

KESKUSTELUJA KEITELEELLÄ • JÄÄKENTTIEN SANKARI • HIIHTOKISAT

Kuljetus

3
09

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä



SKAL

luotsina ja tulkkina

LOGISTIIKAN

palveluyritykset

MATTI VANHANEN:

"Työt tarvitsevat
tekijöitä"

VIHERRY

tai tiput kilpailun kyydistä

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Laura Ristolainen (vas.),
Ulla Eskelinen ja Anneli
Similä tutkimassa lehden
sivuluonnoksia.

Lehden ilme uudistui

Kuten huomaat, hyvä lukija, kädessäsi on aivan uudennäköinen Kuljetusyrittäjä-lehti. Emme ole uudistuksessa tyytynneet-
kään vain pieneen kasvojenkohotukseen. Tavoitteenamme on ollut uudenlainen, raikas ja pirteä ilme, joka houkuttelisi
lukijoitamme entistä paremmin paneutumaan lehden monipuoliseen sisältöön.

Muutoksen takana on tiimi, johon ovat kuuluneet Pasi Moisio, Ulla Eskelinen, Laura Ristolainen ja Anneli Similä SKAL:sta. Ulkopuolisena asiantuntijana on toiminut Alma Media Lehdentekijät. He ovat kuunnelleet toiveitamme ja työstäneet niistä ehdotuksen, jonka AD Miikka Tikka on hienosti siirtänyt paperille.

Nyt lopputulos on ensimmäistä kertaa nähtävissä tässä Logistiikka-Kuljetus 2009 -näyttelynumerossa. Toivomme, että Sinä, hyvä lukija, olisit uuteen ilmeeseen yhtä tyytyväinen kuin me täällä toimituksessa. Otamme mielellämme palautetta vastaan, ja sitä voi antaa esimerkiksi Logistiikka-Kuljetus 2009 -näyttelyssä SKAL:n messuosastolla olevassa lehden omassa pisteessä.

Lehdellä on siis uusi ilme, mutta tavoitteenamme on aina vain parempi sisältö. Tällä kertaa päätimme vastata kysymykseen, mitä SKAL oikein tekee? Se selvinnee nyt viimeistään tämän lehden sivuilta 10-14. Artikkelissa asiantuntijamme kertovat, mitkä ovat ne alueet, joilla SKAL toimii ja miksi SKAL:iin kannattaa kuulua, tai miksi siihen kannattaisi liittyä.

Jäsenyrittäjiltämme saamamme palautteen mukaan kuljetusyritysten esittelyt ovat luetuinta osaa lehdessämme. **Autoyhtymä Valtonen Ky**, **R & P Kuljetus Oy** ja **Itella** edustavat jokainen toimintoiltaan erityyppisiä kuljetusyrityksiä, joille yhteistä on tietenkin SKAL:n jäsenyys. Yritystoimintansa lisäksi yritykset kertovat niistä hyödyistä, joita he kokevat saavansa kuulumisestaan SKAL:iin.

Arvovaltainen haastateltavamme löytyy sivulta 26. Pääministeri **Matti Vanhanen** on kaiken kiireensä keskellä ehtinyt paneutua myös kuljetuksen ja logistiikan päivänpolttaviin kysymyksiin. Käy katsomassa miltä pääministerin mielestä näyttää logistiikan toimintaympäristö vuonna 2019.

Arkeen mahtuu kuitenkin paljon muutakin kuin työtä ja kuljetusta. Omaan terveyteen ja riittävään vapaa-aikaan satsaaminen on välttämätöntä kaiken kiireen keskellä. Tästä onnistunut esimerkki löytyy sivulta 46.

Antoisia lukuhetkiä uudella ilmeellä!

Anneli Similä



Suomen logistiikka-kustannuksia on alennettava

Pahimmankin talouskriisin keskellä kannattaa kohottaa päätä ja tähyttää tulevaisuuteen. Uskon, että omaa tekemisen tasoa on aina varaa parantaa, eivätkä tulokset parane itsestään. Vain kovalla työllä ja yrittämällä voi odottaa parempia tuloksia.

Luin läpi tuoreen 2009 logistiikkaselvityksen, jonka Turun kauppakorkeakoulu on tehnyt liikenne- ja viestintäministeriön tilauksesta. Selvitys on jatkoa ministeriön aiemmin julkaisemille logistiikkaselvityksille, ja on maailman laajimpia lajissaan. Kyselytutkimukseen vastasi liki 3 000 suomalaista teollisuuden, kaupan ja logistiikkapalvelualan yritystä, jotka arvioivat mm. logistiikkakustannuksia, kehitystarpeita, ulkoistamista ja osaamista.

Hienoa, että ylivoimainen enemmistö teollisuuden ja kaupan alan keski suurista ja suurista yrityksistä piti logistiikan merkitystä yritysten asiakaspalvelun tasolle, kannattavuudelle ja kilpailukyvyille erittäin suurena. Ihmeellisempää sen sijaan oli havainto, että ylimmän johdon prioriteettina logistiikka oli vain 60 %:lla näistä yrityksistä. Eikö asiakasyritystemme ylin johto vielä näe logistiikan suurta merkitystä?

Selvityksen keskeisin havainto oli, että suomalaisyritysten logistiikkakustannukset olivat keskimäärin 14,2 % liikevaihdosta. Vastaava luku vuoden 2006 selvityksessä oli 13 %. Kansainvälisesti luku on korkea ja rahassa mitattuna 34,7 miljardia euroa. Suomen valtion vuoden 2009 budjetti viime syksyiltä oli 46,3 miljardia euroa.

Parhaillaan Suomelle laaditaan logistiikkastrategiaa, jonka valmistelua tämä selvitys osaltaan auttaa. Strategian tavoitteeksi on asetettava kaupan ja teollisuuden kilpailukyvyyn kohentaminen logistiikkakustannuksia alentamalla. Se ei suinkaan tarkoita tavaroiden kuljettamista pilkkahinnalla. Logistiikkakustannuksista kuljetuskustannuksia on alle 40 %. Yli 60 % logistiikkakustannuksista on varastointikustannuksia, varastoihin sitoutuneen pääoman kustannuksia sekä hallinto-, pakkaus- ja muita logistiikkakustannuksia.

Tehokas logistiikka vähentää varastoitua tavaramäärää ja pääomakustannuksia. Se voi jopa tarkoittaa kuljetuskustannusten kohoamista, samalla kun kokonaiskustannukset laskevat. Maailmalla emme pärjää ilman kilpailukykyä kohentamista. Olisiko tässä konsensusyhteiskunnallemme riittävän kova haaste ja sopiva lamantappokeino?

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja



Nyt on käärittävä hihat ja aktivoitava aivosolut.

Andreas Renschler, eurooppalaisten kuljetusajoneuvovalmistajien puheenjohtaja.

schler
30

Kuljetus Yrittäjä

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

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

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

VAKITUISET AVUSTAJAT
Olli Blomberg
Kirsi Heikkilä
Laura Ristolainen

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

ILMOITUSTRAFFIIKKI
ilari.luhitavaara@newattitude.fi

TAITTO
New Attitude Oy

PAINOPAIKKA
Painotalo Auranen Oy, Forssa 2009
keskimääräinen painos 10 000 kpl
LT-levikki 8 601 kpl 2008

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X

Kannen kuva: Plug Oy

SKAL



VAKIOPALSTAT

Pääkirjoitus 3 | Toimitusjohtajalta 4 | Sisällysluettelo 5 | Ajassa 6-7
Keltaiset sivut 48-50 | SKAL-sivut 51-59 | Svensk resumé 60-62



Tässä numerossa:

Kuljetus

Yrittäjä

06_Ajossa

Kuljetusyrittäjä Arto Ponkala on Vuoden 2008 meripelastaja.

