

# KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

yrittäjä

9/2008  
Marraskuu

Megaluokan  
IAA-näyttely  
Hannoverissa

s. 28

Kannustimia  
henkilöstön  
sitouttamiseksi

s. 32

Vuosaaren satama  
avaa porttinsa

s. 10

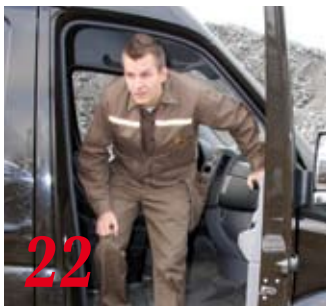
Kansainväliset kuljetukset

**SKAL**

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



**2000-luvun tulli on  
monitoimilaitos.**



**Kuljetusapu Korhonen on UPS:n  
sopimuskumppani.**



**Ralf Hellsberg Oy:ssä pidetään  
huolta henkilöstöstä.**



**Teuvo Isohanni ja Esko Nummi  
valvovat kuljetusalan etuja  
Pohjanmaalla.**

## Sisältö

|   |           |   |           |
|---|-----------|---|-----------|
| <b>Pääkirjoitus:</b> .....  | <b>5</b>  | Ison ratin takana 2008 Alastarossa .....  | <b>39</b> |
| EU-komissiolta kelpo esitys<br>työaikadirektiivin muuttamiseksi   |           | Mercedes-Benz Eastern Europe Test Drive:<br>Actros-testikeikka Via Balticalla.....        | <b>40</b> |
| <b>Toimitusjohtajalta:</b> .....  | <b>7</b>  | Sisu Timber C600 E15M K-KK-6x4/465+137:<br>Pillari-Sisulla pöllä saa kunnon kyytiä! ..... | <b>42</b> |
| Piristysruiskeen paikka!  |           | Iveco Stralis AS260D56Z/P HM 6x4:<br>Tuhti ja tukeva tulokas kasettikuljetuksiin ..       | <b>43</b> |
| <b>Ajassa</b> .....   | <b>8</b>  | Kustannusmuutokset kuorma- ja<br>pakettiautoliikenteessä.....                             | <b>45</b> |
| <b>Kansainväliset kuljetukset</b> .....   | <b>10</b> | Mies, joka tavoittelee taivasta .....   | <b>46</b> |
| Maamme tärkein tuonti- ja vientiväylä<br>otetaan käyttöön: Vuosaaren<br>satamassa valmistaudutaan tositoimiin                     | 10        | Ajankuva .....  | <b>48</b> |
| 2000-luvun tulli on todellinen<br>monitoimilaitos .....   | 16        | Ohje kone- ja kuljetuspalvelujen<br>hankintaan kunnille .....                             | <b>48</b> |
| Ajot ulkomaille – mistä eläketurva? .....   | 20        | <b>Ristimäki</b> .....  | <b>49</b> |
| Kuljetusapu Korhonen Oy, Laukaa:<br>Toiminta UPS-sopimuskumppanina<br>on haastavaa ja palkitsevaa .....                           | 22        | Svensk Resumé .....   | <b>50</b> |
| Pikakuljetukset kutistavat maailman.....  | 25        | <b>Parhaat Palvelut 2008</b> .....  | <b>54</b> |
| Hannoverin IAA oli menestys: Enemmän näyttelle-<br>asettajia, näyttelytilaa ja maailman<br>ensi-iltoja kuin koskaan aiemmin ..... | 28        | SKAL-Asianajorengas .....   | <b>56</b> |
| Ympäristö ja energiatehokkuus valttia .....   | 30        | Tulevia tapahtumia.....   | <b>57</b> |
| Väylät & Liikenne 2008:<br>Tieasiantuntijoiden runsaudensarvi.....  | 31        | Verokonsultointi ja Lakipalvelut .....  | <b>57</b> |
| Ryhmäeläkevakuutuksella vahvistetaan<br>sitoutumista yritykseen .....   | 32        | <b>SKAL kouluttaa</b> .....   | <b>58</b> |
| Valppain mielin suojeli kulkua suojateillä .....  | 35        | Yhteistyöjäsenet.....   | <b>58</b> |
| Teuvo Isohanni ja Esko Nummi, SKAL Pohjanmaa<br>– Österbotten ry: Entistä nopeampi<br>vaikuttaminen entistä tärkeämpää! .....     | 36        | <b>www.skal.fi</b> .....  | <b>58</b> |
|   |           | <b>SKAL-tapahtumia</b> .....  | <b>59</b> |
|   |           | Nimityksiä.....   | <b>64</b> |
|   |           | Onnittelemme .....  | <b>65</b> |
|   |           | <b>Profiili</b> .....   | <b>66</b> |

**Suomen Kuljetus ja  
Logistiikka SKAL ry:n  
jäsenlehti**

**Julkaisija:** SKAL Kustannus Oy

**Toimitus**

päätöimittäjä 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  
Kirsi Heikkilä  
Laura Ristolainen

**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 2008

Keskimääräinen painos  
10 000 kpl  
LT-levikkö 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen  
ISSN 1236-066X



## EU-komissiolta kelpo esitys työaikadirektiivin muuttamiseksi

**S**uomi on jo kymmenen vuotta tehnyt EU:n eri instansseissa määrätietoista työtä, jotta kuljetusalan itsenäiset yrittäjät voitaisiin jättää EU:n maantiekuljetusaloja koskevan työaikadirektiivin ulkopuolelle. Direktiivi toisi toteutuessaan myös yrittäjälle itselleen kellokorttivelvoitteen omaan yritykseensä ja rajaisi viikoittaisen kokonaistyöajan 48 tuntiin viikossa. Jokainen ymmärtää sen, että tällä vietäisiin kuljetusyrittämiseltä pohja pois ja samalla tehtäisiin vakava karhunpalvelus koko yrittäjyyskäsittelle Euroopassa. Siitä huolimatta, että päävastuu EU:n talouskehityksen kohentamisesta tulevina vuosina on ollut tarkoitus säilyttää nimenomaan kasvavan pk-yrityskentän harteille.

Työaikadirektiiviin liittyvää keskustelua on SKAL:n piirissä käyty tuo samainen kymmenen vuotta. Emme ole antaneet piiruokaan periksi, vaan pitäneet edunvalvontakoneistomme täydessä käynnissä herkeämättä. Kun direktiivin tällä hetkellä voimassa oleva versio saatettiin kuljetusalan palkkasuhteisten työntekijöiden osalta voimaan 2002, oli valo jo sammua ohuenohuen tunnelin päässä. Näytti pahasti siltä, että myös alan itsenäiset yrittäjät luisuvat kokonaistyöaika rajoitteen piiriin 7 vuoden siirtymäajan päättyessä maaliskuussa 2009.

Pitkäjänteinen ja lannistumaton työ alkoi kuitenkin kantaa pari vuotta sitten hedelmää, kun EU:n komissio laati selvityksensä niistä vaikutuksista, joita direktiivin soveltaminen itsenäisiin kuljetusyrittäjiin aiheuttaisi eri jäsenmaissa. Tässä vaiheessa silmät alkoivat aueta myös muualla ja Suomen kantaa tukevia näkemyksiä alkoi kertyä myös muista vanhoista EU-jäsenmaista. Tun-

nelin päässä kituva liekki sai aivan uudella tavalla puh-tia ja lisäsi edelleen myös SKAL:n EU-edunvalvonnan panostusta aiheeseen.

Komissio päätti vihdoinkin lokakuun 15. päivänä julkaista ehdotuksensa maantiekuljetusalojen työaikadirektiivin muuttamiseksi siten, että todelliset aidot kuljetusyrittäjät jätettäisiin pysyvästi säädöksen ulkopuolelle. Vaikka asia ei ole vielä kukaan ratkaistu, ovat mahdollisuudet kääntää hanke lopullisesti suomalaisten kuljetusyrittäjien eduksi nyt paremmat kuin missään vaiheessa kuluneen vuosikymmenen aikana.

