän korosti, että kun tavoitteeksi asetettuja asioita toistetaan tarpeeksi usein, ne menevät selkäyttimeen ja alkavat automaattisesti toteut-

taa itse itseään, Ahti Myllys kertoo Mannermaan oppeja.

Kuljetusalalla SKAL:n Strategia 2010 -ohjelma on tästä hyvä esimerkki.

– SKAL:n strategia 2010 -ohjelman tavoitteet kirjattiin ylös vuonna 2002. Jo nyt voidaan todeta, että tavoitteet ovat toteutuneet tai toteutumassa. Läheinen yhteistyö asiakkaan kanssa on lisääntynyt, pitkäaikaista kumppanuutta arvostetaan ja ilmassa alkaa olla yhteinen huoli yrittäjistä ja työvoimasta, Ahti Myllys sanoo.

– Strategia näki verkostoitumisen tärkeänä tulevaisuuden yhteistyömuotona. Met-saalalla, jossa verkostoituminen on ollut vilkasta, ollaan otettu jo seuraava askel kohti fuusioitumista. Kehityksen kulku on ollut nopeaa, Iiro Lehtonen jatkaa.

– Näitä strategioita tarvitaan. Myös SKAL:n uuden viestintästrategian merkitys on suuri. Viestitämme sen avulla yhteiskunnalle ja jäsenillemme, miten haluamme meidät nähtävän.

Kaksi toivomusta

Nyt SKAL haluaisi itse nähdä erityisesti kahden kuljetusalalla turhautumista aiheuttavan asian muuttuvan järkevämpään suuntaan. Näistä toinen on ajo- ja lepoaika-asetus, nimenomaan sen joustamattomuus. Toinen on kuljetusalan yksinäinen pyristely tiukentuvien ympäristövaatimusten keskellä ilman valtion tukea. Toistaiseksi SKAL:n esitykset Euro 5-tuella uusien ympäristöstävällisten moottoreiden hankintaan eivät ole saaneet rahakirstun haltijaa eli val-



tiovarainministeriötä, raottaan kirstun kantta.

Ajo- ja lepoaika-asetuksen osalta SKAL haluaisi mahdollisimman pian nähdä sen vision toteutuvan, jossa kuljettaja voi joustavasti jatkaa matkaansa herättyään autossa vaikkapa seitsemän tunnin vuorokausilevon jälkeen. Nykyisen lain puitteissa se ei käy, vaan säädösten täyttymiseksi on kuljettajan vielä vuorokausilevotlta herättyäänkin kulutettava aikaa autossa pahimmassa tapauksessa useita tunteja ennen kuin auton voi käynnistää.

– Kritiikkimme kohdistuu nimenomaan autossa pidettävään vuorokausilepoon. Kuljettaja turhautuu, kun ei jaksa nukkua lain pakottamana ylimääräisiä tunteja. Tämä on ongelma varsinkin nuorten kuljettajien kohdalla, he vaihtavat alaa kun eivät jaksa potkia kiviä taukopaikoilla, Ahti Mylly toteaa.

– Sanktiot pienestäkin rikkeestä ovat kovat eikä niistä ole neuvottelumahdollisuuksia. Keskimäärin kuu-

den viikon ajokielto tuntuu sekä yrittäjän että kuljettajan taloudessa ja voi pahimmillaan johtaa jopa kuljettajan potkuihin, Iiro Lehtonen lisää.

SKAL:n hallitus on edellispäivän kokouksessaan päättänyt laatia konkreettisen muutosesityksen jouston saamiseksi ajo- ja lepoaika-asetukseen. Esitystä on sen valmistuttua tarkoitus lähteä viemään EU:n komissiolle muiden tahojen ja myös kansainvälisen paineen myötä tuella. Komissio on nimittäin ainut taho, joka voi muuttaa säännöstöä.

– Pienen Suomi-joustop olemme jo onnistuneetkin saamaan harvaan asuttujen alueiden poikkeuksella eläin- ja hinauskuljetuksiin lähinnä Pohjois-Suomen alu-

eella. Nyt on vain saatava ovea leveämmälle, vaikka ilmassa ovatkin toisaalta kielteiset ajatukset koko kuorma-autoliikennettä kohtaan, pelko liikenneturvallisuuden huonontumisesta ja väsyneenä ajamisesta.

– Olemme komission kanssa täysin samaa mieltä siitä, ettei väsyneenä saa ajaa. Järkevän jouston saamisella olisi kuitenkin pelkästään myönteisiä vaikutuksia muun muassa kuljettajien työmotivaation lisäämisessä, Iiro Lehtonen sanoo.

Ristiriitaista valtion politiikkaa

SKAL on rummuttanut viime kesästä lähtien yhdessä automaahantuoijien kanssa valtion tukea Euro 5 -moottoreille. Hollanti, Saksa ja Italia ovat edistyskellisinä maina jo luvanneet tukea ympäristöystävällisten Euro 5 -moottorien hankintaan.

Suomessa SKAL:n esitys on otettu hyvin vastaan kaikkialla muualla paitsi valtiovarainministeriössä.

– Kun useat virkamiehet ja kansanedustajat toteavat, että alan tarvitsisi saada syykettä ja porkkanaa ympäristöystävällisiin

Järkevä jousto ajo- ja lepoaika-säädöksissä lisäisi kuljettajan työmotivaatiota.

hankkeisiin, luulisi että rahakirstun vartijatkin olisivat omalta osaltaan tukemassa tavoitteita. Valtio on kyllä allekirjoittamassa energiansäästötavoitteita, mutta kun pitäisi osoittaa konkreettisia toimia, niitä ei tule. Tämä on ristiriitaista politiikkaa, Lehtonen sanoo.

– Nyt sitä paitsi tuen saamisella alkaisi olla kiire. Euro 5 -moottorit tulevat voimaan vuoden 2009 syksyllä, mutta pitkistä tilausajoista johtuen liikkeellä on oltava ajoissa. Jatkamme kuitenkin sitkeästi rummutusta tuen saamiseksi, Ahti Mylly lisää.

SKAL on jälleen tammi-kuussa allekirjoittamassa uutta energiansäästösopimusta jatkona 10 vuoden intensiiviselle työlle ympäristön hyväksi. Mukana on kolmen ministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, ympäristöministeriön ja työ- ja elinkeinoministeriön lisäksi ensimmäistä kertaa myös Elinkeinoelämän keskusliitto EK.

Sitkeää taistelua työaikadirektiivistä

– Jos jossain asiassa on SKAL ollut sit-



keä, niin työaikadirektiivin hoitamisessa. Kymmenen vuotta on asiaa systemaattisesti jauhettu ja tuossa viime metreilläkin saatu tökittyä eteenpäin, Iiro Lehtonen sanoo ja viittaa SKAL:n johdon äskettäiseen vierailuun EU:n komissiossa.

