



Volvon iloveikot jälkimarkkinajohtaja Tommy Lindholm (vas.), toimitusjohtaja Magnus Björklund ja myyntijohtaja Reino Manninen.

42,5 % on kaikkien aikojen markkinaosuus raskaissa kuorma-autoissa. Näin kävi, kun kalustotoimitukset onnistuivat kilpailijoita paremmin. Nyt Volvo-johtajat kertovat, miksi kuorma-autoissa meni niin hyvin.

Vuosi 2022 alkoi pysäyttävästi, kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Tähän maailmantilanteeseen sopii

Eeva

Kilven

ikivihreä runo, joka on kirjoitettu vuonna 1968 Neuvostoliiton miehitettyä Tsekkoslovakian: ”Jos suru savuaisi, maailma peittyisi savuun. Ja silti tämänkin surun alla on tuli, sydämeni palaa, eikä kulu”.

Sodan alkaminen Euroopassa hyödytti heti kuorma-autojen kaupankäyntiä.

MAAILMANLAAJUINEN HÄIRIÖ

- Aluksi emme tarkasti tienneet, kuinka paljon komponenttituotantoa oikein on Ukrainassa ja miten se vaikuttaa eri toimintoihin. Nyt tiedetään, kertoo Volvo Finlandin toimitusjohtaja

Magnus Björklund

Volvon mediapäivässä 18.1.

Venäjä eristettiin ja länsimaiset kuorma-automerkit poistuivat maasta. Näin toimi myös Volvo, joka sulki kokoonpanotehtaan Kalugassa, varaosavirta katkaistiin ja työntekijät lähetettiin kotiin.

Korona jätti pitkät jäljet myös kuorma-autoteollisuuteen. Aasian hankintaketjut hyytyivät, kokivat pahan häiriön. Merikonttien rahtihinnat nousivat pilviin, samoin kävi komponenteille. Eikä komponentteja edes saanut.

Ukrainan tilanteesta seurasi Euroopan laajuinen energiakriisi, joka jatkuu edelleen. Kaikesta

tästä sekamelskasta seurasi inflaatio.

- Vuosi on ollut vaikea. Me kaikki globaalilla alalla toimivat ollaan kärsitty tästä huikeasti, Björklund tiivistää myös muiden automerkkien tilanteen. Volvolla on kuitenkin oltu hereillä. Tämä näkyy Suomessa nykyhistorian suurimpana markkinaosuutena rekisteröintitilastossa yli 16-tonnisissa, niissä ”oikeissa kuorma- autoissa”. Lukema 42,5 % kertoo, että lähes joka toinen uusi kuorma-auto oli viime vuonna Volvo.

Volvon hyvä markkinatilanne näkyy muuallakin. EU-alueella hätyytellään kärkeä. Suomen lisäksi Pohjolan muissakin maissa ollaan Scaniaa edellä. Mutta miten tähän on päästy?

- Meidän hankintaorganisaatio ja tehdasorganisaatio on kyennyt tässä erittäin vaikeassa tilanteessa hallitsemaan tilanteen varsin hyvin. Se mitä ollaan luvattu meidän asiakkaille toimitusajoissa, ollaan hyvinkin pystytty pitämään, Björklund toteaa.

Volvon myyntijohtaja

Reino Manninen

puhui samaa omassa esityksessään. Kuka sai komponentit kasattua, oli kingi.

- Hankintakanavia hajautettiin tehtaan päässä. Kun yksi hankintakanava ehtyi, uutta komponenttia haettiin sitten muualta, Manninen kuvaa.



Tuoretta FM-mallia näkyy jo paljon liikenteessä. Tässä on yksi menossa rekisteriin.

TOIMITUSHAASTEET Kuljetusyrittäjälle ei riitä pelkkä alustan toimitusaika, vaan milloin auto on valmis päällirakentajalta ja milloin uusi perävaunu voidaan liittää perään.

- Ollaan tässä tehty valtavasti töitä, Magnus Björklund kertoo.

Kyse on toimitusaikojen sovittelusta. Kyse on pitää päällirakentaja jatkuvasti ajan tasalla, milloin alusta tulee. Näin päällirakentajan omaa tavaralogistiikkaa ja työnjärjestelyä pystytään luotettavammin suunnittelemaan.

- Kuorma-autojen saatavuudessa on ollut haasteita ja se näkyy kokonaismarkkinatilanteessa, Björklund tuumaa.

Totta tosiaan. Toimitusvaikeuksia on ollut toisilla automerkeillä enemmän, toisilla vähemmän. Scanian ja Mercedes-Benzin asiakkaat ovat kärsineet Suomen valtamerkeistä eniten.

Etäyhteyksien ansiosta tietoa kerätään valtavasti, ovathan uudet kuorma-autot koko ajan ”pilvessä”. Esimerkiksi Vantaan Volvo Truck Centerillä voidaan seurata Volvo- kaluston kilometrisuoritetta kuljetussegmenteittäin tai ajoneuvotyypeittäin viikkotasolla.

- Se mikä on positiivista, suuria kuljetussuoritteiden muutoksia ei ole tapahtunut verrattaessa vuotta 2022 vuoteen 2021 tai vuoteen 2020. Eli ajoneuvot liikkuvat ja sitä kautta kuluvat, sitä kautta tulee uusimistarve, Björklund kertoo.

Autokauppias Björklund muistuttaa, että uusi auto kuluttaa vähemmän polttoainetta kuin vanha. Päästöt pienenevät tätäkin kautta ja pieni osa yrityksistä on siirtynyt ja siirtymässä vähemmän saastuttaviin käyttövoimiin (biokaasu, sähkö).