Direktiivin muutosesitys etenee jatkossa normaalia kaarta sekä EU-parlamentin että jäsenmaista koostuvan ministerineuvoston käsittelyyn. Yhteisiä edunvalvontaponnistuksia tarvitaan vielä laajalla rintamalla. Komissio on nyt kuitenkin näyttänyt suunnan, joka on ehdottomasti oikea.



Pasi Moisio



## Piristysruiskeen paikka!

"Hyvin menee, mutta tilanne ei ole toivoton", tuumataan Puolassa. Synkempiä taitavat olla ne pessimistit, jotka ovat seuranneet pankki-maailmassa vellovaa rahoituskriisiä. Pisimmälle menevät pahanilman linnut jo ennustelevat kapitalismin konkurs-sia ja arvuuttelevat, minä päivänä Islanti myydään eniten tarjoavalle. Synkkyys ja jälkiviisuus eivät vie eteenpäin, joten asetun puolalaisen näkemyksen taakse.

Nyt sitä tulevaisuuden uskoa ja uskallusta tarvitaan. Rahatalous on heilutellut reaalityouutta kovalla kädellä sen jälkeen, kun sytytyslanka saatiin Yhdysvalloissa pala-maan holtittomalla asuntoluotoksella. Holtittomuus on vaihtunut epäluottamukseksi. Pankit eivät uskalla lainata rahaa toisilleen, ja tiukat vakavaraisuussäännöt pakotta-vat niitä myymään osakkeita alenevilla kurssihinnoilla. Soppa on valmis, eivätkä edes satojen miljardien tuki-paketit näytä käynnistävän nopeaa suunnanmuutosta. Kun luottamuksen on kerran menettänyt, sitä on vaikea palauttaa talouselämässäkään.

Tässä rahoituskriisissä me suomalaiset olemme olleet konsultteja maailman talousmahdeille. Suomessa koettiin kantapäähän kautta holtittoman lainoittamisen seuraamuk-set 1990-luvun alussa, jolloin Arsenalin avulla noustiin lamasta jaloilleen. Tätä roskapankkireseptiä sovelletaan nyt ympäri maailmaa.

Suomen taloudellinen tilanne on monia muita mai-ta parempi, mutta kunpa emme tyytyisi sivusta seuraa-van konsultin osaan. Talousoppien mukaan paikalleen pysähtyvän kohtalona on taantua. Sijoittajat kehottavat

ostamaan osakkeita silloin, kun ne ovat halvimmillaan. SKAL suosittaa lisäinvestointeja logistiikkaan ja tieverk-koon. Nyt on reippaan elvytyksen, eikä valtionvelan ly-hennyksen paikka.

Rapistuva tieverkkomme kaipaa kipeästi lisäpanostus-ta. Perustienpidon määrärahoihin tarvitaan ainakin 150 miljoonan euron lisäys. Tieinvestointihankkeita kannattaa nyt aikaistaa, ja fiksuinta olisi torjua tulevia pullonkaulo-ja. Vaikkapa Vuosaaren sataman osalta, joka ilman lisätoi-mia ruuhkauttaa pääkaupunkiseudun kehien liikenteen, mikä heijastunee kauas ruuhka-Suomen tieverkolle.

Parasta taloutemme elvytystä on kotimaisten logistiik-kakustannusten alentaminen. Tähän tarjoaa oivan tilai-suuden raskaan liikenteen päivämaksujen käyttöönotto Suomessa. Poliittinen yksimielisyys vallitsee siitä, etteivät päivämaksut saa lisätä kuljetusyritysten kustannusrasi-tetta. Tämä on tyypillistä suomalaista vaatimattomuutta. Järjestelmä on mahdollista luoda sellaiseksi, että kus-tannusrasite laskee. Miksi emme paranna taloutemme kilpailukykyä, kun siihen on mahdollisuus!

Elvyttää voi itse kukin ja monilla tavoin. "Litra Päiväs-sä" -säästötoimet elvyttävät tehokkaasti jokaisen kuljetus-yrityttäjän kukkaroa. Hienoa, että klubimme kiinnostaa, ja siihen liitytään. Uusin kannattajajäsen on liikenneminis-terimme **Anu Vehviläinen**.



*Iiro Lehtonen*



Maamme tärkein tuonti- ja vientiväylä otetaan käyttöön

# Vuosaaren satamassa valmis



Vuosaaren satama lännestä nähtynä loppukesästä 2008: oikealla Meriportin yritysalue, keskellä logistiikka-alueet, taustalla suljettu satama-alue, vasemmalla Vuosaaren voimalaitos ja sen takana sataman porttialue.

*Helsingin Vuosaaren rakennettu uusi satama on ollut yksi mittavimmista rakennusprojekteista maamme historiassa. Jättityömaa muuttuu virallisesti satamaksi kuluvan vuoden marraskuun lopulla. Jo sitä ennen pääkaupunkiseudulla on ollut käynnissä kaikkien aikojen muutto: satamatoimintojen asteittainen siirto perinteikkäistä Jätkäsaaresta ja Sompasaaresta Vuosaaren.*

– Marraskuun 24. päivä 2008 on maamme merikuljetusten kannalta historiallinen päivä. Silloin ensimmäiset, virallisesti lastia tuovat ja noutavat laivat kiinnittyvät Vuosaaren

uuden sataman laitureihin. Vihkiäisiä vietetään viikkoa myöhemmin, kertoo Helsingin satamajohtaja **Heikki Nissinen**.

Hänen mukaansa kyseessä on eittämättä merkittävä

tapahtuma, sillä se tarkoittaa, että kymmenien vuosien mittainen projekti on edennyt tuotantovaiheeseen.

– Olemme nyt valmiina käsittelemään 450 000 vuosittaista konttiyksikköä ja 380 000 vuosittaista rekkaa/perävaunua. Kapasiteettia on yli tuplasti tuon verran eli liikenteen kasvulle on tilaa runsaasti.

Se, että Vuosaaren satama nyt otetaan käyttöön, ei suinkaan tarkoita, että se olisi ”valmis”. Nissinen myöntää, että viimeisteltävää ja järjesteltävää riittää varmuudella vielä ensi vuodellekin. Logistiikka-alueella pitemmäksikin aikaa.

– Näin suuressa kohteessa ei mitenkään voi olettaa, että kaikki toimisi täysin ongel-

mitta heti alkuhetkestä. Olisi outoa, jos ei jotain pientä kitkanpoikasta esiintyisi ensimmäisinä päivinä, eli siihen asti, kunnes kaikelle löytyy ikään kuin oma lokeronsa. Toki mittavin testein on pyritty varmistamaan, että mitään vakavaa ei pääsisi tapahtumaan.

## Monen osapuolen kokonaisuus

Vuosaaren satama rakennettiin Helsingin kaupungin, Tiehallinnon, Merenkulkulaitoksen ja Ratahallintokeskuksen yhteisprojektina. Kaikki operatiivinen toiminta on satamaoperaattoreiden, huolintaliikkeiden, logistiikkayritysten, tullin ja muiden yhteistyökumppaneiden vastuulla.

– Oma vahvuutemme Vuo-

# taudutaan tositoimiin

Projektijohtaja Pekka Kontiala Tiehallinnosta on vastannut Vuosaaren sataman liikenneyhteyksien toteutuksesta VUOLI-projektissa toimiessaan.



Sataman meriväylää ja RoRo-liikenteessä käytettävien ajoramppien toimintaa testattiin 21.7.2008, kun m/s Finnstar ensimmäisenä kaupallisenä aluksena kiinnittyi Vuosaaren satamaan.



PORT OF HELSINKI



saassa tulee olemaan vain noin 15 henkilöä, Nissinen paljastaa ja toteaa samalla, että Vuosaaren satama poikkeaa Helsingin aikaisemmista satamista monessakin suhteessa.

– Olemme Vuosaarella

vain "Landlord", vuokraisäntä. Niinpä "vanhaa" on vain se, että Helsingin kaupunki omistaa sataman. Esimerkiksi satamanosturit ovat nyt satamaoperaattoreiden omaisuutta, aikaisemmin ne olivat sataman omistuksessa.

