



Varastopalvelut säästävät rahaa s.5



Maatalouskuljetukset ovat tärkeitä Transmarille s.8-9



Ahvenanmaalaisviljelijät: Suomen omenan toimittajia s.6-7



Suuremmat kuormat – parempi ympäristö s.4

tempen

Tässä numerossa:

Ahvenanmaalla ja
Ahvenanmaan ulkopuolella 2
Tulevaisuuden jakelu
sähköajoneuvoilla 3
Suurten lastien pioneeri 4
Varastopalvelujen kysyntä kasvaa 5
Ylpeät viljelijät toimittavat
omenoita ympärivuotisesti 6-7



Ripeitä otteita maatalouden
kuljetuksissa 8-9
Uudet apuvälineet tehostavat
asiakaspalvelua entisestään 9

Selkeämmät tavaravirrat ja
tehokkaammat kuljetukset 10-11
Markkinajohtaja hallitsee
lämpösäätelyn 12
Transmarin tytäryhtiö kasvaa
Tukholmassa 13
Ei suurin ja kaunein,
mutta ketterin 14-15



Oma korjaamo on tärkeä
toimintavarmuuden tae 16
Kuriiripalveluyritys laajentaa
toimintaansa 16

Hyvästä laadusta vielä
paremmaksi 17
Uusi organisaatio selkeyttää
rooleja 18
Yhdeksän kaasuautoa
AX Transportille 18



Tavaramerkkimarkkinointia
trailereilla 18-19
Uusia ajoneuvoja
puhtaanapitoon 19
Transmar uusii kotisivunsa 19
Ahvenanmaalainen maisema 20



Mats Clemes

Toimitusjohtajan palsta

Ahvenanmaalla ja Ahvenanmaan ulkopuolella

Hyvä lukija, sinulla on nyt kädessäsi Transmar-konsernin uuden asiakas- ja sidosryhmälehdessä ensimmäinen numero. Lehti on suunnattu sekä asiakkaille ja toimittajille että muille yhteistyökumppaneille ja henkilökunnalle. Meille on tärkeää, että kaikki tietävät, mitä teemme, miten Transmar kehittyy ja miten kaikki voivat hyötyä sen toiminnasta. Vahvistaaksemme tätä tietoisuutta aiomme lisätä tiedottamista itsestämme tämän lehden, tiedotteiden ja syksyllä lanseerattavien uusittujen kotisivujen välityksellä. Tavoitteemme on jatkuva henkilökohtainen viestintä teidän kaikkien kanssa.

Transmar on erittäin tunnettu yritys ja merkittävä toimija kotimaakunnassaan Ahvenanmaalla. Mutta me toimimme melko laajassa mittakaavassa myös sekä Manner-Suomessa että Ruotsissa. Läsnäolomme lisääminen Ahvenanmaan kummallakin puolella sijaitsevilla markkinoilla ja maakuntaa ympäröivillä merillä on tärkeässä osassa tulevaisuuden strategiassamme. Kerromme näistä tavoitteista ja kehityksestä sekä päivittäisestä toiminnastamme jatkossa entistäkin kattavammin.

Lehtemme nimi, Tempen, on symbolinen kahdella tavalla. Nimi on sanaleikki ruotsin kielen sanoista temperatur, lämpötila ja ta tempen, mitata lämpötila. Valtaosa toiminnastamme on elintarvikkeiden ja muiden lämpösäädelyjä ajoneuvoja ja tiloja edellyttävien tuotteiden kuljetusta ja varastointia. Meidän on

toisin sanoen jatkuvasti mitattava lämpötiloja. Samalla tavalla haluamme myös antaa teille lisääntyvän viestinnän muodossa käsityksen toimintamme ”lämpötilavaihteluista” ja toiminnan kehityksestä eli siitä, mitä yritykselle kuuluu.

Olemme koonneet tähän ensimmäiseen lehteen tarjoamistamme palveluista kertovia artikkeleita sekä tietoja siitä, minne olemme matkalla ja mitä meiltä on odotettavissa tulevaisuudessa. Esittelemme lehdessämme joitakin asiakkaitamme ja toimittajia sekä hieman henkilökohtaisemmalla tasolla joitakin työtovereitamme ja heidän ajatuksiaan. Valotamme myös maakunnan näkemystä Ahvenanmaan ja koko Euroopan logistisesta nykytilasta maakuntahallituksen infrastruktuuriministerin haastattelussa. Lisäksi esittelemme ahvenanmaalaisille ja etenkin muualla Suomessa sekä Ruotsissa asuville lukijoillemme palasen Ahvenanmaan historiaa.

Tämä on ensimmäinen asiakas- ja sidosryhmälehtemme ja ajatuksemme on jatkossa antaa teille lukijoille vastaava lukupaketti vuosittain. Otamme mielellään palautetta lehdestä, jotta voimme kehittyä myös tällä rintamalla. Mottomme on jatkuva kehitys yhdessä asiakkaittemme, yhteistyökumppaneittemme ja henkilökuntamme kanssa kaikessa mitä teemme.

Antoisia lukuhetkiä ja kaunista kesää!

Mats Clemes



Volvon ja Transmarin edustajat keskustelivat sähköautoista talvisessa Maarianhaminassa.

Tulevaisuuden jakelu sähköajoneuvoilla

Transmarille on itsestään selvää, että tulevaisuuden ajoneuvokannan on oltava mahdollisimman ympäristöystävällinen. Etenkin sähkökäyttöisten ajoneuvojen kehitystyö etenee nyt vauhdilla. Tämä kävi selväksi Volvon vieraillessa talvella.

EU:n tavoitteista ja kaikkien suurten kuorma-autovalmistajien uusien mallien kehitystyöstä välittynyt viesti on yksiselitteinen. Sähkökäyttöiset ajoneuvot tulevat pian yleistymään eurooppalaisissa kuljetusyrityksissä. Transmar asennoituu erittäin myönteisesti sähkökäyttöisyyteen. Transmarin kalustopäällikkö Hans-Erik Eker on seurannut kehitystä pidemmän aikaa. Monet valmistajat ovat viime vuosina lanseeranneet yhä useampia sähkökäyttöisiä automalleja.

- Haluamme panostaa ympäristöystävällisempiin ajoneuvoihin. Lisäksi kaikki kuljetukset voitaisiin Ahvenanmaan lyhyiden etäisyyksien ansiosta hoitaa sähköajoneuvoilla. Ongelma on vain siinä, että kehitys on niin nopeaa.

Erilaisia vaihtoehtoja lanseerataan jatkuvasti ja sähkö kilpailee nestekaasun ja erilaisten ympäristöpolttoaineiden kanssa. Ensimmäisessä kuitenkin politiikka ja muutamat pullonkaulat estävät suuremman investoinnit. Yksi yöllä ladattava ajoneuvo ei ole ongelma, mutta kun niitä on useampia, haasteita saattaa syntyä. Ekerin mukaan suurimmat esteet ovat lataustoimintojen infrastruktuurissa ja ajoneuvojen hinnoissa.

Useampia vaihtoehtoja

Transmar kokee kuitenkin Ahvenanmaan suurimpana kuljetusyhtiönä ja monien muiden alan kehitysvaiheiden edelläkävijänä olevansa vastuussa myös sähköistyksestä.

- Haluamme ehdottomasti olla edelläkävijöitä, kunhan oikea ajankohta selviää, sanoo Eker.

Koska investointi sähkökäyttöiseen suurempaan ajoneuvoyhdistelmään saattaa olla jopa kolminkertainen polttomootoriin verrattuna, tarvitaan vetoapua. Eker uskoo, että ratkaisu on löydettävissä asiakkaan kanssa yhdessä tehtävästä panostuksesta, ellei tukea saada poliittista tietä.

- Hankintayhteistyö voisi olla yksi mahdollisuus. Meidän on autettava toisiamme, jotta voimme onnistua.

Myös pidemmät sopimusajat ja pidempiaikainen hankintojen ennakoitu auttaisivat. Asia on erittäin ajankohtainen, koska etenkin EU:ssa käydään keskustelua siirtymästä sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin ja polttomootoreista luopumisesta jo 15 vuoden kuluessa.

- Poliittista tahtoa löytyy, mutta valitettavasti se ei ole linjassa arjen todellisuuden kanssa, Eker toteaa.

Läpimurto on vireillä

Volvo Trucksin vierailu talvella antoi kuitenkin lisämakua. Volvo esitteli yhden uusista äskettäin Suomessa liikenteeseen otetuista malleistaan ja kertoi tämänhetkisestä tilanteesta medialle, alan asiantuntijoille sekä Transmarin tilaisuuteen kutsumien yritysten ja viranomaisten edustajille.

- Vierailu oli meille erittäin tärkeä, jotta voimme kertoa, mitä alalla tapahtuu samalla kun saimme palautetta ja kysymyksiä eri asioista tuotekehitystämme varten, sanoo Suomen Volvo Trucksin jälkimarkkinointijohtaja Tommy Lindholm.

Lindholm ja hänen kollegansa olivat ennen vierailuaan Transmarilla laatineet

konkreettisia kuljetusreittejä, joilla sähköä voidaan käyttää tavaratoimituksissa tai puhtaanapidossa Ahvenanmaalla. Lindholm korosti myös, että kehityksessä on edetty paljon viime vuosina.

- Volvo on nyt lanseerannut raskaiden ajoneuvojen malliohjelmansa maailmanlaajuisesti. Sähkövetoisten yhdistelmien kokonaispaino on nyt enimmillään 44 tonnia ja malleja kehitetään koko ajan eri vaihtoehtojen ja ominaisuuksien löytämiseksi.

Haasteita löytyy, mutta mahdollisuuksia on valtavasti. Volvo on toimittanut Suomeen lähemmäs 20 sähkökäyttöistä kuorma-autoa. Luvun arvioidaan nousevan vuoden 2023 aikana lähemmäs 40.

- Läpimurto on jo vireillä. Kaikki kuorma-autovalmistajat ovat lanseeranneet jonkin sähkökäyttöisen kuorma-automallin, ja monet toimijat osallistuvat latausasemien ja raskaiden ajoneuvojen infrastruktuurin kehittämiseen. Valtio edistää siirtymää taloudellisesti ja me uskomme nopeaan kehitykseen, sanoo Lindholm.



Tommy Lindholm Volvolta on tyytyväinen kiinnostuksesta sähköajoneuvoihin.

Suurten lastien pioneeri

Transmar hankki vuonna 2015 ensimmäisen jumbo-trailerinsa suurempia kuljetuksia varten. Jo sitä seuraavana vuonna yritys sai poikkeusluvan niin kutsutuille HCT-kuljetuksille Ahvenanmaalla.

- Panostuksissa on kyse yksinomaan ympäristötekijöistä. HCT-yhdistelmät ovat nimittäin hiilidioksidipäästöjä vertailtaessa juuri nyt paras ja tehokkain vaihtoehto ympäristön kannalta.

Näin toteaa Transmarin ajoneuvovastaava Hans-Erik Eker. Päätös HCT eli High Capacity Transports -kuljetuksiin siirtymisestä jo vuonna 2016 oli seurausta Transmarin tahdosta vähentää hiilijalanjälkeään. Panostus oli mahdollinen, koska asiakkaiden kuljetukset olivat mahdollista myös suurempina volyyminä.

