



Kaikilla johtavilla kuorma-auton tekijöillä on 8x4 vetotavalla oleva maansiirtoauto vakiomallistossaan. Jos tutkitaan pelkkää hintaa, ovat esimerkiksi Iveco ja Renault vahvoilla. Saksalaiset ja ruotsalaiset ovat niitä kalliimpia. Yksikään tarjottavista autoista ei ole teknisenä tuotteena huono.

Puolustusvoimille ollaan hankkimassa uutta autokalustoa. Tarjouskilpailu asiasta on loppusuoralla. Auto, tekniikka ja kuljetus raportoi numerossa 9/2013 mitä asiassa juuri nyt tapahtuu. Puolustusvoimien autohankinta liittyy maanpuolustuksen uudistuksiin. Tätä varten joukkojen liikkuvuutta tullaan parantamaan. Tarjouskilpailun kautta on tilattu jo suuri määrä kotimaisia Agco-Valtra traktoreita ja niiden perävaunuja.

Autoja tarvitaan materiaalin kuljetukseen konteissa. Kontteja tullaan kuljettamaan metsäautoteillä purkupaikoille. Sieltä traktorit vievät tarvikkeet edelleen asemien lähistölle. Hankittavan kaluston pitäisi olla kulkukelpoista kaikkina vuoden aikoina – se on kova vaatimus jota käsillä oleva tarjouspyyntö ei sinällään tue.

Ajoneuvohankintaan junailee Tampereella toimiva Maavoimien Materiaalilaitoksen Esikunta. Se on julkaissut asiaa koskevan tarjouspyynnön syyskuun 18. päivänä. Tarjousten jättöaika on marraskuun 18 päivänä. Kutsut mahdollisiin sopimusneuvotteluihin tulevat tammikuussa 2014. Tavoitteena on hankintapäätöksen teko maaliskuussa 2014.

MITÄ KYSYTÄÄN?

Hankittavaksi suunniteltu kalusto muodostuu kolmesta hankittavasta tuotteesta.

Suurin määrä, 150 autoa ja lisähankintavarauksena enintään 70 autoa, on määriteltä maansiirtoalustaiseksi kuorma-autoksi, vetotapa 8x4. Päällirakenteeksi halutaan koukkuvaihtokorilaite. 30 autoon on suunniteltu merikonttien käsittelylaitteita, muissa tulee olla valmius merikonttienkäsittelylaitteen asennukseen ilman muutostöitä. Optiona tulee tarjota paikalleen asennettua puominosturia enintään 20 autoon ja hydraulisesti tai mekaanisesti vetävää etuakselia.

Muut kaksi erää ovat pieniä. Yhden auton, optiona tosin 20 autoa lisää, tulee olla 6x4 rakenteinen maansiirtoalustainen koukkulaitteella varustettu. Option autot ovat kouluautoja opetusvarustein. Kuusi autoa haluttaisiin 6x4 versioina puoliperän vetopöydällä. Molempiin pikkueriin halutaan vetävän etuakselin optio.

Kaikkiin autoihin halutaan huolto- ja korjaussopimus 6+6+3 vuodeksi toimituksesta lukien.

Moottoreiden vaaditaan olevan Euro6 tasoa. Vaihteistoksi kelpaa myös robotti.

Toimitukset ajoittuvat vuosille 2014-2017. Vuonna 2014 halutaan 19 autoa, 2015 kaikkiaan 23 autoa, vuonna 2016 yhteensä 82 ja vuonna 2017 yhteensä 31.

Tuotteiden tarjoajilta edellytetään ISO 14001 standardin vaatimuksia ympäristöasioissa. Jo tarjouksessa tarvitaan AQAP 2110 laatusuunnitelma. Kaiken kaikkiaan paperisotaa joudutaan myyjän puolelta käymään keskivertoa runsaammin – mutta sehän lienee monille tuttua valtiollisissa hankinnoissa!

Tarjouspyynnössä on huomioitu hankittavan ajoneuvomäärän valmistuksen työllistävä vaikutus Suomessa henkilötyövuosina. Ilmoituksessa tulee eritellä Suomessa tehtävän kokoonpanotyön ja Suomessa tapahtuvat osakokonaisuuksien valmistuksen työllistävä vaikutus osakokonaisuuksittain eriteltynä.

Tarjouksessa tulee olla myös yksityiskohtainen lista alihankkijoista ja niiden suorittamista töistä.

MITÄ TAPAHTUU?

Hankinnassa on painotettu jo alkuun luotettavuutta ja käyttövarmuutta kaikissa olosuhteissa ja kaikkina vuodenaikoina myös metsäautoteillä ja kovapohjaisilla urilla.

Tätä ominaisuutta korostettaessa herääkin pieni ihmetys 8x4 vetotavan vaatimuksesta. Kuten alan ihmiset tietävät puhdas 8x4 menee kyllä kuorma päällä metsään rospuuttoaikanakin mutta ei ehkä tule sieltä pois siinä kuin nostoteliauto. Siinä mielessä optiona olevan vetävän etuakselin ymmärtää hyvin.

Puolustusvoimien toimittajaksi valittavalla merkillä pitää olla laaja korjaamoverkosto ja kyky nopeisiin varaosatoimituksiin. Yrityksen tulee myös taata autojen 20 vuoden elinajan aikainen ylläpitomahdollisuus. Huoltoverkon tulee kattaa koko Suomi niin, ettei yhdestäkään vuonna 2014 käytössä olevasta varuskunnasta ole huoltoon yli 150 kilometrin matkaa. Tästä on poikkeuksena Jääkäriprikaati Sodankylässä. Huoltoa pitää pystyä tarjoamaan myös lyhytkestoisilla ulkomaanharjoituksilla. Autojen ajomääräksi ennakoidaan 20 000 kilometriä vuodessa.

Tietävästi vaatimus laajasta korjaamoverkostosta torppasi kilpailusta ulos DAFin. Muut johtavat kuorma-automerkit ovat pelissä mukana.

Teoriassa kaikki suuret alan toimijat pystyvät täyttämään tarjouksen vaatimukset. Varaosatoimitukset toimivat nopeasti niin Ruotsista kuin Saksastakin. Kaikilla johtavilla yrityksillä on laaja huoltoverkosto. Kriisitilanteessa ruotsalaisuus voi olla pieni valtti, onhan sieltä autollakin helppoa hakea osia. Toisaalta taas esimerkiksi sähköosat ovat kaikilla merkeillä samojen valmistajien tuottamia – eikä niitä tehdä Ruotsissa.

Yksityisomisteisten merkkiliikkeiden omien ketjujen ohella Suomessa toimii strategiseksi yritykseksi luokiteltu valtion omistama Raskone. Sillä on valmius muun muassa Sisun, Ivecon, MANin ja Mercedesen huoltoon jo tänään monilla paikkakunnilla. Omalla tavalla asiaan liittyy myös sotilaskaluston 2-tason kunnossapidosta vastaava Millog Oy.

Puolustusvoimien suuntaan onkin ollut viime viikkoina kohtuullisen vilkasta liikehdintää. 150 auton kauppa on tärkeä vaikka se ajoittuukin usean eri vuoden ajalle.

SUOMALAISEMPI

Vaatimus Suomessa tehtävästä työstä ja sen selittämisestä on selvästikin poliitikkojen aikaansaama. Kuten muistetaan, keväällä 2013 väännettiin kättä kotimaisen kuormituotannon puolesta ja koko hankinta lähetettiin uuteen valmisteluun.

Tänään olisikin mielenkiintoista tietää miten suomalaisen työn osuutta sitten loppujenlopuksi arvioidaan. Se ei nimittäin ole ihan helppoa kun puhutaan työllistävästä vaikutuksesta.

Asiasta tulevat mieleen takavuosien taitavat tiedotuspuolen ihmiset. Kun Uudessakaupungissa rakennettiin Saabeja, suosi valtio niitä auto-ostoksissaan. Se kismitti monia, esimerkiksi Volvoa. Volvon silloinen tiedotusjohtaja keksikin tavan laskea Volvo suomalaisemmaksi kuin Suomessa tehty Saab. Sen avuksi tarvittiin ostoja suomalaisilta osatoimittajilta. Mukaan laskettiin esimerkiksi pieni puukalikka, jota tarvittiin tehtaalla istuinten kokoamisessa. Lopputulos oli, että Volvokin sai osansa valtion autokaupoista.

Nyt sitten takuulla lasketaan, montako tuulilasia Suomesta ostetaan, montako suodatinta hankitaan ja montako bussia koritetaan täällä. Karjaallakin saattaa työllisyystilanne yhä kohentua. Niin ja huoltoverkot, nekin toki työllistävät...

Suomen kannalta olisi tietenkin hyvä säilyttää kotimaista osaamista kaikilla tasoilla myös puolustuksen näkökulma huomioiden.

ONKO VIISASTA?

Siksi voikin kysyä, onko Maavoimien Materiaalilaitoksen Esikunnan viisasta laittaa kaikki munat samaan koriin tilausta tehdessään.

Puolustusvoimilla on jo nyt eri valmistajien kalustoa, esimerkiksi Mercedestä, Volvoa, Scaniaa ja Sisua. Hankintojen keskittäminen vain yhteen merkkiin on toisaalta perusteltua mutta asialla on aina kaksi puolta.

Varusmiehistä koulutettavien kuljettajien olisi hyvä saada tuntumaa monenlaiseen kalustoon. Järkevästi hajautetut autohankinnat luovat myös tiettyä turvallisuutta kriisiaikoja varten. Jos Ruotsissa räjähtää, voi Saksan tehdas vielä toimia. Rauhan aikana saatujen kokemusten mukaisesti Puolustusvoimat pystyy lisäksi realistisesti arvioimaan siviilikorjaamoiden todellisen tason eri merkeillä. Tietotaito autojen rakentamisesta Suomessa ei sekään ole hullumpi säilytettävä.

Aika näyttää, mitä tuleman pitää!