

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

1/2008
Helmikuu

Vuosaaren satama aukeaa syksyllä – Kehä III:sta uusi Vaalimaa?

s. 24

Jatkuva kouluttautuminen välttämätöntä myös kuljetusalalla

ss. 10–23

Koulutus ja osaaminen

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



8
Ministeri Anu Vehviläiselle
Vuoden Kuljetuskuutio.



12
Arja ja Rauno Ikonen johtavat
yritysrpäästään Kangasniemellä.



14
Kainuussa varaudutaan jo
tulevaan.



32
Susanna Mantila on bodaava
kuljetusyrittäjä.

Sisältö

Pääkirjoitus:	5	Kuljetustalous	29
Koulutus on kuljetusalan megatrendi		Reilu 60 kiloa lihasta, iloa ja	
Toimitusjohtajalta:	7	myönteistä elämänsämentettä	32
Tervetuloa ympäristötalkoisiin!		Sähköinen ilmoitusmenettely pakolliseksi	
Ajassa	8	TIR-Carnetin tiedot annettava tullille	
		sähköisesti ensi vuoden alusta	35
Koulutus ja osaaminen	10	Land Rover Defender 5D 110 STW 2.4	
Professori Jorma Mäntynen, TTY:		Tässä autossa on filosofiaa.....	36
Korkeakoulut palvelevat		Sisu Rock C600 E15M K-AKK-8x4	
kuljetus- ja logistiikka-alaa	10	Tehdasvalmista kasettikyhtiä	37
Kangasniemen Vuoden Yrittäjä 2007, Rauno Ikonen:		Volvo FE320 FES 18 42R 4x2	
Perusopinnot pohjana käytännön		Vaihtoehto raskaaseen keskisarjaan	38
ammattitaidolle.....	12	MAN TGX 26.440 6x2/2 BLS	
Kainuussa varaudutaan jo tulevaan		Vuoden Kuorma-autolla tuulessa ja tuiskussa	40
Vuosi 2014 on lähempänä kuin kuvitellaan ..	14	Kuljetusyrittäjät kalustotietoa hankkimassa	
Halu oppia yrityksen markkinointia innosti		Uudet Keraxit ja Landerit esittäytyivät	42
Timo Jussilan koulunpenkille	16	"Truck Pur BIC Event 2007"	
SKAL:ssa tiivis koulutusyksy		Pienoismessut Daimlerin tapaan	44
Jo 800 osallistunut SKAL:n järjestämään		Yrittäjä saa jatkossa työeläkeotteen vuosittain ..	45
ammattipätevyyskoulutukseen	17	Svensk Resumé	46
AKE tyytyväinen jatkokoulutuksen		Parhaat Palvelut 2008	50
käynnistymiseen		SKAL-Asianajorengas	52
Suunnittelutyö on tehty hyvin.....	18	Tulevia tapahtumia.....	53
Aikuisenkoulutuskeskuksissa puhaltavat		SKAL-tapahtumia	54
muutosten tuulet: Alueellinen toiminta		Uutisia	57
vaihtunut valtakunnalliseksi palveluksi	20	www.skal.fi	61
Kuljetusala.com Keravalla: "Kivaa on!"	22	Nimityksiä.....	62
Paikallisyhdistykset netti aikaan	23	Ajankuva	63
KEHÄ III:n liikenteen sujuvuus turvattava	24	Turvanurkka: Kuljetusten turvallisuus	
RISTIMÄKI	27	koko logistisen ketjun asia	64
Rahbek Transport – tuulivoimaloiden kuljetukset		Onnittelemme	65
Tanskassa Volvoilla.....	28	Profiili	66
Yhteistyöjäsenet.....	28		

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus

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

Toimituksen osoite

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

Vakituiset avustajat

Olli Blomberg
Kari Sautero

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Media-Kamari Oy
www.media-kamari.fi
Aune Autio
Matti Karppanen
Pisteenskaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 2238 5615
fax (09) 222 6515
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

Ilmoitustrafiikka

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2008

Keskimääräinen painos
12 000 kpl
LT-levikki 8 864 kpl 2006

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



Koulutus on kuljetusalan megatrendi

Kuljetusyrittäjä-lehti on lähes vuosittain julkaissut koulutukseen keskittyneen teemanumeron. Alkanut vuosi ei tee tässä suhteessa poikkeusta perussääntöön. Uutta ajankohtaista koulutusasiaa on jälleen kädessänne lehden verran.

Koulutuksesta onkin tullut kuljetus- ja logistiikkalojen avaintekijä. Suomen tehtyä ainutlaatuisen päätöksen ammattikuljettajien EU-direktiivin mukaisesta jatkokoulutuksesta, ovat alan koulutuskysyntä ja -tarjonta kasvaneet lyhyessä ajassa moninkertaiseksi. Suomessa on jo viime syksystä lukien voitu hyväksyttää kuljettajien jatkokoulutusta osaksi direktiivin edellyttämää 35 tunnin vaadetta, jonka kartuttaminen muissa jäsenmaissa alkaa yleisesti vasta syyskuussa 2009. Edistyksellinen kansallinen ratkaisumme mahdollistaa meillä 7 vuoden käynnistysjakson, kun se muualla on pääsääntöisesti 5 vuotta. Ratkaisu on joustava ja kuljetusalamme kannalta järkevä.

Toki aina saattaa roiskahtaa, kun rapataan. Jatkokoulutuksen tarjontaa valvovana toimivaltaisena viranomaisena Ajoneuvohallintokeskuksella on varmasti työsarkaa pitää tarkoin huolta siitä, että alalle suunnattavan koulutuksen laatu pysyy korkeana ja kustannukset kurissa. Vaikka koulutettavia on niin maanteiden tavara- kuin henkilöliikenteessä yhteensä lähes satatuhatta henkeä, ei koulutusta voida tulla antamaan heppoisin perustein ja rahastusmielessä. Kiilusilmäiset helppoheikit eivät mitenkään voi sopia kuljetusalan koulutusmarkkinoiden pirtaan.

Koulutus luo yhä vahvempaa pohjaa myös kuljetuspalveluyritysten ja asiakkaiden välisen yhteistyön kehittämiseksi. Asiakkaan tarpeisiin räätälöidyt kuljetus- ja logistiikkapalvelut saavat lisää syvyyttä, kun palvelun tuottaja ja tilaaja pohtivat ja jopa rakentavat koulutuksen sisällön saman pöydän ääressä.

Puolustusvoimien vahva panos ja aktiivinen asenne kuljettajakoulutukseen ansaitsee alamme erityiskiitoksen. Kun uusien kuljettajien pakollinen perustason ammattipätevyyskoulutus käynnistyy puoleentoista vuoden kuluttua, on puolustusvoimista viimeisimpien suunnitelmien mukaan tulossa määrällisesti eniten kuljettajia kouluttava toimija. Kuljetusyri-tysten ja puolustusvoimien yhteispelillä voidaan luoda malli, jonka myötä varusmiespalveluksensa aikana ammattipätevyuden saanut nuori pääsee suoraan työelämän palvelukseen kotiuduttuaan. Sitä voidaan jo perustellusti luonnehtia parhaaksi käytännöksi.

SKAL:n koulutustarjontaan kannattaa tutustua lehden liitteenä toimitetun koulutuskalenterin myötä. Kuten koulutuspäällikkömme **Eino Simonen** sanoo, tarjoaa SKAL laajimman kirjon kuljettajien jatkokoulutusta, joka on sekä laadukasta että jäsenyritysten kannalta edullista.



Pasi Moisio



Tervetuloa ympäristötalkoisiin!

Talkoita on Suomessa tehty maailman sivu, niihin me olemme tottuneet. Kattotalkoisiin ovat tulleet sukulaiset, tuttavat ja ystävät pitkienkin matkojen päästä päreitä rivissä naulaamaan. Kunkin työpanos on ollut ensiarvoisen tärkeä, kun raha ja muut keinot ovat olleet piukassa. Ja kun talkooväkeä on ollut paljon, jälkeä on syntynyt ripeästi.

Nyt on taivaan katon korjauksen aika. Keneltäkään ei ole voinut jäädä huomaamatta, miten se vuotaa. Vettä tulee tammikuussa taivaalta, kun pitäisi sataa lunta. Siis joukolla paikkaamaan taivaankantta, kiirettä pitää.

Järjestömme on kantanut kortta kehoon ympäristöasioissa jo kymmenen vuoden ajan. Tammikuussa SKAL allekirjoitti kolmen ministeriön kanssa merkittävän kahdeksanvuotisen talkoositoumuksen vapaaehtoisista energiansäästötoimista vuosille 2008–2016. Kuljetusalaa koskevan sitoumuksen tavoitteet ovat erittäin haasteelliset. Maanteiden tavaraliikenteen tulee säästää energiaa omatoimisesti siten, että saavutetaan 16 miljoonan litran vuotuinen säästö. Myös talkooväen määrälle on asetettu tavoite. Sopimuksen piiriin tulee saada kattava määrä kuljetusalan yrityksiä tai kuljetuskalustoa.

Miten talkoisiin osallistutaan? Ensimmäiseksi voisi kiinnittää SKAL:n vuosittaran näkyvälle paikalle autoon osoittamaan jäsenyrityksen halukkuuden säästää polttoainetta vapaaehtoisuimin. Muutoinkaan ei tarvitse lähteä kauas kattoa paikkaamaan, riittää että kukin laittaa oman pesänsä kuntoon. On paikattava vuotokohdat ja säästettävä polttoainetta mm. ennakoivan ajotavan ja maltillisen ajonopeuden avulla sekä

lisäämällä eri keinoin yrityksen energiatehokkuutta. Säästötoimien markkinointi on käynnistymässä.