- Siirtyä alkoi siitä, että saimme poikkeusluvan liikennöidä Ahvenanmaalla kaksi perävaunua käsittävillä ylipitkillä ajoneuvoyhdistelmillä. Kyse oli määräaikaisesta koekäytöstä tietyillä testireiteillä ja ensimmäisissä ajoissa oli mukana

sekä viranomaisten että poliisin edustajat, Eker kertoo.

Onnistunut kokeilu

Kokeilu kasvatti kiinnostusta jumbo-trailereita kohtaan ja johti siihen, että Transmar yhtenä ensimmäisistä alan yrityksistä investoi uusiin HCT-yhdistelmiin niiden tullessa Suomessa laillisiksi ilman poikkeuslupaa vuonna 2019.

- Meillä on tänään yksitoista vetoautoa, joilla ajetaan ainoastaan HCT-yhdistelmiä Helsinkiin ja Helsingistä. Kumpaankin suuntaan kuljetetaan pääasiassa elintarvikkeita. Ahvenanmaalla meillä on näiden yhdistelmiemme lisäksi lähes kymmenen HCT-yhdistelmää, Eker toteaa.

Transmar oli jo ennen vuotta 2016 tes-



Transmarin kaksikerroksinen "double-decker" on erikoisvalmisteinen perävaunu, jossa on hydraulisesti toimivia välitasoja lastimäärien optimoimiseksi.



Transmarin kalustopäällikkö Hans-Erik Eker näkee HCT-ajoneuvoissa monia etuja.

tannut suurempien volyymien kuljetukseen soveltuvaa paripyörillä varustettua erikoisvalmisteista niin kutsuttua jumbotraileria, joka soveltuu päivittäistavarakuljetukseen.

- Kyse oli ensimmäisestä askeleesta suurempien kuljetusmäärien ja niiden myötä ympäristöystävällisempien kuljetusten testaamisen tiellä.

Transmar oli tuolloin siirtynyt täysperävaunuyhdistelmistä puhtaasti traileriyhdistelmiin. Tästä oli etua HCT-yhdistelmien tullessa ajankohtaisiksi jonkin ajan kuluksi, jolloin perustrailereita voitiin alkaa yhdistää pidemmiksi erikoisyhdistelmiksi. Transmar on siis ollut usein edelläkävijä ympäristöystävällisempien kuljetusten tullessa mahdolliseksi. Tilanne on ollut sama Suomen lainsäädännön sallimalla uudet enimmäispainot ja -pituudet.

- Nyt odotamme mielenkiinnolla HCT-yhdistelmien sallimista myös Ruotsissa. Todennäköisesti vuoden vaihteessa 2023-2024, sanoo Eker.

Varastopalvelujen kysyntä kasvaa



Transmarille on jo pitkään ollut tärkeää voida tarjota asiakkailleen kokonaisvaltaisia palveluja. Kattavien, myös uudelleenkuormauksen, lajittelun ja pakkaus-toiminnot käsittävien varastopalvelujen kysyntä on kasvanut kasvamisestaan.

Lastit optimoidaan Transmarin terminaaleissa päivittäin ja Transmarilla on tarjolla kuormauspalvelujen lisäksi myös monipuolisia varastopalveluja.

- Varastopalvelut liittyvät tietenkin läheisesti logistiikkaan. Niiden tarjoaminen asiakkaalle lisäpalveluna on meille itsestään selvää, sanoo Transmarin kuljetuksista, kuormaus- ja varastoinnista vastaava Naantalien yksikön operatiivinen päällikkö Kalle Ekström.

Transmar on tarjonnut Naantalissa varastopalveluja vuodesta 2008 ja Maarianhaminassa vielä pidempään. Nykyisin Naantalien yksikkö kuitenkin hoitaa pääosan tästä toiminnasta, mutta kokemusta

ja osaamista löytyy kummaltakin paikkakunnalta. Niitä tarvitaan muun muassa, koska Transmarin kylmävarastojen ylläpito on tavanomaisia varastotoimintoja vaativampaa.

Elintarvikevirasto asettaa kylmävarastoinnin hygieni- ja lämpötilavaatimukset. Henkilökunnalta edellytetään ammattitaitoa ja koulutusta ja varastointia varten on oltava omavalvontasuunnitelma. Lisäksi toiminta auditoidaan säännöllisesti, Ekström kertoo.

Tehtaan raaka-ainevarasto

Asiakkaiden kiinnostus sekä kylmävarastoja että tavallisia varastoja kohtaan on Ekströmin mukaan lisääntynyt viime vuosina.

- Kysyntä aaltoilee hieman, mutta yleisesti ottaen se on kasvussa. Asiakkaat haluavat keskittyä omaan toimintaansa ja toivovat pienempiä omia varastoja. Lisäksi asiakkaita on nyt enemmän.

Transmar käsittelee ja varastoi nykyisin sekä raaka-aineita, jotka kuljetetaan myöhemmin tehtaalle että valmiita tuotteita, jotka välivarastoidaan ennen toimitusta kauppoihin.

- Pääosa varastotuotteista on raaka-aineita, jotka toimitetaan edelleen tehtaalle. Lisäksi meillä on jonkin verran elintarvikkeita, joita varastoimme vain hyvin lyhyen aikaa ennen jatkotoimitusta, Ekström sanoo.

Esimerkiksi Ahvenanmaalta tulevat lastit puretaan ja varastoidaan yöllä ja tavarat toimitetaan ehkä jo seuraavana aamuna edelleen johonkin myymälään.

- Monet asiakkaat tuovat myös itse tuotteita terminaaliimme. Kyse voi olla valmiiksi pakatuista tuotteista tai sitten he haluavat, että ne pakataan uudelleen varastointia tai suoraa edelleenkuljetusta

Kalle Ekström haluaa tarjota asiakkaille kokonaisratkaisuja.

varten. Kaikki riippuu asiakkaan tarpeista, Ekström selventää.

Varastoinnissa on kausivaihteluja

Naantalien varastossa on noin 10 000 laavapaikkaa ja varastotilojen lämpötilat ovat säädettävissä tarpeiden mukaan. Osa varastotoiminnoista on myös automatisoitu. Varastotoiminta on vähäisempää Maarianhaminassa, mutta myös siellä varastoidaan esimerkiksi yhteiskunnallisesti välttämättömiä tuotteita, jotka sitten toimitetaan muun muassa viranomaiskäyttöön. Lisäksi tytäryhtiö AX Transportin palvelut lisääntyvät Tukholmassa.

- Haluamme tehdä työtä asiakkaittemme lähellä ja olla osallisina heidän toimintansa ja kuljetusketjussaan. Varastopalvelut ovat vastaus näihin pyrkimyksiin, Ekström toteaa.

Transmarilla on myös valmiudet tarjota asiakkaille ylimääräistä varastokapasiteettia muun muassa kausivaihtelujen tasaamiseksi. Esimerkiksi perunanviljelijöillä on tällaisia tarpeita varhain keväällä. Transmarin Naantalien varastolla välivarastoidaan ja lajitellaan tuolloin siemenperunoita. Perunat tulevat Manner-Suomesta ja lähetetään Ahvenanmaalle, jossa viljelijöillä ei ole mahdollisuuksia varastoida itse tarvitsemiaan siemenperunoita alkaen viljelykautta varten.

- Osa tarpeista ja tuotannosta on melko kausisidonnaista. Asiakkaalla saattaa tuolloin olla tavanomaista suurempia tarpeita varastoida raaka-aineita tai tuotanto voi olla kattavampaa toimituksia odottaessa. Me voimme tarjota ylimääräistä varastokapasiteettia myös tällaisissa tilanteissa, Ekström vakuuttaa.

Ylpeät viljelijät toimittavat omenoita ympärivuotisesti

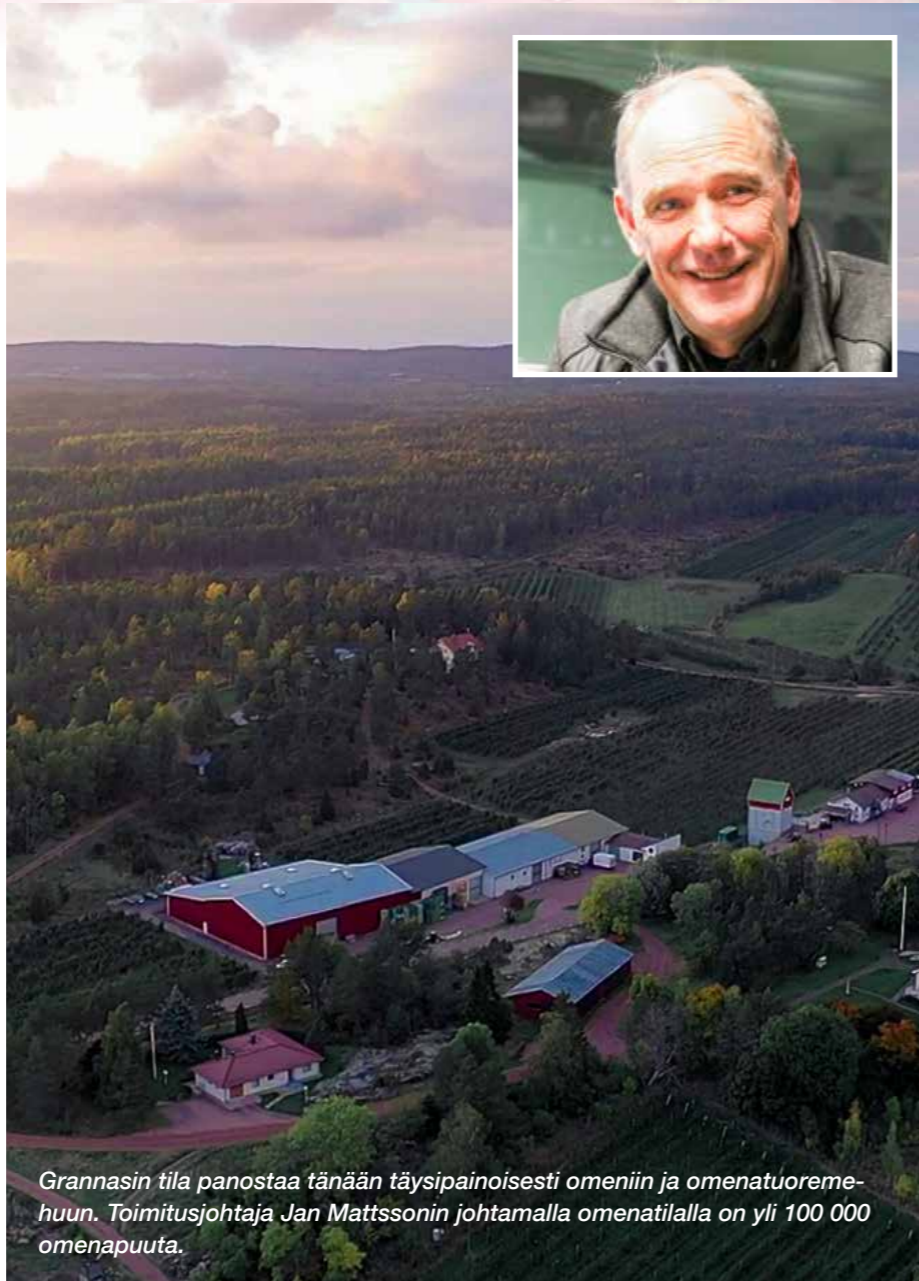
Ahvenanmaan merkitys suomalaiselle maataloudelle on lisääntynyt jatkuvasti 1950-luvulta alkaen. Yli 70 prosenttia kotimaisista suomalaisissa ruokakaupoissa myytävistä omenoista tulee tänään Ahvenanmaalta. Transmar hoitaa kuljetukset.

