

Att vara företagare inom transportbranschen i Finland

Jan-Erik Strömberg

Examensarbete
Företagsekonomi
2014

Jan-Erik Strömberg

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	
Författare:	Jan-Erik Strömberg
Arbetets namn:	Att vara företagare inom transportbranschen i Finland
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta slutarbete tar fram vardagliga saker från den finska transportbranschen. I arbetet berättas hur transportbranschen ser ut idag i Finland vad kommer att hända och vad som krävs för att börja jobba eller grunda ett företag inom denna bransch.</p> <p>I teorin tas det fram hurdana skolningar, körkort och försäkringar man behöver inom denna bransch.</p> <p>Arbetet skall ge synpunkter för en ung individ som har funderat på att börja jobba eller grunda ett företag inom den finska transportbranschen.</p> <p>Informationen har nåtts genom böcker, internet sidor och intervjuer samt diskussioner med experter inom branschen. Resultaten visar att transportbranschen idag inte är den lönsammaste att börja ett eget företag i.</p>	
Nyckelord:	Transport, Logistik, Transportbranschen, Företag
Sidantal:	34
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Bachelor of business administration
Identification number:	
Author:	Jan-Erik Strömberg
Title:	To be an entrepreneur in the Finnish transport branch
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This Degree Thesis will tell you about the Finnish transport sector. In this thesis the transport sector in Finland will be explained in many ways eg. What is happening now in the sector, what will happen and what is needed from us if we will start our own company in the transport sector or start working there.</p> <p>In the theory I will explain to you about schooling's, driver's license and about different insurances you need in the Finnish transport sector. This thesis is made for young people who are interested in the Finnish transport sector, this thesis will help them to choose if they want to start an own company or work in this sector.</p> <p>Information in this thesis is got by interviews, books, internet pages and discussions with experts. The results show that it is not so profitable to start as an entrepreneur in the Finnish transport sector today.</p>	
Keywords:	Logistics, Entrepreneur, Transport, Transport sector,
Number of pages:	34
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

OPINNÄYTE	
Arcada	
Koulutusohjelma:	Liiketalous
Tunnistenumero:	
Tekijä:	Jan-Erik Strömberg
Työn nimi:	Minkälaista on olla yrittäjä kuljetusalalla suomessa.
Työn ohjaaja (Arcada):	Linn Hongell
Toimeksiantaja:	
<p>Tiivistelmä:</p> <p>Tämä opinnäyte työ kertoo minkälaiselta suomalainen kuljetusala näyttää tänään, tulevaisuudessa sekä mitä vaaditaan että voi työskennellä tai perustaa yrityksen suomen kuljetusalalle.</p> <p>Teoriassa käydään läpi erilaisia koulutuksia, ajokortteja sekä minkälaisia vakuutuksia tarvitaan tällä alalla.</p> <p>Opinnäytteen tarkoitus on olla hyödyksi nuorelle persoonalle joka haluaisi aloittaa työskentelyn tai perustaa yrityksen kuljetusalalle.</p> <p>Informaatio sekä teoria on saatu kirjoista, internet sivuilta sekä alan eksperttien haastatteluista sekä keskusteluista muiden eksperttien kanssa. Opinnäytteen tuloksista voi huomata että tänään ei ole niin kannattavaa aloittaa omaa yritystä kuljetusalalle.</p>	
Avainsanat:	Kuljetus, Logistiikka, Kuljetusala, Yritys
Sivumäärä:	34
Kieli:	Ruotsi
Hyväksymispäivämäärä:	

INNEHÅLL

Innehåll

1	Inledning.....	7
1.1	Syfte	8
1.2	Problemområde	8
1.3	Avgränsning.....	8
2	Allmänt om transportbranschen i Finland	10
2.1	Arbetsmöjligheter inom branschen	12
2.2	Olika bolagsformerna	13
2.3	Enskild näringsidkare	13
2.4	Öppet bolag	13
2.5	Kommanditbolag.....	14
2.6	Aktie bolag.....	14
3	Vad krävs för att bli företagare inom transportbranschen.....	15
3.1	Försäkringar som behövs av företagare inom transportbranschen	18
4	Metodik.....	20
4.1	Kvantitativ undersökning	20
4.2	Kvalitativ metod	21
4.3	Min metod.....	21
4.4	intervjuerna.....	22
5	Empiri	23
5.1	Intervju med Daniel Hinderesson	24
5.2	Intervju med Christoffer Damén	25
6	Analys och Diskussion.....	27
6.1	Resultat	27
6.2	Möter teorin verkligheten.....	28
6.3	Diskussion och egna tankar	29
7	Källor	31
8	Bilagor	34

Figurer / Figures

Figur 1- CO2 utsläppen av transporter år 2008 i Finland.....	10
Figur 2- Hur det transporteras i Finland.....	11
Figur 3- Bränsleprisets utveckling från år 2004 till slutet på år 2012.....	12
Figur 4- Körkortsklasserna.....	17

1 INLEDNING

Detta examensarbete kommer att berätta om att hur det i verkligheten är att vara företagare inom transportbranschen i Finland. Ämnet är mycket mångsidigt och berör den finska befolkningen väldigt mycket pga. att transportsektorn är en arbetsplats för en märkvärdigt stor andel finländare, ca 150 000 personer jobbar inom vägtransportbranschen (Autoliikenteen työnantajaliitto ry).

Företagarskap idag är ett alternativ många funderar på för att det är idag allmänt ganska svårt att hitta jobb, men inom transportbranschen kommer det alltid att finnas jobb och behövas nya företagare.

I detta arbete kommer transportbranschen att belysas från många olika synvinklar för att få en inblick i hur det i verkligheten ser ut idag i transportbranschen. Jag vill få svar på om det är lönsamt att bli företagare inom branschen idag samt vilka fördelar arbetet har. Arbetet kommer att belysa detta främst genom litteraturstudier samt genom intervjuer med personer som jobbar inom branschen eller har egna transportföretag.

Arbetet kommer att ge en inblick i hur transportbranschen ser ut idag, samt vilka möjligheter framtiden kan medföra. För att vara företagare inom transportbranschen krävs det mycket kunskap om lagar och olika regler, dessa saker kommer redogöras för detta examensarbete.