Kattotalkoissa osallistujalle tuli lähinnä hyvä mieli ystävän auttamisesta, mutta näissä ympäristötalkoissa hyötyy joka ikinen polttoaineen säästäjä. Ja se näkyy kukkarossa. Säästämistä pidettiin ennen vanhaan hyveenä. Sukan varteen laittamalla ja kärsivällisyydellä hankittiin oma koti ja muutkin arvotavarat. Samalla tavalla voisi nyt nähdä energiansäästämisen. Pihistämällä energian kulutusta torjumme ilmastonmuutosta, keräämme talteen säästölitrat ja pitkäjänteisyytemme palkitaan jälkipolvien parempana elinympäristönä.

Entäpä, jos säästötoimet eivät kiinnosta? Huonompi juttu, sillä vapaaehtoisuudelle on annettu kolmen vuoden etsikkoaika. Jos heitämme tämän mahdollisuuden hukkaan, voimme olla varmoja, että velvoitteet muuttuvat pakkotoimiksi, eikä vaihtoehtoja ole.

Yksi asia vain pistää silmään. Yleensä talkoiden koollekutsuja tarjoaa väellensä kunnon ruoan, jolla jaksaa tehdä työtä. Näissä talkoissa valtio tarjoaa kuljetusyrityksille lämmintä kättä. Eiköhän tämä asia laiteta kuntoon viimeistään vuoden 2009 budjetissa, jolloin valtiovalan asenne säästötoimiin punnitaan seuraavan kerran. Kuljetusala on veroporkkanansa ansainnut.

Tapaamisiin energiansäästöpäivillä Jyväskylässä 5.–6.9.2008.



Iiro Lehtonen



Professori Jorma Mäntynen, TTY:

Korkeakoulut palvelevat kuljetus- ja logistiikka-alaa

Olli Blomberg

Akateemista tutkimusta vierastetaan varsin yleisesti – aivan suotta. Tutkittavat asiat liittyvät pääsääntöisesti käytännön elämään, myös liikenne- ja kuljetusalojen kyseessä ollessa. Kohteet ja aiheet saadaan niin yrityksiltä, julkisyhteisöiltä kuin viranomaisilta.

– Yliopistoissa ja korkeakouluissa ei todellakaan tutkita vain tutkimisen vuoksi, sanoo liikenne- ja kuljetustekniikan professori **Jorma Mäntynen** Tampereen teknillisen yliopiston eli TTY:n tiedonhallinnan ja logistiikan laitokselta. Hänet tunnetaan logistiikka-alan vahvana auktoriteettina – ja aivan aiheesta. Omakohtaisen, käytännön yritys-elämässä hankitun vanhan ammattimaisen tavaraliikenteen kokemuksen myötä Mäntynen näet kykenee tarkastelemaan kuljetus- ja logistiikka-aloja monitahoisesti.

Yhteinen päämäärä

– Lähtökohtana kaikessa tutkimustyössä on yhteinen päämäärä. Ainut oikea menettelytapa on, että yritykset ovat aktiivisesti mukana tutkimusprosessissa, toisin



– Kallistuvan energian aiheuttamia lisäkustannuksia vastaan on mahdollista kamppailla logistisia toimintoja tehostamalla. Se puolestaan vaatii jatkuvaa kouluttautumista ja tutkimustyötä, sanoo professori Jorma Mäntynen.

sanoen saattavat tutkijoiden – jotka usein juuri ovat korkeakoulujen ja yliopistojen opiskelijoita – tietoon ne asiat ja seikat, joihin halutaan saada vastaus. Vain näin saadaan tutkimustuloksille käytännön sovellusarvoa, Mäntynen painottaa.

Hänen mukaansa jossain päin pitää ensin ”lampun sytyttää”. Esimerkiksi kuljetusyrityksessä tai laajemmassa kuljetusalan yhteisössä voidaan havahtua huomaamaan, että on olemassa toimintaan liittyviä operatiivisia ongelmia, joihin ei perinteisillä eli omilla resursseilla löydetä sellaisia käyttökelpoisia ratkaisuja, joista olisi taloudellista tai yhteiskunnallista hyötyä.

– Sen sijaan, että tällaista asiaa päähkäiltäisiin loputtomiin omissa piireissä, se voitaisiin mahdollisesti ratkaista antamalla ulkoisen tahon tutkia sitä monista eri näkökulmasta, Mäntynen sanoo ja mainitsee esimerkkinä viime vuosien yleisimmän aiheen eli ilmastomuutoksen. – Nyt logistiikka pitää saada toimimaan niin, että tavarat siirtyvät mahdollisimman nopeasti paikasta toiseen, mutta kuitenkin mahdollisimman vähän päästöjä aiheuttaen.

Näin laajaan aiheeseen liittyikin Mäntynen mukaan niin paljon erilaista ratkaistavaa, että juuri keskitetty, kaikkia alalla toimivia yrityksiä yhdenvertaisesti palveleva laaja-alainen korkeakoulu- tai yliopistotasoinen tutkimustyö ja siitä saatavat tulokset hyödyttävät kuljetusalaa, elinkeinoelämää ja yhteiskuntaa parhaiten.

Diplomityöt

Logistisen alan diplomityöt ovat Mäntynen mukaan tyyppiesimerkkejä siitä, kuinka korkeakouluopiskelu ja siihen liittyvä tutkimustoiminta kykenee palvelemaan kuljetus- ja logistiikkaelinkeinoja.

– Diplomityöt tehdään yrityksiin ja yleensä tietyn kaavan mukaan. Kun analysoidaan yrityksen logistista

prosessia, löydetään sieltä lähes poikkeuksetta ongelmakohtia. Diplomityön tekijä pyrkii muun muassa eri kotija ulkomaisia lähteitä tutkimalla löytämään ne sovellukset ja menettelytavat, joilla ongelmista päästään eroon. Useimmiten tekijä jää parannusehdotusten toteutuksen jälkeen kyseisen yrityksen palvelukseen. Näin yhdistyvät teoreettinen tietämys ja käytännön toteuttaminen, Mäntynen korostaa.

Yliopistotasolla voidaan myös tehdä tutkimustyötä, jossa mukana on useampia yrityksiä. Kyseessä voi olla vaikkapa kuljetusyhteisöä palvelevan tieto- tai kommunikaatiojärjestelmän kehittäminen. Yksittäisen tietotekniikkayrityksen tehtäväksi jää sitten tulosten pohjalta rakentaa käytännön sovellus ja markkinoida sitä.

Ruohonjuuritason esimerkkinä Mäntynen mainitsee tilanteen, jossa jokin data- tai vastaava yritys lähestyy kuljetus- tai logistiikkayritystä tarjoamalla tälle tiettyä valmista tietotekniikka- tai ohjelmatarkaisua, jota *”ilman ei voi tulla toimeen ja jota on pakko käyttää, kun muutkin niin tekevät”*. Samalla voidaan ehkä väläyttää mahdollisuutta *”pudota kelkasta, jos ei juuri tätä sovellusta bankita”*.

– Tämähän ei pidä paikkaansa, Mäntynen huomauttaa. – Paneuduimme asiaan ja lähestyimme kuljetusyrittäjiä tiedustelemalla minkälaisissa tilanteissa tarvitaan tietotekniikkaa ja siihen liittyviä ohjelmistoja. Vastauksissa mainittiin muun muassa energiankulutuksen seuranta, kirjanpito, palkkalaskenta ja kustannusseuranta eli puhuttiin varsin käytännönläheisistä ja konkreettisista asioista.

– Niinpä me teimme arkielämän tarpeiden pohjalta täällä ohjelmiston määrittelytyön, joka laitettiin avoimesti verkkoon. Sen jälkeen ohjelmistoalan yritykset ovat voi-

neet hyödyntää määrittelyä ja kehittää sen pohjalta kaupallisia käytännön sovelluksia. Tämä on mielestäni se oikea menettelysuunta, ei se että väkisin myydään ohjelmia, jotka eivät laajuudeltaan tai muilta ominaisuuksiltaan ole sellaisia, jollaisia kuljetusyrityttäjät todellisuudessa tarvitsevat.

Kouluttautumista tarvitaan

Omakohtaiseen kuljetusalan kokemukseensa perustuen Jorma Mäntynen korostaa sitä seikkaa, että kuljetus- ja logistiikka-alojen toimintaympäristö on viime vuosikymmeninä oleellisesti muuttunut.

– Nyt eletään entistä enemmän todella yrityshenkisessä maailmassa, enää ei olla ”vain autoilijoita”. Alan yrityttäjät ja yritykset ovat yhä useammin pieniä, mutta tärkeitä osia isommissa logistisissa kokonaisuuksissa. Tarvitaan siis jatkuvaa lisäkouluttautumista, jotta pärjätään kiristyvässä kilpailussa markkinaosuuksista.

– Isompien verkostojen sisällä alihankkijan ominaisuudessa palveluja tuottavana tahona toimiminen vaatii osaamista, että ”saa omansa pois”, Mäntynen muistuttaa. – Ennen vanhaan perinteisillä automiehillä oli jonkinlainen sormenpäntuntuma siitä, miten oli mahdollista toimia kannattavasti. Nykyään paletti on niin laaja ja kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden määrä niin suuri, että kustannuslaskentatoimen hallinta on enemmän kuin perusedellytys alalla toimimiseen.

