

# KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

**Yrittäjä**

2/2009  
Maaliskuu

**Maakaasu kulkee  
maantiellä**

s. 16

**Komissaari Olli Rehn:  
Nyt on tilaisuus  
kuljetusketjujen hiomiseen**

s. 28

Älykäs liikenne

**SKAL**

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



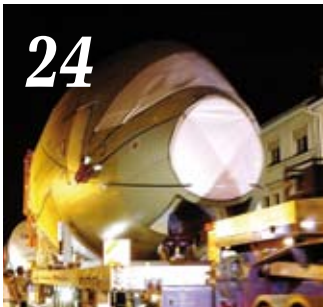
12

Tankki täyteen vetyä, kiitos!



14

Tapio Lumento: Älykkäät tiedonsiirtoverkot arkipäivää säiliöautoalalla.



24

Lentokone tiellä!



46

Diagonaalit niskaan ja hävittäjän rattiin.

## Sisältö

<b>Pääkirjoitus:</b> .....	5	Neste Oilin asemaverkosto uudistuu .....	37
Tilauksessa logistiikkameppi		Nauru .....	39
<b>Toimitusjohtajalta:</b> .....	7	KTK:laisilla vilkas tapahtumavuosi edessä .....	40
Älykästä vai älyvapaata logistiikkaa?		Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle	42
<b>Ajassa</b> .....	8	Liikenteenharjoittaja Arvo Saarinen, 100 vuotta: Kova työnteko on ollut pitkän iän salaisuus	44
<b>Liittokokouskutsu</b> .....	10	Pakettiautojen autovero ja arvonlisävero kohtelu muuttuu 1.4.2009.....	45
<b>Älykäs liikenne</b> .....	12	Kuljettajapalveluiden ostaminen saattaa muuttua nettopalkaksi .....	46
Tankki täyteen vetyä, kiitos .....	12	Harrastuksena kuljetusalan perinnettälennus: Diagonaalit niskaan ja Hävittäjän rattiin ....	48
Lumennon Liikenne Oy: Tietojärjestelmien hallinta keskeinen osa toimintaa.....	14	Vaarallisten aineiden kuljetusmääräysten muutokset 2009 .....	50
Gasum Oy:lle uuden sukupolven säiliöyhdistelmiä: Maakaasun jakelu uuteen aikakauteen .....	16	Svensk Resumé .....	52
Älykkään liikenteen puolestapuhuja.....	18	Verokonsultointi ja Lakipalvelut .....	55
Kuljetusliike Jukka Hyvönen Oy, Iisalmi: Digipiirturi ohjelmineen on älykäs hallintotyökalu.....	20	<b>Parhaat Palvelut 2009</b> .....	56
Elektroniikka lisää uutuustarjontaa Apuvälineillä älykkyyttä liikenteeseen..	21	SKAL-Asianajorengas .....	58
Volvo Trucks Dynafleet Online – apua kustannusten kurissa pitämiseen .....	22	Tulevia tapahtumia.....	59
Lentokone tiellä .....	24	<b>SKAL kouluttaa</b> .....	60
Olli Rehn vastaanotti Kuljetuskuution .....	28	<b>www.skal.fi</b> .....	62
Ilmarinen sai paljon uusia asiakkaita – finanssikriisi painoi tulosta .....	30	Uutisia .....	62
Europarlamenttivaalit 7.6.2009 .....	36	Nimityksiä.....	64
		Onnittelemme.....	65
		<b>Profiili</b> .....	66

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

**Julkaisija:** SKAL Kustannus Oy

**Toimitus**

päätöimittäjä 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  
Matti Karppanen  
Pisteenkaari 4  
03100 Nummela  
puh. (09) 2238 5615  
fax (09) 222 6515  
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

**Ilmoitustrafiikka**

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

**Ulkoasu**

New Attitude Oy  
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

**Painopaikka**

Painotalo Auranen Oy  
Forssa 2009

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

Aikakauslehtien liiton jäsen  
ISSN 1236-066X



## Tilauksessa logistiikkameppi

**E**uroopan parlamentin vaalit pidetään kesäkuun alussa. EU:n laajentumisen myötä useat vanhoista jäsenmaista joutuvat luopumaan osasta parlamenttipaikoistaan. Näin käy myös Suomelle, jonka edustus vähenee yhdellä. Uuteen EU-parlamenttiin saamme sitten 13 suomalaista euroedustajaa. Valittavat ovat todella paljon vartijoina, sillä parlamentin päätöksentekovalta on jatkossa kiistaton.

Liikennettä, kuljetuksia ja logistiikkaa koskevat päätökset valmistellaan pääosin parlamentin liikennevaliokunnassa TRANissa. Nyt päättyvässä olevan viisivuotisen parlamenttikauden aikana Suomella ei ole ollut valiokunnassa yhtään edustajaa. Se on ollut paha puute. Jakson aikana valiokunnan mietintömyllyn läpi on kulkenut ennätyksellisen paljon kaikkia liikenne- ja logistiikka-aiheita koskevia, perustavaa laatua olevia säädöshankkeita. Suomalaisen kuljetus- ja logistiikkaelinkeinoon vaikuttamiskeinot ovat valitettavasti olleet moniin muihin maihin nähden huomattavasti työläämmät, kun edunvalvontaan ja lounaskeskusteluihin on pitänyt etsiä kumppanit kerta toisensa jälkeen oman piirin ulkopuolelta.

SKAL on käynyt pitkin talvea keskustelua eurovaaliehdokkaitaan nimeävien suomalaispuolueiden kanssa. Olemme viestineet, että liikenneasioihin paneutuva meppi on pienelle syrjäiselle jä-

senmaalle elinehto. Mikäli EU:n liikenne- ja logistiikkapolitiikkaa runnetaan keskeisen Euroopan ehdoin, koituu se suomalaiselle yhteiskunnalle ja elinkeinoelämälle yhä kalliimmaksi. Väärillä päätöksillä kajotaan lopulta EU:n perusperiaatteisiin. Vapaa liikkuvuus kahlitaan, jos sen kustannuksia keinotekoisesti hilataan ylöspäin. Sen estämiseksi pitkien etäisyyksien maa tarvitsee oman parlamentaarisen puolestapuhujan.

Myös kuljetus- ja logistiikkaelinkeino on tiivistämissä edelleen edunvalvontatoimia Brysselissä. Kun uusi EU-parlamentti aloittaa työnsä kesän päätteeksi ja uusi komissio nimetään, olemme entistä valmiimpia vaikuttamaan pysyvästi ja päivittäin päätöksentekokoneistoon. Kuten sanottua, Brysseliä ei kannata pelätä, vaan ottaa se haltuun.

Pasi Moisio



## Älykästä vai älyvapaata logistiikkaa?

**E**lämässä tehdään valintoja. Harvoin tulee kiitosta onnistumisesta, mutta vääriä valintoja kannattaa välttää. Helmikuun talouslehdissä asiakkaita kehoitettiin kilpailuttamaan kuljetuksia, kun kuorma-autoalan kustannukset olivat laskeneet vuodessa 0,5 prosenttia. Lukema on oikea, muttei kerro kaikkea, ja johtopäätös on pahasti pielessä. Alinomainen kilpailutus ja halvimmän hinnan perässä juokseminen eivät johda asiakkaan edun mukaiseen ratkaisuun, vaan älyvapaaseen logistiikkaan.

Yksimielisiä ollaan siitä, että vuosi 2008 oli äärimmäisen poikkeuksellinen. Kukapa olisi vuosi sitten osannut ennustaa polttoaineen hinnan kohoavan ensin taivaisiin ja syksyllä putoavan lähes yhtä nopeasti. Kuljetusyrityksille viime vuosi oli hankala. Keväällä kuljetusten kysyntä oli huipussaan ja kohoavien kustannusten perässä piti juosta kesän yli, eikä hintoja ehtinyt korottaa samassa tahdissa. Alkuvuosi söi kuljetusyritysten katteet, eikä loppuvuonna tullut helpotusta, kun maailmantalous kääntyi lasku-uralle ja kuljetusten kysyntä alkoi laskea.

Tämän hetkessä talouskriisissä kuljetusyrityksillä ei yksinkertaisesti ole varaa alentaa kuljetushintojaan. Tuorein kuorma-autoalan kustannusindeksi ei ota huomioon voimakkaasti alentuneita suoritemääriä, eikä siinä vielä näy helmikuun palkankorotukset, jotka nostivat kuljetusalan kustannuksia yli 2 prosenttia. Kuljetushinnoissa ei siis ole lasku- vaan nousupainetta kuljetusmäärien puto-

amisen, palkkakustannusten nousun ja kuljetusyritysten kannattavuuden heikentymisen vuoksi.