## Vuosaaren satama lyhyesti

- Satamakeskus 225 hehtaaria, josta
  - suljettu satama-alue 150 hehtaaria,
  - logistiikka-alue 50 hehtaaria ja
  - Meriportin yritysalue 25 hehtaaria.
- Työpaikkoja koko alueella 4 000, joista
  - satama-alueella 1 500,
  - logistiikka-alueella 2 000 ja
  - yritysalueella 500.
- Kokonaisinvestoinnit
  - noin miljardi euroa, josta
  - rakennuskustannukset n. 700 miljoonaa euroa, josta
  - liikenneyhteyksiin n. 300 miljoonaa euroa ja
  - satama-alueeseen n. 380 miljoonaa euroa.



Raskaan liikenteen kulunvalvontalaitteisto on ollut testikäytössä jo alkusyksystä lähtien. Rekisterinumeron perusteella valotaulut opastavat ajoneuvot oikeille väylille.

– Varsinaisina satamaoperaattoreina Vuosaarissa toimivat Finnsteve Oy Ab, Steveco Oy ja Multi-Link Terminals Ltd Oy, Heikki Nissinen luettelee. – Ne hoitavat ahtaustoiminnan ja tarjoavat terminaalipalveluja. Suljetun satama-alueen ulkopuolella toimii lukuisia vienti- ja tuontiliikennettä palvelevia logistiikka- ja kuljetusyrityksiä, tunnetuimpina ehkä Nurminen Logistics Oy, Varova Oy ja SA-TU Logistics Oy. Sponda Oyj puolestaan omistaa ja hallinnoi osaa alueen rakennuksista.

Nissisen mukaan Vuosaaren satama tulee ehkä maamme muita satamia korostummin toimimaan suorana linkkinä nopeiden meri- ja maantiekuljetusten välillä – rautatiekuljetuksia unohtamatta.

– Kontit ja irtoperävaunut sekä rekka-autot tulevat olemaan keskeisessä asemassa, kun sataman toiminta toden teolla käynnistyy, onhan Vuosaaren satama samalla esimerkiksi Finnlinessin RoRo-

**Helsingin satamatoimintojen ylimmän ruorimiehen ominaisuudessa vuodesta 1998 toiminnut Heikki Nissinen vakuuttaa Vuosaaren sataman olevan oikeaan paikkaan sijoitettu ja kykeneväinen vastaamaan siihen kohdistettuihin odotuksiin.**



ja RoPax-alusten kotisatama. Ja näiden alusten mukanaan Vuosaareen tulee myös Suomen ja Saksan välistä matkustaja- ja henkilöauto-liikennettä.

### Muutto jo käynnissä

Satamaoperaattoreiden kalustoa on jo tuotu Vuosaareen ja toimivuutta testataan.

Satamalaitureiden kiskoilla liikkuvat STS-nosturit<sup>1</sup> tuotiin satamaan ja varusteltiin käyttökuntoon kuluneen kesän ja syksyn aikana.

Uusia nostureita tulee kuusi. Finnstevelle neljä Kalmarin Hollannin tehtaiden toimittamaa, Stevecolle kaksi KCI KoneCranesin nosturia

<sup>1</sup> STS = Ship-to-Shore = laivasta laiturille

Hangon tehtaalta. Multi-Link Terminalsinkin käyttöön tulee kolme Länsisatamasta siirrettävää ja peruskorjattavaa nosturia. Operaattorit ovat myös tuoneet Vuosaareen lukkeja ja terminaalitraktoreita sekä muuta satamatoiminnoissa tarvittavaa liikkuvaa ja kiinteää kuormankäsittelylaitteistoa.

Maa-ainesten siirrot sekä erilaiset maisemointi- ja päällystystyöt – muun rakennustoiminnan ohella – ovat vielä jonkin aikaa Vuosaaren sataman arkipäivää.



**Vuosaaren satamakeskuksen johtaja Kari Noroviita esittelee yleensä 225 hehtaarin valtakuntaansa.**

– Mitään varsinaista Big Bang -tapahtumaa ei satamatoimintojen päätyminen Länsi-Satamassa ja Sörnäisten satamassa kuitenkaan aiheuta, toiminta vain päät-

tyy. Marraskuun 24. päivän jälkeen kaikki näihin satamiin aikaisemmin liikennöineet rahtialukset suuntaavat kulkunsa Vuosaareen, aika-aulunsa mukaisesti ensimmäisinä niistä Finnlinesin RoRo- ja RoPax-alukset, Nissinen selvittää.

Muutto-operaatio on silti mittava. Suurimmat koneet



**Carita Kottila Spokesman Oy:stä toimii Vuosaaren satamahankeen tiedottajana. Hänen käsialaansa on julkaisu "Vuosaaren satama – Asiointipias ammattikuljettajille". Jokaisen Vuosaareen ajavan kuljettajan kannattaa se hankkia. Julkaisu jaettiin SKAL:n jäsenille viimeisimmän Kuljetusyrittäjä-lehden liitteenä.**

kuten satamanosturit, konttilukit ja RTG-nosturit eli kumipyörillä kulkevat pukkinnosturit siirretään proomuilla Vuosaareen. Sompasaaren sataman toiminta päättyy käytännössä välittömästi, Jätkäsaari tyhjenee konteista sitä mukaa kuin niitä haetaan pois.

Suurimmat muutonaikaiset panostukset kohdistuvat kuitenkin henkilöstöön. Alueen eri osissa tulee työskentelemään heti ensimmäisessä vaiheessa lähes 2 000 ihmistä. Täydessä toimintalaajuudessa satama ja sen ympärillä olevat logistiikka- ja yritysalueet työllistävät 3 000–4 000 ihmistä mitä erilaisimmissa tehtävissä. Vaikka kurssitusta onkin annettu, on kaikki kuitenkin uutta, sosiaalituloista kulunvalvontaan ja kenttäolosuhteista toimitoihin.

– On opittava paljon uusia rutiineja huomattavan lyhyessä ajassa, mutta me olemme valmiina 24. marraskuuta, Nissinen vakuuttaa.

## Vauhdilla käyntiin

– Teemme tällä hetkellä täyspainoista työtä sen eteen, että satama toimisi koko kapasiteetiltaan, kun ensimmäinen laiva saapuu laituriin, sanoo Vuosaaren satamakeskuk- sen johtaja **Kari Noroviita**. – Se, että operaattoreilla on täällä omat toiminta-alueet, antaa heille mahdollisuuden kehittää prosessejaan omien toimintaperiaatteidensa mukaisiksi.

Noroviita korostaa sitä seikkaa, että Vuosaaren sata- ma on suunniteltu ja raken- nettu kontti- ja irtoperävau- nuliikennettä ajatellen. Siksi autoille ja kuljettajille koh- distettuja palveluja on enem- män kuin mihin satamissa yleensä on totuttu.

– Nämä palvelut on kui- tenkin tarkoitettu ja mitoit- tu satamaan tulevien ja täältä lähtevien ajoneuvoyksiköiden ja niiden kuljettajien tarpei- den mukaan. Jokaisena arki- päivänä satamaan tulevien ja täältä lähtevien, laivaliiken- teeseen liittyvien ajoneuvojen yhteismääräksi on arvioitu noin 2 000 yksikköä. Tämän päälle tulee vielä logistiikka- alueiden liikenne.

Sataman sisäisistä liiken- nejärjestelyistä Noroviita haluaa mainita tuloväylien sähköisen opastuksen, joh- on kuuluu ajoneuvojen vi- deotunnistaminen rekiste- rinumeron perusteella sekä tunnistuksen jälkeinen au- tomaattinen jatko-opastus kunkin operaattorin alueel- le tai vaihtoehtoisesti tulliin tai Gatehousen palvelupis- teeseen. Järjestelmä monine kaistoinen, opastauluineen, liikennevaloineen ja auto- maattipuomeineen saattaa aluksi aiheuttaa miettimistä, mutta annettuja ohjeita huo- lallisesti noudattamalla sekä alle suurimman sallitun nopeuden ajamalla kaikesta kyllä selviää.