Jorma Mäntynen mielestä kuljetusyrityttäjien tai -yritysten ei tule pelätä tai vieroitusta akateemisesta maailmasta kentälle kantautuvien tutkimus- tai ennustetietojen hyödyntämistä.

– Tutkimusongelmat on otettu reaaliajasta ja vaikka niitä ratkotaan tieteellisin menetelmin, pyritään tulokset saattamaan yleises-

ti ymmärrettävään muotoon. Sellainen, että tulokset haudattaisiin oudon terminologian sävyttämässä muodossa johonkin tutkijakammioon siellä hartaasti luettavaksi, ei palvele sen paremmin yliopistoa, tutkijaa itseään kuin tutkimuksen tilannutta tahoja.

Jorma Mäntynen kehottaakin kuljetus- ja logistiikka-alojen yrityttäjiä rohkeasti etsimään vastauksia erilaisiin kysymyksiin vaikkapa syöttämällä hakusanoja Internetiin. Se on tosin varsin työlästä ja voi viedä aikaa ennen kuin tiedon oikeille lähteille löydetään. Joskus on siis hyvä lähestyä korkeakoulua tai yliopistoa suoraan ja tiedustella olisiko jonkun tietyn asian tiimoilta jo valmiita tutkimustuloksia saatavilla.

Ja jos ei ole, niin uusi tutkimus on aina mahdollista käynnistää, mutta koska yliopistotkin toimivat taloudellisin kriteerein, on tutkimukselle myös hankittava rahoitus. Tutkimuksen laajuus, laatu ja toteutus sekä rahoitus ratkaistaan sitten tilaajan ja yliopiston välisissä neuvotteluissa. Ongelman koko on ratkaiseva tekijä. Tarvittavien eurojen määrä on suoraan riippuvainen työn määrästä. Joskus selvittää pika-analyyseillä, joskus tarvitaan kuukausien mittaista puurtamista.

– Diplomityöhön liittyvässä tutkimuksessa tutkija on usein sen yrityksen palkkalisloilla, jolle työ tehdään. Tällöin kustannusten pohjana ovat palkka- ja sosiaalikulut sekä kulu- ja materiaalikorvaukset. Tämä konkreettisesti tarvittavan rahallisen panostuksen tason.

– Panostusta tarvitaan, jotta logistisia toimintoja voidaan kehittää kompensoimaan kallistuvan energian nostamia kustannuksia. Logistiikka 20 vuoden kuluttua on taatusti erilaista kuin tänään, entiselleen tämä ei jää, mutta suomalaista kuljetusyrityttäjää tarvitaan silloinkin, Mäntynen vakuuttaa. ■

Kangasniemen Vuoden Yrittäjä 2007, Rauno Ikonen:

Perusopinnot pohjana käytännön ammattitaidolle

Olli Blomberg

Kolmea kuljetusyritystä johtava Rauno Ikonen katsoo olevansa niitä omalle aikakaudelleen tyyppisiä pitkän linjan automiehiä, joka ovat kerryttäneet tietonsa ja taitonsa isän tai vanhempien kuljettajien työtä seuraamalla. Tätä menettelytapaa hän toivoo edelleen hyödynnettävän, kaikista uusista tuulista huolimatta.



Arja (os. Ylönen) ja Rauno Ikonen johtavat kolmesta kuljetusyrityksestä ja yhdestä palvelualan monitoimiyrityksestä koostuvaa tunnettua ja tunnustettua liikekokonaisuutta Kangasniemellä.

– Jos ei muutoin, niin alan oppilaitoksissa annettavaa peruskoulutusta täydentävänä tekijänä, **Rauno Ikonen** kokemuksinsa tuketuena painottaa. **Pekka** isän elementtirekan kyydissä kun tuli vietettyä kaikki mahdollinen aika ihan pikutaaperosta saakka. Ammatikseen ratin taakse Rauno lähti heti, kun ajokortti oli hankittu.

Ikosten perheen kolmeen kuljetusyritykseen on jo jonkin aikaa palkattu ammatti- ja koulutuskeskuksen kautta. Ratkaisu on osoittautunut toimivaksi ja vastaava menettely tulee Raunon mukaan yleistymään muuallakin maassa, viimeistään EU:n uuden koulutusdirektiivin astuessa voimaan. Mutta tarjonta ei läheskään vielä riitä täyttämään vajetta.

Raunon näkemyksen mukaan yritys- ja suoritealakohtaiset menettelytavat on varmasti helpompi oppia alalle valmentavan pohjakoulutuksen kautta kuin kylmiltään ratin taakse lähtemällä.

– Omilla suoritealoillamme, esimerkiksi raakapuun ja öljytuotteiden kuljetuksissa, on talo- ja asiakaskohtainen perehdyttäminen vanhempaa kuljettajaa jonkin aikaa seuraamalla edelleen tärkeä vaihe ennen itsenäisen työskentelyn aloittamista, Rauno korostaa.

– Jo vain töitä löytyisi meidänkin yrityksistä heti, puupuolelle ottaisiin välittömästi 2–3 osaavaa miestä, jos vain sellaisia tarjolla olisi!

Yhtymätyyppinen rakenne
Kangasniemen Yrittäjät ry valitsi Rauno Ikonen oman kotiseutunsa Vuoden Yrittäjäksi 2007. Perusteluina olivat yri-

tystoiminnan voimakas kehittäminen ja kasvattaminen sekä merkittävänä paikallisena työllistäjänä toimiminen. Rauno itse kokee palkitsemisen tunnustuksena koko kuljetusalalle.

Rauno Ikonen Oy, Kuljetus R. Ikonen Oy ja Ilmo Ylönen Oy ovat ne kolme yritystä, joita Toivakasta Kangasniemelle pari vuosikymmentä sitten kotiutunut kolmannen polven kuljetusyrittäjä Rauno Ikonen yhdessä **Arja**-vaimonsa kanssa tätä nykyä menestyksekkäästi luotsaa.

Neljäntenä yrityksenä yhtymässä on Kangasniemen keskustan tuntumassa korjaamo-, varaosamyynti- ja kahvilatoimintaa harjoittava monialayhtiö **Puulan Kone Oy** ja sen alaisuuteen kuuluva, Lapaskankaan Teboilina tunnettu liikenneasema Kangasniemen itäisen liittymän

kohdalla valtatiellä 13.

Työnjako on sellainen, että Arja on Puulan Kone Oy:n toimitusjohtaja ja Teboil-huoltamon yrittäjä sekä koko yhtymän kirjanpitäjä, palkanlaskija ja toimistopäällikkö, Rauno puolestaan linjaa kuljetustoimintaa ja hoitaa yritysryppään juoksevia kenttäasioita.

– Mitä nyt välillä pitää joku öljykeikka käydä heittäessä, kuten hän itse asian ilmaisee.

Johtajiksi kumpikaan ei suostu itseään nimeämään. Juuri 18 vuotta täyttänyt Raunon ja Arjan poika **Juha** on ainakin vanhempiensa mielestä vahvasti ehdolla perheen yritystoiminnan jatkajaksi, vaikka vielä toistaiseksi uumoilee Ilmavoimien lentäjän urasta. Olipa pojan valinta sitten mikä tahansa, saa hän vanhemmiltaan täyden tuen päätökselleen.

Korjaamo palvelee niin omaa kuin ulkopuolisten asiakkaiden ajoneuvo- ja työkonelastusta. Varaosa- ja tarvikemyymälä puolestaan on talousalueella – ja hieman kauempanakin – siitä tunnettu, että sitä mitä liikkeestä ei löydy, sitä ei sitten tarvitaakaan.

– Tai sitten se hankitaan seuraavaksi aamuksi, Rauno naurahtaa. Hän jatkaa painottamalla, että laajuudesta huolimatta kokonaisuutta hoidetaan ja kehitetään hengeltään ja tavoiltaan kuin aitoa perheyrittystä, mikä myös tarkoittaa henkilökunnan näkemysten huomioimista mahdollisuuksien mukaan. Palkattua väkeä on 25–30 henkilöä suhdanteista riippuen.

Rauno kertoo kuljetusyrityksensä alkaneen vuonna 1986, kun hän osti 30 prosentin osuuden vaimonsa isän omistamasta kuljetusliikkeestä Ilmo Ylönen Oy:stä. Myöhemmin myös loput osakkeet siir-

tyivät Raunon omistukseen. Vuonna 1993 Rauno osti ensimmäisen oman autonsa isältään **Pekka Ikoselta**, jonka yrittäjätoiminnan juuret puolestaan ovat legendaarisen **Frans Ikosen** Toivakkaan jo ennen sotia perustamassa kuljetusyrityksessä.

Ikosten monialaiseen liiketoimintaan kuuluu kuljetus- ja logistiikkapalveluiden tuottaminen niin suoraan asiakkaille kuin eri logistiikkalan yritysten kautta. Ikosten autoilla kuljetetaan lähes kaikkia yhteiskunnassa tarvittavia aineita, tuotteita ja tavaroita.

– Polttoaineita, kemikaaleja, sementtiä, vehnä jauhoja, hiekkaa, raakapuuta, betoniharkkoja..., Rauno luettelee. Merkittäviä asiakkaita ovat ADR-Haapää Oy, Mineraalikuljetus Oy, MH-Betoni Oy, Leivon Betoni ja Murskaus, Metsäliitto, Teboil Oy ja HB-Betoniteollisuus Oy.

Viimeksi mainitun edeltäjineen Rauno sanoo ol-



Puulan Kone Oy:n varaosa- ja tarvikemyymälä on tunnettu kattavasta valikoimastaan ja asiantuntevasta palvelustaan.

leen Ikosten asiakkaana jo 30 vuotta, isän vuonna 1978 saama toimeksianto näet jatkuu edelleen.