– Asia vietiin niin korkealle komissiossa kuin ylipäättänsä on mahdollista. Komissaari **Olli Rehn** lupasi sivustatukea SKAL:n toimille asiassa ja liikennekomissaari **Jacques Barrot**'n kabinettisa työskentelevä apulaisjohtaja **Kerstin Jorna** lupasi, että muutosesitys on tulossa syksyllä 2008.

Työaikadirektiiviasiansa Suomen valtiokin on ollut aktiivinen. Yhdessä Espanjan kanssa Suomi jätti muutama vuosi sitten kanteen EY-tuomioistuimeen ja vaati yrittäjien jättämistä työaikadirektiivin ulkopuolelle. Kanteen mukaan kuljetusyrittäjää ei voi rinnastaa kuljetustyöntekijään ja asettaa yrittäjäl-

le työaika rajoitusta 48 t viikkoon. Kanne hylättiin, mutta Suomen aktiivisuuden ansiosta komissio käynnisti selvitykset direktiivin voimaantulon vaikutuksista.

Kansainvälisen konsultti-toimiston parhaillaan teemmää vaikutusanalyysiä varten on pyydetty selvitystä myös SKAL:lta. Yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön ja Autoliikenteen Työnantajaliiton kanssa muotoiltu selvitys on jo annettukin.

Kurkistus pitemmälle

– Jos nyt ajatellaan vielä hetki tätä päivää, on kalustosta tällä hetkellä pulaa. Asiakkaat ovat säikähtäneetkin tilannetta ja haluavat pitää kiinni kumppaneistaan. Näyttää kuitenkin toisaalta siltä, että kuljetusyrietykset eivät nousukauden aikana ole osanneet ottaa omaa osuuttaan kasvun hedelmistä, Ahti Myllyns harmittelee.

Ensi keväänä kabotaasi-liikenne vapautuu ja EU:n

Sytykettä ja porkkanaa tulee valtiolta ainoastaan tavoitteiden muodossa.

uudet jäsenmaat voivat tulla Suomeenkin harjoittamaan tilapäistä liikennettä.

– Silloin tullaan kysymään asiakkaiden moraalia. Tekevätkö he kiinteitä kuljetus-sopimuksia ja valvooko liikennettä kukaan, Ahti Myllyns mieltii.

Palataan takaisin SKAL:n strategiaan. Kohta olisi sen uusimisen paikka, mutta ylettyykö se silloin vuoteen 2015 tai 2020 ja mitähän siellä näkyy?

– Kyllähän se vuosi 2020 kuulostaisi jännemmältä, Iiro Lehtonen mieltii.

– Varmasti voi sanoa, että yrittyskoko tulee kasvamaan.

Älykkään liikenteen ratkaisut ovat tuohon mennessä myös kehittyneet huomasti ja ovat jokapäiväisiä.

– On vaikea edes kuvitella mitä tietotekniikka tuo tullessaan, mutta vaikka takana olisi minkälaisia seurantajärjestelmiä tahansa, pysyy kuljettaja vielä kuitenkin auton puikoissa. Se, että yksi kuljettaja voisi vetää perässään kokonaisia ajoneuvoletkoja, ei kymmenen vuoden sisällä vielä toteudu, sanoo Myllyns.

– Välittömänä uhkana kuljetusalalla on työvoiman saanti alalle. Myös polttoaineen riittävyydestä ja kalleudesta on tietenkin huoli, sekä korvaavien polttoaineiden mahdollisuudesta täyttää mahdollinen vaje. Yhtenä suurena kysymyksenä tulevaisuudessa esiin nousee ylipäättänsä tavaravirtojen kulun tehostaminen ja järjeistämisen. Tätä pitää mieltiä yhteiskunnan ja koko kuljetusalan yhteisenä haasteena, Iiro Lehtonen mieltii lupuksi. ■

GE
Equipment Services
TIP Trailer Services



Yllätä rekkasi jollakin erityisellä.....

GE:n TIP Trailer Services auttaa Teitä mielellään kaikissa perävaunuihin liittyvissä kysymyksissä puh 09-3417 010.
www.tip.ge.com



GE imagination at work



Your freight can't wait

ITS Finlandin ensimmäinen

Ulla Eskelinen



Älykkään liikenteen seminarissa Dipolissa esiteltiin tavara- ja joukkoliikenteen kehittämiseksi ja tehostamiseksi tehtyjä suunnitelmia ja valmiita työkaluja.

ITS Finland ry:n järjestämä uusi tapahtuma kokosi yhteen noin 200 alan asiantuntijaa. Tapahtuma tarjosi runsaat 40 esitystä älykkään liikenteen eri sovellusalueilta ja kehityspiirteistä sekä kansanedustajien paneelikeskustelun. Näyttelyyn osallistui 10 näyttelyleasettajaa.

Älykkään liikenteen edistäjäpalkinto

Tilaisuudessa jaettiin ensimmäisen kerran Älykkään liikenteen edistäjäpalkinto. Palkinnon sai **Mikko Lehmoskoski**, joka työskentelee yksikön päällikkönä WSP Finland Oy:ssä. Hänen työn-

sä toisen polven joukkoliikenteen informaatiojärjestelmän kehittämisessä on ollut merkittävää. Satelliittipaikannukseen ja nopeaan langattomaan laajakaistayhteyteen perustuvaa ratkaisua sovelletaan jo noin 40:ssä HKL:n linjoja ajavassa ajoneuvossa.

Hyöty bussien käyttäjille on paikkansa pitävät aikataulut ja matkanteon nopeutuminen liikennevaloetuksien avulla. Matkustaja voi myös maksaa matkansa sähköisesti ja buseissa on langaton laajakaistayhteys.

ITS Finland ry julkaisi

ITS Finland info

■ Älykkään liikenteen verkosto – ITS Finland ry – on yhteistyöfoorumi, joka kokoaa yhteen hallinnon, tutkimuksen ja yritysten osapuolet toteuttamaan tieto- ja viestintätekniikkaan perustuvia palveluja ja ratkaisuja liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamiseksi. Yhteistyöfoorumiin kuuluu tällä hetkellä 50 organisaatiota.

ITS on lyhenne sanoista Intelligent Transport Systems and Services – älykkäät liikennejärjestelmät.

myös **Älykkään liikenteen kehittämisstrategian vuosille 2007–2011**, joka tähtää perinteisten väyläratkaisujen sijaan liikenneverkkojen käytön tehostamiseen ja turvallisuuden parantamiseen (Strategian sisällöstä enemmän Turvanurkassa sivulla 64).

– Tavaraliikenteen ajoneuvot ovat edelläkävijöitä suunnitelmien toteutuksessa, totesi ITS Finlandin toiminnanjohtaja **Antti Rainio**. Päämääränä on varustaa kalusto etätunnistimilla ja hyödyntää tunnistimiin perustuva opastus- ja kulunvalvonta satamissa, terminaaleissa ja rajanylityspaikoilla.