Vuosaaren sataman toimi- vuudesta ja tulevaisuudesta Noroviita toteaa, että perus- konsepti eli sijainti ja kapa- siteetti tekevät satamasta eh-



**Vuosaaren kontti- nostureiden koosta saa käsityksen, kun niitä vertaa kuor- muriin ja katumaas- turiin.**

dottomasti maamme tärkeim- män vientiä ja tuontia palve- levan väylän.

– Kaikki seikat viittaavat siihen, että päätös sataman rakentamisesta juuri Vuosaar- een oli oikea. Tämä satama syntyi todelliseen tarpeeseen, Kari Noroviita haluaa painot- ta.

## Liikenteen haasteet

Vuosaaren sataman liiken- neyhteyksien suunnittelus- ta ja toteutuksesta on vas- tannut tätä varten perustettu VUOLI-projekti, jonka osa- puolia ovat Tiehallinto, Ra- tahallintokeskus ja Meren- kulkulaitos. Projektikohteita ovat olleet satamatie ja muut liikennejärjestelyt, satamara- ta ja meriväylä. Kustannus- vastuu on ollut puoliksi val- tiolla, puoliksi Helsingin Sa- tamalla.

– Valtion budjetissa on VUOLI-projektia varten ol- lut oma momentti, joten sil- le osoitetut varat eivät ole olleet pois muusta liikenne- väylärahoituksesta, painottaa

Tiehallinnosta projektin joh- toon kesäkuussa 1992 nimi- tetty **DI Pekka Kontiala**. – Ja se rahasumma, joka meil- le osoitettiin, on ollut 300 miljoonaa euroa, josta val- tion osuus on 150 miljoonaa. Tämänkin rahan valtio saa käytännössä takaisin, kun Keski-Pasilasta osa ratapiha- aluetta siirtyy asuntotuotan- toalueeksi.

Vuosaaren liikennemää- ristä Kontiala nostaa esille Kehä III:lle suuntautuvan lii- kenteen.

– Laskelmien mukaan tie ei enää ruuhkaudu, se on jo ruuhkainen. Vuosaaresta tu- levan liikenteen osuus kol- moskehän osuudella Lahden- väylästä länteen tulee ole- maan noin kuusi prosenttia ja Tuusulanväylästä länteen viisi prosenttia tien liikenne- määrästä. Pieniä määriä, mut- ta kun tie jo nyt on täynnä, tulee tämäkin lisäys aiheutta- maan ongelmia.

Tärkeimpiä liikennetoi- menpiteitä ennen sataman käyttöönottoa on lähestymis-

teillä sijaitsevien opasteiden muutostyö. Viitoitus muu- tetaan viikonloppuna 22.– 23.11. Tärkeimpiä kohteita ovat kehätiet ja kantakau- punki. Uudella viitoituksella liikenne ohjataan tulemaan satamaan Kehä III:n ja Sata- matien tunnelin kautta.

– Viitoituksen on oltava valmiina siitä hetkestä, kun tavaraa alkaa tulla satamaan laivoihin lastattavaksi tai lastausta odottamaan. Käy- tännössä tavaraa on kuiten- kin alkanut tulla satamaan jo marraskuun alkupuolelta lähtien. Uskon myös, että ne lähes 900 rekkamiestä, jotka täällä olivat tutustumiskäyn- nillä syyskuussa, ainakin alustavasti hallitsevat uudet reitit, Kontiala toteaa.

Hän luokittelee uudet lii- kennejärjestelyt ja liikenteen rutiininomaiseksi saamisen suuren tuotantoprosessin ylösajoksi, jossa monet eri osatekijät on saatava osumaan kohdalleen. Esimerkiksi poliis- in kanssa on pidetty palave- ri kolmen kuukauden välein. Liikennepoliisi on erikseen käynyt tutustumassa väyliin ja alueeseen. Mahdolliset val- vontaiskut tullaan tekemään raskaan liikenteen pysäköin- tialueella suljetun satama-alue- een portin ulkopuolella.

Ongelmakohtaksi Kon- tiala kokee Porvoonväylän liittymän, johon valtionbud- jettiin tehdystä muutoksesta johtuen edelleen jäi liikenne- valot, ramppia on vielä odo- tettava hamaan tulevaisuu- teen. Pahaksi paikan tekee se, että raskas liikenne jou- tuu punaisista valoista lähte- mään liikkeelle ylämäkeen.

– Mutta vasta sitten, kun liikenne lähtee tositarkoi- tuksella rullaamaan tänne Vuosaaren satamaan ja tääl- tä pois, nähdään millaisiksi olosuhteet lopulta muodos- tuvat, sanoo Pekka Kontiala, mies, joka käytettävissä ole- vien määrärahojen puitteissa on pyrkinyt suunnittelemaan ja tekemään Vuosaaren tieliik- kennyhteydet niin hyviksi kuin mahdollista. ■

# 2000-luvun tulli on todellinen



*Tulli on logistiikalle kuin hyvä terveys ihmiselle – sen tärkeyden tajuaa vasta, kun asiat eivät toimi. Euroopan tulleissa on parhaillaan meneillään yksi sen historian suurimmista uudistuksista. Saavatko suomalaiset kuljetusyrittäjät sanoa hyvätit lomakeläjille?*

**K**uljetusyrittäjälle sanasta tulli tulee ensimmäisenä mieleen rekkajonot ja kasa papereita. Rajat ylittävän kaupankäynnin sujumisen lisäksi tulli vastaa 2000-luvulla paljon muustakin. Se on tekijänoikeuksi-

en, ympäristön, kuluttajien ja kulttuurin suojelija, rikollisuuden torjuja, veronkantaja, reilun yritystoiminnan varmistaja.

Ei siis ihme, että Suomen EU-edustuston tulliasiantuntijana työskentelevän **Jouko**

**Lempiäisen** mielestä tulli on epäonnistunut markkinomaan itseään.

– Euroopan unionin on turha tehtailla mappikaupalla lainsäädäntöä, jos sitä ei noudateta. Tulli panee täytäntöön yhteisesti sovitut politiikat tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen osalta. Ilman tullia monella lainkappaleella ei ole mitään arvoa.

## 40-vuotias tukipaalu

Lempiäisen mukaan tulli on Euroopan sisämarkkinoiden tukipaalu. Paalut lyötiin pystyyn vuonna 1968, kun silloisen Euroopan talousyhteisön kuusi perustajajäsentä – Alankomaat, Belgia, Italia,

**Tulin, vein, tullasin. Logistinen tehokkuus on kuljetusyrittäjälle kaiken A ja O.**

Luxemburg, Ranska ja Saksa – poistivat tullit keskinäisestä tavarakaupastaan.

Neljäkymmentä vuotta myöhemmin EU on maailman suurin kauppamahti, johon kuuluu 27 jäsenvaltiota ja joissa toimii yli 23 miljoonaa yritystä ja asuu 500 miljoonaa kansalaista. Euroopan tulleilla on paitsi yhteinen tehtävä, myös yhteinen lainsäädäntö, toimintamallit ja tietojärjestelmät. Näin tullit luovat edellytykset EU:n ulkomaankaupalle.

# monitoimilaitos

Sisämarkkinoiden ansios- ta tulleihin törmää enää EU:n ulkorajoilla, mutta tullivirkailija on tuttu näky suomalaiselle kuljetusyrittäjälle. Päätyyhän suuri osa teillämme liikkuvasta tavaramäärästä Venäjän eli EU:n pisimmän ulkorajan taakse.

## Näkemiin leimat ja lomakeläjät

Euroopan tulleissa on parhailtaan meneillään yksi historian suurimmista uudistuksista. Kaikki tullimenettelyt on määrä muuttaa elektroni- seen muotoon. Osa yrittäjän arkea koskettavista muutok- sista astuu voimaan jo vuodenvaihteessa, osa ensi vuod- en heinäkuussa.

Maailmanlaajuisen ulko-

maankaupan arvo oli viime vuonna 14 triljoonaa dollaria.

