

Kuljetus

9
10

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä



Matti ja Risto Heikkilä:

Henkilöstössä yrityksen voimavara



IAA 2010 HANNOVERISSA

KASETOINNIN PELISÄÄNNÖT

LIIKUNTA LISÄÄ TYÖTYTYVÄISYYTTÄ

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Edunvalvonnalla valoa syyspimeyteen

Käynnissä oleva syksy on maanteiden tavaraliikenteen edunvalvontatyön osalta haasteellista aikaa. Valmistelussa ja eri päätöksentekotahojen käsiteltävänä on tuhti nippu maantiekuljetusalaan vaikuttavia hankkeita. Niiden myötä punnitaan, miten valtiovalta ja kansalliset päättäjämme arvottavat ratkaisuja tehdessään kuljetusalan merkityksen kansantaloudelle ja yhteiskunnalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi uuden selvityksen kansallisen logistiikkasektorimme tilasta. Sen mukaan elinkeinoelämän logistiset kustannukset olivat laskeneet selvästi parin vuoden takaisesta tasosta. Ymmärrettävää toki, sillä talouslaman myötä kauppa ei käynyt eikä näin ollen logistiikkapalvelujakaan ostettu kuin korkeasuhdanteen aikoina. Mutta vaikka kaupan ja teollisuuden kulut tässä suhteessa alenivat, on maantiekuljetusalan yritysten kustannustaso valitettavasti kohonnut entisestään. Lamasta huolimatta vieläpä selvästi keskimääräistä tasoa reippaammin.

Lisää on lähivuosina luvassa. Dieselin käyttäjille ollaan esittämässä roimia kustannuslisiä energiaverouudistuksen ja biopolttoaineen käyttövelvoitteen myötä. Vuoden 2012 alusta dieselöljylle on kaavailtu veronkorotusta, jonka kustannusvaikutus vuositasolla maanteiden tavaraliikenteelle ja sen asiakkaille on reilut 100 miljoonaa. Biovelvoitteen täyttäminen saattaa maksaa vuosikymmenen lopulla lähes toisen mokoman. Molemmat hankkeet ovat syksyn aikana eduskunnan käsittelyssä ja SKAL aktiivisesti liikkeellä. Lisäkuluille on löydettävä kompensatiot, kannamme tässä suhteessa huolta niin kuljetusalan kuin asiakaskuntammekin kilpailukyvästä.

Ajokorttilainsäädännön uudistaminen tulee niin ikään syksyn kuluessa päätöspuoleen. Siihen liittyy lukuisia haasteita, joista ehdottomasti keskeisin on nykyisen ajokielto-mallin kohtuullistaminen. Huolimatta ministeriön penseästä kannasta, on ehdotusta virhepistejärjestelmän luomiseksi vietävä ryhdikkäästi eteenpäin asian eduskuntakäsittelyn yhteydessä. Samalla on syytä korostaa kuuluvasti, että kuorma-autokaluston kanssa kilpaileville ajoneuvoille ei pidä myöntää mitään erivapauksia. Maatalouskäyttöön tarkoitetuille liikennetraktoreille kun tahdottaisiin luoda oma ajokorttiluokka, jotta päästäisiin kilpailemaan tavarakuljetuksista ilman kuorma-autonkuljettajia koskevia koulutusvaateita.

Myös harmaan talouden kitkemistalkoot ovat käynnissä. Ilmiölle onkin syytä saada äkkilähtö kuljetusalalta. LVM valmistelee liikennelupajärjestelmää uudistavan EU:n ammattiin pääsyasetuksen saattamista voimaan Suomessa. Sen myötä viranomaisilla on entistä paremmat edellytykset siivota kuljetusalalta niin koti- kuin ulkomaisetkin onnenonkijat. Näille tavoitteille annamme kaiken edunvalvontatukemme.

Pasi Moisio





Luotettavan asiantuntijan leima

Toimitusjohtaja on ylpeä joukkueestaan. SKAL sai erinomaista palautetta syksyn sidosryhmäkyselyssä. Lähes sadan vastaajan joukossa oli kansanedustajia, valtion virkamiehiä, etujärjestöjen ja median edustajia, yhteistyöjäseniä, KTK-toimitusjohtajia, kouluttajaverkkoomme kuuluvia henkilöitä sekä kuljetusasiakkaita. Oli hienoa huomata, kuinka laajaa arvostusta nautimme yhteiskunnassa. Median edustaja kiteytti asian osuvasti: ”SKAL on arvovaltainen kirjainyhdistelmä, kun on kyse kumipyöräliikenteestä”.

Sidosryhmäläiset mielsivät SKAL:n tärkeimmäksi raskaan kumipyöräliikenteen edunvalvojaksi. Järjestömme tehtävänä on kantaa huolta siitä, että Suomessa on ammattitaitoisia raskaan tavaraliikenteen kuljettajia, asianmukainen raskaan liikenteen kalusto ja kilpailukykyisiä raskaan liikenteen yrityksiä, kuten eräs viranomaisen asian ilmaisi vastauksessaan. SKAL:n keskeiset tehtävät, alan elinkeinopoliittinen edunvalvonta ja kuljetusryttäjien jäsenpalvelutoiminta, olivat hyvin vastaajien tiedossa.

Vastaajien mielestä SKAL on tuonut selkeästi esiin jäsenistön tarpeita ja kertonut ehdotettujen muutosten todennäköisistä vaikutuksista jäsenistöön. Erityisesti poliittisten päättäjien mukaan SKAL hoitaa hyvin yhteiskuntasuhteita ja on onnistunut tiedottamisessaan. Myös SKAL:n julkisuuskuva sai kehuja. Menestyksen avaimet löytyvät mm. siitä, että SKAL:n työntekijät ovat päteviä ja ammattitaitoisia. Meille on valikoitunut ”hyviä tyyppejä”.

Toki saimme myös kritiikkiä ja petrattavaakin löytyy. Asioiden laaja-alaisempaa analysointia kaivattiin, samoin tutkitun tiedon välittämistä. Jäsenten ja erityisesti kuljettajien käyttäytymistä liikenteessä olisi parannettava. Erityisen kovaa palautetta tuli kuljetusasiakkailta. Vuorovaikutus ja aito keskustelu puuttuvat, eivätkä SKAL:n hinnankorotuskirjeet ole välttämättä tätä päivää. Erään kuljetusasiakkaan mukaan on ennenkuulumatonta, että jonkun yksittäisen alan kattojärjestö ”sanelee” ohjeita.

Sidosryhmäläiset arvostavat kovasti yhteistyötä SKAL:n kanssa. Erittäin hyödylliseksi yhteistyön kokee 40 % ja hyödylliseksi 51 % vastaajista. Kukaan ei koe SKAL-yhteistyötä hyödyttömäksi. Median edustaja kuvasi yhteistyötä sanoilla ”aina löytyy oikea asiantuntija, asialliset vastaukset irtoavat helposti ja toiminta on avointa ja rakentavaa”. Kyllä kelpaa olla johtajana joukkueessa, johon on lyöty luotettavan asiantuntijan leima.

Iiro Lehtonen



14

**Jouko Rantanen on aktiivinen
Porin Kuorma-autoilijoiden
puheenjohtaja.**

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 (äitiyslomalla)
Eliisa Mattila

ILMOITUSMARKKINOINTI
Reppumedia
Eero Kaipainen
Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
puh. 0400 816 060
eero.kaipainen@reppumedia.fi

ILMOITUSTRAFIKKI
kuljetusyrittaja@faktor.fi

ULKOASU Faktor Oy / Anu Koski

PAINOPAIKKA
Forsman Kirjapaino Oy
keskimääräinen painos 10 000 kpl
LT-levikki 8 363 kpl 2009

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



VAKIOPALSTAT

Pääkirjoitus 3 | Toimitusjohtajalta 4 | Sisällysluettelo 5 | Ajossa 6–8
Keltaiset sivut 38–40 | SKAL-sivut 42–58 | Svensk resumé 59–62



Tässä numerossa:

Kuljetus

Yrittäjä

10_Kasetoinnin

pelisäännöt vahvistettiin

Tilapäisen painonylityksen laillisuutta ratkottiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

11_Nopeusrajoittimet kaikkiin autoihin?

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien turvallisuuskokous pohti liikenneturvallisuutta.

12_Henkilöstössä

yrityksen voimavara

Risto ja Matti Heikkilän johtamissa yrityksissä ei tunneta kahden kerroksen väkeä.

14_Sovittelemalla

asiat etenevät

Jouko Rantanen on kuljetusyrittäjä ja Porin Kuorma-autoilijoiden puheenjohtaja.