Ahvenanmaa, Pohjoismaiden aurinkoisin paikka, soveltuu ihanteellisesti erilaisen maataloustuotteiden viljelyyn. Tällaisia tuotteita ovat muun muassa peruna, sipuli, vihannekset, päärynät ja luumut. Yksi tuote on kuitenkin ylitse muiden, nimittäin omena. Ahvenanmaalla viljellään enemmän kuin kaksi kolmasosaa kaikista Suomessa myytävistä kotimaisista omenoista. Omenaviljelmät levittäytyvät kymmenien hehtaarien alueelle ja omenapuita on satoja tuhansia. Yksi suurimmista omenaviljelijöistä on Grannas Äppel Pohjois-Ahvenanmaalla.

- Viljelimme ennen kaikenlaisia vihanneksia, mutta EU:hun liittymisen jälkeen erikoistuimme omenoihin. Monet viljelijät pelkäsivät, että Etelä-Eurooppa edullisemmän viljelyilmaston ansiosta syrjäyttäisi esimerkiksi pohjoismaisen omenaviljelyn, ja lopettivat toimintansa. Me kuitenkin uskoimme jatkuvuuteen, sanoo tänään omenoiden ja omenamehun suurtuottajaksi kehittyneen perhetilan toimitusjohtaja Jan Mattsson.

Grannasin tilan historia ulottuu pitkälle 1700-luvulle saakka, mutta nykyinen yritys on perustettu 1950-luvulla. Tilalla käynnistettiin tuolloin myös kurkkujen säilöntään keskittyvä tehdas. Yhteistyö Transmarin kanssa alkoi heti Transmarin perustamisen jälkeen vuonna 1961 ja omenaviljely alkoi Grannasin tilalla 1960-luvulla.

- Aloimme kehittää ja nykyaikaistaa viljelyksiämme 2000-luvulla. Otimme käyttöön uuden viljelytekniikan ja istutimme uusia puita. Tänään keskitymme



Grannasin tila panostaa tänään täysipainoisesti omeniin ja omenatuoremehuun. Toimitusjohtaja Jan Mattssonin johtamalla omenatilalla on yli 100 000 omenapuuta.

pelkästään omenoihin ja omenamehuun, Mattsson kertoo.

Ahvenanmaan puutarhat kokoaa viljelijät

Grannasin tehtaalta lähtee päivittäin Transmarin ajoneuvoilla sekä omenamehua suoraan kuluttajille että omenoita, jotka kuljetetaan ensin viljelijöiden omistaman osuuskunta Ahvenanmaan puutarhat (Ålands Trädgårdshall, ÅTH) keskusvarastolle.

- Omenatäysmehun kysyntä kasvaa jatkuvasti, mutta volyymit saadaan ome-

noista. Miltei kaikki myydään Manner-Suomessa. Vain pieni osa menee Ruotsin markkinoille, Mattsson toteaa.

Transmar hoitaa myös osuuskunnan keskusvaraston kautta toimitettavat omenakuljetukset. Osuuskunta on perustettu 1975 ja sen on ollut siitä alkaen Transmarin asiakas. Osuuskunnan omistavat yli 100 ahvenanmaalaisviljelijää, joiden tuotteiden varastoinnista, markkinoinnista ja jakelusta osuuskunta huolehtii.

- Me keskitymme alkuun sipulinviljelyyn. Ahvenanmaalla oli tuolloin kymmenkunta erilaista maataloustuotteiden jakelua harjoittavaa myyntiyritystä, mutta



Grannas Äppel pidentää myyntikautta säilyttämällä omenoita hapettomassa kylmävarastossa. Tavoite on voida toimittaa omenoita ja omenatuoremehua lähes ympärivuotisesti.

toiminta oli liian hajanaista. Viimeiset suurimmat alan yritykset yhdistyivät 2000-luvun alussa ja nyt Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunta hoitaa valtaosan jakelusta, kertoo osuuskunnan toimitusjohtaja Tord Sarling.

Ahvenanmaan puutarhat on tänään yksi Transmarin suurimmista asiakkaista. Omenat ja sipuli ovat pääasiallisia tuot-

teita. Ahvenanmaalaiset tuotteet kulkevat osuuskunnan ja Transmarin välisen yhteistyön ansiosta tehokkaasti kauppoihin sekä Ahvenanmaalla että Manner-Suomessa. Toimitusmäärät ovat pienempiä, mutta kuljetukset suuntautuvat yhä useammin myös Ruotsiin.

- Meillä on isona keskeisenä toimijana paljon suuremmat mahdollisuudet saada näkyvyyttä ja tehdä maanlaajuisia kampanjoita, yhteistyötä, tuotekehitystä ja paljon muuta, Sarling sanoo.

Ylpeyttä ja omavaraisuutta

Ahvenanmaan maataloustuotteiden vienti alkoi 1950-luvulla, kun sipuli- ja vihannesviljely käynnistyi suuremmissa mittakaavoissa. Pohjoismaisten tuotteiden kysyntä on sen jälkeen lisääntynyt myös Suomen omavaraisuusasteen nostamiseksi ja viljelijät ovat vahvistaneet osaamistaan. Ahvenanmaan saaristoilmasto ja tuotekehitys ovat edistäneet sellaistenkin tuotteiden viljelyä, jotka eivät yleensä kasva näin kaukana pohjoisessa.

- Olemme päässeet pitkälle, mutta kehityspotentiaalia löytyy edelleen, Sarling kertoo.

Osuuskunnan osakkaiden viljelyalueet ovat yhdestä hehtaarista 40 hehtaarin

suuruisia.

- Kaikki ovat tärkeitä. Suuremmat vastaavat isoista volyymeistä ja pienet puolestaan täyttävät toimitusvajaita ja ovat usein joustavampia, Sarling selittää.

Grannas, jonka viljelyalue on 40 hehtaaria ja jolla on yli 100 000 omenapuuta, kuuluu suuriin tuottajiin. Myyntikautta on onnistuttu pidentämään hapettomalla varastoinnilla.

- Sadosta riippuen voimme toimittaa omenoita kauppaan lähes ympärivuotisesti. Myös omenamehua pyrimme saamaan markkinoille keskeytyksittä. Onnistunut varastointi ja pidempää varastointia ovat keskeisiä tekijöitä, kertoo Jan Mattsson.

Sekä Grannaksen tilalla että osuuskunnassa tiedostetaan, että ratkaiseva menestystekijä on ahvenanmaalaisviljelijöiden ylpeys työstään ja halu jatkuvasti kehittyä. Tämä helpottaa myös sukupolvenvaihdoksia.

- Teemme työtä tämän eteen. Viljelijöiden on oltava ylpeitä työstään. Kyse ei ole vain työllistymisestä ja tuotannosta. Viljelijät ylläpitävät myös maisemaa ja maakuntaa, joilla on merkitystä esimerkiksi ruokamatkailulle ja koko maan omavaraisuudelle, kiteyttää Tord Sarling.



Tord Sarling, Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan toimitusjohtaja sanoo, että ahvenanmaalaisviljelijät voivat olla ylpeitä työstään Suomen omavaraisuuden hyväksi.



Ripeitä otteita maatalouden kuljetuksissa

Monet ahvenmaalaiset elintarvikkeet siirtyvät vajaassa vuorokaudessa kauppojen hyllyille Manner-Suomeen. Kokemus ja yhteistyö mahdollistavat tuotteiden maataloustuotteiden tehokkaat kuljetukset.

Ahvenanmaalta rullaa lautalle joka arkipäivä ainakin joku maataloustuotteilla lastattu ajoneuvo ympäri vuoden ja huippukaudella autojen määrä moninkertaistuu. Transmar kuljettaa pääosan elintarvikkeista ja tekee läheistä yhteistyötä sekä yksittäisten viljelijöiden että Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan kanssa. Yli sadan ahvenmaalaisviljelijän omistama osuuskunta varastoi ja huolehtii osakkaitensa tuotteiden jakelusta ja markkinoinnista. Aikataulujen pitävyys ja joustavuus sekä katkeamaton kylmäketju ovat tässä työssä ratkaisevassa asemassa.

- Logistiset vaatimukset ja toimitusnopeus ovat kasvaneet paljon vuosien saatossa. Kauppojen tuotekohtainen varastokapasiteetti on vähentynyt myymälöiden tuotevalikoimien kasvaessa. Kun jotain tuotetta myydään ennakoitua nopeammin ja enemmän, varastoja on täydennettävä ripeästi tuottajalähtöisesti. Kuljetusten merkitys on tässä ketjussa erittäin suuri.

Näin sanoo Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan toimitusjohtaja Tord Sarling. Hän korostaa, etteivät asiakkaan toivomukset saa valua hiekkaan siksi, etteivät kuljetukset ja logistiikka toimi. Ja jotta näin ei pääsis käymään, tarvitaan luotettavaa kuljetusyritystä.

- Transmar on ottanut suuren vastuun osuuskunnan jatkuvasta logistiikasta. Yhteistyömme on tänään erittäin hyvää.

Lähetämme joinakin päivinä matkaan lähemmäs 200, toisinaan taas 30–40 heidemä- ja vihanneslavaa, mutta Transmar pystyy sopeutumaan tähän hajontaan. Lisäksi he tuntevat kausivaihtelut ja heillä on tarvittavaa kokemusta.

Tehokkuus yllättää

Myös yksi Ahvenanmaan suurimmista omenanviljelijöistä kiittelee Transmaria. Grannas Äppelin toimitusjohtaja Jan Mattsson kehuu logistiikkaketjun nopeutta heidän tilaltaan Pohjois-Ahvenanmaalla Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan keskusvaraston kautta Manner-Suomeen.

- Eräs asiakas jopa kyseli meiltä, missä pääkaupunkiseudulla oleva varastomme sijaitsee, kun toimitus tuli niin nopeasti perille. Vastasin, että meillä on varasto vain Ahvenanmaalla.

Toimitusvarmuus on ratkaiseva tekijä Grannasin tilalle, joka toimittaa yhteistyössä Transmarin kanssa omenamehua suoraan tukkukauppiaille ja omenoita Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan välityksellä. Tämä koskee koko sektoria, kaikkien osapuolten on tiedettävä etukäteen suunnilleen, mitä minäkin päivänä kuljetetaan, jotta he voivat toimia joustavasti yksityiskohtien selvityksessä vain joitakin tunteja ennen kuormausta.

- On tärkeää, että kaikki ovat osallisia



Transmarin myyntipäällikkö Kurt-Ove Lindh painottaa Ahvenanmaan elintarvikkealan tärkeyttä tavaratasapainolle.

ja sitoutuneita. Muutoksia saattaa tulla lyhyellä varoajalla, Tord Sarling selittää.