9_Ammattiveljet toistensa tukena

SKAL käynnistää vertaistukiverkoston, jolla autetaan kriisiin joutuneita raskaan liikenteen ammattilaisia.

10_SKAL luotsina ja tulkkina jäsenyritystensä arjessa

SKAL on vahva asiantuntija-organisaatio, joka tuntee alan erityispiirteet.

16_Kuljetusliikkeestä logistiikkataloksi

R & P Kuljetus Oy on erinomainen esimerkki yritystoiminnan kehittämisestä.

18_Metsäalalla puhaltavat uudet tuulet

Raakapuun kuljetuksissa eletään uusia ja samalla kovia aikoja, sanoo Pekka Valtonen.

20_Kokonaisratkaisuja asiakkaan liiketoimintaan

Itella on kokonaisvaltaisen palvelulogistiikan tuottaja.

26_Suomi tarvitsee nopean ja turvallisen väyläverkon

Seuraavien vuosikymmenien aikana logistiikka kehittyvää vastaamaan nyt tehtyjä valintoja, toteaa pääministeri Vanhanen.

30_Viherry tai tiput kilpailun kyydistä

Kapuloita heitellään eurooppalaisten kuorma-autovalmistajien rattaisiin, mutta ala uskoo tulevaisuuteen.

34_Keskusteluja Keiteleellä

Happosen Kuljetus Ky ja Kuljetusliike Keränen Oy pohtivat vakuutusasioita.

38_Tilastokeskuksen tilinpäätösaineisto 2004 - 2007

Mitä tilastokeskuksen tilinpäätösaineisto paljastaa kuljetusyritysten kehityksestä neljältä vuodelta?

40_Euro 4 -moottoreilla Nordkappista

Hyväntoivonniemelle Renault Trucks lähti 30 000 kilometrin taipaleelle.

42_Pituutta 31 metriä - painoa 90 tonnia!

ETT-projekti on ruotsalainen tutkimushanke

44_Jääkenttien sankari

Ari-Pekka Nurmenkari on raivannut tiensä luistelun huipulle.

46_Viidenkymppin huolto muutti Seppo Heikkisen elämän

Onnistuneella elintapojen muutoksella lähti painoa 30 kiloa!



Renault Trucks lähti Cape to Cape -taipaleelle.



Aivan Helsinki-Vantaan lentoaseman tuntumassa toimiva R & P Kuljetus Oy on erinomainen esimerkki siitä, kuinka yritystoimintaa ja -tuottavuutta on mahdollista kehittää. Oman osaamisen lisäksi pitää ennakkoluulottomasti hyödyntää eri tahoilta tarjolla olevaa asiantuntemusta.

Logistiikka- ja kuljetusalan monipalveluyrittäjänä Risto Leppälä katsoo luottavaisin mielin tulevaisuuteen.
- Nousua on varmasti odotettavissa, mutta kärsivällisyyttä tarvitaan!

R & P Kuljetus Oy palvelee ajan hengessä

Kuljetusliikkeestä logistiikkataloksi

Olli Blomberg

Kun Risto Leppälä vuonna 1986 päätti varusmiespalveluksensa, edessä oli työpaikan haku. Kuinka ollakaan sellainen löytyi kuljetusalalta, ratin takaa. Sitten iski lama ja pakkoloma. Mutta sydämensä logistiikalle menettänyt nuorukainen ei lannistunut, vaan levitti eri tahoille tietoa, että olisi heti valmis tarttumaan toimeen jos vain tarvetta olisi.

- Ostin kännykänkin, jotta minuun saisi milloin tahansa yhteyden. Aluksi löytyi vain tuurauksia, mutta sitten olikin yllättäen jo useampi paikka tarjolla. Yksi niistä osoittautui myöhempää tulevaisuutta ajatellen todelliseksi löydöksi, Risto kuvailee sittemmin yrittäjyyteen johtanutta ajanjaksoa elämässään.

Risto sai hoidettavakseen yrityksen liikenneasiat. Kun sitten kyseinen yrittäjä päätti vetäytyä eläkkeelle, tarjoutui Ristolle mahdollisuus ottaa auto toimeksiantoineen vastuulleen. Ja kun liikenneyrittäjän kurssiin tarvittava rahoituskin järjestyi, oli asia sitä myöten selvä.

Osaaminen palkitsi

Aikaisemmassa kuljettajatyössä saavutettu henkilökohtainen luottamus merkittävään asiakastahoon johti siihen, että tuoreen yrittäjän kuljetettavaksi tuli arvokkaita taideteoksia, aluksi kotimaassa mutta pian myös muualle Eurooppaan. Auton mukana tulleet oluiden ja virvoitusjuomien jakelukuljetukset pääkaupunkiseudulla jatkuivat myös.



R & P Kuljetuksen terminaalisissa on yli 1 000 lavapaikkaa niin nopeasti läpikulkevalle kuin pidempi-aikaista säilytystä vaativalle tavaralle.



Yhtiökumppanit Risto Leppälä ja Pasi Udd (oik.) ovat molemmat kuljetus- ja logistiikka-alan rautaisia ammattilaisia.

R & P Kuljetus Oy, Vantaa

- ◆ Täyden palvelun logistiikkakatalo
- ◆ Yksilölliset tilaus- ja sopimus-kuljetukset
- ◆ Oma kalustona 7 kuorma-autoa ja 1 pakettiauto
- ◆ Sopimusliikennöitsijöitä tarpeen mukaan
- ◆ Työllistää 17 henkilöä
- ◆ Tarjoaa myös tullaus-, pakkaus- ja varastointipalveluja
- ◆ Asiakkaina mm. Panalpina Finland, Olvi Oyj, Valtion taidemuseo, Miraculos Oy, Raha-automaattiyhdistys ja Mallaskoski Oy
- ◆ TaPa A-turvaserertifioitu
- ◆ Internet: www.rp-kuljetus.fi

Pian piti hankkia yksi kuorma-auto lisää ja kohta myös pakettiauto ja näihin kuljettajat. Suoritteet lisääntyivät ja vuonna 2001 oltiin tilanteessa, että aikaisemmasta toiminimestä siirryttiin osakeyhtiömuotoon, yrittäjäkollega **Pasi Udd** tuli mukaan toimintaan yhtiökumppanin ominaisuudessa. Syntyi **R & P Kuljetus Oy**.

– Asiakaskanta kasvoi edelleen, joten oman yritystoiminnan laajentaminen tuntui luonteelta. Sitten oltiinkin yhtäkkiä tilanteessa, että talossa oli kuljettajia riittämiin, joten minä joudin keikkamieheksi, Risto naurahtaa.