Taluskriisiä tulee hoitaa maltilla ja välttää hätäisiä virheliikkeitä. Asiakkaan kannattaa katsoa pitkälle tulevaisuuteen. Kaikessa toiminnassa on kehittämisen mahdollisuus, myös kuljetusketjuissa ja tavaravirroissa. Kun komissaari **Olli Rehn** muutama viikko sitten vastaanotti SKAL:n vuoden 2008 Kuljetuskuution tunnustukseksi määrätietoista työstään suomalaisen kuljetuselinkeinon hyväksi, hän kiitospuheessaan totesi osuvasti, että heikko taloustilanne vähentää liikennettä tilapäisesti, mutta tarjoaa myös mahdollisuuden hioa ketjun tehokuutta.

Uskon lujasti, että logistiikkaa voidaan aidosti tehostaa vain pitkäaikaisessa kumppanuussuhteessa, jossa asiakas ja kuljetusyritys yhdessä asettavat kehitystavoitteet ja löytävät keinot kuljetustoiminnan tehostamiseksi. Kuljetuskustannukset alenevat, jos esimerkiksi odotusajat vähenevät tai käyttö- ja täyttöasteet kohenevat, ja kumpikin osapuoli hyötyy parannuksista. Tämä on älykästä logistiikkaa, jonka osaamisesta tulisi asiakkaitten ja kuljetusyritysten nyt yhdessä kilvoitella. Panoksena on Suomen kansantalouden kilpailukyky.



*Iiro Lehtonen*



# Tankki täyteen vetyä, kiitos

*Öljyriippuvuuden vähentäminen, ilmastomuutos ja teollisuuden kilpailukyky saavat niin lainsäätäjät kuin yrityksetkin tähyämään vetysovellusten suuntaan. Edessä on kuitenkin monta mutkaa, ennen kuin kuluttajat pääsevät vetyauton rattiin.*



HELI SATULI

KUVAT: EUROOPAN

KOMISSION KUVAPALVELU

**T**ankillinen bensiniä vai vetyä? Kysymys voi kuulostaa arkiselta aiemmin kuin uskotkaan. Euroopan komission vision mukaan EU-maiden teillä kiittää 2,5 miljoonaa vedyllä käyvää ajoneuvoa vuoteen 2020 mennessä. Määrä vastaa Suomen nykyistä autokantaa. Kunnianhimoisen aikataulun takana on EU:n halu näyttää maailmalle mallia liikenteen vihreyttämisessä.

EU:n tutkimuskomissaari **Janez Potocnikin** mukaan tieliikenne onkin rahoituksen määrässä mitattuna suurin yksittäinen tutkimusalue. EU tukee liikennetutkimusta yhteensä neljällä miljardilla eurolla seuraavien seitse-

män vuoden kuluessa. Yksi rahavirroista kulkee vetysovellusten suuntaan. Komissio satsaa fossiiliset polttoaineet korvaavaan vetyyn puoli miljardia euroa. Kyseessä on yksi komission historian suurimmista projekteista.

## Puhdas ja hiljainen lupaus

Potentiaalista ei vedyn kohdalla ole pulaa. Vedyn käyttö tuottaa pakokaasujen ja palamisjätteiden sijaan pelkkää vesihöyryä, joten vetyauto on nollapäästöinen. Paitsi ympäristöystävällinen, vetyauto on lisäksi hiljainen ja tehokas. Bensiiniin verrattuna vedysä on kolminkertainen määrä energiaa yhtä kilogrammaa kohti.

Myös teollisuus upottaa vetyteknologian kehittämiseen miljardeja euroja. Vetyautotutkimuksen kärkinimiä ovat suuret autonvalmistajat, jotka ovat jo vuosikymmeniä testanneet omia ratkaisumallejaan. Esimerkiksi BMW on kehitellyt vetyautoja 1970-luvulta lähtien. Merkin Hydrogen 7 -vetyauton polttomoottori toimii sekä bensiinillä että vedyllä. Hybridiauton sarjatuotanto aloitetaan lähivuosina.

Yksityisen ja julkisen rahoituksen osuus on vetyhankkeissa tavallisesti jaettu puoliksi. Julkisen tuen tarkoitus on auttaa vetysovellukset "tuotekehityksen pimeiden laakson ylitse".

– Tutkimus ja tuotekehitys sekä vedyn kuljetus- ja säilytysinfrastruktuurit vaativat valtavia investointeja, ennen kuin vetysovelluksista tulee kaupallisesti kannattavia. Julkinen panostus on tässä vaiheessa välttämätöntä, selventää Euroopan komissiossa poltto- ja vety-yhteisyrityksestä vastaavassa yksikössä työskentelevä **Matti Färkkilä**.

Komission, teollisuuden ja tutkimuslaitosten muodostamassa yhteisyrityksessä ovat mukana kaikki alan suuret nimet kuten **Daimler Chrysler, BMW, Volvo, Airbus, General Motors, Renault ja Siemens** sekä **Shell, British Petroleum, Norsk Hydro ja Gaz de France**.

## Eväät viileiksi vedyllä

■ Vedyllä kulkevan henkilöauton rattiin pääsee jo kymmenen vuoden kuluessa, mutta vetyrekkoja suomalaiset kuljetusyrittäjät saavat odotella kauemmin. Modernit dieselmoottorit ovat pitkillä matkoilla yhä vetyä tehokkaampia. Sen sijaan luvassa on vetykäyttöisiä apumoottoreita, joiden avulla pienennetään rekkojen tyhjäkäyntiä ja päästöjä. Myös rekan hytti voi pian lämmetä ja jääkaappi kylmetä vedyllä.

Lisäksi markkinoille odotetaan pian vedyllä käyviä työ- ja kaivoskoneita, kannettavia tietokoneita ja kännyköitä. Vedystä on paljon hyötyä myös puolustusteollisuudelle. Esimerkiksi sähkökäyttöinen sukellusvene tai panssarivaunu on hiljainen eikä sitä tunnista maastosta lämpösäteilyn perusteella.



Vetyä tankkiin vaikka väkisin. EU-komissio satsaa vetyautoihin yhteensä yli puoli miljardia euroa. Kuvassa energiakomissaari Andris Piebalgs.



Vetysovellukset sopivat kaikkeen, missä tarvitaan moottoria. Ensimmäiset vetyautot nähdään massatuotannossa noin viiden vuoden kuluttua.

– Yhteistyöllä voidaan koordinoida Euroopassa tehtävää tutkimusta. Käytännössä teollisuus asettaa suunnan tutkimusohjelmalle, jotta alalla saavutettaisiin kaupallisia läpimurtoja. Komissio huolehtii osaltaan hallinnosta ja pitää langat käsissään, toteaa Färkkilä.

### Polttokennot käynnissä taantumassakin

Lainsäädäntökin on kunnossa. EU-maat pääsivät hetki sitten sopuun yhteisistä vetyautostandardeista. Samoin kuin kännyköiden gsm-tekniikan alalla, yhteiset standardit helpottavat eurooppalaisten autonvalmistajien kehitystyötä. Vetysovelluk-

set kiinnostavat myös suomalaisia, aktiivisia toimijoita ovat muun muassa **Wärtsilä** ja **VTT**. Pienen Suomen kannattaa panostaa vety- ja polttokennotutkimukseen, sillä tulokset avaavat ovia myös kotimaiselle teollisuudelle.

– Vetysovellusten kehittämistä ohjaa kolme pääsyötä: energian saannin luotettavuus, kasvihuoneilmiö ja teollisuuden kilpailukyky, kiteyttää ryhmäpäällikkö **Rolf Rosenberg** VTT:ltä.

Öljyriippuvuuden vähentäminen ja koko yhteiskunnan sähköistyminen puhuvatkin vetyteknologian puolesta päivä päivältä painokkaammin. Vaikka taloustaantuma vääntää yritysten rahoitus-

## Vedyn tie tankkiin

### Valmistus

Vetyä ei löydy maapallolta sellaisenaan. Sitä voidaan tehdä vedestä, ”pilkkomalla” vesi sähkön avulla vedyksi ja hapeksi. Tapahtuvassa elektrolyysissä sähkö varastoituu vetyyn. Lisäksi vetyä voidaan erottaa öljystä, maakaasusta tai hiilestä.

### Säilytys

Vetyä voidaan säilöä joko paineistetuihin tankeihin, nestemäises-

sä muodossa tai imeytettynä. Vety on erittäin räjähdysherkkää, joten turvallisuus asettaa omat haasteensa.

### Kuljetus

Vetyä voidaan kuljettaa kuten maakaasua. Nestemäisessä muodossa vety päätyy käyttäjilleen laivojen, junien ja rekkojen säiliöissä. Tulevaisuudessa putket tuovat vedyn suoraan kotitalouksien ja yritysten käyttöön.



hanoja kiinni, heruu valtioiden elvytyspaketeista rahoitusta myös vetyhankkeisiin. Polttokennot pysyvät kuulina vaikka talous kylmenisi.

