

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

1/2009
Helmikuu

Puolustusvoimat uudisti kuljettajakoulutustaan

s. 10

Hollantilaisella Valid Expressillä on sanoma

s. 20

Itsensä kehittäminen

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



12

Essi Koivulahti on vahvasti kasvanut sisään kuljetusalalle.



16

Marco Bjurström vannoo rentouden nimeen.



20

Nicolette M. Mak on hyväntekijä Hollannista.



44

Etelä-Amerikan kuljetusmarkkinoihin tutustumassa.

Sisältö

Pääkirjoitus: 5	Kuljetustalous 33
Kehitetään itseämme!	Kuka pelkää pupun ruokaa? Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle..... 34
Toimitusjohtajalta: 7	Huolletaanhan me autotkin: Kyllä kuljettajakin tarvitsee kuntoremontin 36
Iskunkestävyyttä elvytyksellä	Pauli Hautala, KKL:n puheenjohtaja:
Ajassa 8	Yhteistoimintaa tarvitsevat pienet ja suuret 38
Itsensä kehittäminen 10	Salon KTK 70 vuotta 40
Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksesta suoraan ammattiin 10	SKAL Kuljetusbarometri 1/2009: Toimeliaisuus vähentynyt ja talousnäkymät synkemmät... 41
Finnilät Nurmosta ja Koivulahdet Ilmajoelta Avainsanoina koulutus ja verkottuminen..... 12	SKAL-Ryhmäeläkevakuutuksella vahvistetaan sitoutumista yritykseen 41
Reijo Lahtinen, Särkilahti: Työ ja harrastukset ne miehen tiellä pitää 14	SKAL:n paikallisyhdistys hyväksyttiin verotuksessa yleishyödylliseksi yhdistykseksi 42
Marco Bjurström: Rentous on avain huippusuorituksiin ... 16	Etelä-Amerikan kuljetusmarkkinat: Turvallisuus- ja ympäristö entistä tärkeämpää..... 44
A-Vakuutuksen Reijo Raatikaisella on takana jo 100 verenuovutusta 18	Svensk Resumé 48
Hyväntekijä Hollannista 20	Verokonsultointi ja Lakipalvelut 51
80 miljoonan euron investoinneilla Mercedes-Benzien testit uuteen aikaan..... 22	Parhaat Palvelut 2008 52
Volvon lippulaiva voimistui entisestään..... 24	SKAL-Asianajorengas 54
Hiab keskittää – Loglift-tuotanto Salosta Hudiksvalliin Asiakaspalvelua Suomessa tehostetaan 26	Tulevia tapahtumia..... 55
Kurkistus intialaisen kuljetusyrityksen arkeen Rehellisyys maan perii 28	SKAL kouluttaa 56
Ovatko uudet biopoltoaineet terveysriski? 30	Ilmarinen: Kysymyksiä ja vastauksia yrittäjän eläkkeestä . 57
Taipale Oy:n uusi terminaali vihittiin 32	SKAL-uutisia 58
MAN Center Pirkkala avattu 32	www.skal.fi 60
SKAL-palveluauto liikenteeseen 32	Nimityksiä..... 62
	Onnittelemme 65
	Profiili 66

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätöimittäjä Pasi Moio
toimituspäällikkö Anneli Similä
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen
toimitus@skal.fi tai
etunimi.sukunimi@skal.fi

Toimituksen osoite

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

Vakituiset avustajat

Olli Blomberg
Kirsi Heikkilä
Laura Ristolainen

Ilmoitusmarkkinointi

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

Ilmoitustrafiikki

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2009

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

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



Kehitetään itseämme!

hmisen perusolemuksen kuuluu vastustaa muutosta. Muutos kun tuo mukanaan epävarmuutta ja pelkoa. Kuulun itsekin niihin, jotka mielellään pysyttelevät turvallisissa poteroissaan sen sijaan, että ottaisivat riskejä ja antaisivat muutokselle mahdollisuuden. Kuitenkin, jos pitää kiinni vain tutusta ja turvallisesta, ei kehity. Henkilökohtaisella tasolla luovuus tukehtuu ja yritysmaailmassa kilpailijat ajavat pian ohi uusine ideoineen.

Luin jostakin, että hullut vievät maailmaa eteenpäin, viisaat koettavat pitää sitä pystyssä. Ja niinhän se on, että luovan hulluuden kautta syntyvät ne parhaat ideat. Itsensä kehittäminen ei kuitenkaan vaadi ihan hulluksi heittäytymistä, riittää, että laittaa peliin ne voimavarat ja sen luovuuden mikä omasta itsestä löytyy.

Edellä todettu oli johdatusta lehtemme tämänkertaiseen teemaan, Itsensä kehittämiseen. **Finnilät** Nurmosta ja **Koivulahdet** Ilmajoelta ovat esimerkkejä yrityksistä, joissa panostetaan jatko- ja täydennyskoulutukseen, niin yritysjohton kuin palkatun henkilöstön suhteen. Ja niin kuin **Jarmo Koivulahti** osuvasti toteaa:

– Kaikissa asioissa ei pidä panna periaatteessa vastaan, koska ajat muuttuvat ja menettelytavat niiden mukana. Siksi kuljetusyrittäjän pitää kehittää itseään, jotta oppii ymmärtämään, omaksumaan ja ottamaan vastaan tulevaisuuden mukanaan tuomat haasteet. Paikoilleen juurtuminen ei ole tätä päivää.

Itsensä jatkuva kehittäminen on myös särkilahtelaiselle **Reijo Lahtiselle** elämäntapa. Pelkästään hänen harrastustensa lukumääriä luetellessa tulee sohva-perunalle hiki: Englanninkieli, matematiikka, luistelu, soutu, kuorolaulu, näytelmäpiiri, kunnallispolitiikka. Metsäalan kuljetukset kahdella autolla eivät rajoita vapaa-ajan toimintaa, mutta sovitella kuulemma pitää vähän

tuureja, jotta kaikille harrastuksille jäisi aikaa.

Oman näkemyksensä itsensä kehittämiseen antaa myös viestintäkouluttaja ja viihteen monitoimimies **Marco Bjurström**. On oltava rehellinen itselleen, jos aikoo kehittyä. Tämä erikoiselta kuuluva väite on kuitenkin täyttä totta. Kun tiedostaa ja tunnistaa ne asiat, joista nauttii, on niitä helppo lähteä kehittämään.

Vielä Marco muistuttaa tärkeästä asiasta, rentoutumisesta jännittämisen sijaan. Kun emme pelkää ja epäröi, aseta seiniä ympärillemme, uskallamme ja jaksamme enemmän. Rentous on avain huippusuorituksiin, se vapauttaa voimavarat sinne missä niitä tarvitaan.

Rentoja ja mukavia talvipäiviä!



Anneli Similä

Anneli Similä

Iskunkestävyyttä elvytyksellä

Suomessa on tultu vuotuisin verovaroin toimeen 200 vuotta. Ensimmäiset budjetit toimitettiin ruotsinkielisinä Pietariin, jossa ne käännettiin keisarille vahvistettavaksi venäjäksi ja ranskaksi. Nyt toimitaan suomeksi ja eduskunta vahvistaa talousarvion. Itsenäisyyttämme vanhempi valtiontalous on määrittänyt ne puitteet, joissa toimeen on tultu vaikka hammasta purren. Suljetussa yhteiskunnassa verkkainen vuosirytmiriittäisi, muttei enää muuttuvassa maailmassa.

Ronskeja otteita tarvitaan, kun maailmantaloutta laitetaan elvytyspaketeilla raiteilleen. Miljardimitalla on meilläkin valtion lisättävä menoja investointeihin, rakentamiseen ja erityisesti tiestön kuntoon. Ja onneksi siihen on valtiontaloudessamme varaa. Myös kilpailukykyämme tulee kohentaa alentamalla merkittävästi kuljetustoimintaa rasittavia veroja ja kustannustasoa. Vain valtion väkävällä elvytyksellä saadaan rytminvaihdos myös Suomen teollisuuteen, kauppaan ja kuljetukseen.

Samalla on nyt tullut nähtyä se, kuinka riippuvaisia me suomalaiset olemme muusta maailmasta. Nakkilassa eläkepäiviään viettävä vuorineuvos **Tauno Matomäki** tiivistä tämän oivallisesti jo viime kesänä eräässä radiohaastattelussa: ”Suomalaiselle teollisuudelle ei ole tarjolla maakuntasarjaa, on pakko pelata maailmanliigaa. Jos ei siinä pärjää, niin tulee noutaja”. Tämän toteamalla Matomäki ei suinkaan yllyttänyt heittämään pyyhettä kehään, vaan käyttämään omia vahvuuksiamme kovassa kilpailussa. Suomalaisella sisulla mennään vaikka läpi harmaan kiven, jos siihen on syytä.

Älä anna laman lannistaa. Jokainen hetki tarjoaa uusia mahdollisuuksia. Vaikka tuore SKAL-barometri ennakoi

kuljetusyriyten tunnuslukujen keväällä yhä heikentyvän, joka kymmenes vastaaja arvioi oman liikevaihtonsa ja kannattavuutensa kasvavan. Oletko sinä heidän joukossaan, ja jos et, miten voisit joukkoon päästä?

Nyt on aika pohtia, miten parantaa omaa kilpailukykyään. Iskunkestävyyttä saadaan elvyttämällä, mutta iskukyky paranee ketteryyttä lisäämällä. Kuljetusyriykset koosta riippumatta sopeuttavat parhaillaan toimintaansa ja karsivat kulujaan. Jokaisen tulisikin nyt laatia yritykselleen selviytymissuunnitelma seuraavaksi kuudeksi kuukaudeksi. Olemme tämän lehden väliin liittäneet ”selviytymispaketin”, joka löytyy myös www.skal.fi -jäsenivuiltaamme. Selviytymispaketin vinkkejä hyödyntämällä jäsen voi järkevällä tavalla sopeuttaa omaa toimintaansa vallitsevaan tilanteeseen. Apuvälineeksi olemme myös kehittäneet kustannuslaskuria, jotta jäsen saisi tarkemman kuvan oman yrityksensä keskeisten kustannustekijöiden vaikutuksesta tulokseen.

Hyvästä ja osaavasta työvoimasta on aina pulaa. Parasta lamantappamista on mielestäni henkilöstön kouluttaminen. Kouluta itseäsi ja henkilöstöäsi nyt, kun siihen on tilaisuus. SKAL tarjoaa jäsenkunnalleen koko kevään ajan pakollista ammattipätevyyskoulutusta 20 %:n alennuksella. Tartu tähän elvytystarjoukseen! Ja kyllä se aurinko vielä pilvenraosta pilkistää.