– Ilmeisesti kahden perheyrittäjän väliset avoimet ja luottamukselliset suhteet ovat olleet toimivat palvelleen näin molempien etuja, Rauno tuumii.

Veromarkkoja kuntaan

Paikallisen yrittäjäjärjestön myöntämästä kunnianosoituksesta Rauno on enemmän kuin mielissään. Se osoittaa hänen mielestään, että yrittäjiä voidaan yhteiskunnassa arvostaa muutoinkin kuin vain veromarkkoja kuntaan tuovina budjettikohteina.

– Kyllä tämä kertoo siitä, että ihmiset pikkuhiljaa alkavat ymmärtää, etteivät kuorma-autot turhan takia teillä liiku. Kangasniemelläkin on jopa lehtien palstoilla ajoitain purnattu siitä, että minä ihmeen takia rekat tuolla kylän raitilla ihan turhaan yöllä pyöriivät.

– Ihmisten olisikin hyvä palauttaa mieliinsä millä kyydillä maidot, leivät, hedelmät ja lihat sinne kauppoihin oikein tulevat. Eivät ne autot siellä kenenkään kiusana liiku, ihan asian perästä siellä kansalaisia palvelemissa ollaan, Rauno muistuttaa.

Ikosten yritykset liikennöivät yhteensä yhdellätoista täysperävaunullisella yhdistelmällä. Ne kaikki on mitoitettu 22 metrin kokonaispituuteen ja 60 tonnin kokonaismas-

saan. Kuljetusten toimeksiantot ovat luonteeltaan sellaisia, ettei moduulimitoituksen ole katsottu olevan tarvetta. Pienempää kalustoa ei talossa ole eikä varsinaista kappale-tavarajakelua harjoiteta.

Lakikuormat ja rajoitukset kunniaan

Kangasniemen Ammattiautoilijat ry:n varapuheenjohtajana toimiva Rauno Ikonen suhtautuu avoimesti ja vakavasti kuljettajien ja yrittäjien jatkokoulutukseen. Ikosten yritysten kevään henkilöstöohjelmaan onkin sisällytetty SKAL:n myötävaikutuksella organisoitava taloudellisen ajon koulutustapahtuma, minkä kuljettajat voivat kirjata yhdeksi uuden koulutusedirektiivin mukaiseksi koulutuspäiväksi.

– Jos ja kun tällaisilla tapahtumilla voidaan ohjata kuljettajat ja yrittäjät ajamaan niin sanotuilla lakikuormilla ja nopeusrajoitusten mukaisesti, ovat yhteiskunnan suuntaan ja yrityksen omaan toimintaan kohdistetut tavoitteet taloudellisuus- ja turvallisuusmielessä saavutettu, Rauno toteaa.

– Ylinopeudet eivät tuo mitään taloudellista hyötyä, polttoainekulut ja ympäristökuormitus vain kasvavat. Ylikuormilla on lähes samankaltainen vaikutus, ne käyvät ennen kaikkea kukkaron päälle vaikuttamalla niin kaluston tekniseen kestävyys- kuin käyttöikänsä. ■



– Koulutus on perusteltua, jos sen avulla alalle saadaan kuljettajia, jotka koulutuksen myötä ottavat taloudellisen ja turvallisen ajotavan omakseen, sanoo Rauno Ikonen.

Kainuussa varaudutaan jo tulevaan

Vuosi 2014 on lähempänä kuin kuvitellaan

Olli Blomberg

Kainuussa yhdeksän SKAL-organisaation paikallisyhdistystä päätti yhdistyä koko maakunnan kattavaksi yhdistykseksi – syntyi Kainuun Kuljetusyrittäjät ry. Jäsenistölle tämä merkitsi muun muassa entistä tehokkaampaa ja kattavampaa koulutustarjontaa.

– Vain koulutuksella ja omaa osaamistaan jatkuvasti syventämällä on mahdollista varautua tulevaisuuden mukanaan tuomiin moisiin haasteisiin. Niinpä koulutus onkin valittu yhdeksi Kainuun Kuljetusyrittäjien toiminnallisista tukijaloista, sanoo **Tuomo Kauppinen**, luottamusmiestasolla pitkään SKAL:n hallinnossa toiminut ja uuden yhdistyksen syntymiseen vahvasti vaikuttanut sotkamolainen kuljetusyrittäjä.

– Jo yksistään tuleva EU-koulutusdirektiivi edellyttää, että niin kuljetusyrittäjät itse kuin ammattikuljettajat huolehtivat oman osaamisensa pysyvän alati muuttuvan toimintaympäristön edellyttämällä tasolla, tätä nykyä Kainuun Yrittäjät ry:n varapuheenjohtajana sekä Sotkamon Yrittäjät ry:n puheenjohtajana vaikuttava Tuomo Kauppinen jatkaa.

Hänen mukaansa uuden maakuntatasolla toimivan yhdistyksen velvoitteisiin kuuluu paitsi kuljetus- ja logistiikka-alaan liittyvä edunvalvonta, myös tiedon ja taidon välittäminen jäsenistölle. Ja olennainen osa tätä toimintaa on eri tahojen kautta ja yhteistyökumppaneiden avulla tarjottava koulutus.

Teemoja ja tekniikoita

Konkreettinen esimerkki kuljetusyrittäjille Oulun läänissä ja aivan erityisesti Kainuussa tarjottavista koulutuspalveluista on yhteistoiminta Kainuun Ammattiopiston kanssa. Osana opiston tarjoamia Edukai-aikuiskoulutuspalveluja järjestettiin vuoden 2007 keväällä Studia Generalia -luentosarja, jossa tärkeimpinä aiheina olivat yrittäjyys ja johtaminen, sukupolvenvaihdon suunnittelu, verotus ja lainsäädäntö, sukupolvenvaihdon tilanteesta olevan yrityksen tila, hinta ja vaihdoksen rahoittaminen sekä sukupolvenvaihdos henkisenä prosessina.

– Teimme koulutusohjelmaa valmistellessamme hyvin perusteellista työtä. Kaikille kainuulaisille kuljetusyrittäjille ja -yrittäjille lähetettiin tutkimuskysely, jonka avulla selvitettiin käytettävissä olevan kaluston määrä ja -taso, henkilöstön määrä ja ikärakenne sekä minkälaisia koulutustarpeita yrityksillä on.

– Viime syksynä meille tuli teemaksi liiketoimintaosaaminen. Vuoden 2008 osalta teema on laajennettu kattamaan koko Oulun lääni. Virallinen startti tapahtuu helmikuussa Kalajoella järjestettävässä suuressa kuljetusseminaarissa, kertoo SKAL Oulun lääni



Liikenneoitsijä Tuomo Kauppinen Sotkamosta (vas.) ja SKAL Oulun läänin toiminnanjohtaja Heikki Huhanantti ovat tyytyväisiä Kainuun Ammattiopiston tuottaman Edukai-ohjelman kautta kuljetusyrittäjille tarjottuun, liiketoimintaosaamiseen liittyvään koulutukseen.

ry:n toiminnanjohtaja **Heikki Huhanantti**. Hän toimii myös Kainuun Kuljetusyrittäjät ry:n sihteerinä.

Kuluneen syksyn koulutustarjonnasta miehet haluavat erikseen palauttaa mieleen suurta suosiota saavuttaneen, nimenomaan liiketoimintaosaamiseen liittyneen ATK-koulutusprojektin. Käytettävissä oli täydelliset ATK-luokat, joissa kaksi ATK-alan ammattilaista antoi kurssilaisille tiivistä lähiopetusta. Koulutuspaketissa käytiin läpi kuljetusalan kustannusrakenne, toimialan tulevaisuuden haasteet, tietokoneen käytön yleisperusteet, paneuduttiin markkinointiin, opeteltiin kustannuslaskentaa Excel-taulukkolaskentaohjelman avulla sekä harjoiteltiin tarjousten ja esittelymateriaalin tekoa tietokoneen avulla.

– Palaute oli yksinomaan positiivista, Tuomo Kauppinen toteaa. – Lähes jokai-

nenhan hallitsee tietokoneen käytön alkeet, mutta jotta sitä pystyisi vähänkään kattavammin hyödyntämään, tarvitaan asiantuntevaa opastusta. Oman yrityksen toiminnan seuraamisen kannalta lisätiedon hankkiminen tässä suhteessa on mitä suositteluvinta.

Heikki Huhanantin mukaan edellä mainittua ATK-pohjaista koulutusta on vuonna 2008 tarkoitus jatkaa uusimpia tietoliikennetekniikoita hyödyntäen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että samalla, kun ATK-opettaja perehdyttää yhtä kurssilaisryhmää Kajaanissa, seurataan opetusta reaaliaikaisen videoyhteyden välityksellä asianmukaisissa ATK-luokissa esimerkiksi Kuhmossa ja Suomussalmella.

Vastaavaa toimintaa suunnitellaan myös Oulun talousalueelle. Tuomo Kauppinen katsoo tämän opetusmene-



– Kyllähän yrittäjät ja vakituiset kuljettajat saadaan koulutettua, mutta miten menetellä tilapäistyövoiman kanssa, Tuomo Kauppinen ja Heikki Huhanantti pohtivat.
– Vuosi 2014 on aivan nurkan takana!

en resurssien molemminpuolinen hyödyntäminen on välttämätöntä tulevaisuutta kohti mentäessä, Tuomo Kauppinen painottaa. – Täysipainoinen EU-direktiivin mukainen koulutus on saatava vauhdilla käyntiin jo nyt, vuoteen 2014 ei enää ole pitkä aika. Jos ei kohderyhmiä pian saada motivoitua koulutukseen osallistumiseen, on meillä pian edessä ylipääsemätön koulutusruuhka, joka pahimmassa tapauksessa voi jopa vaarantaa elinkeinoelämän toiminnot.