Mutta osataan sitä muualakin. Yhdysvallat aikoo investoida vetyyn ja polttokennoihin 1,7 miljardia dollaria. Vetyteknologiaan investoivat tosissaan myös Japani, Saksa, Kanada ja Norja sekä Islanti, joka aikoo ensimmäisenä maailmassa kokeilla vetytaloitusta käytännössä.

### Sähköinen ongelma

Vetyautojen maailmanvalloitusmatkalla on kuitenkin vielä monta mutkaa. Vetyä kun on kaikkialla, mutta ei missään. Se ei ole primäärienergianlähde eli sitä ei löydy maapallolta sellaisenaan. Se on aina erotettava tavalla tai toisella. Suurin osa maankuoren vedystä on vedessä, mutta sitä voi valmistaa myös esimerkiksi öljystä, maakaasusta

**Osa EU:n elvytyspaketin varoista on korvamerkitty vetyautohankkeille. Kuvassa komissaari Jan Figel tutustumassa vetyautoon.**

tai hiilestä. Koko teknologian puhtaus on kuitenkin pelkkä kupla, jos vety on tuotettu fossiililla polttoaineilla.

Toistaiseksi vetyä erotaan eniten maakaasusta. Tällöin syntyy jonkin verran hiilidioksidipäästöjä, mutta vetytalon on siirryttävä vaiheittain. Tulevaisuudessa vetyä voitaisiin tuottaa kaasuttamalla biomassaa tai hajottamalla vettä vedyksi ja hapeksi sähkön avulla elektrolyysissä. Elektrolyysi kuluttaa kuitenkin valtavasti sähköä. Samalla vety muuttuu teknologisesta haasteesta poliittiseksi ongelmaksi. Tahto vie kuitenkin läpi vaikka harmaan kiven, joten vety lie-nee sille kevyt haaste. ■

Lumennon Liikenne Oy – miljoona polttoainelitraa päivässä

# Tietojärjestelmien hallinta keskeinen osa toimintaa

Poltonesteiden ja muiden vaarallisten aineiden kuljettaminen säiliöajoneuvoilla on monin eri tavoin tarkoin säädelyä toimintaa, jossa tiukat turvallisuusmääräykset muodostavat kaiken perustan. Pitkälle kehitetty elektroniikka sekä reaaliaikainen langaton tiedonsiirto logistisen ketjun eri osapuolten välillä ovat tällä toimialalla keskeisessä asemassa.

Lumennon Liikenne Oy:n moderni keskuustoimipiste Raisiossa.

Toimitusjohtaja Tapio Lumento ja turvallisuuspäällikkö Jaakko Lumento (vas.) katsovat ilmaisun ”älykäs liikenne” tarkoittavan ennen kaikkea turvallista, tuottavaa ja ympäristön huomioivaa liiketoimintaa.

Raisiossa pääpaikkaansa pitävä **Lumennon Liikenne Oy** on yksi maamme suurimmista, yksinomaan säiliöajoneuvoilla luvanvaraista liikennettä harjoittavista yrityksistä. **Reijo Lumento** Rymättylästä perusti yrityksen vuonna 1960 aloittaen poltonesteiden kuljetukset yhdellä säiliöautolla **Neste Oy:n** Naantalien jalostamolta. Tämä yhteistyö jatkuu edelleen, joskin asiakkaan nimi vuosien saatossa on muuttunut muotoon **Neste Oil Oyj**.

– Poltonesteiden kuljetukset ovatkin muodostaneet toimintamme perusrungon koko yrityksen lähes 50-vuotisen historian ajan, kertoo yhtiön toimitusjohtajuutta hoitava **Tapio Lumento**. – Hieman oheistoimintaakin on ollut, sillä vuosina 1962–1966 kuljetimme raakapuuta **Rymättylä Oy:n** toimeksiannosta ja vuoteen 1990 saakka toimimme myös maataloussektorilla kuljettamalla rehuotteita **Turun Muna Oy**:lle.

## Erikoistuminen vaatii erikoistumista

Tätä nykyä Lumennon Liikenne kuljettaa kaikkia muita Neste Oil Oy:n valmistamia tuotteita paitsi kaasuja. Pääosan muodostavat liikenne- ja lämmityspoltonesteet, sulaa rikkiä on kuljetettu vuoden 2008 alusta lukien. Yhtiö liikennöi yhdellätoista täysperävaunuyhdistelmällä sekä yhdellä ns. bunkkeriautolla, jolla hoidetaan laivatoimitusten aputoimintoja. Kuormat otetaan Naantalien ja Porvoon jalostamoilta sekä ajoitain Haminan terminaalilta.

Niin sanottuja ADR/VAK-kuljetuksia suorittavan yrityksen rooli logistisessa kentässä on Tapio Lumenton mukaan oleellisesti muuttunut vuosikymmenten saatossa.

– Ennen hoidettiin pelkästään kuljetuksia, nykyään integroidutaan niin täysin kuljetusasiakkaan liiketoimintaan, että on käytettävä vähintäänkin nimitystä ”syvälinen kumpanuus”. Käytännössä tämä omalta osaltamme tarkoittaa, että hoidamme



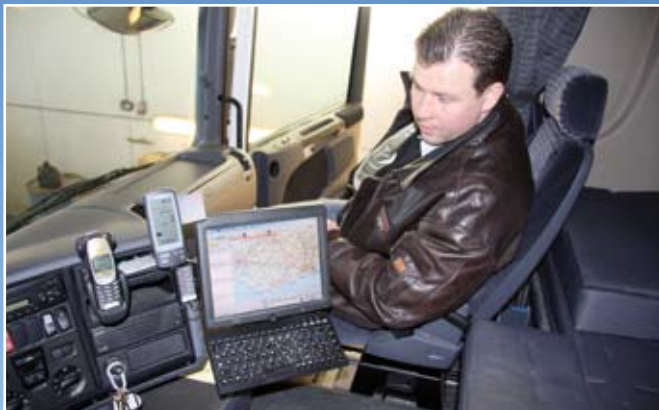
asiakkaamme koko logistisen prosessin jalostamolta loppuasiakkaalle.

Viimeksi mainittu seikka tarkoittaa säiliöautoliikennöitsijälle huoltamo, liikenneasemaa, kylmätankkauspistettä, omakotitalon tai teollisuuslaitoksen lämmitysöljysäiliötä tai vaikkapa valtamerilaivaa. Älykkäät tiedonsiirtoverkot ovat tällä toimialalla jo arkipäivää.

– Saamme esimerkiksi eri valvonta- ja tiedonsiirtojärjestelmien avulla tiedon siitä, missä ja kuinka paljon mitäkin polttoainelaatua kulloinkin tarvitaan. Asiakkaiden

säiliöissä olevilta mittalaitteilta ns. keräilyjärjestelmään tulevan reaaliaikaisen tiedon perusteella laadimme juuri tätä varten kehitettyjen tietokoneohjelmien avulla loogiset yhdistelmäkuormat sekä niille optimoidut ajo- ja jakelureitit.

Tässä suunnittelutyössä on Tapio Lumennon mukaan keskeisinä seikkoina otettava huomioon myös kuljettajien ajo- ja lepoajat, polttoainerien toimitusajankohdat ja -määrät sekä joskus jopa keliolosuhteet. Kaikki tämä on vuosien myötä kehittynyt erikoisosaamiseksi.



Tältä näyttää modernin säiliöyhdistelmän "hallintoyksikkö". Vasemmalla on GPRS-yhteyksiä ylläpitävä matkapuhelin ja oikealla Neste-järjestelmän Sunit-toimikone karttaohjelmiseen ja kuorma-/ajotietoineen. Keskellä on kuljettajatiedot tallentava ja taloudelliseen ajotapaan opastava Econen II -yksikkö ja sen alla painikekeskus, jolla kuljettaja ilmoittaa eri toimenpiteistä (lastaus, purku, odotus, muu työ, tauko). Kuljettaja ottaa auton haltuunsa eli kirjaa työpäivän alkaneeksi työntämällä järjestelmään kuuluvan kuljettajakorttinsa Econen-yksikköön, kortin poisto päättää työpäivän.



– Varsinaisesta rutiinistahan ei tällä toimialalla voi puhua, sillä kaiken pitää tapahtua palvelujamme ostavan asiakkaan asettamien ohjeiden sekä voimassa olevien lakien ja määräysten mukaan.