1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka om teorin om transportbranschen möter verkligheten, genom att först göra en litteraturstudie och sedan genom intervjuer. Nyttan av detta examensarbete fås genom att den hjälper unga som är intresserade av transportbranschen och kanske har funderat att börja som företagare inom branschen. Självt har jag alltid varit intresserad av transportbranschen och kan se mig att jobba inom den.

1.2 Problemområde

Arbetet kommer att ta fram relevanta frågor som tangerar branschen från olika synvinklar. Genom intervjuer med olika personer kommer det framkomma olika åsikter och därför skall frågorna vara ganska breda. Det intressanta kommer att vara att se om teorin möter verkligheten och om samtliga respondenter har samma erfarenheter.

Huvudforskningsfrågan i detta arbete är:

Möter teorin och verkligheten varandra inom transportbranschen i Finland?

- Denna fråga kommer att ta fram vilka saker som skiljer sig kraftigt enligt resultaten i intervjuerna.

Därtill vill jag även finna svar på följande underfrågor:

Vilka problem finns inom branschen?

Vilka regler och lagar bör man känna till?

1.3 Avgränsning

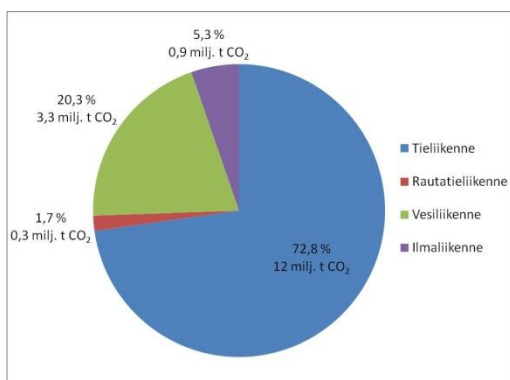
Att göra avgränsningar i transportbranschen är ganska enkelt om man vet vad man vill undersöka, jag har valt att lämna bort alla allmänna transportmedel och taxitrafiken och koncentrera mig endast på godstransporter och olika vägtransporter.

Jag har valt att koncentrera mig på unga som jobbar inom branschen eller har eget transportföretag, de valde jag för att få en intressant och fräsch inblick i att vad det händer inom branschen just idag och hurdana förväntningar de har för framtiden. Jag valde också att lämna utanför äldre erfarna personer och företag pga. att arbetet skulle bli för mångsidigt och långt i så fall.

2 ALLMÄNT OM TRANSPORTBRANSCHEN I FINLAND

I Finland är vägtrafiken den viktigaste transportmetoden för både transporter av gods och människor. Av allt gods som transporteras i Finland så transporteras 90 % av det genom vägnätet. Lastbilstrafiken är även indelad i olika grupper angående vilket ändamål godset används till, t.ex. fabriks-, butiks- eller byggnadsbranschen. (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry 2013)

Under året 2011 transporterades allt som alla 313 miljoner ton gods via vägarna det betyder att varje dag transporterades ca 1 miljon ton gods på våra vägar i Finland. Därtill finns det stora skillnader gällande hur långa sträckor det transporteras. Medellängden på en transport i Finland år 2011 var 59km och längsta sträckorna man i medeltal transporterade var 212km och dessa transporter var ofta för papper, cellulosa, mjöl, socker och för vissa frukter, för andra livsmedel och oljor var medellängden för en transport 187km. Under året 2010 var lastbilstrafikens indelad så att 55 % av transporterna var för fabriksbranschen, 18% för butiksbranschen och 15% för byggnadsbranschen. Transportbranschen innebär också mycket utsläpp, vägtrafiken för med sig mest utsläpp ca 12 miljoner ton CO₂ per år. Nedan finns en figur som beskriver hur utsläppen är fördelade inom trafiken i Finland (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry 2013 och Climate guide 2008)



Figur 1- CO₂ utsläppen av transporter år 2008 i Finland

Nedan finns en tabell där man ser hur mycket gods det har transporterats i Finland under tiden Juli - September år 2013. I tabellen kan man läsa hur många ton som privata företagare kör och sedan hur stora yrkesföretag kör, skillnaden är stor. Man ser också i tabellen hur många

miljoner kilometer det har körts på godset. I tabellen nämns också fraktprestationen som visar hur många miljoner ton gods per kilometer körs. (Tilastokeskus 2013)

Fordonets användning	Godsmängd, 1000 t	Trafikprestation, milj. km	fraktprestation, milj. tkm
Privat	13 639	148	521
Yrkes	56 366	341	4 400
Tillsammans	70 005	489	4 922

Figur 2, Hur det transporteras i Finland

I lastbilsbranschen finns det många utgifter som är väldigt stora, arbetskraften är den största utgiften och den står för ca 42 % av alla utkomster. Andra stora utgifter är bränsle som är ca 25 %, maskiner/egendom ca 10 % och service och reparations kostnader som uppgår till ca 7 %. En vanlig service med oljebyte och filterbyte kostar ca 1000- 3000 euro (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry 2013 och intervjupersonerna)

Av allmänna transportmedel är busstrafiken den mest använda i Finland. Busstrafiken är utanför huvudstadsregionen märkvärdigt den mest använda allmänna transportmedlet med ungefär 80 % andel och i huvudstadsregionen är den också störst med ca 60 % användnings andel, den är mindre i huvudstadsregionen pga. att det finns många andra alternativ såsom metro och spårvagnar. I allmänna transportmedel utgör arbetskraften de största utgifterna med ca 55-57 % och i huvudstadsregionen även några procent mera. Bränslekostnaderna uppkommer till ca 15-17 % och reparations och service kostnaderna upptar ca 7 %. Nedan finns en tabell där man ser hur bränslepriset har stigit under åren. Denna utveckling på bränslepriset är stigande, priset på diesel steg speciellt mycket i början på år 2012 pga. skatterna på diesel höjdes. (Autoliikenteen Työnantajaliitto ry 2013, Skal 2013)



Figur 3. Bränsleprisets utveckling från år 2004 till slutet på år 2012

2.1 Arbetsmöjligheter inom branschen

Transportbranschen är en bransch där det alltid kommer att finnas arbete. Människor och varor kommer alltid att flyttas från plats A till B på något sätt och ännu i denna dag finns det inte något sätt som inte skulle behöva någon människa som styr fordonet på sätt eller annat. Inom yrkestrafiken finns idag ca 40 000 lastbilar. (Autoliikenteen Työntajaliitto ry 2013)

Transportbranschen sysselsätter ca 150 000 människor, denna siffra innebär alla jobb inom branschen. Som chaufförer inom busstrafiken jobbar ca 15000 och inom godstrafiken finns det ca 70 000 chaufförer. (Autoliikenteen Työntajaliitto ry 2013)

I Finland är transportföretagen väldigt små, över 50% av företagen sysselsätter ca 1-9 personer och har i sin ägo 1-2 lastbilar. Detta beror på att det är ganska enkelt att starta ett eget transportföretag och få jobb via de stora logistik företagen som t.ex. DHL, Kiitolinja och Schenker. Av alla transportföretag i Finland är det endast ca 2% företagen som sysselsätter minst 300 personer, fastän det är så liten procentandel har de väldigt stor betydelse för hela branschen i Finland. Dessa stora företag täcker ca 40% av all arbetskraft som behövs inom transportbranschen. Stora företag inom branschen är t.ex. Ahola och DHL. (Autoliikenteen

Työnantajaliitto ry 2013 och Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Liikenne- ja kuljetustekniikka Sid. 65-66 2002)

Transportbranschen är ett bra arbetsställe om man är intresserad av teknik, bilar, kundservice, systematik mm. För att jobba i branschen behöver man ofta inte ha så hög utbildningsgrad ofta räcker det bra redan med basskolning inom logistik och att man även har körkorts tillstånd för lastbil (C-kort). Lönen i branschen är i medeltal ca 2800 € i månaden vilket är en helt hyfsad medellön i Finland.

2.2 Olika bolagsformerna

Som transportföretagare i Finland kan man välja av många olika bolagstyper den som passar åt sig själv bäst. Företagsformerna man kan välja emellan är enskild näringsidkare, kommanditbolag, aktiebolag eller öppet bolag. (infopankki 2013).

2.3 Enskild näringsidkare

Enskild näringsidkare är det vanligaste sättet att påbörja ett eget företag. Man har som individ ansvar över sitt företag, man bestämmer allting själv. I denna bolagsform äger man allting likadant som sitt privatägo. Som enskild näringsidkare är man inte bokföringsskyldig. Bolagsformen passar bra om det är frågan om en bisyssla men om företaget gör mycket vinst så är det svårt att klara sig som enskild näringsidkare pga. skatterna är svåra att planera. Jordbrukare och små transportföretag använder sig ofta av denna bolagsform. (infopankki 2013 och perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille)

2.4 Öppet bolag

Öppet bolag är en bolagsform där två eller flera personer tillsammans grundar ett företag för gemensamt bruk. Man kan inte ensam grunda ett öppet bolag. Företagskontraktet görs oftast skriftligt och där skall framkomma, bolagetsnamn, hemadress, ansvarsfördelningen mm.

Kapitalet i öppet bolag fås genom det som ägarna investerar i det men om företaget går i konkurs och har därmed mycket skulder så kan pengarna tas från ägarnas egen egendom. Man kan ge sin andel av företaget bort endas om alla ägare godkänner detta. Öppet bolag är en företagsform som inte går att använda sig av om man ensam vill grunda ett transportföretag därför är detta inte ett alternativ för självföretagare. (Infopankki 2013 och perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille 2013)

2.5 Kommanditbolag

Kommanditbolag är likaså som ett öppet bolag och kräver alltid 2 eller flera personer för att grunda det, tillfälligt räcker det med en person (för ett års tid). Ett kommanditbolag grundas med ett skriftligt kontrakt. Kontraktet ser ganska lika ut som i ett öppet bolag, i kontraktet skall alltså komma fram bolagets namn, hemadress, ansvarsfördelningen mm. I bolagetsnamn skall det komma fram bolagets form alltså i kommanditbolag är förkortningen Kb. Ansvaret är fördelat till dem som har investerat och äger av företaget. Om ett kommanditbolag får svåra skulder så står ansvarspersonerna också med sin egen egendom för det t.ex. så kan man mista sin bil eller sitt hus pga. företagets skulder. Denna bolagsform har några risker inom sig men om man är säker på sitt företag så är det ett bra alternativ för att bolagsform i transportbranschen. (Infopankki 2013 och perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille 2013)

2.6 Aktie bolag

Ett aktiebolag kan man grunda ensam eller också vara flera som grundar det. Minsta egendomen aktiebolaget måste ha är 2500 euro. Aktiebolag grundas med ett kontrakt alla medlemmar godkänner i samma stund väljs ledningen till företaget. Kontraktet skall innehålla datumet, vem äger vad mm. Aktiebolagets syfte är att göra vinst för bolagets ägare. Om företaget är aktiebolag så har det ofta i sitt namn bokstäverna Ab. Denna företagsform är ganska dyr att grunda och kräver mycket mera av grundaren än t.ex. enskild näringsidkare. (infopankki 2013 och perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille 2013)

3 VAD KRÄVS FÖR ATT BLI FÖRETAGARE INOM TRANSPORTBRANSCHEN

För att vara företagare inom transportbranschen så krävs det av företagaren olika saker. Det första man måste ta till hänsyn är att man väljer rätt företagstyp för sitt företag det finns många olika alternativ: Enskild näringsidkare, kommanditbolag, aktiebolag eller öppet bolag, valet av företagsform måste varje individ fundera på noggrant och räkna ut vad som passar åt en själv bäst. (kuljetusala 2013)

Att köra lastbil, buss eller taxi för yrkestrafik kräver av företagaren en viss skolning och kunskap. Att göra ekonomisk vinst med dessa körningar hör till lovvarande näringsbransch och det betyder att alla som vill bli företagare inom transportbranschen måste utföra av trafi reglerade kurs angående företagarskap, alla måste avklara det även godkänt. Annat som behövs av företagaren är att han har ett gott ryckte, rättskyldig och har ekonomin i tillräcklit bra skick för att klara av utmaningarna som finns inom branschen. Yrkeskunnighets skolning blev lagstiftad 1.8.2008 den grundar sig på EU- direktiven angående baskunskaper inom branschen. Denna skolning krävs av alla som inte har haft ett körkort till lastbil (C-kort) före 10.9.2009. (kuljetusala 2013 och Skal 2014)

Läroanstalten som utbildar de nya företagarna ger ett betyg på avklarad kurs till bevis för framtiden. Godstrafik kursen omfattar åtminstone 140 timmar, taxi chaufför kursen omfattar åtminstone 120 timmar och busstrafik företagarens kurs omfattar åtminstone 160 timmar skolning. Till kursens prov kan man även komma direkt utan att gå igenom dessa timmar men som kriterie till detta är att man har jobbat inom transportbranschen åtminstone två år inom en ledande position. (kuljetusala 2013)

Säkerheten inom transportbranschen funderas mycket på, det är viktigt att alla personer som jobbar inom branschen har tillräcklig skolning angående säkerhet. Att köra på rätt sätt och ha gått säkerhets skolning innebär att man klarar sig bra på fältet. (intervjupersonerna)

För att få köra fordonen inom branschen krävs det även rätt körkort för olika fordon, nedan finns en tabell som beskriver körkortsklasserna och den beskriver även vilken ålder man måste ha för att få köra fordonet. Det vanligaste körkortet är B alltså personbils körkort som man får som 18 åring efter att utfört teorilektionerna och körtimmarna och därefter utfört ett teoriprov och körprov. För att få utföra körkortet behövs också ett körkortstillstånd som innehåller 2 passfoton, hälsointyg och ett kvitto över betald körkortsavgift. Alla dessa punkter finns inom alla körkortsklasser men desto mera lov man har så desto mindre hamnar man gå på lektionerna till en ny körkortsklass. (Autokoulu Liekki 2013)

För att jobba inom transportbranschen och köra lastbil krävs det minst C-kort och med detta körkort får man köra vanlig lastbil, om man endast behöver köra paketbil med högsta vikten på 3500 kg klarar man sig med det vanliga körkortet B. De som jobbar och har ett eget transportföretag har oftast ett CE-körkort, med detta körkort får man då köra lastbil med släp alltså den största kombinationen man får köra med i Finland. (Antinautokoulu 2014 och intervjupersonerna)

För att få CE- körkort måste man ha B- körkortets andra skede gjord och även ha ett C- körkort som är i kraft. CE- körkortet kräver också att man är 21 år gammal i undantag får man det redan som 18 åring om man har en 280 timmars grund yrkesskolning avklarad. Det att man vill höja sitt C- körkort till CE- körkort kräver att man avklarar teorilektioner ca.15 stycken och körlektioner ca.30 stycken dessa blir mycket mindre om man har mycket erfarenhet från branschen. Att få kortet kräver också att man gör ett teoriprov och körprov. CE- körkortet kostar ca.4000 euro idag men om man har mycket körerfarenhet från branschen så kan den sjunka till lite under 2000 euro. Givetvis måste man ha bevis på att man har erfarenhet. (Antinautokoulu 2014)

Körkortsklasser

Körkortet delas in i körkortsklasser som är baserade på fordonstypen.

	Moped	Traktor	Motorcykel	Personbil	Lastbil	Buss, långtradare
21 år			A		C1E CE	D1 D D1E DE
18 år			(A)	B BE	C1 C	
16 år			A1			
15 år	M	T				

Körkortet klassificerade enligt ålderskrav och fordonstyp.

Figur2. Körkortsklasserna

A1: Lättmotorcykel (16år)

A: Motorcykel (21år)

B: Personbil (18år)

BE: Personbil med släp (18år)

D: Buss (21år)

C: Lastbil (18år)

CE: Lastbil med släp (21år undantag 18år)

M: Moped (15år)

T: Traktor (15år)

(Autokoulu Liekki 2013)

3.1 Försäkringar som behövs av företagare inom transportbranschen

När man är företagare inom transportbranschen är det väldigt viktigt att komma ihåg att försäkra allt nödvändigt och även mindre nödvändigt pga. att om något oförväntat sker så är det ofta frågan om stora och dyra olyckor inom denna bransch, fastän det inte ofta sker på grund av eget misstag. Det är viktigt också att komma ihåg att transportören inte heller har fullt ansvar för godset som transporteras. Företagaren brukar ha ansvar för godset men ofta är det inte försäkrat för hela värdet och i vissa fall kan det vara till och med inte alls försäkrat, därför kan också privatpersoner ta försäkringar på godset de vill att transportören transporterar. Försäkringarna kan tas som engångs transport eller sedan för hela året. (IF.fi 2013 och Lähitapiola 2014)

Det finns också försäkringar som är obligatoriska för transportören såsom Arbetspensions försäkring som innebär att företagaren är pliktig att försäkra att arbetarna kommer att få pension för jobbet de utför i Finland. Andra försäkringen som är obligatorisk är olycksförsäkringen som finns för att om det t.ex. sker arbetsolycka åt arbetaren så täcker den detta. (IF.fi 2013)

Olika försäkringbolag bjuder olika paket till transportbranschens företagare. Bolagen bjuder långt egentligen ganska samma skydd men med lite olika namn och priser. Alla obligatoriska försäkringar är samma i alla bolag t.ex. alltså trafikförsäkringen men sedan finns det vissa skillnader i kasko försäkringarna. Försäkringsbolaget IF bjuder för transportföretagare t.ex. ett paket som innehåller trafikförsäkring, som är obligatoriskt och den täcker alltså skador för den andra parten om man själv är skyldig och för en själv om motparten är skyldig och även för personskador. Bilförsäkring är en annan del av paketet vilket är frivilligt men det innebär att den ersätter för olyckor som sker oförväntat för eget fordon, mycket bra att ha speciellt om man har ny utrustning. Helkasko är även en del av paketet, den innebär rättskydd utomlands och den ersätter t.ex. om någon i lastningen av lastbilen skadar fordonet på något sätt. (IF.fi 2013)

Vägtransportansvarsförsäkringen är en försäkring som innebär att t.ex. godset lastas gratis till en annan lastbil om eget fordon går sönder pga. en trafikolycka och ansvarsförsäkringsskydd för fraktförare som kör i hemlandet. Denna försäkring är utmärkt i de transporter som det är väldigt viktigt att godset kommer i tid fram. Sedan innebär paketet också egendomsförsäkring som täcker arbetsutrustning och egen egendom och sedan finns det också personförsäkring som täcker personskador. (IF.fi 2013)

Som företagare inom transportbranschen så är det att rekommendera att ta ett såhär omfattande paket av försäkringar fastän de är ganska dyra, priset för en full kasko för en några år gammal lastbil kan stiga till över 10 000 euro/år. Försäkrings priserna i branschen är höga och det beror på att om det sker något oförväntat så blir det ofta väldigt dyrt. En ny lastbil med slä kostar idag ca 350 000 euro. (IF.fi 2013 och intervju personerna)

4 METODIK

Metodvalet till detta arbete gjordes med hjälp av diskussioner med experter som berättade vad de anser som det bästa undersöknings alternativet för denna typs arbete. Att välja rätt metod är inte enkelt och ofta går det att använda sig av många olika metoder fastän oftast leder det till ett oklart arbete.

Det finns många olika sätt att undersöka en sådant här ämne, de vanligaste undersökningsmetoderna är antingen kvantitativ undersökning som innebär att man undersöker information som går att generalisera ofta är det frågan om olika frågeformulär för en stor andel av befolkningen. Den andra vanligaste metoden är att göra en kvalitativ undersökning som innebär olika åsikter som man får genom t.ex. intervjuer med experter.

(Taloustutkimus oy 2014 och virtuaali ammattikorkeakoulu 2006)

4.1 Kvantitativ undersökning

Med kvantitativ undersökning menas undersökningar som görs så att informationen kan generaliseras. Kvantitativa metoden vill få fram olika medeltal och därmed finns det inte bland undersökningen några radikala åsikter. (edelegationen.se 2012)

När man gör en kvantitativ undersökning använder man sig ofta av frågeformulär och olika enkäter som innehåller många olika svarsalternativ. Kvantitativa metoden används om målgruppen är väldigt stor, enkäter och frågeformulär är lätta att skicka ut t.ex. via e-post eller post. Det är även möjligt att göra en kvantitativ undersökning via telefon. Kvantitativ forskning är även en billig forskningsmetod. (edelegationen.se 2012 och leduc.se 2007)

Negativt med kvantitativa metoden är att man inte kommer på djupet i sin forskning, man får inte ut av svararna intressanta detaljer som kan vara viktiga. När man får så många svar så kan vissa vara helt utan värde, alltså svarade på ett fel sätt. (edelegationen.se 2012 och leduc.se 2007)

Positivt med kvantitativa metoden är att resultaten kan generaliseras och därmed får man medeltal. Annan sak som är positivt med denna metod är att man nå enkelt en stor del av målgruppen och det är lätt att få svar. (edelegationen.se 2012 och leduc.se 2007)

4.2 Kvalitativ metod

Kvalitativ undersökning används då man vill komma in på djupet i sin forskning. När man använder sig av den kvalitativa metoden i sin undersökning så är ofta målgruppen liten och man vill nå resultat som ger svar på frågorna på ett mera djupare sätt. Kvalitativa metoden innebär ofta intervjuer och diskussioner och därmed binder sig inte respondenten till att svara på något visst alternativ utan får berätta sin egen åsikt och synpunkt gällande frågan. (leduc.se 2007 och behovsdrivenutveckling.se 2013)

Det negativa med kvalitativa metoden är att man inte kan generalisera sina resultat pga. Att det är alltid en individs åsikt som kan skilja sig mycket från populationen fastän man har försökt välja individer som speglar målpopulationen. (leduc.se 2007 och behovsdrivenutveckling.se 2013)

Det positiva med kvalitativa metoden är man får en ärlig åsikt som inte är styrd åt något håll, om man måste styra intervjun/diskussionen skall den göras på ett neutralt sätt. Med denna typs undersökning kan finna mycket nytt och viktig information av ämnet. (behovsdrivenutveckling.se 2013)

4.3 Min metod

Jag har valt att använda mig av den kvalitativa metoden i mitt arbete som innebär alltså diskussioner och intervjuer. Denna metod valde jag pga. att jag vill nå djupet på mitt ämne, det är viktigt för mig att få svar på hur det på riktigt ser ut inom transportbranschen i Finland. Jag

vill inte nå några medeltal för att i min undersökning vill jag veta om teorin möter verkligheten.

Jag kommer att använda mig av intervjuer av personer som jobbar inom branschen och redan har egna transportföretag, på detta sätt får jag svar på min huvudforskningsfråga och när de beslutat jag vill med detta arbete.

4.4 intervjuerna

I detta slutarbete kommer jag att intervjua två stycken personer som jobbar inom transportsektorn, dessa två är unga som har redan många års erfarenhet av branschen. Jag har valt dessa personer noggrant för att få den intressantaste och passande informationen för detta arbete och syfte. Jag har funderat mycket på mångsidighet och på det att individerna har mycket erfarenhet från branschen. Det var även viktigt att de var unga och även intresserade av att påbörja ett eget transportföretag om de inte redan hade gjort det.

Den första jag kommer att intervjua är en person som har ett eget transportföretag och har jobbat med det i många år, denna intervju syftar till att få fram om teorin har något med verkligheten att göra. Denna intervju ger också förhoppningsvis svar på frågor om lönsamhet, skolning och varför man skall grunda ett företag i den finska transportbranschen.

Den andra personen jag kommer att intervjua är en person som kör lastbil till sitt yrke och har många års erfarenhet av det. Från honom får jag hoppeligen svaren på att hur transportbranschen ser ut i Finland och vilka möjligheter och svårigheter framtiden hämtar med sig. Från denna intervju väntar jag mig mycket, jag hoppas att få en bra diskussion som svarar mångsidigt på frågorna från teorin.

Jag hoppas intervjuerna kommer att nå diskussion och att det kommer att komma fram saker som man inte ens har tänkt på i teorin.

5 EMPIRI

Empiridelen för mitt slutarbete utfördes genom kvalitativ undersökning, i detta slutarbete görs 2 intervjuer. Jag har gjort två stycken intervjuer med personer som har erfarenhet av den finska transportbranschen i verkligheten. Intervjuerna var ostrukturerade och därmed gav det möjlighet till fri diskussion och breda, mångsidiga svar. Blanketten var intervju frågorna finns är tillagd som bilaga. (Se bilaga 1)

Intervjuerna gjordes för att få en djupare inblick i att hur det verkligen ser ut inom den finska transportbranschen och vad har vi att förvänta oss av de kommande åren. Resultatet skulle också svara på min huvudforskningsfråga om teorin möter verkligheten inom transportbranschen i Finland. Önskvärt skulle vara om jag skulle nå djupet och få fram synpunkter som inte går att hitta på nätet eller i böcker. Det var viktigt för mig att intervjua dessa personer pga. de är personer som jobbar inom branschen och har ett så brett kunnande att de vet precis hur det ser ut på fältet idag vilket är viktigt för att på nätet och i böckerna når vi endast ett skrap på ytan, intervjuerna ger möjlighet att på riktigt se vad som sker inom den finska transportbranschen.

Kvalitativa undersökningens syfte var att få fram saker som är vardagliga i transportbranschen. Det som frågades var vardagliga saker som att vad anser du om den finska transportbranschen? Varför har du valt att jobba inom denna bransch mm. Enkäten som finns som bilaga var noggrant strukturerad för att få fram de resultat som motsvarar långt denna teori som finns i detta slutarbete för att se hur dessa går ihop.

5.1 Intervju med Daniel Hindersson

Daniel Hindersson har jobbat inom den finska transportbranschen redan i tre år fastän han har ålder endast 24 år. Intervjun ägde rum på eftermiddagen den 18.01.2014. Hindersson jobbar på företaget Trans åkerfeldt vilket är litet företag med två lastbilar och han är också den enda arbetstagaren, detta är den vanligaste storleken på transportföretag i Finland.

Hindersson ansåg att den finska transportbranschen är hotad av företag från utomlandet, de tar över inrikestransporterna för att de är billigare. Finska bolag kommer att falla på grund av detta, ”vi kan inte betala för att köra”. Han ansåg att som nybörjare är det svårt att komma in i branschen pga. att ingen vill ta risken att anställa en kusk som inte har erfarenhet. Positivt i transportbranschen är att man inte behöver köra dygnet runt fastän man nog gör maximala dagar men inom normala gränser.

Skolningarna ansåg Hindersson att är gjorda endast för att få pengar till staten, ” bilskolan lär inte att köra, man lär sig genom att prova själv”. Yrkeskunnighets skolning är också ganska onödigt speciellt för de som varit med länge inom branschen. Men han ansåg nog att något nytta av skolningarna får man, men att teorin som fås i skolningarna inte möter sedan verkligheten.

Om försäkringarna sade Hindersson att de är otroligt dyra men bra att ha och att man nog måste ha dem. Han nämnde också att i dagens läge skulle han inte grunda ett eget transportföretag pga. att allting är så dyrt t.ex. för en några år gammal lastbil kostar fullkasko ca 10000 euro.

Hindersson sade att inom en snar framtid kommer stora företagen ta över t.ex. Ahola och därmed faller de små bort. För att små företag skulle klara sig borde man ha ensamrätt på någon köra t.ex. på stål. Vikthöjningen och de nya reglerna gör ofta stora utgifter för företagen. En vanlig service med oljebyte, filterbyte mm kostar redan ca 1000-3000 euro.

Om bränslet kommer att stiga mycket i värde så kommer inte finska företagen att klara sig. Priset får inte stiga mycket över 1,50->1,60 euro. Per dag går det till bränsle pengar ca 450 euro per bil på dagliga kilometrarna som är ca 500-600 km.

Hindersson har inte en enda gång funderat på att byta arbete, detta beror på branschen intresserar och pappa och morfar har också jobbat inom branschen. När man börjar jobba inom denna bransch så vill det sedan sitta i en. ”Inte ens pensionärerna hålls borta från ratten”.

Fördelarna med arbetet är att ingen dag är likadan det händer något nytt och speciellt varje dag. Nackdelarna inom branschen och jobbet är att om något går sönder pga. bilen eller eget fel. Värsta saken är att man hamnar vara rädd nästan varje dag för att någon skulle köra in i näsan på lastbilen.

5.2 Intervju med Christoffer Damén

Christoffer Damén har ett eget transportföretag av namnet Firma C. Damén. Företaget har han grundat för 1 år och 6 månader sedan. Damén är en väldigt ung företagare och är endast 25 år gammal. Damén jobbar för det mesta ensam och har en lastbil och jordbruk.

Damén ansåg att det inte är så positivt att vara företagare inom den finska transportbranschen och att framtiden ser dålig ut. Transportbranschen är mycket fräck och har mycket konkurrens. Damén sade också att det i Finland finns för mycket lastbilar för de kör som finns. Det är i dagsläget för enkelt att få trafiklov, man går kursen som kostar ca 1500€ och efter det kan man i princip skaffa hur många bilar som helst. Man behöver heller inte så stort startkapital för att börja med lastbil, när det blir dåliga tider leder detta till att många börjar sänka priserna för att ha arbete åt bilarna och förhindra konkurser. Utländska företag tar över pga. de kör med andra avtal och billigare. Cabotage avtalen som de utländska företagen har alltså att de får komma i landet och lasta tregångar och sedan ut från landet är fräcka enligt Damén.

Skolningarna anser Damén att har blivit dyrare och därmed gallrar det direkt bort sådana som skulle vara intresserade av branschen. Han berättade också att tidigare fick man med C-kort tura och köra CE- köror och därmed kom in i branschen nuförtiden får man inte göra så och det innebär svårigheter för att få nya chaufförer. För nybörjare kan det vara mycket nytta av

att lära sig direktiv och skola sig men inte för dem som varit med länge inom branschen. Skolnare har inte heller alltid erfarenhet av verkligheten inom branschen utan pratar endast från papper och det gör ofta skolningstimmarna ointressanta.

Om försäkringarna tycker Damén att det är viktigt ha dem i skick och att de finns ifall det skulle hända någon större katastrof, de är dyra men han förstår det. Man får jobba många dagar för att betala försäkringarna.

Damén tror att inrikes godstrafiken alltmer kommer att tas över av utländska konkurrenter detta beror på helhetspriset. Nuförtiden handlar det inte om kvaliteten i jobbet man gör utan endast priset är avgörande. Fraktpriserna borde vara indexbundna så att de stiger med bränslepriserna. Fraktpriserna måste stiga annars är finska företagare hårt pressade om inte staten kommer emot med t.ex. accisåterbäringar.

Damén började företaget så att han tog över sin fars företag och köpte verksamheten från familjen. Damén valde att börja jobba inom branschen för att få möjligheten att justera sina arbetstider, för att vara sin egen chef och också för att han är intresserad av transportbranschen och teknik.

Fördelarna med jobbet enligt Damén är att man har frihet och får se platser runt om i Finland. Nackdelarna med att vara företagare inom transportbranschen är att man har långa arbetsdagar och allting kräver mycket tid och egna insatser. Damén anser att teorin delvis möter verkligheten t.ex. avviker det från att i teorin lägger mycket uppmärksamhet i säkerheten, ergonomin och på ekonomisk körning fastän man i verkligheten inte alltid gör det. ”En bransch med bra lönsamhet i teorin men i verkligheten inte så lätt”.

6 ANALYS OCH DISKUSSION

I detta kapitel kommer jag att framföra de mest betydande resultaten jag nått i mina intervjuer och sedan jämföra dem med teorin jag har gått igenom. Som syfte i detta slutarbete hade jag att undersöka om teorin möter verkligheten i transportbranschen i Finland. Nyttan med arbetet skulle vara till unga som har funderat på att börja jobba eller grunda ett eget företag inom transportbranschen, så som jag själv också har funderat. Jag hoppas i resultaten att nå svar på att är det lönsamt att börja ett eget företag inom branschen och att hur det i allmänhet känns att jobba i den finska transportbranschen, vad är positivt och vad är negativt.

Problemområdet i detta slutarbete var att hur jag skall nå svar på att möter teorin verkligheten inom transport branschen i Finland. Problemområdet innebär också underfrågor, jag vill veta vilka problem finns inom branschen och också ta reda på vilka regler och lagar man bör känna till.

Det var inte så svårt att välja metod på grund av att jag visste att jag endast vill intervjua några få personer men att jag ändå vill nå djupa svar angående den finska transportbranschen. Jag har valt att använda mig av en kvalitativ forskningsmetod. Kvalitativa metoden ger mig möjlighet att ställa breda frågor och intervjuerna på personerna kan leda till diskussioner som ger de intressantaste synpunkterna på verkligheten. Till detta ämne passar en ostrukturerad intervju bäst pga. svaren inte kan ha ja och nej svar.

6.1 Resultat

I mitt slutarbete anser jag att jag har nått svar på både min huvudforskningsfråga och på mina underfrågor. Jag är väldigt nöjd med resultaten jag fick, fastän jag endast intervjuade två personer men dessa två personer var precis i den målgrupp som jag hade tänkt mig att intervju-personerna skulle vara i. Det kan nog hända att flera intervju-personer skulle ha gett en bredare blick och andra synpunkter men jag är nöjd med dessa två intervju-personer och de gav intressanta svar som svarar bra på min huvudforskningsfråga: Möter teorin och verkligheten

varandra inom transportbranschen i Finland. Därför anser jag om jag skulle ha intervjuat flera personer så skulle inte resultatet ha varit annorlunda på grund av att i transportbranschen anser nästan alla samma saker positiva samt samma saker negativa. Jag har också gått mycket diskussion med personer som jobbar inom branschen, vi har diskuterat frågor kring mitt slutarbete och kommit helt till samma resultat som jag fått från mina intervjupersoner. Det ger mig inblick i att intervjupersonerna hade åsikter som hela målpopulationen skulle ha.

Teorin jag använde i mitt slutarbete var noggrant vald från pålitliga källor och därmed ansåg jag den mycket pålitlig och intressant. Intervjupersonerna hade mycket bred och djup kunskap angående transportbranschen och de kunde använda sig av uttryck och begrepp som kom också fram i teorin vilket även gav mera vikt på att teorin som var skriven är pålitlig.

6.2 Möter teorin verkligheten

Intervjuerna gav mig en bra bild av transportbranschen i Finland. Intervjupersonerna var väldigt motiverade och intresserade av branschen vilket gjorde intervjuerna väldigt intressanta. Man märkte direkt att personerna var på rätt bransch på grund av kunskap och åsikter och talang att förstå helheter och kunna förklara dem på ett sätt som är förståeligt åt alla. Personerna jag intervjuade hade liknande åsikter och de hade enhetliga tankar av den finska transportbranschens brister, framtid och allmänt om den. Intervjuerna gav mig svar på min forskning, jag anser att det var rätt val att använda mig av ett ostrukturerat frågeformulär, jag ville nå diskussion och därmed komma lite mera på djupet i ämnet.

Intervjupersonerna var av den åsikt att den finska transportbranschen är mycket hotad av de utländska företagen som gör arbetet billigare. Staten gör inte heller det lättare för oss att börja jobba eller grunda ett företag inom den finska transportbranschen på grund av att alla skollningar har blivit dyrare och olika undantag har tagits bort t.ex. att man inte mera med C-körkort får tura CE-köror. Jag anser att det är fel att ta bort möjligheter som gör det lättare för unga att komma in i branschen. Att allting blir dyrare är också ett hot för den finska transportbranschen, priserna på transporter borde stiga i index med vad allting kostar t.ex. bränslet. Dessa saker var inte nya för mig och redan i början av detta slutarbete hade jag samma tankar som intervjupersonerna men genom dem fick ja bekräftelse på det att det stämmer. Damén

berättade om att när det blir dåliga tider för små företagare så leder det till att man sänker priserna väldigt lågt och därmed hamnar priserna i branschen allmänt också för lågt, därför är det svårt att klara sig i branschen, priserna är helt enkelt för konkurrerade.

Säkerheten pratades också mycket om speciellt Damén ansåg att säkerheten tas mycket fram i teorin men att i verkligheten så sköts säkerheten inte alltid på bästa sättet. Kanske man borde lägga till regler om att hur säkerheten skall skötas på bästa sättet för att säkra transporterna och chaufförerna.

Intervjupersonerna och andra personer jag har pratat med så tycker att inom transportbranschen får man ofta vara sin egen chef, se olika platser och göra något man njuter av. Att få se platser och vara på fältet är enligt mig också en av de positivaste sakerna inom denna bransch, man behöver inte alltid sitta framför dator rutorna. Alla ansåg många saker som väldigt positiva inom den finska transportbranschen, där märkte jag också att teorin mycket mötte verkligheten, det finns frihet inom denna bransch och därför tror jag att den är så populär.

6.3 Diskussion och egna tankar

Själv anser jag att transportbranschen i Finland är hotad. Arbetsplatser tror jag att det alltid kommer att finnas inom branschen men att småningom så kommer tyvärr nog alla stora företag ta över och därmed försvinner alla små företagare. Enligt mig är det synd om småföretagare försvinner småningom pga. de är grundstenen i den finska transportbranschen.