Tämä ”keikkailu” tarkoitti sitä, että Risto vuonna 2004 ryhtyi osapäivätoimisesti hoitamaan globaalilla tasolla toimivan sveitsiläisen logistiikkajätti **Panalpinan** tullaustoimintaa Suomessa. Tilapäisyys muuttui kohta vakituiseksi ja sen myötä autokalustoa piti jälleen lisätä.

Keikkailusta kumppanuudeksi

Erinäisten vaiheiden jälkeen R & P Kuljetukselle tarjoutui mahdollisuus hoitaa Panalpinan maalogistiikkaa Suomessa kokonaisvaltaisena toimeksiantona. Tämä syvään kumppanuuteen ja toimeksiantajan liiketoimintaan integroituminen vaati kokonaan uusien toimitilojen etsintää ja tulliterminaalien perustamista.

– Kävin tutustumassa kymmeneen erilaisiin varastoihin Helsinki-Vantaan lentoaseman lähiympäristössä, ennen kuin vuokrattavaksi sopiva kohde löytyi täältä Veromiehen alueelta. Sijainti lentokentän läheisyydessä oli perusedellytys suunnittelulle toiminnalle, Risto perustelee.

Vuonna 2007 käyttöön saatiin asianmukainen terminaalikiinteistö, jossa normaalien varastotilojen lisäksi huhtikuusta 2008 on sijainnut tullivarasto, väliaikainen tullivarasto ja valmisteverojen alaisten tavaroiden varasto. Ns. lavapaikkoja on yhteensä yli 1 000 ja lämmintä tilaa yli 2 500 neliometriä. Tarvittaessa sisään voidaan ajaa täysimittaisella ajoneuvoyhdistelmällä, mutta pääsääntöisesti kuormat tehdään ja puretaan muhvein varustettujen laituripaikkojen kautta.

Toiminnan voimakas laajentuminen on myös edellyttänyt lisäinvestointeja ja jonkinasteista ”taistelua” byrokratiaa vastaan. Jo yksistään tullivakuudet vaativat merkittäviä investointeja.

– Olin aina kuvitellut ettei **Kera** eli nykyinen **Finnvera** anna luottoja tai takauksia ”tavalliselle” kuljetusyrittäjälle, mutta minä erehdyin, Risto tunnustaa. – Ei siinä tarvittu kuin viimeisen pääl-

le laaditut suunnitelmat ja tarkat taloudellisuuslaskelmat, niin asiat järjestyivät.

Riston mukaan kuljetusyrittäjien ei todellakaan pidä sulkea Finnveraa pois laskuista investointeihinsa rahoitusta tai takausta hakiessaan. Se hänelle kuitenkin selvisi, ettei Finnveraan ole syytä mennä asioimaan ilman todella perusteellisia laskelmia.

Niiden laatimiseen Risto kertoo saaneensa asiantuntija-apua mm. SKAL-organisaatiosta, tarkemmin sanottuna omasta suoritealayhdistyksestään eli Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:stä. SKAL-jäsenyyttä Risto perustelee sillä, että hän aina hakee selvää hyötyä liittyessään johonkin.

– Ainoa asia, missä he eivät minua osanneet suoraan neuvoa, oli miten tulliterminaalit perustetaan, Risto naurahtaa. – Sekin asia selvisi sitten yllättävän joustavasti, kun asiaan tarttui **Aulis Bruun** eteläisestä tullipiiristä ja Tullin messuosastolla edellisessä Logistiikka-Kuljetus -näyttelyssä päivystänyt **Heli Leutonen**. Sen opin tuossa projektissa, että minkäänlaisia miinuksia ei taustalta saa löytyä, kun tulliterminaalit lähtee perustamaan.

Realismissa toiminnan perusta

– Logistiikka-alalla ei ole lainkaan harvinaista, että asiakkaita tulee ja menee, lisäksi on tieteenkin pitkiä ja luonteeltaan pysyviä toimeksiantoja, Risto perustelee. – Potentiaalisia asiakkaita on myös paljon. Esimerkiksi monissa PK-yrityksissä logistiikka ja sen hallinta on valitettavasti kokonaan unohtunut, itse käsitekin on joskus täysin tuntematon. Näiden asiakkaiden löytäminen tosin edellyttää työtä, samoin se, että heidät saadaan ymmärtämään, että asiantuntemuksella hoidettu logistiikka parantaa tuottavuutta ja tuo säästöjä.

R & P Kuljetukselle toimiva logistiikka tarkoittaa muun muassa sitä, että kaluston ja henkilöstön määrä sopeutetaan vallitseviin suhdanteisiin. Esimerkiksi omaa kalustoa ei hankita tehtäviin, joissa käyttötarve on vähäinen.

– Sopimuskumppaneilta tai KTK:sta saa tarvittaessa asianmukaista kalustoa, vaikkapa nosturi- tai vaihtolava-autoja silloin, kun toimeksianto sellaisen käyttöä edellyttää, Risto painottaa.

Hänen mukaansa on myös tärkeää, että kuluerät aina pyritään minimoimaan ja että henkilökunta motivoidaan toimimaan niin oman yrityksen kuin myös asiakasyrityksen edellyttämässä hengessä.

Autoyhtymä Valtonen kuljettaa raakapuuta

Metsäalalla puhaltavat uudet tuulet

Olli Blomberg

Valtosen perheen yrittäjäjuuret ovat vuodessa 1946. Toimeksiantajat ja kuljetusolosuhteet ovat vuosikymmenten saatossa vaihtuneet, mutta yksi on pysynyt: suoritealana on aina ollut raakapuun maantiekuljetus.

Pekka Valtonen kurvaa maasturillaan haastatteluun Forssan Autokeitaalle. Auto ennättää tuskin pysähtyä, kun kännykkä jo nousee korvalle. Kiirettä pitää. Kuljetuksissa riittää ohjailtavaa, viisi omaa ja kolme sopimusyrittäjien yhdistelmää rahtaa UPM:n puuta, pääasiassa Raumalle. Vielä pari puhelua, niin päästään kahvikupin ääreen jutustelemaan.

– Raakapuun kuljetuksissa eletään nyt uusia ja samalla kovia aikoja. Tarjouskilpailut sanelevat kuka tekee ja mitä. Jokaisella metsäyhtiöllä on omat periaatteensa ja yrityskulttuurinsa, kuin myös nimikkeet yhtiöille kuljetuspalveluja tuottaville tahoille, Pekka selvittää alan nykytrendejä.

Hänen oma yrityksensä, **Autoyhtymä Valtonen Ky**, toimii hankinta-alueella, johon Forssa, Tammela, Somero ja Renko kuuluvat. Perinteisesti UPM on ostanut tältä alueelta runsaasti raakapuuta. Lisänä ovat vielä seudulla sijaitsevat yhtiön omat metsätilat, joista kuljetettavaa on riittänyt UPM:n tuotantolaitoksille.

Pitkät perinteet

Viljo Valtonen läksi sotien jälkeen poliisiksi Helsinkiin, mutta pian veti takaisin kotiseudulle, Tammelaan. Vuonna 1946 hän päätti ostaa kuorma-auton ja läksi puutavaran ajoin, kuten niin moni samoilta seuduilta tuohon aikaan. Yritysmuodoksi tuli sittemmin

avoin yhtiö, kun pojat **Arvi** ja **Ari** tulivat mukaan toimintaan. Pekka tuli osakkaaksi vuonna 1985, ja vuonna 2006 hän osti yrityksen omiin nimiinsä muodostaen siitä kommandiittiyhtiön.