Avausosuuden jälkeen se-

Älykkään liikenteen päivä



Kansanedustajat paneelikeskustelussa vasemmalta Tero Rönni (SDP), Pertti Salovaara (kesk.) ja Pentti Tiusanen (vas.). Kuvasta puuttuu hetken myöhemmin saapunut Oras Tynkkynen (Vihreät).

tokset rahoitetaan.

Kansanedustajia pyydettiin myös valitsemaan ITS Finlandin esittämistä verotuksellisesti rahoitusvaihtoehdoista omasta mielestään paras. Tiusanen ja Oras valitsivat ajoneuvoveron, joka perustuu päästömääriin. Salovaara ja Rönni olivat kilometri- ja ruuhkaveron kannalla.

Uudet tuotteet kansainvälisille markkinoille

Kaikkien paikalla olevien tahojen on verkostoiduttava tiiviimmin. Ilman sitä ja rohkeutta kokeilla uusia ratkaisumalleja ensin Suomessa, emme ole valmiita kilpailemaan muun maailman kanssa ja tarjoamaan kansainvälisille markkinoille menestystuotteita, totesi Antti Rainio lopuksi.

ITS Finland -verkostossa liki alusta alkaen toiminut SKAL on tehnyt jo aiemmin oman samansisältöisen esityksensä käyttäen ideasta nimitystä "Suomesta EU:n logistiikkalaboratorio". Kotimaiset kuljetusyrietykset saivat käyttöönsä uudet ratkaisut ja antaisivat palautetta niistä ennen ratkaisujen tarjoamista laajemmille markkinoille.

Kaikki Älykkään liikenteen seminaarin aineistot löytyvät osoitteesta www.its-finland.fi.

palvelut, käytettävyys, osanottajatahojen laatimat tulevaisuuden toimintaohjelmat ja liikenteen hinnoittelu.

Sähköiset kuljetusasiakirjat

SKAL:n toimitusjohtaja **Iiro Lehtonen** toi omassa puheenvuorossaan esiin kuljetusketjun vastuun ja sähköisten asiakirjojen kehittämistyön. Tavoitteena on parantaa koko ketjun toimintatapaa. Kunkin osapuolen on kannettava oma vastuunsa toiminnastaan. Suomi onkin näyttänyt mallia muulle Euroopalle kehittämällä sähköiset asiakirjat jo melko pitkälle. Rahdiliikenteen dokumenteissa olevat aukkopaikat kotimaan liikenteen ja tilapäisen ulkomaanliikenteen osalta on vielä täytettävä. Sähköistä asiakirjaa on helpompi laajentaa tulevaisuudessa.

– Ripeä eteneminen kehitystyössä edellyttää lainsäädäntötoimia, jotta pysymme EU-maiden kärjessä, totesi Lehtonen.

Paneelikeskustelu

Iltapäivällä kansanedustajien paneelikeskustelun juonsi toimittaja **Johanna Korhonen**. Keskustelemassa ja tentattavina olivat **Tero Rönni** (SDP), **Pertti Salovaara** (kesk.), **Pentti Tiusanen** (vas.) ja **Oras Tynkkynen** (Vihreät).

Edustajat vaihtoivat vilkkaasti mielipiteitä vaikeimmista ongelmista ja ratkaisuista niihin. Yleisö sai esittää kysymyksiään myös nimettömästi tekstiviestimuodossa. Liki yksimielisiä kaikki olivat siitä, että pahimmat ongelmat ovat liikenteen jo aiheuttamat ilmastomuutokset, ruuhkat ja se, miten tulevaisuuden muu-

minaarin osanottajat jakaantuivat kahteen saliin, joista toisessa keskityttiin teknologian mahdollisuuksiin ja markkinointinäkömiin. Pääsälissa aiheita olivat liikenteen



ITS Finland julkaisu 9/2007

Älykkään liikenteen kehittämisstrategia

vuosille 2007-2011



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Yhteistyöjäsenet

Alucar Oy
A-Vakuutus Oy
Continental Rengas Oy
C-Track Finland
DAF Finland Oy
Delta Trucks Oy
Finnlines Oyj
Haapajärven KOME Oy
Hiab Oy Suomen myynti

JAKK
JYKI Group Oy
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Etera
Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Ilmarinen
Kesla Oy
Konekesko Oy MAN
Kraatz H. Oy
Kuljetusalan Tilipalvelu
Kultajousi Oy Westerback
Suurasiakasmyynti
Liikelahjatalo Leivo Oy
Loglift Jonsered Oy Ab

Marin Sport Oy
Neste Markkinointi Oy
Nokian Renkaat Oyj
Nordea Rahoitus Suomi Oyj
Närko Oy Ab
OKO Pankki Oyj
Pohjoisen Keski-Suomen oppimiskeskus
Porokka Forest Oy
Procomp Solutions Oy
Raskone Oy
Rekkavaruste Pietikäinen Oy
Scan-Auto Oy Ab
Seinäjoen Ammattioppilaitos

Sisu Auto Oy Ab
Tallink Silja Oy
Tampereen Aikuiskoulutuskeskus
Tamtron Oy
Teboil Oy Ab
TeliaSonera Finland Oyj
Textrans Viestintä- ja mediapalvelut
TIP Trailer Oy Ab
Turun Messu- ja Kongressikeskus Oy
Turvatiimi Oyj
Veho Group Oy Ab
Volvo Finland Ab
VTA Tekniikka Oy
Wipro Infrastructure Engineering Oy

Heikki Parkkonen, MKY

Puuautokuljetukset pysyvät

Suomalainen metsäteollisuus on kriisissä ja kansallinen metsäkeskustelu kriisin syistä on loppusyksyn vellonut kiihkeänä. 35 vuotta alalla vaikuttanut Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n toiminnanjohtaja Heikki Parkkonen uskoo kuitenkin alan tulevaisuuteen.

Anneli Similä

Kuva: Aimo Holtari

– Metsäala pysyy Suomessa ja puukuljetuksissa riittää töitä tulevaisuudessaakin, Heikki Parkkonen vakuuttaa.

Heti perään tulee kuitenkin tarkennus: Metsäala pysyy Suomessa, mutta missä mittakaavassa, se on eri asia. Tähän asti kasvu Suomessa on tapahtunut halpaan tuontipuuhun perustuen, mutta Venäjän puutullit ja maailmanmarkkinoiden lisääntyvä kilpailu pakottavat nyt miettimään uusia ratkaisuja.

– Metsäteollisuuden on otettava nyt lusikka kauniiseen käteen. Tuotanto on tulevaisuudessa sopeutettava kotimaisen raaka-aineen saantiin. Samalla on kehitettävä puulle uusia käyttötapoja ja uusia tuotteita, kun massatuotanto uhkaa vähetä Suomessa ja siirtyä lähemmäs varsinaisia käyttäjiä Keski-Eurooppaan ja Aasiaan, Heikki Parkkonen toteaa.