– Jotta tällaisia volyymejä voitaisiin edes jotenkin hallita, on toiminnan oltava sähköistä, Lempiäinen perustelee.

Uudistuksen myötä kai- kesta EU:n ulkorajan yli mat- kaavasta tavarasta on annet- tava etukäteisilmoitus sähköisesti. Näin tulliviranomaiset voivat tehdä kuljetuksesta riskianalyysin ja määrittellä, ovatko yritys, lasti ja alku- perämaa luotettavia vai onko kuljetus syytä tutkia tarkem- min. Sama sähköinen ilmoitus kelpaa kaikkialla. Tullijärjestelmän ja -valvon- nan standardointi tekee tul- lauksesta yksinkertaisempaa, turvallisempaa ja nopeampaa kaikille osapuolille. Ainakin



periaatteessa. Muutoksen läpi- vienti 27 maassa kun on hel- pommin sanottu kuin tehty.

## Yrittäjä, varaudu ruuhkiin

SKAL:issa TIR-asioista vastaa- va laki- ja TIR-asiain päällikkö **Esa Näätänen** suhtautuu luot- tavaisesti suomalaisen tullin valmiuteen saada sähköinen tullaus ajoissa käyntiin.

– Suomen tullin toiminnas- sa ei ole muutenkaan valitta- misen aihetta.

Sen sijaan Näätänstä epäilyt- tää, onko tieto unionin uudes-

ta tullilainsäädännöstä saa- vuttanut Siperian takamaiden pienet kuljetusyrietykset. Säh- köisen ennakoilmoitusme- nettelyn astuessa voimaan vuodenvaihteessa, ei pelkkä TIR-asiakirjan näyttäminen tullissa enää riitä rajanylityk- seen.

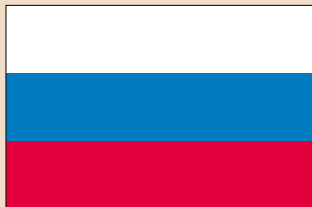
– Sekä Suomen että Ve- näjän tulliviranomaisten olisi nyt mietittävä, miten toimi- taan, kun rajalle ilmestyy kie- litaidoton kuljettaja lastinaan tavaraa, jonka sähköistä tul- lausta ei ole tehty. Muutoin ▶

## Venäjä vaatii pitkää pinnaa jatkossakin

**S**uomen ja Venäjän väli- sen rajan ylittää lähes 1 500 rekkaa vuoro- kaudessa. Tämän vuoden syyskuun aikana ylitse siirtyi yhteensä 163 000 ras- kaan liikenteen ajoneuvoa ja vuoden 2007 saldoksi niitä kirjattiin yli miljoona. Suo- men kautta kulkevan kau- pallisen tavaran kuljetukset ovat viidessä vuodessa yli kaksinkertaistuneet.

EU-edustuston tulliasian- tuntija **Jouko Lempiäinen** ennustaa finanssikriisin merkitsevän notkahdusta Venäjän ostohaluihin, mut- ta rekat rullaavat jatkossa- kin. Venäjän tuonnista noin kolmannes kulkee Suomen kautta. Eniten kauppaa itänaapuri tekee Saksan ja Italian kanssa, suomalaiset yritykset löytyvät sijalta kol- me.

SKAL:n laki- ja TIR-asi- ain päällikkö **Esa Näätänen**



mukaan jonot Nuijamaan ra- ja- asemalla ovat pysytelleet tämän syksyn tasaisesti noin 10–20 kilometrin mittaisina, mutta viime viikkoina Vaa- linaalla on mitattu jopa 50 kilometrin rekkajonoja. Nää- tänen mukaan ainakin osa- syyllinen pidentyneisiin jo- noihin löytyy itäisen naapu- rin jo alkuvuodesta voimaan tulleesta laista, jota Venäjän viranomaiset päättivät yllät- täen alkaa noudattaa loka- kuun alusta.

– Laki pudotti raja- alu- eella toimivien viranomais- ten määrän kahteen. Sinän- sä uudistus on tervetullut, mutta venäläiseen tyyliin käytännön toteutusta ei ol-



Seisovat ne rekat muuallakin. Viron ja Venäjän rajalla odotetaan keski- määrin 80 tuntia ja Puolan ja Venäjän rajalla 18 tuntia.

lut mietitty määräystä pitem- mälle, Näätänen hymähtää.

Kuljettajilta vaaditaan siis lähikuukausina entistä pitempää pinnaa Venäjän rajalla. Tulliasioista vastaa- van komissaari **Laszno Ko- vácsinkin** "resepti" rekka- jonoihin on yhteistyö. EU:n

ja Venäjän yhteinen tullii- menettelyjen ja logistiikan kehittämisstrategia tähtää sekä kaupan helpottami- seen että petosten torjun- taan. Kehittämisstrategiaan liittyvä tietojen vaihdon pi- lottihanke alkaa vuoden- vaihteessa.

rekkajonot rajalla kohoavat sietämättömiksi, alleviivaa Näätänen.

### Harkinnan arvoinen AEO

Ensimmäinen osa tullilain-säädännön uudistuksesta astui voimaan jo tämän vuoden alussa. Yrityksillä on mahdollisuus hakea AEO-todistusta, joka tunnustetaan kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. AEO (Authorised Economic Operator) -yritys hyöttyy tullivalvontaan liittyvien tarkastusten helpotuksista, lupien nopeutetusta myöntämisprosessista ja toimitusketjun enustettavuudesta.

– Eniten AEO-todistuksesta on apua EU:n alueella maahantuojina toimiville yrityksille. Jakeluketjussa toimiville välittäjille ja logistiikkapalvelujen tarjoajille AEO-todistus tarjoaa puolestaan kil-



Tullin palveluksessa työskentelee EU:ssa yli 140 000 henkeä.

**Tullin viranomaiset käsittelevät vuosittain lähes 183 miljoonaa tulli-ilmoitusta – noin kuusi kappaletta joka sekunti.**

pailuedun. Todistus osoittaa yrityksen olevan luotettava ja kokenut toimija, luettelee Lempiäinen.

EU-edustuston tulliasiantuntija kehottaakin jokaista yritystä pohtimaan, olisiko AEO-todistuksesta hyötyä omalle toiminnalle. Todistusta varten on selvítettävä yrityksen sisäiset kontrollit ja turvallisuusstandardit sekä tehtävä tarkastuskäynti.

### Kapuloita rattaisiin rapakon takaa

EU:n tullimenettelyiden modernisoinnissa riittää haastetta, mutta rapakon takana äskettäin hyväksytty laki tuottaa Lempiäiselle lisää harmaita hiuksia.

– USAn uuden lain mukaan kaikki maahan lähtevät kontit on jatkossa läpivalaittava. Millään maalla ei ole resursseja tällaiseen urakkaan. Infrastruktuuri on rakennettu maahantuodun tavaran kontrollointiin, ei maasta viетävän.

Laki tulisi suomalaisten

### Kannattaako AEO?

Tullin sivuilta [www.tulli.fi](http://www.tulli.fi) > Yritykset > AEO löytyy lisätietoa AEO-toimijaksi hakeutumisesta ja todistuksen tarjoamista eduista.

sovellettavaksi vuonna 2012. Lempiäisen mukaan muutos merkitsisi koko logistisen ketjun romuttumista. Pyörien päällä kulkevat, “just-in-time”-varastot joutuisivat seisoimaan päivätolkulla satamassa odottamassa läpivalaisua. Isot yritykset ehkä pystyisivät sopeutumaan, mutta pk-yrityksille pääoman seisominen toimettomana satamassa merkitsisi kuoliniskua.

Lempiäinen kollegoineen tekee kaikkensa, että USA taipuisi asiassa. Tullin ääni kuuluu kuitenkin valtionpäämies-tason politiikassa vain pieneenä pihinänä. Hallitusten välisessä yhteistyössä on vielä paljon parantamisen varaa.