16_Laatu ja luotettavuus

tavaramerkkinä

Juhani Mäkilä on elävä esimerkki suomalaisesta pärjäävästä kuljetusyrittäjästä.

18_Säännöllinen liikunta

lisää tyytyväisyyttä

Juha Koskelainen teki lopputyönsä perheyrittäjien kuljetta-jien työhyvinvoinnista.

20_Miten johtaa

itseään älykkäästi?

Ilmarisen järjestämässä seminaarissa haettiin eväitä itsensä johtamiseen.



50

Turun Autoilijat retkeilivät Kasnäsissä

22_Pysähdy

Liikkuvan poliisin

levähdysalue-tapaamisiin!

Raskasinfot ovat uusi suora yhteys avata keskustelu poliisin kanssa.

24_Yrittäjän

työeläkkeen vakuuttami-

seen on tulossa muutos

YEL:n piiriin pääsee jo 30 prosentin omistusosuudella.

26_Käännö parempaan

on tosiasia

IAA 2010 –messuilla Hannoverissa ihasteltiin uutuuksia ja tehtiin kauppoja.

30_Vuoden Virkeät 24 h

huoltoasemat

Virkeänä ratissa –hanke palkitsi huoltoasemia.

31_Kuljettaja arvostaa

virkeätä tarjontaa

Vantaalainen kahdeksan hengen kuljettajaporukka on saanut urheilukärpäsen joukkopureman.

32_Fuso Canter koeajossa

Uudistunut Canter-mallisto on saanut voimanlähteekseen EEV-luokitellut moottorit.

34_Tieliikenteen

tarvankuljetukset 2009

Vuonna 2009 kuorma-autoilla kuljetettu tavaramäärä jäi pienemmäksi kuin vuonna 2008.

36_Matin ja Mikon

Vanaja synnyinsijoillaan

Siiskosen veljeksiin on iskenyt entisöintikärpänen.



Kuvassa vasemmalta alhaalta oikealle:
 Vuokko Hettula, Helena Hettula, Katariina Nikula,
 Katja Hettula, Sauli Hettula, Santtu Hettula,
 Pertti Hettula, Tuomas Hettula ja Erkki Hettula.



Hettula Oy palkittiin Lapissa

Lapin Yrittäjien alueellinen Vuoden Yrittäjäpalkinto 2010 on myönnetty Hettula Oy:lle Kittilästä.

Hettula Oy:n edustajat, toimitusjohtaja **Pertti Hettulan** johdolla, ottivat palkinnon vastaan Maakunnallisessa Yrittäjäjuhlassa Saariselällä.

Yritys on aloittanut toimintansa vuonna 1959 yksityisenä ammatinharjoittajana nykyisen pääomistajan Pertti Hettulan vanhempien **Erkki** ja **Silja Hettulan** hankkiessa ensimmäisen kuorma-autonsa. 1970-luvulla Kittilän kunnalle ajettiin kuorma-autolla soraa ja jätteitä sekä tehtiin pyöräkonetöitä. Yritys muutettiin kommandiittiyhtiöksi vuonna 1979 ja osakeyhtiöksi vuonna 1989 ja Hettula Oy:n päätoimialaksi muodostui jätehuolto.

Perheyrittäjien nykyinen pääomistaja on Pertti Hettula, joka työskentelee päätoimisesti yrityksessä, kuten hänen puolisonsa **Vuokko**, molemmat pojat **Erkki** ja **Tuomas** sekä toisen osakkaan **Sauli Hettulan** poika **Santtu**. Entinen osakas, veljeksistä vanhin, **Samuli Hettula** myös työskentelee yrityksessä. Yritys on siis vahva lappilainen perheyrittäjä.

Yrityksellä on hyvin monipuolinen toimiala. Yritys toimii laa-

jasti ympäristöhuoltoalan toiminnassa Tunturi-Lapin alueella; jätteiden kuljetusta, kierrätystä ja hyötykäyttöä sekä viemärinhuoltoa ja lokapalveluja. Yrityksellä on oma jäteasema jätteiden hyödyntämiseen ja siirtokuormaamiseen Kittilässä. Yritys käsittelee noin 8000 tn jätettä vuodessa Kittilässä ja noin 1 500 tn Kolarissa. Kuljetustoiminnassa ovat edustettuina myös vaihtolavapalvelut, henkilöliikenne (taksitoiminta), pyöräkonepalvelut ja hinaustoiminta Falck-ketjussa franchising-yrittäjänä.

Yrityksessä työskentelee tällä hetkellä 12 henkilöä. Yrityksen liikevaihto on noin 2 milj. euroa.

Yrityksellä on ollut vuodesta 2006 lähtien PKY:n laatu- ja ympäristöjärjestelmä.

Hettula Oy on palkittu Kittilän kunnan yrittäjäpalkinnolla vuonna 1986 ja valittu vuoden lappilaiseksi kuljetusyrietykseksi 2007 ja Q-team kuljetusyrietykseksi vuonna 2008.

Pertti Hettula on toiminut aktiivisesti Kittilän Yrittäjät ry:n hallituksessa vuodesta 1996 lähtien.



Suomen Yrittäjien varapuheenjohtajaksi valittu Teppo Mikkola joutui tuoreeltaan median haastateltavaksi. Taustalla puheenjohtajaksi valittu Mikko Simolinna.

Teppo Mikkola Suomen Yrittäjien varapuheenjohtajaksi

i Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n I varapuheenjohtaja **Teppo Mikkola** valittiin Suomen Yrittäjien varapuheenjohtajaksi Yrittäjäpäivillä Turussa 23.10. Järjestön uudeksi puheenjohtajaksi valittiin **Mikko Simolinna**. Varapuheenjohtajiksi Teppo Mikkolan lisäksi valittiin **Jorma Kortesoja, Jyrki Mäkyinen** ja **Kirsi Åkerlund**. VIMMA & KIPINÄ -teema näkyi ja kuului

kaikessa ohjelmassa. Päivien aikana oli tarjolla tuhti paketti yrittäjyyteen liittyviä aiheita luovuudesta, markkinoinnista, sosiaalisesta mediasta ja rahoituksesta.

Yrittäjäpäivät huipentuivat lauantai-illan Juhlagalaan, jossa jaettiin Valtakunnalliset Yrittäjäpalkinnot. Palkinnon saivat **Finn-Savotta Oy, Isojoen Konehalli Oy - IKH, Laitilan Wirvoitusjuomatehdas Oy ja Vahterus Oy**.

LVM:lle ja Harri Pursiaiselle älyliikennepalkinto

i Liikenne- ja viestintäministeriö ja sen kansliapäällikkö **Harri Pursiainen** on palkittu eSafety Forumin vuoden älyliikenne-palkinnolla.



Palkinnon myöntämisen perusteluina oli Harri Pursiaisen selvitysmiehenä tekemä maailman ensimmäinen kansallinen älyliikenteen strategia. Myös LVM:n ja Suomen aktiivinen panos älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisessä ja viranomaisyhteistyössä olivat palkinnon myöntämisen yhtenä syytä.

Valtioneuvosto teki huhtikuussa periaatepäätöksen älyliikenteen strategiasta. Siinä esille tuotu uusi liikennepoliittinen ajattelu ja sitä kautta älyliikenteen nostaminen liikennepoliittikan keskiöön ovat palkinnon myöntämisen taustal-

la. Suomi on myös ollut aktiivisesti kehittämässä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten esimerkiksi automaattista hätäpuhelia eli eCall-järjestelmää.

– Älyliikenteen merkitys eurooppalaisessa liikennepoliitikassa korostuu vahvasti lähivuosiina. On ilahduttavaa ja rohkaisevaa, että Suomi palkitaan tulevaisuuteen katsovasta työstään, liikenne- ja viestintäministeriön kansliapäällikkö Harri Pursiainen toteaa.

Kilpailun toisen eli teknologiasarjan voitti tänä vuonna autonavigointijärjestelmiä valmistava Tom Tom.

Palkinnot jaettiin nyt neljännen kerran. Aiemmin poliitikkasarjan ovat voittaneet mm. Saksan liikenneministeriö ja Ruotsin Tielaitos.

eSafety Forumin järjestää ERTICO, joka on älyliikenteen yksityisten ja julkisten toimijoiden yhteistyöelin. Sen ovat perustaneet Euroopan unionin komissio, jäsenmaiden liikenneministeriöt ja eurooppalaiset alan yritykset.