Lumennon Liikenne Oy:n turvallisuusasioista vastuun kantaa Tapiion veli **Jaakko Lumento** turvallisuuspäällikön ominaisuudessa. Veljekset kuitenkin muistuttavat, että myös jokainen talon 21 kuljettajasta on yhtälailla vastuussa omasta toiminnastaan ja sen myötä turvallisuudesta, niin liikenteessä kuin asiakas-kohteissa. Talousasiat ovat Tapiion **Niina**-vaimon vastuulla.

### Räätälöityä kalustoa

Eriyisesti polttonesteiden kuljetuksissa käytettävä kalusto ja sen ohjaukseen sekä hallintaan käytettävä tietotekniikka muodostavat Tapiion Lumennon mukaan erinomaisen esimerkin "älykkästä liikenteestä", jossa huomioidaan niin taloudellisuus- kuin turvallisuusnäkökohdat.

– Neste Oil -järjestelmään kuuluu, että jokaisessa autossa on Sunit-merkkiset toimikoneet, joilla hoidetaan tilauksiin ja toimituksiin liittyvää langatonta yhteydenpitoa auton ja tavarantoimittajan välillä. Lähetämön järjestelmä siirtää toimikoneelle kuorman ja toimitusasiakasiin liittyvät tiedot. Puhutaan, että kuorma tulee auton ruudulle, Tapiio selvittää.

– Lisäksi autoissa ja perävauunuissa on Futura-sinetointijärjestelmä, joka WLAN-yhteyden kautta kommunikoi toimikoneen kanssa. Kun toimijärjestelmä tietää, missä auto kulloinkin on, ja Futura mitä tuotetta missäkin säiliön osassa on, estää järjestelmien välinen yhteydenpito väärän tuotteen purkamisen väärään paikkaan.

– Ja kun kuorma on purettu, ilmoittaa Futura tästä toimikoneelle, joka puolestaan viestii tästä Neste Oilin laskutusjärjestelmään. Käytännössä laskutus tapahtuu siis heti, kun kuorma on purettu. Reskontra



– Lumennon Liikenne Oy muodostaa osan asiakkaansa logistista järjestelmää hoitamalla itsenäisesti vastuulleen uskottua asiakassektoria ja liikennealuetta, kuvailee Tapiio Lumento yhtiön toimintaa.



KUVA LUMENTO

puolestaan on jo tilaushetkellä tarkistanut, voidaanko tavara yleensä toimittaa. Elämme siis todellakin online-ajassa tällä toimisektorilla, Tapiio Lumento painottaa.

### Turvaa ja taloutta

Logistiikka on Tapiio Lumennon mukaan siirtymässä yhä suurempina paloina kuljetusryttäjien hoidettavaksi. Tämä asettaa omat vaatimuksensa niin itse liiketoiminnalle kuin taloushallinnolle. Tulosuudostuksen kannalta keskeisessä asemassa on optimointi, koska se sitten kaluston käyttöä tai henkilöstön työllistämistä.

– Mielestäni älykästä liikennettä on juuri se, että kaluston käyttöä ohjataan kaikki tehokkuus-, turvallisuus- ja taloudellisuusnäkökohdat huomioiden. Tätä silmällä pitäen autoihimme on asennettu **Paetronics Oy:n** toimittamat Econen II-seurantalaitteet, joihin on yhdistetty ns. ecoread-toiminto. Laitetta käytämällä kuljettaja rekisteröi kaikki

**Säiliöauton "peräkaappi" näyttää hyvin mekaaniselta, mutta lähes kaikkia toimintoja ohjataan elektronisesti. Sininen neliö on Futura-kuormanhallintajärjestelmän toimiyksikkö.**

työpäivän aikaiset toimintonsa, jotka me sitten näemme toimistopöytämeillä reaaliajassa. GPRS-yhteyden kautta auton sijainti ja myös sen liikkeet ovat koko ajan tiedossamme.

Jyväskylän Teknisestä opistosta kuljetusinsinööriksi vuonna 1992 valmistunut Tapiio Lumento korostaa logistiikan ja siihen kytköksissä olevien tiedonhallintajärjestelmien kehittyneen huimaavaa vauhtia. Eikä loppua näy.

– Uusia, kaluston entistä optimoidumpaan hyödyntämiseen tarkoitettuja järjestelmiä on jo aivan lähitulevaisuudessa tulossa käyttöön omallekin toimialallemme. Mutta on tässä työssä kyllä vielä ihan riittämiin ajamista jäljellä, Tapiio lopuksi toteaa.

Gasum Oy:lle uuden sukupolven säiliöyhdistelmiä

# Maakaasun jakelu uuteen

Gasum Oy on hankkinut kaksi nesteytetyn maakaasun kuljetuksiin tarkoitettua säiliöpuoliperävaunua. Runsas vuosi sitten tilatut vaunut otettiin käyttöön helmikuun alussa ja ne edustavat alan viimeisintä tekniikkaa. Yhtiöllä on optio vielä kolmannen vaunun hankkimisesta.



Gasum Oy:n asiakaspalvelupäällikkö Arto Riikonen uskoo LNG-kuljetusten tuovan aivan uusia asiakkaita maakaasun käyttöön piiriin.

**N**ormaaliolotilassa olevan maakaasun eli metaanin siirtäminen paikasta toiseen muutoin kuin maakaasuputkissa on lähes mahdotonta. Siksi kaasun kuljetus putkiston eli ns. pipeline-verkoston ulkopuolisiin kohteisiin edellyttää erikoisratkaisuja.

– Käytännössä tällainen kuljettaminen tarkoittaa kaasun saattamista nestemäiseen olotilaan, kertoo **Gasum Oy:n** asiakaspalvelupäällikkö **Arto Riikonen**. – Nestemäisessä muodossa oleva maakaasu tunnetaan kansainvälisellä nimikkeellä LNG, joka tulee englannin kielen sanoista *Liquefied Natural Gas*. Niinpä nestemäistä maakaasua kuljettavat säiliöyhdistelmät tunnetaankin niiden kylkiin kansainvälisen käytännön mukaisesti maalatuista suurista LNG-kirjaimista.

Todettakoon, että LNG:tä kuljettavien ajoneuvojen eteen ja taakse tulevien, kuormassa olevan aineen

vaarallisuusastetta osoittavien oranssipohjaisten ns. YK-kilpien numeroyhdistelmä on ylärivillä 223 ja alarivillä 1972.

## Vaativa prosessi

Nestemäisessä muodossa oleva maakaasu on puristettu kuudessadasosaan (600) normaaliolotilassa olevan kaasun tilavuudesta. Tämä edellyttää kaasun jäähdyttämistä. Ensimmäisessä vaiheessa maakaasu jäähdytetään -80 Celsiusasteeseen, jolloin nesteytysprosessi voidaan aloittaa. Kun kaasu lopulta on nestemäisessä muodossa, on sen lämpötila -163 Celsiusastetta.

– Tämä on siis myös LNG:n kuljetuslämpötila, Arto Riikonen selvittää. – Siksi vaunuissa on tyhjiöeristetty kaksoisvaippasäiliö ja korkeatehoinen jäähdytyslaitteisto. Nesteytyksen myötä maakaasu muuttuu paineenalaiseksi. Maakaasun tiheys nestemäisenä on 421 kg/m<sup>3</sup>, kun sen tiheys kaa-

# aikakauteen



Simeonin operoimat Gasum Oy:n uudet LNG-säiliöyhdistelmät esiteltiin lehdistölle 30. tammikuuta Helsingin Senaatintorilla.

Projektiosapuolten edustajat vakuuttavat nesteytetyn maakaasun maantiekuljetusten olevan turvallisia pitkälle kehitetyn ja huolella testatun tekniikan sekä ammattitaitoisen henkilökunnan ansiosta. Vasemmalta Reijo Kivilehto (Expec), Arto Riikonen (Gasum) ja toimitusjohtaja Ari Penttinen (Kiitosimeon).



suna on vain 0,73 kg/m<sup>3</sup>. Tämä asettaa kuljetuskalustolle erittäin suuret lujuusvaatimukset.

Nyt käyttöön otettujen säiliövaunujen tilavuus on 56 kuutiometriä, mutta nettokuorman paino vain 21 tonnia. Koko puoliperävaunuyhdistelmän massa on 45 tonnia. Yksi tonni LNG:tä vastaa 1 370 kuutiometriä ”tavallista” maakaasua.

Vaunujen hankintaan ja käyttöönnottoon liittyvästä

suunnittelu- ja kehitystyöstä on vastannut **Expec Information Systems Oy**:stä **Reijo Kivilehto**. Työhön on kuulunut mm. perävaunujen ja vetoautojen toisiinsa soveltaminen, niin tekniikan, hydraulikan kuin erilaisten elektronisten järjestelmien osalta. Perävaunun säiliörakenteineen ja varusteineen on toimittanut ruotsalainen **Cryo AB**.