– Ani harva poliitikko tajuaa tullin merkitystä maailmantaloudelle. Tulli ansaitsisi paikan parrasvaloissa. Muutenkin kuin juhluvuotenaan. ■

## EU-kommissionen gav ett dugligt förslag till ändring av direktivet om arbetstid

**F**inland har redan i tio års tid vid olika EU-instanser målmedvetet arbetat för att självständiga transportföretagare inte skulle omfattas av det arbetstidsdirektiv som berör EU:s vägtransportbransch. Om direktivet faktiskt verkställs så att den totala arbetstiden skulle begränsas till 48 timmar per vecka även för företagare, skulle också företagarna själva tvingas använda kontrollurskort i sina egna företag!

Alla förstår att detta skulle spola grunden till intresset att verka som transportföretagare. Samtidigt skulle begreppet företagsverksamhet bli utsatt för en allvarlig björntjänst i hela Europa. Och detta trots avsikterna som går ut på att just det växande antalet små och medelstora företag skulle bära huvudansvaret då EU:s ekonomiska utveckling upphjälps de närmaste åren.

Inom SKAL har debatten angående arbetstidsdirektivet pågått likaså i tio års tid. Vi har inte tagit ett enda baksteg, vi har oavbrutet hållit vårt intressebevakningsmaskineri i högsta beredskap. När den ikraftvarande versionen av direktivet år 2002 kom att omfatta transportbranschens anställda arbetskraft, blåstes den sinande lågan nästan ut. Det verkade i oroväckande grad som om även de självständiga transportföretagarna skulle drabbas av begränsad totalarbetstid då övergångstiden på sju år upphör i mars 2009.

För ett par år sedan började vårt långsiktiga och obetvingliga arbete bära

frukt då EU-kommissionen uppgjorde sin utredning angående inverkningarna i olika länder ifall att direktivet även skulle omfatta självständiga företagare. I detta skede öppnades ögonen också i övriga medlemsländer. Synpunkter som stöder Finlands ställningstagande i ärendet började strömma in även från gamla EU-länder. Lågan som nästan dött ut flammade åter upp och stärkte ytterligare SKAL:s till ärendet anknutna EU-intressebevakning.

Den 15 oktober beslöt kommissionen äntligen offentliggöra sitt förslag om ändring av arbetstidsdirektivet för vägtransportbranscherna så att verkliga och äkta transportföretagare varaktigt skulle lämnas utanför bestämmelsen. Även om ärendet ännu inte på långt när är avgjort, är chanserna till en lösning som tillfredsställer finska transportföretagare nu bättre än någonsin under de senast förflutna tio åren.

Ändringsförslaget går nu vidare på normalt sätt och behandlas både av EU-parlamentet och av ministerrådet i vilket alla medlemsländer är representerade. Gemensamma intressebevakningsåtgärder behövs ännu på bred front.

Kommissionen har visserligen nu pekat ut den absolut rätta riktningen.

*Pasi Moisio*

VD:n har ordet

## Dags för en vitaminspruta!

**"D**et går nog bra, men läget är inte hopplöst", brukar man säga i Polen. Pessimisterna som följt med böljeslagen som finanskrisen inom bankvärlden förorsakat är visserligen en aning dystrare. De värsta stormfåglarna förutspår redan att kapitalismen ställs i konkurs och försöker gissa sig till vilken vacker dag Island säljs åt den mest erbjudande. Dysterhet och efterklokhet för inte någonvart – därför väljer jag det polska alternativet.

Det är just nu som tro på framtid och hopp om bättre behövs. Finanshushållningen har ruskat om realekonomin i hårda tag efter det då USA med sin hållningslösa bostadsfinansiering tuttade på stubinen. Hållningslösheten har förvandlats till mistroende. Bankerna vågar inte längre låna pengar åt varandra och strama solvensbestämmelser tvingar dem att sälja aktier till sjunkande kursvärden. Gröten har redan brunnit i botten och inte ens stödpaket på flere hundra miljoner tycks få någon snabb kursändring till stånd. När förtroendet en gång gått förlorat, är det svårt att återställa – också i ekonomilivet.

Vid denna finanskras har vi finländare fått konsultera världens ekonomimakter. Här i Finland fick vi i början av 1990-talet genom märg och ben känna följderna av hållningslös lånesättning. Det var banken Arsenal som hjälpte oss på fötter igen efter depressionen. Detta recept om "slaskbanker" tillämpas nu runt om i världen.

Det ekonomiska läget i Finland är bättre än i flere andra länder, men vi borde inte nöja oss med att bara stå på sidan som en passiv konsult. Den som i dylikt skede stannar upp, hotas av depression. Investeringarna uppmannar att köpa aktier då de är som billigast. Därför rekommenderar SKAL ökade inves-

teringar i logistik och i vägnätet. Nu är tiden inne för frisk och sund rehabilitering i stället för kortsint amortering av statskulden.

Vårt förfallande vägnät kräver snabba och intensiva tillskott. Medlen för grundvåghållning måste höjas med minst 150 miljoner euro. Nu lönar det sig att förnsnabba investeringarna i vägprojekt, det mest förnuftiga vore att bekämpa kommande flaskhalsar – till exempel i anknötning till hamnen i Nordsjö som utan snabba åtgärder kommer att täppa till trafiken på huvudstadsregionens ringvägar. Detta i sin tur återspeglar sig på det övriga vägnätet i landets södra delar.

Den bästa vitaliseringen i ekonomiskt syfte vore att sänka de nationella logistikkostnaderna. Detta erbjuds ypperlig möjlighet till genom att i Finland ta i bruk så kallade dagsavgifter för tung trafik. Politisk enighet råder om att dagsavgifterna inte får öka transportföretagens kostnadsbörda. Detta är för Finland typisk anspråkslöshet. Systemet kan mycket väl göras sådant att kostnadsbördan minskar. Varför kan vi inte förbättra vår ekonomiska konkurrenskraft nu när vi för en gång har god möjlighet till det!

Var och en av oss kan verka upplivande på läget – och på flere olika sätt. Inbesparingsåtgärder som överensstämmer med temat "En liter om dagen" har en effektiv och främjande inverkan på transportföretagarens ekonomi.

Det är fint att vår klubb väcker intresse och att medlemskap ingås. Den senaste supporterande medlemmen är vår kommunikationsminister **Anu Vehviläinen!**

*Iiro Lehtonen*

# Teuvo Isohanni och Esko Nummi, SKAL Pohjanmaa – Österbotten rf: Allt snabbare inverkan allt viktigare!

Österbotten är känt för sin starka företagarganda. Därför har också regionala företagareföreningar och -organisationer en stark roll vid inverkan på samhällspolitiska beslut. Lika viktigt är att medlemskåren får service på bägge inhemska huvudspråken. Det ger också SKAL Pohjanmaa – Österbotten ry/lf.

SKAL Pohjanmaa – Österbotten rf:s verksamhetsområde täcker tre av landets nuvarande landskap: Sydösterbotten, Österbotten och Mellanösterbotten. De nordligaste kommunerna är Himanka, Kannus och Lestijärvi, de östligaste Etseri och Perho samt de sydligaste Bötö och Storå.

– Och i väster har vi ju våra tvåspråkiga kommuner och bakom dem havet, säger verksamhetsledare **Esko Nummi**. Med detta konkretiserar han verksamhetsområdets omfattning och språkliga struktur.

För **Teuvo Isohanni** från Kannus pågår den första mandatperioden som regionalföreningens ordförande, före detta verkade han som viceordförande. Han anser att medlemskap i lokalförening utgör grunden för regionalföreningens verksamhet. Därför är han bekymrad över att intresset för medlemskap i lokalförening minskat inom SKAL-organisationen.

– Regionalföreningens roll som länk mellan enskild medlem och centralförbundet har fått en allt större betydelse de senaste åren. Eftersom antalet lokalföreningar på grund av sammanslagningar minskar, är det därför allt viktigare att regionalföreningen förmedlar information både uppåt och nedåt i organisationen.

Isohanni påminner också att alla lokalföreningar inte längre kan anses små. Som exempel nämner han sin egen förening, 70-åriga Mellanösterbottens Yrkesbilister rf som omfattar nio kommuner och har över 100 medlemmar. Esko Nummi för sin del nämner Östermyra (Seinäjäki) Lastbilstrafikanter rf som redan i 40 år tid ”täckt” hela 11 kommuner.