– Jo käytettävissä olevien resurssien lisäksi on eri instansseista löydettävä ne pätevät ja vastuunsa tuntevat, AKE:n hyväksymät kouluttajat, jotka aidosti kykenevät välittämään sen tiedon ja taidon määrän, jonka kouluttavat pystyvät omaksumaan voidakseen täyttää direktiivissä määritellyn osaamisen tason. Kysehän on näiden ihmisten mahdollisuudesta jatkaa valitsemallaan elämänrallalla tai vaihtoehtoisesti uutta tai ensimmäistä ammattia itselleen harkitsevien mahdollisuudesta päästä kiinni työelämään.

– Vakituiset ja ammattiaan arvostavat kuljettajat saadaan varmaankin ajoissa ammattitaidon ylläpitämiseen vaadittavan koulutuksen piiriin, kunhan kuljetusyrietykset omalta osaltaan hoitavat tähän liittyvän aikataulutuksen, mutta kuinka saada esimerkiksi lomittajat ja tilapäinen työvoima ajoissa koulutukseen? Jos ei heitä nyt saada koulutettua, on tilanne vuoden 2014 jälkeen todella ongelmallinen. Vaaditaanhan tilapäisiltä kuljettajiltakin ammattipätevyden osoittava tutkinto, Tuomo Kauppinen huomauttaa.

telmän soveltuvan muihinkin kuljetusalaa läheisesti sivuaviin aiheisiin liittyvään koulutustoimintaan. Lähtökohtana on näin menetellen helpottaa yrittäjien saamista lähiovetuksen piiriin pitkien etäisyyksien maakunnassa.

Yhteistyötä

Heikki Huhanantti ja Tuomo Kauppinen haluavat molemmat korostaa Suomen Yrittäjien ja SKAL:n välistä yhteistyötä juuri Kainuussa. Onhan SKAL Suomen Yrittäjien suurimpia toimialajärjestöjä, jota ei eri yhteyksissä pidä unohtaa.

Esimerkkinä järjestöjen käytännön yhteistyöstä Heikki Huhanantti mainitsee SKAL Oulun lääni ry:n Kajaanissa tarjoamaa alueellista palvelua.

– Olemme vuokranneet Kainuun Yrittäjät ry:n toimistosta tilaa, jossa tiettyinä päivinä joka toinen viikko olen kainuulaisten kuljetusyrittäjien tavattavissa. Samassa toimistossa pidämme kuljetusyrittäjien maakunnalliseen järjestötoimintaan liittyvät kokoukset. Myös koulutuspuolella näen synergiamahdollisuuksia, ainakin niissä tapauksissa, joissa koulutuk-

sen teemat ovat niin sanotusti päällekkäisiä eli palvelevat suoraan molempien järjestöjen jäsenistöä.

Tuomo Kauppinen haluaa korostaa varsinkin sitä, että eri toimialoja edustavilla yrittäjillä on mahdollisuus oppia toisiltaan yhteisissä koulutustilaisuuksissa. Esimerkiksi harjoitustilanteessa tapahtuva keskinäinen kommunikointi ei hänen mielestään pelkästään avarra näkökantoja, vaan voi johtaa jopa tuottavien asiakassuhteiden syntymiseen.

– Useimmat Suomen Yrittäjien jäsenethän ovat joka tapauksessa suoraan tai välillisesti kuljetusyrittäjien asiakkaita, siksi tällaista mahdollisuutta ei sovi väheksyä!

Kainuulaisten paikallisyhdistysten yhdistyminen ja sen myötä lisääntynyt järjestöllinen painoarvo toi muun hyödyn lisäksi tullessaan mahdollisuuden aivan uudelleen alueelliseen kohderyhmäyhteistyöhön.

– Meitä pyydettiin mukaan Kainuun kehittämistyöryhmän käynnistämään elinkeinoelämän nuorisohjelmaan, Heikki Huhanantti kertoo. – Siinä ovat edustettuina kauppa ja teollisuuden

eri sektorit sekä monet koulut ja laitokset. Tarkoituksena on löytää uusia työntekijöitä aloille, joilla työvoimaa esiintyy. Näin saimme uusia kontaktipintoja ja pääsimme entisestään laajentamaan intressiverkostoaamme Kainuun alueella, mikä osaltaan auttaa meitä saamaan tuoreinta sisäpiiritietoa eri aloilta. Tällainen tieto on ensiarvoisen tärkeää kuljetusyrittäjille heidän laatiessaan lyhyen ja pitkän tähtäimen toimintasuunnitelmia, olipa sitten kyseessä kalustoon tai henkilöstöön liittyvät seikat.

Kiire tulee

Uusi laajennettu paikallisyhdistys kykenee Tuomo Kauppinen mukaan yksittäisiä paikallisyhdistyksiä tehokkaammin toimimaan koulutuspalveluja kartoittavana vaikuttajana kuljetusyrittäjien ja palveluja tarjoavien tahojen välillä. Tällaisen koordinaation avulla löydetään parhaimmat yhteistyökumppanit ja tuloksellimmat koulutusvaihtoehdot. Tärkeimpiä koulutustahoja ovat luonnollisesti SKAL ja Kainuun Ammattiopisto, jälkimmäisen osalta sen logistiikkapuoli.

– Näiden tahojen tarjoami-

Halu oppia yrityksen markkinointia innosti **Timo Jussilan** **koulunpenkille**

Kuljetusyrityksen julkisuuskuvan kohentaminen oli Timo Jussilan mielessä päällimmäisenä, kun hän lähti opiskelemaan yrittäjätutkintoa Suomen Yrittäjäopistossa Hämeenlinnassa.

Anneli Similä

Treffit haastattelua varten on sovittu **Timo Jussilan** kanssa puolimatkan krouviin, eli tässä tapauksessa Riihimäen asemaravintolaan. Kahvi ja sämpylä maistuvat yrittäjälle työputken jälkeen, joka alkoi klo 01.00 yöllä. Fazerin Leipomon tuotteet lähtivät silloin Lahteen, paluukuormana osa tuotiin Hyvinkäälle asiakkaille jaettavaksi. Yölliseen ajoon sisältyi myös tunnin tauko, jonka Timo Jussila vietti auton hytissä nokkaunilla.

Jussilan veljeksillä, Timolla ja **Terolla** on vanhemmilta peritty maatila Oitissa, Hausjärvellä.

Maata viljellään, mutta pääasiallinen elinkeino on kuitenkin maarakennus- ja kuljetus. Kaivuu ja Kuljetus Jussilat Ky perustettiin 1991. Nyt yrityksen kuljetus- ja maarakennuspuoli on eriytetty kahdeksi yhtiöksi. Näistä kuljetusyhtiötä eli Kuljetus Jussila Oy:tä johtaa Timo Jussila. Yrityksen kivijalka ovat leipomoteollisuuden kuljetukset, lisäksi työllistävät kappaletavarakuljetukset. Työtä tehdään yhteensä neljän auton ja neljän vakituisen työntekijän voimin.

Toimitusjohtaja ja kuljettaja molemmat koulun penkillä

Timo Jussila on aikoinaan käynyt peruskoulun ja sen päälle kauppakoulun. Kehittyvä kuljetusyrittäjä -opintoja suorittamaan häntä houkut-

teli Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjien silloinen toiminnanjohtaja **Reijo Virtanen**. Kun Jussilan yritykseen oli vielä tullut sairausloman sijaiseksi naiskuljettaja, joka halusi jäädä taloon ja päästä oppisopimuskoulutukseen, alkoivat paineet oppimiseen kasvaa myös itse toimitusjohtajalla.

- Tuli heti haaste vähän skarpata myös omaa osaamista, Timo Jussila naurahtaa.

Yllään Timo Jussilalla on uusi sininen ajohaalari, jonka rintaan on aplikoitu yrityksen nimi valkoisin kirjaimin. Taskusta löytyy samaan tyyliin suunniteltuja käyntikortteja. Yrityksen julkisuuskuvan rakentaminen on siis selvästi pyörähtänyt käyntiin.

- Hain opiskelusta ideoita yrityksen markkinointiin ja kyllä niitä jonkin verran sainkin. Yrityksellemme on nyt ensimmäiseksi suunniteltu yhtenäinen ilme ulospäin. Suunnittelun tekivät ammatillaiset, eli mainostoimisto.

Yrityksen asiakaspohja on parin viimeisen vuoden aikana laajentunut kuulemma kyllä ilman erityistä markkinointiakin. Timo Jussilan mukaan tietous yrityksen palveluista on kulkenut ihan suupuheella sekä tietysti yritykset autot ovat tuttu näky tietyillä reiteillä.

"Tilinpäätöslukuja katson nyt ihan eri silmin"

Kehittyvä kuljetusyrittäjä -opintokokonaisuus alkoi



Timo Jussila.

maaliskuussa 2007 ja päättyy tämän vuoden elokuussa. Opiskelijat, joiden ikähaitari Timo Jussilan mukaan on laaja, istuvat varsinaisesti koulunpenkillä kuusi tuntia kuukaudessa. Joka aineesta tulee kotitehtäviä, joiden palauttaminen tapahtuu sähköpostilla. Tehtävien tekemiseen Timo Jussila arvioi käyttävänsä noin viisi tuntia paljolta, mutta kun ajankäyttö on yrittäjän kiireisessä päivässä kortilla, tuo ajan riittäminen opiskeluun oman haasteensa. Päivätyönsä lisäksi Timo Jussila on aikoinaan muun muassa toiminut viisi vuotta Hausjärven Kuorma-autoilijoiden puheenjohtajana, ja vuodesta 2001 eteenpäin hän on hoitanut sihteerin pestiä.