Kummankin vaunun vetäjänä on 480-hevosvoimaisella moottorilla ja I-shift-vaihteistolla varustettu Volvo FH13. Liikenneoperaattori on maamme suurin säiliökuljetuksiin erikoistunut kuljetusyritys, **Kiitosimeon Oy**. Täysin varustellun LNG-yhdistelmän arvo on noin puoli miljoonaa euroa.

## Miksi maanteitse

Riikosen mukaan LNG:n kuljettaminen maanteitse antaa maakaasun käytölle aivan uusia mahdollisuuksia. Uusia, maakaasuverkoston ulkopuolisia käyttökohteita

ta voivat olla yhtälailla teollisuuslaitokset ja kiinteistöt kuin vaikkapa ajoneuvot, laivat ja lautat.

Esimerkkinä Riikonen mainitsee Vaasassa sijaitsevan Wärtsilän moottoritehtaan, joka tarvitsee maakaasua valmistamiensa maakaasumoottoreiden testaus- ja tuotekehitystoiminnassa. Lisäksi LNG soveltuu biokaasua ja maakaasua polttoaineenaan käyttävien kohteiden varapolttoaineeksi.

– Maanteitse tapahtuva maakaasun kuljetus mahdollistaa tulevaisuudessa maakaasun aikaisempaa laajemmän käytön liikennepolttoaineena, Riikonen huomauttaa. – Sijoittamalla maakaasun tankkausasemia strategisiin kohteisiin eri puolille maata, on mahdollista lisätä maakaasukäyttöisten ajoneuvojen määrää.

Norjassa on liikenteessä jo 19 LNG-yhdistelmää, joilla kaasua kuljetetaan lukuisiin kohteisiin, muun muassa yhdeksän vuonolauttaa käyttäen maakaasua polttoaineenaan. Espanja on tässä suhteessa edelläkävijä, siellä maakaasua kuljetetaan yli 150 LNG-yhdistelmällä.

– Hajautetussa käytössä maakaasun kuljettaminen säiliöyhdistelmillä onkin selvästi yksinkertaisempi ja kokonaiskustannuksiltaan edullisempi vaihtoehto kuin kalliin putkiston vetäminen syrjäisiin tai maastoltaan hankaliin kohteisiin, Riikonen painottaa.

LNG:tä on toimitettu pieniä määriä Porvoossa sijaitsevalta nesteytyslaitokselta jo 13 vuoden ajan. Porvooseen on parhaillaan rakenteilla tuotannoltaan merkittävästi suurempi LNG-tuotantoyksikkö sekä tuotevarasto. Nämä valmistuvat tuotantokäyttöön vuonna 2010.

– Tämän jälkeen toimituskapasiteetti nousee noin tuhanteen rekkakuormalliseen vuodessa, Arto Riikonen toteaa. ■

# Älykkään liikenteen puolesta

ITS Finlandin uusi toiminnanjohtaja **Kimmo Ylisiurunen** nyhtää älykästä tietoa vaikka liikennevaloista.



## Älykkyyteen liikenteessä – selvitysmiehen raportti

■ Joulukuussa 2008 julkaistu työ tarkasteli älykkään liikenteen käyttöönottoa Suomessa verrattuna kansainväliseen kehitykseen sekä kansallisiin ja kansainvälisiin linjauksiin. Selvityksessä painotetaan globaalien menestysmahdollisuuksien jatkuvaa hakemista mittavilla kokeiluilla kumppanimaiden kanssa. Raportin mukaan julkisen sektorin tulee ohjata kehitystä strategisesti ja luoda edellytykset alan toimijoiden markkinoille.

Raportin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön ja sen hallinnonalan tulee mm. laatia kansallinen älykkään liikenteen tavoiteohjelma vuoteen 2015 ja hankkia sille poliittinen ja laaja kansallinen tuki ja sitoutuminen. Tässä ITS Finland toimii tärkeänä moottorina.

[www.lvm.fi/julkaisut](http://www.lvm.fi/julkaisut)

järjestelmien kehittämisessä. Yksi kehitetyistä järjestelmistä todellakin tuottaa liikennevaloista nyhdettävän tiedon, jota käytetään yhdessä Tampereen aluetakseista kerättävän tiedon kanssa tavoitteena välittää tietoa liikenteen sujuvuudesta eri tieosuuksilla ja alueilla.

Yrityksenä pieni, mutta sitäkin tehokkaampi Infotripla on kehittänyt Tampereen kaupunkiseudulla liikkujille myös laajan **LiikenneNyt**-portaalin, joka koostaa kaiken Tampereen kaupungin alueella olevan liikenneinformaation yhteen paikkaan. Sieltä se on käytettävissä matkapuhelimen tai internetin avulla. Yritys on ollut kehittämässä myös Tiehallinnon **Digitraffic**-palvelua, joka on uusi reaaliaikaisen liikennetiedon keräävä palvelu.

**Kehityksen veturi puuttuu**  
Toiminnanjohtajuus ITS Finlandissa sopii Kimmo Ylisiuruselle kuin nenä päähän. Nuoresta miehestä löytyy harvinaisen laajan kokemuksen lisäksi juuri sellaista innokkuutta, mitä tässä työssä tarvitaan. Ja sitä tarvitaan, sillä tuoreen, selvitysmies **Risto Kulmalan** laatiman rapor-

**M**arraskuussa ITS Finlandin toiminnanjohtajana aloittanut **DI Kimmo Ylisiurunen** ei todellakaan ole mikään keltanokka älykkään liikenteen suhteen. Työhistoriasta löytyy laajaa kokemusta erilaisista älykkään liikenteen rat-

kaisuista, joita hän on ollut kehittämässä niin kotimaisissa kuin kansainvälisissäkin hankkeissa.

**Tampereella tieto kulkee**  
Tuore ITS-Finlandin toiminnanjohtajuus vie Kimmo Ylisiurusen työajasta noin kaksi

kolmasosaa. Sen rinnalla jatkuu kapeampana vanha leipätyö vuonna 2001 perustetussa **Infotripla**-yrityksessä, jossa Kimmo Ylisiurunen on toisena osakkaana. Yritys toimii Tampereella, jossa sillä on voimakas rooli mm. erilaisten liikenteen seuranta-

# puhuja

## Mikä ITS Finland?

■ ITS Finland toimii älykkään liikenteen kehittämisen yhteistyöfoorumina. Yhdistyksellä on 60 jäsentä, jotka ovat yrityksiä, tutkimusyksiköitä sekä muita hallinnon osapuolia tai yhteisöjä. Myös SKAL on jäsenenä yhdistyksessä.

ITS Finlandin toiminta käynnistyi vuonna 2003 liikenne- ja viestintäministeriön projektina. Vuonna 2006 ITS Finland rekisteröitiin yhdistykseksi. Nyt ministeriö on yhdistyksen varsinainen jäsen sekä ITS:n lähin yhteistyökumppani valtionhallinnon alalla.

Yhdistyksen puheenjohtajana toimii **Karri Salminen** Loggicasta.

tin mukaan Suomi on viime vuosina taantunut älykkään liikenteen ratkaisuisa keskikastiin.

Yksi keskeinen syy taantumiseen on raportin mukaan sellaisen veturin puuttuminen, joka veisi kehitystä eteenpäin ja linjaisi tulevaisuuden suuntia. Kehitysohjelmia on tälläkin hetkellä käynnissä monella taholla, mutta ne eivät kuitenkaan ohjaa kehitystä ilman kokavaa tahoja. Aiemmin liikenne- ja viestintäministeriöllä oli tämä rooli, mutta ei niin voimakkaasti enää. Markkinoiden eli yksityisen sektorin on odotettu tuottaja-roolissa ottavan enemmän vastuuta kulloisenkin toiminnan kehittämisestä. Kehitys ei selvitysmiehen raportin mukaan ole kuitenkaan vielä johtanut merkittäviin avauksiin.

– Nyt kehitys on pirstaloitunut eikä oikein voida vaikuttaa siihen, meneekö liikennejärjestelmän kehitys samaan suuntaan. Aikaisemmin liikenne- ja viestintäministeriö strategiansa avulla linjasi, mihin liikennejärjestelmien

tulisi mennä, ja ministeriön vetämät ohjelmat toteuttivat tätä. Nyt tämä linjanvetovastuu pitäisi saada ministeriölle takaisin, niin kuin selvitysmies Kulmalakin raportissaan toteaa, Kimmo Ylisiurunen sanoo.