– Suoriteala on siis pysynyt samana jo 63 vuotta, mutta olosuhteet sen sijaan ovat muuttuneet, Pekka kertoo. – Takavuosinahan puutavara-autoilijat tapasivat sanoa, että oltiin metsäyhtiöllä töissä, nyt esimerkiksi meidän yrityksemme on asiakasyhtiölle logistinen kumppani, kokonaispalveluja tuottava ns. avainyritys, joka sopimuskauden kerrallaan vastaa oman alueensa kuljetustoiminnoista.

Siihen kuuluu Pekan mukaan kuljetustavien puumäärien kartoitus ja kuljetusten organisointi. Avainyrittäjä myös määrittelee itseensä sopimussuhteessa toimivien kuljetusyritysten määrän ja käyttöasteen.

– Siinä sitä osaamista sitten tarvitaan, etenkin nyt, kun takana on monta hyvää vuotta, Pekka toteaa. – Esimerkiksi omassa yrityksessämme kalustomäärä on mitoitettu pitkäaikaiskeskiarvojen mukaan, mutta tänä vuonna saattaa jo olla tarvetta sopeuttamiselle.

Henkilökunnassa vahvuus

Pekka ei epäröi vannoa osaavan ja motivoitun henkilökunnan nimeen. Hän onnistui kolme vuotta sitten palkkaamaan neljä nuorta kuljettajaa, jotka ovat osoittautuneet todella päteviksi ja vastuuntuntoisiksi.



Kaikkiaan yritys työllistää seitsemän kuljettajaa. Yksi heistä on Pekan vanhin poika **Vesa-Pekka**, joka puutavarayhdistelmän rattia runsaan vuoden pyöriteltyään nyt harmitsee lähtöä logistiikkaa lukemaan. Isänä Pekka arvostaa päätöstä eikä pidä lainkaan poissuljettuna, että poika tulevaisuudessa ottaa yritystoiminnan vastuulle.

Keskustelun näin kääntyessä yrityksen toiminnan kehittämiseen ja siihen liittyvään tiedonhankintaan käy ilmi, että järjestötoi-



Valtosen - isä Pekka (vas.) ja poikansa Vesa-Pekka - ovat yrittäjä- ja työpänsäällä osaltaan ylläpitämässä maamme metsäalan logistiikkaa.

minta on Pekka Valtosen sydäntä lähellä. Luottamustehtäviin kuuluvat mm. oman paikallisyhdistyksen ja oman alueyhdistyksen eli Forssan Seudun Ammattiautoilijat ry:n ja Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry:n puheenjohtajuus.

Meneillään on myös ensimmäinen kausi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n hallituksessa. Oman suoritealajyhdistyksensä eli Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry:n hallituksessa Pekalla



Perävaunun kytkentä kuormanteon jälkeen kuuluu raskaan puutavarayhdistelmän kuljettajan arkeen - useita kertoja työpäivän aikana.

on ns. vuorottelupaikka. Ja Sisä-Suomen puutavarajaoston jäsenyyttä Pekka pitää itsestään selvänä jo oman suoritealankin johdosta.

SKAL tekee arvokasta työtä

Pekka Valtosen haluaa nostaa esille juuri paikallisyhdistysten roolin SKAL-organisaatiossa.

– Niissä mukana oleminen on jo sellaisenaankin eräänlaista vertaistukitoimintaa, hän korostaa. – Usein kokouksissa ja kanssakäymisissä huomataan, että ongelmat ovat liki samanlaiset kaikilla. Niinpä porukassa on helppo puida asioita ja vertailla kokemuksia. Yhteisen pohdinnan pohjalta löytyykin usein myös vastauksia, joita yritystoiminnassa voi hyödyntää.

Eräs keskusteluissa lukuisia kertoja esille noussut seikka on joissakin tilanteissa turhan tiukaksi koetut ajo- ja lepoaika-säädökset. Esimerkkinä Pekka mainitsee sen, että vain muutamalla minuutilla liian lyhyeksi jäänyt tauko voidaan tulkita rikkomukseksi tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä kohtaan mikä johtaa kuljettajalle osoitettuun rangaistusvaatimukseen. Ja



Pekka Valtosen mielestä jäsenten aktiivinen osallistuminen SKAL-organisaation paikallisyhdistysten toimintaan on varsin perusteltua.

jo kolme perusteiltan sinällään lievähköä rikkomusta vuodessa voi johtaa pitkäkestoiseen ajo-oikeuden peruuttamiseen.

– On mielestäni kohtuutonta, että mieheltä voidaan tällä tavalla viedä enimmillään jopa kolmeksi kuukaudeksi mahdollisuus elantonsa ansaitsemiseen. Tässä olisi kyllä tutkimisen paikka, Pekka Valtosen esittä.

Itella Logistiikka on palvelulogistiikan tarjoaja

Kokonaisratkaisuja asiakkaan liiketoimintaan

Vuonna 2007 kansalaisia hämmensi Suomen Posti Oyj:n muuttuminen Itellaksi. Pian kävi kuitenkin ilmi, että kuluttajia palveltiin edelleen perinteisellä Posti-nimellä. Uutta olikin vain se, että Postin - ja monen muun asiakastahon - tarvitsemat erilaiset palvelut jatkossa tuotti Itella Oyj -konserni.

Olli Blomberg



Itella Oyj:n Vantaan logistiikkakeskus, etualalla Kehä III, taustalla oikealla Helsinki-Vantaan lentoasema.

Itella-konsernin kolme liiketoimintaryhmää, Itella Viestinvälitys, Itella Informaatio ja Itella Logistiikka muodostavat laajan kokonaisuuden, jonka ydinosaamista on asiakkaiden tieto- ja tuotevirtojen hallinta. Tarkoituksena on auttaa yrityksiä, yhteisöjä ja organisaatioita myymään, markkinoimaan, toimittamaan perille ja laskuttamaan. Yli 95 prosenttia Itellan asiakkaista löytyy yritys- ja liikemaailmasta.

Itella Logistiikan ydinosaamista puolestaan on palvelulogistiikka, jonka puitteissa Itella tarjoaa asiakkailleen niiden strategioita tukevia ratkaisuja tuote- ja tietovirtojen hallintaan. Laajimmillaan Itella voi vastata koko toimitusketjusta tuotteiden valmistusmaasta kohdemarkkinoiden myymälälogistiikkaan asti.

Itellan sopimuslogistiikan ytimessä on palveluvarasto, jossa varastoinnin lisäksi tarjotaan lisäarvopalveluja, kuten tuotteiden esikokoamista ja pakkaamista sekä käyttöohjeiden ja hintalappujen lisäämistä. Toimialakohtaista erikoisosaamista Itella Logistiikalla on mm. muoti-, varaosa- ja juomalogistiikassa.

Paketteja ja tavaraeriä

– Paketit ja laajuudeltaan vaihtelevat tavaraerät muodostavat keskeisen osan Itella Logistiikan kuljettamista tavaroista, selvittää liiketoimintaryhmän Express & Rahti Suomi -toiminnoista vastaava



- Haluamme olla kokonaisvaltaisen palvelulogistiikan tuottaja, sanoo johtaja Pekka Stenqvist, Itella Oyj, Express & Rahti Suomi.

johtaja Pekka Stenqvist. Hän täydentää, että kansan kielellä ”perinteistä postiakin” joukkoon mahtuu, joskin vain maattamme ristiin rastiin halkovilla niin sanotuilla runkolinjoilla.

