Huolto pitää pyörät pyörimässä

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
04.08.2022 00:00

Yritykset pitävät materiaalivarastot minimissä, jolloin täydennyskuljetusten on toimittava. Se edellyttää kuljetuskalustolta toimintavarmuutta.

Kuljetuskaluston kunnossapito on merkittävä kustannuserä yrityksen kulubudjetissa. Ilman toimivaa kalustoa eivät pyörät kuitenkaan pyöri. Kuljetusyrityksen kustannuksista muut kulut haukkaavat noin neljänneksen, johon kakkupalaan kaluston kunnossapitokin sijoittuu.

Merkkikorjaamoiden leasing-, huolto- ja korjaussopimusten tarjonnan lisääntyessä kuljetusyritysten omia huolto-organisaatioita on voitu vähentää. Yhtäläistä ratkaisua tuskin löytyy huoltotarpeiden ratkaisemiseksi. Siihen vaikuttavat kaluston määrät, kuljetusala, jopa yrityksen sijainti. Merkkikorjaamoita saattaa alueellisesti olla aika harvakseltaan.

Omaa huoltoa ja korjaamoa arvostavat erityisesti erikoiskuljetuksia tekevät yritykset. Korjaamon kapasiteetista huomattava osa käytetään perävaunujen, päällirakenteiden ja niiden laitteiden huoltoon, korjauksiin ja muutostöihin.

Usein vetoauton ja päällirakenteiden huollot ajoitetaan samaan aikaan. Jos yrityksen oma korjaamo pystyy hoitamaan kokonaisuuden välttyy aikaa vievältä kierrokselta eri huoltopisteissä.

Kuljetusyrityksen oman korjaamon tarjoamalle nopeudelle annetaan myös arvoa.

Viiskymppinen jauhekuljettaja

Lietolainen Powder-Trans Oy Ab on erikoistunut erilaisten jauheiden kuljetukseen. Ajossa on 120 ajoneuvoyhdistelmää. Kaluston kunnossapitoonsisältyy myös 30 irtoperävaunua sekä puolentusinaa muuta materiaalinkäsittelykonetta.

Yritys viettää tänä vuonna 50-vuotisjuhliaan. Yritys aloitti jauhekuljetukset yhdellä autolla tammikuussa vuonna 1972, nyt kalustoa on ajossa kaikkien Pohjoismaiden lisäksi Saksan ja Baltian teillä.

Kalustopäällikkö Tero Viitanen sanoo, että Powder-Transilla on kaluston kunnossapidossa selvä tehtäväjako, vetoautojen määräaikaishuolloista on huoltosopimukset merkkikorjaamoiden kanssa. Omalla korjaamolla olemme erikoistuneet jauhekuljetuskalustoon ja teemme pääasiassa säiliöiden päällirakenteiden korjauksia, huoltoja sekä alustojen vaihtoja.

- Rengashuoltokin on ulkoistettu Michelinille, he vastaavat renkaiden kunnosta ja hoitavat myös talvi-ja kesärenkaiden vaihdot. Kaluston alla pyörii jatkuvasti kolmisentuhatta rengasta, joten omalla korjaamolla ei kapasiteetti riitä kaikkeen.

Powder-Transilla on testissä myös kaasu autojen polttoaineena. Biopolttoaineiden käyttöönotto edellyttää kalliimpaa kalustoa, joten käytön yleistyminen edellyttää kaikkien osapuolien sitoutumista kuljetuksiin.

Erikoiskalusto työllistää Powder-Transilla on Liedossa huolto- ja korjaamotilat, jossa työskentelee viisi asentajaa. Viime vuonna asentajia on palkattu lisää.

- Ruotsissa meillä ei ole korjaamoa, mutta siellä toimivalla kalustolla on käytössä laaja yhteistyöverkosto mitä hyödynnetään huolloissa ja korjauksissa. Isommat päällirakennetyöt pyritään tekemään Liedon korjaamolla.

- Huoltokorjaamon kapasiteetista 80-90 prosenttia käytetään muun muassa säiliöiden ja kompressoreiden vaatimiin huoltoihin, korjauksiin ja muutostöihin, Viitanen sanoo.