- Opiskelussa käydään läpi yrityksen perusasioita, taloushallintoa, markkinointia, työläinsäädäntöä ja niin edelleen. Keväällä on tulossa mm. työn johtamiseen ja ohjaamiseen liittyviä asioita. Ne ovatkin mielestäni yksi tärkeimmistä kehityksen kohteista myös omassa osaamisessa.

Opintokokonaisuuden aikana opiskelijat antavat tai-

doistaan kaksi näyttöä, jotka käytännössä ovat suullisia tenttejä tietystä asiakokonaisuudesta. Viime syksynä näyttö liittyi tilinpäätökseen. Toisena kuulustelijana oli juuri Reijo Virtanen, koska Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät on yhdessä Hämeenlinnan yrittäjäopiston kanssa mukana opintokokonaisuuden toteutuksessa. Tilinpäätöksen oppi taisi mennä perille, koska Timo Jussila kertoo katsovansa nykyään tilinpäätöslukuja ihan eri silmin kuin aikaisemmin.

Timo Jussilan mielestä opiskelu on palauttanut hyvin mieleen asioita, joita joskus tuli opiskeltua jo kauppakoulussa. Oppien soveltaminen nyt omaan yritykseen on tuonut kuitenkin motivaatiota lisää. Kuljetustaloudellinen laskenta on hänen mukaansa yrityksessä realistisella pohjalla, mutta vielä hän kaipaisi lisätaitoja sopimusneuvotteluja varten, jotta talouslukujen pohjalta selvitetävät veloitusperusteet saisi perille asiakkaalle vielä varmemmin ja vakuuttavammin. Neuvottelutaito yleisestikin olisi aihe, jota Timo Jussilan mielestä voisi vielä lisätä opintoihin. ■

Utbildning är en megatrend inom transportbranschen

Tidningen Kuljetusyrittäjä har så gott som årligen publicerat ett temanummer fokuserat på utbildning. Det inledda året utgör i detta avseende inte något undantag av denna grundregel. Ni har alltså åter i Er hand en tidning fylld av senaste nytt från utbildningssektorn.

Utbildningen har ju intagit rollen som en nyckelfaktor för transport- och logistikbranschen. Efter Finlands enastående beslut om att yrkesförarnas kompletterande fortbildning skall överensstamma med EU-direktivet, har utbudet och efterfrågan beträffande branschfortbildning under loppet av en kort tid flerdubblats. Redan från senaste höst har det i Finland varit möjligt att acceptera chaufförernas fortbildning som en del av det krav på 35 timmar, vars införtjänning i övriga medlemsländer helt allmänt börjar först i september 2009. Vår framstegsvänliga nationella lösning möjliggör en startperiod på sju år, då den i andra länder i huvudregel är fem år. Lösningen är alltså flexibel och förnuftig med tanke på vår transportbransch.

Men det händer när det sker. Som behörig övervakande myndighet av utbudet av fortbildning har Fordonsförvaltningscentralen säkert en dryg arbetsbörda framför sig. På ett noggrant sätt måste kvalitén på den branschriktade fortbildningen hållas tillräckligt hög och kostnaderna rimliga. Även om fortbildningskravet inom såväl gods- som persontrafiken berör nästan etthundratusen personer, kan fortbildning inte ges med alltför lösa grunder som utgångsläge eller i inkasseringssyfte. Det hör inte giriga gårdfarihandlare till att dra nytta av denna verksamhet.

Fortbildning hjälper till att skapa en allt stabilare grund då det gäller utvecklingen av samarbetet transportföretagen och kunderna emellan. Transport- och logistiktjänster skräddarsydda med kundens behov som utgångsläge får allt större intensitet, då serviceproducenten och beställaren vid samma bord kan överväga och kanske även strukturera fortbildningens innehåll.

Åt försvarsmaktens starka insats och aktiva attityd med tanke på chaufförutbildning tilldelar branschen ett varmt tack. Då de nya chaufförernas obligatoriska kompetensutbildning på grundnivå efter ett och ett halvt år drar igång, väntas försvarsmakten, enligt de senaste planerna, utgöra den instans som antalsmässigt utbildar de flesta chaufförerna. Med samarbete transportföretagen och försvarsmakten emellan är det möjligt att skapa en modell, som hjälper till att efter hemförlovingen direkt sysselsätta de unga som under beväringstjänsten skaffat sig yrkeskompetens. Detta är något som man helt begrundat kan kalla bästa möjliga praktiska förfarande.

I den utbildningskalender som medföljer som bilaga till denna tidning beskrivs SKAL:s omfattande fortbildningsprogram. Det lönar sig att ta en titt på utbudet. Och såsom vår utbildningschef **Eino Simonen** säger: SKAL erbjuder det mest omfattande fortbildningsprogrammet för chaufförer, kvalitén är av högsta klass och prissättningen förmånlig för medlemsföretagen.

Pasi Moisio



FINLANDS TRANSPORT OCH LOGISTIK

VD:n har ordet

Välkomna till miljötalko!

Grannhjälp – eller talko som det heter här i Finland – är normalt förfarande för oss, vi är vana med sådant. Taktalko var något som släktingar, bekanta och vänner från när och fjärran ställde upp vid för att i långa rader spika pärtor. Varje enskild arbetsinsats var viktig då det var ont om pengar eller andra medel. Och då ett tillräckligt antal talkofolk infann sig, löpte arbetet raskt undan.

Nu är det hög tid att reparera det viktigaste taket – himlavalvet. Ingen har kunnat undgå från att uppmärksamma det faktum att det läcker. Det regnar i januari när det borde snöa. Så låt oss nu manstarkt skrida till verket, himlavalvet skall repareras – det är bråttom!

Vår organisation har dragit sina strån till stacken redan i tio års tid. I januari undertecknade SKAL tillsammans med tre ministerier ett omfattande åttaårigt talkoavtal om frivilliga energiinbesparingar för åren 2008–2016. Åt transportbranschen medför målsättningarna i förbindelsen ansenliga utmaningar. Inom godstrafiken på landsvägarna skall energi självmant inbesparas i sådan grad att en årlig inbesparing på 16 miljoner bränsleliter kan uppnås. En målsättning angående mängden talkofolk har redan också ställts, avtalet borde nämligen omfatta ett betydande antal transportföretag och -materiel.

Hur kan man då ställa upp vid talkot? Som första åtgärd kan man fästa SKAL:s årsdekal på synlig plats på fordonet. På så sätt bevisar man medlemsföretagets vilja till att medels frivilliga åtgärder spara bränsle. Man behöver inte heller resa långt bort för att reparera tak, det räcker med att man ställer det egna bohaget i ordning. Varje läckage skall tilläppas, bränsle skall sparas genom att tillämpa förebyggande körsätt och måttliga hastigheter. Det egna företagens energieffektivitet skall förbättras på allehanda sätt. Marknadsför-

ringen av inbesparingsåtgärder inleds inom kort.

Den som var med vid ett taktalko fick välbehag av att man kunde hjälpa sin vän, men detta miljötalko medför nytta år var och en som förmår spara bränsle. Och det syns direkt i plånboken. Inbesparing ansågs förr i tiden som en dygd. Genom att lägga medel i strumpskafet och genom tålmod skaffade man sig ett eget hem och övriga värdesaker. Samma synvinkel kan tillämpas också nu, då det gäller energibesparing. Genom att snåla med energiförbruk förebygger vi klimatförändringen och tar vara på inbesparat bränsle. Våra långsiktiga åtgärder belönas med en bättre levnadsmiljö för kommande släktled.

Dessvärre är det om inbesparingsåtgärderna inte väcker intresse! Frivilligheten har beviljats en besökelsestid på bara tre år. Om vi slösar bort denna möjlighet, kan vi vara säkra om att förpliktelserna blir tvångsåtgärder, några alternativ finns inte.

En detalj väcker visserligen uppmärksamhet. Det hör ju till saken att den som kallar till talko också bjuder på en rejäl måltid så att folket orkar arbeta. Vid detta talko bjuder staten åt talkofolket – transportföretagarna – närmast ett varmt handslag. Vi gör väl nu så att vi rättar till detta missförhållande senast i statsbudgeten för år 2009, då övervägs nämligen statsmaktens attityder angående inbesparingsåtgärder följande gång. Transportbranschen har väl förtjänat sin skattemorot.

Vi ses på temadagarna för energibesparing i Jyväskylä 5–6.9.2008!

Iiro Lehtonen

Nya vindar i vuxenutbildningscentra

Regional verksamhet ändras till riksomfattande service

Olli Blomberg

JAKK med huvudort i Jalasjärvi är ett typexempel på hur en anstalt som ursprungligen grundats för arbetskraftspolitisk sysselsättningsutbildning utvecklats till ett vuxenutbildningscentrum som på ett mångsidigt sätt betjänar näringslivet genom att erbjuda olika typer av högklassiga grund-, fortsättnings- och kompletteringskurser.

Inom branscherna för transport och logistik hör JAKK till de ledande grund- och fortutbildningsanstalterna i landet. Utbudet täcker praktiskt taget all till person- och godstrafik anknuten utbildning. Cirka 500 personer utbildas årligen till yrkeschaufför för fordonskombination eller buss. Därutöver tilldelas kompletterande fortbildning åt flere hundra redan inom nämnda branscher etablerade personer.