Transmar on osallisena lähes kaikissa kuljetusketjun vaiheissa ja toimittaa myös muun muassa pakkaustarvikkeita ja lannoitteita ahvenmaalaisille viljelijöille. Transmar hoitaa osuuskunnan puolesta myös valtaosan tuotekeräyksestä useilta viljelyksiltä osuuskunnan keskusvarastolle



Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan pakkaus- ja jakelukeskuksessa kuormataan päivittäin pienempiä ja suurempia Transmarin ajoneuvoja.

ennen kuin tuotteet toimitetaan sieltä edelleen tukkumyymälöille Manner-Suomeen. Ketjulla on kaikki edellytykset toimia erittäin tehokkaasti.

- Lastaamme tuotteet aamupäivällä keskusvarastolla, iltapäivällä ne kulkevat Manner-Suomeen meritse Fjärdvägen-aluksella ja sen jälkeen kuorma puretaan tukkukauppiain varastossa ehkä jo yöllä. Teoriassa omenan matka Ahvenanmaan varastolta suuren helsinkiläiskaupan aamumyyntiin saattaa kestää alle vuorokauden, Transmarin myyntipäällikkö Kurt-Ove Lindh myhäilee.

Tasapainoinen palapeli

Jotta kaikki toimisi, palapeli on kuitenkin koottava oikein. Joka päivä. Kuljetuksia arvioidaan ja suunnitellaan jatkuvasti.

- Tätä työtä päivittäin tekevät, tekevät valtavan työn ja huippukaudella on tehtävä vielä hieman sitäkin enemmän, Lindh sanoo.

Tord Sarling Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnasta ylistää sitä, että keskustelut nykyisin käydään suoraan ajojärjestelijöiden ja myyjien välillä. Siten konkreettiset näkökulmat voidaan ottaa heti huomioon ja suunnitelmat laatia niiden mukaan.

- Kaikkihan toimii nykyisin elektronisesti. Se helpottaa työtaakkaa valtavasti, mutta henkilökohtaistakin yhteydenpitoa tarvitaan. Sen avulla voidaan tunnistaa haasteet ja kehittyä yhdessä.

Transmarin asiakaskuntaan kuuluu Grannasin ja Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan ja sen yli 100 omistajan lisäksi joitakin maatalousalan yrityksiä, joilla on tarjolla joko viljeltyjä tai jalostettuja tuotteita.

- Koko maataloussektori on erittäin tärkeä Transmarille sekä koko Ahvenanmaalle. Päivittäinen vienti edistää myös tuontia. Tavaravirrat ovat näin tasapainoisempia, mikä vakauttaa hintoja, toteaa Kurt-Ove Lindh.

Uudet apuvälineet tehostavat asiakaspalvelua entisestään

Transmar on vuoden 2022 lopulla uudistanut organisaatiotaan vielä entistä asiakaskeskeisemmäksi. Eri kuljetustapojen ja -palvelujen integrointia on lisätty ja asiakaspalvelu on saanut lisää apuvälineitä.

- Siitä on valtavasti etua, että kaikki on samassa paikassa. Kaikilla yrityksillä on samat haasteet eli mahdollisimman hyvin toimivien viestintäyhteyksien aikaansääminen tiimien sisällä ja tiimien välillä sekä asiakkaiden kanssa. Olemme nyt uuden organisaatiomme myötä hyvässä vauhdissa tässä asiassa.

Näin toteaa Laura Hietala, Transmarin uuden organisaation asiakaspalveluvas- taava. Asiakaspalvelu oli aiemmin hajautetumpi eri kuljetusmuotojen ja -palvelujen mukaisesti. Transmarin pääasiallisen kuljetustoiminnan asiakaspalvelu ja kuljetusten hallinnointi on nyt yhdistetty Puh- taanapidon, Transmarin jätteenkuljetus- ja kierrätysosaston kanssa Ahvenanmaalla. Lisäksi asiakaspalvelu- ja terminaalihenkilöstön sekä kuljettajien ja ajojärjestelijöiden välinen vuoropuhelu on nyt entistä virtaviivaisempaa.

- Asiakkaan on nyt paljon helpompi hahmottaa, minne hänen tulee kääntyä missäkin asiassa. Organisaation sisäinen yhteydenpito on tiiviimpää, ongelmien ratkaiseminen tehokkaampaa ja asiakaspalvelulla on enemmän apuvälineitä käytössään. Myös vastausajat lyhenevät, Hietala kertoo.

Uusia kanavia

Asiakas voi nyt perinteisten viestintäkanavien lisäksi olla meihin yhteydessä myös verkossa chattipalvelumme välityksellä.

- Uutta toimintoa tullaan vielä kehittämään ja syksyllä lanseeraamme myös



Laura Hietala vastaa Transmarin uuden organisaation asiakaspalvelusta.

oman asiakassivuston. Asiakas löytää sieltä kaikki käyttämistään palveluista tarvitsemansa tiedot, kuten sopimukset, laskut ja tilaukset, Hietala selittää.

Hietala korostaa, että tavoitteena on kehittää asiakaspalvelua jatkuvasti. Hän sisällyttää asiakasryhmään myös kaikki yrityksen sisäiset osapuolet. Asiakaspalveluosasto palvelee myös ajojärjestelijöitä, kuljettajia ja terminaalia.

- Se on tärkeää, eikä kokonaisuutta koskaan saada täysin valmiiksi. Haluamme jatkaa kehitystyötä etenkin asiakkailtamme saatavan palautteen huomioiden ja nyt meillä on tähän suuremmat mahdollisuudet.

Asiakas on keskiössä kaikessa Transmarin toiminnassa. Asiakaspalvelu tekee työtä sen eteen yhdessä muun organisaation kanssa.

- Kyse on kuuntelemisesta, ymmärtämisestä ja oikea-aikaisesta viestinnästä. Nyt voimme tehdä tätä useamman apuvälineen avulla, osallistavammin ja entistä selkeämmin.



Asiakaspalvelu tekee tiivistä yhteistyötä asiakkaiden kanssa.

Selkeämmät tavaravirrat ja tehokkaammat kuljetukset

Transmarin ajojärjestelyissä on sovellettu syksystä 2022 alkaen uusia ajatusmalleja ja tehokkaampia työmenetelmiä. Naantalın yksikkö on saanut lisää vastuuta ja työnjakoa on selkiytetty.

Transmarin ajojärjestelijät vastaavat päivittäin siitä, että kymmenet ajoneuvot ja sadat toimitukset tulevat perille oikeaan paikkaan ja oikeaan aikaan. Työssä noudatetaan ylpeydellä mottoa ”ovelta ovelle maitse ja meritse”. Tämä vaatii huolellista suunnittelua, toimivaa viestintää ja monenlaisia ongelmanratkaisuja. Niclas Sundberg, ajojärjestelijöiden tiiminvetäjä Maarianhaminassa, korostaa, että kokemus on ratkaiseva tekijä.

- On oltava erittäin joustava. Ryhmäsämme on pitkään mukana olleita osajia. He tietävät, mistä he puhuvat ja miten asiat sujuvat käytännössä. Siksi kaikki toimii hyvin.

Monilla ajojärjestelijöillä on omaa kokemusta työstä maanteilla ja asiakkaiden palveluksessa. Myös Niclas Sundberg on aiemmin työskennellyt kuorma-autonkuljettajana. Vuonna 2008 hänestä tuli ajojärjestelijä. Hän on tässä tehtävässä muun muassa suunnitellut Transmarin liikennevirrat Ruotsiin ja toimii nykyisin tiiminvetäjänä.

- Työkokemuksestani on ollut paljon hyötyä. Se on tärkeää.

Vähemmän välikäsiä

Transmarin kuljetusjohtoa ja -organisaatiota päätettiin tehostaa entisestään syksyllä 2022. Naantalın ja Maarianhamin ajojärjestelyvastuut jaettiin uudella taval-

la ja vastuuhenkilöillä on nyt kokonaisvastuu ajojärjestelystä, terminaalista ja kuormauksesta kummallakin paikkakunnalla. Naantalın ajojärjestelytiimi vastaa nyt Ahvenanmaan, Manner-Suomen sekä Ruotsin asiakkaiden kaukokuljetuksista ja Maarianhaminajojärjestelytiimi vastaa paikallisesta jakelusta ja uudelleenkuormauksesta.

- Välikäsiä ja tavaraluovutuksia on näin vähemmän, tavaravirrat ovat selkeämpiä ja suunnittelu tehokkaampaa, kertoo Transmarin kuljetuksista, kuormaustoinnoista ja varastoinnista vastaava Naantalın yksikön operatiivinen päällikkö Kalle Ekström.

”Tavoite on aina kehittyä vieläkin paremmaksi.”

Lopputulema on, että yksi ja sama ajojärjestelijä vastaa koko kuljetuksesta lastin kuormauksesta sen purkamiseen. Asiakkaalle tämä merkitsee henkilökohtaisempaa palvelua ja selkeämpää viestintää.

- Asiakas huomaa sen myös siitä, että lastit ja aikataulut ovat vieläkin paremmin optimoituja, Ekström selittää.

Kaikesta tästä on paljon etua hektisessä päivittäisten kuljetusten suunnittelu- ja optimointityössä. Ajojärjestelijät

saavat myös enemmän vastuuta ja paremman kokonaiskuvan. Kuljettajille muutokset merkitsevät uusia yhteyksiä Naantalın ajojärjestelijöiden kanssa.

- Muutos on ollut suuri, mutta kaikki asennoituvat siihen nyt myönteisesti, sanoo Niclas Sundberg.

Suuri osa kuljetuksista lähtee entiseen tapaan Maarianhaminasta. Päivä alkaa siellä tavaratoimitusten saapumisella, kattavalla jakelulla ja uudelleenkuormauksilla. Sekä lautta-aikataulut että asiakkaiden aikataulut ovat ratkaisevia tekijöitä.

- Satamaan tulee Fjärdvägen-linjalla useampia ajoneuvoja. Työt alkavat puoli kuudelta aamulla. Monet ajoneuvot jatkavat matkaa suoraan asiakkaan luo ja saaristolautoille. Toiset ajavat terminaaliin uudelleenkuormaukseen, Sundberg selittää.

Joitakin tunteja myöhemmin jakelu ja tavaratoimitukset alkavat toden teolla kymmeniin kohteisiin. Aikataulut ovat tiukkoja ja lastit on optimoitu.

- Kaikki vaikuttaa kaikkien koko ketjussa. Tavoite on aina kehittyä vieläkin paremmaksi ja tehdä kaikkemme lauttaliikenteen aikataulujen puitteissa, sanoo Sundberg.

Meri on keskeisessä asemassa

Ahvenanmaalta toimitukset puolestaan lähtevät iltapäivällä ja illalla. Transmar käyttää kaikkia viittä saarella liikennöivää traileria ja kuorma-autoja kuljettavaa varustamoja ja kaikkia laivalinjoja. Pelkästään Långnäsın sataman ja Naantalın välisellä Fjärdvägen-linjalla kuljetetaan päivittäin noin 20 traileria edestakaisin.

- Lautta-aikataulut asettavat meille reunaehdot, joiden puitteissa meidän on toimittava. Toisinaan ne aiheuttavat haasteita, mutta toisaalta ne ovat meidän toiminnallemme myös vahva perusta, jonka pohjalta olemme kaiken rakentaneet. Pyrkimyksenä on kelissä kuin kelissä pitää kiinni lupaamistamme aikatauluista, sanoo Naantalın ajojärjestelytiimin vetäjä Kai Kuivalainen.