Viime vuonna korjaamolla on lisätty oman työn osuutta perävaunujen ja päällirakenteiden kunnostus- sekä huoltotöissä. Tämä vähentää odotusaikoja sekä riippuvuutta ulkopuolisistakorjaamoista.

- Säiliöiden vaihdosta teemme 80 prosenttia itse. Säiliöitä emme valmista, mutta vaihtotyössä pystymme tekemään kaikki muut asennustyöt.

- Teemme vuosittain kymmenkunta isompaa korjaus- sekä muutostyötä ja säiliöitäkin uusimme pariinkymmeneen yhdistelmään Liedon korjaamolla, Viitanen sanoo.

Synergiaa omasta korjaamosta

Vaikka jauhekuljetuksien vaatima erikoiskalusto haukkaa huoltokorjaamon kapasiteetista valtaosa, jää tilaa myös vetokaluston kunnossapitoon. Viitanen näkee oman korjaamon merkittävänä etuna sen, että kalustoa voidaan tarvittaessa huoltaa vetoautoista päällirakenteisiin ja perävaunuihin. Se tuo joustoa yhdistelmien kunnossapitoon ja tehokkuutta käyttöön sekä lyhyempiä seisokkeja.

- Korjaamolla on otettu viime vuonna käyttöön sähköisiä ohjausjärjestelmiä. Muun muassa varaosavaraston reaaliaikainen seuranta, jolloin hyllyistä löytyy aina tarvittavat varaosat. Varsinkin nykyisen komponenttien toimitusongelmien vuoksi varastojärjestelmä on osoittanut toimivuutensa.

Viitanen arvioi, että jo kolmenkymmenen ajoneuvoyhdistelmänyrityksissä omaa korjaamoa kannattaa harkita. Iso merkitys on sillä mitä kuljetetaan.Erikoiskuljetuksissa kalusto vaatii enemmän huomiota.

- Oman korjaamon eräs etu on, että tarvittaessa kaluston saa nopeasti korjattavaksi. Myös vetoauton ja korin huolloissa voi työt yhdistää, toimitusjohtaja Jari Tuuri sanoo.

Tuuri luottaa omaan korjaamoon Kouvolalainen Kuljetus Tuuri Oy luottaa suurimmalta osalta kaluston huolloissa ja korjauksissa yrityksen korjaamoon. 30 auton kalustossa on Scanioita, Mercedeksiä ja DAFeja.

Trukkeja yhtiön käytössä on kymmenkunta ja äskettäin hankittuja Ljungby-pyöräkuormaimia on kaksi. Koko kalusto on yrityksen omaa, Kuljetus Tuuri ei käytä lesasingiä eikä autoille ole huoltosopimuksia.

Kappaletavaran kuljetuksiin erikoistunut yhtiö operoi Kaakkois-, Itä- ja Etelä-Suomessa. Toimialue runkolinjoineen ja jakelualueineen on pääasiassa Helsingin, Lahden, Jyväskylän ja Kuopion linjan itäpuolella. Kuljetus Tuurin kaluston lisäksi yhtiön ajossa on kymmenkunta alihankkijoiden autoa.

Toimitusjohtaja Jari Tuuri arvioi, että noin 80 prosenttia rengastöistä ja autojen perushuolloista tehdään itse. Ne haukkaavat korjaamon kapasiteetistavajaan puolet. Loppu kapasiteetista käytetään päällirakenteiden ja muun kaluston huoltoihin ja korjauksiin.

- Isoja korjauksia autoihin ei juuri enää tarvitse tehdä, kuten moottori-, vaihteistotai kytkinremontteja. Onneksi maailma on muuttunut ja autojen tekniikat ovat kehittyneet erittäin luotettaviksi, ainakaan kymmeneen vuoteen ei ole tullut eteen esimerkiksi moottorin rikkoutumista. Nyt pitää varmaan koputtaa puuta, Tuuri sanoo.

Nopeus on valttia

- Korjaamolla kyllä osataan tarvittaessa tehdä isojakin korjauksia, kun keväällä yhdestä autostamme rikkoutui kytkin. Onneksi se sattui terminaalin pihalla, joten auto saatiin kymmenessä minuutissa sisälle korjaamoon ja siellä se kunnostettiin seuraavaksi päiväksi ajoon. Ei tarvittu hinausta eikä odotella merkkikorjaamolta korjausaikaa.