Jag har funderat mycket på att är jag själv färdig att betala mera för en transport av god kvalitet eller sedan att få det billigare men kanske inte med lika bra kvalitet, svaret på den frågan är svår, man skulle vilja svara att klart man betalar för kvalitet men tyvärr är det så att alla vill maximera sin vinst för att klara sig i dagens värld. Något borde hittas på för att alla finska småföretagare skulle klara sig t.ex. små jordbrukare och transportföretagare. Jag anser inte heller det som ett bra alternativ att man endast betalar stöd från EU för att jobbet görs. Stöd leder ofta till det att man jobbar för fel orsak, man jobbar inte för att göra jobbet med bästa kvalitet utan man jobbar endast så mycket som det behövs för att få stöden, inget annat har skillnad. Sådan här arbetsmoral leder i slutet till det att åkrarna inte går att använda till sitt

fullo eller att ingen mera beställer frakt av företagaren, jag anser att kvaliteten bland de finska småföretagarna inom denna bransch kommer att sjunka på grund av dessa svårigheter och olönsamhet.

Småföretagare skall inte försvinna från Finland, de är enligt mig en fin sak och företagare kommer nog att behövas i framtiden på sätt eller annat. Jag själv har inte ännu gett upp hoppet, någon dag kanske man har möjlighet att grunda eget företag inom den finska transportbranschen och att tiderna och lönsamheten är då bättre, det vet ingen ännu idag!

7 KÄLLOR

Böcker och hela verk

Bryman, Allan & Emma Bell. 2003. Företagsekonomiska forskningsmetoder Tampereen Teknillinen Korkeakoulu, Liikenne- ja kuljetustekniikka sid. 65-66 julkaisu 32

Muntliga källor:

Damén, Christoffer 2014 Intervju.

Hindersson, Daniel 2014 Intervju.

Internet

Antin autokoulu, Näin hankit CE-kortin Antin autokoulusta.

Tillgänglig: <https://www.antinautokoulu.fi/ce-kortti/> Hämtad: 04.02.2014

Autokoulu liekki, körkortstillstånd

Tillgänglig: <http://www.autokoulu-helsinki.fi/sv/korkortstillstand> Hämtad: 10.12.2013

Autoliikenteen työnantajaliitto ry, Suomi elää pyörillä

Tillgänglig: http://www.altnet.fi/fin/kuljetusala_suomessa/ Hämtad: 10.12.2013

Climate guide, Urban structure and emissions caused by mobility

Tillgänglig: <https://ilmasto-opas.fi/en/ilmastonmuutos/hillinta/-/artikkeli/cd3c06f0-ddc2-4984-840f-c35a98daf01e/liikkuminen-ja-yhdyskuntarakenne.html> Hämtad: 10.02.2014

If, If transportföretagare

Tillgänglig:

<http://www.if.fi/web/fi/svenska/foretag/varaforsakringar/iftransportforetagare/pages/innehall.aspx> Hämtad: 18.12.2013

Infopankki, Företagsformer

Tillgänglig: <http://www.infopankki.fi/sv/livet-i-finland/arbete-och-entreprenorskap/att-grunda-ett-foretag/foretagsformer> Hämtad: 21.01.2014

Kuljetusala.com, Yrittäjä

Tillgänglig: <http://www.kuljetusala.com/ammait/yrittaja> Hämtad: 10.12.2013

LähiTapiola, Kuljetusvakuutus

Tillgänglig:

<http://www.lahivakuutus.fi/FI/Yritykset/vakuutukset/Toiminta/Kuljetukset/Tavarankuljetusvakuutus/Sivut/default.aspx> Hämtad: 04.02.2014

Metodhandbok som tankekart, Kvantitativ och kvalitativ metod

Tillgänglig: <http://www.leduc.se/metod/Kvantitativochkvalitativmetod.html>

Hämtad: 12.12.2013

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL RY:n jäsenlehti 1/13.

Tillgänglig: http://www.skal.fi/files/12656/Kuljetusyritta_ja_1_13_Sisaltoa.pdf Hämtad: 06.02.2014

SKAL, kuka tarvitsee ammattipätevyyttä?

Tillgänglig: <http://www.skal.fi/koulutus/koulutusesittelyt/ammattipatevyys> Hämtad: 10.02.2014

Taloustutkimus oy, Kvalitatiivinen tutkimus

Tillgänglig:

http://www.taloustutkimus.fi/tuotteet_ja_palvelut/tiedonkeruuratkaisut_ja_monitila/kvalitatiivinen_tutkimus/ Hämtad: 12.12.2013

Tilastokeskus, Liitetaulukko 1.

Tillgänglig: http://tilastokeskus.fi/til/kttav/2013/03/kttav_2013_03_2013-12-20_tau_001_fi.html Hämtad: 10.02.2014

Theseus.fi, Perehdytysopas kuljetusalan yrittäjille ja työntekijöille.

Tillgäng-

lig:http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/6519/Kauppila_Tiina.pdf?sequence=1

Hämtad: 21.1.2014

Virtuaali ammattikorkeakoulu, Kvantitatiivisen analyysin perusteet:

Tillgänglig:

<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464131489/1194289328583/1194289824724.html>

Hämtad: 12.12.2013

Vägledning för behovsdriven utveckling, Kvalitativa metoder

Tillgänglig: <http://www.behovsdrivenutveckling.se/verktyg/metoder/kvalitativa-metoder/>

Hämtad 15.12.2013

Vägledning för behovsdriven utveckling, Kvantitativa metoder

Tillgänglig: <http://feedback.edelegationen.se/vlbehov/metoder/kvantitativa-metoder/>

Hämtad 15.12.2013

Yrittäjät, yritysmuodot ja vastuut

Tillgänglig:<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/minustakoyrittaja/perustamistoimet/>

Hämtad: 20.12.2013

8 BILAGOR

BILAGA 1- Intervjuformuläret

Kvalitativ intervju frågeformulär, formuläret är gjort av tradenom studerande Jan-Erik Strömberg.

Frågeformulär Examensarbete:

Namn:

Ålder:

Arbetsplats/Företag:

Vad anser du om transportbranschen i Finland?

-Positivt?

-Negativt?

Hur ser du på olika skolningar man måste avklara t.ex. körkortet?

-Positivt?

-Negativt?

Vad anser du om försäkringarna, de obligatoriska och frivilliga man behöver?

Vad tror du det kommer att hända inom transportbranschen i en snar framtid?

Om bränslet stiger mycket i värde så vad kommer att hända för den finska transportbranschen?

Varför har du valt att börja jobba/eget företag inom transportbranschen?

Hurudana för- och nackdelar finns inom jobbet/branschen?