Metsäalan Kuljetusyrittäjillä ei kuitenkaan pitäisi olla tulevaisuudessa mitään hätää, mikäli on luottaminen Kansalliseen metsäohjelmaan. Valtiovalta on sitoutunut suunnitelmaan, jonka mukaan hakkuumääriä Suomessa tultaisiin kasvattamaan vuoteen 2015 mennessä ainespuun osalta 10–15 miljoonaa kuutiota ja energiapuun

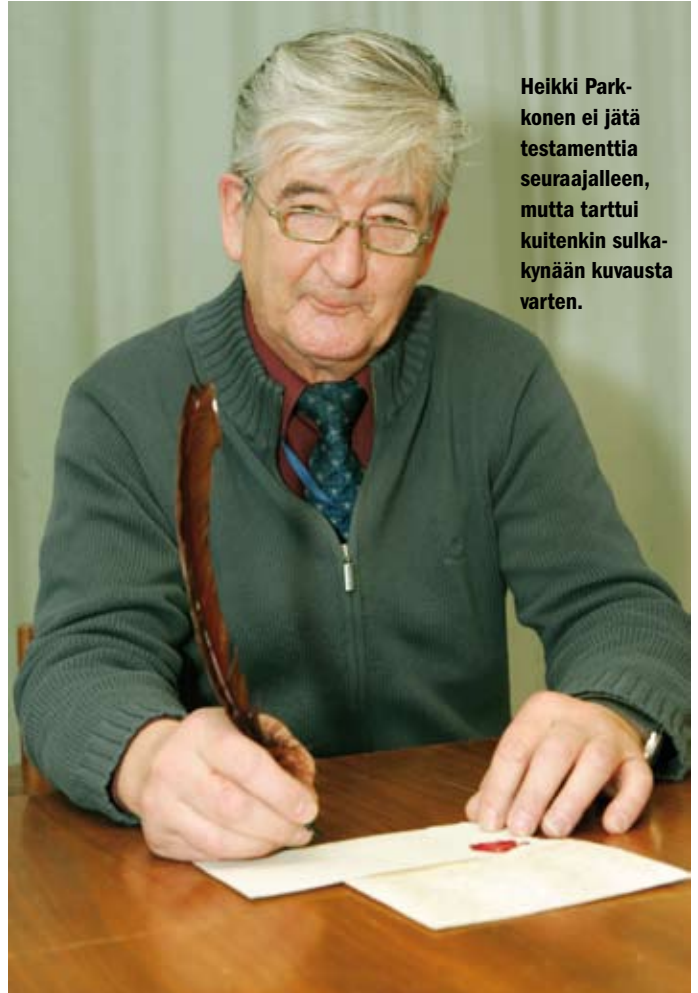
osalta lähelle 10 miljoonaa kuutiota.

– Tämä onkin toisaalta aika mielenkiintoinen yhtälö ratkaistavaksi, kun ajatellaan, että miljoonan kuution korjaaminen edellyttää 25 autoa ja 40–50 kuljettajaa. Mistä saada tulevaisuudessa työvoimaa alalle, Parkkonen miettii.

Henkilökohtainen urakka loppusuoralla

Urakoitavaa metsäalalla siis riittää, mutta Heikki Parkkonen henkilökohtainen urakka alalla alkaa olla loppusuoralla. Keväällä siintävät hyvin ansaitut eläkepäivät. MKY:n hallitus on jo valinnut **Kari Palojarven** uudeksi toiminnanjohtajaksi 1.1.2008 alkaen.

Kun kuuntelee Heikki Parkkonen mietteitä menneistä 35 vuodesta metsäkuljetusyrittäjien edusmiehenä, voi kuvitella, että jokainen takapakki, pettymys niin kuin menestyskin, jonka alan yrittäjät ovat kohdanneet, on koskettanut häntä myös henkilökohtaisesti. Äännessä on kunnioitusta, kun hän miettii yrittäjäkuljettajia, joiden työrupeama osuu metsässä useimmiten yön pimeyteen, ainoana seuranaan työkoneista tuleva valorinki. Jopa isällistä huolta sisältyy



Heikki Parkkonen ei jätä testamenttia seuraajalleen, mutta tarttui kuitenkin sulka-kynään kuvausta varten.

kommenttiin ”kunpa oppisivat vielä taloushallintopuolta paremmin”, mutta ymmärrystä siihen, että yötyön päälle saattaa paneutuminen yrityksen asioihin jäädä vaillinaiseksi.

Metsäkuljetusyrittäjien työ on vuosikymmenien kuluessa helpottunut fyysisesti, mutta tilalle on tullut muita vaatimuksia, jotka pitävät yrittäjiä kovilla.

– Ennen yrittäjät tappelivat kalustomurheitten kanssa, istuivat talvisin 25 asteen pakkasessa haravapenkilä, nostelivat kesällä uittoon ajettaessa raskaita rautatolppia, joiden seurauksena syntyi kuulovaurioita sekä tukia liikuntaelinsairauksia. Nyt

taistellaan aikataulujen, tietokoneiden ja yritystalouden vaatimusten keskellä.

Yksinäisyys ei vaivaa metsäkuljetusyrittäjää ainoastaan öisin metsässä, vaan monet tuntevat itsensä yksinäisiksi myös suhteessa asiakkaaseen. Nimenomaan metsäteollisuudelle leimallista ollut patruunamentaliteetti kaikine tunnusmerkkeineen on Heikki Parkkonen mukaan vähenemään päin, mutta ”aina silloin tällöin putkattaa henkilöitä, jotka haluivat selvästikin noudattaa patruunahenkeä”. Tätä kuitenkin tehokkaasti estää nykyinen nopea henkilökierto asiakaspuolella, joka toisaalta verottaa myös mahdoli-

suuksia solmia pitkäaikaisia henkilösuhteita.

Ikuinen ristiriitako?

Patruunamentaliteetti heijasteli nimenomaan tilannetta, jossa asiakaspuoli sanelee ehdot ja kuljetusyrittäjä tottelee tai lähtee. Tälle ikuiselta tuntuvalla ristiriidalla asiakkaan vaatimusten ja toisaalta taksojen jälkijättöisyyden välillä saattaisi nyt hyvinkin olla ratkaisun avaimet käsillä.

Etenkin metsäteollisuudessa lisääntynyt verkostoituminen voisi omalta osaltaan parantaa kuljetusyrittäjien asemaa lisääntyvän neuvotteluvoiman myötä. Toisaalta vähenevä kalusto ja lisääntyvät hakkuumäärät pakottavat asiakkaat kohta kilpailemaan kuljetusyrittäjistä.