Nämnas kan också Österbottens svenskspråkiga kust där man för drygt 16 år sedan gjorde organi-

sationshistoria. En tämligen omfattande förening uppstod då lokalföreningarna i Nykarleby, Jakobstad och Pedersöre den 8.2.1992 slog samman sina krafter. Samtidigt tog man i bruk namnet Västkustens Transportföretagare rf. Därefter ansökte den nya föreningen medlemskap i Yrkesbilisternas Vasa länsförening rf som i sin tur ansökte medlemskap i Finlands Lastbilsförbund rf. Den process utgjorde det strukturella starksottet för den nya SKAL-organisationen.

Varken Nummi eller Isohanni anser att sammanslagningen av lokalföreningar skulle kunna utgöra en trollkonst med vilken organisationsverksamheten kunde effektiviseras. Det finns ju redan nu medlemmar som på grund av sin verksamhetsform eller -bransch inte vill ansluta sig till en lokalförening, utan anser att de får all information och nytta av att höra till en branschförening eller direkt till centralförbundet.

Bägge anser dock att en aktiv och fungerande lokalförening utgör ett utomordentligt intressebevakningsorgan då det gäller att inverka på näromgivningen. Genom att hålla kontakt med tjänstemän och politiker på lokalnivå och genom att ge utlåtanden – antingen själv eller i samarbete med regionalföreningen – kan man lyfta fram sådan till trafik, säkerhet och miljö anknutna ärenden som kräver förbättring eller som inte tillägnas tillräcklig uppmärksamhet på större forum.

– Lokalföreningarna har också all den kunskap som behövs då man utnämner kandidater till förtroendemannauppgifter i regional- och branschföreningar samt centralförbundet, poängterar Nummi. – Av den utnämnde krävs ju fri vilja att inverka på saker och ting samt



När ordföranden Teuvo Isohanni (t.v.) besöker regionalföreningens byrå, är det oftast inverkningsmöjligheterna på olika samhällspolitiska ärenden tas upp till diskussion med verksamhetsledare Esko Nummi.

förmåga att i olika situationer föra ärendet vidare på det sätt medlemmarna önskar.

Beträffande medlemsintresset anser Nummi och Isohanni att centralorganisationen borde göras så attraktiv att SKAL-medlemskapet anses nödvändigt – också med tanke på den externa företagsbild.

– Det är helt klart att det i landet inte finns någon annan organisation som har all den kunskap eller kapacitet som krävs då det gäller att bevaka transportföretagarnas intressen. Läget är det samma då det gäller utbildning eller övrig kundservice, säger Isohanni.

Han påpekar dessutom att intressebevakning inte längre krävs på bara lokal, regional eller riksomfattande nivå, nu krävs att hela EU-området hålls under uppsikt. Av allt det informationsflöde som oavbrutet strömmar in, måste man kunna rensa fram den viktigaste och nödvändigaste informationen som sedan snabbt förmedlas åt de enskilda medlemmarna på regional och lokal nivå.

På grund av detta efterlyser Esko Nummi och Teuvo Isohanni ett snabbare förmedlingssystem med vilket medlemmen genom att trycka på en enda knapp på sin dator eller mobiltelefon kan få kontakt med regionalföreningen eller centralförbundet. Den mest brådskande informationen

skulle automatiskt kunna skickas i form av SMS-budskap till medlemmens mobiltelefon.

I detta avseende är Nummi och Isohanni helt befogad bekymrad över att medlemmarna trots upprepade uppmaningar inte anmält (eller uppdaterat) sina e-postadresser till varken regionalföreningen eller centralförbundet. Här finns plats för snabba åtgärder!

Beträffande medlemskap i SKAL-organisationen och dess struktur vill Isohanni lyfta fram SKAL Österbottens förbundsarbetsproposition om en mera strömlinjeformad och medlemsnära organisationsverksamhet.

– Ärendet behandlas som bäst vid SKAL:s administrativa organ och vi får säkert snart höra till detta anknutna nyheter, säger han i all korthet.

– Transporter behövs alltid. Därför är det beklagligt att den tunga trafiken syns i rubrikerna oftast bara i negativ anda, t.ex. vid nyheter om trafikolyckor, konstaterar Nummi med medhåll från Isohanni.

– Därför har SKAL-organisationen en viktig uppgift då den på alla nivåer förmedlar saklig information om miljö och energieffektivitet, genom att den erbjuder till transportbranschen anknuten fortbildning samt genom att den aktivt är med vid etableringsutbildningen av blivande företagare. ■

Landets viktigaste import- och exportpassage tas i bruk

# Nordsjöhamnen redo att inleda verksamheten

Nordsjöhamnen sedd från väster sensommaren 2008: till höger Havsportens industriområde, i mitten logistikområdena, i bakgrunden det inhägnade hamnområdet, till vänster Nordsjö kraftverk och bakom det hamnens portområde.



Hamndirektör Heikki Nissinen försäkrar att hamnen är redo att hantera de godsmängder som den ursprungligen planerades för.

Den nya Nordsjöhamnen i Helsingfors utgör utan tvivel ett av de mest omfattande byggnadsprojekten i Finlands historia. Byggplatsen omvandlas till hamn vid slutet av november. Detta föregås av alla tiders flyttprojekt: hamnverksamhetens stegvisa förflyttning från traditionella Busholmen och Sumparn till Nordsjö.

– Vid ett så här stort projekt kan man inte vänta sig att allt skulle fungera helt problemlöst från första början. Med omfattande tester har vi dock försäkrat oss om att något allvarligt inte borde hända vid ibruktagningen.

## Flore parter

Nordsjöhamnen byggdes som ett samarbetsprojekt där Helsingfors stad, Vägförvaltningen, Sjöfartsverket och Banförvaltningen utgjorde huvudparterna. All operativ verksamhet sköts av hamn-

– Den 24 november 2008 utgör en milstolpe i landets sjöfartshistoria. Då lägger de första fartygen till vid kajerna i Nordsjö. Officiellt invigs hamnen en vecka senare, förklarar **Heikki Nissinen**, hamndirektör i Helsingfors.

Enligt honom är det fråga om en betydande händelse som för med sig att ett projekt som pågått i tiotals år äntligen kommit in i ett skede då operativ verksamhet kan inledas.

– Vi är nu redo att på årsnivå hantera 450 000 containerenheter och 380 000 långträdare/löstrailers. Kapaciteten är visserligen det dubbla, vilket betyder att det finns gott om rum för växande trafik.

Att Nordsjöhamnen nu tas i bruk betyder dock inte att den skulle vara "färdig". Nissinen medger att det finns vissa mindre arbeten kvar som ännu pågår nästa år och på logistikområdet också längre framöver.



operatorer, speditorsbolag, logistikföretag, tullen och övriga samarbetsparter.

Helsingfors hamnverk har bara 15 anställda i Nordsjö. Verkets roll är att vara "hyrherre". Från de forna hamnprinciperna härstammar bara det att staden äger själva hamnen. Till exempel hamnkranarna ägs nu av operatorerna.

Egentliga hamnoperatörer i Nordsjö är Finnsteve Oy Ab, Steveco Ab och Multi-Link Terminals Ltd Ab. De sköter stuveriverksamheten och erbjuder terminaltjänster. Flere logistik- och transportföretag aktiva inom export och import har sina faciliteter utanför det egentliga inhägnade hamnområdet. Nämnas kan t.ex. Nurminen Logistics Ab, Varova Ab och SA-TU Logistics Ab. Sponda Abp för sin del äger och administrerar en del av områdets fastigheter.

Enligt Nissinen är Nordsjöhamnen från första början avsedd att fungera som en snabbblänk mellan landsväg/järnväg på ena sidan och sjöfart på andra sidan. Containers, löstrailers och långtraddare har därmed en central roll vid all operativ verksamhet i hamnen.

