



Nuorempana kerättyä autonkuljettajan työn kokemuksesta professori Jouni Juntunen ylläpitää ajamalla ja pitämällä yhteyttä kuljetusalan kontakteihinsa.

Koronavirus heitti varjon kuljetusalan päälle. Miten päästään jälleen liikkeelle? Jo 10 vuotta sitten tutkimukset kertoivat kuljetusalan ongelmista. Tulokset kaikuivat kuuroiden korville. Tulevien 10 vuoden aikana toimialan elinvoimaisuus luodaan yhteistuumiin. Näin sanoo aiempi autonkuljettaja ja nykyinen professori Jouni Juntunen. Jouni Juntunen aloitti Oulun yliopistossa autoalan liiketoiminnan professorin tehtävässä samoihin aikoihin, kun koronavirus lamautti Suomea. Kaksinkertaisen tohtorin molempien tutkintojen pääpaino oli logistiikassa. Kosketuksen arkeen hän säilyttää ylläpitämällä kaikki raskaan kaluston ajokortit, ammattipätevyydet ja ajokokemuksen.

Miten syvällä kuljetusala nyt rämpiä?

Auto, tekniikka ja kuljetus:

“Miten suurissa vaikeuksissa kuljetusala nyt on?”

Jouni Juntunen:

“Se vaihtelee voimakkaasti sen mukaan, mitä toimintoa ajatellaan. On henkilö- ja tavaraliikennettä, logistiikan ja huollinnan toimintoja, jne. Henkilöliikenne väheni rajusti, koska ihmisiä ohjeistettiin jäämään koteihinsa.

Tavarankuljetusyritysten on oltava selvillä, mikä on niiden kokonaiskannattavuus. Koronavirus on nostanut asioita pinnalle. Kuljetusalalla autot eivät liiku, jos kuljetustarvetta ei ole tai sille ei ole maksajaa. Korona-aikanakin tavara on liikkunut.”

ATK: “Mitä sanot kuljetus- ja logistiikkayritysten taloudellisista ongelmista?”

Juntunen:

“Ensin on mietittävä, mitkä ovat niitä kuljetuksia, joihin korona on vaikuttanut. Tilausliikenteen linja-autot ovat pysähtyneet. Tarvitaan täsmävastaus – on valittava se, jota autetaan.”

ATK: Auttaisiko yhtään vaihtaa vaatimattomampaan kuljetuskalustoon?

Juntunen:

“Suomessa kuljetusalalla toimii paljon pieniä yrittäjiä ja omistaja-kuljettajia. Samalla, kun ihmiset pyörittävät kuljetusyritystään, ajoneuvot ovat heidän työpaikkojaan. Vaikka kalusto ei olisi täydellisen optimaalista, ihmisille täytyy sallia toiminnan vapautta. Tulevaisuutta täytyy suunnitella koko ajan ja pyrkiä oikean kokoiseen kuljetuskalustoon. Suuntaus vie tilanne huomioiden tarkoituksenmukaiseen kalustoon.”



Grafiikka maaliikenteen henkilöliikenneyritysten vireille pannut konkurssit v. 2003-19 käsittää kaikki maitse tapahtuvan henkilöliikenteen pl. rautateiden kaukoliikenne.
(Lähde: Tilastokeskus)

Monenlaisia tukimahdollisuuksia 2010-luvun lopulla näkyvästi ajettu raskaan liikenteen aikaperusteinen tienkäyttömaksu eli vinjetti saisi myös ulkomaisen raskaan liikenteen maksamaan tien käytöstä.

ATK: “Onko

vinjetistä työkaluksi tukemaan kotimaisia toimijoita?”

Juntunen: “Vinjetti on osa isompaa kysymystä. Millainen suomalaisen kuljetusalan kilpailukyvyyn halutaan olevan kansainvälisessä kilpailussa? Jotta markkinaosuus nousisi, kehityssuuntaa tulee muuttaa.”