- Kytkinhaverin saanut auto oli ollut pitkään ajossa ja kilometrejäkin kertynyt yli 900 000. Se osoittaa autojen toimintavarmuuden lisääntyneen. Esimerkiksi OptiCruiser-vaiheistolla on ollut merkittävä vaikutus kytkimien kestävyyteen.

- Auto oli menossa vaihtoon, kaupat uudesta autosta oli tehty jo yli kaksi vuotta sitten, siksi tämän remontin lasku jäi itsellemme. Autojen toimitusajat ovat venyneet todella pitkiksi.

Autojen kehittyminen antaa kalustolle pidempiä käyttöaikoja, mutta Tuurin mukaan nykykalustossa ongelmia on tuonut uudet tekniikat kuten pakokaasujen jälkikäsittely. Suomen ilmastokin rasittaa laitteiden toimivuutta ja kestävyyttä.

Tekninen tuki

- Parasta teknistä tukea olemme saaneet DAFilta, muun massa parin päivän koulutuksia. Mersukin antaa aika hyvin tietoa uusista tekniikoista,

Kuljetus Tuurillakaan ei kaikkea pystytä korjaamolla tekemään. Esimerkiksi onnettomuudessa romuttuneen nosturin vaihto annettiin ulkopuoliselle yritykselle tehtäväksi.

- Päällirakenteissa riittää tekemistä, huoltoja ja korjauksia. Jatkuvassa käytössä jarrut, ovien saranat ja salvat kuluvat. Kuljettajillekin sattuu joskus vahinkoja joita korjataan.

- Kaluston hankinnoissa, huolloissa ja korjauksissa voi saada huomattavia säästöjä päällirakenteiden,varaosien, öljyjen tai hiukkassuodattimien puhdistusten kohdalla. Hintaerot voivat olla merkittäviä, muun muassa teettämällä alustalle itse korin voi säästää useamman auton kohdalla kymmeniätuhansia. Vaatii tietysti itseltä enemmän töitä hankinnoissa, mutta siinä jää välikäsiä pois.

Kuljetus Tuurilla on menevimpiä varaosia ja tarvikkeita varastossa, hyllyillä on niin merkkiosia kuin tarvikeosiakin.

Neste- ja kaasukuljetuksiin erikoistunut Kiitosimeon tekee lähes kaikki päällirakenteiden huolto- ja kunnostustyöt korjaamollaan Lappeenrannassa. Yrityksellä

on vahva osaaminen toimialansa erikoiskalustoista.

Kiitosimeonilla jaettu huoltopaketti Suomessa, Pohjoismaissa ja Baltiassa toimivalla Kiitosimeon Oy:llä on mittava kalustoarsenaali. Yrityksen kotipaikka on Nurmijärvellä, huoltokorjaamo sijaitsee Lappeenrannassa.
Turvallisuus&Tekniikan päällikkö Olli Haapanen kertoo, että yrityksellä on omaa kalustoa noin 300 autoa, joista Suomessa liikennöi parisataa. Loput sataoperoivat muissa maissa, joissa meillä on toimintaa. Kalustomäärät jakaantuvat ulkomaiden kesken melko tasaisesti. Lisäksi ajoissamme on jonkin verran alihankkijoiden autoja Simeonin säiliöillä ja perävaunuilla.

- Yrityksen huoltossa ja korjaamossa työskentelee kaluston kunnossapitotehtävissä yhteensä kymmenkunta henkilöä. Lisäksi polttoaine- ja kaasukaluston valmistukseen ja kunnossapitoon erikoistuneessa Hämeen Laatusäiliössä (HLS) on saman verran henkilökuntaa, Haapanen kertoo.

Päällirakenteet pääosassa

- Lappeenrannan korjaamolla tehdään pääasiassa perävaunujenja päällirakenteiden huoltoja ja korjauksia. Lisäksi HLS:llä on oma portfolionsa oman alan tuotteille. Teemme myös osan kaluston muutostöistä korjaamolla, eli sataprosenttisesti olemme keskittyneen perävaunujen ja päällirakenteiden kunnossapitoon.