DB Schenker uusiin toimitiloihin Vantaalle

DB Schenker rakentaa pääkaupunkiseudun uudet toimitilat Vantaalle, jonne siirretään nykyisin Helsingin Metsälässä sijaitsevat terminaali-toiminnot. Myös nykyisille Vantaan varastotoiminnoille rakennetaan uudet tilat. Investointien kustannukset ovat yli 45 miljoonaa euroa. Nykyiset toimitilat Metsälän maaliikennealueella ovat vanhentuneet, eivätkä mahdollista toimintojen kehittämistä. Alue on myös kaavoitettu asuin- ja työpaikka-alueeksi.

Metsälän maaliikennekeskuksen terminaali-toiminnot keskitetään Helsinki-Vantaan lentokentän viereen Tikkurilantien alueelle. Koti- ja ulkomaan tavaraliikennettä, lento- ja merikuljetuksia, pakettipalveluita ja kotijakelutoimintoja varten rakennetaan kokonaispinta-alaltaan lähes 41 000 neliömetrin logistiikkakeskus. Tikkurilantien maaliikennekeskuksen rakennustyöt pyritään aloittamaan kesällä 2012 ja käyttöön alue pyritään saamaan kesällä 2014.

Biokaasua nurmesta

MTT:n uudessa BIONURMI-hankeessa selvitetään, voisiko Hämeeseen, Kaakkois-Suomeen ja Uudellemaalle syntyä paikallisia nurmibiomassaa hyödyntäviä biokaasulaitoksia.

Tutkijat visioivat, että biokaasulaitos voi luoda ympäristönsä paikallisesti hyvin toimivat nurmirehumarkkinat, jossa parhaat rehut menevät eläinten ruuaksi ja heikompilaatuiset käytetään biokaasulaitoksen ruokintaan. Hanke tutkii myös biokaasulaitoksien vaikutukset ympäristöön. On todennäköistä, että nurmentuotannon laajentaminen vähentäisi yksipuolisen viljan viljelyn haittoja.

BIONURMI-hanke on saanut Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahostosta 350 000 euron rahoituksen. Vuoteen 2013 saakka kestävästä tutkimuksesta kertyvä tieto viedään alueen päättäjille, maatalousyrittäjille ja biokaasualan toimijoille infotilaisuuksissa, nettijulkaisuissa ja oppaissa.

Suomen tavoitteena on tuottaa 38 prosenttia energiasta ja 10 prosenttia liikenteen polttoaineista uusiutuvista raaka-aineista vuoteen 2020 mennessä.

Rajaliikenne.fi -sivusto avattu

Rajaliikenne.fi -internetsivusto avattiin lokakuun alussa. Se tarjoaa ajantasaista tietoa Kaakkois-Suomen rajaliikenteestä tienkäyttäjille, asukkaille ja medialle.

Sivulta voi tarkistaa Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran liikennetilanteen raja-asemilla ja kelitiedot. Kaakkois-Suomen tärkeimpien tieosuuksien kelitiedot päivittyvät joka tunti tiesääseimien kautta. Sivuille päivitetään myös liikenteen ja rajan häiriöt ja tietyöt. Kelikamerakuvia voi tarkastella joko kartalla tai raja-asemittain.

Sivusto on julkaistu suomeksi ja venäjäksi. Ylläpitäjä on Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Toteutuksessa ovat olleet mukana myös Tulli, Rajavartiolaitos ja poliisi. Muita yhteistyökumppaneita ovat liikenne- ja viestintäministeriö, Pelastuslaitos, Hätäkeskuslaitos, Liikenneturva, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, Kotkan satama, Hangon satama, Haminan satama, Kotkan kaupunki, Haminan kaupunki, Kouvolan kaupunki, Kymenlaakson liitto ja Etelä-Karjalan liitto.



Berliet-säätiön vierailuperinteen mukaisesti kuorma-autojen tunnistuksen mestarit Risto Pennanen (oik.) ja Ari Perttilä (kesk.) sekä matkan isäntä, tuotepäällikkö Kari Halmela ikuisitettiin vuonna 1958 valmistuneen 100-tonnisen Berliet T-100 -öljykenttäkuormurin edessä.

rossa palkintomatkan ehdoton kohokohta: iltapäivän mittainen tutustuminen Berliet-säätiön legendaarisiin veteraniaauto-kokoelmiin.

Kyseessä ei ole mikään museo, vaan tarkoituksella syrjäiseen paikkaan varastoitu ja huolella varjeltu kokoelma, jonka ovet avaautuvat vain perustellun ja hyväksytyyn vierailupyynnön jälkeen. Kokoelmassa on yli 300 pieteetillä entisöityä ajoneuvoa, vanhimmat 1890-luvulta. Käytännös-

Kuorma-autotietäjät palkintomatalla

Kuorma-autojen tunnistuksen Suomen mestarien 3-päiväinen palkintomatka suuntautui tällä kerralla Renault Trucks -organisaation isännöidyssä Ranskaan.

Vuoden 2010 mestari, toimittaja **Ari Perttilä** Sälinkäältä ja vuoden 2009 mestari, logistikko **Risto Pennanen** Kuopiosta tutustuivat Renault Trucksin tuotepäällikkö **Kari Halmelan** opastuksella aluksi Lyonin huippumoderniin julkiseen liikenteeseen eri muotoineen sekä kaupungin toinen toistaan upeampiin nähtävyyksiin.

Tämän jälkeen oli vuorossa käynti Renault Trucksin Venissieux'n tehtaan yhteydessä olevassa museossa. Sitten seurasi

pieni yllätys: osallistuminen vain tehtaan henkilöstölle suunnattuun tilaisuuteen, jossa Renaultin Truck Racing -tehdastalli juhlisti tuoretta ratakuorma-autojen Euroopan mestaruuttaan.

Tehtaalta siirryttiin pieneen 1400–1500-luvulla rakennettuun Perougesin kylään, joka kokonaisuutena muodostaa kansallisen muistomerkin. Yhdessä maailman parhaimmista ravintoloista nautitun aitoranskalaisen lounaan jälkeen oli vuo-

sä kaikki Ranskassa valmistetut paketti-, kuorma- ja linja-automerkit ovat edustettuina. Kokoelmiin kuuluu lisäksi kattava otos eri ranskalaisten valmistajien moottoreita yli vuosisadan ajalta sekä edustava valikoima Berliet-nimellä valmistettuja henkilöautoja, merkin ensimmäinen ja viimeinen kappale mukaan lukien.

– Kyllä täällä olisi vierähtänyt pidempiäkin aikoja, Ari ja Risto haikeana kuittasivat oppaan lukitessa kokoelmahallien ovia.

Tämä kuva ei liity artikkelissa mainittuun tapaukseen.



Kasetoinnin pelisäännöt vahvistettiin

Maa-ainekuljetuksissa niinsanotun kasetoinnin yhteydessä syntyvän tilapäisen painonylityksen laillisuutta ratkottiin korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Petri Murto

Tapauksen kuvaus: Kuljetusyritys oli kuljettamassa rakennustyömaalle maa-aineksia. Kuljetusta suoritettiin niin sanotulla kasettiyhdistelmällä, jossa maa-ainesta kuljetettiin soramontulta varsinaisella perävaunuyhdistelmällä. Ajoneuvoyhdistelmä oli kuormattu siten, että ajoneuvoyhdistelmän tai sen osien suurinta sallittua massaa ei ylitetty.

Kuljettaja jätti perävaunun valtatievarressa sijaitsevalle yleisessä käytössä olevalle pysäköintialueelle, jossa kasetointi oli mahdollista suorittaa turvallisesti ja muuta liikennettä häiritsemättä. Kasetoituaan pysäköintialueella kuljettaja lähti siirtymään valtatieä pitkin noin 300 metrin matkan, jonka jälkeen hänen oli tarkoitus kääntyä rakennustyömaalle joh-

tavalle kapeahkolle yksityistielle. Valtatiellä ajaessaan kuorma-autoa vastaan tuli Liikkuvan poliisin partio, joka kääntyi kuorma-auton perään. Poliisit punnitsivat kuorma-auton ja totesivat kuorma-auton massan olevan kyseiselle ajoneuvolle suurinta sallittua suurempi. Kuljetusyritykselle kirjoitettiin tästä ylityksestä ilmoitus ylikuormamaksusta.