Määrät ovat huimaavia, vuonna 2008 kuljetettiin yli 30 miljoonaa pakettia

– muun tavarain lisäksi. Valtaosa Itellan omista tai sille sopimus pohjaisesti kuljetuspalveluja tuottavien yrittäjien ajoneuvoissa kuljetettavasta rahdista muodostuu kuitenkin lava- tai häkkiyksiköistä koostuvista kuormista. Kotimaan rahti on tarkoitettu säännöllisten tai yksittäisten tavaralähetysten kuljettamiseen, pääsääntöisesti yritysasiakkaille. Kuljetuksissa hyödynnetään Itellan koko valtakunnan kattavaa runko-, jakelu- ja terminaali verkostoa. Kuljetettavien erien koko voi vaihdella kappale tavarasta osa- ja täyskuormiin.

Kotimaan toimintojen lisäksi Itella on omien tytäryhtiöidensä ja yhteistyökump-

Itellan Vantaan logistiikkakeskuksessa paketeista ja tavaraeristä kootaan lava- tai häkki kuormia...





Itella Logistiikka



Liiketoimintaryhmänä osa Itella Oyj -konsernia.
Liikevaihto 813,2 miljoonaa euroa.

Työntekijöitä yli 10 000 kahdeksassa maassa.
Suomessa noin 600 omaa ajoneuvoa luvanvaraisessa liikenteessä.

Suomessa käytössä noin 1 000 sopimusyrittäjän ajoneuvoa.
Maita, joissa toimitaan: Suomi, Ruotsi, Norja, Tanska, Viro, Latvia, Liettua ja Venäjä; globaalit palvelut partnereiden kautta.

Kuva Itella

paneidensa kautta globaali toimija, jonka palvelukarttaan kuuluvat myös rahti- ja huolintapalvelut maa-, meri- ja lentokuljetuksineen sekä terminaalit- ja tullipalvelut niin tuonnissa kuin viennissä. Tarvittaessa löytyy kapasiteettia myös lämpösäädelyjen ja vaarallisten aineiden kuljetuksiin.

– Emme siis välttämättä vain kuljeta jotakin pisteestä A pisteeseen B, pyrimme mahdollisuuksien mukaan aina tuotamaan ja tarjoamaan erilaisia lisäarvopalveluja. Toimitusketjua eri tavoin optimoimalla pystymme pienentämään asiakkaan logistisia kustannuksia. Sen ansiosta asiakas voi keskittyä ydinliiketoimintansa hoitamiseen ja kehittämiseen, Pekka Stenqvist painottaa.

...laiturissa odottaviin ajoneuvoihin kuormattavaksi.



Perinteet pitävät ja velvoittavat

Pekka Stenqvist ei epäröi korostaa Postin – ja sen myötä siis myös Itellan – yli 300 vuoden taakse yltäviä juuria. Hänen mielestään näin pitkä historia on mitä suurimmassa määrin velvoittava asia – niin nyt kuin myös tulevaisuudessa.

– Jo silloin asialla olivat työnsä hallitsevat, vaihtelevissa olosuhteissa toimimaan tottuneet logistiikan ammattilaiset ja samaa periaatetta noudattamme nytkin. Suomessa palveluksessamme on yhteensä noin 1 900 autonkuljettajaa ja terminaalilyöntekijää sekä kolmisensataa toimihenkilöä.

Henkilöstöpuolella ympäristöasiat ohjaavat Itellan toimintaa monin eri tavoin. Esimerkiksi kuljettajien säännöllisessä täydennys- ja ammattipätevyyskoulutuksessa painopiste on ennakoivassa, energiatehokkaassa ja taloudellisessa ajotavassa. Kuljettajakoulutukseen liittyvissä asioissa on tehty tiivistä yhteistyötä mm. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kanssa.

Osana Itellan omaa liikenteen turvallisuustyötä konsernissa on tehty päätös laskea sen väreissä liikkuvien raskaiden ajoneuvojen nopeusrajoitusten asetusnopeus arvoon 85 km/h. Tällä teknisesti pienellä, mutta polttoaineen kulutuksen ja liikenneturvallisuuden kannalta merkittävällä toimenpiteellä Itella seuraa monen muun globaalien toimijain esimerkkiä.

Energiätehokkuutta

– Energiätehokkuuteen liittyen olemme konsernitasolla sitoutuneet pienentämään CO₂-päästöjämme 10 prosenttia vuoteen 2012 mennessä, Pekka Stenqvist toteaa.

– On selvää, että erityisesti ajoneuvo-tekniikasta on tässä suhteessa paljon apua, mutta ratkaisevassa asemassa ovat kuitenkin juuri ammattitaitoiset kuljettajat, jotka osaavat ottaa huomioon niin liikenneolosuhteet kuin ympäristötekijät; omasta ja liikenteen muiden osapuolen turvallisuudesta puhumattakaan.

Itella liittyi vuonna 2008 toimialan yhteiseen energiatehokkuussopimukseen, jolla Suomen kuljetus- ja logistiikka-alan yritykset sitoutuvat parantamaan energiatehokkuuttaan 9 prosenttia vuoteen 2016 mennessä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kuljetushankintoja tehtäessä Itella suosii yrityksiä, jotka ovat sitoutuneet energiatehokkuussopimukseen ja toteuttavat sen edellyttämiä toimenpiteitä.

Lisäksi Itella on sitoutunut noudattamaan kansainvälisiä laatu- ja ympäristöstandardeja.

– Kolmella terminaalillamme on jo ISO 14001 -ympäristösertifikaatti sekä varastojen korkeinta turvallisuustasoa kuvaava A-luokan TAPA-sertifikaatti. Tarkoitus on, että nämä ja toiminnan laatutasoa kuvaava ISO 9001 -sertifikaatti saadaan kattamaan kaikki Itella Logistiikan toiminnot kaikissa niissä maissa, joissa toimimme, Pekka Stenqvist kertoo.



Historiaa lyhyesti

- 1999** Postin runko- ja aluekuljetukset yhdytetään, syntyy tytäryhtiö Kelpo Kuljetus FI Oy.
- 2001** Saksan Postin omistama Danzas ostaa enemmistön Kelpo Kuljetus FI Oy:stä.
- 2002** Muodostetaan Logistiikan liiketoimintaryhmä.
- 2003** Posti lunastaa itselleen Logia Oy:n koko osakekannan.
- 2004** Posti ostaa kokonaan jo osaksi omistamansa North Euroway Oy:n.
- 2005** Posti ostaa John Nurmiselta sen muotilogistiikkatoiminnan, Logia Moda Oy:n.
- 2006** Saksan Postin omistama DHL (ex Danzas) lunastaa Postin osuuden Kelpo Kuljetus FI Oy:stä.
- 2007** Suomen Posti Oyj ottaa nimekseen Itella Oyj, Logia Oy:stä tulee Itella Logistics Oy.
- 2008** Itella Logistiikka ostaa Kauko Groupin ja sen omistaman Hansar Logistics AB:n.
- 2008** Toiminta Pietarin logistiikkakeskuksessa alkaa.
- 2008** Itella ostaa venäläisen NLC:n (National Logistics Company), Itellasta tulee Venäjän markkinoiden johtava varastopalveluiden tarjoaja.

