



- Kaikkiaan ajossa on 55 autoa, joista 40 on pakettiautoja ja 15 kuorma- autoa. Suurin osa autoista on biokaasukäyttöisiä. Pakettiautoissa Iveco Daily on vahvalla osuudella mukana. Sähköautoja on tällä hetkellä 10 autoa, Tero Kakko kertoo.

Ympäristökeskustelu on tullut voimalla myös kuljetusalalle. Yhä useammin kuljetuksen tilaajat kiinnittävät huomion siihen, että kuljetus tapahtuu ympäristö huomioiden.

Yksi edelläkävijä ympäristön huomioivista kuljetusliikkeistä on A2B. Katsotaanpa mitä tämän kirjainyhdistelmän takaa löytyy ja otetaan haastatteluun yrityksen omistaja ja toimitusjohtaja **Tero Kakko**.

Mikä yritys on A2B?

Yritys on perustettu vuonna 2010. Kasvu on ollut hyvä. Menneen vuoden liikevaihto oli 4,4, milj. €. Tämä toteutettiin 60 hengen voimin.

Millainen kalusto on yrityksen käytössä?

Kaikkiaan ajossa on 55 autoa, joista 40 on pakettiautoja ja 15 kuorma-autoa. Kuorma-autot ovat 7,5- 12 tonnisia, joten järeimmät autot eivät kuulu kalustoon ainakaan tällä hetkellä.

Helsingin keskusta-alueella on käytössä muutamia sähköavusteisia tavarapyöriä. Tässä niistä yksi jonka kyytiin mahtuu kymmeniä paketteja.

Millaisessa liikenteessä kalusto on tällä hetkellä?

Yritykset ovat asiakkaina ja kuljetamme yrityksiin ja tuotamme myös kotiinkuljetuspalvelua. Alueemme on eteläinen Suomi, jossa kuljetukset lähtevät pääkaupunkiseudulta. Kalustomme on lämpösäädeltä ja olemme erikoistuneet mm. elintarvikkeiden ja lääkkeiden kuljettamiseen.

Yritys antaa vahvan kuvan päästöttömyydestä. Mitä tämä käytännössä tarkoittaa?

Autoista 45 kpl kulkee kotimaisella jätteistä tehdyllä biokaasulla ja 10 kpl tuulivoimalla. Pakettiautoissa Iveco Daily on vahvalla osuudella mukana. Sähköautojen määrä tulee varmasti jatkossa kasvamaan, kun niiden tarjonta ja toimintasäteet vielä hieman kasvavat. Toki sähköautojen hinnat ovat vielä suhteellisen korkealla, mutta onneksi laskusuunnassa.

Miten sähköautojen ajosuorite tällä hetkellä riittää?

Käytössämme olevilla Peugeot e-Expert tonniluokan sähköautoilla ajosuorite on jo yli 300 km. Tämä riittää hyvin päivittäiseen ajoon ja lataus suoritetaankin varikkolatauksena yön aikana. Isomman luokan Ford Transitin ajosuorite on yli 250 km, joka sekin pääsääntöisesti riittää meidän tavanomaiseen päiväajo. Saamme toki tarvittaessa omassa toimipisteessä välilatauksen vaikkaparuokatauon aikana.

Nyt on puhuttu vain kaasusta ja sähköstä. Missä diesel?

Diesel autoja meillä oli vain yrityksen ensimmäisinä vuosina 2013 asti, kun kaasu- ja sähköautoja ei ollut vielä kunnolla saatavilla. Kaasuautomme käyttävät yksinomaan biokaasua, jonka toimittaa Gasum. Sähköautomme ladataan Helenin toimittamalla tuulivoimalla perustuvalla sähköllä.



- Omana erikoistilanteena voin kertoa, että lahjoitimme juuri kaksi vanhaa, hyvässä kunnossa olevaa eristettyä kaasukäyttöistä kylmäautoa Ukrainaun, Kakko sanoo.

Eikö diesel-puolella ole myös puhtaampia ratkaisuja? Katsomme, että erilaiset bio-dieselit eivät ole meidän ratkaisu puhtaaseen, ympäristö huomioivaan liikkumiseen. Lähipäästöt on myös asia, joka pitää myös ottaa huomioon. Biokaasupysyy meillä tärkeässä roolissa ja rinnalle tulee enemmän sähköautoja sekä ehkä myöhemmässävaiheessa myös vetyautoja, kun vihreä vety + autot ensin tulevat markkinoille. Iveco Daily on osoittautunut käytössä erinomaiseksi ja siksi niitä on merkittävä määrä kalustossamme.