Tapauksen ratkaisu: Kuljetusyritys toteasi vastineessaan poliisipiirin päällikölle, että ylikuormamaksua ei tulisi määrätä kyseisessä kasetointitapauksessa. Poliisipiirin päällikkö kuitenkin määräsi ylikuormamaksun, josta kuljetusyrittäjä valitti hallinto-oikeuteen. Hallinto-oikeus jätti ylikuormamaksun voimaan, joten

tapaus vietiin ratkaistavaksi korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

SKAL piti koko alan kannalta tärkeänä, että kyseinen tapaus saadaan ratkaistua siten, että maa-ainekuljetuksissa yleisesti käytössä olevilla kasettiyhdistelmillä voidaan myös käytännössä operoida jatkossakin. Korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyyn valmistauduttaessa löydettiin liikenne- ja viestintäministeriön kautta 20.3.1989 päivätty sisäasiainministeriön ylikuormamaksusäännösten soveltamisohje 1222/601/89. Siinä ylikuormamaksulain soveltamisalasta on todettu mm. seuraavaa: ”lain tarkoittamana ylikuormana ei pidetä myöskään kuorman purkamisen tai lastaamisen yhteydessä syntyviä tilapäisiä painojen ylityksiä, joita saattaa muodostua esimerkiksi ns. kasetin tyhjennyksen yhteydessä...”

Korkein hallinto-oikeus ratkaisi asian 9.6.2010 päivättyssä päätöksessään 2325/1/09 kuljetusyrityksen hyväksi ja

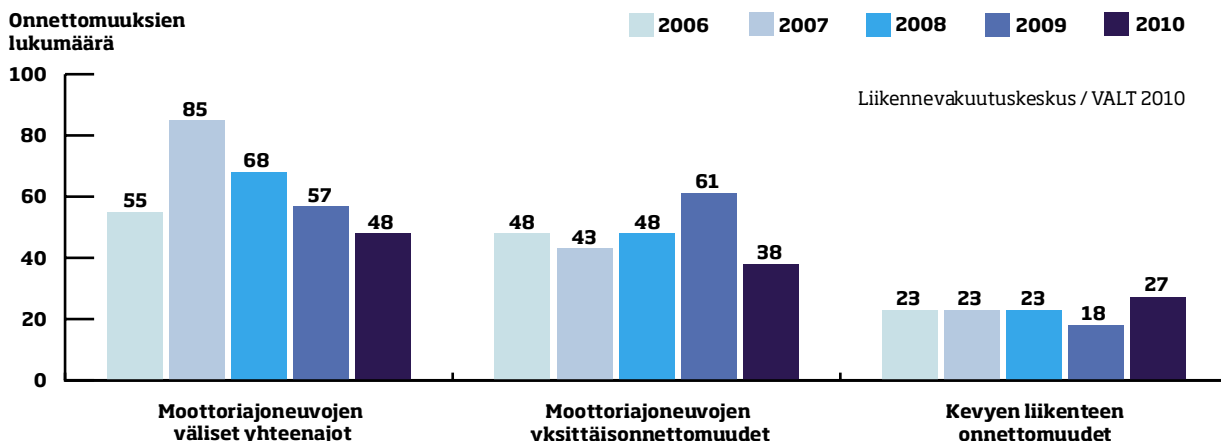
poisti kuljetusyritykselle määrätyn ylikuormamaksun. Näin ollen korkein oikeus vahvisti sisäasiainministeriön ohjeessa olevan periaatteen, että kasetoinnin yhteydessä syntyvä tilapäinen painonylitys ei ole ylikuormamaksulaissa tarkoitettua ylikuormaa.

Ratkaisu oli elintärkeä maarakennuskuljetuksia suorittavien yritysten kannalta. Ylikuormamaksun voimaan jättäminen olisi tehnyt Suomessa olevien tuhansien kasettiyhdistelmien käyttämisen laillisesti käytännössä mahdottomaksi. Tämän ratkaisun myötä vahvistettiin, että jatkossakin kasetointipaikan voi valita siten, että kasetointi on kuljettajan työturvallisuuden ja muun liikenteen mahdollisimman vähäisen häiritsemisen kannalta järkevä. Poikkeus koskee kuitenkin vain tilapäisiä painojen ylityksiä lyhyissä kuorman purkamiseen ja lastaamiseen liittyvissä siirroissa.

Artikkelissa mainittu sisäasiainministeriön soveltamisohje löytyy SKAL:n jäsen sivuilta www.skal.fi -> jäsenasiat -> lainsäädäntö -> ylikuormalaki ja asetus.

”lain tarkoittamana ylikuormana ei pidetä myöskään kuorman purkamisen tai lastaamisen yhteydessä syntyviä tilapäisiä painojen ylityksiä, joita saattaa muodostua esimerkiksi ns. kasetin tyhjennyksen yhteydessä...”

Kuolemaan johtaneet moottoriajoneuvojen yhteenajot ja yksittäisonnettomuudet sekä kevyen liikenteen onnettomuudet tammi-kesäkuussa 2006-10 (ennakkotieto vuosilta 2009 - 10.)



Nopeusrajoittimet kaikkiin autoihin?

Poliisiylijohtaja **Mikko Paatero** esitti Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien turvallisuuskokouksessa Helsingissä, että kaikkiin autoihin tulisi asentaa nopeuden rajoittimet, sillä eihän niillä kuitenkaan saa ajaa yli kahtasataa kilometriä tunnissa. Poliisiylijohtajan kanta promillerajoihin oli ennallaan: maantieliikenteeseen tulisi asettaa rattijuopumusrajaksi 0,2 promillea ja vesiliikenteeseen 0,5 promillea. Alkolukon hän haluaisi kaikkiin autoihin.

Tuoreiden liikenneonnettomuustilastojen valossa alkolukko kaikissa autoissa ei olisi ollenkaan huono vaihtoehto. Vähintäänkin se tulisi asentaa rattijuopon seuraavaan ajoneuvoon, sen ensimmäisenhän hän olisi saattanut menettää valtiolle. Kaikkiin uusiin autoihin alkolukko vakiovarusteena -visio ei kuitenkaan toteutune ihan lähivuosina.

Professori **Esko Keskinen** kertoi liikenneturvallisuuskyselystä, joka oli tehty kansanedustajille vuonna 2006. Kyselyssä tiedusteltiin kansanedustajien näkemyksiä kansalaisten mielipiteistä ja siihen vastasi vain joka viides kansanedustaja. Sama kysely tehtiin tavallisille kansalaisille ja tuloksia verrattaessa tehtiin mielenkiintoinen havainto: kansanedustajat aliarvioivat reippaasti kansalaisten halukkuutta ja valmiutta liikenneturvallisuutta lisääviin tekoihin. Kansanedustajat mm. ajattelivat, että poliisin valvontaa on kansalaisten mielestä aivan liikaa.

Professori Keskinen antoi pyyhkeitä liikenne- ja viestintäministeriölle pisteytysjärjestelmän hylkäämisestä. Samansuuntaisia lausuntoja kuului myös muualta salista. Pisteytysjärjestelmä lisäisi kunnioitusta sääntöjä kohtaan. Mielekkääksi koettu rangaistusjärjestelmä motivoisi liikenneturvalliseen käyttäytymiseen.

Laboratorionjohtaja **Pirjo Lillsunde** Terveyden ja hyvinvoinnin laitokselta kertoi rattijuopumustapausten määrien seuraavan alkoholin kulutuskäyriä. Erityisesti tämä näkyy nuorten kuljettajien rattijuopumustapauksissa. Noin kolmannes rattijuopoista joutui 15 vuoden seurantatutkimuksessa toistamiseen kiinni, 5 % pidätetyistä yli viisi kertaa ja 1 % yli 10 kertaa. Suuri osa uusijoista oli myös huumeiden käyttäjiä. Lillsunde korosti nopean puuttamisen tärkeyttä nuorten rattijuopumuksissa.

Liikenneneuvos **Anneli Tantt** liikenne- ja viestintäministeri-

östä kertoi Liikenneturvallisuussuunnitelman 2011–2014 etenemisestä. Taustaraporttiin on koottu onnettomuusanalyysit tieliikenteessä viime vuosina tapahtuneista kuolemiin ja loukkaantumisiin johtaneista tieliikenneonnettomuuksista. Lausuntokierrokselle suunnitelma saadaan ensi vuoden alkupäivinä.

Kirsi Heikkilä



www.ysao.fi

LIIKENNE-ESIMIEHEN ERIKOISAMMATTITUTKINTO

13.1.2011-20.4.2012 lisalmi

Liikenne-esimiehen erikoisammattitutkinto on suunnattu henkilö- ja tavarankuljetusyritysten esimiehille tai asiantuntijoille ja ajojärjestelijöille yms.

Sisältö ■ Henkilöstöjohtaminen ja yhteistyötaidot ■ Talous ja kannattavuus ■ Markkinointi ja asiakaspalvelu. Valinnaisena ■ Henkilöliikenteen tai ■ Tavaraliikenteen tuotannosuunnittelu. Koulutus toteutetaan monimuoto-opiskeluna ja siihen on **jatkuva haku**. **Hinta** 400 €, johon sis. lähipäivien opetus, opetusmateriaali ja ohjaus sekä ammattitutkintomaksu 50,50 €. **Lisätietoja** Olavi Hotarinen p. 0400 792 851, olavi.hotarinen@ysao.fi.