Iiro Lehtonen



Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksesta suoraan ammattiin



Ilmo Suurnäkki

Tammikuun lopussa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen aloittaneet alokkaat voivat suorittaa ensimmäisinä Suomessa palveluksen aikana perustason ammattipätevyyskoulutuksen vaatimukset täyttävän kuljettajakoulutuksen.

– Puolustusvoimien uudistettu kuljettajakoulutus merkitsee sitä, että aiemmin kuljettajaopetuksessa voitiin suorittaa C- tai CE-luokan ajokortti, mutta nyt korttikoulutuksen lisäksi saa myös säädösten mukaisen perustason ammattipätevyyskoulutuksen, joka antaa oikeuden toimia ammattimaisesti tavaraliikenteen kuljet-

tajan tehtävissä, selvittää insinöörikommentajakapteeni **Ilmo Suurnäkki** Pääesikunnan logistiikkaosastolta koulutusuudistusta.

– Olemme antaneet ajo-oikeuteen (ajokortti) liittyvää opetusta kymmeniä vuosia. CE-luokan ajokorttien osalta olemme Suomen suurin kouluttaja. Viime vuonna Puolustusvoimissa noin 1 700 va-

rusmiestä suoritti kuljettajan-tutkinnon raskaalla yhdistelmäajoneuvolla. Koko maassa raskaan yhdistelmän kortteja myönnettiin reilut 2 000, Suurnäkki täsmentää luvuilla asian merkitystä.

Tänä vuonna kahdes-sa saapumiserässä koulutetaan 3 700 kuljettajaa, joista 1 100:lle annetaan CE-ajokorttikoulutus ja 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus. C-luokan ajokorttikoulutus ja 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus annetaan 2 600:lle varusmiehelle.

– Koulutuksemme tarjoaa kuljetusalalle töihin haluavalle erinomaisen mahdollisuuden. C-luokan kuljettajien palvelusaika oli ennen 270 vuorokautta ja CE-kuljettajilla 362 vuorokautta. Kuljet-

tajakoulutuksen uudistuksen myötä palvelusaika yhtenäistettiin kaikille 362 vuorokau-
deksi ja opetussuunnitelma muokattiin ammattipätevyysdirektiivin vaatimukset täyttäväksi. Tätä nopeampaa ja edullisempaa vaihtoehtoa hankkia vaadittava ajokortti ja perustason ammattipätevyyskoulutus ei ole tarjolla tosissaan alalle haluavalle nuorelle, Suurnäkki mainostaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta.

Miten koulutukseen hyväksytään

Ihan kuka tahansa ei kuljettajakoulutukseen pääse. Oma halukkuus kuljettajakoulutukseen kannattaa siis ilmaista jo kutsunnoissa. Perusedellytyksenä on B-ajokortti ja ajokokemusta. Takana ei

saa olla vakavia liikenne-rikkeitä ja mielenkiintoa kuljetus- ja logistiikka-alan tehtäviin täytyy löytyä. Joukko-osastojen henkilöstö tekee ensimmäisen seulonnan ja valitsee koulutukseen hyväksyttävät.

Kaikki alokkaat saavat 8 viikon peruskoulutuksen ja sen jälkeen aselajin mukaisen 9 viikon erikoiskoulutuksen. Tämän jälkeen osallistutaan joukko-osaston normaalipalvelukseen. Kuljettajakoulutuksen alussa varusmiehen taitojen mukaan valitaan se, suoritaa hän C- vai CE-luokan ajokorttikoulutuksen ja siihen liittyvän perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Kuljettajakoulutus alkaa pääsääntöisesti jo peruskoulutuskautella.

Jos koulutettavalla on jo tullessaan C-luokan ajokortti, hänen ei tarvitse suorittaa koko C-korttikoulutusta uudelleen, vaan aikaisemmin opittua koulutusta täydennetään Puolustusvoimien omilla erityismääräyksillä. Perusasiat tuki kerrataan ja sitten eteenpäin opintilla. Tämä on oppilaille mielekkäämpää, hän pääsee heti oppimaan uutta.

Panostusta koulutuksen laatuun

Puolustusvoimissa on hyviä nuoria kuljettajia, joilla on kova vastuu kuljetettavista henkilöistä ja tavarasta. Koulutuksessa kiinnitetään erityistä huomiota ennakoiwaan ajoon, taloudelliseen ajotapaan ja turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Taloudellisen ajotavan kouluttamisen uskotaan vähentävän puolustusvoimissakin polttoaineen kulutusta huomattavasti.

– Haluamme motivoida nuoria ja olemme satsanneet koulutuksen laatuun. Lähi-

aikoina teemme sopimuksia myös ulkopuolisten kouluttajien kanssa. Haluamme tarjota koulutuksen toimittajille pitkäaikaisia, maksimissaan jopa kahdeksan vuoden pituisia sopimuksia, Ilmo Suurnäkki kaa-vailee.

Puolustusvoimat suunnittelee myös reserviläisille kertausharjoitusten aikana tarjottavaa am-

mattipätevyysdirektiivin mukaista jatkokoulutusta. Kertausharjoituksen aikana voisi suorittaa yhden tai kaksi ammattipätevyys 7 tunnin mittaista jatkokoulutuspäivää. Nämäkin opetus suunnitelmat hyväksytetään AKEssä. Tässä jatkokoulutuksessa on myös mahdollisuus yhteistyöhön SKAL:n kanssa, jolla on jo valmiita yhden päivän koulutus suunnitelmia.

– Ammattipätevyys jatkokoulutus on minusta parhaimmillaan työkykyä ja -taitoa ylläpitävää koulutusta. Amatöörit putoavat nyt alalta pois. Jatkokoulutus ei tee konkareillekaan pahaa, kaikilla aloillahan koulutetaan nykyisin jatkuvasti niin yrittäjiä kuin työntekijöitä, painottaa itsekin koulutuksessa käyvä Ilmo Suurnäkki.

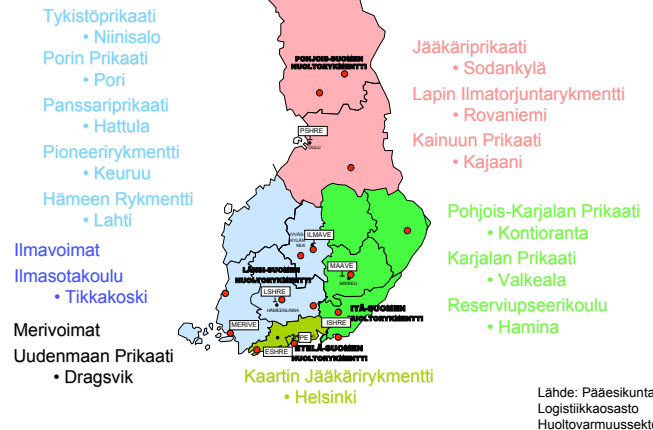
Suurnäkestä kaikkien pitäisi nykyisin haluta vapaaehtoisesti lisätietoja alastaan. Tänä päivänä raskaan liikenteen säädökset muuttuvat niin usein, että välillä häntä ihmetyttää miten kaikesta voi pysyä ajan tasalla. Työnantajan tehtävä on tarjota työntekijöille lisätietoja, samoin Puolustusvoimien ja SKAL:n tehtävä on jakaa tietoa muutoksista.

Kuljettajaopetuspaikat

Ajoneuvohallintokeskus AKE hyväksyi viime marraskuussa Puolustusvoimat ammattipätevyyskoulutuksen antajaksi. Hyväksytyjä koulutus-

”Tätä nopeampaa ja edullisempaa vaihtoehtoa hankkia vaadittava ajokortti ja perustason ammattipätevyyskoulutus ei ole tarjolla.”

Kuljettajaopetuspaikat Koulutuskeskukset



(KUVA: PUOLUSTUSVOIMAT)

keskuksia on 14 kappaletta ja näiden alaisuudessa toimii lisäksi 9 joukko-osastoa. Suurimpia koulutuskeskuksia ovat Karjalan Prikaati Valkealassa, Kainuun Prikaati Ka-

seen astumista tietoja eri aselajien toiminnasta. Esittelemme tarjoamamme mahdollisuudet ja jaamme painettua materiaalia. Nuoret voivat jo kutsunnoissa esittää hakukkuutensa kuljettajakoulutukseen. Jaamme tietoa tästä ammattiin johtavasta vuoden mittaisesta koulutuksesta myös kaikissa kuljetusalan messutapahtumissa. Kierrämme kertomassa asiasta lisäksi mm. SKAL:n ja TE-keskusten tilaisuuksissa, Suurnäkki kertoo.

Markkinointia hoidetaan myös osallistumalla Kuljetusala.com -tapahtumiin. Näistä pääasiassa kouluilla järjestetyistä tilaisuuksista on Puolustusvoimille kertynyt pelkästään positiivista palautetta. Tammikuun lopulla Kuljetusala.com oli mukana myös Tampereella järjestetyillä opinto-ohjaajien OPO-päivillä.

– Parasta aikaa kehittelemme myös jatkoyhteistyötä SKAL:n alueyhdistysten ja jäsenyritysten kanssa tiedon levittämiseksi. Haluamme päästä kuljetusyrityksiin esittelemään toimintaamme ja vastavuoroisesti saada yrittäjiä omiin koulutustilaisuuksiimme kertomaan toiminnastaan. Meidän tulee verkostoitua entistä paremmin, Ilmo Suurnäkki korostaa.

Kommentti

Helsingin Sanomien keskustelupalstalla ammattipätevyyskoulutuksesta: ”Nyt kun olet kytkenyt virran päälle, niin kysynkin sinulta, että osaako mielestäsi Katri Helena laulaa? Mietit hetken ja vastaat varmaankin, että osaa. Ja ajattele, että hän ottaa vieläkin laulutunteja....”

jaanissa, Porin Prikaati Porissa, Tykistöprikaati Niinisalossa, Hämeen Rykmentti Lahdessa ja Reserviupseerikoulu Haminassa.

Markkinointityötä

– Alokkaat saavat jo kutsunnoissa vuosi ennen palveluk-

Tutustu www.mil.fi/kuljettajakoulutus.

Finnilät Nurmosta ja Koivulahdet Ilmajoelta

Avainsanoina **koulutus** ja **verkottuminen**

Kun kaksi kuljetusliikettä todella päättää panostaa koulutukseen ja pitkälle vietyyn yhteistoimintaan, voidaan hyvällä syyllä puhua itsensä kehittämisestä ja verkottumisesta. Näin ovat menestyksellisesti tehneet Veljekset Finnillä Oy Nurmosta ja Kuljetusliike Koivulahti Oy Ilmajoelta.



OLLI BLOMBERG

Jarmo Koivulahti on kuljetusyrittäjä toisessa polvessa. Isänsä **Erkin** vuonna 1952 aloittamaan toimintaan hän tuli mukaan vuonna 1977, jolloin syntyi E. & J. Koivulahti Ay. Silloin ajettiin maitoa siirtokuljetuksina Ilmajoen meijeriltä Ingmanille Sipooseen. Nimellä **Kuljetusliike Koivulahti Oy** on toimittu vuodesta 1992, jolloin yrityksen vetovastuu siirtyi Jarmolle. Sen jälkeen on kalustomäärää kasvatettu kulloinkin vallitsevien olosuhteiden edellyttämässä tahdissa.

– Vuosi 1981 on siinä mielessä tärkeä yrityksemme toiminnassa, että silloin aloitettiin Atrian lukuun edelleenkin jatkuva elävien broilereiden kuljettaminen lintujen hyvinvoinnin kannalta moderneimmalla mahdollisella kalustolla, Jarmo selvittää. – Tavallaan menneeseen palasimme joitakin vuosia sitten, kun aloitimme tämän seutukunnan pienmeijereiden tuottamien maitovalmisteiden jakelukuljetukset.

Myös **Juha Finnillä** on toisen polven kuljetusyrittäjä. Isä **Paavo** aloitti yritystoiminnan vuonna 1975 oltuaan autonkuljettajana Itikalla vuodesta 1961. Juha toimi ennen armeija-aikaa metsäkoneen kuljettajana ja luki sen jälkeen röntgenhoitajaksi, mutta haki sitten liikennelupaa ja sen saatuaan aloitti lihan- ja



– Uusi yrittäjä- ja kuljettajapolvi on varmasti aikaisempaa vastaanottavaisempi modernien tekniikoiden soveltamisessa, sanoo Antti Finnillä.

makkaran kuljetukset Itikka asiakkaanaan. Finnilät Ky syntyi vuonna 1992, kun isä ja poika yhdistivät liiketoimintansa ja isällään kuljettajana toiminut Juhan veli **Vesa** tuli mukaan. Vuodesta 2001 on toimittu nimellä **Veljekset Finnillä Oy**. Suoritealoina ovat eläinten kuljetus, elintarvikejakelu ja säiliökuljetukset.

Alalle kasvaneita

Tradenomiksi Vaasan ammattikorkeakoulusta 2006 valmistunut Jarmontytär **Essi Koivulahti** (25) on omien sanojensa mukaan vahvasti kasvanut sisään kuljetusalalle. Pikakutyttönä ”harrastuksiin” saattoi kuulua vaikkapa yrityksen autojen valojen toiminnan tarkastaminen, kun hän pyörällään ajeli varikon pihalla.

– Koulunkäynti oli luontevaa, kun oli oikea toimiva yritys, jolle pystyi laatimaan liiketoiminta- ja markkinointisuunnitelman, Essi kertoo. Tietojaan ja taitojaan hän on jatkuvasti kasvattanut, muun muassa osallistumalla vuonna 2007 JAKKin organisoimaan NaisWay-projektiin. Sen puitteissa Essi suoritti yrittäjän erikoisammattitutkinnon ja samalla

tuli käytyä kuljetusyrittäjäkurssi. Eikä tässä kaikki. Parhaillaan Essillä on meneillään oppisopimuspohjainen koulutus datanomiksi Kauhavan yrittäjäopiston ohjauksessa.

Opiskelun aikana Essi on saanut vahvaa tukea isältään, joka myös toimi tyttärensä opinnäytteen vastaanottajana. Jarmo tunnustaa itsekin oppineensa paljon uutta tuona aikana. Kaikesta kertyneestä tiedosta Essi ja Jarmo tunnustavat hyötывänsä kuljetusyrityksen hallinnollisissa toimituksissa. Niitä kyllä riittää 14 autolla liikennöivässä ja 30 kuljettajaa työllistävässä yrityksessä.

Essin tavoin Juha Finnillän jälkikasvulle kuljetusala on ollut itsestään selvyys alusta alkaen. **Antti Finnillä** (21) suoritti logistiikan perustutkinnon Seinäjoen ammattikoulussa vuonna 2006. Armeijasta Antti palasi siviiliin vuonna 2007 moottorialiupseerina kersantin natsoja kantaen. Tavaraliikenteen yrittäjäkurssi oli sitten vuorossa vuonna 2008.

– Ennen tuota kaikkea tuli apukuskin ominaisuudessa kylmäharjoiteltua eri paikoissa isän purkaessa tai tehdessä kuormaa ja nyt olen isän



– Kaikesta uudesta pitää olla kiinnostunut, se on nyky-aikaa, Juha Finnillä painottaa.

yrityksessä palkattuna kuljettajana, Antti kertoo ja lisää, että armeijassa oppi todella näkemään ja kokemaan mihin kaikkialle kuorma-autolla oikein pääsee ja mitä kaikkea niillä on mahdollista tehdä.

Sekä Antti että Essi korostavat, että opiskelu ja itsensä kehittäminen ei suinkaan jää tähän. Antin mielessä on entistä taloudellisemman ajotavan omaksuminen, niin että se olisi itseltään selvyys kaikissa ajo- ja liikennetilanteissa. Essi puolestaan toivoo voivansa viestittää myös talon kuljettajille oman itsensä kehittämisen tärkeyttä taloudellisuusseikat huomioiden.

– Työtahdin ja vapaa-ajan sovitaminen toisiinsa ihmisen luonnolliset tarpeet huomioivaksi kokonaisuudeksi on mielestäni erittäin tärkeää. Tämä tulee voida tehdä ilman, että työntekijä kokee sen käskyttämiseksi, hän toteaa.

Näin se on aina tehty...

...ei aina enää ole suoraan sovellettavissa oleva periaate, Antti huomauttaa. – Nyt eletään todellakin sellaisessa maailmassa, jossa uudet opit varsin monessa seikassa ovat varteenotettavampia kuin vanhat

käytännöt. Omalle kohdalle on osunut tapauksia, jossa nuorempi on joutunut neuvomaan vanhempaan ja se, että osaa tehdä tämän oikein ja ketään loukkaamatta, vaatii todellakin itsensä kehittämistä.

Molemmissa yrityksissä on aktiivisesti panostettu jatko- ja täydennyskoulutukseen, niin yritysjohdon kuin palkatun henkilöstön suhteen. Palvelutarjoajina ovat olleet muun muassa SKAL, JAKK ja yrittäjäopisto. Esimerkiksi osa Finnilän ja Koivulahden kuljettajista suorittaa työnsä ohessa logistiikan perustutkintoa.

Huumoriakaan ei passaa unohtaa. – Ajattelimme eräässä vaiheessa, että kun kerran kuljettajista on pula, niin tehdään niitä sitten itse. Kun omia poikia on alalle kasvamassa neljä ja veljellä vielä kolme, niin kyllä tulevaisuudessa talon autot aina liikkeelle saadaan, Juha Finnilä naurahtaa. Hänen puheestaan käy selvästi ilmi, että nousevassa sukupolvessa on aitoa kiinnostusta kuljetusyrittämistä kohtaan.

SKAL-organisaation taholta Jarmo Koivulahti peräänkuuluttaa asiantuntevaa valmennusta esimerkiksi ihmisuhteiden hallintaan. – Moni kuljetusyrittäjä olisi varmasti kiitollinen siitä, että saisi opastusta miten työntekijöitä pitää käsitellä – siis siinä mielessä, ettei näiltä vaadita liikaa, mutta kuitenkin niin, että nämä saataisiin motivoitua toimimaan yrityksen parhaaksi kaikissa olosuhteissa.

Verkkotoimintaa

Finnilän ja Koivulahden kahdenkeskiseen ja sujuvaksi todettuun verkkotoimintaan kuuluu kuljettajien ajoittainen ja liikennetilanteen mukainen ristiin työllistäminen. Näin menetellen kalusto on koko ajan tehokkaassa toiminnassa ja kuljettajat täysiaikaisesti työllistettyinä. Toisaalta tämä edellyttää kummankin yrityksen kuljettajilta ennakkoluulottomuutta sekä toisistaan poikkeavien suoritealojen mukaisten tietojen ja taitojen hallintaa.

Yrittäjän ominaisuudessa Juha Finnilä ja Jarmo Koivulahti katsovat molemmat avoimin mielin ajassa eteenpäin. Kaikesta uudesta pitää olla kiinnostunut.

– Poliitikassa ei olla mukana, mutta yrittäjätoiminnassa sitäkin enemmän, Jarmo toteaa ja mainit-

see esimerkkinä erilaiset yleisluontoiset yrittäjätilaisuudet.

– Niissä voi kuljetusyrittäjä ammentaa runsain määrin tietoutta. Kun istuu samassa pöydässä kukka-kauppiaiden ja teollisuusyrittäjien tai vaikkapa huonekalukauppiaiden kanssa, niin oppii tunnistamaan heidän tarpeensa kuljetuselinkeinojen suhteen. Samalla me voimme viestittää heille esimerkiksi millaisia lastauslaitureiden pitää olla tai millainen raskaan ajoneuvon tilantarve on sen tuodessa tavaraa liikkeeseen.

– Kauppiaan on hyvä tietää kuinka se kahvipaketti rahdataan markettiin ja meidän puolestaan kuuluu tietää miten se kahvipaketti saadaan myytyä, Juha tiivistää.

Yksi Finnilöiden ja Koivulahtien yhteisistä kevään verkkoprojekteista on ns. sisäisen yrittämisen koulutustilaisuus. Siinä on tarkoitus ulkopuolisen asiantuntijataholla saada palkattu henkilöstö tiedostamaan mistä yritystoiminnassa oikeastaan on kyse ja mitä kaikkea se pitää sisällään niin yrittäjän kuin työntekijän kannalta tarkasteltuna.

– Toivon, että tämän projektin myötä voimme entistä paremmin toimia sillä periaatteella, että kaikki tulee kerralla tehtyä oikein, Jarmo selvittää.

Essin ja Antin mielestä on myös tärkeää saada henkilöstö ymmärtämään eri kustannustekijöiden vai-

– Kuljetusalalla on nyt edetty kehityksessä siihen vaiheeseen, että kaikissa asioissa ei aina pidä panna periaatteessa vastaan, Jarmo korostaa.

kutus yrityksen toimintaan. – Jos saamme kuljettajan tiedostamaan, että rengas todellakin maksaa tuhat euroa ja tankillinen polttoainetta liki saman verran ja jos kuljettaja tämän jälkeen vielä maksuu uuden taloudellisemman ja turvallisemman ajateltavan, olemme onnistuneet.

Uudet ajat, uudet tavat

– Ajat muuttuvat ja menettelytavat niiden mukana, siksi myös kuljetus-



Digitaalinen ajopiirturi on näiden pohjalaisyrittäjien mielestä nykyaikainen varuste. Antti ja Juha Finnilä sekä Essi ja Jarmo Koivulahti tarkastelevat uutta, avaimenperänäkin toimivaa laitetta, joka kuljettajakortista suoraan lukee jäljellä olevan lain salliman ajoajan.



Essi (vas.) ja isänsä Jarmo Koivulahti vannovat jatko- ja täydennyskoulutuksen nimeen. Itsensä jatkuva kehittäminen on osa tämän päivän kuljetusyrittämistä.

yrittäjän pitää kehittää itseään, jotta oppii ymmärtämään, omaksumaan ja ottamaan vastaan tulevaisuuden mukanaan tuomat haasteet. Paikoilleen juurtuminen ei ole tätä päivää.

Digitaalinen ajopiirturi on niin Finnilöiden kuin Koivulahtien mukaan hyvä esimerkki uusista ajoista ja uusista ajattelutavoista. Sen käyttö vaatii opettelua ja uusien menettelytapojen omaksumista. Mutta se on laite, joka on määrätty pakolliseksi, joten sitä pitää osata käyttää ja siitä saatavia tietoja voida hyödyntää.

– Minä en näe mitään mieltä siinä, että jotkut kalustoa vaihtaessaan vieläkin kääntävät jokaisen kiven etsiessään autoa, jossa on perinteinen kiekopiirturi, Essi sanoo. – Nyt mennään näillä eväillä ja kohta meillä on ehkä edessä taas uusi ratkaisu.

Toisena esimerkkinä Antti nostaa esille uuden sukupolven automatisoidut vaihteistot ja niiden soveltuvuuden eri ajotilanteisiin. Samoin yhä tärkeämmäksi on muodostunut polttoaineen hetkellistä tai keskipitkua osoittavan mittarin seuraaminen. Se, jos mikä, on uutta ajo-

filosofiaa. Antin mukaan uusi polvi, joka on näitä varten opastusta saanut, omaksuu niiden käytön varmastikin helpommin kuin perinteisiin ratkaisuihin tottunut vanhempi polvi.

Essi puolestaan katsoo, että moderniin kuljetustoimintaan ei enää kuulu runsaiden ylitöiden tekeminen eikä niiden teettäminen. Sen sijaan se, että kaikki tehdään huolella laaditun ja voimassa olevia määräyksiä noudattavan työaika suunnitelman mukaan, on nykyaikaa.

Kaikki neljä katsovat, että verkottuminen eli yhteistyö yhden tai useamman yrityksen kanssa vaatii omanlaistaan osaamista ja itsensä kehittämistä – etenkin, jos toimitaan likimain samoilla suoritealoilla. Tämänkaltainen yhteistyö edellyttää perinteisen kilpailuhengen vaihtamista avoimeen kanssakäymiseen.

Tulevaisuudesta niin Finnilät kuin Koivulahdet ovat liikuttavan yksimielisiä.

– Kun vain riittävästi kehittää itseään ja pysyy virkeänä ajassa mukana, niin kyllä sitä aina töitäkin löytyy, Antti Finnilä kaikkien puolesta muistuttaa. ■

Reijo Lahtinen, Särkilahti:

Työ ja harrastukset ne miehen

Jos metsäalan kuljetusyrittäjien keskuudesta pitää todellista monialaharrastajaa etsiä, niin hänet löytää aivan maamme kansallismaisemien keskipisteestä, Punkaharjun Ala-Särkilahdelta. Reijo Lahtiselle tuttuja ovat niin urheilu, kulttuuri kuin politiikka – omaa työtä ja perhettä unohtamatta.

On hämärtyvä iltä keskellä valkoisen lumen peittämää kansallismaisemaa Punkaharjun Ala-Särkilahdella. Aidosta juustomaidosta juuri paistettujen hillollettujen ja kahvin houkutteleva tuoksu leijailevat tuvassa. On mitä otollisin tunnelma haastatella todellista monialaharrastajaa.

– Tavoitteena on ainakin kerran talvessa osallistua johonkin hiihtokilpailuun, esimerkiksi SKAL-mestaruushiihtoihin ja kesäisiin suunnistustapahtumiin, **Reijo Lahtinen** heti aluksi huomauttaa. Säännöllinen kunto liikunta onkin ollut osa Reijon elämää 1970-luvun alusta lukien ja on miehen omien sanojen mukaan aina mielessä.

Perheen elinkeinotoiminta, **Anja**-vaimon pyörittämä taksiliikenne sekä metsäalan kuljetukset kahdella autolla liikennöivän **Autoyhtymä Lahtinen Oy:n** nimissä, eivät nyt suoraan rajoita Reijon vapaa-ajan harrastustoimintaa, mutta ajoittain kuulemma pitää vähän sovittaa tuureja, jotta kaikelle jäisi aikaa. Viime aikoina homma onkin sujunut joustavasti, kun yhtymässä mukana oleva per-

heen vanhin poika **Sami** ja muut kuljettajat vastaavat varsinaisista ajovuoroista.

– Minä olen vain tällainen toisia tuuraava friilansseri, Reijo naureskellen kuvailee omaa rooliaan.

Matikkaa ja kieliä

Maanmittausinsinööriksi aikoneen Reijon yritystoiminta alkoi tammikuussa 1965, kun hoidettavaksi tuli isän perustama kuljetusyritys. Armeijasta saatu kuorma-autokortti mahdollisti suoraan ratin taakse hyppäämisen, vaikkei raakapuun kuljetuksista muuta kokemusta ollutkaan, kuin mitä isän kyydisä joskus oli päässyt hommia katsomaan.

Opiskelut olivat johdattaneet Reijon käytännön matematiikan saloihin. Siitä ja hyvästä päässä laskutaidosta on luonnollisesti ollut hyötyä myös elinkeinotoiminnassa. Reijo esimerkiksi laskee itse kaikki kuljetusyrityksen palikat ja laatii eri tahojen tarvitsemat raportit.

Myyntimiesten – olipa sitten kyseessä auto, perävaunu tai kuorma-ajoneuvo – on turha yrittää puhua Reijoa suohon vieraskielisiä esitteitä välttämällä.



– Meillä on täällä kansalaisopistossa englannin kielen keskusteluryhmä, jossa olen ollut aktiivisesti mukana jo ainakin 25 vuotta, Reijo kertoo. – Siinä paneudutaan nimenomaan puhumiseen ja kuullun ymmärtämiseen, mutta myös kielioppiin. Ummikkona ei siis muilla mailla reissatessa tarvitse olla.

Laulua ja näyttelemistä

– Enhän minä varsinaisesti mikään laulumies ole, kunhan nyt pysyn stemmoissa mukana, Reijo vaatimatto-

Kotituvan kiikkustuolissa Reijolla on tapana paneutua vaikkapa nuottien saloihin ja opiskella kuoron ohjelmistoon kuuluvien laulujen sanoja.

maan tapaansa jutustelee, kun puheeksi tulee miehen kuoroharrastus. – Tuossa 1980-luvun puolessavälissä täällä kylällä oli äitienpäiväjuhla ja siihen tarvittiin pikapikaa kuorontapainen. Saimme siihen ammattilaisen vetäjäksi. Keikkoja oli aluksi vain yksi. Mutta sitten kansa-

tiellä pitää

laisopistoon tuli uusi rehtori, joka toi vahvan musiikkitoiminnan mukanaan. Hän sai tästä kylältä houkutelua ensin viisi miestä opiston kuoroon, mutta nykyään meitä kulkee kolme puolivakituisesti harjoituksissa ja esiintymisissä. Kaikkiaan tuossa kuorossa on 20 jäsentä.

Kuoroharrastuksensa huippuhetkeksi Reijo mainitsee vuoden 1987 itsenäisyyspäivän, jolloin opiston kuoro maamme 70-vuotishuiliin liittyen esiintyi Retretin mahtavassa ja akustikaltaan loistavassa kalliosalissa. Myös kuuden kuoron yhteisesiintyminen Kerimäen suuressa puukirkossa on jäänyt ikiajoiksi mieleen.

Näyttelemiseen Reijo ajautui kuoroharrastuksen johdannaisseurauksena. Kansalaisopistoon oli tullut näytelmäpiirin vetäjä, joka heti kättelyssä ryhtyi etsimään kesäteatterin Tukkijoella-näytelmään laulutaitoisia esiintyjä.

– No me kuorolaisethan siitä tulilinjalle jouduimme, Reijo naurahtaa. – Pidimme mitinkin ja päätimme lähteä porukassa avittamaan eli aseutuimme näytelmän laulavien tukkilaisten rooleihin. Minulle lankesi Huotarin osa. Hänhän oli eräänlainen ”kymppi”, pikkupomo, joka jahtasi näytelmän Annia.

Yli 10 vuoden rupeaman jälkeen Reijo vuonna 1999 jätti kesäteatterin – toistaiseksi, kuten hän asian ilmaisee. Vastavuoroisesti kuoroharjoituksiin ja -esiintymisiin jää nyt enemmän aikaa.

Politiikkaa ja ruumiinkulttuuria

Oman kotikylänsä kylätoimikunnassa Reijo Lahtinen on vaikuttanut jo yli 15 vuoden ajan, osan siitä kyläpäällikön

nimikettä kantaen. Siihen liitetyen Reijoa ryhdyttiin värväämään kunnallispolitiikkaan.

– Meitä oli kylältä lopulta kolme ehdokasta, lähinnä tavoittelemassa lautakuntapaikkoja. Mutta niin siinä vain kävi, että valtuustopaikka osui kohdalleni. Kahdeksan vuotta on jo takana ja nyt alkoi kolmas kausi Punkaharjun kunnanvaltuustossa, Reijo selvittää.

Kunnallispolitiikassa Reijo on pyrkinyt vaikuttamaan muun muassa opetustoimeen ja kulttuuriasioihin. Tulokseksi hän varovaisesti mainitsee sen, että peruskoulu lakkautusuhasta huolimatta saatiin pysymään omalla kylällä ja että sinne myös saatiin tenniskenttä sekä valaistu hiihtolatu.

Ruumiinkulttuuria Reijo on – kuten hän itse asian ilmaisee – harrastanut ”pienen ikänsä”. Yksi merkittävimmistä suorituksista on 1980-luvulla kahtena peräkkäisenä vuotena suoritettu Kalevan Kierros täysin matkoin. Ne matkathan ovat 42 kilometrin luistelu, 60 kilometrin hiihto, täysmaraton, 120 kilometrin pyöräily ja 25 kilometrin suunnistus, jotka pitää suorittaa yhden vuoden aikana määrätyn aikataulun puitteissa.

– Tilanne tuli eteen uudestaan vuonna 2006, Reijo naurahtaa. – Kylän tuttavapiiri järjesti silloin jonkinlaisen karonkan ja päätti antaa minulle 60-vuotislahjaksi Kalevan Kierroksen puolimatkojen osallistumismaksun. Eihän siinä auttanut muu kuin kiittää ja ottaa haaste vastaan.

Sulkavan Soutuihin Reijo on osallistunut jo 28 kertaa. Niiden myötä Partalansaari on tullut kierrettyä kolmisenkymmentä kertaa.



Reijo Lahtinen katsoo luottavaisin mielin tulevaisuuteen kaikista taantumanpuheista huolimatta. Voimaa yritystoimintaan hän hakee elämänlaatua kohottavasta harrastustoiminnasta.

– Vuoteen 1988 saakka olen soutanut yksin, mutta sen jälkeen SKAL/MKY:n Samassa-veneessä, Reijo kertoo.

Luistelupuolella Reijo on ollut – ja on edelleen – aktiivinen sekä rullilla kuivalla maalla että pikaterillä jäällä. Viime vuosina pitkän matkan retkiluistelua on kertynyt jopa toistatuhatta kilometriä talven mittaan.

– Golfiin en ole vielä hurahtanut, vaikka **Koikkalaisen Leo** tuosta naapurikunnasta jatkuvasti onkin yrit-

tänyt houkutelua mukaan – edes katsomaan, Reijo hymähtää. – Purjeveneelläni sen sijaan olen joka kesä seilaillut jo yli 20 vuoden ajan.

Reijo Lahtinen on elävä esimerkki siitä, että tiiviinkin työelämän lomaan on sovittavissa virikkeellisiä ja terveyttä edistäviä harrastuksia joiden avulla elämänlaatua voidaan oleellisesti parantaa. Itsensä jatkuva kehittäminen onkin Reijolle elämäntapa.

– Mutta asiat pitää kuitenkin hoitaa tärkeysjärjestyksessä, Reijo painottaa. ■

Marco Bjurström:

Rentous

on

Tunne itsesi,
sanottiin jo
muinaisessa
Kreikassa. Marco
Bjurström kehottaa
samaa.

– Itsensä
tunteminen auttaa
löytämään ne
asiat, joista nauttii
ja välttämään
niitä, jotka vievät
energiaa.



ANNELI SIMILÄ

Marco Bjurström ei paljon esittelyä kaipaa. Viihteen monitoimimies on tullut tutuksi suurelle yleisölle TV:n kautta. Muun muassa **Bumtsi-Bum, Elämä pelissä ja Tanssii tähtien kanssa** ovat ohjelmia, joita Marco on ollut vetämässä omalla energisellä ja yleisön ottavalla tyyllillään. Omassa **StepUp** -tanssikoulussaan Marco opettaa säännöllisesti kolmena iltana viikossa. Kohta käynnistyy myös **High School Musical 2:n** harjoitukset ja ohjaus.

Kaiken kukkuraksi tulee ”oikea työ” eli viestintäkouluttajana toimiminen. Tätä työtä Marco on tehnyt yhdessä **Ritva Enäkosken** kanssa jo 20 vuotta.

Ihminen itse tietää mitä haluaa

1970-luvulla **John Travolta** ja musikaali **Saturday Night Fever** oli kova sana. Rytmisi iski täysillä 12-vuotiaan Marcon tajuntaan. Diskotanssikurssi **Aira Samulinin** tanssikoulussa auttoi kuumeseen tai oikeastaan vain pahensi sitä. Tuli esiintymisiä, mikä ei ollut Marcolle lainkaan vastenmielistä. Tanssiharrastus jatkui ja vuodet kuluivat. Marco aloitti opiskelun Kauppakorkeakoulussa, mutta tanssi vei kovaa.

– Päätin kuunnella sydämeni ääntä ja lähteä tekemään teatteri- ja tanssimaailmaa. Perustimme StepUp-tanssiyrityksen ja sillä tiellä ollaan, Marco toteaa.

– Opettaminen tuntui heti alusta lähtien luontevalta. Tunsin, että muiden ihmisten rohkaiseminen on elämäntehtäväni. Minulle kehittyi oma, valtavirrasta poikkeava tapa opettaa. Kehonkieli ja kosketus tulivat tärkeämmiksi kuin rääkkääminen tunnilta henkivieveriin. Kun ihmisiä tuli tunneille aina vaan lisää, kiinnostuin yhä enemmän ihmisten hyvinvoinnista.

Marco sanoo uskovansa siihen, että ihminen itse siimmässään tietää, mitä haluaa tehdä. Kun tämän eteen tekee töitä, asiat loksahavat



avain huippusuoritukseen

itsestään paikoilleen ja auttavat kohti päämäärää.

Onnellisuutta tutkitaan jo tieteenä

Ihmisen elämä ei koostu suorista poluista, vaan polut risteävät jossain kohtaa. Marcon ja Ritva Enäkosken polut ristesivät vuonna 1989. Yhteistyö alkoi leikkimielisellä Lambada-tanssin opetuksella Ritvan työpaikan pikkujouluissa. Pian he huomasivat, että heidän puheensa ja opetuksensa loksahivat todella hyvin yhteen. Laman selässä he päättivät lähteä kokeilemaan hyvinvointikurssien pitämistä työyhteisöille. Niistä tuli menestys.

Parhaillaan Marco, Ritva ja ravintotieteilijä, lääkäri **Veli-Pekka Valkonen** suunnittelevat uuden, **Elätkö nyt?**-projektin lanseeraamista. Projektin johtajatuksena on, että tuloskuntoinen työyhteisö koostuu onnellisista ihmisistä.

Marcon mukaan koko onnellisuus-käsite ja siihen liittyvä kirjallisuus oli vähän humpuukia yhdessä vaiheessa, mutta aiheesta on sittemmin tehty pitkäjänteistä ja tieteellistä työtä.

– Viimeisimpien tutkimusten mukaan 50 prosenttia ihmisen onnellisuudesta ja energisyydestä on geneettistä, eli periytyvää. Tämä voi olla joidenkin mielestä kauhistuttava ajatus, mutta se on siis kuitenkin vain puolet. Noin 10 prosenttia tulee elinoloista ja se loput 40 prosenttia on se, mihin voimme itse vaikuttaa. Voimme valita, miten asennoidumme

elämään. Jos olemme positiivisia, emme jännitä, pelkää, epäröi, aseta seiniä ympärillemme, niin olemme energisempiä ja jaksamme enemmän. Jännittäminen syö energiaa, mutta rentous on avain huippusuoritukseen, se vapauttaa voimavarat sinne missä niitä tarvitaan, Marco selvittää.

– Voimme myös valita,

taakkojen nostamista. Syödään rasvaista ruokaa huoltoasemilla epäsäännöllisesti. On verenpainetta ja selkäongelmia.

– Ongelmat eivät kuitenkaan johdu siitä, että ajetaan autoa, vaan ettei tehdä niitä muita asioita, joita raskas työ vaatisi. Keskivartalon lihaksisto tulisi pitää liikunnalla kunnossa ja syödä terveelli-

Itsensä kehittäminen vaatii rehellisyyttä.

miten jaamme aikamme työtehtävien ja vapaa-ajan suhteen, miten liikumme ja mitä syömmme. Kun ihminen on hyvässä kunnossa, nauttii elämästä ja tekee kivoja asioita, sieltä se energia tulee. Jos on pessimistinen luonne, joutuu taistelemaan enemmän, mutta sekin on valintakysymys. Olenko se, joka aina valittaa, että kaikki on huonosti ja väsyttää, vai yritänkö tehdä mahdollisimman hyvän tästä elämästäni. Sen voi jokainen päättää itse, Marco muistuttaa.

Tarkastele rutiinejasi

Marco tuntuu tietävän, että myös kuljetusalan ihmisillä olisi paljon tehtävää hyvinvointinsa eteen.

– Kuljettajan työ on rankkaa, paljon selkää rasittavaa istumista ja välillä raskaiden

sesti. Näillä asioilla on suora vaikutus työkykyyn.

Marco kehottaa meitä tarkastelemaan välillä myös omia rutiineja ja arkea. Voi tehdä vaikka muistiinpanoja, mikä tuntuu hyvältä ja mikä pahalta. Kun tarkastelee listaa jälkepäin, huomaa ehkä, että toistaa asioita, joita olisi hyvä muuttaa.

– Kun haluaa kehittää itseään, on oltava myös rehellinen itselleen. On hyvä tarkastella elämänpiiriään ja tiedostaa, mitkä asiat ovat ne mistä minä nautin ja mitkä taas vievät pois energiaa. Ne voivat olla aivan eri asioita, kuin jollain toisella. Samanlaisiksi meitä ei saa millään.

Tunne itsesi

Gnothi seauton eli *tunne itsesi* oli hakattu muinaisessa

Marcon teesit:

- Syö kasviksia ja hedelmiä päivittäin noin kilon verran. Ne hyökäävät verisuonten rasvoittumista vastaan.
- Suomalaiset marjat ovat parasta mitä maailmasta löytyy.
- Älä käytä mikroaaltouunia, se tuhoaa kaikki vitaaliaineet.
- Liiku säännöllisesti ja kohtaa oman fysiikkasi rajat.
- Siivoa kalenteri, ota aikaa itsellesi.

Kreikassa Delfissä sijaitsevan Apollon eli Auringon jumalan temppelin päätykolmioon. Kehotus on tarkoitettu ikään kuin avaimeksi, jolla aukaistaan portti inhimilliseen kehitykseen, elämäntalouteen ja harmooniseen tasapainoon vievälle polulle. Marcon mielestä itsetunteuksen lisäämiseen voi olla monta polkua ja reittiä. Hän toteaa kuitenkin, että liikuntaa ja ravintoa ei tässä yhteydessä pysty ohittamaan millään.

– Kun ihmiset haluavat muutosta, he vaihtavat asuntoa tai ottavat avioeron. Tällaiset ympäristöön keskittyvät muutokset aiheuttavat ehkä lyhyen onnellisuuspiikin, mutta pian palataan siihen mistä lähdettiin. Länsimaisen ihmisen on vaikea hyväksyä, ettei onni löydy rahasta tai ulkoisista tekijöistä. Onni löytyy ihmisen sisältä, Marco muistuttaa. ■

Låt oss utveckla oss själva

Människans grundegenskaper ingår en viss vilja till att motarbeta förnyelse. Förnyelse för ju med sig osäkerhet och rädsla. Jag hör själv till dem som gärna håller sig till det man vant sig vid, i stället för att ta risker och därmed ge möjlighet till förnyelse. Men ändå – om man bara håller fast vid det kända och trygga – har man inte någon möjlighet till att utveckla sig. På personlig nivå kvävs kreativiteten och i företagsvärlden kör konkurrenterna förbi med sina nya idéer.

Jag läste för en tid sedan i en trycksak att ”galna för världen vidare, kloka försöker hålla den på plats”. Och så är det ju, det är kreativ galenskap som skapar de bästa idéerna. Man behöver dock inte helt ge plats åt galenskap då man utvecklar sig själv. Det räcker väl till att man lägger i spelet de styrkor och den kreativitet man i sig själv hittar.

Det ovanstående leder oss till temat i denna tidning – att utveckla sig själv. **Bröderna Finnilä Ab** i Nurmo och **Koivulahti Ab** i Ilmola är ypperliga exempel på transportföretag i vilka man satsar på fort- och kompletterande utbildning, både för företagsledningen och för den anställda personalen. Jarmo Koivulahti konstaterar så förträffligt:

– Man skall inte i princip motsätta sig allt. Tiderna ändras och förfarandesätten med dem. Transportföretagarna måste därför utveckla sig så att de lär sig förstå, tillägna och gå till mötes de utmaningar framtiden för med sig.

Att stampa kvar på stället hör inte till denna dag.

Fortsatt personlig utveckling är ett livssätt för **Reijo Lahtinen** i Särkilahti. Enbart då man räknar upp hans hobbyer får soffliggaren ångestansfall: engelska, matematik, skridskoåkning, tävlingsrodd, körsång, skådespelarkonst, kommunalpolitik... Rundvirkestransporter med två ekipage begränsar inte fritidsverksamheten, men i viss grad måste arbetspassen tilljämkas så att det blir tid till övers för alla hobbyer.

Kommunikationsutbildaren och mångsysslaren i underhåll, **Marco Bjurström**, tilldelar oss sina egna synpunkter beträffande självutveckling. Man måste vara hederlig gentemot sig själv om man vill utveckla sig. Detta påstående verkar förvirrande, men är ett orubbligt faktum. När man erinrar och erkänner de saker man får tillfredsställelse av, är de lätta att vidareutveckla.

Marco påminner oss ännu om en viktig sak: det är bättre att koppla av i stället för att anspänna sig till det sista. Då man inte är rädd, inte tvivlar och inte bygger upp osynliga väggar omkring sig, vågar och orkar man mera. Otvungenhet är nyckelordet med tanke på toppresultat och möjliggör kraftinsatser där de verkligen behövs.

Avspända och trevliga vinterdagar åt Er alla!

Anneli Similä

VD:n har ordet

Återupplivning ger slagfasthet

Här i Finland har vi kommit till rätta med årliga skattemedel i över 200 år. De första årsbudgeterna levererades till St. Petersburg där de översattes från svenska till ryska och franska för att stadfästas av kejsaren. Nu går vi till väga på finska och riksdagen stadfäster budgeten. Stasekonomin som är äldre än vår självständighet har definierat de ramar inom vilka vi tvingats komma till rätta – om inte annars så genom att bita tänderna samman. I ett slutet samhälle skulle en maktig årsrytm räcka till, men inte mera i en värld som ständigt omändras.

Barska tag behövs då världsekonomin återställs genom olika återupplivningspaket. Även här hemma måste staten öka sina utgifter i miljardklass för olika investeringar och byggnadsverksamhet, speciellt för förbättring av vägnätets skick. Till all lycka ger stasekonomin möjlighet till detta. Också vår konkurrenskraft måste upphjälpas genom att klart nedsätta de skatter och den kostnadsnivå som belastar transportverksamheten. Bara genom kraftiga statsstyrda återupplivningsåtgärder förmår vi främja Finlands industri-, handels- och transportverksamhet.

Samtidigt har det blivit klart för oss hur beroende av den övriga världen vi här i Finland är. Bergsrådet **Tauno Matomäki**, som firar sina pensionsdagar i Nakkila, uttryckte sig förträffligt i ärendet redan senaste sommar. I en radiointervju konstaterade han: ”Inom den finska industrin finns inte någon landskapsserie, att spela i världsligan är obligatoriskt. Om man inte klarar sig där, kommer hämtaren”. Med det han sade uppmanade han inte till att slänga handduken i ringhörnan, utan till att utnyttja våra egna styrkor i den stenhårda konkurrensen. Med finsk ”sisu” kan vi gå genom gräberget om så krävs.

Låt inte depressionen förlama Dig. Varje ögonblick för med sig nya möjlig-

heter. Även om den färska SKAL-barometern förutspår fortsatt nedsatta parametrar för de finska transportföretagen inkommande vår, anser var tionde av dem som svarade på förfrågningen att den egna omsättningen och lönsamheten ökar. Hör Du till dem? Och om inte, hur skulle Du kunna komma med?

Nu är tiden inne för övervägande hur den egna konkurrenskraften skulle kunna förbättras. Återupplivning ger slagfasthet, men ökad slagkraft fås genom att öka behändigheten. Oavsett storleken anpassar transportföretagen för tillfället sin verksamhet och skär kostnaderna. Var och en borde åt sitt företag nu uppgöra en plan om hur man klarar av de följande sex månaderna. Som bilaga till denna tidning medföljer ett ”räddningspaket” som också finns återgivet på medlemssidorna vid vår webbportal www.skal.fi. Genom att utnyttja tipsen i ”räddningspaketet” förmår medlemmen på ett förnuftigt sätt anpassa sin verksamhet till det rådande läget. Vi har också vidareutvecklat räknesticken för kostnads kalkylering så att medlemmen med hjälp av den får en mera detaljerad uppfattning om hur de centrala kostnadsfaktorerna i det egna företaget inverkar på resultatet.

Det förekommer alltid brist på god och kunnig arbetskraft. Enligt min uppfattning är personalutbildning ett av de bästa sätten för att bekämpa depressionen. Utbilda Dig själv och Din personal nu när det finns möjlighet till det. Under hela den inkommande våren erbjuder SKAL åt sin medlemsskär t.ex. obligatorisk yrkeskompetensutbildning till ett pris nedsatt med 20 %. Utnyttja detta återupplivningserbjudande! Solen tittar nog snart fram mellan molnslingorna.

Iiro Lehtonen

Försvarsmaktens förarutbildning ger yrkeskompetens

De rekryter som vid slutet av januari inledde sin militärtjänst har som första beväringar i Finland möjlighet till grundutbildning som berättigar till den yrkeskompetens chaufförsyrket kräver.

■ – Försvarsmaktens reformerade chaufförsutbildning betyder att beväringarna – utöver den tidigare utbildningen för körkort av klass C eller CE – nu även har möjlighet till grundutbildning för yrkeskompetens som krävs för chaufförsarbete i godstrafik, säger **Ilmo Suurnäkki**, ingenjörskommendörkapten vid Huvudstabens logistikavdelning.

– Vi har gett körkortsutbildning redan i decennier. Beträffande körkort av klass CE är vi den största utbildaren i Finland. Senaste år fick 1 700 beväringar körkort för tung kombination. I hela landet beviljades drygt 2 000 motsvarande körkort, klarlägger Suurnäkki.

Av beväringarna i det pågående årets två kontingenter utbildas 3 700 chaufförer. Av dem får 1 100 utbildning för CE-körkort och 280-timmars grundutbildning för yrkeskompetens. Utbildning för C-körkort och 140-timmars grundutbildning för yrkeskompetens ges åt 2 600 beväringar.

– Vår utbildning erbjuder en ypperlig möjlighet för dem som ämnar söka arbete i transportbranschen. För C-klass var beväringstiden tidigare 270 dygn och för CE-klass 362 dygn. Vid reformen harmoniserades beväringstiden generellt till 362 dygn. Utbildningsplanen anpassades så att den uppfyller de krav som krävs för yrkeskompetens av grundnivå. För dem som vill arbeta i transportbranschen, är detta det snabbaste och förmånligaste sättet att skaffa sig önskat körkort med tillhörande yrkeskompetens.

Hur komma med?

Vem som helst kan inte få chaufförsutbildning i armén. Det lönar sig alltså att framföra sin önskan om detta redan vid upp-bådstillfället. Grundkravet är körkort av B-klass och tillräcklig körerfarenhet. Allvarliga trafikförseelser får inte finnas och ett tillräckligt intresse för arbetsuppgifter inom transport- och logistikbranschen måste kunna uppvisas. Personalen i truppförbanden genomför den första gallringen och väljer då ut de lämpligaste.

Alla rekryter får en 8-veckosts grundutbildning och därefter en 9-veckors specialutbildning för respektive vapenslag. Normal beväringstjänst i truppförbanden ingår alltid i utbildningen. Vid början av förarutbildningen avgörs vem utbildas för körkort av C-klass och vem för CE-klass med anknuten grundutbildning för yrkeskompetens. Förarutbildningen inleds vanligtvis redan vid början av beväringstiden.

I de fall då den utvalde redan har C-körkort, behöver denne inte genomgå hela körkortsutbildningen på nytt, men kunskaperna kompletteras, speciellt med försvarsmaktens egna särbestämmelser. Naturligtvis repeteras grunderna, men därefter kommer helt nya ämnen med i undervisningen.

Satsning på kvalitet

Försvarsmakten har unga och duktiga chaufförer som bär stort ansvar över de personer och det gods de transporterar. Vid utbildningen fäster man speciell uppmärksamhet vid förebyggande och ekonomiskt körsätt samt trafiksäkerhet. Ekonomiskt körsätt hjälper till att i avsevärd grad spara bränsle även i militärtrafik.