Onnea 16.4-31.5.2009

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusrittäjä-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.

75 VUOTTA

15.4. Laine, Kalle Kyynärö
17.4. Luukkonen, Kaarlo Suomussalmi
31.5. Koivumäki, Matti Ähtäri

70 VUOTTA

16.4. Ahtiainen, Raimo Jaala
20.4. Flyktman, Mikko Uurainen
20.4. Järvinen, Veikko Tammela
21.4. Metsänen, Teuvo Pyhältö
1.5. Lindeman, Arto Salo
3.5. Lämsä, Erkki Arkala
8.5. Miettinen, Osmo Vantaa
19.5. Ylijoki, Leo Kyröskoski
26.5. Pouta, Pentti Kemi
26.5. Siiskonen, Mikko Mikkeli
28.5. Ruotsalainen, Pentti Varpaisjärvi

60 VUOTTA

17.4. Keskitalo, Jorma Paattinen
17.4. Niku, Seppo Lepsämä
19.4. Porali, Juhani Pieksämäki
22.4. Sundell, Berndt Esbo
22.4. Vettentranta, Harry Helsinki
23.4. Ojaniemi, Pekka Ulvila
23.4. Salmela, Jouko Kyläjoki
23.4. Virtamo, Veikko Lahti
25.4. Koukkari, Osmo Peräseinäjoki
1.5. Flink, Pekka Varkaus
Matkoilla
1.5. Lintula, Jouko Turku
13.5. Saarela, Pekka Hämeenlinna
14.5. Lahti, Raimo Ylihärmä
14.5. Saksa, Seppo Somero
14.5. Vainio, Hannu Tuusula

15.5. Kärhä, Orvo
15.5. Lavonen, Pentti Matkoilla, MC Racing EU
15.5. Pesanto, Kari
17.5. Keskinen, Hannu
17.5. Laari, Arto
18.5. Kauppinen, Seppo
21.5. Moisio, Ilmo
23.5. Hiltunen, Pertti
24.5. Hellanmaa, Matti
26.5. Nickberg, Hannu
27.5. Koivisto, Juhani
27.5. Wollsten, Stig
29.5. Viinikka, Erkki
30.5. Kuure, Osmo Matkoilla
30.5. Pitkänen, Osmo
30.5. Silvanti, Raine

50 VUOTTA

18.4. Luukkonen, Vesa-Antero Mikkeli
28.4. Vuotila, Terho Turku
29.4. Lampila, Juha Humppi
30.4. Kervinen, Reijo Vantaa
30.4. Toikka, Jarmo Anjalankoski
1.5. Lehtonen, Unto Aavasaksa
3.5. Kalliokoski, Kari Hyvinkää
3.5. Rosenström, Tom Söderkulla
6.5. Nylander, Ismo Lieto
7.5. Penttilä, Markku Ikaalinen
8.5. Kettunen, Eija Kangaslampi
10.5. Eskelinen, Paul Kuopio
10.5. Hassinen, Jouko Kortejoki
10.5. Kekkonen, Erkki Eno
12.5. Peltola, Ari Jyväskylä

15.5. Salonen, Ilkka Pori
16.5. Raaska, Olli Keuruu
21.5. Eronen, Martti Helsinki
21.5. Haikka, Jouni Helsinki
22.5. Björkskog, Lars Vihti
22.5. Idman, Pauli Otalampi
23.5. Kankkunen, Ossi Lappeenranta
23.5. Salonen, Matti Mellilä
24.5. Arvola, Aaro Haapajärvi
26.5. Mäkilä, Jari Hämeenlinna
28.5. Tuisku, Jaako Simola
29.5. Märkjärvi, Timo Mäkelä
31.5. Torkkeli, Pekka Helsinki

Myyntipäällikkö

Arto Moilanen

50 vuotta

Syntymäpäiväkahvit Hiabilla
maanantaina 11.5. klo 13-17.
Osoite: Ystävyydenkatu 2, Raisio
Ilm. Sanna Halme puh. 0204 55 2370


Kuljetusrittäjä

Vaino Johannes Sipilä

90 vuotta 26.6.2009

Parhaimmat onnitelut
Oulun Kuorma-autoilijat ry

Reino Anttila in memoriam

 Yhdistyksemme perustajajäsen, **Reino Anttila** Kullaalta, nukkui pois 13.1.2009. Hän oli syntynyt Kullaalla 27.4.1919.

Reino Anttila aloitti kuljetukset Kullaalla vuonna 1937. Sota keskeytti juuri alkaneen yritystoiminnan. Reino itse lähti vapaaehtoisena talvisotaan, mutta hänen autonsa vietiin sotaan vasta myöhemmin jatkosodan aikana. Sodan jälkeen hän jatkoi yritystään yhdessä **Paavo Junnilan** kanssa. Vähän myöhemmin tuli mukaan Reinon veli **Arvi**. Autoja oli tällöin kaksi, toinen soran ajossa tietyömailla ja toinen puutavaran ajossa. Reino kehitteli jo tuolloin, paljon ennen hydrauliiikka-aikaa, kaikenlaisia apuvälineitä puutavaran lastaukseen. Samat apuvälineet ja museoitu puutavara-auto löytyvät vielä nykyisinkin Reinon pojan tallista.

Järjestötehtävissä Reino toimi vuosikaudet Ulvilan nimismiespiirin Ammattiautoilijoiden (nykyisin Ulvilan Seudun Kuljetusrittäjät ry.) johtokunnassa ja oli perustamassa Suomen Kuorma-autoilijain alaisuudessa toiminutta Turun ja Porin läänin puutavarajaostoa.

Reino luopui vuonna 1975 autoilusta hänen poikansa jatkaessa toimintaa. Tämän jälkeen hän toimi vielä kymmenisen vuotta Läänin Kuljetus Oy:n ajorajustelijänä ja kiviainesmyyjänä Porin alueella.

Muistoa kunnioittaen
Ulvilan Seudun Kuljetusrittäjät ry.



KUOLLEITA

Perustajajäsenemme
Toivo Johannes Anttila

s. 9.9.1925
k. 16.3.2009

Muistoa kunnioittaen
Lopen Ammattiautoilijat ry
Sisä-Suomen Kuljetusrittäjät ry

Arvi Tuomas Rytönen

s. 9.2.1931
k. 7.2.2009

Muistoa kunnioittaen
Helsingin Kuljetusrittäjät ry

Veli Tapio Fredrik Nickberg

s. 27.5.1950
k. 4.2.2009

Muistoa kunnioittaen
Helsingin Kuljetusrittäjät ry

VD:n har ordet

Finlands logistikkostnader måste sänkas

i Trots att ekonomikrisen är av allra värsta slag, är det skäl att blicka in i framtiden. Jag har för mig att det alltid är möjligt att höja nivån på det egna kunskandet – resultaten förbättras inte av sig själv. Bara genom hårt arbete och företagsamhet är det möjligt att nå bättre resultat.

Jag läste igenom den färiska logistikutredningen för år 2009 som Åbo handelshögskola tagit fram på beställning av kommunikationsministeriet. Utredningen är en fortsättning på ministeriets tidigare logistikutredningar, och hör till de mest omfattande i sitt slag. Nästan 3 000 finska företag inom industri, handel och logistik besvarade enkätundersökningen och värderade på detta sätt bl.a. logistikkostnader, utvecklingsbehov, utkontraktering och kunskande.

Det är fint att den absoluta majoriteten av medelstora och stora företag inom finsk industri och handel anser att logistiken har stor betydelse med tanke på företagets kundservice, lönsamhet och konkurrenskraft. Förvånande däremot var att bara 60 procent av den högsta ledningen i företagen prioriterar logistiken. Har den högsta ledningen i våra kundföretag inte ännu någon uppfattning om av hur stor betydelse logistiken är?

Den centrala iakttagelsen i utredningen var att logistikkostnaderna i genomsnitt utgör 14,2

procent av företagets omsättning. Det motsvarande värdet i utredningen för år 2006 var 13 procent. Internationellt sett är värdet högt – i pengar 34,7 miljarder euro! Finlands statsbudget för år 2009 fastsattes senaste höst till 46,3 miljarder euro.

Som bäst håller man på att uppgöra en logistikstrategi för Finland. Den färiska utredningen underlättar säkert förberedelsearbetet. Som målsättning i strategin måste utsättas att handelns och industrins konkurrenskraft förbättras genom sänkta logistikkostnader. Detta betyder dock inte att varor borde transporteras till bottenpriser. Av alla logistiska kostnader är transportkostnadernas andel bara 40 procent. Över 60 procent av logistikkostnaderna består av kostnader anknutna till lagerföring och till varulager bundet kapital samt till administration, förpackning och övriga logistikkostnader.

En effektiv logistik minskar uppställda varumängder och kapitalkostnader. Detta kan till och med betyda högre transportkostnader, men samtidigt minskar totalkostnaderna. Vi klarar oss inte ute i vida världen om vi inte upphjälper vår konkurrenskraft. Skulle detta kanske vara en tillräckligt stram utmaning och ett lämpligt sätt att avliva den depression som pinar vårt koncensussamhälle?

Iiro Lehtonen

Tidningen fick nytt utseende

i Såsom Du, bästa läsare, kanske redan lagt märke till, är tidningen i Din hand helt nyfödd. Vi har inte nöjt oss med att genomföra bara ett anspråkslöst ansiktslyft, vår målsättning har varit att skapa ett helt nytt, fräscht och piggt utseende som lockar läsarna till att ännu intensivare än förut fördjupa sig i det mångsidiga innehåll tidningen Kuljetusryttjäjä erbjuder.

Bakom förnyelsen finns ett team bestående av Pasi Moisio, Ulla Eskelinen, Laura Ristolainen och Anneli Similä vid SKAL. Som utomstående expert har Alma Media Lehdentekijät tagit våra önskemål i beaktande. Utgående från dem har AD Miikka Tikka på ett beundransvärt sätt konkretiserat förnyelsen.

Slutresultatet kan nu för första gången skådas i form av detta nummer som samtidigt utgör temanumret för utställningen Logistik-Transport 2009. Vi hoppas att Du, bästa läsare, är lika nöjd med det nya utseendet som vi här på redaktionen. Vi ser gärna fram emot respons som Du t.ex. kan ge då Du besöker mässan Logistik-Transport 2009. Tidningens egen monter utgör en del av SKAL-montern.

Tidningen har alltså fått ett nytt utseende, men vi strävar också till att erbjuda ett allt bättre innehåll. Denna gång har vi valt att besvara frågan "Vad gör SKAL egentligen?". Svaren finns på sidorna 10-14 där våra experter berättar inom

vilka områden SKAL är verksam och varför det lönar sig att vara medlem i SKAL – eller varför det lönar sig att ingå medlemskap i SKAL.

Den respons vi redan tidigare fått visar att artiklar som beskriver verksamheten i olika transportföretag, utgör den mest lästa delen av vår tidning. **Autoyhtymä Valtonen Ky, R & P Kuljetus Oy** och **Itella Abp** representerar tre från varandra helt avvikande företagsformer, men medlemskapet i SKAL är gemensamt för dem. Utöver sin verksamhet beskriver företagen i respektive artiklar de nyttofaktorer de anser att medlemskap i SKAL åt dem medför.

En intervju av högst uppskattad grad finns återgiven på sidorna 26-27. Mitt i all brådska har statsminister **Matti Vanhanen** gett sig tid att fördjupa sig också i sådana dagsaktuella frågor som berör transport och logistik. Läs gärna hurudan premiärministern anser att logistikbranschen ser ut år 2010!

Vardagen är också mycket annat än bara arbete och transporter. Det är helt nödvändigt att man mitt i allt ståhej ger sig tillräcklig fritid och även satsar på hälsan. Ett förträffligt exempel skildras på sidan 46.

Givande läsoplevelser tillsammans med det nya utseendet!

Anneli Similä



KORT

Belyst varningstriangel på långsamma fordon

De centrala medlemsorganisationerna i Motortrafikens Centralförbund rf samt Trafikskyddet och Försäkringsbolagens Trafiksäkerhetskommitté (VALT) undertecknade för en tid sedan ett förslag om att den varningstriangel som krävs på långsamma fordon borde vara försedd med belysning.

Kommunikationsministeriet har gett ett synnerligen tankeväckande svar på förslaget.

I sitt svar konstaterar ministeriet att den tunga trafiken borde genom nedsatt hastighet redan på förhand förbereda sig inför trafiksituationer där låtta och långsamma fordon förekommer. Förare av låtta fordon måste försäkra sig om att fordonets reflektorer och belysning är sakliga och rena så att fordonet är lättare iakttagbart.

Bruk av bilbälte bristfälligt

Polisverken och rörliga polisen utförde intensifierad trafikkontroll i hela landet 16.- 22.2.2009. Under denna period konstaterades 4 309 brott mot gällande hastighetsbegränsningar. Av dessa var 144 fall så grova att körkortet beslagtogs omedelbart; 12 personer körde moped utan hjälm.

Under kontrollveckan granskades totalt 22 030 fordon. I samband med kontrollerna anhölls 16 personer som körde stulet fordon, togs fast 95 efterlysta, konstaterades 22 narkotikabrott och 265 övriga brott. Polisen stoppade också 163 förare som inte hade rätt att framföra fordon.

Speciell uppmärksamhet tillägnades bruk av säkerhetsutrustning samt utfördes skärpt hastighetskontroll.

Ändring av viktgränserna inom vägtrafiken

Kommunikationsministeriet har åt trafikministeriet i Ryssland meddelat att Finland inte längre kan tillåta att ryska fordon tyngre är 38 ton kör på det finska vägnätet utan sakenlig överviktsdispens. Den nya praxisen infördes 15 februari. Information om detta har även tilldelats Asmap, centralorganisationen för ryska utrikestrafikanter.

Orsaken till förändringen är att den nuvarande praxisen strider mot det gällande vägtrafikavtalet.