Lisätietoja ja haku netissä osoitteessa:

www.ysao.fi/koulutuskalenteri
> esimiestyö ja johtaminen

Osaavissa käsissä tulevaisuus



Ylä-Savon ammattiopisto Aikuiskoulutus

Yrittäjätie 23,
74130 IISALMI
Puh. (017) 27251,
Fax (017) 272 5555

Matti ja Risto Heikkilä, Kuusamo: Henkilöstössä yrityksen voimavara



Kuusamolaiset Risto (vas.) ja Matti Heikkilä korostavat henkilöstöjohtamisen merkitystä kuljetusyrityksen toimintoja turvattaessa.

Kuusamon Kuljetus Oy ja Koillismaan Kuljetus Oy muodostavat yrityskokonaisuuden, joka työllistää yhteensä 55 henkilöä. Henkilöstöjohtamisen periaatteena konsernissa on, että vaikka tehtävät ja työt vaihtelevat, on jokainen ihminen samanarvoinen.

Olli Blomberg

Kantavana periaatteena yhteisössämme on, että kaikkia koskevat samat työ- ja tehtäväkohtaiset säännöt, meillä ei tunneta niin sanotusti kahden kerroksen väkeä, painottaa Kuusamon Kuljetus Oy:n toimitusjohtaja ja Koillismaan Kuljetus Oy:n hallituksen puheenjohtaja **Matti Heikkilä** kuvaaillessaan konsernin henkilöstöpolitiikan perusteita. Hän myös lisää, että talossa ei ole ”rekkakuskeja”, yhtiöiden autoja ajavat kuljettajat.

– Ammatillinen arvostus on yksilölle tärkeää ja edesauttaa ylläpitämään pitkäkestoisia työsuhteita. Se puolestaan heijastuu välillisesti yhtiön ulkoiseen yrityskuvaan, niin asiakkaiden keskuudessa kuin kuljettajapiireissä, Matti Heikkilä perustelee.

Rekrytointi on taidetta

Kuljettajien ja muun henkilöstön rekrytoinnissa konsernissa noudatetaan vakiintunutta ja hyväksi koettua kaavaa.

– Lähtökohtana on henkilökohtainen, noin tunnin mittainen ja määrättyyn asiarunkoon perustuva syvähaastattelu. Mikäli haastattelutilanteen pohjalta syntyy käsitys siitä, että kyseinen henkilö voisi olla meille ja suunniteltuun työtehtävään sovelias, otetaan hänet koeajalle, Matti Heikkilä kertoo.

Jo tuo ensimmäinen haastattelutilanne

on yksi peruselementeistä yhtiön henkilöstöjohtamisessa. Hakijan itsestään antama ensivaikutelma on Matti Heikkilän kokemuksen mukaan usein osoittautunut ratkaisevaksi tekijäksi, toki myös petty- myksiä on kohdalle osunut.

– Siksi riittävän pitkä koeaika ja perusteellinen tehtäviin perehdyttäminen vanhemman kuljettajan opastuksella onkin äärimmäisen tärkeää. Toimintatapojen omaksuminen sekä se miksi juuri meillä tietyt asiat hoidetaan määrättyllä, asiakkaittemme edellyttämällä tavalla, on pysyvän työsuhteen syntyminen perusedellytys. Koeajan päättyessä käymme molemminpuolisesti vielä kerran läpi tietyt asiat voidaksemme todeta työsuhteen joko jatkuvan tai mahdollisesti päättyvän.

Palkitsemista tarvitaan

Matin poika, vuonna 2009 varatuomariksi valmistunut **Risto Heikkilä**, on aktiivisesti mukana konsernin toiminnoissa, niin osakkaana kuin Koillismaan Kuljetus Oy:n toimitusjohtajana ja Kuusamon Kuljetus Oy:n hallituksen puheenjohtajana. Liikkeenjohdon EMBA-opiskelija Risto vielä jatkaa, tarkoituksena on tulevaisuudessa ottaa vastuulleen entistä merkittävämpi rooli konsernin johto- ja hallintotehtävissä.

Risto ja kuljetuspäällikkö **Mika Karjalainen** ovat yhteistyössä laatineet ohjekansion nimeltään ”Talon toimintatavat” käytettäväksi työkaluna konsernin henkilöstön ohjeistuksessa. Pelkkä ohjeistus ja komentoketju eivät kuitenkaan yksistään ole riittäviä tekijöitä hyvässä henkilöstö-

johtamisessa, tarvitaan myös sekä hyväksyntää ja eriasteista palkitsemista että ennen kaikkea rakentavaa palautetta.

– Kiitokset me osoitamme asianosaiselle henkilölle pienen palkinnon kera ja koko porukan edessä. Kehut on annettava avoimesti, jotta kaikki näkevät ja kuulevat mistä on kysymys, Matti painottaa.

– Mutta moitteet... Ne annetaan aina kahden kesken. Näin siksi, ettei sen paremmin moitteen antajalle kuin kohdehenkilölle jäisi asiassa mitään epäselvyystekijöitä, jotka jälkepäin voisivat johtaa tunnekuohuihin. Myös se sävy millä moitteet annetaan, on huomionarvoinen seikka. Kasvojen säilyttäminen on tärkeää.

Erilaiset henkilöstötapahtumat kuten kesäpäivät ja joulujuhlat – aina avec-periaatteella – ohjelmineen ja pienine yllätyksineen ja/tai lahjoineen ovat oleellinen osa konsernin henkilöstöjohtamista. Lisäksi kuljettajat järjestävät perinteisesti oman saunaillan pari kertaa vuodessa konsernin vastatessa sopivasta tarjoilusta.

– Näissä riittävän kaukana työmaalta järjestetyissä tilaisuuksissa on mahdollisuus purkaa paineita ja käydä avoimia keskusteluja mitä erilaisimmista asioista, Matti toteaa. – Samalla mahdollisille uusille kuljettajille tarjoutuu tilaisuus sulautua porukkaan. Myös puolisoitten mukanaolo on tärkeää, jotta he saavat oikean käsityksen puolisonsa työnkuvasta.

Ollaan tai ei olla

Matti ja Risto vannovat pitkien työsuhteiden nimeen. Talossa joko ollaan tai ei olla.

– Ei ole harvinaista, että meiltä pois lähtenyt kuljettaja jonkun ajan kuluttua tiedustelee mahdollisuutta palata takaisin. Yhden lisämahdollisuuden annamme, jos työtilanne sen sallii, mutta ei sen enempää. Niin sanotut jojomiehet älkööt vai-vautuko, Matti huomauttaa.

Omasta roolistaan konsernissa Matti Heikkilä toteaa, että työhuoneen ovi on periaatteessa aina

avoinna, vaikka se fyysisesti olisikin kiinni.

– Puhumaan voi aina tulla, olipa kyseessä sitten henkinen tai fyysinen väsymys. Kuljettajan työ on tänä päivänä luonteeltaan sellaista, että ongelmat voivat näkyä – jos ylipäättänsä näkyvät – väsymyksenä tai päinvastoin. Silloin on hyvä avautua hakeakseen mahdollisesti tarvittavaa apua. Eikä lisääntynyt ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen kohdistunut valvonta suinkaan ole omiaan vähentämään työpaineita, pikemminkin päinvastoin. Näin siitä huolimatta, että olemme mielestämme onnistuneet ajoittamaan vuorojen ja työrupeaminen vaihdot varsin joustavalla ja vallitsevien säästösten edellyttämällä tavalla.

Uusi sukupolvi

Risto Heikkilän mukaan nuoremmalla sukupolvella on selvästi erilainen suhtautuminen työelämään kuin edellisillä. Eräitä ammatteja – kuljettajan työ niiden joukossa – ei pitkän koulutuksen jälkeen enää koeta houkutteleviksi tai riittävän haasteellisiksi. Lisäksi halutaan noudattaa säännöllisiä työaikoja sekä viettää vapaa-aikaa joko yksin tai perheen kera, yö- ja viikonlopputyötä ei koeta mielekkääksi.

– Tätä päivää on sekin, että nouseva sukupolvi näkee esimerkiksi EU:n uudella tavalla. Sen kanssa eläminen koetaan kieltaitoa vaativaksi ja lainsäädännön suhteen uudenlaista asennoitumista edellyttäväksi. Myös talousajattelu on suurelta osin erilaista kuin ”takavuosina”, Risto perustelee.