Kimmo Ylisiurusen mukaan vallalla oli noina vuosina myös pilotointihenki, kun T & K (tutkimus ja kehitys) -tuen avulla pystyttiin kehittämään ja kokeilemaan erilaisia kehitysideoita. Moni vielä muistaa **Ainot, Lyyli, Tedit, Valot** ynnä muut kehitysohjelmat, joita tuntui riittävän joka lähtöön. Kun ministeriön T & K -tuki tämänkaltaisille ohjelmille loppui, väheni myös osaltaan koorinoitu kehitystyö.

## Suomella omat vahvuudet

Suomella on kuitenkin älykkään liikenteen kehittämisesä omat vahvuutensa.

Erityisesti joukkoliikenteen sovelluksissa Suomi on edelläkävijä. Samoin yleensä tiedon käsittelyssä ja prosessoinnissa. Merenkulussa Suomi on aivan huippua. Kuitenkin, jotta kultakimpaleita syntyisi, pitäisi tuotteille ja ratkaisuille saada heti vientiä. Kimmo Ylisiurunen näkisi Suomen olevan vahvoilla erityisesti kehittyvillä markkinoilla. Näitä olisivat esimerkiksi uudet EU-maat, joissa infrastruktuuri ei ole niin kehittynyttä ja jonne Suomi voisi viedä vahvaa tietotekniikan ja datan käsittelyn osaamistaan.

– Suomessa tuotteille on kuitenkin melko pienet markkinat, siksi kansainväliset kontaktit ovat tärkeitä. Senpä vuoksi painotammekin tänä vuonna toiminnassamme erityisesti avauksia kansainvälille markkinoille. Syyskuun 22.–25. päivinä Tukholmassa pidettävä ITS:n

## Kimmo Ylisiurunen pähkinänkuoressa

**Perhe:** Naimisissa, 5-vuotias poika ja 2-vuotias tytär.

**Työhistoria:** Projektipäällikkönä ITS-asioissa SCC Viatekissa (nykyinen Ramboll) 1996-2003, osakkaana ja toimitusjohtajana Infotriplassa vuodesta 2003, lisäksi toiminnanjohtajana ITS Finlandissa syksystä 2008.

**Tämänhetkinen äly omassa ajoneuvossa:** Autossani on mm. ajotietokone, luistonesto sekä navigaattori. Tavoitteena on lisätä ”älyä” lähiaikoina.

**Ajoneuvoni äly 10 vuoden kuluttua:** Autossani tulee olemaan mm. pysäköintitikat, ajoneuvojen väliset etäisyystiedot, ajotavan analysointi sekä kuljettajan vireyden tarkkailu vakiovarusteina. Lisäksi jälkiasennettuna sovelluksia viestintään infran ja toisten ajoneuvojen kanssa. Mahdollisesti myös ruuhkamaksu-, verotus- ja vakuutussovelluksia yhdistettynä henkilö- ja ajoneuvoturvallisuuteen. Autoni on luonnollisesti paikannettavissa milloin tahansa ja tieto vallitsevasta liikennetilanteesta on ”napin painalluksen takana”.

**Omasta älykkyydestä huolehtiminen:** Parasta aivojen hyvinvoinnille on ”ottaa haaste vastaan” – on se sitten työasioihin liittyvä ongelma tai 5-vuotiaan pojan kysymys ”Miten portaita rakennettaessa päästään sinne ylös tekemään ensimmäinen porras, jos niitä portaita ei vielä ole?”

**Rentoutuu parhaiten:** Perheen kanssa puuhastelemalla. Erityisesti vielä, jos siihen liittyy matkailu.

**Motto:** Ei ole varsinaista, mutta nyt ajatellen voisi olla ”maalaisjärki on jo aika hyvä lähtökohta”.

maailmankongressi on tätäkin tarkoitusta silmälläpitäen tärkeä tapahtuma. Olemme järjestämässä seminaaria jo laivalla mennessä ja toivomme kovasti, että älykkään liikenteen verkostolla ja sidosryhmillä olisi runsaasti kiinnostusta tapahtumaan.

Älykkään liikenteen vienin suhteen Suomella olisi Kimmo Ylisiurusen mukaan opittavaa Ruotsilta, vastaavalta ITS Sweden -yhdistykseltä, joka on pystynyt hyvin koordinoimaan ja viemään osaamistaan, mm. Saudi-Arabiaan. Ruotsi taas tarkkailee läheltä Suomen tuoretta strategista päätöstä jättää markkinoille tilaa, eli tuotteiden kehitystä yksityisen sektorin kautta.

– Esimerkiksi Euroopassa kehitetään julkisella rahalla aika paljon erilaisia palveluja, jotka eivät kuitenkaan aina vastaa sitä mitä käyttäjä haluaa. Toivomme, että saamme nyt yksityisen sektorin avulla Suomessa vastattua niihin toiveisiin, mihin julkisen sektori on antanut tilaa ja mahdollisuuksia.

## Roadmap haasteena

Toisena tärkeänä yhdistyksen tämän vuoden haasteena Kimmo Ylisiurunen näkee Hankinta Roadmapin kehittämisen. Tämä tarkoittaa julkisten hankintojen aikataulutusta siten, että palveluntarjoajat pystyisivät vastaamaan ajoissa haasteeseen.

– ITS Finlandin tehtävänä on toimia foorumina, jossa julkiset hankkijat voisivat tuoda esiin hankintansa sisällön ajoissa ja sitä kautta saada keskustelua ja tukea suunnitteluvaiheeseen jo ennen hankinnan julkaisemista. Tällöin monet sellaiset innovaatiot, jotka ovat vasta syntymässä, voitaisiin ottaa huomioon hankinnassa. Jos innovaatio ei ehdi tähän aikaikkunaan, on seuraava mahdollisuus ehkä vasta noin 5-8 vuoden päästä, koska julkisten hankintojen sopimukset ovat tuloissa yhä pitemmiksi.

Ylisiurusen mukaan alustavat kokemukset asiasta ovat hyviä ja ne hankkijat joihin on oltu jo yhteydessä, ovat olleet yhteistyöhaluisia ja halunneet tuoda tietonsa roadmapiin. ■

## På beställning: logistikMEP

**E**uropeiska parlamentet väljs vid början av juni. På grund av EU:s expansion måste flere av de gamla medlemsländerna avstå en del av sina parlamentsplatser. Detta gäller även Finlands, vars representation nu minskar med ett mandat. I det nya EU-parlamentet har vi alltså bara 13 finska europarlamentariker. De som blir valda, bär därför ett oerhört ansvar, eftersom parlamentet framöver har obestridlig rätt att fatta beslut.

Beslut som berör trafik, transporter och logistik förbereds huvudsakligen av parlamentets trafikutskott, TRAN. Under den femåriga parlamentsperiod som nu upphör, har Finland inte haft en enda representant i nämnda utskott, vilket utgjort en allvarlig bristfaktor. Under nämnda period har utskottsvarnen malt igenom ett rekordstort antal viktiga stadgeförslag som berört alla trafikformer. Tyvärr har den finska transport- och logistiknäringens inverkningsmöjligheter varit synnerligen arbetsdryga jämfört med flere andra länder. Vid lunchdebatter och i ärenden angående intressebevakning har man gång på gång varit tvungen att söka upp likatänkande kumpaner utanför den egna kretsen.

Under vinterns lopp har SKAL förhandlat med de finska partier som nominerat kandidater inför det kommande eurovalet. Vi har låtit förstå att en MEP med djupt intresse för trafikärenden är en livsfråga för ett avlägset land som Finland. Om EU:s trafik- och logistikpolitik klubbas fast enligt villkor utsatta av länder i det centrala Europa, förorsakar dessa allt större kostnader för det finska samhället och näringslivet. Felaktiga beslut medför en risk om att EU:s grundprinciper rubbas. Fri rörelse tyglas om dess kostnader på tillkonstlat sätt halas uppåt. För att hindra detta, behöver vårt land med sina långa avstånd en egen parlamentarisk förespråkare.

Transport- och logistiknäringen kommer att intensifiera sin intressebevakningsverksamhet i Bryssel. När det nya EU-parlamentet inleder sitt arbete vid slutet av sommaren och den nya kommissionen utses, är vi i större grad än förut redo att konstant och dagligen inverka på beslutsfattandet. Som sagt, i stället för att visa rädsla inför Bryssel, kan man beslagta det hela.

*Pasi Moisio*

VD:n har ordet



## Intelligent eller vettlös logistik?

**A**tt leva är att göra val. Man får sällan tack då något lyckas, men det lönar sig att undvika felaktiga val. Vissa affärstidningar uppmanade i februari kunderna att inleda nya konkurrensförfaranden på grund av att lastbilsbranschens kostnader sjunkit med 0,5 procent inom loppet av ett år. Siffran är rätt, men återger inte alla fakta - slutsatsen är alltså totalt missvisande. Fortsatta konkurrensförfaranden och oavbrutet letande efter lägsta möjliga pris leder inte till en lösning som skulle vara förmånlig för kunden, utan resulterar i vettlös logistik.