Nordsjö är också hemma hamnen för de RoRo- och RoPax-fartyg Finnliness använder på sina linjer mellan Finland och Tyskland. Detta betyder att även passagerar- och personbilstrafik får sin plats i Nordsjö.

### Flyttning pågår

Operatorerna har redan hämtat materiel till Nordsjö. Kajakernas STS-kranar har testats och fler väntas in från Busholmen. Också grensltruckar och terminaltraktorer samt övrigt mobilt material finns redan på plats.

– Vi inväntar inte någon dag med egentligt "Big Bang", säger Nissinen. – Verksamheten i Västra hamnen avtar i takt med att containerlagret töms ut, men i Sörnäs



**Kari Noroviita, chef för Nordsjö hamncentral.**

hamn upphör verksamheten omedelbart. Från och med morgonen den 24 november styrs alla de båtar som tidigare använt dessa hamnar till Nordsjö.

Flyttoperationen är ändå synnerligen omfattande. Alla större maskiner såsom kranar, truckar och liknande materiel transporteras med pråm till Nordsjö. Den mest betydande flyttningen berör dock personalen. I det första skedet sysselsätter den nya hamnen nästan 2 000 människor. I senare skede sysselsätter hamnen tillsammans med närhetens logistik- och företagsområden 3 000 – 4 000 personer. Trots ingående fortbildning är allt nytt för dem alla, från socialutrymmen till passerkontroll och från fältförhållanden till byrålokaliteter.

– Med synnerligen kort varsel måste var och en vänja sig med en massa nya rutiner, men vi är redo den 24 november, försäkrar Heikki Nissinen.

### Fartfylld start

– Vi arbetar för fullt med att hamnen skulle fungera med



**Pekka Kontiala, projektchef för trafikförbindelserna till Nordsjöhamnen.**

hela den tillgängliga kapaciteten då den första båten ligger till, säger **Kari Noroviita**, chef för Nordsjö hamncentral.

Enligt honom kommer den dagliga totalsumman av inkommande och utgående enheter att vara cirka 2 000 enheter. Därtill kommer ännu trafiken till logistikområdena.

Noroviita vill speciellt nämna den elektroniska guidningen. Den består av ett system som med elektronisk identifiering av fordonets registreringsnummer som grund automatiskt vidarevisar fordonet till respektive operators område, alternativt tullen – eller tillbaka till porten.

– De många körfilerna, skyltarna, trafikljusen och bommarna kan till en början verka förvirrande, men genom att noggrant tillämpa givna direktiv och med en fart som ligger under den högsta tillåtna körhastigheten, torde en yrkeskunnig chaufför nog klara det hela.

### Trafikutmaningar

Det viktigaste angående trafiken till Nordsjöhamnen blir omskyllningen utmed de vägar som leder till Nordsjö. Detta sker under veckoslutet den 22–23 november. De viktigaste punkterna där skyltarna byts ut ligger utmed infarts- och ringvägarna och i stamstaden. Med den

nya skyltningen styrs trafiken till hamnen i första hand via Ring III och Hamnvägens tunnel.

– Skyltningen skall vara kompletterad från det ögonblick då gods och övrigt materiel börjar strömma till hamnen, säger **Pekka Kontiala**, projektchef för trafikarrangemangen i Nordsjö. – I praktiken har exportgods och containers dock anlänt till hamnen redan från början av november.

Han anser att de nya hamntrafikarrangemangen utgör en ansevärd delfaktor i uppkörningen av en jättelik produktionsprocess där alla detaljer måste fogas in i varandra utan något glapp. Som största enskilda problempunkt nämner han anslutningen till Borgåleden. Ett beklagligt klipp i statsbudgeten gjorde att en redan planerad ramp lämnades bort då vägarbetena pågick. Nu måste den tunga trafiken starta i uppförsbacke när rödljuset i korsningen ändras till grönt.

– Hurudana blir omständigheterna i verkligheten? Ja det ser vi först då trafiken till och från hamnen börjat rulla i full skala, säger Pekka Kontiala, mannen som gjort allt han haft i sin makt då så flexibla trafikförbindelser som möjligt planerats och byggts ut till Nordsjöhamnen. ■

**Onnittelemme 17.11.–14.12.2008**

**85 VUOTTA**

1.11. Mikkonen, Leo Jyväskylä  
Myöhästyneet onnitelut

**80 VUOTTA**

29.10. Laakso, Jorma Tuusula  
Myöhästyneet onnitelut  
Keski-Uudenmaan Kuorma-autoilijat ry

**75 VUOTTA**

10.12. Backman, Taina Ii  
5.12. Hämäläinen, Pertti Pori

**70 VUOTTA**

2.12. Koskinen, Mauno Keuruu  
4.12. Vikström, Lars Larsmo  
7.12. Paasonen, Erkki Espoo  
14.12. Lukkarila, Jouko Himanka

**60 VUOTTA**

17.11. Lindqvist, Jouko Tampere  
17.11. Simpanen, Pekka Pielavesi  
20.11. Haapala, Kari Tampere  
21.11. Valkonen, Kari Jyväskylä  
22.11. Piipponen, Raimo Rauma  
22.11. Rautio, Hannu Kynäro Matkoilla  
23.11. Vuoristo, Markku Tuusula  
27.11. Selin, Ove Karis  
28.11. Koponen, Hannu Lappeenranta  
29.11. Pylkkänen, Jorma Rantasalmi  
5.12. Falck, Kalervo Savonlinna  
6.12. Kuusisto, Niilo Rauma  
6.12. Sundqvist, Olof Lieto  
8.12. Sorsa, Raimo Tampere  
10.12. Kymäläinen, Reijo Punkalaidun  
12.12. Lantto, Antti Kolari



13.12. Virolainen, Reijo  
14.12. Lahtinen, Harri

Tervalampi  
Vantaa

**50 VUOTTA**

26.10. Peltonen, Jari Turku  
Myöhästyneet onnitelut  
18.11. Marttila, Arto Koskioinen  
18.11. Tolonen, Jarmo Rovaniemi  
21.11. Svahn, Pirjo Nummela  
24.11. Anttila, Leif Lapinjärvi  
24.11. Pajanen, Tapani Tervajoki  
27.11. Sjöblom, Päivi Turku  
27.11. Virtanen, Veli Laukaa as  
28.11. Heikkilä, Matti Kuusamo  
29.11. Lehtonen, Risto Tuusula  
3.12. Viinikka, Marja-Leena Ähtäri  
5.12. Soininen, Pekka Ruuhimäki  
8.12. Auren, Jarmo Järvimaa  
8.12. Penttinen, Reijo Vihtavuori  
8.12. Tiihonen, Markku Kuopio  
10.12. Kempainen, Jorma Karstula  
11.12. Mustonen, Seppo Varkaus

**Huom!** Joulukuussa ilmestyvässä lehdessä julkaistaan merkkipäivät ajalta 15.12.2008–15.2.2009.

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

**Matti Heikkilä 50 vuotta**



SKAL:n II varapuheenjohtaja, kuljetusyrittäjä Matti Heikkilä täyttää 50 vuotta 28.11.2008.

Syntymäpäivien vastaanotto pidetään Kuusamon kaupungintalon valtuustosalissa 28.11. klo 10.00 – 17.00.

Ilmoittautumiset ja ajanvaraukset: Johdon sihteeri Riitta Karjalainen/Kuusamon kaupunki, puh. 0400 206 852, riitta.karjalainen@kuusamo.fi

*Kuolleita*

Liikenteenharjoittaja  
**Risto Juhani Iivonen**

s. 14.1.1945  
k. 7.9.2008

Muistoa kunnioittaen  
Lohjan Seudun Kuorma-autoilijat ry

**Esko Heikki Mainiomoukola**

s. 21.1.1919  
k. 4.9.2008

Muistoa kunnioittaen  
Toijalan ja ympäristön Kuorma-autoilijat ry

**Raimo Kontkanen**  
Polvijärvi

s. 21.6.1942  
k. 13.10.2008

Muistoa kunnioittaen  
Pohjois-Karjalan  
Kuljetusyrittäjät ry  
SKAL Itä-Suomi  
Puutavarajaosto  
Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry