

Kuljetus

Suomen Kuljetus ja Logistiikka
SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

Napapiirin logistiikka

on sesonkipainotteista



**KULJETUSVERKOSTON
EETTISET OHJEET**

KOULUTUSPAKETTI

TIUKKAA EDUNVALVONTAA

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

SKAL:n painopisteitä hallitusohjelman pohjaksi

Nelivuotinen valtiopäiväkausi on kaartumassa loppusuoralle. Seuraavat eduskuntavaalit käydään ensi huhtikuun 17. päivänä ja poliittinen aparaatti virittäytyy täyttä päätä tulevaan koitokseen. On koittanut aika purkaa toiveiden tynnyreitä tulevaa hallitusohjelmaa silmällä pitäen.

Myös SKAL on edunvalvontatyön ohella viestinyt puolueille painopisteet, jotka on otettava huomioon uuden hallituksen linjauksissa. Ehdoton kärkihankkeemme on maantiekuljetusten kotimaisen kilpailukyvyyn kohentaminen, jota väistyväkin hallitus toki ohjelmassaan lupaili, mutta ei koskaan kyennyt toteuttamaan. Edellytämme jatkossa, että maantiekuljetusten asema johtavana kuljetusmuotona tunnustetaan ja alan kotimaisuusaste säilytetään korkeana. Näin turvataan työllisyyskehitys ja taataan kansallinen huoltovarmuus. Puheiden sijaan kitketään käytännön teoilla alaltamme harmaa talous, jotta laillinen ja kannattava kuljetusyrittäminen saa nykyistä enemmän elintilaa.

Korostamme teeseissämme myös sitä, että Suomen vahva asema ja aktiivinen rooli EU:n päätöksenteossa on kuljetuselinkeinojen kannalta ratkaiseva tekijä. 80 % alammme koskevasta lainsäädännöstä syntyy EU-tasolla, joten Suomen tarpeet ja erityispiirteet on kyettävä tuomaan väkevästi esiin yhteismarkkinoiden liikennelainsäädännön valmistelussa. EU:n keskiölle ei pidä antaa ylivaltaa tehdä ratkaisuja, jossa reuna-alueita erityisolosuhteineen ei oteta riittävästi huomioon. Toivottavasti valtioneuvoston piiristä ei enää koskaan kuulla, että EU-päätöspöytiin ei viitsitty lähteä.

Lisäksi painotamme tarvetta kehittää maantieliikenteen ja logistiikan infrastruktuuria tukemaan koko kansantaloutta. Sanomattakin on selvää, että pitkävaikutteisilla investoinneilla tieinfraan varmistetaan maanteiden tavaraliikenteen tehokas, taloudellinen, turvallinen ja ympäristöystävällinen toiminta.

Tämän paketin toteuttava hallitus saa meiltä luottamuslauseen.

Hyvää Joulua ja Menestyksestä Uutta Vuotta 2011
Kuljetusyrittäjä-lehden lukijoille.

Pasi Moisio





Vahvasti jäsenen puolella!

Olen käynyt merta edemmäs kalassa, viimeksi Tanskassa ja Hollannissa. Vierailut kollegajärjestöjen liittokouksissa paljastivat kuljetusalan ilonaiheet ja murheet yhteisiksi. Vaikka tavaraliikenne on vilkastunut Länsi-Euroopassa, viime vuoden syvästä taloustaantumasta jäi jäljelle kannattavuusongelma. Vaikka liikevaihto on kasvanut, ei kuljetusyrittäjän käteen jää mitään, ei meillä eikä muualla.

Kuorma-autoliikenteen merkitys yhteiskunnalle on kiistanon, mutta liian harvoin se tunnustetaan. Sekä Hollannissa että Tanskassa on meneillään vahvat imagokampanjat alan tärkeyden osoittamiseksi. Hollannissa rekkojen kyljet viestittävät tehokkaasti sanomaa kansalle: "Ei ostoksia, ei syntymäpäiviä, ei kansantaloutta ilman kuljetuksia". Tanskalaiset ovat satsanneet yli 20 miljoonaa kruunua omaan imagokampanjaansa, jossa laulun ja huumorin voimin tuodaan esiin se fakta, että kuorma-autoilla täytetään tavarahyllyt joka päivä.

Suomessa me luotamme enemmän järkeen kuin vippaskonsteihin. Ministerit ja kansanedustajat eivät ole tehtäviensä tasalla, jos he eivät miellä kuorma-autoliikenteen ylivoimaista yhteiskunnallista tärkeyttä. Heille pitää olla itsestään selvää, ettei Suomen sisäisessä logistiikassa ole muita vaihtoehtoja. Ja jos horjumista havaitaan, on SKAL:n tehtävä muistuttaa avainhenkilöitä asiasta.

SKAL on tänä vuonna joutunut yllättävänkin usein ja voimakkaasti puuttumaan asioiden kulkuun. Ääntä korottamalla saimme dieselveron korotuksen siirtymään vuoteen 2012. Tuorein palopesäke kytee eduskunnassa. Liikennetraktoreille esitetään C-kortin sijaan uutta liikennetraktorikorttia, jonka saisi mopokorttiakin helpommin, ja johon ei liittyisi ammattipätevyysvaatimuksia. Tällaiseen joululahjaan niille 11 000 isännälle, jotka omistavat liikennetraktorin, ei meillä ole varaa, ja tällaiset palonalut on SKAL:n sammuettava.

SKAL on ollut kuultavana eduskunnassa, ja olemme jo saaneet lupauksen, että liikennevaliokunta muuttaa hallituksen esitystä. SKAL:n ja Liikkuvan poliisin mielestä LT -kortti voisi käydä vain sellaiseen maatalousajoon, jossa saa käyttää polttoöljyä. Muuhun traktoriajioon tarvittaisiin yhä C-korttia.

Näissä tulenpalavissa tunnelmissa haluan kiittää jäsenyrityksiä hyvästä yhteistyöstä ja järjestön tulenkantajia ja toimihenkilöitä kovasta työstä ja yhteen hiileen puhaltamisesta. Samalla toivotan rauhaisaa joulunaikaa meille kaikille. Tuo hiljentymisen hetki suo mahdollisuuden ladata akkuja ensi vuoden koitoksiin, joissa SKAL on taas vahvasti jäsenen puolella.

Iiro Lehtonen

SKAL toivottaa jäsenilleen ja yhteistyökumppaneilleen rauhaisaa Joulua ja menestyksellistä Uutta Vuotta!



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

KANNEN KUVA Olli Blomberg

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



VAKIOPALSTAT

Pääkirjoitus 3 | Toimitusjohtajalta 4 | Sisällysluettelo 5 | Ajossa 6–7
Keltaiset sivut 40–42 | SKAL-sivut 44–53 | Svensk resumé 60–62



Tässä numerossa:

Kuljetus

Yrittäjä

8_Kuljetusverkoston

eettiset ohjeet julki

SKAL:n, Huolintaliikkeiden Liiton ja Logistiikkayritysten Liiton laatimat ohjeet ovat tämän lehden liitteenä.

12_Tiedätkö mitä tapahtuu syyskuussa 2014?

Siihen mennessä pitää olla tietty koulutusohjelma käytynä, jos mieliä jatkaa ammattikuljettajana.

16_Ammattipätevyyskoulutuksen hidastunut tahti huolestuttaa

Ari Herrala Trafista pelkää koulutusruuhkia.

17_Koko koulutuspaketti samalta luukulta

SKAL palvelee jäsenyrityksiään koulutusasioissa kokonaisvaltaisesti.

18_Räätälöidyllä paketilla vauhtia koulutukseen

Hartwall Oy sopi SKAL:n kanssa koulutuspaketista, johon sopimusyrittäjien oli helppo lähteä mukaan.

20_Vetovoimaa kuljetus- ja logistiikka-alalle

Itä-Suomen TransEdu -verkostoilla.

23_Opetus sydämenasiana

Timo Kallionpää on erikoistunut vaarallisten aineiden kuljetuksiin.



51

Kauppätieteen tohtori Tuija Viinikka on Säiliöautoliiton Kultainen Pisara -tunnustuspalkinnon saaja tänä vuonna.

24_Älä osta todistusta, osta laadukasta ammattipätevyyskoulutusta
Villejä huhuja liikkuu, että todistuksia kaupitellaan ilman koulutusta.

26_Onko sinulla varaa odottaa? Sijoita kuljettajiin jo nyt!

SKAL ja Volvo tekevät läheisessä yhteistyössä koulutuksia.

27_Tulevaisuuden tekijä kaipaa näkyvyyttä logistiikalle
Matti Palojoki palkittiin syksyllä Tulevaisuuden tekijänä.

28_Tiukkaa edunvalvontaa
Ajokorttilainsäädännön uudistus on pitänyt SKAL:n edunvalvojat tehokkaasti liikkeellä.

31_Veteraaniaktiivi 80 vuotta
Mauri Ala-Korpela kävi haastateltavana SKAL Pohjanmaa ry:n toimistolla.

32_Napapiirillä logistiikka on sesonkipainotteista.
Olli Blomberg kävi tapaamassa Joulupukkia.





Tapio Ylisuvanto Oy on Kemin Yrittäjien Vuoden yritys

Tapio Ylisuvanto Oy palkittiin 6.11.2010 Kemin Yrittäjien Vuoden yritys -palkinnolla. Palkintoraadin perusteissa mainitaan mm. perheyrittäjien viime vuosien määrätietoisen kehityksen ja taloudellisesti kannattava toiminta.

Tapion isä, **Armas Ylisuvanto** perusti kuljetusyrityksen vuonna 1956. Sukupolvenvaihdoksen myötä yritys keskittyi vuonna 1988 pääsääntöisesti tavaraliikenteeseen henkilöliikenteen sijaan. Yrityksen pääasiallisena suoritealana on jo lähes kymmenen vuoden ajan ollut säiliöliikenne.

Tapio Ylisuvanto Oy:llä on 17 säiliöautoa ja yritys työllistää 35 työntekijää. Myös perheen kolme lasta ovat mukana toiminnassa. Yritys kuljettaa pääasiassa teollisuuskemikaaleja Pohjois-Suomen ja Pohjois-Ruotsin teollisuuslaitoksiin sekä vesikemikaaleja eri puolille Suomea kuntien vesilaitoksille. Lisäksi yritys hoitaa kaikki AdBlue-urealiuoskuljetukset Suomessa. Vuonna 2008 Tapio Ylisuvanto Oy palkittiin Lapin Liikenneyrittäjät ry:n Vuoden lappilainen kuljetusyritys -palkinnolla.



SKAL Itä-Suomi vei tietoa kansanedustajille

i SKAL Itä-Suomi järjesti keskiviikkona 27.10. Kuljetuskuutiossa Helsingissä infotilaisuuden itäsuomalaisille kansanedustajille. Mukana Helsingissä oli SKAL Itä-Suomen hallituksen ja toimihenkilöiden lisäksi SKAL:n puheenjohtaja **Ahti Myllys** ja SKAL:n toimitusjohtaja **Iiro Lehtonen**.

Illan aikana suurimman huomion sai liikennetraktoreihin liittyvä lainsäädäntö. Epäkohtana todettiin muun muassa hallituksen esitys uudeksi ajokorttilaiksi, joka jättäisi liikennetrak-

toreille suunnatun LT-ajokorttiluokan ilman ammattipätevyysvaatimuksia. Myös kansanedustajat olivat illan aikana sitä mieltä, että nykyisessä lainsäädännössä kuorma-auto ja liikennetraktori eivät aina ole yhdenmukaisessa asemassa. Muita esille nostettuja asioita olivat ajokieltojärjestelmä ja uusien kuljettajien koulutus.

Itäsuomalaisista kansanedustajista paikalla olivat **Markku Rossi, Tuula Väättäinen, Pekka Ravi, Eero Reijonen, Jari Leppä, Olli Nepponen ja Lenita Toivakka**.

Lännen Kuljetus ja KTK Lahti yhdistyvät

Lokakuussa 2010 tehdyllä sopimuksella KTK Lahti osk muuttuu ensi vuoden alusta lukien osaksi Lännen Kuljetus-konsernia. Yhdistymisen ansiosta Päijät-Hämeessä pystytään tarjoamaan asiakkaille entistä kattavampia kuljetus- ja logistiikkapalveluita ja jatkossa myös maarakentamiseen liittyviä palveluita.

KTK Lahti ja Lännen Kuljetus ovat tehneet merkittävää yhteistyötä jo yli 15 vuoden ajan erityisesti rahtiliikenteen parissa. Tehdyllä sopimuksella KTK Lahden liiketoiminta siirtyy kokonaisuudessaan Lännen Kuljetukselle 1.1.2011. Kaikki KTK Lahden työntekijät jatkavat vanhoina työntekijöinä. Laajaa asiakaskuntaa palvelevat edelleen samat tutut kuljetusyrittäjät ja henkilökunta. Lahden Tavarataksit jatkaa myös toimintaansa tiiviissä yhteistyössä uuden emoyhtiön kanssa.

Ympäristöystävällisille aluksille investointitukea

Suomalaisen varustamon on mahdollista saada tukea hankkeelle, jolla on merkittävästi ympäristöä parantavia vaikutuksia. Tukea voidaan myöntää uudelle ympäristöystävälliselle alukselle ylimääräisiin ympäristöinvestointikustannuksiin. Tekniset ratkaisut, joilla voidaan ottaa käyttöön esimerkiksi vaihtoehtoisia polttoaineita tai vähentää polttoaineiden päästöjä, ovat myös peruste investointituen saamiseksi.

Valtioneuvosto antoi asetuksen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien yleisistä ehdoista 11. marraskuuta. Asetus tuli voimaan 12. marraskuuta 2010.

Varustamoille on lähivuosina tulossa uusia vaatimuksia erityisesti polttoaineen rikkipitoisuuden pienentämisestä. Investointituen avulla uusiin vaatimuksiin voidaan varautua ajoissa.

Power Truck Show 2011 kasvaa ja kehittyy

Power Truck Show järjestetään seitsemättä kertaa Härmän Powerparkissa 12.-13.8.2011. Power Truck Show Kuljetusmessut ja International Truck Show 2011 jatkavat vetovoimaisena kuljetusalan suur tapahtumana. Kuljetusmessut 2011 esittelee laaja-alaisen katsauksen kuljetusalalla toimivista tuotteiden ja palvelujen tarjoajista.

Uutuutena vuoden 2011 Power Truck Show:ssa on erillinen metsäalan näyttelyalue.

Ruokolahti-palkinto T:mi Erkki Väänäselle

i Ruokolahden kunta on myöntänyt tämän vuoden Ruokolahti-palkinnon **T:mi Erkki Väänäselle**.

Ruokolahden kunta on ollut Erkki Väänäsen yrityksen asiakas kolmen vuosikymmenen ajan kunnallistekniikan rakentamisessa ja talvikunnossapidossa. Yritystoimintansa Erkki Väänänen aloitti maidonkuljetuksella vuonna 1973. Tänä päivänä yritys tarjoaa ja toimittaa erilaisia maanrakennukseen, kuljetukseen ja kunnallistekniseen huoltoon liittyviä palveluja sekä yksittäisiä erikoispalveluja yhteisöille ja yksityisille. Väänäsen yritys on aina ollut tiivis perheyritys. Pojat **Sami, Pekka** ja **Juho** ovat kasvaneet pienestä pitäen mukaan yrityksen toimintaan ja kouluttuneet kuljetusalan ammattilaisiksi perheyrityksen. Erkin vaimo **Maija** on huolehtinut yrityksen kirjanpidosta.

Tämän vuoden aikana yrityksessä on tehty sukupolvenvaihdos ja yritys on siirtynyt Samin ja Pekan hoteisiin. Juho jatkaa yrityksessä työntekijänä. Sukupolvenvaihdoksen myötä nimi muuttui Autoyhtymä Väänänen Ky:ksi.

Väänäsille luovutetun Ruokolahti-palkinnon vastaanottivat **Maija, Sami, Pekka** ja **Juho Väänänen**.



Kuva Ruokolahtelainen

Kuljetusverkostolle eettiset ohjeet

SKAL on jo usean vuoden ajan tehnyt työtä eettisesti kestävänn toiminnan vahvistamiseksi. Aikaisemmin eettisten ohjeiden sarjassa on julkaistu SKAL:n järjestötoiminnan eettiset ohjeet sekä liiketoiminnan eettiset ohjeet kuljetusyriyksille. Nyt ovat valmistuneet eettiset ohjeet verkottuneiden jäsenten yhteistyöhön ja ne jaetaan tämän lehden liitteenä.

Anneli Similä

SKAL:n lisäksi Kuljetusverkoston eettisten ohjeiden valmisteluun ovat osallistuneet Huolintaliikkeiden Liitto ry sekä Logistiikkayritysten Liitto ry. Ohjeiden allekirjoitus tapahtui 2.12.2010 Helsingissä.

Kuljetusyrittäjä-lehti kysyi kunkin allekirjoittajatahon puheenjohtajalta seuraavat viisi visaista kysymystä eettisistä ohjeista:

1. Miten nyt julkaistavilla kuljetusverkoston eettisillä ohjeilla voidaan parantaa kuljetusalalla olevia epäkohtia?

2. Kuinka merkittävä askel ohjeiden käyttöönotto on kuljetusalalle?

3. Oletteko toiveikas sen suhteen, että eettisillä ohjeilla todella saadaan aikaiseksi muutosta toimintatavoissa?

4. Tulisiko eettisten ohjeiden noudattamiseen mielestänne saada sitovuutta esimerkiksi siten, että ne sisällytettäisiin kuljetussopimukseen?

5. Kuljetusyriyksillä on omat eettiset ohjeet ja nyt myös kuljetusverkostolla. Pitäisikö käyttöönottoa vielä laajentaa luomalla omat eettiset ohjeet myös kuljetusasiakkaille?

Puheenjohtaja Ahti Myllys, SKAL



1. Tavoitteena on, että yhdessä sovitulla ohjeistuksella saataisiin korjausta erilaisiin epäkohtiin, esimerkiksi harmaaseen talouteen ja hinnoitteluun. Tämä kuitenkin edellyttää sitä, että osapuolet noudattavat ohjeistusta. Kuljetusverkostolla pitäisi olla samansuuntaiset tavoitteet ja sen tulisi huolehtia siitä, että verkoston osapuolet toimivat tasa-arvoisesti. Ohjeistuksella voidaan vahvistaa noita tavoitteita.

2. Kyllä tämä on merkittävä askel siinä mielessä, että tämän kaltaisia eettisiä kysymyksiä on ylipäättensä rohjettu nyt nostaa esiin. Jos saisimme kuljetusyrittäjäkunnan laajasti miettimään ja pohtimaan näitä asioita ja ymmärtämään, että olemme samas-

sa veneessä, sillä olisi jo merkitystä.

3. Luonnollisesti olen toiveikas, emme-
hän muuten olisi lähteneet luomaan näitä ohjeita.

4. Mitä useampi osapuoli sitoisi ohjeet kuljetussopimukseen, alkaisi siitä varmasti kohtuullisen nopeasti tulla olemassa olevaa käytäntöä. Tämä on kuitenkin pitkä tie, mutta jokaisessa matkassahan on otettava se ensimmäinen askel. Toivon, että joku avaisi pään tälle käytännölle.

5. Tämä olisi luonteva jatko asialle eikä siihen pitäisi olla estettä. Eettisen ohjeiden vieminen asiakaskuntaan olisi varmasti positiivinen signaali, joka lisäisi luottamusta ja halua ostaa kuljetuspalveluja.

Puheenjohtaja Markku Henttinen Logistiikkayritysten Liitto

1. Eettisten ohjeiden noudattaminen on pitkälti omantunnon kysymys. Tavoitteena on täydentää lakeja ja asetuksia sekä kannustaa toimimaan reilun pelin hengessä. Toivottavasti mahdollisimman moni yritys sisäistää arvot ja miettii, olisiko omassa toiminnassa parantamisen varaa.

2. Merkittävyyttä tullaan mittaamaan sen mukaan muuttuvatko asiat käytännössä ja minkä verran. Hyvä tahto ja lopputulos ratkaisevat tässä.

3. Kyllä olen toiveikas. Eettisillä ohjeilla rakennetaan yhteistä arvomaailmaa pienin askelin.



Logistiikkayritysten
Liitto ry

4. Näkisin sellaisen kehityksen hyvänä. Juridisestihan ohjeet eivät ole sitovia, vaan ne ovat eräänlainen tahdonilmaisu. Tavalla tai toisella ne olisi kuitenkin hyvä liittää kuljetussopimukseen.

5. Tämä on hyvä kysymys. Ohjeiden vieminen asiakaskuntaan ei varmasti haittaisi, vaan olisi positiivinen asia. Löydetäänkö sitten sellainen muoto, joka tuo pohjaa ja kiteyttää ohjeet riittävästi moninaiseen asiakaskuntaan, on haasteellinen tehtävä.



Puheenjohtaja Jyrki Paavola, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto



1. Vaikka näillä ohjeilla ei olekaan juridista merkitystä, määrittelevät ne hyvin rehdin liiketoiminnan periaatteet. Eettiset ohjeet ovat eräänlainen herrasmiesoppimus. Ohjeilla on merkitystä erityisesti pitkäkestoisessa verkostoitumisessa, edellyttäen että verkoston jäsenet sitoutuvat noudattamaan niitä.

2. Tämä riippuu täysin siitä, miten niitä hyödynnetään. Askeleen suuruus on siis käyttäjistä kiinni. Mikäli ohjeet jäävät vain tyhjäksi paperiksi, on niiden merkitys nolla. Päinvastaisessa tapauksessa niillä voi olla suurikin merkitys sekä yhteiskunnalle että kuljetusalalle.



Suomen Huolintaliikkeiden Liitto
FINNISH FREIGHT FORWARDERS' ASSOCIATION

3. Kyllä, olen toiveikas tämän suhteen.

4. Eettiset ohjeet voidaan kyllä sisällyttää kuljetussopimuksen liitteeksi, mutta niillä ei ole juridista merkitystä. Ohjeiden noudattaminen on joka tapauksessa kiinni noudattamisen asteesta. Olennaista on, että ohjeet ovat säännöllisesti erikseen sovitulla tavalla näkyvissä ja siten muodostavat pysyvän ohjeiston.

5. Kyllä tämä voidaan tehdä, mikäli ne pystytään viemään asiakaspuolelle tyylikkäästi. Kuljetusalan imagon kohottamisen kannalta asialla olisi varmasti positiivista merkitystä.

Maailma ja määräykset muuttuvat jatkuvasti

Tiedätkö Sinä mitä tapahtuu syyskuussa 2014?

Tämä kysymys on liikenneopettaja Raimo Kuusisen mukaan todella ajankohtainen. Yllättävän moni ammatikseen autoa ajava ei näet vielä tiedä, että siihen mennessä pitää tietty koulutusohjelma olla läpikäytynä, mikäli ajankohdan jälkeen aikoo jatkaa ammattiaan kuljettajana.

Olli Blomberg

Vuonna 1997 perustettu **Kuorik PR Koulutus ja Markkinointi Ky** on mm. ammatikulkijajien tai sellaiseksi aikovien jatko- ja täydennyskoulutukseen erikoistunut yritys. Jo yli 13 vuoden ajan on ADR-ajo-oikeuden saamiseen tähtäävä peruskoulutus sekä tuon ajo-oikeuden ylläpitämiseen liittyvä täydennyskoulutus muodostanut yrityksen päätoimialan. Vuonna 2009 yritys oli toiseksi suurin kouluttaja omalla sektorillaan ja se on myös palkittu

erinomaisesta toiminnastaan.

Yritysnimen takaa löytyvät **Pirkko ja Raimo Kuusinen**, molemmat oman alansa auktoriteetteja. Pirkon vastuulla ovat yrityksen rutiinit ja Raimo vastaa koulutuksen johtamisesta sekä itse koulutuksesta. Lisäksi yrityksellä on käytettävissään useita eri alojen asiantuntijoita kouluttajina. Poika on valmis jatkamaan toimintaa, joten yritys pysyy jatkossakin perhepiirissä.

Ansioittensa ja pitkän kokemuksensa perusteella Raimo jokin aika sitten pyydettiin henkilökohtaisesti mukaan Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n valtakunnalliseen kouluttajaverkostoon. Tuota pyyntöä Raimo arvostaa suuresti.

– Ilman muuta olin valmis lähtemään mukaan. Sen jälkeen linjajako työtehtävissäni on ollut täysin selkeä; astuessani estradille SKAL:n järjestämässä ja markkinoimassa koulutustilaisuudessa minulla onkin kuvaannollisesti aina SKAL-lippis päässä. SKAL-verkoston tilaisuudessa olen siis paikalla SKAL:n palkkaaman kouluttajan ominaisuudessa.

Täydennystä tarvitaan

Vuodesta 2008 Pirkon ja Raimon yritys on ollut oikeutettu antamaan kuljettajille ammatillisen pätevyyden ylläpitämiseen tarkoitettua ns. CAP-koulutusta. Niinpä Raimo voi toimia tähän aiheeseen liittyvä-

nä kouluttajana myös SKAL:n järjestämällä vastaavilla kursseilla.

– Jo tuon ohjelman alkuvaiheessa meitä kouluttajia ihmetytti miksi niin vähän kuljettajia hakeutui koulutukseen. Nyt tilanne on muuttunut ja kursseille tulijoita riittää, niin omillemme kuin SKAL:n järjestämille. Kiitos tästä lankeaa eri tahojen tiedotustoiminnalle, mutta kyllä vieläkin tehokkaampaa lisätiedottamista tarvittaisiin, Raimo korostaa.

Hänen mukaansa on vielä kuljettajia – ja yrittäjiäkin – jotka eivät tarkalleen tunne kaikkia pätevyyskoulutukseen liittyviä seikkoja tai aikarajoja. On jopa henkilöitä, jotka lähestulkoon viittaavat kintaalla koko asialle vedoten ”omaan pitkäaikaiseen osaamiseensa”. Raimo ei myöskään ymmärrä sitä, miksi kuljettajapiireissä ei vielä täysin tiedosteta ammattipätevyyteen liittyvän jatkokoulutuksen merkitystä.

– Kysymyshän on nimenomaan oman ammattitaidon ja osaamisen ylläpitämisestä – tai oikeastaan ammattitaidollisen tason jatkuvasta korottamisesta, Raimo painottaa. – Täydennyskoulutus jos mikä on omiaan lisäämään kuljettaja-ammattin arvostusta niin kuljettajapiireissä kuin muiden tahojen keskuudessa.

Erityistä huolta Raimo kantaa ensiaputaidoista – oikeammin niiden puutteesta. Vuosien saatossa tekemiensä tiedustelu-



Pirkko ja Raimo Kuusinen sekä Ari Järvimäki (oik.) painottavat yhdessä ja erikseen kuljettajien ammattitaidon ylläpitämiseen liittyvän koulutuksen merkitystä, kun kyseessä on kuljetusalan arvostus ja alan kilpailukyvyyn turvaaminen.

jen perusteella hän on päätnyt tulokseen, jonka mukaan jopa noin 70 prosenttia ns. vanhoista kuljettajista omaa tuskin edes välttävät ensiaputiedot – taidosta puhumattakaan.