Työ ei kuljetusalalla kuitenkaan lopu. Nuoria on saatava mukaan yritystoimintaan, joko itsenäisiksi yrittäjäksi tai palkkasuhteisesti johto- ja hallintotehtäviin. Nykyisen sukupolven tärkeimmäksi tehtäväksi Risto määrittelee nousevan sukupolven kasvattamisen tähän ajatukseen.

Matti ja Risto Heikkilän osalta asia on täysin selvä. Konsernissa on tartuttu toimeen, sukupolvenvaihdosta on ryhdytty aktiivisesti valmistelemaan. Töiden on jatkuttava.



- Nuorten saaminen mukaan kuljetusyritysten johtoon tai kuljetusyrittäjiksi on välttämätöntä suomalaisen kuljetuselinkeinojen jatkuvuuden turvaamiseksi, painottavat poika ja isä Heikkilä.



Kuusamon Kuljetus Oy & Koillismaan Kuljetus Oy

- perustettu 1972
- kotipaikka Kuusamo
- työllistää 55 kuljetus- ja logistiikka-alan ammattilaista
- liikennöi 20 ajoneuvoyksiköllä
- suoritealoina mm.
 - kaupan ja teollisuuden sopimuskuljetukset
 - maatalouden kuljetukset
 - elintarvikukuljetukset
 - eläinkuljetukset

Aktiivinen ja sovitteleva. Nämä ominaisuudet kuvaavat hyvin kuljetusyrittäjää ja Porin Kuorma-autoilijoiden puheenjohtajaa Jouko Rantasta. Ja pahitteeksihan nuo ominaisuudet eivät ole kummassakaan hommassa.

Anneli Similä

Jouko Rantanen, Pori: **Sovittelemalla asiat etenevät**

Jouko Rantanen tiesi jo pikkupoikana, mikä hänestä tulee isona. Autojen kanssa hän halusi olla tekemisissä. Kun omat vanhemmat olivat yrittäjiä - äiti maatalousyrittäjä ja isä autokorjaamon omistaja – oli luonnollista että Joukokin ryhtyi lopulta yrittäjäksi, kuljetusyrittäjäksi.

Onnellinen sattuma toi jatkuvuutta

Jouko Rantanen perusti kuljetusyrityksensä vuonna -92. Sitä ennen hän oli ehtinyt tehdä metallihommia, käydä asentamassa Rauma-Repolan leivissä lastulevytehtaita Venäjälle pitkiä aikoja kerrallaan ja olla palkkakuljettajana eri kuljetusyrityksissä vuodesta -79.

Oman yrityksen perustaminen sattui aikaan, jolloin vielä elettiin lamaa ja työllisyys oli matalalla. Mieleen tuli laittaa auto hetkeksi seisomaan ja mennä vieraalle kuljettajaksi. Sattui kuitenkin sillä tavalla onnellisesti, että tuttavayrittäjä sai ylipyhuttua Joukon Porin Valimon jätteiden ajoihinsa tuuraajaksi. Kuinka ollakaan, tuuraamisesta tulikin vakituinen työ.

Vuonna -93 Porin Valimon kanssa alkanut yhteistyö on jatkunut tähän päivään saakka. Se on myös laajentunut kuljetusten ulkopuolelle. Pari vuotta yhteistyön alkamisesta Joukolla nimittäin ehdotettiin, sopisiko hänen ottaa myös tehtaan romuvastaston hoito kontolleen. Ja Joukollehan se sopi. Tällä hetkellä kaksi koukukalaitteella varustettua autoa, kaksi materiaalikäsittelylaitetta ja yksi pyöräkone pitävät huolen varaston siisteydestä ja jätteiden kuljetuk-

sesta. Työ jakaantuu siten, että kuljetukset työllistävät noin 60 prosenttia ja varaston hoito 40 prosenttia kokonaisuudesta.

Höyry nousee taas savupiipusta

Joukon sopimuskumppani, autojen varosia valmistava Porin Valimo, nykyiseltä nimeltään Componenta Pori Oy, ei kuitenkaan sekään ole säästynyt taantumien vaikutuksilta. Autokaupan hiljennyttyä kysyntää osille ei ole ollut entiseen malliin. Ennen taantumaa Joukolla oli varastossa työssä neljä miestä, näistä yksi oma poika. Parin viime vuoden aikana on tarvittu vain yksi vuokramies ja häntäkin vain kahtena kolmena päivänä viikossa.

– Onneksi miehiä ei kuitenkaan tarvinnut irtisanoa, vaan pystyimme lomauttamaan heidät. Osa heistä on tällä välin saanut jo uusia hommiakin, Jouko Rantanen toteaa.

Myös toinen Joukon kahdesta autosta joutui seisomaan yhdeksäksi kuukaudeksi taantumien aikana. Mutta laskun jälkeen alkaa aina nousu jossain vaiheessa. Nyt tehtaallakin jälleen tapahtuu, kysyntä on vilkastunut ja höyry nousee savupiipusta.

Joulukuun alussa pitäisi tilanteen olla jo huomattavasti kohentunut.

Sovitaanko niin, että...

Esimiestehtävistä Joukolla on siis kokemusta. Hän noudattaa tiettyjä periaatteita, joita soveltaa työntekijöihinsä. Ensimmäinen ja tärkein on tietenkin työhön opastus. Aika näyttää melko pian, onko työntekijä sovelias juuri kyseiseen tehtävään.

– Hyvä työntekijä tulee töihin ajoissa ja säännöllisesti. Hän myös kysyy neuvoa, jos ei osaa, Jouko Rantanen toteaa.

Vastavuoroisesti Jouko Rantanen kannustaa kunnon ja terveyden ylläpitoon. Varaston työntekijöillä on kaikilla ollut käytössään ilmainen kuntosalikortti. Myös työntekijän perheisiin on pidetty yhteyttä järjestämällä yhteisiä tapahtumia.

Kun Jouko on huomannut jonkin epäkohdan tai puutteen työntekijänsä toimisessa, on hänellä tapana ollut lähestyä tätä ja aloittaa lause: ”Sovitaanko niin, että...”. Yleensä tämä on tehonnut ja asioista on päästy sopimaan molempia osapuolia tyydyttävällä tavalla.





Jouko Rantanen ja nyt jo talvituloilla oleva moottoripyörä. Edellisenä kesänä sillä tuli kierrettyä vaimo kyydissä 15 000 km Euroopan teitä.

Mukava lopputulos ilahduttaa

Jouko Rantanen on toiminut 15 vuotta Porin Kuorma-autoiljoiden hallituksessa, niistä kaksi vuotta puheenjohtajana. Puheenjohtajan virkaan Jouko, 58 vee, piti todella ylipuhua, sillä hän oli sitä mieltä, että se on nuorempien homma.

– Nyt täytyy myöntää, että olen oikeastaan nauttinut puheenjohtajuudesta. Vain muutaman kerran olen kokenut pientä stressiä, kun työt ovat hiukan kärsineet tästä harrastuksesta.

Jouko on tarttunut toimeensa aktiivisesti. Virallisten kokousten lisäksi yhdistys haluaa toiminnallaan virkistää jäseniään järjestämällä mm. teatteriretkiä sekä tietenkin pikkujouluun. Jokunen aika sitten yhdistyksen aktiivit tekivät tutustumisretken Cargotec-Tampere toimipisteeseen. Lisäksi tämän vuoden puolella on junailtu Kumipyöräliikenteen päivä Porin keskustaan. Yhteydenpito viranomaisiin on myös säännöllistä.

– Kaikki toiminnan tuloksena syntynyt positiivinen ilahduttaa. Esimerkiksi viimeisin yritysvierailu Cargoteciin oli todella onnistunut ja sain siitä myös puheenjohtajana hyvän mielen. Viranomaisien kanssa olemme myös päässeet hyvään lopputulokseen muun muassa joissakin liikennejärjestelyihin liittyvissä asioissa, mikä on aina positiivinen asia.

Mutta on myös asioita, jotka kismittävät ja joihin voi olla pettynyt. Jouko Rantasen mukaan luvaton liikenne kukoistaa edelleen eikä poliisi ole hänen mielestään ryhtynyt toimenpiteisiin lukuisista yhteydenotoista huolimatta. Myös ajokieltojärjestelmä ihmetyttää.

– Miten ammatti-ihmisiltä voidaan ottaa kortti pois ja viedä leipä suusta muutaman pienenkin virheen takia, hän kysyy.

Porkkanoita tarvitaan

Porin yhdistyksessä on 82 jäsenyrytystä, joista 12-13 toimii Jouko Rantasen mukaan aktiivisesti. Hallituksessa on jäseniä kuusi puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan lisäksi. Hallituksen kokouksiin kutsutaan myös varajäsenet. Periaatteena pidetään, että jos tulee valituksi hallitukseen, on myös toimittava.