- Mutta kaikki nämä ajoneuvot, jotka on myyty, ne on pitänyt myydä. Ne on siis tilattu ja varusteltu. Tässä on ollut iso paine meidän työntekijöillemme. Siksi haluan nostaa hattua koko verkostolle, joka on tämän tehnyt, Björklund muistuttaa.

ASIAKASKOKEMUS KESKIÖSSÄ

Ponnistelu valuisi paljolti hukkaan, jos kuljetusyrittäjän Volvo-kokemus ei ole hyvää.

- Ollaan saatu hyvää palautetta automyyntiin, jälkimarkkinoinnin ja tuotteen osalta. Tämä on meille tärkeää, jotta voimme palvella asiakkaitamme myös tulevaisuudessa, Magnus Björklund sanoo.

Kohti parempaa asiakaskokemusta pyrittiin osaltaan ottamalla Volvon johto mukaan talkoisiin. Jokainen johtoryhmän jäsen otti yhteyttä kymmeneen kuljetusyrittäjään ja teki saman kysymyksen: Mitä ajatuksia Volvo herättää teissä?

- Tietoa kerättiin ympäri Suomea eri kuljetusaloilta ja tehtiin siitä kooste. Sitten perustettiin työryhmiä, jotka lähtivät purkamaan esiin tulleita asioita ja niitä vietiin läpi organisaatio, kertoo myyntijohtaja Reino Manninen.

Volvon malliston päivitys osui kyllä ikävästi koronan alkuun. Uusien tuotanto siirtyi ja se näkyy vuoden 2020 rekisteröintien notkahduksena. Tästä on selvitty. Suurin uutuushan oli FM/FMX, joka meni rutkasti eteenpäin. Tehdasvalmiita Volvo Pro mallistoa pystyttiin myös toimittamaan myyntijohtaja Mannisen mukaan hyvään tahtiin.

Volvo-johtaja Magnus Björklund nostaa esille erityisesti polttoainetaloudesta saadun hyvän palautteen. Ajolinjan toimitukseen asti on kantautunut Volvon suomalaissuosikin FH500 TC ja FH460 TC mallien maltilliset kulutuslukemat.

Nyt on Volvon vuoro juhlia markkinaykkösenä, mutta katoavaista on mainen kunnia. Vielä pari vuotta sitten Scania oli piikkipaikalla.

MILTÄ HUOMINEN NÄYTTÄÄ? Vuosi 2023 oli lähtenyt Volvon kannalta hyvin käyntiin,

sillä mediapäivään 19.1 mennessä oli raskaita Volvoja rekisteröity puolet kokonaismäärästä. Tämä kävi ilmi pikkulapusta, johon kirjatun ilosanoman Reino Manninen luki rekkatoimittajakansalle.

Komponenttien toimitushaasteet eivät ole kaikilta osin vielä selvitetty. Magnus Björklund toteaa, että maailmanlaajuisia hankintaketjuja puretaan ja muodostetaan alueellisia. Näin toimitusriskejä saadaan pienennettyä.

Mutta milloin saa uuden Volvon, jos nyt 19.1 tilaa?

- Tätä kysymystä olen odottanut. Valmistus on kesäkuussa, toimitus heinäkuussa, Magnus Björklund kertoo.

Kerrankos sitä taas jotain ikävää maailmalla sattuu ja tilanne on taas uusi.

UUTTA KALUSTOA ERI SEKTOREILLA ERI TAHTIIN

Jos suomalaisia kuljetusmarkkinoita pilkotaan, huomataan eri toimialojen erilainen tilanne. Tämä näkyy myös kalustoinvestoinneissa. Kasvua on tullut puuautoissa (50 %), vetoautoissa (21 %), VAK-autoissa (14 %), maansiirtoautoissa (12 %) ja säiliöautoissa (8 %).

Rekisteröinnit ovat supistuneet jakeluautoissa (31 %), jäteautoissa (22 %), vaihtolava-autoissa (20 %) ja kaukoliikenneautoissa (11 %). Nosturiautoissa rekisteröinnit ovat pysyneet ennallaan. Kehitys on ollut tällä sektorilla kohti isompinosturisia autoja.

Rekisteröintien tilastointi ja jaottelu on Traficomien vastuulla. Päätöksen auton sijoittamisesta eri kuljetussegmenttiin tekee katsastusmies ensirekisteröinnin yhteydessä. Valitsemisen vaikeutta kuvaa se, että joka kymmenes sijoitetaan kohtaan Muut.

Mutta mihin sijoittaisit itse ADR-varusteisen kemikaaleja ajavan Viinikan säiliöauton? VAK-autoihin, säiliöautoihin vai kaukoliikenneautoihin?

YLLÄTTÄVÄN HYVÄ REKKAVUOSI 2022

Suomalaiset raskaiden kuorma-autojen markkinat selvisivät yllättävän hyvin vaikeasta vuodesta. Kolmen viimeisen vuoden aikana rekisteröintimäärät ovat pysyneet samalla tasolla 2 300-2 400 autoa.

Autoalan syksyisen ennusteen mukaan taloudellisen tilanteen heikkeneminen hidastaa kuorma-autojen kysyntää tänä vuonna. Uusi positiivisempi ennuste saattaa olla tulossa, kun

Kirjoittanut Ajolinja
08.03.2023 00:00

taantumana oletetaan kestävän arvioitua lyhyempään. Kaikesta huolimatta Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan investointivelkaa kertyy edelleen, sillä viime vuosien rekisteröinnit eivät ole riittävällä tasolla kaluston uusimista ajatellen. Eli kuorma-autojen keski-ikä on nousussa.

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)