– Lakisääteinen täydennyskoulutusohjelma tarjoaakin erinomaisen mahdollisuuden ensiaputaitojen oppimiseen ja jo mahdollisesti saadun perusopetuksen saattamiseen uusien vaatimusten mukaiseksi. Kuljetusyritykset ja työnantajat voisivat tässä mielessä olla entistä aktiivisempia, Raimo toteaa.

Suomessa työnantajat ovat Raimon näkemyksen mukaan avainasemassa ohjelmoissaan koulutustapahtumat palkallisina päivinä työpäivien lomaan. Näin saadaan varmasti enemmän kuljettajia koulutukseen kuin siinä tapauksessa, että heidän olisi hoidettava asia itse omalla ajallaan.

Koulutuksen tason ja opetuspäivien sisällön on Raimon mukaan lisäksi oltava luonteeltaan ja sisällöltään antava. Osallistujia ei saa kokea tapahtumaa vain seitsemän tunnin pakkoistumiseksi, vaan sellaiseksi, että päivästä jää hyvä mieli ja mieleen jotain, jonka muistaa jatkossakin.

Yritykset mukaan

Kuljetusyrittäjä **Ari Järvimäki** kurikkalaisesta **Kuljetusliike Järvimäki Oy:**stä yhtyy avoimesti Raimo Kuusisen näkemykseen työnantajan roolista erilaisissa koulutusasioissa.

– Talossamme on 36 palkkasuhteista kuljettajaa, heillä kaikilla on jo 2-3 ”di-

rektiivipäivää” suoritettuna. Elintarvike-sektori on yrityksessämme keskeisessä asemassa, mikä tarkoittaa muitakin koulutustarpeita kuin pelkästään CAP-koulutus, ohjelmassa on muun muassa ollut hygieniapassien ja trukkikorttien hankintaa. Kaikki kuljettajamme ovat myös saaneet ensiapukoulutuksen, Ari selvittää.

– Useimmat ovat lisäksi läpikäyneet ADR-koulutuksen, vaikkei se suoraan yrityksemme toimintaan liitykään. Kappaletavaraa kuljetettaessa ei koskaan tiedä milloin eteen osuu tarve kuljettaa vaarallisiksi luokiteltuja aineita, vaikkapa vain pieniä määriä. Silloin määräysten tuntemus on tarpeen.

Ari uskoo niin kuljetuksiin kuin kuljettajien ammattitaitoon ja osaamiseen liittyvän kontrollitoiminnan vastaisuudessa tiukkenevan. Kun siis kaikki henkilöstöön, kalustoon ja liikkeenjohtoon liittyvät asiat ovat kunnossa, tulee se olemaan yhä tärkeämpi myyntivaltti kuljetuksista kilpailtaessa. Siksi ammattiin liittyvä jatkokoulutus kaikissa muodoissaan on hänen mielestään tärkeää. – Ja näillä Raimon vetämällä täydennyskursseilla ja myös muilla alan kursseilla mukana olleena voin vakuuttaa, että sama pätee meihin kuljetusyrittäjiinkin, Ari muistuttaa.

Hän haluaa myös korostaa sitä tosiseikkaa, että asianmukaisella tavalla hoidettu ja johdettu koulutusohjelma auttaa sitouttamaan henkilöstön yritykseen. Kun työnantaja järjestää koulutuksen, koetaan se tarpeelliseksi ja siihen osallistutaan mielellään.

Kustannukset kuriin

Koulutukseen liittyviä kustannuksia pelätään niin Raimon kuin Arin mukaan aivan turhaan.

– Jo yksistään ennakoivan ja taloudellisen ajotavan koulutuksen myötä on mahdollista saavuttaa kustannussäästöjä, jotka nopeasti kattavat mahdolliset koulutukseen panostetut varat, Raimo huomauttaa. – Lisäksi käytäntö on osoittanut, että myös liikenne- ja kuljetusvahingot vähenevät.

– Eikä unohtaa sovi renkaisiin liittyvää opastusta ja koulutusta Pirkko muistuttaa. – Oikealla ajotavalla ja renkaiden kuntoa seuraamalla voidaan oleellisesti vähentää rengasvaurioita ja sen myötä rengaskustannuksia.

Raimo Kuusisen mielestä kouluttajien – olipa sitten kyseessä SKAL-organisaatio tai muu taho – tehtävänä on saada niin tulevat kuin jo ammatissa toimivat kuljettajat ymmärtämään, että riittävän ammattitaidon olemassaolo on voitava dokumentoidusti todistaa viimeistään syyskuun 10. päivänä 2014.

– Kuinkahan moni kuljettaja on tosiasiallisesti ymmärtänyt, että tuon päivän jälkeen ei todellakaan enää ole mahdollista ajaa autoa ammattimaisessa liikenteessä elleivät kaikki säädetyt jatkokoulutuspäivät ole suoritettuna ja tiedot niistä mukana pidettävään dokumenttiin asianmukaisesti merkittynä!

– Tällä hetkellä käytettävissä olevan tiedon mukaan sanktiot tulevat olemaan

...riittävän ammattitaidon olemassaolo on voitava dokumentoidusti todistaa viimeistään syyskuun 10. päivänä 2014...

ankarat, elleivät nämä asiat silloin ole kunnossa, Raimo varoittaa. Pirkko puolestaan muistuttaa, että pätevyysmerkintöjä ei kannata ottaa ajokorttiin tai erilliseen pätevyyskorttiin kuin aikaisintaan puoli vuotta ennen vuoden 2014 syyskuuta. Jos merkinnän ottaa liian aikaisin, pätevyymiseen liittyvä uusi koulutuskierron alkaa viiden vuoden kuluttua viimeiseksi suoritetusta kurssista laskettuna.

– Pakolliset koulutuspäivät kannattaa kuitenkin suorittaa mahdollisimman pikaisesti, ettei juutu viime hetkien ruuhkiin, jolloin kurssimaksutkin varmaan jo ovat nykyistä korkeammat, Kuusiset korostavat.

Pätevyyttä tarvitaan

Ammatillisesta kuljettajapätevydestä puhuttaessa Raimo näkee suunnitella olevan ns. LT-ajokortin jonkinasteisena uhkatekijänä. Mikäli liikennetraktorille todellakin säädetään oma ajokorttiluokka, tulisi vaatimus ammatillisesta päte-

vydestä edelleen säilyttää, mikäli kyseistä traktoria käytetään tieliikenteessä ansionhankkimistarkoituksessa.

Monisatahevosvoimaisen ja kymmeniä tonneja painavan, jopa 60 kilometriä tunnissa liikkuvan traktoriyhdistelmän Raimo näkee todellisena vaaromenttina liikenteessä, ellei ohjaimissa istu ammatillisesti pätevä ja ajokkinsa täydellisesti kaikissa tilanteissa hallitseva kuljettaja.

Mitään pätevyyttä ei Raimon mukaan voida saavuttaa yksinomaan luokassa istumalla. Esimerkkinä hän mainitsee oman ennakoivan ajotavan koulutuspäivänsä. Siihen kuuluu kolmen tunnin teoriaosuus, joka järjestetään hotelli Pitkä-Jussissa tai Sellassa sekä sen jälkeen liukasraharjoitus raskailla ajoneuvoilla.

– Yli 200 metriä pitkällä ja 30 metriä leveydellä jäädytetyllä radalla kuljettajilla on mahdollista kokea miltä tuntuu joutua sellaisiin ääritilanteisiin, joita normaalisella tieliikenteessä kaikin keinoin pyritään

välttämään. Ja jos suunnitelmat etenevät halutulla tavalla Kurikan kaupunginhalinnossa, meillä on liukkaan kelin ajoharjoittelurata käytettävissämme jo ensi kesäkaudella. Tämä tarjoaisi aivan uudet näkymät myös SKAL-koulutukselle tällä alueella.

– Kaiken kaikkiaan opetuksessa pitää olla tekemisen meininki, Raimo korostaa. – Teoriatieto menee paremmin perille, kun sitä täydennetään realistisella käytännön harjoittelulla.

– Muistettakoon myös, että yhä useammassa tapauksessa kuljettajalta voidaan vaatia esimerkiksi työturvakortti, tieturvakortti tai jopa tulityökortti. Ja kaikkien niiden saaminen edellyttää kurssien käymistä, mutta kun ne on suoritettu, ovat työnsaantimahdollisuudet entistä laajempia ja ammatillinen osaaminen aikaisempaa korkeammalla tasolla, Raimo Kuusinen lopuksi huomauttaa.



CARGOTEC

we keep cargo on the move™

**Hyvää Joulua ja tuottoisaa
Uutta Vuotta 2011!**



Cargotec Finland Oy | Ystävydenkatu 2 | 21200 Raisio | puh. 0204 55 2370

www.cargotec.com ■ www.hiab.fi

HIAB • KALMAR • MACGREGOR

Ari Herrala, Trafi:

Ammattipätevyyskoulutuksen hidastunut tahti huolestuttaa

Suomessa ammattipätevyyskoulutukseen lähdettiin muihin EU-maihin verrattuna kärkipäässä ja alkuun koulutustahti näytti hyvältä. Nyt tahti on kuitenkin hidastunut, joten koulutusruuhkalta ei taideta valitettavasti lähivuosina välttyä, ennustaa Ari Herrala Trafista.

Anneli Similä

Ari Herralan tehtäviin Trafissa kuuluvat muun muassa raskaan liikenteen kuljettajien koulutusasiat, niihin liittyvä valvonta sekä luvat. Hän on siis mukana myöntämässä koulutuslupia mm. ammattipätevyyskouluttajille sekä hyväksymässä koulutuksen sisältöjä. Ari Herralan mukaan halukkaita koulutustahjoja tulee koko ajan lisää, joten koulutuksen saatavuudessa ei pitäisi olla ongelmia. Kouluttajien taso sitä vastoin vaihtelee.

– Kouluttavalla taholla on oltava koulutuksesta vastaava henkilö, mutta häneltä vaadittava muodollinen pätevyys on väljä. On käynyt jopa ilmi, etteivät jotkut kouluttajat ole olleet kunnolla selvillä mistä koulutuksessa on kysymys. Esitettyjä koulutusohjelmia ei ole useinkaan voinut hyväksyä ilman lisäselvityksiä. Näissä tapauksissa tarvittaisiinkin oikeastaan kouluttajien koulutusta, Ari Herrala selvittää.

Suomessa yllättäen väljät raamit

Suomessa ammattipätevyyskoulutuksen raamit on tehty väljemmiksi kuin monessa muussa EU-maassa. Pohjoismaista esi-



merkiksi Tanskassa osa koulutuspäivistä on sisällöltään tarkkaan määritelty sekä myös ajankohta, milloin ne on suoritettava. Irlannissa taas esimerkiksi voi suorittaa vain yhden ammattipätevyyskoulutuspäivän vuodessa. Suomessa koulutuspäivät voi suorittaa haluamassaan tahdissa vuoden 2014 syksyyn mennessä ja koulutuksen sisältöjä löytyy satoja erilaisia. Tämä antaa koulutettavalle vapauden päättää omasta koulutustahdistaan, mutta toisaalta se siirtää hänelle myös vastuun noudattaa aikataulua.

Suomessa on muista maista poiketen mahdollisuus myös valita, ottaako ammattipätevyysmerkinnän ajokorttiin vai erilliseen ammattipätevyyskorttiin. Mikäli merkinnän ottaa ajokorttiin, merkitsee se samalla ajokortin uusimista ja kortin hakemista poliisilta. Mikäli taas merkintä tulee ammattipätevyyskorttiin, haetaan se lähimmästä Ajovarma Oy:n konttorista,

joita on ympäri Suomea.

– Tavoitteena on, että ammattipätevyysmerkintöjä koskeva kyselytietojärjestelmä olisi valmiina vuonna 2013. Henkilö pystyy tuolloin itse tarkistamaan käymänsä koulutukset. Yrityksille tietoja ei anneta henkilön tietosuojan turvaamiseksi. Vuosi 2014 tulee olemaan ruuhkainen merkintöjen hakemisen suhteen, mutta sitä ei kuitenkaan kannata tehdä kuin aikaisintaan puoli vuotta ennen vuoden 2014 syyskuuta. Uusi koulutuskierron nimittäin pyörittää käyntiin viiden vuoden kuluttua viimeiseksi suoritettusta kurssista.

– Koulutuksen suhteen kannattaa kuitenkin olla ajoissa liikkeellä, ettei jää pahimpaan loppuajan ruuhkaan. Sopivan kurssiajankohdan löytäminen on silloin varmasti vaikeampaa ja kyllä ruuhkaisuus näkyy varmasti hinnoissakin silloin, Ari Herrala povaa.

Koko koulutuspaketti samalta luukulta

Miksi säntäilisit paikasta toiseen ammattipätevyyskoulutusten ja todistusten perässä, kun SKAL:ista saat koko laadukkaan paketin yhdeltä luukulta! Ensi vuoden alusta SKAL palvelee jäsenyrityksiään koulutusasioissa entistäkin paremmin aloittamalla puhelinkampanjoinnin, jolla muistutetaan ammattipätevyyskoulutuksesta ja tietenkin myös tarjotaan laadukasta koulutusta.

Anneli Similä



Eino Simonen (oik.) ja Kari Suutarinen toivottavat osallistujat tervetulleiksi SKAL:n laadukkaisiin koulutuksiin.

Ja kumma on, jos ei SKAL:n ammattipätevyysvalikoimasta löydy juuri kunkin tarpeeseen löytyvää koulutusta. Tarjolla on nimittäin reilut 20 erilaista koulutuspäivää. Niin sanottuja hittituotteita näistä on reilut viisi, joihin kuuluvat mm. Litra päivässä-, digipiirituri-, kuorman varmistaminen-, työturvallisuus-, tieturva-, ensiapu- ja asiakaspalvelukoulutus. On myös mahdollista räätälöidä erikseen kunkin asiakkaan tarpeisiin soveltuvia koulutuspaketteja. Tästä hyvänä esimerkkinä on koulutusyhteistyö **Hartwall Oy:n** kanssa, josta voi tarkemmin lukea seuraavalta aukeamalta.

Niin tyytyväistä joukkoa, ettei kehtaa sanoa

SKAL erottuu muista koulutustahoista ennen kaikkea laadulla. Yhtenä koulutuksen tavoitteena onkin aidosti kehittää alaa. Laa-

dukasta koulutusta tuotetaan huippuunsa viritetyllä kouluttajaverkostolla, kouluttajiksi hyväksytään vain oman alansa erikoistuntijoita. Jokaisen kurssin jälkeen pyydetystä kirjallisesta palautteesta käy ilmi, että osallistujat ovat olleet erittäin tyytyväisiä.

– Ei kehtaa edes sanoa, miten tyytyväisiä, koulutuspäällikkö **Eino Simonen** muotoilee.

Sekä Eino Simonen että syksyllä SKAL:ssa työnsä aloittanut **Kari Suutarinen** haluavat herätellä vielä nukkuvia ja parempia aikoja odottelevia ammattipätevyysvelvollisia seuraavilla faktoilla:

- Viisi ammattipätevyyteen kuuluvaa koulutuspäivää tulee olla suoritettuna 10.9.2014, mikäli aikoo sen jälkeen toimia ammattimaisena kuorma-autonkuljettajana.
- Mitä lähemmäksi vuotta 2014 mennään, sitä ruuhkaisemmaksi kurssit muuttuvat. Siinä vaiheessa sopivan koulutuksen ja ajan-

kohdan löytyminen käy vaikeammaksi ja kurssit todennäköisesti kalliimmiksi. Viikonloput yksinkertaisesti loppuvat, jolloin kurseja siirtyy arkipäivinä pidettäviksi.

- Koulutus kannattaa keskittää yhteen paikkaan, jolloin saa laadukasta kuljetusalan koulutusta ja voi helposti tarkistaa suoritettujen koulutuspäivien lukumäärän ja olla ajan tasalla omasta tilanteesta. Viranomaisrekisteristä ammattipätevyysmerkinnät voidaan tarkistaa näillä näkymin vasta vuonna 2013, jolloin nyt valmiilla oleva tietojärjestelmä valmistuu.
- Kuorma-auton kuljettajien merkintä ajokorttiin tai erillinen ammattipätevyyskortti kannattaa kuitenkin hakea vasta puoli vuotta ennen vuoden 2014 syyskuuta, linja-autoluokissa vuotta aiemmin.

Kysy ammattipätevyydestä

Ammattipätevyyskoulutusta on ollut mahdollista saada 1.8.2007 lähtien. Tähän mennessä (11/2010) Suomessa koulutuspäiviä on suoritettuna noin 105.000 kappaletta. Kohtalokkaaseen päivämäärään 10.9.2014 mennessä urakoitavana on kuitenkin vielä vajaat 400.000 koulutuspäivää, eli lähes nelinkertainen määrä!

Jos et siis vielä ole aloittanut koulutuksia, lähde liikkeelle heti. Voit ottaa yhteyttä Kari Suutariseen ja kysyä häneltä ammattipätevyyskoulutukseen liittyviä asioita, jotka askarruttavat mieltäsi. Karin tavoittaa sähköpostitse **kari.suutarinen@skal.fi** tai **(09) 478 99 380**.

SKAL:n koulutuksista saat tietoa mm. tämän lehden sivulta 56 tai www.skal.fi -sivuilta. Näiden kanavien lisäksi SKAL aloittaa ensi vuoden alusta puhelinmarkkinoinnin jäsenten aktivoimiseksi koulutukseen. Ole siis kuulolla, SKAL:sta soite-taan ja muistutetaan koulutusasioista!



Logistiikkajohtaja Jari Kangas (oik.) ja Jussi Ristola myhäilevät tyytyväisyyttään SKAL:n kanssa tehtyyn koulutusopimukseen.

Räätälöidyllä paketilla **Vauhtia koulutukseen**

Hartwall halusi pari vuotta sitten lähteä yrityksenä tukemaan sopimusyrittäjiensä ammattipätevyyskoulutusta. SKAL:n kanssa sovittiin koulutuspaketti, johon yrittäjien oli vaivatonta lähteä mukaan.

Anneli Similä

Aloimme miettiä sopimusyrittäjien ammattipätevyyskoulutusta täällä Hartwallilla vajaat kaksi vuotta sitten. Otin selvää kouluttajatahoista ja ehdokaiden joukosta valitsimme SKAL:n kouluttajaksi. Päätökseen vaikutti se vankka alan tuntemus, joka SKAL:lla on, laaja alueellinen koulutusverkosto sekä hyvä maine kouluttajana. Myös hinta saatiin neuvoteltua kohdalleen, kertoo jakelupäällikkö **Jussi Ristola** Hartwallilta.

Oma porukka motivoi lähtemään mukaan

Istumme Jussi Ristolan sekä logistiikkajohtaja **Jari Kankaan** kanssa Hartwallin valoisassa koulutuskeskuksessa Lahdessa. Molemmat myhäilevät tyytyväisyyttään tehtyyn koulutusopimukseen,

jolla koulutetaan yrityksen 160 sopimusyrittäjästä henkilökunti-
neen hyvissä ajoin ammattipätevyden edellyttämiin vaatimuk-
siin. Käytännössä se tarkoittaa viittä koulutuspäivää, jotka toteu-
tetaan vuoden 2012 loppuun mennessä.

– Ajatus koulutuksen järjestämisestä sai kipinän oikeastaan siitä, että yrittäjiltä alkoi tulla viestiä ja toiveita yhteisen koulutuksen järjestämisestä. Kyselimme sitten yrittäjiltä minkä tyyppistä koulutusta he haluaisivat ja annoimme heille erilaisia vaihtoehtoja harkittavaksi. Palautteessa moni toivoi esimerkiksi koulutusta digipiirturin käyttöön, Jussi Ristola toteaa.

– Kun kysymyksessä ovat hyvät ammattitaitoiset sopimus-
kumppanit, halusimme tukea heitä tällä tavalla. Koulutus on
totta kai yrittäjän omassa intressissä, mutta omalla porukalla on

Jos koulutuspäivästä saa yhdenkin käyttökelpoisen idean mukaansa, on se täyttänyt tavoitteensa.

aina kivempi lähteä koulutukseen ja sinne tulee silloin myös lähdeä paremmin, Jari Kangas lisää.

– Tyytyväisyyttä on tuonut erityisesti se, että koulutuspaketti on räätälöity valmiiksi ja siihen on ollut vaivatonta lähteä mukaan. Positiivista palautetta on tullut myös asiantuntevista kouluttajista. Monilla kouluttajilla on itselläänkin kuljetusyrittäjätausta ja näin he puhuvat samaa kieltä koulutettavien kanssa. Koulutustilanne koetaan aina mielenkiintoisemmaksi, kun voidaan vapautuneesti keskustella asioista, Jussi Ristola toteaa.

Siitä se sitten lähti...

– Täytyy todeta, että yhdeksällä paikkakunnalla alkaneen koulutuksen perustaminen oli iso ponnistus, mutta kun ensimmäinen koulutuskerta saatiin vietyä läpi, niin siitä se sitten lähti. Yhteistyö SKAL:n kanssa on toiminut äärimmäisen hyvin, Jussi Ristola antaa tunnustusta.

SKAL:n kanssa tehtyä koulutuspakettia muovatessa yhdessä katsastettiin ja varattiin myös koulutukseen tarvittavat tilat eri puolilla Suomea sekä päivän aikana tulevat ruokailut. Nämä kustannukset kattaa Hartwall. Varsinaisen koulutusmaksun maksavat yrittäjät itse. Koulutus tapahtuu viikonloppuisin ja kouluttajina toimivat SKAL:n asiantuntevat kouluttajat. Ilmoittautuminen kursseille tapahtuu SKAL:n kautta.

Mikäli sopimusyrittäjä ei jostain syystä pysty osallistumaan yhteisiin koulutustilaisuuksiin, voi hän osallistua mihin tahansa muuhun SKAL:n järjestämään ammattipätevyyskoulutukseen, samalla Hartwallin sopimalla hinnalla.

Jussi Ristola on itse ollut avaamassa muutamia koulutustilaisuuksia. Hän on avauspuheessaan korostanut, että jos kurssilta saa yhdenkin käyttöönottamisen arvoisen idean mukaansa, on koulutus täyttänyt tavoitteensa. Tätä samaa sanomaa haluavat myös kouluttajat levittää.

Digipiirturin perusteellinen oppi puri

Hartwallin koulutuspakettiin valittiin lopulta ennakoivan ajon koulutus, digipiirturikoulutus (mukaan lukien mitat ja massat sekä kuorman sitominen) sekä kuljetusalan työturvallisuus. Tulossa on vielä Hartwallin omana koulutuksena asiakaspalvelu sekä hätäensiapukoulutus (mukaan lukien turvallisuuskoulutus).

Hartwall lähetti tiedotteen koulutuspaketista sopimusyrittäjilleen kolme kuukautta ennen koulutuksen alkamista. Muistutus perään lähti kuukauden kuluttua. Vielä pari viikkoa ennen kou-

lutuksen alkamista siitä muistutettiin tekstiviestillä. Jussi Ristolan mukaan etenkin yhden auton yrittäjät ovat olleet aktiivisia osallistumaan koulutukseen. Tähän mennessä ennakoivan ajon koulutuksen on käynyt jo 281 kuljettajaa, digipiirturikoulutuksen 200 ja työturvallisuuskoulutuksen 162 kuljettajaa.

– Suurimmat kuljetusyrietykset, joilla on useita asiakkaita, sen sijaan joko vielä miettivät koulutusta tai hoitavat sen jotain muuta kautta.

Jussi Ristola on sitä mieltä, että koulutuksilla on ollut jo vaikutusta. Esimerkiksi digipiirturikoulutuksen käyneet kuljettajat osaavat todella käyttää laitetta, kun kurssin käymättömät kyselevät heiltä vielä neuvoja.

Meillä Hartwallilla on kolme alueellista jakelupäällikköä ja meistä jokainen on käynyt myös henkilökohtaisesti seuraamassa joitakin kursseja. Itse olen muun muassa ollut mukana jo kolmella ennakoivan ajon kurssilla, joten oppi alkaa kyllä mennä perille, Jussi Ristola nauraa.

Asiakaspalvelu tärkeää

Hartwallin tehdas toimii Lahdessa. Sen lisäksi Karijoella on lähdevesipullottamo. Tehdas pyörii kolmessa vuorossa. Tehtaalta lähtee keskimäärin 250 kuormaa juomia vuorokaudessa, kesäsesongissa kuormien määrä saattaa jopa lähes kaksinkertaistua. Hartwallin 160 sopimusyritystä hoitavat jakelukuljetuksia ympäri Suomen. Terminaaleja on 20, niitäkin ympäri Suomen.

Kuljettajien työnkuvaan kuuluu myös hyllyttäminen päivittäistavarakaupoissa ja muissa jakelupisteissä. Kontaktit asiakkaisiin ovat siis jokapäiväisiä ja kuljettajat ovat samalla Hartwallin käyntikortteja. Tätä tuodaan esille mm. yhtenäisellä työvaatetuksella sekä autoilla, jotka on maalattu Hartwallin väreihin.

– Senpä takia asiakaspalveluun kuuluvat asiat ovat tärkeitä. Toki olemme jatkuvasti kouluttaneet sopimusyrittäjiämme asiakaspalveluasioissa ennen nyt tulevaa jatkokoulutuspäivääkin, Jari Kangas toteaa.

Hartwallin tehtaalla on työturvallisuus viety pitkälle. Säännöt koskevat luonnollisesti myös sopimuskuljettajia. Ilman turvaliivejä ja turvakenkiä ei tehdasalueelle ole asiaa.

– Mikäli vaikkapa turvaliivi on unohtunut pukea päälle, käymme kyllä siitä huomauttamassa, Jari Kangas sanoo.

Hartwall Oy

- Hartwall aloitti toimintansa Pohjoismaiden ensimmäisenä kivennäisvesitehtaana, kun filosofian tohtori, vuorikomisari **Victor Hartwall** sai senaatilta luvan valmistaa ja myydä lämpimiä ja kylmiä kivennäisvesiä 2.2.1836. Toiminta käynnistyi Sederholmin talossa Helsingin Senaatintorilla.
- Hartwall on tänä päivänä osa **Heineken**-konsernia, joka on Euroopan suurin ja maailman kolmanneksi suurin panimo volyymilla mitattuna.
- Hartwall on juoma-alan innovatiivinen suunnannäyttäjä Suomessa ja vahva bränditalo. Hartwallin tunnetuimmat tuotemerkit ovat **Hartwall Jaffa**, **Hartwall Novelle**, **Upcider**, **Hartwall Original Long Drink** sekä **Lapin Kulta**, **Karjala**, **Foster's** ja **Heineken** -oluet. Tytäryhtiö **Hartwa-Traden** kautta valikoimaan kuuluu myös satoja viinejä ja muita alkoholijuomia.