– Asiakkaat ovat vaatineet viime vuosina yrityskoon kasvattamista, mutta huomasivat sitten, että samaan lopputulokseenhan päästään, kun annetaan yrittäjien verkostoitua. Tämä tietenkin helpottaa heitä, kun ei tarvitse neuvotella sopimuksista monen pienen yrityksen kanssa erikseen. Toisaalta neuvottelut ovat menneet myös yrittäjän kannalta katsoen inhimillisempään suuntaan. Johtuuko tämä sitten verkoston suuremmasta neuvotteluvoimasta vai asiakkaiden lisääntyneestä epävarmuudesta uhkaavan kalustopulan edessä, sitä on vaikea sanoa.

– Verkostot ovat kuitenkin toimineet yllättävän hyvin. Mitään isoja erimielisyyksiä ei ainakaan minulle asti ole kantautunut, eivätkä verkostot ole tietääkseni purkautuneet erilaisten näkökantojen seurauksena, Parkkonen toteaa.

Heikki Parkkonen "pilkkeinä":

Perhe

– Vaimo **Pirjo** ja kaksi aikuista lasta, **Johannes** 31 v. ja **Anita** 26 v. Johannes on asunut ja työskennellyt jo pitkään Skotlannissa, Anita-tytär asuu Vantaalla ja työskentelee tanssinopettajana pääkaupunkiseudulla sekä Lahdessa.

Harrastukset

– Kesämökkiin liittyvä puuhastelu, kalastus, metsästys, sienestys ja muutoinkin luonnossa liikkuminen. Ruuanlaitto kiinnostaa myös.

Mieliruoka

– Olen jokseenkin "kaikkiruokainen". Kala eri muodoissaan on aina hyvää. Mutta jos vaikkapa viljapossusta hyvin valmistettua läskisöosia on tarjolla, niin sitä varmasti otan.

Kirjaluistoja

– Mielestäni kirja vaikuttaa juuri lukuhetkellä vallitsevien olosuhteiden ja mielialojen mukaisesti. Kun murrosikäisenä luin **Nevil Shuten** kirjan "Viimeisellä rannalla", se jäi mieleen vaikuttavana kokemukseksi, koska tuolloin yleinen näkemys oli, että ydinsodan uhka on varsin todellinen. Tuskin sekään kirja tänä päivänä luettuna vaikuttaisi samalla lailla.

Eläkesuunnitelmat

– Muutto keväällä Mikkeliin on suunnitelmassa. Kesämökkimatka lyhenee 14 kilometriin.

Joulunvietto

Odotettavissa on lämminhenkinen kotijoulu, kumpikin lapsista saapuu kumppaninsa kanssa tänne joulunviettoon.

Tuhannen taalan paikka sopimusneuvotteluissa

Metsäkuljetusyrittäjien suurimpana ongelmana Heikki Parkkonen näkee edelleenkin perustoimeentulon heikkouden.

– Kustannukset ovat karranneet käsistä, eikä tuottavuutta kasvattamalla tai tehoja nostamalla hinnoittelun ja kustannusten välistä eroa ole saatu kiinni.

– Kuvaavaa on, että puun hinta voi muuttua vuodessa paljonkin, kun taas taksat ovat jatkuvasti pysyneet jälkijättöisinä. On aika vaikea käsittää, että taksaneuvotteluissa tapellaan prosentin osista, kun puun hinta saattaa vuodessa nousta yli nelinkertaiseksi suhteessa koko kuljetushintaan.

– Ylikapasiteetti vaikutti aikanaan varmasti hinnoit-

teluun, mutta tuntuu että sen poistuttua yrittäjät eivät edelleenkään uskalla vaatia tarpeeksi. Nyt jos koskaan olisi kuljetusyrittäjillä tuhannen taalan paikka neuvotella sopimukset uusiksi. Nyt on nähtävissä, että metsäpuolen asiakkaat hakevat jo lehti-ilmoituksilla puutavarayrittäjiä. Se on merkki siitä, että kalustosta alkaa olla pula ja pulassa alkaa olla kohta asiakaspuolikin, jos puutavaraa ei saada kuljetettua.

Hintalappu lisäarvopalveluille

Paitsi, että Heikki Parkkonen kehottaa yrittäjiä nyt kerta kaikkiaan lataamaan kaikki paukut tuleviin sopimusneuvotteluihin, on mielessä muitakin neuvoja heille.

– Teollisuus on halunnut antaa yrittäjille tehtäväksi lisäarvopalveluja samalla, kun on haluttu isompia yrityskokonaisuuksia. Tällä hetkellä yrittäjät tekevät jonkin verran tienhoitopalveluja, mutta tulevaisuudessa esimerkiksi lyhyemmät siirrot yleistyvät, kun puutavaraterminaaleja rakennetaan varastointia varten. Nyt yrittäjien kan-

nattaa olla tarkkana, ehdottaa itse lisäarvopalveluja ja lyödä niille heti hintalappu päälle, ettei käy niin kuin aikaisemmin, että asiakkaat ovat vain siirtäneet lisäarvopalveluja yrittäjän tehtäväksi ilman minkäänlaista korvausta.

Heikki Parkkonen kehottaa yrittäjiä myös aina laatimaan varasuunnitelman nykyisen yritystoiminnan rinnalle.

– Kannattaisi ainakin miettiä, mitä muuta voisi tehdä nykyisen työn tilalla tai lisäksi. Se helpottaisi ja antaisi ehkä myös enemmän uskallusta neuvotteluihinkin, kun tietäisi, ettei mahdollisten vastoinkäymisten kohdattessa tipu ihan tyhjän päälle.

Pitkä kylmä kausi takanapäin

Suuret muutokset metsäalalla osuivat vuoteen 1991, jolloin keskitetty neuvottelujärjestelmä päättyi, liikennelupajärjestelmään tuli muutos ja kaiken kukkuraksi saatiin päälle lama. Heikki Parkkonen mukaan muutosten seurauksena oli järjestön ja metsäalan asiakaskunnan välinen jääkausi.

– Silloin asiakaspuoli luuli, etteivät he tarvitse järjestöä enää ollenkaan, kun kerran pääsivät eroon asioiden muututtua radikaalisti. Jääkautta kestikin lähes 10 vuotta, kunnes viime vuosina asiakaspuoli on havainnut, että meillä on mahdollisuus asioiden eteenpäinviemiseen myös heidän kentässään.

Tulevalle seuraajalleen Kari Palojarvelle ei Heikki Parkkonen halua jättää testamenttia.

– Kyllä seuraajani pitää rakentaa ihan ikioma polku. Olen vakuuttunut, että Karilla on hyviä ideoita jäsenkunnan aseman kohentamiseksi. Karin, hallinnon ja luottamushenkilöiden yhteistyöllä tullaan varmasti rakentamaan vieläkin parempi MKY, jäsen-ten parhaaksi. ■

Jokainen tiellä kulkeva tukkikuorma tuo noin 700 euroa rahaa valtiolle.