Vi är alla ense om att året 2008 var ett synnerligen avvikande år. Vem skulle för ett år sedan ha kunnat förutspå att bränslepriset först stiger i höjderna och sedan på hösten lika snabbt totalt rasar? För transportföretagen var senaste år svårt. Längs våren låg efterfrågan på transporttjänster på toppnivå men sommarmånaderna var en kapplöpning med de allttjämt ökande kostnaderna, man hann definitivt inte höja tarifferna i samma takt. Den första delen av året slukade företagens täckningar och det senare halvåret medförde inte heller några lättningar; världsekonomin kom in i en sjunkande trend, vilket ledde till att efterfrågan på transporttjänster började minska.

Så länge den nuvarande ekonomikrisen pågår, har transportföretagen helt enkelt inte råd till att sänka sina transporttariffer. Det senaste indexet för lastbilsbranschen beaktar inte det kraftigt nedsatta transportarbetet och inte heller de i februari verkställda löneförhöjningarna som höjde transportbranschens kostnader med över 2 procent. Det föreligger alltså inte några som helst grunder till att sänka transporttarifferna, utan tvärtom höjningstryck,

eftersom transportmängderna sjunkit, lönekostnaderna ökat och transportföretagens lönsamhet försvagats.

Ekonomikrisen kräver sansade åtgärder, förhastade beslut måste undvikas. Kunderna bör nu ta en djupare titt längre in i framtiden. All verksamhet kan vidareutvecklas, också transportkedjorna och varuflödet. När kommissarie Olli Rehn för några veckor sedan honorerades med SKAL:s Transportkub för år 2008 som tack för hans målmedvetna verksamhet transportnäringen till godo, konstaterade han i sitt tacktal på ett träffande sätt att svaga ekonomiska förhållanden kanske temporärt minskar trafiken, med för också med sig möjligheter till att finslipa transportkedjornas effektivitet.

Jag är helt övertygad om att logistiken kan effektiviseras bara genom långvarigt kompanjonskap inom vilket kunden och transportföretaget tillsammans lägger ut de målsättningar som gynnar utvecklingen och genom detta tar fram olika åtgärder med vilka transportverksamheten kan effektiviseras. Transportkostnaderna sjunker om till exempel väntetiderna minskar eller om bruks- och kapacitetsutnyttjandet förbättras, vilket medför nytta åt bägge parterna. Detta kan man kalla sådan intelligent logistik som både kunderna och transportföretagen tillsammans borde bedriva.

Det gäller ju att trygga Finlands nationalekonomi och dess konkurrenskraft!

*Iiro Lehtonen*

# Olli Rehn belönades med Transportkuben 2008

SKAL har belönat kommissarie Olli Rehn med Transportkuben 2008 för hans målmedvetna arbete den finska transportnäringen till godo. Kuben överlämnades vid SKAL:s Logistklunch på Fiskartorpet i Helsingfors den 11 februari.



I sitt tacktal tog Olli Rehn upp sin egen barndom som låg synnerligen nära transportbranschen. Han fick på nära håll i 40 års tid bekanta sig med branschen via det familjeföretag hans far grundat.

– I över sju års tid jobbade jag alla semestrar och veckoslut som reservdelsförsäljare i nämnda företag i St. Michel, avslöjade Rehn. – Jag minns mycket väl hur far grundade företaget år 1965.

Också från sin mors sida lärde sig Rehn känna transportbranschen då morfar idkade både taxi- och godstrafik.

Olli Rehn tackade SKAL för det samarbete som de senaste åren pågått med tanke på t.ex. arbetstidsdirektivet och fordonsmåttsättningen.

– Som intressebevakande organisation känner SKAL väl till det akuta läget och har alltid hållit EU-kommis-

– SKAL har bevisat sin förmåga att inverka på de beslut som fattas i Europa. Med samarbete kan vi bygga broar som hjälper till att ta oss över de svåra tiderna, sade Olli Rehn då han talade vid SKAL:s Logistklunch På Fiskartorpet i Helsingfors.

sionen väl underrättad om Finlands sär läge i Europa. Ur mellaneuropeisk synvinkel är ju Finland en gles bebyggd stor ö långt borta från gemenskapens kärnmarknader, konstaterade Rehn.

Enligt Olli Rehn borde Transportkuben egentligen ha tilldelats den tidigare kommunikationskommissarien **Jacques Barrot** efter-

som han förstod att vädja till människornas rättsmedvetande för att på så sätt i måttlighetens anda söka lösningar med vilka onödiga och omåttliga kostnader kunde undvikas. Med detta hänvisade Rehn till frågan om modulekipagens bredd.

– När jag fick höra om saken, tog jag snabbt fram en promemoria som vi sena-

re gick igenom under en kaffepaus. Barrot vidtog omedelbara korrigerande åtgärder. En förnuftig man, konstaterade Rehn i sitt tal.

Enligt Rehn har Finlands läge som granne till Ryssland gjort Finland till ett viktigt transitoland. Det nuvarande svaga ekonomiska läget ger i detta avseende möjlighet att finlipa transportkedjornas effektivitet inför kommande bättre tider. Viktigast vore att påskynda Rysslands medlemskap i WTO så att Ryssland äntligen skulle kunna omfattas av normala internationella handelsregler.

I detta syfte riktade Olli Rehn sitt tack även till kommunikationsminister **Anu Vehviläinen** för hennes aktiva verksamhet angående de problem som förekommit inom Rysslandstrafiken – med tanke på både långtradarköerna och vägbruksavgifterna. ■

# Bestämmelserna om transport av farliga ämnen ändras 2009

ADR-bestämmelserna ändrades från 1.1.2009. De tillämpas i den nationella VAK-lagstiftningen från 1.7.2009. De centrala förändringarna berör säkerhetsföreskrifter och -utrustning.

Eino Simonen

## Skriftliga säkerhetsföreskrifter

Ansvaret över säkerhetsföreskrifterna överförs från avsändare till transportör (transportföretag). Enligt de nya bestämmelserna skall företaget se till att det i fordonet medförs ett säkerhetskort på 4 sidor på vilka säkerhetsföreskrifterna är tryckta. Språket på kortet skall vara ett sådant som fordonets besättning förstår och enligt vilket besättningen förmår gå till väga. Föreskrifterna skall till sin omfattning och sitt innehåll överensstämma med VAK/ADR-bestämmelserna.

På nationell nivå träder den nya bestämmelsen om säkerhetsföreskrifter i kraft den 1.7.2009. Vid internationella ADR-transporter är det möjligt att från 1.1.2009 i ett halvt års tid tillämpa antingen de gamla eller de nya bestämmelserna om säkerhetsföreskrifter. Detta betyder att de skriftliga säkerhetsföreskrifterna kan under perioden 1.1.2009 – 1.7.2009 handställas antingen av avsändaren (ADR 2007) eller transportören (ADR 2009).

Vid internationella transporter av farliga ämnen är det rekommendabelt att man i fordonet medför de nya föreskrifterna redan under övergångsperioden. De kan skrivas ut t.ex. från SKALnet (www.skal.fi/jasenille/ADR-muutokset 2009). Laminerad version av föreskrifterna kan beställas på SKAL:s service-

byrå, tfn (09) 4789 9347/Pia Rääköläinen.

Olika språkversioner av föreskrifterna finns också angivna vid IRU:s webbplats, adress: <http://www.iru.otg/index/bookshop-display-action?id=2009>.

## Säkerhets- och tillägsutrustning

Varje transportenhet skall förses med följande säkerhetsutrustning (ny utrustning i fet stil):

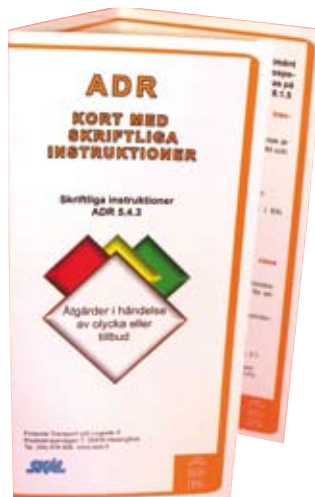
- minst en hjulkil per fordon,
- två självstående varningsmärken,
- **sköljvätska för ögon** (berör inte varningstalonger 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 och 2.3),
- **spade, uppsamlingskärl i plast och avloppsskydd** (berör varningstalongerna 3, 4.1, 4.3, 8 och 9),
- uppsugningsämne (berör varningstalong 3) och
- skyddsmask (berör varningstalonger 2.3 och 6.1).