Kuivalainen ja hänen neljä kollegaansa



Ajojärjestelijä Dan Lindblomilla (v.) on yli 30 vuoden kokemus raskaista kuljetuksista. Niclas Sundberg toimii Maarianhaminajojärjestelytiimin vetäjänä.

huolehtivat Naantalissa siitä, että meren yli laivattavat lastit pääsevät määränpäähänsä mahdollisimman tehokkaasti. Myös Kuivalainen on työskennellyt aiemmin kuljettajana Transmarilla. Nykyisin hän tekee sekä päivittäisiä ajojärjestelytehtäviä että tulevaisuuspainotteisempaa kehitystyötä.

- Ajojärjestely toimii erittäin digitaalisesti hektisessä ja kehittyvässä ympäristössä, toimien toiminnan keskipisteenä.

Työ on vaihtelevaa ja edellyttää tervettä harkintaa ja nopeita toimenpiteitä

tilanteen niin vaatiessa. Lisäksi ajojärjestelyssä on oltava hyvät valmiudet kohdata suuria kausivaihteluja.

Päivittäinen palapeli

Kai Kuivalainen arvostaa organisaatiomuutosta.

- Naantalın yksikön vastuun kasvu oli merkittävä ja toimintaa edistävä toimenpide. Nyt meillä on enemmän tietoa saatavilla ja kuljetusten hallinta on keskitettyä.

Muutos antaa myös Maarianhaminakoelmelle ajojärjestelijälle mahdollisuuden keskittyä paikalliseen jakeluun sekä Puh-taanapidon jätekuljetuksiin, lajitteluun ja kaatopaikkakuljetuksiin. Dan Lindblom, joka on yksi Maarianhaminajojärjestelijöistä, on työskennellyt Transmarilla peräti 33 vuotta.

- Aloitin terminaalisissa, josta siirryin paikallisliikenteeseen. Pienen tauon jälkeen palasin Transmarille vuonna 2000. Koko Ahvenanmaan ja lähes jokaisen pikkutien tuntemisesta on hyötyä nykyisissä tehtävissäni, Lindblom naurahtaa.

Lindblom vastaa tänään Transmarin paikallisliikenteestä Ahvenanmaalla ja saarelle meritse tuotavien tuotteiden jakelusta. Työpäivät alkavat aamuseitsemältä päiväkuljetusten suunnittelulla.

- Reitit ovat usein selvillä, mutta lastit on suunniteltava. Rahtikirjat tarkastetaan ja toimeksiannot käydään läpi kuljettajien kanssa.

Yhteydenpito on aamuisin intensiivistä kuljettajien kanssa. Sen jälkeen he lähtevät matkaan ja Lindblom alkaa suunnitella illan kuljetuksia eli pääasiassa Manner-Suomeen lähteviä trailerikuljetuksia.

- Yhteistyö on erinomaista, työtoverit ovat hyviä ja työ mielenkiintoista. Muuten en olisi viihtynyt täällä 33 vuotta. Eteen tulee aina uusia haasteita ja kaikessa on kyse palapelin kokoamisesta. Kahta samankaltaista päivää ei ole.



Pääosa jakelusta Ahvenanmaalla sekä Manner-Suomeen ja Manner-Suomesta tulevien lastien uudelleenkuormaus hoidetaan Maarianhaminan terminaalisissa käsin.



Naantalın ajojärjestelytiimin vetäjä Kai Kuivalainen kokee, että ajojärjestelyjen uudelleenorganisoinnista on ollut paljon hyötyä.

Markkinajohtaja hallitsee lämpösäätelyn



VAK:n myyntijohtaja Matti Virtanen arvostaa pitkäaikaista yhteistyötä Transmarin kanssa.

Suomalainen perävaunuvalmistaja VAK on pitkän kokemuksen omaava edelläkävijä. VAK:n perävaunuja näkyy kaikilla Skandinavian teillä ja koti-Suomessa yritys on suurin lämpötilasäädelyissä kuljetuksissa käytettävien perävaunujen valmistaja. VAK on jo pitkään ollut Transmarin päätoimittaja.

Kaikki alkoi pienellä verstaalla vuonna 1972, kun Lassi Virtanen perusti tuolloin Virtasen Autokori-nimeä kantaneen yrityksen Turun pohjoispuolelle, Vahdolle. Ensimmäinen umpikoriperävaunu rakennettiin käytetyille alustalle ja verstaas palveli aluksi lähinnä paikallisia kuljetusyrittäjiä. Tänäpäin Virtasen Autokorin nimi on lyhyesti ja ytimekkäästi VAK ja yritys työllistää yli 500 kehitys-, tuotanto- ja myyntiasiantuntijaa, jotka hallitsevat raskaan kaluston päällirakenteiden ja lämpötilasäädelyjen kuljetuskalustoratkaisuja. Lisäksi yrityksellä on maan kattava huoltopalveluverkosto.

- Olemme eristettyjen kuormatilojen ja perävaunujen markkinajohtaja Suomessa. Noin kolmasosa tuotannostamme menee vientiin, lähinnä Pohjoismaihin, josta myös haemme kasvua tulevaisuudessa,



Uusi perävaunu koekäytössä matkalla Transmarille vuonna 1998.

sanoo VAK:n myyntijohtaja Matti Virtanen. Lämpötilasäädelyjen kuljetuskalustoratkaisujen ja perävaunujen markkinajohtajuus on ollut tärkeä tekijä VAK:n ja Transmarin välisessä yhteistyössä. VAK rakensi ensimmäisen perävaunun Transmarille jo vuonna 1994.

- Silloin saimme valmistaa Transmarille täysperävaunun. Yhteensä olemme saaneet toimittaa Transmarille noin sata erilaista kuljetusyksikköä. Tämä on upea määrä, Virtanen toteaa.

Monia innovaatioita

VAK on vuosien saatossa rakentanut Transmarille erilaisten perävaunujen lisäksi myös erilaisia tuotteita laajalla skaalalla aina vaihtolavatuotteista pakastekuljetuskalustoon. Osa ratkaisuista edustaa täysin uutta ajattelua. Innovaatioista voidaan mainita esimerkiksi perävaunu, jossa on hydraulisesti toimivat välitasot ja katto, jotka mahdollistavat kuljetusvoimien optimoinnin kahdessa kerroksessa. Toinen esimerkki on kaksi puoliperävaunua toisiinsa kytkevä hydraulisesti toimiva V-Slider. Monet uutuuksista on esitelty erilaisilla kuljetusalan messuilla.

- Tuotevalikoimamme on kattava ja yrityksemme on asiakaslähtöinen edelläkävijä, joka kehittää uusia tuotteita yhdessä asiakkaan kanssa, Virtanen selittää.

Transmar arvostaa tätä yhteistyötä. Avoin ja rehellinen vuoropuhelu on ollut ehdoton välttikortti.

- Olemme kehittäneet yhdessä monia edistyksellisiä erityisratkaisuja. Transmar on saattanut esittää ajatuksia, joita VAK on jatkojalostanut tai ammattitaidollaan hylännyt, elleivät ne ole olleet toimivia, sanoo Transmarin kalustopäällikkö Hans-Erik Eker.

Virtanen vahvistaa, että yhteistyö on ollut erittäin antoisaa.

- Tuotekehitystä on tehty yhdessä, ja monia uusia tuotteita on saatu vuosien varrella kehitettyä.

HCT ja kestävä kehitys

Transmar oli varhain mukana myös VAK:n alkaessa vuonna 2015 kehittää HCT-yhdistelmää pitkien ajoneuvoyhdistelmien ensimmäisten kokeilujen käynnistyessä Suomessa. Transmar sai vuonna 2016 ensimmäisen HCT-yhdistelmänsä ja vuonna 2019 niitä saatiin lisää VAK:n aloittaessa sarjatuotannon, kun HCT-yhdistelmien liikennöinti sallittiin ilman erikoislupaa. Transmar arvosti VAK:n nopeita toimituksia ja konsernilla on tänään parisenkymmentä HCT-yhdistelmää. Kummatkin yritykset toivovat yhteistyön jatkuvan vähintään yhtä hyvänä ja kestävää kehitystä korostaen myös tulevaisuudessa.

- Tuotekehityksessä panostetaan kestävyteen. Panostamme tulevaisuudessa erityisesti vastuulliseen kuljettamiseen, kehittämällä energiatehokkaita ja turvallisia ratkaisuja, sanoo Virtanen.

Transmarin tytäryhtiö kasvaa Tukholmassa

Transmar-konsernin Ruotsin tytäryhtiö AX Transport on laajentanut kevään aikana toimintaansa Tukholman seudulla ostamalla Tempcon Stockholm AB:n. Kauppa käsittää yhteensä 14 jakeluautoa, henkilökuntaa sekä vuokralla olevat terminaalityt.

AX Transport ja sitä edeltänyt yritys Lars-Åke Axelsson AB on harjoittanut vuodesta 1986 alkaen Tukholman alueella lämpösäädelyjen tuotteiden kuljetustoimintaa. Yritys on vuosien varrella laajentanut toimintaansa yritysostoilla ja ottaa nyt tällä linjalla seuraavan askeleen.

AX Transport AB ja Tempcon Stockholm AB ovat toimineet vuodesta 2019 alkaen samassa, strategisesti hyvällä paikalla E4:n läheisyydessä sijaitsevassa kiinteistössä Tumbassa. Kumpikin yritys on tarjonnut asiakkailleen jakelu-, terminaali- ja logistiikkapalveluja. AX Transport AB vastaa kaikista näistä toiminnoista huhtikuun alusta alkaen.

Osapuolet ovat samalla solmineet yhteistyösopimuksen, jonka mukaan AX Transport jatkossa hoitaa kaikki pohjoismaisen kuljetuskonserni Tempconin lämpösäädelyt kuljetus- ja logistiikkapalvelut Tukholman seudulla.

Tämä uusi, strateginen yhteistyö tuntuu meistä erittäin hyvältä. Jo nyt hyvin strukturoitu toimintamme jatkuu entisellään palvelutarjontamme samalla laajentuessa, sanoo AX Transportin toimitusjohtaja Henrik Lindahl.

Lindahl näkee paljon mahdollisuuksia

AX Transportin ja Tempcon-konsernin välisessä yhteistyössä. Tempconilla on yli 500 omaa ajoneuvoa ja konserni on suuri toimija lämpösäädelyissä kuljetuksissa Ruotsissa ja Ruotsin lähialueilla.

- Yhteistyösopimus ei vaikuta nykyisiin asiakassuhteisiimme ja AX Transport toimii myös jatkossa Transmar-konsernin Ahvenanmaan ja Ruotsin välisten toimistusten jakeluyhtiönä. Uusi yhteistyö avaa kuitenkin meille uusia mahdollisuuksia etenkin yhteyksissämme Tempcon-yhtiöiden kanssa, sanoo Lindahl.

”Yhteistyön ansiosta entistä paremmat edellytykset..”

Yhteisten lämpösäädelyjen varasto-, terminaali- ja kuljetuspalvelujen kapasiteettiin Tukholman seudulla nyt saatava tuntuva lisäys otetaan ilolla vastaan myös Tempconilla.