Behovet att ändra reglerna för kör- och vilotider ökar kraftigt

Som bekant reglerar EU:s förordning om kör- och vilotider för lastbils- och bussförare i hög grad hela gemenskapens landsvägslogistik. Enligt huvudspelregeln får varje förare som berörs av förordningen framföra ett tungt fordon 9 timmar per dygn och är skyldig att tillbringa 11 timmar per dygn i vila. Trots att det i författningen finns åtskilliga variationer på och avvikelser från det grundläggande schemat, är spelrummet ändå jämförelsevis snävt.

Utgångspunkterna för förordningen om kör- och vilotider är aktningsvärda och bör inte på något villkor ifrågasättas. Genom tillräcklig vila, begränsande av antalet körtimmar i trafiken samt övriga regleringar av arbete i anslutning till transporter vill man i första hand garantera trafiksäkerheten. Samtidigt är det meningen att förordningen ska stöda förarnas arbets säkerhet och trivsel i arbetet. Men når man de uppställda målen i praktiken nuförtiden? Den som på senare tid aktivt har följt med diskussionen på EU-nivå kan bara konstatera att trycket på kommissionen som ansvarar för att gemenskapens lagstiftning fungerar ökar dag för dag. Kritiken mot de nuvarande kör- och vilotiderna är med ett ord uttryckt svidande.

Förordningen om kör- och vilotider förnyades i april i år. Förordningens ansiktslyftning misslyckades tyvärr totalt, trots att kommissionen då den inledde arbetet för några år sedan ställde upp det förnäma målet att enhetliga och förenkla förordningen. Den tidigare förordningen som var i kraft från år 1985 lämnade för mycket rum för tolkning och olika medlemsländers oberoende och brokiga tillämpningar. Dessutom

var den extremt kryptisk. Förordningen upplevdes som besvärlig att tillägna sig, såväl inom transportnärings, kundkretsen som för de övervakande myndigheterna. Slutresultatet av de tre kvalfyllda åren som det tagit att förbereda den nya förordningen är fortfarande ett likadant sammelsurium. Lissabonstrategins rättesnöre för att rensa bort sidospår i gemenskapens lagstiftning efterföljdes inte alls i denna process.

EU:s beslutsfattarmaskineri gick emellanåt på rätt höga varv, men dessvärre inte till gagn för någon.

Det börjar säkert snart regna in förslag till kommissionen från olika håll i Europa om hur man ska modernisera förordningen om kör- och vilotider. Så även från den finska transportnäringen denna vinter. På SKAL:s arbetsbord förbereds som bäst ett förslag som siktar på en flexibla re dygns vilomodell. Transporter med långa avstånd och ständigt förändrade omständigheter förutsätter utan tvekan en sådan. Det är också möjligt att göra reformerna så att man fäster ännu större vikt vid trafiksäkerheten än tidigare och trivseln inom branschen ökar.

Samtidigt som turnén kuljetusa-la.com framskrider och man upplyser den yngre generationen om meningen med transportarbete, är alltför många yrkesarbetande förare tvungna att tillbringa sin natt vid sidan av vägen. För att körtimmarnas kvot fylldes endast en liten bit hemifrån.



Pasi Moisio

Priserna pressas upp, äntligen!

Det tysta folket håller landets hjul i rullning. För tysta är vad de finska transportföretagarna har varit, då de har skött sitt arbetsfält utan att göra något väsen av sig. Attityden har varit så utpräglad att de förpliktelser, regleringar och kostnadsbördor som ålagts transportsektorn utan tvekan har accepterats och man har klarat av dem enbart genom att med finsk sisu bita ihop. Likt bonden Paavo har man lagt hälften bark och grävt dubbelt flera diken.

Transportsektorns mellanbokslut talar ett dystert språk. Utan överdrift har det varit minst sju svåra år, vilket också syns i Statistikcentralens årliga statistik över boksluten av företag inom godstrafik på landsvägarna. Under de senaste sju åren har hela branschens genomsnittliga rörelseresultat före avskrivningar varit blygsamma 12 procent, och nettoresultatet har varierat med bråkdelar av procent på båda sidor om nollstrecket, emellanåt alltså på minus...?!

Men vänta litet. Jag måste ha slumrat till och haft en mardröm då jag skrev festtalet till Huittis lokal-förenings 70-årsfest. Så här illa kan det ju inte vara inom någon bransch. Jag måste nypa mig i armen för att försäkra mig om att Statistikcentralens utredning som ligger framför mig på bordet är äkta. Bönderna skryter med hur dåligt det ständigt går för dem, men än vi inom landsvägarnas godstrafik då.

Då det nu ligger till på detta vis, så har även andra än jag orsak att vara oroliga. Nu vaknar också transportföretagen. Det finns ingen orsak att bedriva välgörenhet då Finlands BNP ökar med 5 %. Desto

större källa till oro har kunderna. Det tysta folkets tid är förbi, då till och med Paavo har lagt sin åker i träda. De som hittills njöt sig med litet gör det inte längre.

Det positiva är att riktningen inom transportbranschen äntligen pekar uppåt. Handeln och industrin som lever i kvartalsekonomi måste försäkra att logistiken löper smidigt. Årsavtalen står på spel och mängden aktörer minskar kraftigt. Inom transportbranschen stundar nu säljarens marknad och kunderna måste acceptera fakta: kostnaderna inom transportbranschen har redan under några års tid stigit avsevärt fortare än konsumentpriserna.

Det enda man kan göra är att vältra över de höga kostnaderna på transportavgifterna. Bränslets literpris har stigit med hela 20 cent sedan årets början. I budgetförhandlingarna uppmärksammade statsmakten branschen med en tilläggsräkning och driver in 80 miljoner euro med en 4,46 cents skatthöjning på dieselbränsle från och med 1.1.2008. Några tilläggscent kommer från biodieselförpliktelsen och dessutom tillkommer nästa års löneuppgörelser. Kostnadsbelastningen har då jämfört med för ett år sedan ökat med ett tvåsiffrigt tal. Och de fiffigaste kunderna försäkrar genom indexklausuler att kommande kostnadsförändringar är under kontroll.




Iiro Lehtonen

En av de största inom sin bransch i Europa

Havator behärskar den tunga sektorn

Olli Blomberg

Med sitt fäste i Torneå klassar Havator Group sig som en nordisk koncern med lyft, förflyttning, transport och montage samt till alla dessa anknuten logistik som specialitet. En målmedveten utveckling har lyft koncernen till en av de tio största operatörerna inom denna bransch i Europa.

Som företagsnamn kom Havator in i internationella nyhetsrubriker i september 2007 då det via media spreds ut över världen att hela staden Kiruna i norra Sverige skall flyttas till en ny plats på grund av att järnmalmgruvan på orten skall ytterligare utvidgas. Ett av de företag lokala kretsar då nämnde som eventuell medverkare i projektet var just finska Havator.

