Sami Ojamo, VDL: Suomen menestyksen lähtökohta on EU:ssa

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
18.05.2022 00:00

– Suomalaisen liikennöitsijän, ostajan, pitäisi hyödyntää EU:n bussivalmistajien tarjoamia lukuisia vaihtoehtoja sisustuksen yksityiskohdisssa, rakenteissa ja varustelussa, lisävarustelussa, joilla bussi voidaan tehdä asiakkailleen ja itselle todella "omaksi". Sitä ei Euroopan ulkopuolelta saa, Sami Ojamo innostaa.

”Suomessa viranomaisten kilpailutuksissa painotetaan halvinta hintaa eikä laatua. Kun halvin tuote tai palvelu voittaa, elinkaarikustannuksiltaan ja ympäristövaikutuksiltaan paras häviää. Ostohetkellä halvin on hyvin harvoin paras. Oikeasti halvin selviää vasta elinkaaren lopussa.”

Näin puhuu VDL Finlandin toimitusjohtaja
Sami
Ojamo
EU:n bussiteollisuuden edustajana Suomessa.

Sami Ojamon ammattiosaaminen on lähtöisin Veoliasta ja Transdevistä, 85 000 työntekijän yli 7 miljardia euroa vuodessa pyörittävän maailmanlaajuisen ranskalaisen joukkoliikenneyhtiön palveluksesta. Yhtiö liikennöi Euroopassa, Etelä– ja Pohjois–Amerikassa, Australiassa busseja, junia, metroja, pikaraitiovaunuja, monorailеja ja laivoja. Nyt Ojamo on hollantilaisen monialakonsernin VDL:n bussiteollisuuden tytäryhtiön toimitusjohtaja Suomessa. Maailmanlaajuisessa kilpailussa Sami Ojamo puhuu painavia Suomen puolesta EU–perheen jäsenenä. – Ilmastonmuutos ja pako fossiilisista polttoaineista on johtanut kuljetusvälineiden sähköistymiseen. Se on avannut mahdollisuuksia Kiinalle, jolla ei ole raakaöljyvarantoja, Sami Ojamo sanoo ja jatkaa:

– BYD, maailman suurin kiinalainen auto– ja akkuteollisuuden massatuottaja alkoi sähköbusseilla vuonna 2010 perässään toinen maailman suurin kiinalainen Yutong. EU oli ”jälkijunassa”. Se pääsi sähköbusseilla vauhtiin viisi vuotta myöhemmin 2015, jolloin myös VDL avasi pelin 43 sähkö– Citea SLFA:n jättikaupalla.

VDL:n uuden sukupolven Citea SLFA Electric sähkö-nivelbussi palkittiin 2017

jälkeen tuoreeltaan jo toistamiseen arvovaltaisella bussien Red Dot muotoilupalkinnolla.

EU on kuitannut nopeasti kiinalaisten etumatkan. Volvolla, Scanialla, Mersulla, MAN:lla, Van Hoolilla, Irizarilla, ja tietysti VDL:llä, on jo suuri valikoima eri kokoluokan sähköbusseja – minkä lisäksi on satsausta myös kaasuun ja vetyyn…

– Näin on. VDL ei tee enää diesel–kaupunkibusseja. Se satsaa pelkästään sähköön ja tulevaisuudessa vetyyn. Ja luotettavaan kokonaislaatuun ja kantaa ympäristö– sekä yritysvastuunsa. Se on tietysti eurooppalaisilla luonnollinen vastaus kilpailussa massatuotantoa vastaan, Ojamo sanoo.

Ilmeisesti ensin koronapandemia ja sitten Venäjän hyökättyä Ukrainaan siru– ja komponenttipula ja polttoaineiden raju hinnannousu on tehnyt pahaa jälkeä bussikaupassa?

– Se on johtanut yhtäältä sähköbussien kovaan esiinmarssiin, toisaalta veronmaksajien varoilla joukkoliikenteestä vastaavien eli valtion ja kuntien vahvaan markkinavalloitukseen ja myös –laajennukseen, ja kolmanneksi dieselbussien ja maaseudun reittiliikenteen kuolioon, Ojamo toteaa ja jatkaa:

– Samalla nähdään kahden maailman suurimman massavalmistajan, BYD:n ja Yutongin Suomen bussimarkkinoiden valloitus. Uusista busseista Suomessa vuonna 2021 BYD:n osuus on liki 50 % ja Yutongin 16 %. Eli yhteensä ne vastaavat kahdestaan 67 %:sta. Ja niitä tulee vielä enemmän nyt 2022. Volvon osuus oli 16,3 % ja VDL:n 12,6 %. Muita ei sitten oikeastaan ollutkaan. Surullista!

Sami Ojamo, VDL: Suomen menestyksen lähtökohta on EU:ssa

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
18.05.2022 00:00

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!