Haapanen huomauttaa, että etu omasta korjaamosta tulee erityisesti siitä, että säiliötekniikan ja erityisesti kemikaali- ja kaasukuljetuskalustonsäiliötekniikan osaaminen Suomessa on rajallista. Toki se, että korjaamo tuntee kaluston läpikotaisin, on iso etu.

Kiitosimeonin korjaamon keskittyessä perävaunuihin ja päällirakenteisiin yritys ostaa ulkopuolelta huolto- ja korjauspalveluita, joita kuljetusalalla tarvitaan, kuten vetokaluston huollot ja korjaukset. Myös kaikki renkaita koskevat asiat hoituvat Vianorin Fleet-sopimuksella.

Testeri vain jarruille

Monille yritysten korjaamoille tuottaa ongelmia pitää huolto ajan tasalla kaluston teknisessä kehityksessä. Maahantuojat ja autovalmistajat eivät mielellään jakele testereiden päivityksiä.

Haapasen mukaan Kiitosimeonilla ei ole ongelmia testereiden kanssa, koska huoltojenja korjausten osalta toimimme perävaunujen ja päällirakenteiden kanssa. Testereitä tarvitaan käytännössä vain jarrulaitteisiin ja niiden osalta ei ole ongelmia. Testereitä vaativia autojen huoltoja ja korjauksia emme tee.

Olli Haapanen sanoo, että kalustomäärällä on toki tässäkin asiassa merkityksensä, mutta meidän tapauksessamme monet muut tekijät vaikuttavat siihen, että teemme omalla korjaamolla vain osan huolto- ja korjaustöistä. Keskeisin syy tähän on se, että suoritamme kuljetuksia koko maassa ja meillä on lukuisia autojen vaihtoja parkkipaikkoja eri puolilla Suomea.Emme voi ajatella, että kaikki kalusto ajettaisiin teknisissä ongelmissa tai huolloissa korjaamolle. Ruotsissa ja Baltiassakaan ei ole omia korjaamoja.

- Nykyinen autotekniikan kehitys rajoittaa myös mahdollisuutta ja kiinnostusta autojen omatoimiseen huoltamiseen ja korjaukseen.

Oman korjaamon kustannustehokkuus

Haapanen ei tarkemmin avaa Kiitosimeonin kaluston kunnossapitokuluja, mutta toteaa kulujen olevan vertailuarvoltaan alan yleistä tasoa. Yhtä tai muutamaa autoa varten ei omaa korjaamoa asentajineen ehkä kannata pitää, missä mielestäsi kaluston määrässä menee raja oman ja ostetun huoltopalvelun välillä? - Tämäkin asia, kuten kaikki muutkin kannattavuuteen liittyvät kysymykset ovat yhtiökohtaisia kustannusrakennekysymyksiä,enkä pysty sanomaan minkäänlaista kannattavuusrajaa tähän asiaan.

- Selvää kuitenkin on, että kaluston sijoittumisella on suuri merkitys. Jos toimitaan alueellisesti ja esimerkiksi niin, että koko kalusto operoi yhden tallin periaatteella, niin siinä tapauksessa se voi hyvinkin olla kannattavaa. Muuttujia on kuitenkin niin paljon, että kyllä tämä asia on jokaisen ihan itse laskettava.

Kalusto ajallaan vaihtoon

- Auton vaihtamisen keskeiset perusteet Simeonilla ovatkaluston kunnon luotettavuuden pitäminen korkealla tasollasekä taloudellinen kannattavuus.

- Tällä automäärällä keskimääräinen arvo ei kerro kovinkaan paljoa. Eri ajotehtävissämme kilometrisuoritteet vaihtelevat hyvinkin paljon. Jo pelkästään polttoainekuljetuksissaautokohtaiset suoritteet voivat olla joko alle satatuhatta tai yli kaksisataatuhatta kilometriä vuodessa. Joissain ajotehtävissä vuosittainen kilometrisuorite alkaa kolmosella. Näin ollen vaihtoajankohta on hyvinkin autokohtainen, Olli Haapanen sanoo.

Kiitosimeonin kalustossa valtaosa on Scanioita, seuraavaksi eniten ajossa on Volvoja ja myös muutama Mercedes-Benz.

Teksti | Ilpo Ceder, kuvat | Ilpo Ceder, Jouni Hievanen ja Powder Trans

TILAA AUTO, TEKNIIKKA JA KULJETUS!