Kuva: Hartwall

Itä-Suomen TransEDU-verkostoilla lisää Vetovoimaa kuljetus- ja logistiikka-alalle

Suomessa on toteuttamisvaiheessa useitakin projekteja, joilla pyritään lisäämään nuorten halukkuutta kuljetus- ja logistiikka-alan ammatteihin tähtääviin opintoihin. Itä-Suomeen on tätä varten perustettu laaja maakuntapohjainen verkosto seutukohtaisine alaverkostoineen.

Olli Blomberg

Pilottihankkeena Mikkeliin kaksi ja puoli vuotta sitten perustettu seudullinen TransEDU-verkosto on nyt rantautunut myös Kuopioon, Iisalmeen, Joensuuhun ja Savonlinnaan, kertoo projektipäällikkö **Ossi Malhonen** Etelä-Savon ammattiopistosta. – Näin on saatu syntymään koko Itä-Suomen kattava TransEDU-verkosto, jonka toiminnallisena peruslähtökohtana on varmistaa kuljetus- ja logistiikka-alan osaavan työvoiman saataisuus maakunnan alueella.

Mikä TransEDU-verkosto?

Kyseessä on tämän artikkelin lopussa olevan kaaviokuvan esittämä, kirjallisiin sopimuksiin perustuva, eri toimijoiden ja yhteistyökumppaneiden muodostama laaja asiantuntijaverkosto, jossa kaikki osapuolet tukevat toisiaan yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Verkostossa on mukana niin julkisen sektorin oppilaitoksia ja koulutusyhteisyyksiä kuin yksityisen sektorin yrityksiä ja yhteisöjä.

Mikkelin seutukohtaisessa verkostossa keskustoimijana on Mikkeliissä ja Pieksämäellä toimiva koulutuskuntayhtymä Etelä-Savon Koulutus Oy. Kuljetus- ja logistiikka-alan yhteisöjä edustaa SKAL Itä-Suomi ry ja yrityksiä Kuljetusliike T. Krivetz Ky, Suomen Kiitoautot Oy ja juuri uudistunut VR Transpoint -organisaatio sekä henkilöliikenteen puolelta Savonlinja Oy.

– Yksinkertaistetusti ilmaistuna nimityksellä TransEDU kuvataan kuljetusalalle suunnattua ja alan tarpeisiin kohdistettua koulutustoimintaa, Malhonen selvittää. – Kullakin seudulla mukana olevat verkoston jäsenet muodostavat ikään kuin neuvottelukunnan, joka edustaa omalla seudullaan koko alaa tuomalla esiin mm. erilaiset koulutustarpeet ja -näkökymykset.

Simulla simulaattori

Yhtenä osaprojektina TransEDU-kokonaisuudessa on liikuteltavan rekkasimulaattorin hankinta eli ns. Simu-projekti. Jokaiselle projektin seutukunnalle on tätä hanketta varten nimetty Simu-vastuuhenkilö. Kaaviossa mainitun laajennetun Simu-tiimin puitteissa jokaiselle seudulle koulutetaan tietty määrä henkilöitä, jotka pystyvät hankittavalla simulaattorilla operoimaan.

– Kyseessä on lähes miljoona euroa maksava, puoliperävaunuun sijoitettu erittäin korkealuokkainen ja alan viimeisintä kehitystasetta edustava simulaattori, jolla voidaan todentuntuisesti opettaa kaikkia niitä tilanteita – myös poikkeavia – joita normaalissa tieliikenteessä esiintyy. Tämän monimutkaisen kokonaisuuden hallintaan tarvitaan syvällisesti perehdytetyjä henkilöitä, Malhonen kertoo lisäten, että ohjausryhmässä puolestaan ovat edustettuina rahoittajatahot ja verkostoon kuuluvien oppilaitosten johtajat sekä sidosryhmien edustajat kuten SKAL, ALT ja AKT.

”Nuorten käsissä on kuljetusalan tulevaisuus”

Mainitussa puoliperävaunussa on varsinaisen simulaattorin lisäksi luokkahuone, jossa seitsemän oppilasta voi työskennellä esimerkiksi verkkopäätteillä sillä aikaa, kun yksi oppilas ”ajaa” simulaattorilla. Perävaunu siirretään paikkakunnalta toiselle aina sen seuraavaksi käyttöönsä saavan oppilaitoksen vetoautolla. Tähtäimessä on, ettei simulaattorille tulisi lainkaan ns. tyhjäkäyttöä. Sen tulisi olla vähintään 40 viikkoa vuodessa opetuskäytössä ja sen lisäksi hyödynnettävissä kuljetusalan koulutukseen liittyen mielenkiinnon herättäjänä ja markkinoinnin edistäjänä erilaisissa tapahtumissa, kuten messuilla ja näyttelyissä.

– TransEDU-verkostossa tapahtuvassa opetustoiminnassa vetovastuu on aina kunkin seutukunnan oppilaitoksella, sanoo SKAL Itä-Suomi ry:n toiminnanjohtaja **Heikki Lappalainen**. – Myös ELY-keskukset ovat toiminnassa poikkeuksetta edustettuina, sillä ne ostavat oppilaitoksilta myös työvoimapolitiittista koulutusta. Tätä kautta on käytettävissä erilaisia hankkeita, joiden kautta yrittäjille on tarjolla rahoitusta esimerkiksi täydennyskoulutukseen.

Yhtenä esimerkkinä tällaisista hankkeis-



Projektipäällikkö Ossi Malhonen perustelee TransEDU-verkoston tärkeyttä ohjattaessa nuoria oikeaan ammatinvalintaan.

ta Lappalainen mainitsee Etelä-Savossa toteutetun **Teesa**-hankkeen, jossa lähtökohdiana oli tukea työpaikkojen syntymistä ja hankkia niiden saataville työvoimaa.

– Hankkeeseen liittyi mm. käynti Kontiorannan varuskunnassa, jossa kuljetajakoulutuksessa oleville varusmiehille kerrottiin, että siviiliin pääsyn jälkeen kuljetusalalle voi tulla töihin ja että alalta löytyy mitä erilaisimpia työtehtäviä. Tämä hanke oli mielestäni osoitus siitä, että näissä projekteissa voidaan toimia hyvin käytännönläheisesti, Lappalainen toteaa.

Hän myös lisää, että Mikkelin TransEDU-verkoston aktiivisuus on ollut esimerkillistä. Kaikki osapuolet ovat olleet kaikissa kokouksissa edustettuina koko 2,5-vuotisen toiminnan ajan.

Konkreettisista toimista Malhonen haluaa mainita yhdessä Lappalaisen kanssa toteutetut lukuisat käynnit oppilaitoksissa

ja kouluissa, joiden yhteydessä sekä kuljetusalaa että kuljetusalan koulutusta on markkinoitu oppilaille.

– Nuorison keskuudestaan päävolyymi alalle kuitenkin tulee, vaikka aikuiskoulutuskin on tärkeässä asemassa. Nuorten käsissä on kuljetusalan tulevaisuus, Malhonen korostaa.

Kaveri ja Poveri

Kalliiden erityisalojen kehittämishanke (kuljetusala on yksi aloista, joissa koulutus luokitellaan kalliiksi) eli **"Kaveri"1** oli Euroopan sosiaalirahaston (ESR) varoin Itä-Suomessa vuonna 2006 rahoitettu hanke. Siihen liittyneen selvitystyön pohjalta laadittiin laaja toimenpideohjelma, jonka keskeisiä elementtejä ovat opettajuus, ennakointi, opiskelijarekrytointi ja resurssipankin hyödyntäminen.

Resurssipankkiin päätettiin tuottaa si-

sältöä luomalla henkilöstö-, kalusto- ja oppimateriaalirekisteri. Verkosto itsessään ylläpitää ja päivittää resurssipankkia.

Näitä tekijöitä hyödynnetään vuoden 2010 alusta käynnistyneessä ja vuoden 2012 loppuun kestävässä **"Poveri - voimaa logistiikka-alan koulutukseen Itä-Suomessa"**-hankkeessa. Siinä tavoitteena on mm. simulaattoripedagogiikan kehittäminen, käyttö ja hyödyntäminen; puhutaan siirrettävästä logistiikka-alan oppimisympäristöstä. Hankkeen kohderyhminä ovat oppilaitosten opettajat, työpaikkaohjaajat, opiskelijat sekä TransEDU-verkoston kautta mukaan tulevien yritysten henkilöstö.

Teoriaa ja käytäntöä

Merkittävän seikan verkoston toiminnassa muodostaa se, että myös opettajat halutaan viedä "ulos" työelämään, jotta he voisivat analysoida yrityksiä oman opetus-

"Verkoston toiminnalla parannetaan kuljetusalan ammatillisen koulutuksen vetovoimaisuutta ja työelämäläheisyyttä sekä pyritään varmistamaan osaavan työvoiman saatavuutta, ei vain Mikkelin seudulla vaan koko Etelä-Savossa."

- Ainakin Mikkelissä TransEDU-verkosto on osoittanut toimivuutensa, sanoo SKAL Itä-Suomi ry:n toiminnanjohtaja Heikki Lappalainen.



suunnitelmansa näkökulmasta. Näin he saavat tietää mitä oppilaat juuri tietyssä yrityksessä voivat oppia työssäoppimisjakson aikana.