Miten sitten vanhan kaasuauton vaihtoarvo säilyy?

Kaikki automme ovat meidän omia. Käytämme omistuksessamme olevia autoja 4-7 vuotta ajomäärästä riippuen. Käytetylle kaasukäyttöiselle pakettiautolle on ollut hyvä kysyntä markkinoilla ja niistä saatu hinta on ollut meille riittävä. Omana erikoistilanteena voin kertoa, että lahjoitimme juuri kaksi vaihtoikään tullutta, kaasu/bensa käyttöistä kylmäautoa Ukrainaun.

Miten kaasuauton huolto- ja korjauskustannukset ovat verrattuna dieselversioihin?

Kuten kerroin, meillä dieselkokemus päättyi jo vuonna 2013. Kuitenkin seuraan jatkuvasti markkinoita ja voin todeta, että kaasuversion huolto- ja korjauskustannukset ovat hyvin linjassa dieselien kanssa. Sähköautojen huolto- ja korjauskustannukset ovat dieselautoja edullisemmat.

Millaiset kokemukset on sähköauton huolto- ja korjauskustannuksista? Ainakin moottoritekniikan suhteen rakenne on yksinkertaisempi kuin polttomoottoreissa. Näkykö akuista johtuva suurempi ajoneuvon paino esimerkiksi rengas kulutuksessa?

Huoltokulut tulevat pienenemään olennaisesti, jarruista pitää huolta aina kun vähänkin tarvetta, mutta huoltoväli on muutoin jopa 2 vuotta. Rengaskuluissa ei olla huomattu mitään poikkeavaa, ainakaan vielä.

Tero Kakon mukaan ekologisuus vaatimuksena on viime vuosina kasvanut myös kuljetusalalla.

Miten kaasun saatavuus ja hinta on kehittynyt? Biokaasun saatavuus toimialueellamme on erinomainen. Hinta on toki noussut erityisesti Ukrainan sodan aikana, mutta niin on käynyt myös dieselille, ehkäpä vielä selvemmin.

Miten kalliimpi, ympäristön huomioiva kalusto pystytään myymään käyttäjille?

Ympäristötietoisuus on kasvanut merkittävästi, enkä koe, että ilmastoystävällisen ja lähipäästöttömän kuljetuspalvelun myyminen olisi vaikeaa. Ekologisuus on tullut entistä merkittävämmäksi tekijäksi myös kuljetusten tilaajilla. Pitkällä juoksulla biokaasu- ja tuulivoima ovat tuoneet polttoainekustannuksissa auton investointiin laitettua rahaa takaisin, edullisemman energian hinnan muodossa.

Onko renkaina kitkat, jolloin siltäkin osalta säästetään ympäristöä?

Kyllä, iso osa kalustostamme käyttää kitkarenkaita, joilla pärjää mielestäni aivan mainiosti.

Talvet ovat välillä hyvinkin leutoja ja nykyisillä kitkarenkailla pärjätään hyvin.

Onko kuljettajien saanti vaikeaa?

Ei tällä hetkellä. Kuljettajien pysyvyys talossa on ollut varsin hyvä. Toki kasvustakin johtuen olemme rekrytoineet uusia kuljettajia. Kuorma-autoissa vaadittava ammattipätevyys toki aiheuttaa oman haasteensa. Näitä kuljettajia on selvästi vähemmän tarjolla kuin B-kortin pakettiautokuljettajia. Kuorma-auton kuljettajia olemme ottaneet myös oppisopimusohjalta, joka onkin osoittautunut hyvin toimivaksi järjestelmäksi.

Jaamme Pakettipisteen lähetysten lisäksi tavarapyörällä muutamalle muulle asiakkaalle paketteja”, kertoo A2B:n yrittäjä Tero Kakko.

Onko kuljettajissa myös vierasmaalaisia? Käytännössä melkein kaikki ovat suomalaisia. Meidän kuljettajiltamme vaaditaan hyvä suomen kielen taito, jotta pystyy suoriutumaan kaikista vaativistakin kuljetustehtävistä.

Mikä ikärakenne kuljettajillanne on?

Vanhimmat lähestyvät 60 vuotta, mutta toisessa päässä on hiljan ajokortin saaneita. Keski-ikä on tällä hetkellä noin 30 vuotta.

Mikä on kuljettajien pysyvyys talossa?

Mielestäni se on hyvällä mallilla. Vaihtuvuus on ollut vähäistä ja osa työsuhteista on pitkiä.

Teksti, kuvat | Matti Aarnio

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)