– Täytyy myöntää, että koko yhdistyksen saaminen mukaan toimintaan on vaikeaa. Kourallinen aktiiveja toimii ja järjestää, mutta kyllä nuoremmat yrittäjät tulevat mukaan erilaisiin tapahtumiin, mikä on tietysti mukava asia.

Katinkurun urheilumajalla on kirja, johon jokainen yhdistyksen jäsen voi kuittaa nimensä käveltyään tai juostuaan seitsemän kilometrin lenkin. Keskiviikkoisin on tarjolla keppijumpaa.



Joskus harrastukset vähän häiritsevät varsinaista työtä, Jouko Rantanen nauraa.

– Viime vuonna yhdistys lupasi maksaa keppijummat, mutta valitettavasti ilmoitustautuneita ei tullut. Nyt meitä käy säännöllisesti neljä yrittäjää lenkillä kaksi kertaa viikossa ja meistä kaksi, minä toisena, keppijumpassa. Täytyisi keksiä lisää porkkanoita, joilla houkuttelisi porukkaa mukaan, Jouko Rantanen miettii.

Itsestään hänestä paljastuu melko aktiivinen menijä. Hän on aikoinaan ollut mukana autourheilupiireissä, perustamassa Suomeen ralliautoilun Jokamies-liigaa ja Poriin Jokamiehen-rataa. Hän toimi myös vuosia alueensa Rahtarien varapuheenjohtajana, jolloin kunnostauduttiin monena vuonna lentopallossa Rahtarien Suomen mestareiksi saakka. Viimeisen reilun kymmenen vuoden aikana on moottoripyöräily tullut jälleen läheiseksi. Edellisenä kesänä Euroopassa Jouko ajoi 15 000 km Harrikalla vaimon ollessa kyydissä. Myös pohjoisessa on ajeltu ja nautittu kauniista maisemista.

– Kyllä vaimo aikoinaan vastusteli, että moottoripyörään kyytiin hän ei lähde. Tänä päivänä hän ei lakkaa päivittelemästä, miten eri tavalla kokee ja nauttii vaihtuvista maisemista harrikan selässä istues-

Kuljetusliike Juhani Mäkilä Oy, Nummi-Pusula: Laatu ja luotettavuus tavaramerkkinä

Juhani ”Jussi” Mäkilä on elävä esimerkki siitä, että suomalainen kuljetusyrittäjä jos kuka pärjää alati kiristyvillä kuljetusmarkkinoilla. Tarvitaan vain lujaa tahtoa, tinkimätöntä laatuajattelua ja luotettavat kuljettajat.

Olli Blomberg

On se Uuraisten leirintä-alue melkoinen paikka. Ensin minun pitää teloa itseni siellä ja sitten 30 vuotta myöhemmin tulee vielä myrsky ja panee koko paikan sileäksi, **Juhani ”Jussi” Mäkilä** naurah-
taen sanoo – heti perään vakavoituakseen.
– Silloin elettiin heinäkuuta 1981. Olin juuri jäänyt kesälomalle. Mieli teki uimaan. Kun muut sukelsivat, niin minäkin. Siitä alkoi tämän käyttö, Jussi toteaa ja napauttaa pyörätuolinsa kynnärnojaa.

Uusi ura - entinen ala

Ennen onnettomuuttaan Jussi ennätti ajaa yli kymmenen vuoden ajan **Raimo Stenvallin** autoja. Ensin hän kuljetti uusia autoja satamista eri puolille Suomea. Sitten oli vuorossa se mistä moni rekkamies tuohon aikaan uneksi – kaukokuljetukset aina Saudi-Arabiaa myöten. Kokemusta kertyi vaikka muille jakaa.

Onnettomuudesta toipuminen ja kuntouttaminen veivät toista vuotta. Vasta 34 vuoden ikään ehtinyt Jussi ponnisti takaisin elämään **Pirkko**-vaimonsa tuella. Työtä piti päästä tekemään, ei päiviä passannut uhrata pelkästään Hesarin lukemiseen. Ja kun kerran kuljetusala oli enemmän kuin tuttu, päätti hän ryhtyä yrittäjäksi – ratti vaihtui kirjoituspöytä.

– Perustin vuonna 1987 kokonaan oman yrityksen, kun toiminta yhteistyökumppanin kanssa pari vuotta aiemmin aloitetussa yhtiössä ei sujunut suunnitellulla



Pirkko ja Jussi Mäkilä osallistuvat yhdessä aktiivisesti SKAL:n ja USL:n järjestötoimintaan.

tavalla. Siitä lähtien on toimittu nimellä Kuljetusliike Juhani Mäkilä Oy.

Komento kotoa

Yritystoiminta laajeni suhdanteiden sanelemassa tahdissa. Tätä nykyä liikennöidään kymmenellä vetoautolla ja palvellaan huolinta- ja logistiikka-alan merkittävimpiä toimijoita. Asiakaskunnassa on niin kansainvälisiä kuin kotimaisia yrityksiä. Juhani Mäkilä Oy:n vihreä-valkoisilla autoilla kiskotaan sekä irtoperävaunuja että kulje-

tetaan kontteja yrityksen omilla konttivau-
nuilla. Käytössä on myös kaksi frigovaunua
lämpötilasäädeltäjä kuljetuksia varten.

– Pääsääntöisesti kalusto liikkuu koti-
massa, mutta tarvittaessa myös Baltiassa ja
muualla Euroopassa. Esimerkiksi Espan-
jasta haetaan aina silloin tällöin hedelmä-
ja vihannescuormia, Jussi selvittää yrityk-
sen liikennöintiperiaatteita.

Kuljetusliikkeen komentokeskus sijait-
see Mäkilän perheen Hyrsylässä sijaitse-
van omakotitalon pohjakerroksessa. Tilat



Petri "Jussin veljen poika" Mäkilä esittelee ylöpeänä yrityksen autojen uutta ilmettä.

on muokattu vastaamaan Jussin liikku-
mistarpeita. Pyörätuoli tarvitsee enem-
män tilaa kuin perinteinen konttorituoli.
Täältä käsin Jussi ohjaa ja hallitsee kalus-
ton liikkeitä maailmalla ja pitää yllä asia-
kaskontakteja.

– Muistini ja ruutupaperi taitavat muo-
dostaa tämän yrityksen tietokoneen. Pu-
helin puolestaan on varsinainen työkalu-
ni, Jussi kertoo.

Ja sen huomaa. Haastattelunkin aikana
puhelin soi toistuvasti asiakkaiden tilates-
sa kuljetuksia ja kuljettajien tiedustelles-
sa ajo-ohjeita. Kaikki sujuu kuin rasvattu
ja vuosikymmenten saatossa kehittyneellä
rutiinilla. Jussin luurin sanelemat, maal-
likolle täysin käsittämättömät numero-
koodit avautuvat ongelmitta kuljettajille ja
kertovat seuraavan tehtävän, turhia selitte-
lyjä ei tarvita.

– Minun on voitava luottaa kuljettajiini.
Meillä on käytössä nimikkoautojärjestel-
mä. Jokainen kuljettaja hoitaa ajokkia
henkilökohtaisesti ja vastaa sen teknisestä
kunnosta. Kuljettajat ovat tämän yrityk-
sen ulospäin näkyvä osa, minä vain ohjaan
kokonaisuutta täältä Saukkolasta käsin eli
kerään keikat ja toimin ajojärjestelijänä.

ATK-pohjaista ajoneuvo- tai liikenteeno-
hjausjärjestelmää Jussi ei nykyisellä kalus-
tomäärällä toistaiseksi katso tarvitsevana.
Toimeksiannot sekä autojen ja kuljettajien
tehtävät pysyvät hyvin hallinnassa puheli-
men avulla. Kuljettajat – ja myös asiakkaat
– tietävät, että Jussi on tavoitettavissa 24
tuntia vuorokaudessa vuoden ympäri.

– No, ollaanhan sitä joskus reissussa,

esimerkiksi SKAL-organisaation tai USL:n
tilaisuuksissa, mutta kännykkä kulkee
matkassa, Jussi painottaa.

Avointa palvelua

– Mikään autoistamme ei ole kenenkään
väreissä. Siksi pystymme avoimesti
palvelemaan eri toimeksiantajatahoja,
Jussi selvittää. – Meidän tehtävänämme
on kaikessa yksinkertaisuudessaan tehdä
mitä pyydetään ja juuri sillä tavalla kuin
asiakas haluaa. Periaatteisiimme kuuluu,
ettei maanantiaamun ensimmäisessä
puhelussa asiakkaan todellakaan tarvitse
kysellä missä auto tai kontti oikein on.