– Vi vill motivera unga och vi har satsat på undervisningskvaliteten. Inom en snar framtid ingår vi avtal också med utomstående utbildare.



Ilmo Suurnäkki

över hur det är möjligt att hålla kunskaperna tidsenliga. Arbetsgivaren skall åt de anställda ge nödvändig tilläggsinformation, men också försvarsmakten och t.ex. SKAL har som uppgift att informera om eventuella förändringar.

Fordonsförvaltningscentralen AKE beviljade senaste november försvarsmakten rätt att i 14 utbildningscentra (med 9 underställda truppförband) ge utbildning för yrkeskompetens. De största av dessa centra är: Karjalan Prikaati i Valkeala, Kainuun Prikaati i Kajana, Porin Prikaati i Björneborg, Tykistöprikaati i Niinisalo, Hämeen Rykmentti i Lahtis och Reservofficerskolan i Fredrikshamn.

Marknadsföring

– Rekryterna får redan vid uppådet, ett år före tjänstgöringens början, information om olika vapenslag. Vi presenterar de möjligheter vi erbjuder och delar ut broschyrer. De unga kan redan då framföra sin önskan om chaufförsutbildning. Vid alla till transportbranschen anknutna mäsor och utställningar ger vi information om vår förarutbildning, och ställer i denna anda också upp vid bl.a. SKAL:s och TE-centralernas evenemang, säger Suurnäkki.

– Vi är också med i projektet Kuljetusala.com vars informationsstötter i skolor gett oss enbart positivt respons.

– För tillfället planerar vi fortsatt samarbete med SKAL:s regionalföreningar och medlemsföretag. Vi vill besöka transportföretag för att berätta om vår verksamhet och i gengäld inbjuda företagare till våra evenemang för att de där skulle kunna berätta om sin verksamhet. Vi vill alltså bygga upp ett allt tätare samarbetsnät i detta avseende, säger Ilmo Suurnäkki.

Ytterligare information (på finska) vid webbadressen www.mil.fi/kuljettajakoulutus.

SKAL:s Transportbarometer 1/2009

Transportbranschens driftighet minskat – ekonomiutsikterna allt dystyrare

Godstransportarbetet minskade den senare delen av föregående år i vart annat av de medlemsföretag som svarade på den förfrågning som gjordes för SKAL:s transportbarometer. Transportarbetet väntas ännu minska inkommande vår. Bara vartionde av svararna anser att transportarbetet ökar.

Utvecklingen av omsättning löper parallellt med transportarbetets förändringar. Mot slutet av föregående år skedde en drastisk ändring, konjunkturerna började sjunka. Över 40 % av svararna anser att omsättningen sjunker en aning under våren, men 15 % anser att den sjunker i anseilig grad. Likaså beräknar man att lönsamheten försvagas i nästan vart annat av medlemsföretagen. Trots detta förutspår över 10 % av svararna att omsättningen ökar och lönsamheten förbättras.

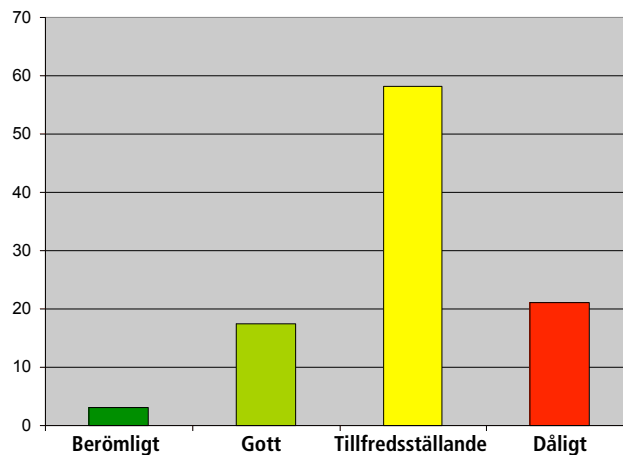
Ekonomiutsikterna har inte åter speglat sig på materielmängden; den minskade inte mot årsslutet. Mäng-

den väntas inte heller i anseilig grad minska det första halvåret, men en viss försiktighet kan erinras beträffande investeringar. På frågan angående chaufförsbehovet, ansåg över 70 % av svararna att antalet chaufförer förblir oförändrat och var fjärde att antalet minskar.

Med transportbarometerens aktualitetsfråga ville man klarlägga kvaliteten av vägnätets vinterväghållning samt hur känd klubben "En liter om dagen" är och i vilken grad olika målsättningar angående energieffektivitet kunnat överföras till den praktiska verksamheten i medlemsföretagen. Majoriteten av svararna anser att vägnätets halkbekämpning och plogning är tillfredsställande och hela 20 % att de är dåligt omskötta. Klubben "En liter om dagen" har fått ett bra mottagande och två tredjedelar av svararna meddelar att de tar besparings- och effektivitetsmålsättningar i beaktande vid sin verksamhet.



Vägnätets halkbekämpning och plogning



Totalt 520 transportföretag svarade på barometerförfrågningen. Svararna representerade SKAL:s alla regional- och branschföreningar samt olika verksamhetssektorer. Förfrågningen skickades i elektronisk form till 2 700 transportföretag.

Väghållningens kvalitet enligt svaren givna för Transportbarometern.

Transportbarometerförfrågningen görs tre gånger varje år, i januari, juni och september.

Frågor och svar om företagarens pensioner



Jag fyller 63 år vid årets slut, men ämnar fortsätta som lastbilsföretagare ända till 65-åring. Måste jag betala premier för företagarpension ända till 65 års ålder?

● Om Du väljer ålderspension vid 63 års ålder behöver Du inte betala pensionspremier trots att Du fortsätter som företagare. Du kan dock frivilligt betala pensionspremierna. Då intjänar Du ny pension 1,5 % per år.

Om Du inte väljer ålderspension som 63-åring, intjänar Du för företagarpensionens del 4,5 % ny pension per år.

Enligt det arbetspensionsutdrag Ilmarinen skickade mig, verkar det som om min företagarpension skulle bli lägre än vad jag väntade. Hur kan jag höja min företagarpension?

● Företagarens pension uträknas med företagarpensionens arbetsinkomst och arbetsåren som grund. Pension intjänas för varje års arbetsinkomst 1,5 % vid åldern 18-52 år, 1,9 % vid åldern 53-62 år och 4,5 % vid åldern 63-67 år.

Pensionsskyddet kan förbättras genom att höja den i företagarpensionsförskringen nämnda arbetsinkomsten. Höjning av arbetsinkomst ansöker man på det egna försäkringsbolaget. Arbetsinkomsten kan inte höjas retroaktivt, enbart för kommande tider.

Företagaren kan förbättra sin pension också genom att till företagarpensionsförskringen inbetala tilläggspremie genom så kallad flexibel premiebetalning. Dyligt förfarande höjer den intjänade pensionen för det år då nämnda premie betalas. Tilläggspremien måste vara minst 10 % av den enligt arbetsinkomsten fastställda försäkringspremien och får vara högst lika stor som den enligt arbetsinkomsten fastställda årliga försäkringspremien. Flexibelt förfarande kan tillämpas utan begränsning, men skall överenskommas med det egna försäkringsbolaget. Flexibilitetspremien är avdragbar vid beskattningen alldeles som den normala FöPL-premien.

Flexibilitetspremiens inverkan på pensionen kan på förhand uträknas vid Ilmarinens webbportal www.ilmarinen.fi.

Varför har försäkringsbolaget från årets början höjt årspremien för min företagarpension?

● Försäkringspremien stiger eftersom försäkringsbolaget vid början av varje år automatiskt med en lönekoeficient korrigerar den arbetsinkomst som angetts till grund för försäkringspremien. Vid koeficientens fastställning tas lönenivåns förändringar i beaktande till 80 % och prisnivåns förändringar i beaktande till 20 %. Från början av år 2009 steg värdet för arbetsinkomst med 6,04 %. Med denna korrigering håller man FöPL-arbetsinkomsten tidsenlig.

Också procentvärdet för FöPL-försäkringspremien steg vid årets början. Premien är i år 20,8 % av arbetsinkomsten upp till 53 års ålder och 21,9 % av arbetsinkomsten från början av följande år efter att företagaren fyllt 53 år. Intjänningen av pension stiger dock till 1,9 % redan från början av följande månad efter att företagaren fyllt 53 år.

När kan företagare få folkpension?

● Företagare kan få folkpension om arbetspensionen för ensam person är under 1 207,38 euro per månad och för i äktenskap levande person under 1 075,30 euro per månad.

Folkpension utbetalas i form av pension för arbetsoförmåga åt företagare i 64-års ålder om denne lider av sjukdom som hindrar sådant arbete som skulle trygga ett måttligt uppehälle. Utbetalning av dylik pension börjar vanligtvis 300 dygn efter det att sjukförsäkringens dagtraktamentsperiod upphört.

Folkpension utbetalas i form av arbetslöshetspension åt före år 1950 född arbetslös företagare i 60-64 års ålder, då denne fått dagtraktamente för arbetslöshet i 500 dagar.

Förtida ålderspension är det möjligt att välja efter att man fyllt 62 år och ålderspension efter att man fyllt 65 år.

Ilmarinen, Kommunikation
Ulla Piibljämäki

SKAL:s svenskspråkiga utbildning

Följande kurser arrangeras våren 2009 om tillräckligt antal (> 10 personer) deltar:

ADR-Kompletteringsutbildning (2 dagar)

■ Förnyelse av ADR-styckegods- och tankkörtillstånd

Tidtabell: 6.-7.3.2009 08.00–16.00

Plats: SKAL rf, Klubbkriegervägen 7, Helsingfors

Kursavgift: Medlemspris 188 €/person + mvs 22 %, icke medlemmar 470 €/person + mvs 22 % (priset omfattar kursmaterial, undervisning, intyg, notering i Fordonsförvaltningscentralens register samt kaffe och lunch). Pris för körtillståndsexamen 28 € och adr-körtillstånd 36 € bör därtill beaktas.

Anmälan: Bindande anmälan via elpost robert.nyman@skal.fi senast 27.2.2009

OBS! 1 dag av den genomgångna utbildningen noteras i Fordonsförvaltningscentralens kompetensregister för yrkesföreare

Arbets säkerhetskortsutbildning (1 dag)

■ För att utveckla arbets säkerheten på gemensamma arbetsplatser har en riksomfattande arbets säkerhetskortsutbildning utarbetats. Bruket av arbets säkerhetskort baserar sig inte på något krav via lagstiftning utan är ett frivilligt förfarande som många tagit i bruk för att förbättra på arbets säkerheten. Inom transportnäringen har allt flera transportköpare börjat efterfråga arbets säkerhetskort hos de förare som utför transportarbete på deras verksamhetsplatser.