– Dagens melodi är att man samarbetar med transport- och logistikföretag, säger **Matti Heikkilä**, chef vid avdelningen för transport- och logistikutbildning. – Krav ställda av företagen och den allmänna branschutvecklingen utgör de faktorer enligt vilka vi utvecklar vår verksamhet.

EU:s nya utbildningsdirektiv om chaufförernas yrkeskompetens ställer helt nya krav med tanke på hur en person kan etablera sig som chaufför i yrkesmässig godstrafik. Det är inte längre möjligt att lära sig yrket ”på sidan om” genom att t.ex. åka med pappa i bilen och följa med hur han arbetar för att därefter ”ta körkort” i den lokala bilskolan.

– Det naturligaste förfa-

randesättet i dag är att sådan transportföretagare som behöver nya chaufförer, kontaktar vuxenutbildningscentrat. Tillsammans kan vi antingen skraddarsy en kurs för de personer företagaren valt ut eller också tar vi fram lämpliga personer från dem vi redan utbildat eller kommer att utbilda, säger försäljningschef **Sami Heinimäki**.

– Anmärkningsvärt är att de flesta av de ungdomar som anmäler sig till en kurs i JAKK, redan är ”öronmärkta” av något transportföretag. Läget har radikalt ändrats de senaste åren. Man kommer inte mera till ett vuxenutbildningscentrum utan några framtidsplaner. Motivationsgraden är synnerligen hög, framhäver Heikkilä.

Både Heikkilä och Heinimäki är övertygade om att man i växande grad måste utbilda också invandrare.

– Redan nu blir en massa transporter försenade eller ogenomförda på grund av chaufförsbrist, detta är ett faktum som vi helt enkelt måste erkänna. Om vi vill utbilda invandrare, utgör språkfrågan det största problemet, påpekar Heikkilä men tar också fram en lösning. Som exempel nämner han möjligheten att förse olika trafikstyrningspro-



– Utbildning är viktigt, det må då vara fråga om att skaffa eller upprätthålla yrkeskompetens – för att inte tala om attityder, påpekar avdelningschef **Matti Heikkilä** (t.v.) och försäljningschef **Sami Heinimäki**.

gram med en översättningsmodul. Dylig mjukvara finns redan tillgänglig. Med hjälp av programmet kan en utländsk chaufför läsa kör- och arbetsordern på sitt eget modersmål på sin fordonsterminal.

Matti Heikkilä framhäver att vid så kallad rekryteringsutbildning införlivas eleven redan från första början i transportföretagets vardagsrutiner – beträffande såväl verksamhetssätt och fordonsmateriel som arbetskamrater. På så sätt blir tröskeln för självständigt arbete efter utbildningen så låg som möjligt. Detta skede i grund- eller fortutbildningen måste ske med allra största omsorg.

– Det är inte alltid lätt att senare ändra personalens attityder angående till exempel de kvalitets- eller miljöprogram till vilka företagit

bundit sig. En utomstående organisation, kanske just ett vuxenutbildningscentrum, kan vara den rätta lösningen. Ett kurspaket på en eller två dagar kompletterat med lämplig belöning har i detta syfte visat sig vara effektivt. Attityder kan helt enkelt inte ändras bara genom att man ger en barsk order!

Samarbetet JAKK och SKAL emellan har enligt Matti Heikkilä och Sami Heinimäki fungerat extremt bra. Bägge männen anser att genom föreläsarutbyte och separat fastställda företagsfokuserade kurser kan JAKK och SKAL i samarbete producera chaufförs- och företagarutbildning precis i sådan form som den finska transportnärings behöver för att kvarhålla sin konkurrensförmåga inom den allt mer globala transport- och logistikbranschen. ■

AKE nöjd med fortbildningsstarten

Planeringsarbetet väl genomfört

Ulla Eskelinen

Fordonsförvaltningscentralen (AKE) godkänner fortbildningsprogrammen som verkställs på det sätt som EU-direktivet om yrkeskompetens fastställer och de utbildningscentra som erbjuder respektive fortbildning. AKE upprätthåller också en databas över chaufförernas fortbildningsdagar.



Ari Herrala.



Sakari Kaikkonen.

Vid AKE:s yrkestrafikenhet bär överinspektör **Sakari Kaikkonen** ansvar över ärenden som berör yrkeskompetens. Han och enhetschef **Ari Herrala** är belåtna över det hur allvarligt finska utbildare inom transportbranschen samt stora transport- och bussbolag fördjupat sig i ärendet.

– Ett par år gemensamt planeringsarbete har hjälpt till att av frivilliga förfarandesätt välja de mest lämpliga. Och det gemensamma utvecklingsarbetet upphör minsann inte ännu, poängter Sakari Kaikkonen.

De instanser som erbjuder utbildningstjänster har i god tid av AKE begärt råd om hur fortbildningen skall anordnas. Enligt Kaikkonen har detta krävt flere möten och telefonrådgivning i ansenlig grad, men det väl planerade samarbetet fungerar nu, då huvudprinciperna till en stor del är under kontroll.

För tillfället har över hundra instanser beviljats rätt att erbjuda fortbildning. Med i siffran är också de cirka 50 läroanstalter som av under-

visningsministeriet tilldelats rätt att ge grund- och fortutbildning. Några ansökningar står ännu i kö. Antalet olika fortbildningstillfällen överskrider redan 150 och de senaste ansökningarna väntar ännu på att bli granskade, beskriver Ari Herrala läget vid början av januari. Under perioden 10.9.–31.12.2007 har redan cirka 3 000 personer tilldelats fortbildning.

Omfattande utbud

Fortbildningsutbudet är synnerligen omfattande, allt från upprätthållande av fysisk kondition och andlig välfärd till lagstiftning. Personer som nyligen avlagt branshexamen erbjuds goda utbildningsmöjligheter bland annat genom olika branschfokuserade program.

– Det är bra att utbudet är så här omfattande, säger Herrala och riktar sitt tack till de instanser som aktivt erbjuder utbildningsmöjligheter.

En viss efterfrågan på distansfortbildning förekommer också, men verkställandet av sådan är mera kompli-

erat, eftersom fortbildningen grundar sig på att man aktivt följer med respektive undervisning och inte enbart deltar i tentamina.

Rätt och plikt att godkänna och administrera

Grundprinciperna om vilka uppgifter AKE inför i sina databaser är helt klara, men vissa tankar om ett mera omfattande bruk av registren förekommer. Först måste grunddetaljerna dock verkställas.

Vid AKE bär Sakari Kaikkonen för tillfället ansvar över ärenden angående yrkeskompetens. Inom en när framtid anställs en person som får i uppdrag att införa uppgifter i registret och sköta databasen. Senare i år anställs kanske ytterligare en person.

Uppgifter om instanser som beviljats rätt att ge fortbildning samt fortbildningsprogrammen finns angivna på AKE:s hemsidor i webben. På begäran är det också möjligt att beställa program för visst tillfälle. All administrativ information kommer att infö-

ras som en del i AKE:s nya databas för fordonstrafiken (Ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmä ATJ). Inkommande höst är databasen färdig även beträffande utbildning för yrkeskompetens och då inleds registreringen. Ända fram till dess lagras uppgifterna i en allttjämt växande rad av mappar.

I framtiden eventuellt ytterligare tjänster

– Det är mycket sannolikt att det också åt taxichaufförerna ställs krav om obligatorisk grund- och fortutbildning, säger Herrala. – Beträffande regeringens förslag i ärendet pågår som bäst remissbehandling. Efter att databasen blivit färdig, kan AKE överta administrationen också för denna sektor, tidigare skulle det inte ha varit möjligt.

– Antalet personer som söker kursplats kommer säkert att vara synnerligen drygt år 2014. Trots att fortbildningen som sådan inte är komplicerad, förflyttas deltagandet gärna till en senare tidpunkt, förespar Herrala och Kaikkonen. ■

Ministrarna hoppas att EU påskyndar lösningen av trafikproblemen vid östgränsen

Finlands regering vill att EU-kommissionen inverkar på Ryssland så att trafikproblemen vid Finlands östgräns kan minskas. Kommunikationsminister Anu Vehviläinen samt administrations- och kommunminister Mari Kiviniemi har åt kommissionen skickat ett brev som beskriver läget för internationella transporter vid östgränsen.

I sitt brev konstaterar ministrarna att det vore speciellt viktigt att påskynda ibruktagandet av elektronisk förtullning, att underlätta de ryska myndighetsförfarandena och att utveckla vägnätet på den ryska sidan av gränsen.

Vehviläinen och Kiviniemi riktade sitt gemensamma brev åt trafikkommissarien Jacques Barrot och kommissarien för tullärenden, László Kovács.

Långtradarparkeringen vid Vaalimaa blir avgiftsbelagd

För bruket av den parkeringsplats som byggs vid Vaalimaa, kan mycket väl uppbäras avgift. Med avgiften är det möjligt att täcka de kostnader som utbyggandet, upprätthållandet och förvaltningen av området förorsakar. Införandet av dylik avgift förutsätter lagförändringar.

Sättet på vilket avgiften uppbärs och hur stor avgiften är, fastställs senare. En summa på 10,00 euro per besök har varit uppe. Mandattiden för arbetsgruppen som utsatts för projektet fortsätter fram till mitten av maj.