ATK: “Minkälaisilla

rahoitusmekanismeilla kannattaisi kuljetusalaa tukea?”

valtion

Juntunen: “Kysymys on niin kuljetusalakohtainen, ettei sitä voida yleistää. Kuljetusyritykset

Selviydytään ja luodaan tulevaisuutta

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
13.08.2020 00:00

tarvitsevat kuitenkin mahdollisimman vakaita ja reiluja pelisääntöjä alalle.”

Kuorma-autoille hankintatukea

Auto, tekniikka ja kuljetus kysyi neljältä suurimmalta kuorma-autojen maahantuojalta näiden näkemyksiä koronaviruksen aiheuttamasta kriisistä toipumiseen. Kuorma-autojen hankintaan suunnattu hankintatuki keräsi kannatusta. Hankintatukea haluttiin erityisesti vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen myynnin edistämiseen.

Toisena kannatettavana seikkana korostui polttoaineveron tuntuva alennus. EU näennäisesti kieltää tämän, mutta tietävästi Saksassa ja Ruotsissa on keksitty luovia ratkaisuja tavoitteen saavuttamiseksi.



Raskasta liikennettä voi tarkastella lukemattomista näkökulmista. Omakohtainen ja edelleen ylläpidetty ajotaito liittävät hyvin yhteen Jouni Juntusen talous- ja logistiikkaosaamisen.

ATK: “Kannatatko em. toiveita?”

Juntunen: “Niin hankintatuki kuin polttoaineveroon kajoaminen ovat yksittäisiä keinoja, joilla todennäköisesti ei onnistuneesti ratkaista onnistuneesti suuria kokonaisuuksia. Yksittäisiin asioihin voidaan ottaa kantaa vasta kun kokonaisuutta on ensin riittävästi tutkittu.

Mieluummin haluan, että perustettaisiin foorumi, jossa käytäisiin hyvään lopputulokseen kokonaisuuden kannalta käytävää keskustelua. Kuljetus- ja logistiikka-ala ei ole muusta yhteiskunnasta irti oleva saareke. Liikenne ratkaisee kuljetustarpeita. Aina kun raskas ajoneuvo liikkuu, taustalla on tarve, jota ei voi kyseenalaistaa. Asia sekoitetaan helposti henkilöautojen käyttötilanteisiin, joissa logiikka on eri.

Tulevaisuutta ajatellen raskasta liikennettä ei kuitenkaan pidä käsitellä erillään henkilöautoliikenteestä.”

ATK: “Säästetty euro on ansaittu euro. Mistä aloitetaan?”

Juntunen: “On alueita, joissa on tehty pitkäjänteisesti työtä, jotta kuluja on saatu leikattua. Näen vaaran, että joissain paikoissa alhaisen kulurakenteen tavoittelemine on mennyt järkevä säästämisen edelle. Tätä luonnollisesti pitäisi tutkia.

Jos mietitään tiukkoja tarjouskilpailuja, voittaneiden halvimpien tarjousten lopulliset kustannukset olivat useissa tapauksissa kasvaneet. Lähtisin katsomaan tilannetta eri näkökulmasta. Järkevät investoinnit pysähtyvät, jos kulukuri saa yliotteen.”



Liiikenteen tavarankuljetusyritysten vireille pannut konkurssit vuosina 2003-19 seuraavat yhteiskunnan taloudellisia suhdanteita. (Lähde: Tilastokeskus)

Venäjän-liikenteessä menetyksiä ATK: Miten hyvin kuljetusala kykenee ottamaan vastaan iskuja?

Juntunen:

“Tämän päivän kriisissä kuljetusala kärsii seikoista, jotka tunnettiin jo 10 vuotta sitten. Ongelmista mainittakoon kotimaisten toimijoiden heikentynyt kilpailukyky kansainvälisissä ja kotimaan kuljetuksissa, alan kuljettajapula ja puutteellinen arvostus. Onneksi kuljettajia ei sairastunut koronaan merkittävän paljon, sillä kuljettajien riittävyys olisi pahimmillaan voinut olla erittäin merkittävä ongelma.

Kuuluin vuonna 2009 ryhmään, joka teki tutkimuksen Sotilaskuljettajakoulutus ja liike-elämän kuljettajapula. Vuonna 2011 olin mukana tutkimuksessa Puolustusvoimien logistiikan haasteista. En ole yhtään vakuuttunut, että taannoiset viestit kuljetusalaan liittyen pääsivät elinkeinoelämässä päätöksentekoon asti.”

Tulevaisuuden rakentamisen ainekset

ATK: “Tulisiko Suomen luopua hiilidioksidipäästöjen vähentämislupauksesta?”

Juntunen:

“Minulla on suuria epäilyksiä tavoitteiden saavuttamisesta. EU:lle annetut sitoumukset ovat haasteellisia. Niihin pääsemiseksi kaipaen esim. suomalaisvalmisteisia sähkökäyttöisiä ajoneuvoja.

Päästö- ja ympäristöasiat pysyvät mukana vastaisuudessakin, joten tarvitaan uusia ratkaisuja. Jos ei tehdä uutta tutkimusta, Suomen valtio voi maalata itsensä nurkkaan, kun se uskoo 15 % ja 30 % vähennyksiin vuoteen 2030 mennessä. Tällöin tavoitteisiin ei päästäisi, mutta samalla vahingoitettaisiin elinkeinoelämää.

Oikeaan tietoon perustuen voidaan onnistua. Meidän on oltava se, joka tekee oikein ja kääntää asian kansainväliseksi menestykseksi.“



Jouni Juntunen seuraa tiiviisti vaihtoehtoisten energialähteiden käyttöönottoa raskaassa liikenteessä. Sähköön perustuvan ajoneuvotekniikan osaamisen ja valmistuksen vahvistuminen Suomessa on hänen sydäntä lähellä.

Puolustusvoimien arvo nähtävä Juntusen työryhmä tutki vuonna 2009 kuljetusalan ja Puolustusvoimien välistä suhdetta. Tuolloin jälkimmäinen oli hyvin suuri tavaraliikenteen kuljettajien kouluttaja kun taas linja- autonkuljettajia se koulutti vähänlaisesti.

Tutkimus kiinnitti huomiota mm. siihen, että Puolustusvoimien kuljettajakoulutukseen päätyneillä varusmiehillä kuljetusala ei näyttäytynyt houkuttelevana tulevana työpaikkana. He kuitenkin olivat hakeutuneet sotilaskuljettajiksi. Tätä mielenkiintoa tutkijat eivät halunneet päästä sammumaan, vaan toivoivat SKAL:ilta ja kuljetusalalta ponnistuksia alan imagon parantamiseen.

Puolustusvoimien ja kuljetusyritysten vuorovaikutusta lähestyttiin myös toisesta suunnasta. Havaittiin, että toimineiden yritysten omistajista ja työntekijöistä valtaosa oli suorittanut Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen.

ATK: “Miksi korostat Puolustusvoimien roolia?”

Juntunen: “Puolustusvoimat luonnollisesti kouluttaa kuljettajia ensisijaisesti omiin tarpeisiinsa, mutta on myös merkittävä kouluttaja elinkeinoelämän näkökulmasta. Kuljetusala on kalliiden ajokorttien sekä vaadittujen koulutusten vuoksi suurien haasteiden edessä. Kuljetusala turvaa Puolustusvoimissa ammattitaidon saaneiden henkilöiden osaamisen säilymisen heidän työskennellessään kuljetusalalla. Tämä helpottaa kuljetusyritysten kuljettajapulaa. Tätä yhteistyötä ei voi olla koskaan liikaa, koska se edistää huoltovarmuutta sekä koko elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia.”

Teksti | Seppo Alaruikka, kuvat | Pasi Saarela, grafiikat | Seppo Alaruikka

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