– Vi har dock redan tidigare utfört dylika transporter av tunga föremål och kan således erbjuda Kiruna både lång erfarenhet och bäs-

ta möjliga branschkunskande, säger koncerndirektör **Erkki Hanhiova**. – I själva verket har förflyttningen av hus redan början vid malmfälten i norra Sverige, det första verksamhetsområdet i detta syfte är tätorten Malmberget intill Jällivare.

Ledande i Norden

Bland branschproffsen är Havator känt för sin förmåga att behärska verkligt stora projekt. Att man på ett effektivt sätt kan kombinera invecklad logistik med lokal verksamhet utgör den egentliga styrkan i kon-



– En långt utvecklad intern logistik utgör grunden för ett modernt företag inom tungtransport- och lyftbranschen, säger koncerndirektör Erkki Hanhiova.

cernen. Maskiner och materiel kan ju vara bundna flere månader – ja till och med flere år – vid ett enda projekt. Det är inte alls sällsynt att en specialmaskin anskaffas bara för

ett visst projekt och att den säljs då arbetet utförts. Helhetsomfattande planering är alltså nyckelordet med tanke på projektstyrning.

– Som verksamhetsområde är

Timo Riiho, Havator Transport Ab:

Erfarenhet förpliktar

– Havator Transport Ab har utöver koncernens eget kundande tillgång till Kuljetusneliö Ab:s och CS-Trans Ab:s decennielånga erfarenheter beträffande landsvägs-transporter av övertunga föremål.

Vi kan inte heller förbigå det specialkunnande som erhöles när Kuljetusneliö Ab:s dåvarande ägare Seppo Yli-Kerttula tog över den transportverksamhet av extremt tunga föremål på slutna områden som Ras-



När Havator Transport tar emot en ny tungdragare, är den klar för bruk först efter att den genomgått en krävande ombyggnad på den egna verkstaden. Här bearbetas en Scania R580 V8 8x4.



– Bara en del av våra transporttjänster utgörs av koncernens interna transporter, säger Timo Riiho, VD vid Havator Transport Ab.

kaskuljetus Helminen Ab i Björneborg idkade, beskriver Timo Riiho.

– Förvånansvärt nog är moderkoncernen för oss en tämligen liten kund. Vi saluför huvuddelen av våra transporttjänster direkt åt finska och även utländska kundkretsar. Intern

synergi råder dock angående förflyttning av koncernens tunga maskiner, vilket är en naturlig och växande faktor inom vår verksamhet.

Den tunga metallindustrin utgör enligt Timo Riiho Havator Transport Ab:s mest typiska kundkrets. Pap-

Sverige för oss minst lika stort som Finland, och inte är Norge så litet heller. Dessutom är både Baltikum och vissa delar av Ryssland viktiga för oss. Våra största projekt för tillfället är MalMBERGET, Kiruna och Boliden i Sverige samt Talvivaara i Finland. Alla dessa sysselsätter oss i flere års tid. På Melkøa intill Hammerfest i Norge håller arbetena vid Snøhvit-projektet så småningom på att upphöra, beskriver Erkki Hanhirova koncernens pågående aktiviteter.

Enligt honom kommer speciellt Talvivaara att utgöra ett logistiskt utmanande objekt för alla där opererande parter, varuflödena beräknas vara gigantiska. Arbetena väntas pågå i flere års tid.

Transporter en del av helheten

Att koncernen är aktiv också inom transportbranschen begrundar Erkki Hanhirova med det faktum att över 80 procent av jämförbara operatörer i Europa också utför kompletterande transporter på sidan om den egentliga verksamheten. Med detta hänvisar han främst till supertunga förflyttningar vid vilka man använder så kallade SPMT-enheter. Med de nya Goldhofer-enheter Havator nyligen

anskaffat blir det möjligt att förflytta föremål vars vikt kan uppgå till 5 000 ton. Med dylik teknik har man på annat håll i världen redan förflyttat föremål som vägt över 15 000 ton!

– För att starta sådan verksamhet traskar man bara inte in i en affär för att köpa nödvändig utrustning, det krävs också starkt kunnande. Vi hade redan i en längre tid framgångsrikt samarbetat med **Kuljetusneliö Ab** i Tammerfors. Därför var det helt naturligt att vi inledde förhandlingar om eventuellt inköp med den dåvarande ägaren **Seppo Yli-Kerttula** och verkställande direktören **Timo Riiho**. Resultatet var en för bägge parterna lyckad affär i februari 2006, säger Erkki Hanhirova.

Havator fortsatte att utvidga sin verksamhet inom landvägstransporter i maj 2007. Då köptes **CS-Trans Ab** som grundats i Vasa 1984. Utöver tungtransporter är företaget aktivt inom nationell och internationell godstrafik. Också kranföretagen **Avilun Ab** från Esbo och **Pika-Tikas Ab** från Helsingfors ingår numera i koncernen.

Beträffande branschens framtid konstaterar Erkki Hanhirova att allmänna konjunkturen inte har någon större inverkan.



Tre tungdragare av typ MAN V10 TGA 41.660 8x4 ingår i Havator Transport Ab:s fordonflotta.

persindustrins maskiner, transformatorer, generatorer och turbiner är vanliga föremål på företagets tunglavetter – såsom även komponenter för skeppsvarvsindustrin. Projektindustrin utgör en annan viktig kundgrupp för vilken transporter utförs i Skandinavien, Baltikum och de östra närområdena. De längsta transporterna har haft sin destination nära gränsen mot Kina.

– I och med att vi hör till Ha-

vator Group har vår förmåga att erbjuda allt mer omfattande servicehelheter avsevärt ökat. Genom en enda kontaktyta får kunden nu all den service han behöver vilket för hans del underlättar helhetsstyrningen. Vår långa erfarenhet förpliktar oss att även framöver erbjuda sådant kunnande och sådan service som ger kunden ekonomisk nytta – vilka omständigheter som än råder, poängterar Timo Riiho.



Enligt Erkki Hanhirova utvecklas tungtransportbranschen i snabb takt. Strävan är att medels specialisering och kunnande nå så långvariga och lönsamma kundavtal som möjligt.

– Vi betjänar i huvudsak den tunga industrin. Dess maskiner och apparatur slits lika mycket vare sig respektive företag gör vinst eller går på förlust. Alla stora industrier i Norden, Baltikum och Barentsregionen går oavbrutet hela tiden och kräver alltså service, underhåll och förnyelse. Det är där vi kommer in i bilden, oavsett rådande låg- eller högkonjunktur.

Entreprenadbranschen har inte längre någon plats i Havators verksamhet, trots att den ännu för några år sedan utgjorde en ansenlig del av omsättningen.

– Vi sålde för en tid sedan vår sista grävmaskin, egentligen böt vi ut den mot en körbar gräsklippare, säger Erkki Hanhirova med ett leende. – Visserligen kan några av våra fackverkskranar utrustas med draglineskopa för förflyttning av större landmassor.