- Meillä on nyt yritysluovutuksen ja AX Transportin kanssa tehtävän strategisen yhteistyön ansiosta entistä paremmat edellytykset tehdä uusia, isompia sopimuksia, sanoo Tempcon Groupin konsernijohtaja Christian Hallberg.



Toimitusjohtaja Henrik Lindahl kokee, että Tempcon Stockholm AB:n osto lisää merkittävästi mahdollisuuksia kehittää AX Transportin palveluja.



Petter Himmelroos

Perhe: Vaimoni Ina ja lapset Livia (2 v) ja Elton (4 kk)

Työpaikka ja työtehtävät: HR-päällikkö. Toimipaikkani on Naantalissa. Hoidan m.m. työehtosopimuksia sekä työterveydenhuoltoon ja työsuojeluun liittyvät henkilöstöasiat.

Milloin tulit Transmarille? Aloitin työurani Transmarilla 2012 Naantalissa ajorajestyly-yksikön logistiikka-assistenttina. Hain itse asiassa kesätöihin. Nyt, yli 10 vuotta myöhemmin, voi todeta, että tulipa siitä pitkä kesä.

Mitä arvostat eniten työtovereissasi? Avoimuutta, uskallamme sanoa mielipiteemme useimmissa tilanteissa.

Mitä teet vapaa-ajalla? Perhe, jossa on kaksi pientä lasta, vie valtaosan ajasta. Kun aikaa löytyy, harrastan golfia, urheilua/liikuntaa tai kokkailen jotain hyvää.

Lempiruokasi ja -juomasi? Vaihtelee. Niin monet ruuat ovat hyviä, etten osaa valita vain yhtä.

Lempielokuvasi tai -sarjasi? TV:ssä näytettävät. Vähän mikä tahansa saattaa kiinnostaa ”På spåret” –tietovisasta Sci-fi Action -elokuviin tai joulukalenteriin.

Unelmalomasasi? Hyvät ilmat, maittava ruoka ja mukava puuhastelu perheen ja ystävien kanssa. (Ei vaimo ole mukana, golfaan mielellään)

Erytinen muisto työurallasi? Ensimmäinen matkani M/S Fjärdvägenillä.

Visiosi Transmarista 5–10 vuoden kuluttua? Suomen jääkiekkomaajoukkueen suoritukset 2019 olivat uskomattomia. Se on myös minun visioni Transmarilla. Haluan, että autamme toisiamme. Että teemme yhteistyötä päästäksemme yhdessä asettamiimme tavoitteisiin. Kun joukkue on etusijalla, voitto on varma!

Ei suurin ja kaunein, mutta ketterin

Ahvenanmaan pienuus kompensoituu usein sillä, että maakunta on ollut varhain liikkeellä uusilla panostuksilla ja ajatustavoilla. Etenkin infrastruktuuriministeri Christian Wikströmillä on paljon kuljetuksiin liittyviä näyttöjä tästä. Kaikkein tärkeintä on keskittyä perusedellytyksiin ja olla rohkea.

- On parempi uskaltaa ja ottaa riski, että jokin saattaa mennä väärin kuin olla tekemättä mitään. Ahvenanmaan henki on tällainen.

Ahvenanmaan maakuntahallituksen infrastruktuuriministeri Christian Wikström vastaa näin kysymykseen, miten Ahvenanmaan kyky katsoa infrastruktuuriaan ja logistiikkaansa koskeissa asioissa eteenpäin ja rohkeus testata uusia asioita on selitettävissä.

- Kyse on edellytysten luomisesta elinkeinoelämälle. En ole erityisen ihastunut tukipolitiikkaan. Yhteiskunnan tulee mielestäni rakentaa esimerkiksi kuljetusyrityksien toimintaa ja kehitystä varten tarvittava kriittinen infrastruktuuri.

Sellaisissa hankkeissa on kyse kaikesta teistä ja silloista aina yhteyslauttoihin ja tulevaan infrastruktuuriin, joka mahdollistaa raskaan liikenteen sähköajoneuvojen lataamisen. Toisinaan visiot ovat keskiössä, toisinaan perusedellytykset.

- Juuri nyt fokus on tarpeellisissa siltöjen uusimisinvestoinneissa, jotka ovat välttämättömiä muun muassa, jotta ne kestävät jopa 76 tonnin painoisia lasteja. Siltoja on Ahvenanmaalla paljon ja etenkin saaristossa on lukuisia 1970-luvulta peräisin olevia siltoja. Ja sielläkin liikkuu

yllättävän paljon raskaita kuljetuksia, sanoo Wikström.

Wikström kertoo myös, että infrastruktuurin ympäristökuormitusta vähentäviä investointeja arvostetaan maakunnassa.

- Ahvenanmaallahan on lyhyiden välimatkojensa ansiosta erittäin hyvät edellytykset siirtää sähkövetosiin maantiekuljetuksiin.

”Tärkeintä on kuunnella alan yrityksiä.”

Wikström korostaa kuitenkin, että Ahvenanmaa, Suomi ja koko EU-alue juuri nyt ovat murrosvaiheessa. Ylhäältä johdettu sääntely ohjaa pitkälti kehitystä samanaikaisesti kun markkinoilta ja yksittäisiltä mailta ja toimijoilta vielä puuttuu valmiuksia siirtymälle.

- Ympäristökeskustelussa ei ole kyse ainoastaan päästöistä vaan myös poliitikasta ja lainsäädännöstä siirtymisestä sähköisiin ajoneuvoihin vuonna 2030 tai 2035, vaikka emme voi taata, että käytännön edellytykset fossiilisista polttoaineista luopumiseen ovat todella olemassa.

Ahvenanmaan osalta tarvitaan lisäksi lähialueiden kanssa yhdenmukaista lain-

säädäntöä. Maakuntahallitus voi tietenkin edistää sähköistystä Ahvenanmaan näkökulmasta. Se ei kuitenkaan riitä, kun on kyse tuonnista ja viennistä, joista Ahvenanmaa on erittäin riippuvainen.

- Jos meidän on aikaansaattava siirtymä, EU:n on asetettava lähialueille merenkumallakin puolella yhdenmukaisia vaatimuksia tietynlaiselle infrastruktuurille, kuten latausasemille. Muussa tapauksessa siirtymä ei onnistu. Hybridivaihtoehdot ovat erittäin kalliita.

Wikström on kaikesta huolimatta toiveikas, koska Ahvenanmaa käy hyvää vuoropuhelua etenkin Suomen liikenneviraston, Traficomin kanssa.

Hyvinvointi mahdollistaa panostukset

Yleisellä tasolla ympäristöpanostuksista puhuttaessa Wikström haluaa korostaa, että ne on tehtävä oikea-aikaisesti. Harkitsemattomat, valmiuksien kannalta ennenaikaiset panostukset heikentävät kansantaloutta.

- Ilmastokysymyksissä voi tuki profiloitua vahvasti poliittisesti, mutta käytäntö on eri asia. Ilmastomuutoksen hillitsemisen edellyttää, että hyvinvointi turvataan ensin.

Vaikka Ahvenanmaan talous on terveellä pohjalla, maakunnan koko asettaa omat rajoituksensa tehtäville panostuksille. Ahvenanmaan maakuntahallitus on joka tapauksessa aktiivinen ympäristö- ja ilmastoasioissa. Viiteryhmä on kevään aikana tehnyt työtä keskustelun virittämiseksi muun muassa sähköistyksestä ja tuulivoiman laajamittaisemmasta hyödyntämisestä.

- Nämä kysymykset liittyvät tietenkin toisiinsa. Jos alamme tuottaa suuria energiamääriä lähellä, yhteiskunnan sähköis-



Infrastruktuuriministeri Christian Wikström korostaa poliitikkojen ja Ahvenanmaalle erittäin tärkeän kuljetusalan edustajien välisten hyvien suhteiden merkitystä.

täminen on helpompaa. Ja EU:n direktiivit ovat tämänsuuntaisia. On erittäin selvää, että sähkö kuuluu kiinteästi Euroopan kuljetusverkkoon tulevaisuudessa.

Merenkulku on uhattuna

Wikström korostaa kuitenkin, että EU-lainsäädännössä harvoin huomioidaan erityistapaukset.

- Direktiiveissä on harvoin otettu huomioon pohjoismaiset olosuhteet, harvaan asutut alueet ja meidän tieverkkomme tai esimerkiksi Ahvenanmaan saaret.

Yksi esimerkki tästä ovat uusittu päästödirektiivi sekä meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä päästökauppaan EU:ssa suunnitella oleva direktiivi, jonka on tarkoitus astua voimaan 2024 alkaen. Ahvenanmaalle elintärkeä merenkulku joutuu tuolloin maksamaan päästöoikeuksista.

- Ymmärrän, että ilmastonmuutosten hillitsemiseksi on tehtävä työtä. Tilanne on kuitenkin vaikea, koska vielä ei ole kustannustehokasta tekniikkaa, johon voitaisiin investoida, jotta fossiilisista polttoaineista voitaisiin luopua.

Muutokset vaikuttavat erityisen rajusti Ahvenanmaan ja koko Suomen yhteyksiin, koska valtaosa kuljetuksista tapahtuu meritse. Uudet direktiivit ovat Wikströmin mielestä yksi syy siihen, että osa laivavaroista ja aluksista jo on poistunut liikenteestä.

- Direktiivit mahdollistavat tosin niistä poikkeamisen pienillä saarilla, mutta ne on suunniteltu Välimeren alueen sisäistä meriliikennettä palveleviksi, eikä Ahvenanmaata ja Ruotsiin suuntautuvaa meriliikennettä ajatellen. Teemme kaikkamme muutoksen aikaansaamiseksi. Jos yrityksiä ja vuoroja poistuu markkinoilta, kilpailu vähenee ja hinnat nousevat.

Vaikka esimerkiksi EU-direktiivit rajoittavat toimintamahdollisuuksia, Ahvenanmaa on usein ollut edelläkävijä erilaisissa ympäristössä säästävissä sekä meri- ja maakuljetusten tehokkuutta ja kannattavuutta lisäävissä ratkaisuissa. Korkean kapasiteetin HCT-kuljetuksia ja uusia ympäristöystävällisempiä merikuljetuksia koskevat kokeilut ovat kaksi esimerkkiä tällaisista ratkaisuista.

- On totta, että olemme olleet varhain liikkeellä muun muassa sen ansiosta, että meillä on oma tieliikennelaki. Nykyisin tosin yhä useammista asioista säädetään EU-direktiiveissä. Toimintavapautemme ovat teoriassa edelleen suuret, mutta koska maakunta on pieni, meillä ei ole resursseja paneutua suurempiin direktiiveihin ja sopeuttaa niitä Ahvenanmaan olosuhteisiin, Wikström kertoo.

Maakuntahallitus haluaa rajoituksista huolimatta tehdä parhaansa Ahvenanmaan elinkeinoelämän tukemiseksi.

- Tärkeintä on kuunnella alan yrityksiä. Ne hallitsevat nämä asiat parhaiten, Wikström toteaa.

Hän korostaa erityisesti sitä, että ahvenanmaalaisyrietykset ovat elintärkeitä maakunnalle. Siksi niitä on tuettava.

- Ahvenanmaa muodostaa oman markkina-alueen, mutta se on pieni. Ahvenanmaa voi sitä vastoin toimia uusien yritysten sijoittumispaikkana ja laajentaa toimintaansa lähialueille viemällä palveluja ja osaamista.