Bli grön eller hoppa av

Ekonomikris, allt stramare konkurrens, miljömålsättningar och EU-direktiv - faktorer som sätter käppar i hjulen för europeiska nyttofordonstillverkare. Trots allt ser sektorn fram emot en lysande framtid.

i Bilindustrins dilemma noteras dagligen i nyhetssändningarna. Inte att undra på det – en av EU:s nyckelbranscher står inför de allvarligaste utmaningarna i sin historia.

– Av alla betydande industrigrenar lider just bilindustrin mest av den rådande ekonomikrisen, och tunga fordon utgör i detta syfte inte något undantag, säger **Andreas Renschler**, chef för Daimlers lastbilsdivision.

Som ordförande för de europeiska nyttofordonstillverkarna påpekar Renschler att orderstocken för tunga fordon ligger intill nollstrecket i nästan alla länder. Bankernas ställning bara förvärrar läget: finansiering beviljas inte ens åt de företag som ännu skulle vilja köpa ny materiel.

Stramt men inte hopplöst

Trots det strama läget försäkrar Renschler att någon orsak till panik inte föreligger. I stället för att vrida sig i ångest borde de europeiska tillverkarna nu kavla upp ärmarna och aktivera de grå hjärncellerna. **Gunnar Boman**, ansvarig för Scantias Europaverksamheter, överensstämmer.

– Det är helt onödigt att spekulera om framtiden, vi förmår inte inverka på det hur ekonomin rullar vidare. Vi kan bara koncentrera oss på att göra det vi kan så gott som möjligt. Några sidoblickar hjälper oss inte.

Renschler har redan skissat fram en rutt med vilken lastbilstillverkarna förmår klara av krisen. Lösenordet är välkänt: miljö!

– Bränslesnålhet och minimala emissioner är ju huvudkriterier då europeiska transportföretag anskaffar nytt fordonsmateriel. Betydelsen av miljöärenden har de senaste åren ökat i ansenlig grad. Varje tillverkare tvingas grönska, säger Renschler.

Stöd fördubblar nyttan

– Tillverkarna förmår inte ensamma trygga arbetsplatserna eller ändra på miljöförändringen. Vi behöver allt det stöd den offentliga sektorn kan ge oss, säger Renschler.

Därför uppmanar de europeiska nyttofordonstillverkarna både medlemsländerna och kommissionen till för snabbade, förenklade och ökade finansieringsstöd åt fordonsindustrin. De nuvarande åtgärderna är inte tillräckliga.

Tillverkarna lider inte av brist på konkreta förslag. Transportföretagarna skulle kunna uppmuntras till att förnya sin fordonspark medels ekonomiska eller skattetekniska lösningar. Till exempel i Tyskland får varje bilköpare 2 000 euro rent i handen. Med tanke på transportföretagarna skulle ett liknande system kunna fungera även i andra medlemsländer.

– Enbart i de 15 "gamla" EU-länderna inkaseras av landsvägstrafiken årligen 360 miljoner

euro i form av olika skatter, men bara en bråkdel av denna summa återförs till förbättring av vägnätet. Det finns mycket att göra med tanke på landsvägstransporternas effektivitet. Den nuvarande lagstiftningen hjälper definitivt inte till att nå utsatta effektivitetsmål, suckar Renschler.

Tillverkarnas tredje förslag berör fordonslängderna. Enligt en utredning som EU-kommissionen låtit utföra skulle fordonskombinationer längre än de nuvarande medföra – utöver mera utrymme på de europeiska motorvägarna – en besparing på 30 procent beträffande både bränsle och emissioner.

Överkapacitet 7 miljoner fordon

Men man har gjort något också på EU-nivå. Den europeiska investeringsbanken gav vid årets början löfte om att fram till juni bevilja lån till ett totalt värde av sju miljarder euro åt de europeiska tillverkarna för deras forsknings- och utvecklingsarbete. Alla betydande europeiska fordonstillverkare, från Volvo till Scania och från Daimler till Iveco, är med bland dem som beviljats lån.

EU-ländernas kommunikationsministrar i sin tur godkände i mars en resolution som uppmanar EU-kommissionen till att förenkla den nuvarande lagstiftningen. I ett för några veckor sedan utgivet betänkande tog också europaparlamentarikernas majoritet ställning till att den europeiska bilindustrin borde beviljas snabba stöd så att tillverkarnas dilemma skulle kunna lindras.

Men också tillverkarna borde ta en titt i spegeln. Det är helt klart att det råder en strukturell överkapacitet inom bilindustrin i EU. Det tillverkas årligen 19 miljoner fordon, men det finns köpare för bara 12 miljoner. Det föreligger alltså behov till strukturförändring och medlemsländerna är ense om att detta behov inte får döljas under några stödpaket.

Industrin blickar dock förhoppningsfullt in i framtiden. Om det för någon är möjligt, så är det just de europeiska tillverkarna som med heder klarar av den rådande krisen.

– Genom att utveckla allt miljövänligare fordon, att utbilda våra anställda till verkliga experter och genom att investera i ny teknologi kan vi försäkra oss om att vi är redo då ekonomin åter kommer in i en stigande trend, säger Scantias Gunnar Boman.

Andreas Renschler, förespråkaren för de europeiska tillverkarna, undertecknar detta.

– Så länge som det finns industri och handel, finns det också transporter. Jag är helt övertygad om att en europeisk tillverkad produkt utgör alternativ nummer ett även då ekonomikrisen är ett minne blott.

Heli Satuli



KORT

Ämbetsverken för farleder och säkerhet förblir i huvudstadsregionen

Enligt kommunikationsminister **Anu Vehviläinen** förblir ämbetsverken för farleder och säkerhet i huvudstadsregionen.

Enligt Vehviläinen får denna synpunkt stöd av en utredning som ett utomstående företag på uppdrag av kommunikationsministeriet gjort. NetEffect Ab har utfört en jämförelse mellan de städer som nämnts i planerna om placeringsort för nämnda ämbeten. Som kriterier i jämförelsen beaktades bl.a. funktionella, regionala, ekonomiska och till personalfrågor anknutna faktorer.

Med i jämförelsen var utöver huvudstadsregionen Rovaniemi, Villmanstrand, Kuopio, Kouvola och för sjöfartssäkerhetens del Kotka.

Kommunikationsministeriet har för sitt förvaltningsområde fastställt en målsättning för regionalisering av 200-400 arbetsplatser fram till år 2015. Ministeriet håller fast vid sitt beslut.

Bruk av flakkåpor nu tillåtet

På grund av ändringarna i bilbeskattningen är det från 1.4.2009 tillåtet att utan begränsning montera flakkåpor på paketbilar med öppet flak av typ pick up. Detta berör både nya och begagnade fordon som för första gången efter nämnda datum nybeskattas i Finland. Det nya beskattningsförfarandet som grundar sig på emissionsvärden, tar inte mera lastutrymmets storlek eller form i beaktande.

Paketbilar som beskattats i Finland före 1.4.2009 står kvar i det tidigare beskattningssystemet, vilket betyder att kraven om lastutrymmets storlek och form förblir oförändrat genom fordonets hela livscykel. Fordon i det gamla systemet kan fortfarande dock ombesiktigas till t.ex. servicebil.

I Finland är pick up -paketbilar vanligtvis försedda med öppet flak och med förlängt förarhus med enbart framsäten. Fordon av typ "double cab" med fyra dörrar är synnerligen sällsynta i motsats till flere andra länder.