Logistiska center

Grundstommen i Havators verksamhet utgörs av nätverk bestående av cirka 20 depåer. Nätet kommer att vidareutvecklas så att varje depå bildar ett logistikcenter som på lokal nivå förmår erbjuda omfattande tjänster för transport, kranlyft och personlifvar.

Att transportera en av Havators jättekrantar från ett ställe till ett annat krävs i bästa fall ett tiotal långtraktare. Dessa transporter koordineras från logistikcentret i Tammerfors. Vid

Havator i korthet:

■ Rötterna i den affärsverksamhet **Ahti Hanhirova** inledde på 1940-talet.

- Huvudkontor i Torneå, Finland
 - I Sverige Havator AB
 - I Norge Havator AS
 - I Estland Havator Kraana OÜ
 - Transporter Havator Transport Ab
 - I Estland Vivarek AS
 - Sysselställer ca 420 personer
 - Omsättning ca 70 miljoner euro
 - Ca 800 olika fordon och arbetsmaskiner
- www.havator.com

dessa transporter används både koncernens egna och inhyrda fordon.

Enligt Erkki Hanhirova ligger huvudkontoret i Torneå ur logistisk synvinkel och med tanke på hela koncernen på idealisk plats – nästan i mitten av Havators geografiska verksamhetsområde.

Framöver styrs logistiken med hjälp av ett uppföljningssystem kallat C-Track. Varje fordon, lyftkran och arbetsmaskin förses med en terminal med vilken det är möjligt att följa med respektive enhets kör- och arbetstid samt serviceintervaller. På så sätt är alla bilar och mobila enheter i Havator Group (Havator Crane, Havator Transport, Havator Montage och Polar Lift) under ständig, oavbruten och centraliserad kontroll.

Arbets säkerhet är något som Erkki Hanhirova speciellt vill framhäva, vare sig det är fråga om fordons- eller maskinpersonal.

– På ett eller annat sätt måste vi kunna komma ifrån den tankegången att bruk av skyddshjälm är något barnsligt. Om det för ett arbetsställe fastställs brukstvång av hjälm och/eller skyddsglas är det helt otänkbart att detta nonchaleras. Hur kan vi få en lastbilschaufför att förstå hur viktigt det är att också han omfattas av arbetsplatsens skyddsbestämmelser då han kör in på området. Det är inte bara fråga om hur farligt det är att köra utan skyddsglas då sidorutan är öppen, det är fråga om rätta attityder. Antingen sätter man skyddsglasen på näsan eller också stänger man sidorutan, säger Erkki Hanhirova i så allvarlig ton som bara ett verkligt branschproffs förmår göra. ■

Onnittelemme 24.12.2007-17.2.2008

90 VUOTTA

6.10. Pensasto, Eino Helsinki
Myöhästyneet onnitelut

80 VUOTTA

19.12. Rehnberg, Yrjö Humpvila
Myöhästyneet onnitelut
11.1. Suominen, Erkki Karkkila
15.1. Hottinen, Esko Virkkala
28.1. Karttunen, Emil Helsinki

75 VUOTTA

11.1. Takanen, Pauli Keuruu
29.1. Tanninen, Henry Vantaa

70 VUOTTA

10.2. Nyman, Stig Helsinki

60 VUOTTA

25.12. Storm, Håkan Vaasa
26.12. Granroth, Kalevi Hämeenlinna
26.12. Leuku, Matti Ylöjärvi
27.12. Vilander, Jorma Porvoo
1.1. Koivisto, Harri Kaarenkylä
1.1. Salonen, Timo Piikkiö
2.1. Sauvala, Tapani Naarajärvi
4.1. Virkkunen, Olli Halli
5.1. Luoma, Yrjö Korttesjärvi
6.1. Mikkola, Matti Forssa
6.1. Tuomisto, Veikko Imatra
8.1. Eklund, Ralf Harrström
8.1. Ihanainen, Raimo Jyväskylä
8.1. Lehtonen, Jorma Torvoila
9.1. Sauhula, Raimo Piikkiö
10.1. Östman, Nils Karis
14.1. Manninen, Markku Helsinki *Matkoilla*
20.1. Helenius, Kari Savitaipale
22.1. Riiheläinen, Lauri Nurmijärvi
23.1. Nupponen, Juhani Sipoo
23.1. Tiihonen, Pentti Hiltulanlahti
24.1. Lamminparras, Kyösti Tornio *Matkoilla*
25.1. Kallio, Jorma Aura
25.1. Kortelainen, Jorma Söderkulla
26.1. Melto, Teuvo Joutseno
26.1. Pellikka, Timo Lahti
27.1. Hämäläinen, Matti Haluna
29.1. Nikla, Jan Vantaa



31.1. Sillman, Risto Mutala
1.2. Helenius, Per-Olof Billnäs
1.2. Käckelä, Niilo Kuusamo
1.2. Siven, Risto Vantaa
2.2. Peltonen, Heikki Naantali
4.2. Parkkila, Esa Lappeenranta
8.2. Paasonen, Matti Mikkeli
9.2. Ijäs, Jorma Kokemäki
9.2. Okkolin, Tapio Riihimäki
10.2. Into, Pentti Vastinki

50 VUOTTA

28.12. Konnu, Ari Putikko *Matkoilla*
28.12. Lahti, Jyrki Turenki
31.12. Ojala, Sakari Tampere
3.1. Kuusi, Tarmo Helsinki
4.1. Mattila, Kari Kankaanpää
5.1. Kuhalampi, Laila Oulunsalo
5.1. Kämppeä, Lassi Ulvila
9.1. Heikell, Kimmo Helsinki
9.1. Lammi, Pentti Nummijärvi *Vastaanotto 12.1.*
11.1. Kukkura, Juha Oulainen
11.1. Pitkä, Timo Espoo
12.1. Ilmonius, Kari Karkkila
15.1. Heinonen, Juha Multia
21.1. Ukkonen, Jussi Varpaisjärvi
24.1. Olkkonen, Timo Savitaipale
25.1. Tuohimaa, Pertti Kontio
27.1. Frösen, Jaakko Päntäne
29.1. Hynynen, Asko Ristijärvi
30.1. Laakkonen, Hannu Tokrajärvi
12.2. Palosaari, Reijo Kuusamo
13.2. Moilanen, Jouni Suomussalmi
13.2. Niemi, Timo Hyvinkää
15.2. Knuuti, Markku Kuopio
17.2. Mäkinen, Tapio Kankaanpää
17.2. Sandström, John Jeppo

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 tulisi tänään täyttää, josta julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

Raimo kiittää!

Sydämelliset kiitokset kaikille 70-vuotispäivääni muistaneille. Suuret kiitokset myös syöpä sairastavien lasten tilin kartuttamisesta.

Raimo Stenvall



Simo kiittää

Lämpimät kiitokset kaikille minua merkkipäivänäni muistaneille.

Simo Räihä