- Hyviä ja luotettavia kumppaneita tarvitaan esimerkiksi ammattipätevyyskoulutuksiin. TransEDU-verkostossa olevat oppilaitokset ovat poikkeuksetta tällaisia. Myös yrittäjien pitää saada tietää mitä koulutetaan ja kouluttajien puolestaan mitä yrittäjät haluavat, Lappalainen perustelee.

Malhosen mukaan seudulliset TransEDU-verkostot muodostavat eräänlaisen kuljetusalan taitotietokeskuksen. Mikkelissä se on seudun kuljetusalan yritysten, edunvalvontajärjestön ja ammattiopiston muodostama toimijaverkosto, jossa kaikkien verkostokumppanien osaaminen, tieto ja taito sekä tilat ja laitteet ovat verkoston käytettävissä. Tämä mahdollistaa monipuolisten ja laadukkaiden palvelujen tarjonnan.

- Verkoston toiminnalla parannetaan

kuljetusalan ammatillisen koulutuksen vetovoimaisuutta ja työelämäläheisyyttä sekä pyritään varmistamaan osaavan työvoiman saatavuutta, ei vain Mikkelin seudulla vaan koko Etelä-Savossa, Malhonen kuvailee.

Sekä Ossi Malhosen että Heikki Lappalaisen mielestä on tärkeää, että nuori tekee myöhempään opiskeluunsa liittyvän alavalintansa riittävän aikaisessa vaiheessa. Kunhan valinta kohdistuu kuljetus- ja logistiikka-alaan voivat TransEDU-toimijat katsoa onnistuneensa tehtävissään.

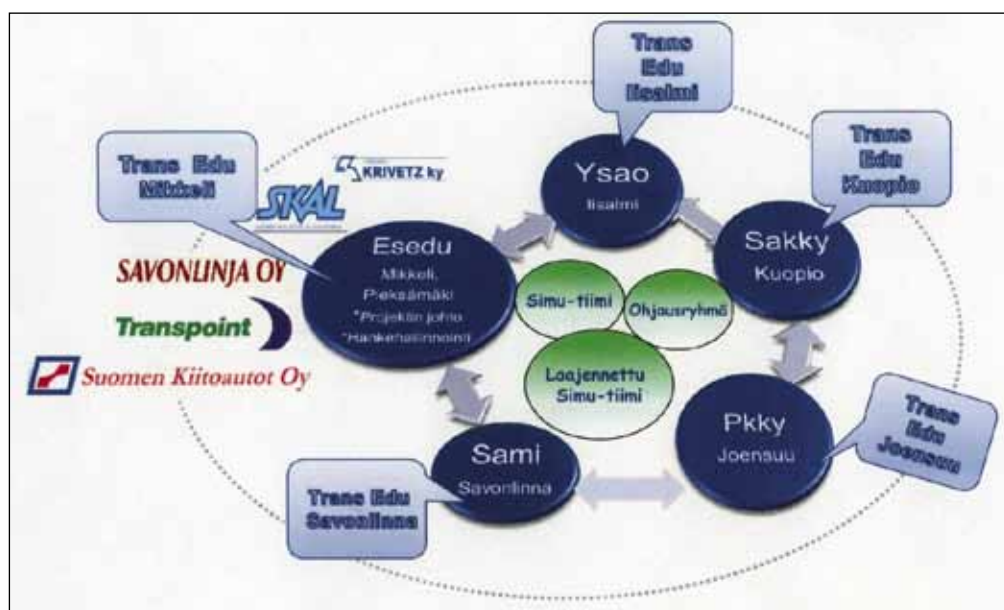
- Tarkemman opintokohdistuksen nuori kyllä ennättää tehdä myöhemmin, pääasia on, että hän heti aluksi valitsee oikean peruskoulutusalan - kuljetus- ja logistiikka-alan, Malhonen toteaa.

TransEDU-verkostossa on Malhosen mukaan myös käyty useita keskusteluita siitä, millä tavoin esimerkiksi direktiiviin perustuvien pätevyyskoulutuspäivien aihepiiriä ja sisältöä voitaisiin kehittää jatkuvasti muuttuvien olosuhteiden mukaisiksi. Jo ammatissa oleville kuljettajille tulisi saada esimerkiksi paljon lisätietoa ajoneuvojen kehittyvistä ja uudistuvista tekniikoista.

- Verkoston tehtävänä on myös saada eri tahot ymmärtämään, kuinka paljon kuljetusala tekee ympäristön hyväksi ammatillisen koulutuksen ja valistuksen sekä kaluston jatkuvan kehittymisen myötä. Mielikuva siitä, että kuorma-autot vain saastuttavat, on mahdollista torjua ja siihen pätevän koulutuksen saaneet nuoret kyllä kykenevät, vakuuttaa Heikki Lappalainen lopuksi.

KAAVION SELITTEET:

- Esedu** = Etelä-Savon Koulutus Oy
- Ysao** = Ylä-Savon koulutus kuntayhtymä
- Sakky** = Savon koulutus-kuntayhtymä
- Pkky** = Pohjois-Karjalan koulutus-kuntayhtymä
- Sami** = Itä-Savon koulutus-kuntayhtymä
- Simu** = Simulaattori



Profiilissa esitellään kuljetusyrittäjiä ja muita kuljetusalalla vaikuttavia persoonallisuuksia sekä SKAL:n toimihenkilöitä. Kerro ehdotukseksi profiilihenkilöksi **Anneli Similälle**, puh. (09) 478 999 tai anneli.simila@skal.fi.

Pieni paniikki johtaa parhaisiin tuloksiin

SKAL:n koulutuspäällikkö **Eino Simonen** syntyi pienviljelijäperheeseen Viitasaarelle toiseksi nuorimmaisena lapsena. 8-lapsisen perheen isä totesi 15-vuotiaalle Einolle, että on jo aika lähteä omaa leipää tienaamaan. Työelämä alkoi Kuopiossa mopolähettinä.

Syksyllä Eino aloitti autoalan opiskelun. Ensin hän hankki auton asentajan pätevyyden, kävi sitten Jyväskylässä Teknisen koulun kuljetuspuolen ja täydensi opinnot suorittamalla 4-vuotisen Teknisen opiston kolmessa vuodessa.

– Se onnistui, koska voin hyödyntää edellisessä opinahjossa saamaani, osittain päällekkäistä koulutusta. Kaiken aikaa kävin myös töissä; tein asennustöitä, ajoin autoja ja välillä myin kuorma-autoja. Viimeisenä opiskeluvuotena pääsin katsastusmieheksi ja kävin opistolla lähinnä suorittamassa kokeet, Eino muistelee.

Opiston jälkeen Eino aloitti Turun KTK:n palveluksessa kuljetuspäällikkönä. Siellä hän tutustui automiesten sieluelämään perinpohjaisesti. Vuonna 1986 hän tuli SKAL:n palvelukseen. Kuljetusteknisellä osastolla tehtiin silloin **Markku Maukosen** alaisuudessa paljon kuljetusmaksulaskelmia ja neuvoteltiin asiakkaiden kanssa. Seuraava vaihe SKAL:ssa oli Liha-alan Autoliikenne ry:n johtaminen. Siihen liitettiin myös Maitolinjat. Se olikin melkoinen savotta, josta syntyi nykyinen Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry. Tiukka tahti jatkui kun elintarvikealan kustannuslaskentajärjestelmä muuttui tyystin. Silloin Eino oli välillä liikkeellä kuukausitolkulla yhtä mittaa.

– Välillä olin pari vuotta logistiikkapäällikkönä Atrian eläinkuljetuksia hoitavalla A-Tuottajat Oy:llä. Yhtiö on hieno, mutta ihan hullua reissaamista sekin oli. Kilometrejä kertyi vuodessa 100 000 ja asuin viikot lähes aina hotelleissa. Havahduin kun hotelliketjulta tuli hieno joululahja, jossa kiiteltiin ”Olette kymmenen parhaan asiakkaamme joukossa”.

SKAL:ssa tarvittiin silloin logistiikan asiantuntijaa ja Eino pääsi enemmän paikallaan pysyvään työhön. Tehtävään liittyi myös kouluttamista, jota jo aiemmissakin SKAL:n työtehtävissä oli ollut. Siirtyminen koulutuspäälliköksi 2006 rakentamaan SKAL:lle kattava ammattipätevyyskoulutus oli luonteva muutos. Nyt kolmisen vuotta pyörinyt koulutus tulee vielä laajenemaan melkoisesti.

– Automiehet antavat hyvää, suoraa palautetta, niin negatiivista kuin positiivistakin. Jälkimmäistä kun saa, niin tietään todella onnistuneensa. Olen myös huomannut, että pieni paniikki johtaa kohdallani parhaisiin lopputuloksiin. Rakentamamme ammattitaitoinen, luotettavan kouluttajaverkko on vähentänyt omaa matkustamistani. Koulutan pääasiassa ADR- ja liikenneyrittäjäkursseilla Helsingissä. Lapsenlapsi Sveitsissä lisää kyllä vapaa-ajanmatkoja. Kotikulmille Keravalle syntyy piakkoin toinen lapsenlapsi. Olen opetellut taas käymään kuntosalilla ja kävelylenkeillä. Perhokalastukseen toivoisin löytäväni lisää mahdollisuuksia, Eino haaveilee.

Ulla Eskelinen