Wikström kokee, että oikea yritysrakenne antaa ahvenanmaalaisyrietyksille kaikki edellytykset toimia sekä paikallisesti ja kansallisesti että kansainvälisesti.

- Ellei perusta ole kunnossa, tavarat ja palvelut eivät liiku. Infrastruktuuri on kansantalouden perusta ja logistiikka sen ensimmäinen pelimerkki.



Monica Westberg

Perhe: Aviopuoliso Bo-Erik ja aikuinen poika, Kenth.

Työpaikka ja työtehtävät: Kirjanpitiäjä Transmarilla.

Milloin tulit Transmarille? 18. tammikuuta 1988.

Mitä arvostat eniten työtovereisiasi? Heidän myönteisyyttänsä ja iloisuuttaan.

Mitä teet vapaa-ajalla? Käyn kävelylenkeillä ja valokuvaan, uin, luen kirjoja.

Lempiruokasi ja -juomasi? Pais-tettu siika ja perunasose, kivennäisvesi.

Lempielokuvasi tai -sarjasi? Aika on meidän (Vår tid är nu).

Unelmalomas? Jossakin lämpimässä, missä on paljon nähtävää ja tekemistä.

Erityinen muisto työurallasi? Niitä on paljon. Minulle henkilökohtaisesti se, kun minua pyydettiin 1990-luvulla töihin talousosastolle.

Visiosi Transmarista 5–10 vuoden kuluttua? Kaikki Transmarilla työskentelevät asennoituvat myönteisesti työhönsä ja me teemme kaikki joka päivä parhaamme. Sen ansiosta myös Transmarilla menee hyvin.



Meriliikenne Ahvenanmaalle ja Ahvenanmaalta tapahtuu kolmesta suuremmasta satamasta. Ahvenanmaan maakuntahallitus omistaa Långnäsän sataman.

Oma korjaamo on tärkeä, jotta korjaukset ja ajoneuvojen määräaikaishuollot voidaan suorittaa joustavasti ja kustannustehokkaasti.

Oma korjaamo on tärkeä toimintavarmuuden tae

Nykyaikaiset raskaat ajoneuvot ovat täynnä sekä kuljettajilta että asentajilta laaja-alaista osaamista edellyttävää elektroniikkaa. Transmarin tytäryhtiö Teknikpartner haluaa kuulua kehityksen edelläkävijöihin.

Transmarin oma korjaamoyritys Teknikpartner Åland Ab on huolehtinut vuodesta 2008 alkaen siitä, että konsernin ajoneuvot rullaavat ongelmitta ja huoltokustannukset pysyvät alhaisina samanaikaisesti kun ajoneuvot ovat huippukunnossa. Teknikpartner perustettiin yhdistämällä emoyhtiö Transmarin ja tytäryhtiö Ålands Renhållnings AB:n korjaamotoiminnot.

- Yhdistämällä toiminnot haluttiin luoda Ahvenanmaalle kilpailukykyinen, riippumaton raskaan kuljetuskaluston korjaamo, kertoo huoltopäällikkö Johan Hedbom vakuuttaen samalla, että panostus osoittautui täysin oikeaksi.

Noin 60 prosenttia Teknikpartner Ab:n

asiakaskunnasta on tänään ulkoisia asiakkaita. Maarianhaminan korjaamolla huoletaan ja korjataan yhä enemmän raskasta kuljetuskalustoa. Yrityksen tarjoamiin palveluihin kuuluvat tavanomaisimpien korjaamopalvelujen lisäksi myös kaikenlaiset jarrujärjestelmien huolto- ja säätötoimenpiteet, digitaalisten ajopiirtureiden asennus ja tarkastus sekä renkaiden ohjauskulmien mittaukset ja säädöt, jotka vähentävät polttoaineen kulutusta ja pidentävät renkaiden käyttöikää. Arki on korjaamolla usein hektinen.

- Teemme ajoneuvoille huoltovaraukset, suoritamme erilaisia korjauksia, tilaamme varaosia, myymme varaosia tis-

kiltä ja katsastamme ajoneuvoja asiakkaittemme puolesta, Hedbom kertoo.

Asiakkaan korjaukset voidaan oman, noin 5 000 artikkelia käsittävän varaosavaraoston ansiosta suorittaa nopeasti ja kilpailukykyisillä hinnoilla. Lisäksi korjaamolla on erityisen paljon ympäristöluokan Euro 6 moottoritekniikan osaamista ja alkuperäisiä tietoteknisiä laitteistoja, joilla voidaan suorittaa kuorma-autojen diagnostiikkaa ja vianetsintää sekä traileiden ja perävaunujen ABS/EBS-jarrujärjestelmien vianetsintää.

- Lisäksi olemme alkaneet varautua sähköautojen myötä tuleviin uusiin haasteisiin. Paljon on tekeillä, kertoo Hedbom.

Kuriiripalveluyritys laajentaa toimintaansa

Paketti- ja kuriiripalveluyritys Ålands Budbilsservice Ab on tarjonnut nopeita ja joustavia tavarankuljetuspalveluja kaikkialla Ahvenanmaalla vuodesta 1985 alkaen. Nykyisin yritys panostaa jatkuvaan kehitykseen ja synergioihin osakasyrityksensä Transmarin kanssa.

Ålands Budbilsservice Ab on noin 15 autollaan ja noin 15 työntekijänsä ansios- ta näkyvä toimija Ahvenanmaalla ja suurin paikallinen pientoimitusten jakeluyritys. Paremmiin nimellä Budbil tunnettu yritys kuljettaa päivittäin paketteja, kirjeitä, ruokaa, arvolähetyksiä ja paljon muuta.

- Teemme tiivistä yhteistyötä Transmarin kanssa. Me hoidamme pienemät toimitukset, he suuremmat. Otamme usein yhteyttä heidän myyntiinsä ja mietimme yhdessä, miten löydämme asiakkaalle parhaan ratkaisun, sanoo toimitusjohtaja Tommy Eriksson.

Ympäristöajattelu ja jatkuva kehitys on tärkeää. Suunnitelmissa on kesällä 2023 testata kuljetuksia erikoisvalmisteisilla

sähköpyörillä yhteistyössä ulkopuolisen yhteistyökumppanin ja Transmarin kanssa.

- Asennoidun myönteisesti tulevaisuuteen. Pandemia ja sitä seuranneet taloudelliset vaihtelut ovat tietenkin olleet haasteellisia, mutta nyt katsomme eteenpäin, Eriksson toteaa.

Budbil edustaa omien tavaratoimitustensa lisäksi Ahvenanmaalla myös monia muita kotimaisia ja kansainvälisiä logistiikkayrityksiä, kuten suomalaista Matkahuolto. Transmar ja Budbil ovat solmineet keväällä 2023 myös uusia sopimuksia kansainvälisen logistiikkayrityksen sekä huonekaluyritys Ikean kanssa kuljetuksista Ahvenanmaalla. Ålands Budbilsservice Ab on perustettu vuonna



Ålands Budbil AB:n toimitusjohtaja Tommy Eriksson asennoituu myönteisesti tulevaisuuteen.

1985 ja yrityksen toimintaan haettiin mallia Tukholman seudulla kuriiripalveluja tarjoavien yritysten nopeasta kehityksestä. Transmar on ollut osakkaana yrityksessä vuodesta 1986 alkaen.

Tämä on minun työni

Hyvästä laadusta vielä paremmaksi

Transmarilla on nykyään oma laatupäällikkö, Lucas Granholm. Hänen työlistaltaan löytyvät muun muassa viestinnän kehittäminen, työ- rutiinien hienosäätö ja sertifiointit.



Laatu kattaa logistiikka-alalla paljon enemmän kuin tulee ajatelleeksi. Toimitusvarmuuden, osaavan henkilökunnan ja kuljetusten turvallisuuden lisäksi muun muassa sujuva viestintä, yhtenäiset työasut ja selkeät, kaikkia työprosesseja koskevat ohjeistukset ovat tärkeitä laatu- tekijöitä alalla.

- Olemme onnistuneet työssämme, kun asiakas on tyytyväinen. Tämä on tulkintani Transmarin laadusta ja jatkuva tavoitteemme on kehittyä entisestään, tehdä asiakas vieläkin tyytyväisemmäksi, sanoo laatuapäällikkö Lucas Granholm.

Laatu on Granholmille ja Transmarille itsestäänselvyys. Yritys on jo pitkään tehnyt laadunkehittämistyötä, mutta ilman varsinaista vastuuhenkilöä, joka analysoi, raportoi ja vastaa seurannasta ja kehittämishankkeista.

- Viidyn todella hyvin tässä, osittain kaksijakoisessa työssäni. Minähän etsin ja valvon aktiivisesti virheitä ja huonoja lukuja. Tämä saattaa kuulostaa negatiiviselta, mutta ajatustavan on oltava myönteinen eli että voimme tehdä asioita vieläkin paremmin. Ja on hauskaa löytää ratkaisuja. Työ tuottaa mielihyvää, kun haasteiden

ratkaiseminen onnistuu ja puutteet saadaan korjattua, Granholm selittää.

Granholm on aiemmin työskennellyt Transmarilla kuorma-autonkuljettajana ja ajajärjestelijänä. Kuljetuksia suunnitellessaan hän alkoi myös työstää erilaisia kehityshankkeita.

- Näin kehittämismahdollisuuksia jo siinä työssä ja onnistuin implementoimaan uusia työtapoja. Lopulta meitä oli toimistossa useampia samanhenkisiä, mikä joh- ti laatuapäällikön tehtävän perustamiseen.

Ulkoiset tekijät vaikuttavat

Granholminkin lyhyen tähtäimen tavoite on parantaa yrityksen viestintää ja työ- prosesseja. Asiakas on kuitenkin aina keskiössä.

- Valitsen aina ensin asiakasprojekteja. Asiakkaiden on saatava mahdollisuus ymmärtää meitä ja meidän on ymmärrettävä heitä. Tärkeintä on moitteettomasti sujuva viestintä.

Granholm on tehnyt kevään aikana paljon töitä toimitusajojen kehittämiseksi. Jos jokin menee väärin, asia selvitetään perusteellisesti.



Lucas Granholm on vastannut Transmarilla laatuasioista syksystä 2022 alkaen.

- Mehän toimimme alalla, jolla on paljon laatuun vaikuttavia ulkoisia tekijöitä: säät, tieolosuhteet ja lauttaliikenne. On monia asioita, joihin emme voi vaikuttaa, mutta meidän on siitä huolimatta tehtävä kaikkemme ollaksemme parhaalla mahdollisella tavalla varautuneita myös näihin tilanteisiin.

Myös Ahvenanmaan sijainti vaikuttaa moniin asioihin.

- Kun hoidat kuljetuksia saarelle ja saarelta, laatu ei voi olla aikataulullisesti sama kuin manneralueilla. Teemme kuitenkin myös tämän suhteen kaikkemme palvelaksemme asiakkaita mahdollisimman hyvin. Omia virheitämme emme hyväksy.

Sertifiointeja pidemmällä tähtäimellä

Pidemmän aikavälin tavoitteena Grönholmilla on saada Transmarille sertifiointit, joita käytetään yhä yleisemmin muun muassa laatu- ja ympäristötyön mittareina.