Kuljetusliike Juhani Mäkilä Oy tunnea-
taan asiakkaiden keskuudessa teknisesti
huippukunnossa olevasta kalustosta, täs-
mällisyydestä ja tinkimättömästä halusta
palvella asiakkaita näiden asettamien toi-
veiden mukaisesti.

– Juuri siksi tuntuu ikävältä, että asiak-
kaat usein kohdistavat moitteensa nimen-
omaan kuljettajiin. Jos vaikkapa kontin tai
irtoperän kuorma on ovia avattaessa sikin
sokin, on se kuljettaja, joka saa kuulla, että
”kuis sää sen tommottis kuormasit”. Siinä
on sitten vain kylmän rauhallisesti selvi-
tettävä mistä kuormayksikkö on tullut ja
miten sitä on matkan aikana käsitelty sekä
otettava reklamaatio tai varauma vastaan
toimeksiantajalle edelleen toimitettavaksi.

Kuljettajat kunniaan

Talon kaikki kuljettajat ovat Jussin mu-
kaan osallistuneet liukkaana ja taloudellisen
ajon kursseille. Osa on myös jo suoritta-

nut kaikki ammattipätevyysopinnot, osalla
ohjelma on vielä menossa. Lisäksi kaikilta
kuljettajilta edellytetään ADR-ajolupaa ja
sen voimassaolon huolellista ylläpitoa.

Sitä, että yrityksen autot eivät kos-
kaan ole joutuneet mihinkään vakavaan
onnettomuuteen Jussi pitää osoitukse-
na palkkaamiensa kuljettajien korkeas-
ta ammattitaidosta ja työmoraalista. Talon
henkilöstöpolitiikka onkin yksinkertainen:

– Jos talossa tarvitaan uusi kuljettaja, on
henkilön aikaisempi työhistoria tärkein
valintakriteeri, Jussi sanoo painottaen sa-
naa ”jos”. – Mikäli hakija on alla käytetyn
ilmaisun mukaisesti hyppinyt talosta toi-
seen, ei hän todennäköisesti viipyisi meil-
läkään pitkään. On tärkeää, että kuljetta-
ja viihtyy, silloin hän tekee työnsä hyvin.
Kyllä hakijan ensihaastattelu yleensä antaa
minulle selkeän kuvan siitä, millä mielellä
työtä on tultu hakemaan ja tuleeko haki-
jasta meille sopiva kuljettaja.

Lainsäädäntö ei ole tuottanut Juhani
Mäkilä Oy:lle mitään suurempia ongel-
mia. Ajot on voitu järjestää ja hoitaa ajo- ja
lepoaikasäädösten määrittämässä rajoissa.
Lauantai- ja pyhäpäiviä tehdään vain poik-
keustapauksissa.

Parhaan palautteen Jussi kokee saavansa
silloin, kun asiakkaalta suoraan tai kier-
toteitse tulee tieto siitä kuinka hyvin on
toimittu tai kuinka hyvin jokin asia on
hoidettu.

– Se lämmittää mieltä ja siitä on muka-
va kertoa myös kuljettajalle, Jussi lopuksi
toteaa.

Onnea 22.11.-19.12.2010

90 VUOTTA

16.10. Westerholm, Harry Helsinki
Myöhästyneet onnitellut
26.11. Riihimäki, Tauno Orismala

75 VUOTTA

29.11. Jokinen, Pertti Kaasmarkku
11.12. Pulkkinen, Veini Mikkeli
Matkoilla

70 VUOTTA

8.12. Kuortti, Reino Piikkiö

60 VUOTTA

23.11. Kosonen, Osmo
25.11. Pääkkönen, Pauli
29.11. Palonen, Simo
1.12. Pallastie, Markku
3.12. Riikilä, Esa
5.12. Kallioniemi, Hannu
5.12. Kurri, Teuvo
7.12. Antikainen, Pekka
11.12. Helistölä, Markku
11.12. Myöhänen, Markku
11.12. Rämä, Markku
14.12. Lakela, Kauko
16.12. Haveri, Tauno
17.12. Laari, Voitto
18.12. Kosola, Heimo
19.12. Puisto, Tapio

50 VUOTTA

Ruokolahti
Kalajoki
Vanha-Ulvila
Tornio
Eurajoki
Masku
Raisio
Jyväskylä
Laitila
Kuopio
Kausala
Kemijärvi
Ähtäri
Kouvola
Lahti
Kumila
25.11. Miettinen, Paavo Karttula
27.11. Lindholm, Juha Halosenniemi
27.11. Valtonen, Jari Pekka Tammela
28.11. Kumpulainen, Kari Vantaa
28.11. Leipäjoki, Seppo Soini
1.12. Saarinen, Kari Huittinen
2.12. Rahkonen, Pekka Rahkonen
3.12. Viitamaa, Jari Tampere
10.12. Martin, Christer Helsingby
15.12. Håkansson, Sven Turku
15.12. Korhonen, Hannu Pielavesi
15.12. Moilanen, Tommi Tapio

 **KUOLLEITA**

Jorma Ahti Ranta
s. 28.6.1939
k. 27.8.2010
Muistoa kunnioittaen
Oulun Kuorma-autoilijat ry

In memoriam

Kuljetusyrittäjä Reijo Kivinen

s. 21.1.1930
† 16.7.2010



Reijo Kivinen harjoitti tavaraliikennettä Hämeenlinnassa. Hän toimi aluksi itsenäisenä yrittäjänä, mutta myöhemmin veljensä **Sepon** kanssa nimellä Veljekset Kivinen avoin yhtiö.

Reijo Kivinen oli aktiivinen ja luotettava järjestömiehenä. Hän liittyi Hämeenlinnan Kuorma-autoilijat ry:n jäseneksi 1953. Vuosikymmenten aikana hänelle kertyi useita luottamustehtäviä. Omalla paikkakunnallaan Reijo Kivinen toimi Hämeenlinnan Kuorma-autoilijat ry:ssä johtokunnan/hallituksen jäsenenä vv. 1960-1984 ja rahastonhoitajana vv. 1974-1983.

Laajempaa luottamusta osoitti se, että hän toimi KAL:n Sopimusliikenteen jaoston johtokunnan varajäsenenä vv. 1976-77 ja oli Hämeen läänin Sopimusliikenteenharjoittajat ry:n hallituksen jäsen vuosina 1968-1990, Kuorma-autoilijain Hämeen lääninyhdistyksen johtokunnan jäsenenä vv. 1959-1964 sekä tämän jälkeen johtokunnan asiantuntijajäsenenä vv. 1968-1985. Hänen asiantuntemustaan ja aktiivisuuttaan tarvittiin useasti myös silloin, kun valittiin edustajia valtakunnallisen järjestön Suomen Kuorma-autoliiton liittokokouksiin.

Ansiostaan Reijo Kiviselle on myönnetty AAL:n kultainen ansiomerkki. Varsinaista luottamusta ja ansiota niin yrittäjätoimissaan kuin järjestöelämässään osoitti se, että Tasavallan Presidentti myönsi hänelle SVR:n I lk:n mitalin kultaristein v. 1981.

Lämpimästi muistelemme hyvää ystäväämme ja kunnioitamme hänen muistoaan.

Hämeenlinnan Kuorma-autoilijat ry
Sisä-Suomen Kuljetusyrittäjät ry



Kuljetusyrittäjien kuntoutusrahaston apurahat haettavissa

Kuorma-autoilijain Reumasäätön hallitus päätti kokouksessaan 30.4.2010 julistaa haettavaksi **kaksi 1 000 euron suuruista kuntoutusapurahaa** käytettäväksi suomalaisessa kuntoutuslaitoksessa järjestettävään, erityisesti reumasta tai muusta tuki- ja liikuntaelinsairauksista kärsivien ammattimaisen tavaraliikenteen kuljetusyrittäjien työ- ja toimintakyvyn parantamiseen tai ylläpitämiseen tarkoitettuun laituskuntoutukseen.

Hakumenettely

Asiasta kiinnostuneita pyydämme lähettämään Kuorma-autoilijain Reumasäätölle perustellun hakemuksen, jonka liitteenä tulee olla lääkärinlausunto kuntoutuksen tarpeesta sekä kuntoutuslaitosjaksoa koskevat tiedot, jolle hakija aikoo osallistua.

Hakemukset tulee lähettää **31.12.2010 mennessä** osoitteella: Kuorma-autoilijain Reumasäätö, Esa Näätänen, Nuijamiestentie 7, 00400 Helsinki.