Det så kallade väntområdet för långtradartrafiken vid Vaalimaa byggs alldeles intill gränsövergångsstället. På området kan parkeras cirka 1 000 långtradarare. Området väntas vara färdigt för bruk vid slutet av år 2008. Projektbudgeten uppgår till cirka 24 miljoner euro.

EU:s kommunikationsministrar fattade beslut om att verkställa Galileo-projektet

Europeiska unionens kommunikationsministrar uppnådde vid sitt möte i Bryssel den 29 november enighet om hur förverkligandet av satellitnavigationsystemet Galileo genomförs.

Kommunikationsminister Anu Vehviläinen är nöjd över att man kunde nå en lösning i ärendet.

– För små och medelstora medlemsländer viktiga frågor beaktades till slut i tämligen acceptabel grad. Också små länder kan få möjlighet att verkställa delprojekt om kunighets- och kunskapsnivån i respektive företag är tillräckligt hög.

I de slutsatser ministrarna godkände fastställs att genomförandet av Galileo-projektet styrs under allmän förvaltning. Avsikten är att det europeiska satellitsystemet kan tas i bruk i full skala fram till år 2013.

Neste Oil förnyar sitt stationskoncept

Neste Oil har igångsatt ombyggnaden av Neste-stationerna i Finland. Medels projektet vill Neste Oil förbättra attraktiviteten, besöksvänligheten och säkerheten samt svara på de utmaningar marknadsförändringarna fört med sig. Stationerna får ett enhetligt utseende enligt formeln Neste Oil och samtidigt uppdateras stationernas apparatur och programvaror, vilket ökar tryggheten och funktionssäkerheten. I samband med förnyelsen får den tunga trafikens tankställen som kallas Neste Oil Truck, ytterligare försäljningsställen för det ureabaserade tillsatsmedlet AdBlue.

Elektroniskt anmälningsförfarande obligatoriskt inom EU från 1.1.2009

Uppgifterna i TIR-carneten skall anges i elektronisk form åt tullen från början av nästa år

Övergången till elektroniskt anmälningsförfarande kommer också att öka mängden av uppgifter som skall anges. Vid Tullens webbsidor (www.tulli.fi) kommer det under vårens lopp att finnas aktuell information om hur det elektroniska anmälningsförfarandet tas i bruk och används.

Elektroniska TIR-förpassningsanmälningar kan ges redan från den första delen av junimånad i år. De stora speditörsföretagen har också redan meddelat att de tar det elektroniska anmälningsystemet i bruk snarast möjligt.

Bakgrunden till förändringen utgörs av att säkerhetskraven tillsträmmas på internationell nivå och av behovet att minska säkerhetsrisker inom utrikeshandeln. Det elektroniska förfarandet väntas underlätta förtullningsproceduren, vilket i sin tur medför smidigare gränsövergångsformaliteter. Med elektronisk anmälan kan uppgifterna även tryg-

Enligt EU-kommissionens beslut är det inom EU-tullområdet obligatoriskt att från 1.1.2009 inlämna TIR-förpassningsanmälan i elektronisk form åt tullen. Från nämnda datum bär TIR-carnetens innehavare ansvar över att uppgifterna i respektive TIR-anmälan införs i det elektroniska förpassningssystemet förrän TIR-carneten uppvisas för bekräftelse vid avgångstullen.

Pia Romppanen, Tullstyrelsen

gas i fall då TIR-carneten eventuellt kommit bort.

Hur elektronisk TIR-anmälan ges

Sådan operatör som har EDI-förbindelse till tullen kan – om denne så vill – på vägnar av TIR-carnetens innehavare och medels sitt egna elektroniska förpassningssystem, elektroniskt införa TIR-carnetens uppgifter i tullens förpassningssystem. Operatörer som inte har tillgång till EDI-system, kan ange TIR-förpassningsanmälan via webben (www.tulli.fi). Oberoende av vem

som inlämnar elektronisk förpassningsanmälan till tullen, **bär innehavaren av TIR-carneten alltid ansvar över anmälningsens riktighet samt över att till förfarandet anknutna bestämmelser tillämpas.**

Åt den som inlämnat elektronisk anmälan, returnerar tullens elektroniska förpassningssystem ett referensnummer. **Tillsammans med TIR-carneten, de varor som anmälningen omfattar och transportmedlet skall detta nummer företas åt avgångstullen.** Utgående från referensnumret tar avgångstul-

lens tjänsteman från databasen fram respektive anmälan och jämför den med framvisade dokument (TIR-carnet, fraktsedel mm.). Därefter kan anmälan överlämnas till TIR-förfarande, bekräftas att TIR-carneten uppvisats åt tullen samt utskrivna förpassningens remissdokument att bifogas till TIR-carneten. Som borgen för TIR-förpassningen tillämpas den kedja av borgenärer TIR-carnetens borgen omfattar, någon separat borgen behöver inte överlämnas åt Tullen.

Observera! Innehavaren av TIR-carneten bär alltid ansvar över anmälningsens riktighet samt över att reglerna för förfarandet tillämpas. Om TIR-carnetens innehavarföretag alltså inte själv inlämnar elektronisk förpassningsanmälan, utan anmälan inlämnas till exempel av en speditör, är det synnerligen viktigt att företagen i sina avtalsförhållanden tagit i beaktande ansvarsuppdelningen vid sådana skador och händelser eventuell felaktig anmälan förorsakar. ■

Onnittelemme 18.2.-16.3.2008

75 VUOTTA

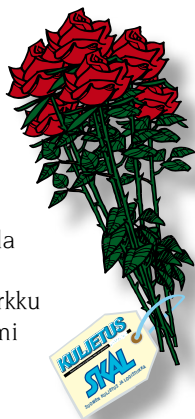
2.2.	Suonpää, Matti	Humppila
	<i>Myöhästyneet onnitelut</i>	
23.2.	Sillanpää, Jukka	Noormarkku
26.2.	Pirnes, Aimo	Pyhäsalmi

70 VUOTTA

21.2.	Niemi, Seppo	Tampere
25.2.	Korhonen, Veli	Iisalmi

60 VUOTTA

2.2.	Helenius, Aimo	Somero	<i>Matkoilla</i>
	<i>Myöhästyneet onnitelut</i>		
22.2.	Lindholm, Jarmo	Turku	
26.2.	Riihimäki, Pekka	Viljakkala	
1.3.	Ala-Yrjölä, Markku	Turku	
3.3.	Hakkarainen, Erkki	Espoo	
3.3.	Perkola, Jarmo	Säkylä	
4.3.	Cederlöf, Arto	Vaasa	
6.3.	Tukiainen, Juhani	Helsinki	
9.3.	Ajo, Pauli	Kittilä	
13.3.	Alasaari, Altti	Pori	
13.3.	Salonen, Hannu	Kiviniemi	
14.3.	Niivuori, Eero	Jyväskylä	
16.3.	Nykänen, Matti	Juva	



50 VUOTTA

18.2.	Sanevuori, Päivi	Lapijoki
20.2.	Honkala, Rauno	Forssa
21.2.	Hällström, Jukka	Pori
23.2.	Kotiaho, Jouni J	Jämsä
25.2.	Judin, Kari	Kontiolahti as
25.2.	Koskinen, Aki	Pomarkku <i>Matkoilla</i>
1.3.	Juhola, Jarmo	Maakeski
1.3.	Turtonen, Jukka	Tampere
3.3.	Alankola, Pauli	Virrat
5.3.	Loikkanen, Simo	Kangaslampi
5.3.	Siekinen, Jari	Haapajärvi
7.3.	Kleimola, Hannu	Ylihärmä
7.3.	Puttonen, Juhani	Säynätsalo
8.3.	Sohlman, Risto	Tampere
9.3.	Tiainen, Pekka	Kuopio
12.3.	Korpela, Raimo	Sodankylä

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyritystä-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 henkilöjäsenen syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tultaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.



Kuolleita

Pentti Eemeli Karppinen

s. 2.2.1934
k. 22.12.2007

Muistoa kunnioittaen

Kainuun Kuljetusyritykset ry
Metsäalan Kuljetusyritykset ry

Juho Katainen

s. 8.7.1923
k. 30.12.2007

Muistoa kunnioittaen
Iisalmen Seudun
Kuljetusyritykset ry
SKAL Itä-Suomi ry

Harri Antero Nokelainen

s. 17.2.1954
k. 15.10.2007

Muistoa kunnioittaen

Kouvolan Kuorma-autoilijat ry

Martti Romppainen

s. 3.1.1932
k. 22.11.2007

Muistoa kunnioittaen

Kainuun Kuljetusyritykset ry

Sammuttimia koskevat vaatimukset yhdenmukaistuivat

Jokaisessa vaarallisia aineita kuljettavassa ajoneuvossa tulee olla varusteina sammuttimet. Ennen 1.5.2003 VAK-käytössä ja ennen 1.1.2003 ADR-käytössä olevien ajoneuvojen osalta saatiin ADR 2001 -sammutinvaatimuksia noudattaa 31.12.2007 saakka.

Siirtymäaika vanhojen autojen osalta on nyt päättynyt ja sammutinvaatimukset ovat alla mainittujen **ADR 2003 -vaatimusten mukaisia kaikissa ajoneuvoissa 1.1.2008 lähtien.**

Kuljetusyksikön kokonais-
massa

Ainemäärä alle vapaarajan
Enintään 3,5 t
Yli 3,5 t ja enintään 7,5 t
Yli 7,5 t

Kokonais-
sammutus-
määrä (kg)

2 kg
2 kg + 2 kg
2 kg + 6 kg
6 kg + 6 kg



Kuljetusyrityksen seuraavassa numerossa:

- **Liikenneturvallisuus**