- Olemme oikeastaan käytännössä melko lähellä näitä vaatimuksia, mutta sertifiointit edellyttävät uudenlaisia ajattelu- ja työtapoja. Lisäksi kaikki on kirjattava paperille. Sertifiointien toteuttaminen on aikaavievää työtä.

Granholm haluaa lisäksi oman henkilökunnan kokevan tekevänsä korkealaatuista työtä. Tähän vaikuttavia tekijöitä ovat järjestys ja siisteys, kunnolliset työvälineet ja selkeät työprosessit. Myös koulutus on tärkeä laatutekijä. Kaikilla on oikeus omia tarpeitaan vastaavaan tukeen.

- Olemme jo pitkään tehneet töitä laatumme parantamiseksi ja ottaneet valtavia edistysaskeleita. Ne eivät välttämättä aina näy ulospäin, mutta lopputuloksessa ne näkyvät.

Uusi organisaatio selkeyttää rooleja

Transmar uusi vuoden 2022 lopulla organisaationsa. Tavoitteena on virtaviivaistaa toimintoja ja selkeyttää konsernin sisäisiä vastuita. Lopputuloksena on tehokkaampi organisaatio ja konkreettisenä

muutoksena asiakaspalvelu, joka on integroitu yrityksen kaikkiin toimintoihin. Lisäksi kunkin kuljetuksen koko logistiikkaketjun kattavasta suunnittelusta ja ajojärjestelyistä vastaa yksi ja sama henkilö.

Yhdeksän kaasuautoa AX Transportille

Transmar-konsernin Ruotsin tytäryhtiölle AX Transportille toimitetaan vuosina 2023 - 2024 yhteensä yhdeksän uutta kaasulla toimivaa jakeluautoa. Investointipäätös tehtiin jo kaksi vuotta sitten, mutta toimitukset ovat maailmantilanteesta johtuvien maailmanlaajuisten toimitusvaikeuksien ja komponenttipulan johdosta lykkääntyneet vuoteen 2023.

- Investointi tehdään, jotta voimme vastata asiakkaittemme odotuksiin myös jatkossa ja päästä meille kaikille tärkeisiin ympäristötavoitteisiin, sanoo AX Transportin toimitusjohtaja Henrik Lindahl.

Scania valmistaa ja toimittaa kesällä

2023 ensimmäiset lämpösäädelyihin tuotekuljetuksiin Tukholman seudulla soveltuvat kaasulla toimivat ajoneuvot. Viimeiset ajoneuvot saadaan tehtaalta 2024. Investointi on suuri, mutta AX Transportille itsestään selvyyttä.

- Kaikkien uusien ajoneuvojen, joihin investoimme, on toimittava kaasulla. Teimme tämän päätöksen jo kaksi vuotta sitten. Lisäksi lähdemme siitä, että Tukholma vähitellen tulee kieltämään dieselajoneuvojen käytön. Sähkö ja kaasu ovat silloin ainakin joillakin ydinkaupunkialueilla ainoat hyväksyttävät polttoaineet, Lindahl toteaa.



Uusia ajoneuvoja puhtaanapitoon

Transmarin jätteenkuljetus- ja kierrätysosasto eli Puhtaanapito, on tehnyt suuria investointeja viime vuosina uusiin, nykyaikaisiin ajoneuvoihin. Ajoneuvokantaa nykyaikaistetaan myös vuonna 2023 uudella jätteenkuljetusautolla ja kahdella niin kutsutulla koukkuautolla, eli kuorma-autolla, joilla voi kuormata tavaraa lastausalustalle koukkutoiminnolla.

Puhtaanapitotoiminnot oli alkujaan oma, vuonna 1980 perustettu yritys, Ålands Renhållnings Ab. Vuonna 2017 yhtiö sulautettiin emoyhtiö Transmariin. Puhtaanapito tarjoaa tänään ympäristöystävällisiä ja räätälöityjä jätteenkäsittely- ja kierrätysratkaisuja. Yritys on erikoistunut myös energiapolttoaineisiin sekä vaarallisen jätteen käsittelyyn ja loppusijoitukseen. Asiakkaita on noin 5000 yksityishenkilöistä ja kiinteistöosa-kehtioistä yrityksiin ja kuntiin.

Transmar uusii kotisivunsa

Transmar uusii syksyllä 2023 kotisivunsa sekä visuaalisesti että sisällöllisesti. Vanhojen kotisivujen markkinoinnillinen sisältö uusitaan yleisluonteisemmaksi koko konsernin kattavaksi. Sivustolle tulee myös elävää kuva-aineistoa ja nykyaikaisia visuaalisia elementtejä. Uusi sivusto tulee myös olemaan käyttäjäystävällisempi ja informatiivisempi. Lisäksi sivustolle tulee nykyisten toimintojen lisäksi uusi työkalu, joka mahdollistaa asiakkaiden pääsyn oimiin asiakastietoihinsa, kuten sopimukseen ja oimiin kuljetustoimeksiantoihin. Sivustolta löytyy myös uutisia sekä muut julkaistavat yrityksen ajankohtaistiedotteet.



Tavaramerkkimarkkinointia trailereilla

Transmar teki pari vuotta sitten sopimuksen asiakaskohtaisista tavaramerkkimarkkinoinneista trailereilla. Lisäpalvelua tarjotaan trailereilla, joita käytetään pääosan ajasta tietyn asiakkaan kuljetuksissa. Tällainen tavaramerkkimarkkinointi antaa asiakkaalle lisää näkyvyyttä sekä Ahvenanmaan että Manner-Suomen teillä. Vuoden 2023 alkuun mennessä neljä perävaunua on varustettu

elintarvikekonserni Orklan tavaramerkillä kuljetuksissa Ahvenanmaalla ja kaksi perävaunua on varustettu Ahvenanmaan puutarhat -osuuskunnan (ÅTH, Ålands Trädgårdshall) tavaramerkillä. Transmar on vuonna 2023 investoinut kolmeen uuteen traileriin, jotka kaikki on varustettu osuuskunnan logolla. Perävaunut on valmistanut saksalainen Schmitz Cargobull ja ne saatiin liikenteeseen keväällä 2023.



Mikä on parasta asuinpaikkakunnallasi?



Susanna Lind, laskutus
Saltvik, Ahvenanmaa

Kaikki on hyvää Saltvikissä. Isoäitinä pidän erityisen tärkeänä sitä, että meillä on kaksi hienoa päiväkotia ja kaksi koulua. Kunta toimii myös joustavasti, jos tarvitset esimerkiksi rakennuslupaa. Saan kesästä alkaen nauttia vielä enemmän Saltvikistä jäädessäni eläkkeelle.



Sari Ojala, ajojärjestelijä
Maarianhamina, Ahvenanmaa

Parasta Maarianhaminassa ovat meri ja rauhallisuus sekä läheltä lähtevät autolautat, joilla pääsee niin itään kuin länteen.



Conny Malmberg, ajojärjestelijä
Hammarland, Ahvenanmaa

Asun nykyisin Hammarlandissa. Parasta on rauhallinen asuinympäristö. Paikka, jossa voi rentoutua, kun työt stressaavat.



Mikael Wahlqvist, operatiivinen
päällikkö, AX Transport, Tyresö, Ruotsi

Olen syntynyt ja varttunut ja asun edelleen Tyresössä, Tukholman lähistöllä. Parasta Tyresössä on rauhallisuus sekä luonnon ja suurkaupungin läheisyys.



Niclas Andersson, ajojärjestelijä
Parainen, Suomi

Parainen, "Suomen Beverly Hills", on sopivan "pieni-suuri" kaupunki, jossa on kaikki mukavuudet, mutta jossa kaikki silti "tuntevat toisensa". Saaristo ja kaupungin halkova kanava on tärkeä, ja se että Parainen on urheilukaupunki. Täällä on kaikki, mitä tarvitset tervettä elämää varten.



Mats Nyström, kuljettajien tukihenkilö
Turku, Suomi

Meren läheisyys. Lisäksi asun Turussa joen läheisyydessä, työmatka on lyhyt ja lähistöllä on hyviä virkistysalueita, joista nautin päivittäisillä kävelylenkeilläni.

Kastelholman linna



Läheltä piti, ettei vuosi 1745 koitunut kohtalokkaaksi Ahvenanmaan tänään tärkeimmälle kulttuuriperinnölle ja suosituille nähtävyydelle. Kastelholman linnassa puhkesi nimittäin vuonna 1745 raju tulipalo, joka tuhosi lähes koko linnan. Sen jälkeen linna sai rappeutua, kunnes sitä 1800-luvun lopulla alettiin entisöidä mitavilla korjaustöillä, jotka jatkuivat aina 1990-luvulle saakka.

Linnan historia kertoo tänään monista jännittävistä vaiheista ja tapahtumista satojen vuosien ajalta. Linnaa on muutettu ja laajennettu useaan otteeseen, mutta sen varsinainen kukoistuskauti oli 1500-luvulla. Historiallisesti tapahtumarikkainta aikaa olivat kuningas Kustaa Vaasan ja hänen poikiensa hallituskaudet Ahve-

nanmaan ja Suomen kuullessa Ruotsin kuningaskuntaan. Kastelholman linnasta tuli tuolloin metsästyslinna ja Kustaa Vaasan kiinnostus Ahvenanmaata kohtaan johti siihen, että hän antoi laajentaa linnaa ja sen yhteydessä sijaitsevaa kuninkaankartanoa. Myöhemmin myös hänen poikansa Juhana asui joitakin vuosia linnassa tultuaan Suomen ja Ahvenanmaan herttuaksi. Juhana III piti myös veljeään Erik XIV ja tämän vaimoa Kaarina Maununtytärtä vankina linnassa.

Kastelholma on alkujaan rakennettu 1380-luvulla puolustuslinnakkeeksi ja sittemmin todistanut lukuisia taisteluja, piirityksiä ja tulipaloja. Linna sekaantui strategisen sijaintinsa johdosta myös muun muassa Engelbrektin kapinaan vuonna

1434 ja vajaat sata vuotta sen jälkeen pelätty amiraali ja merirosvopäällikkö Sören Norby valtasi laivastonsa kanssa linnan. Linna sijaitsi tuolloin pienellä saarella. Maankohoaminen on sittemmin yhdistänyt saaren ympäröiviin maa-alueisiin.

Ahvenanmaa oli noihin aikoihin itsenäinen hallinnollinen alue. Vuonna 1619 roihunneen tulipalon jäljiltä Kastelholman linna kunnostettiin vielä kerran ja toimi vuoteen 1634 saakka Ahvenanmaan hallinnollisena keskuksena. Linnan suuruuden aika alkoi kuitenkin hiipua ja lopullisen pisteen sille pani vuoden 1745 tulipalo. Nykyisin Kastelholman linna toimii museona. Alueella on myös vanha kruununvankila ja 1800-luvulta peräisin oleva kartano, jotka täydentävät museokokonaisuutta.

tempen

Julkaisija: Transmar

Tuotanto: Oy HolmMediaData Ab

Suunnittelu & ulkoasu: Sture Holm

Teksti: Christoffer Holm

Käännös: Merja Laaksonen

Kuvat: Juuso Savolainen, Christoffer Holm,

Sture Holm ja Transmarin kuva-arkisto

Taitto: Juuso Savolainen / Oy Hausa Ab

Paino: Paino-Kaarina Oy