Fordonsbesättningens säkerhetsutrustning består av signalväst, handlampan, **skyddshandskar** och **skyddsglasögon**.

Den så kallade oljekämpningsutrustningen vid transport av brinnande vätskor av 3 klass ändras från obligatorisk till rekommendation.

## Övriga förändringar

Anteckningarna i fraktsed-



Säkerhetsföreskrifterna kan skrivas ut från SKALnet eller beställas i form av laminerad trycksak från SKAL:s servicebyrå.



Märke för miljöfarliga ämnen.

lar ändras så att det i fraktsedelns inte längre behöver antecknas transporter som till sin kvantitet understiger frigränsen (Anteckning som utelämnas: Kvantiteten av ämnen överstiger inte i punkt 1.1.3.6. angivna maximimängder).

Kollin som innehåller miljöfarliga ämnen skall förses med det nya märket för miljöfarliga ämnen. På tankfordon tillämpas märket vid behov. Denna bestämmelse träder i kraft 1.1.2011.

Vid transport av farliga ämnen i form av styckegods tas den nya beteckningen kallad LTD QTY i bruk från

1.1.2011 (Limited Quantities; begränsade mängder förpackade farliga ämnen). Om bruttomassan av dessa kollin överstiger 8,0 ton då de transporteras i en transportenhet vars vikt överstiger 12,0 ton, skall enheten både fram och bak förses med beteckningen "LTD QTY". Vid bruk av container skall denna förses med beteckning på alla fyra sidor. Beteckning krävs inte om enheten försetts med orange skyltar eller om containern försetts med varningstalonger på alla fyra sidor.

Det inom flygtrafiken tillämpade transportsättet



EQ-märke (avvikande mängder farliga ämnen).

"EQ" (Excepted quantities) tas i bruk även inom landsvägstrafiken. Transportsättet berör synnerligen små förpackningar, vars inre förpackning är max 1–30 mg/ml och yttre förpackning högst 0,3–1,0 kg. I en container eller ett fordon får finnas högst 1 000 kollin med beteckningen EQ.

Vid internationella transporter skall tunnelkod antecknas i fraktsedelns om det på transportrutten förekommer tunnlar i vilka transport av farliga ämnen är begränsad. Vid nationella VAK-transporter tillämpas inte tunnelbestämmelser. ■

# Paketbilarnas bilskatt och momsbeskattning ändras 1.4.2009

Lagen om bilskatt, till den del som den berör paketbilarnas bilskatt och den mervärdesskatt som uppburits för bilskatten, ändras den 1.4.2009. Den bilskatt som staten uppbär för paketbilar före inregistrering eller ibruktagandet, är framöver alldeles som för personbilar bunden till fordonets koldioxidutsläpp. Ju högre paketbilens utsläpp är, desto större är bilskatteprocenten. För paketbilar vars vikt överskrider 2 500 kg, sänks dock den emissionsbundna skatteprocenten i förhållande till bilens totalmassa.

Emissionsbunden bilskatt gynnar paketbilar med låg bränsleförbrukning i alla storleksklasser. Speciellt för små paketbilar, vars totalmassa understiger 2 500 kg,

kommer prisen att sjunka från de nuvarande.

En annan förändring som träder i kraft den 1 april, berör den moms som ingår i paketbilarnas pris. I den bilskatt som ingår i paketbilens pris ingår nämligen framöver inte längre någon moms, vilket betyder att företagarna inte längre kan göra något momsavdrag för bilskattens del. Då fordon som beskattats enligt det nya sättet i framtiden säljs, måste mervärdesskatten dock redovisas för hela försäljningspriset. Denna förändring kommer att höja företagens kostnader vid inköp av paketbil.

Bilimportörerna har räknat ut att det för företag jämförbara "nettopriset" för tyngre paketbilar, vars totalmassa överskrider 2,5 ton, kommer

att stiga i genomsnitt med cirka 5 %, då bilskattens förändring och det för företagare mindre förmånliga moms-förfarandet tas i beaktande. Speciellt för modeller med stor bränsleförbrukning, såsom fyrhjulsdrivna eller med automatväxel försedda, kommer prisen att stiga antagligen i avsevärd grad från 1.4.2009.

Om anskaffning av ny paketbil är aktuell, lönar det sig att med den egna återförsäljaren omedelbart utreda skatteförändringarnas inverkan på företagets fordonsanskaffningar. En ny paketbil skall vara inregistrerad före 1.4.2009 för att det tidigare skatteförfarande skulle kunna tillämpas. ■

## Verokonsultointi

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

- yritysten perustamiset
- yhtiösopimusten ja -järjestysten muutokset
- sukupolvenvaihdokset
- toimintamuodon muutokset
- fuusiot, diffuusiot
- verovalitukset
- yritysjärjestelyt
- 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 työsuhte-asioissa yhteistyösopimuksen ehtojen mukaisesti myös Autoliikenteen Työntajaliitosta (ALT).

**Maksulliset toimeksiannot**

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

- Työsuhteasiat
- 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



**Onnittelemme 16.3.–15.4.2009**

**80 VUOTTA**

25.3. Eurajoki, Ossi Helsinki

**75 VUOTTA**

5.4. Lundström, Bo Helsinki  
6.4. Honkala, Ilpo Forssa

**70 VUOTTA**

25.1. Engström, Ernst Loviisa  
*Myöhästyneet onnitellut*  
31.3. Lehikoinen, Kauko Tohmajärvi  
2.4. Nybondas, Kaj Loviisa  
5.4. Rinta-Piirto, Aulis Koskenkorva  
14.4. Tikkinen, Matti Jyväskylä

**60 VUOTTA**

17.3. Laihanen, Arto Lappeenranta  
17.3. Nieminen, Raimo Jyväskylä  
19.3. Hallikainen, Esko Helsinki  
19.3. Koivula, Pekka Ulvila  
21.3. Tuominen, Irma Jämsänkoski  
23.3. Jokelainen, Alpo Kajaani  
24.3. Gädda, Åke Sibbo  
26.3. Jokela, Timo Turku  
27.3. Honkavaara, Hannu Helsinki  
1.4. Laine, Arvo Hämeenlinna  
2.4. Holmen, Kaj Borgå  
3.4. Nurmi, Seppo Eura  
4.4. Jussila, Arto Jaala  
5.4. Seppänen, Yrjö Joutsijärvi  
6.4. Hongisto, Martti Lohja  
7.4. Felin, Reino Tesjoki  
9.4. Ruuskanen, Kari Siilinjärvi  
10.4. Suuronen, Hannu Joutsa  
11.4. Kuukka, Veijo Mikkeli  
14.4. Isotalo, Seppo Imatra  
14.4. Lappi, Erkki Läsäkoski  
14.4. Meuronen, Jouni Lappeenranta  
14.4. Mäkelä, Pekka Juupajoki



Matkoilla

**50 VUOTTA**

16.3. Hyrkäs, Pekka Ylivieska  
17.3. Kankaanpää, Lasse Vimpeli  
25.3. Akkanen, Jouko Kaaro  
26.3. Arjanne, Timo Hyvinkää  
26.3. Immonen, Ilkka Nurmijärvi  
27.3. Hautala, Erkki Vinkkilä  
30.3. Tuominen, Hannu Herrala  
31.3. Kalliomäki, Ari Kankaanpää  
31.3. Palosaari, Sppo Vantaa  
2.4. Andersson, Bengt Korppoo  
2.4. Eerola, Pauli Espoo  
2.4. Lehtinen, Pekka Järvenpää  
2.4. Manunen, Juha Kuopio  
3.4. Hellgren, Tapio Helsinki  
5.4. Vähäsöyrinki, Jukka Nivala  
6.4. Lehtinen, Veijo Heinola  
7.4. Manelius, Jari Salo  
7.4. Niskanen, Harri Kotka

Kuljetusyrittäjä  
**Jaakko Koskela**

65 vuotta 13.4.2009

Parhaimmat onnitellut  
Kuljetus K. Koskela Ky

Kunniapuheenjohtaja  
**Eero Korkeamäki**

75 vuotta 22.4.2009

Parhaimmat onnitellut  
Nastolan  
Kuorma-autoilijat ry

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



**Kuolleita**



**Pekka Iisakki Anttila**

s. 13.12.1928  
f. 8.1.2009

Muistoa kunnioittaen  
Limingan Seudun  
Kuorma-autoilijat ry

**Ilkka Juntunen**

s. 18.5.1954  
f. 16.1.2009

Muistoa kunnioittaen  
Kalajoen Kuorma-autoilijat ry  
Elintarvikealan  
Kuljetusyrittäjät ry

**Esa Juhani Juupaluoma**

s. 23.7.1946  
f. 8.2.2009

Muistoa kunnioittaen  
Kauhajoen  
Ammattiautoilijat ry