Arbets säkerhetsutbildningen som omfattar ca 8 timmar ger grunduppgifter om arbets-omgivningens faror och arbetsskyddet på gemensamma arbetsplatser. Ett personligt arbets säkerhetskort som är ikraft i fem år beviljas alla som genomgått utbildningen och blivit godkända i det skriftliga provet.

Bästa medlemsföretagare/företag, kontrollera huruvida du idag eller framtiden arbetar på sådana arbetsplatser där man fordrar ett arbets säkerhetskort. En svenskspråkig arbets säkerhetskurs arrangeras enligt följande:

Tidtabell: 4.4.2009 08.00 – 16.00

Plats: Finlands Transport och Logistik, Klubbkriegervägen 7, Helsingfors

Kursavgift: Medlemspris 88 €/person + mvs 22 %, icke medlemmar 140 €/

person + mvs 22 % (priset omfattar kursmaterial, undervisning, arbets säkerhetskort och intyg, notering i Fordonsförvaltningscentralens register samt kaffe och smörgås).

Anmälan: Bindande anmälan via elpost robert.nyman@skal.fi senast 27.3.2009

OBS! Den genomgångna utbildningen noteras i Fordonsförvaltningscentralens kompetensregister för yrkesföreare

VÄGSÄKERHET 1-UTBILDNING (1 dag)

■ Vägförvaltningen har fr.o.m. 1.4.2003 krävt att personer som utför arbete på väg (t.ex. personer som deltar i vägskötselarbete och förare som transporterar vägbelägningsmaterial) har genomgått Vägsäkerhet 1 utbildning.

Målsättningen är att öka säkerställa att alla som arbetar på väg blir förtrogna med de riskfaktorer som trafiken på vägarbetsplats förorsakar och samtidigt förenhetliga trafikregleringsarrangemang och allmän förhållning vid vägarbeten. VÄGSKYDD 1 är grundkurs som tar en dag och som avslutas med examen. De som blivit godkända i examen erhåller vägsäkerhet I kort.

Kursen förutsätter att kursdeltagarna behärskar den information som finns i kurshäftet VÄGSÄKERHET 1, Säkerhetsutbildning för vägarbete. Vi uppmanar alla kursdeltagare att i förväg läsa igenom häftet eftersom provfrågorna delvis baserar sig på kurshäftets innehåll.

Tidtabell: 05.04.2009 08.30 – 16.00 **Plats:** Finlands Transport och Logistik, Klubbkriegergatan 7, Helsingfors

Kursavgift: Medlemspris 88 €/person + mvs 22 %, icke medlemmar 140 €/person + mvs 22 % (priset omfattar kursmaterial, undervisning, vägsäkerhetskort och intyg, notering i Fordonsförvaltningscentralens register samt kaffe och smörgås).

Anmälan: Bindande anmälan via elpost robert.nyman@skal.fi senast 27.03.2009

OBS! Den genomgångna utbildningen noteras i Fordonsförvaltningscentralens kompetensregister för yrkesföreare.

Tilläggsinformation:

Robert Nyman, SKAL, tfn. (09) 4789 9340 eller 040 740 4877.

Verokonsultointi

Markku Immanen toimii Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n veroekonomina suorittaen tilin päätös- ja verokonsultointiin liittyviä toimeksiantoja seuraavasti:

- yritysten perustamiset
- yhtiösopimusten ja -järjestysten muutokset
- sukupolvenvaihdokset
- toimintamuodon muutokset
- fuusiot, diffuusiot
- verovalitukset
- yritys järjestelyt
- henkilökohtainen verokonsultointi (ajanvarausta vastaan).

Yhteystiedot: (09) 478 999 (SKAL)
0400 202 894 (GSM)



Lakipalvelut

Ilmainen puhelinneuvonta, puh. (09) 478 999

Jäsenyritys saa lakiasioissa puhelinneuvontaa SKAL:sta ja työsuuhdeasioissa yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti myös Autoliikenteen Työntajaliitosta (ALT).

Maksulliset toimeksiannot

Mikäli asia vaatii jatkotoimenpiteitä SKAL Lakipalvelut hoitaa jäsenetuhintaan toimeksiannon, lukuun ottamatta tuomioistuinasiaa tai jäsenyritysten keskinäistä riitaa.

- Työsuuhdeasiat
- Kuljetus-, kauppa- ja muut sopimukset
- Tarjoukset, reklamaatiot ja purkuilmoitukset
- Sopimusten muutokset ja siirrot
- Vahingonkorvausasiat
- Kilpailuasiat ja julkiset hankinnat
- Muu henkilökohtainen konsultointi ajanvarauksella

Yhteystiedot

Esa Näätänen, esa.naatanen@skal.fi

Hanna-Liisa Rajala, hanna-liisa.rajala@skal.fi



In memoriam

Kuljetusyrittäjä Mikko Heikkilä

■ Kuljetusyrittäjä, Lauttakylän Seudun Ammattiautoilijoiden varapuheenjohtaja, Mikko Heikkilä kuoli 16.8.2008 vaikean sairauden murtamana Punkalaitumella, jossa hän myös syntyi 25.4.1948.



Mikko Heikkilä oli pitkän linjan yrittäjä raakapuun kuljetuksissa. Mikko toimi myös aktiivisesti paikallisyhdistyksessä, ollen Punkalaitumen Autoilijoiden puheenjohtaja siihen saakka, kun yhdistys liittyi Lauttakylän Seudun Ammattiautoilijoihin vuonna 1999. Lauttakylän Seudun Ammattiautoilijoissa hän toimi varapuheenjohtajana kuolemaansa saakka.

Mikon sydäntä lähellä oli liikenneturvallisuuden parantaminen ja taloudellinen ajo. Liikenneturvallisuustyö etenkin nuorison parissa oli hänelle tärkeää. Hän oli mukana lukuisissa heijastin- ja liikennetapahtumissa kuljetusyrittäjien edustajana. Nuorempana hän osallistui aktiivisesti myös SM- ja EM-tasolla ajotaitokilpailuihin. Myös moottorikerho toiminta kuului lukemisen ohella Mikon harrastuksiin.

Työssään Mikko oli ahkera ja hänellä oli koko ajan pyrkimys pysyä ajan tasalla kehityksessä. Mikolle koko perheen tuki ja yhdessä tekeminen oli niin työ- kuin yhdistystoiminnassakin tärkeää. Kuten myös se, että poika jatkaa kuljetusyrityksessä.

Mikkoa, Mikon huumorintajua ja viimeiseen asti elämänmyönteistä asennetta jäivät kaipaamaan läheiset, sukulaiset ja ystävät.

Lauttakylän Seudun Ammattiautoilijat ry

In memoriam

Kuljetusyrittäjä Reijo Porvari

■ Yhdistyksemme perustajajäsen **Reijo Ensio Porvari**, joka oli syntynyt 31.3.1934 Sippolassa, poistui keskuudestamme 10.10.2008.

Reijo Porvari oli perustamassa omaa autoilijayhdistystä 1960, samana vuonna, jolloin hän aloitti puurahdin kuorma-autoilijana. Pirssiliikenteen hän aloitti 1979.

Hän toimi koko autoilijauransa ajan aktiivisesti omissa yhdistyksessä, ollen useaan otteeseen hallitusvastuussa.

Ammattiautoilijayhdistyksen erityisansiomerkki Reijo Porvarille myönnettiin vuonna 2002.

Ammattiveljen muistoa kunnioittaen – Anjalankosken Ammattiautoilijat ry.

Onnittelemme 16.2.–15.3.2009

75 VUOTTA

24.2.	Miettinen, Erkki	Kuopio	Matkoilla
25.2.	Vahalahti, Kaino	Parainen	
4.3.	Marttila, Eero	Tuulos	
4.3.	Palm, Johan	Hämeenlinna	
8.3.	Kumpulainen, Viljo	Kiviranta	

Matkoilla



70 VUOTTA

17.2.	Mönttinen, Martti	Suomussalmi, Juhlat 14.2.
11.3.	Mäki-Tuuri, Olavi	Tuuri
14.3.	Tuhkanen, Riku	Siilinjärvi
15.3.	Saarinen, Simo	Huittinen

60 VUOTTA

18.2.	Fagerlund, Jarmo	Rauma
19.2.	Nordqvist, Eero	Espoo
27.2.	Siuko, Seppo	Kämmenniemi
2.3.	Jaatinen, Jouko	Ylöjärvi
3.3.	Virta, Seppo	Vahto
4.3.	Enqvist, Krister	Ytteresse
13.3.	Luoma, Matti	Jyväskylä
14.3.	Ariluoma, Markku	Nurmijärvi

50 VUOTTA

4.2.	Partanen, Matti	Taivalkoski
------	-----------------	-------------

Myöhästyneet onnittelet

17.2.	Rönkkö, Mikko	Vieremä
22.2.	Pöyry, Keijo	Otava
28.2.	Jantunen, Timo	Toijala
1.3.	Leikman, Pekka	Jyväskylä
4.3.	Hyttinen, Ari	Lehmo
4.3.	Lehmus, Mika	Raisio
6.3.	Tahvanainen, Tarmo	Eno
7.3.	Ojainmaa, Jukka	Oriniemi
7.3.	Rinta-Piirto, Lauri	Koskenkorva
12.3.	Helmiö, Matti	Turku
13.3.	Vuorio, Timo	Lahti
13.3.	Österman, Jouni	Lokalahti
14.3.	Räsänen, Tapani	Hyrynsalmi

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 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

Toni Grönroos

s. 13.5.1977
k. 17.1.2009

Muistoa kunnioittaen
Porin Kuorma-autoilijat

Veikko Jokelainen

s. 27.4.1921
k. 3.1.2009

Muistoa kunnioittaen
Muhoksen
Ammattiautoilijat ry

Kuorma-autoilija
Hennis Kristian Lönnberg

s. 22.8.1926
k. 28.12.2008

Muistoa kunnioittaen
Euran Seudun
Ammattiautoilijat ry

Eino Eemeli Välikoski

s. 15.1.1944
k. 15.1.2009

Muistoa kunnioittaen
Mäntän Seudun
Kuorma-autoilijat ry
Sisä-Suomen
Kuljetusyrittäjät ry