

Opinnäytetyö AMK

Ajoneuvo- ja kuljetustekniikka

NAUTOS13L

2017

Sakari Suihkonen

OPAS TRUKINKULJETTAJILLE AHOLA TRANSPORTILLA

Sakari Suihkonen

OPAS TRUKINKULJETTAJILLE AHOLA TRANSPORTILLA

Ahola Transport on kuljetusyritys, jonka toiminta on keskittynyt vahvasti yrityksen kuljetuslinkkien ympärille. Nämä kuljetuslinkit on tarkoitettu kuormien optimointiin, jotta saavutettaisiin mahdollisimman suuri ajoneuvojen täyttöaste ja niiden kulkemat ajoreitit pystyttäisiin suunnittelemaan tehokkaiksi. Trukinkuljettajilla on suuri vastuu siitä, minne lähetykset puretaan kuljetuslinkeissä ja kuinka ne lastataan eteenpäin seuraavaan ajoneuvoon. Tähän liittyen Ahola Transportilla päätettiin luoda ajankohtaiset ja toimivat ohjeet trukinkuljettajille.

Opinnäytetyön tavoitteena oli kehittää ohjeistus trukinkuljettajille heidän työnsä ohjaamiseen. Forklift Guide -nimellä kulkevaan ohjeistukseen sisällytettiin yrityksen arvomaailma ja toimintatavat. Näiden lisäksi opas painottuu vahvasti trukinkuljettajan työtehtäviin kuljetuslinkissä. Turvallisuusohjeiden, trukinkuljettajan vastualueiden ja ennen kaikkea purku- ja lastausohjeiden katsottiin olevan tärkeitä osa-alueita ohjeistusta kehitettäessä. Tässä työssä esitellään työntekijän oikeaoppisen perehdyttämisen merkitystä ja varastoinnin sisälogistiikan toimintoja. Opinnäytetyön loppuosassa perehdytään tarkemmin työn tavoitteisiin ja tuloksiin.

Oppaan on tarkoitus käydä sellaisenaan jokaiseen Ahola Transportin kuljetuslinkkiin, ja Forklift Guidea luodessa pyrittiin tämä tavoite saavuttamaan. Opas koostuu kahdesta osasta, joista ensimmäinen soveltuu jokaiseen toimipisteeseen ja toinen osa on kuljetuslinkki kohtainen. Jokaisessa kuljetuslinkissä voidaan tämä jälkimmäinen osa muokata omiin tarpeisiin sopivaksi.

Opinnäytetyön tavoitteet saavutettiin ja ohjeet trukinkuljettajille otetaan aikanaan käyttöön Ahola Transportin kuljetuslinkeissä laajemmin. Tämän opinnäytetyön puitteissa valmistuneet ohjeet ovat Forklift Guiden ensimmäinen versio, ja niihin tullaan tekemään muutoksia. Ohjeiden toimivuutta tullaan testaamaan, ja Forklift Guide päivitetään vielä ennen lopullista julkaisua.

ASIASANAT:

perehdytys, sisälogistiikka, kuljetuslinkki

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Automotive and Transportation Technology

2017 | 28 + 17

Sakari Suihkonen

GUIDE FOR FORKLIFT DRIVERS AT AHOLA TRANSPORT

Ahola Transport is a transportation company, whose actions are strongly emphasized on company's transportation hubs. These transportation hubs are meant for optimizing cargo, to achieve as viable as possible load levels for vehicles and to plan their routes to be efficient. Forklift drivers have a great responsibility regarding where they unload cargo in transportation hubs and how that cargo is loaded again in next vehicle. Ahola Transport decided to create up to date and working instructions for forklift drivers about this.

Purpose of the thesis was to develop guidelines for forklift drivers to help with their work. Name of the instructions is Forklift Guide and values of the company and working policy can be found there. Besides these, guide is focused strongly on working procedures of forklift drivers. Safety instructions, forklift drivers' responsibilities and unloading and loading instructions were key areas when creating a guide.

Guide was meant to be used as it is in every transportation hub of Ahola Transport and this objective was meant to be achieved when developing the Forklift Guide. Guide is made of two sections: first one is for every transportation hub and second is individually for each transportation hub. In every transportation hub, they can adjust the second part to match their way of doing things.

Goal of the thesis was achieved and instructions for forklift drivers are going to be widely used in transportation hubs of Ahola Transport. This report shows the importance of right ways to introduce workers and internal logistics activities in warehousing. In the end of the thesis there are accurate achievements and results of the work.

KEYWORDS:

introduction, internal logistics, transportation hub

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	5
2 TYÖNTEKIJÄN PEREHDYTYS	6
3 VARASTOINNIN LOGISTIIKKA	10
3.1 Sisälogistiikka varastossa	11
3.2 Terminaalit	14
3.2.1 Matkustajaterminaalit	15
3.2.2 Rahtiterminaalit	16
3.2.3 Cross-Docking	17
4 AHOLA TRANSPORT YRITYKSENÄ	19
4.1 Yhtiön visio ja toiminta	20
4.2 Kuljetuslinkki	22
5 TOIMEKSIANTO	23
6 TULEVAISUUS	27
LÄHTEET	28

LIITTEET

Liite 1. Forklift Guide

KUVIOT

Kuvio 1. Perehdyttämiseen vaikuttavat tahot.	6
Kuvio 2. Varaston sisälogistiikka.	11
Kuvio 3. Cross-docking muutti toimintatapoja tavaran kuljetuksessa.	16
Kuvio 4. Runkokuljetukset vertailtuna Ahola Transportin toimintamalliin.	19

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tarkoituksena on luoda Ahola Transportilla työskenteleville trukinkuljettajille kattavat ohjeet oman työnsä onnistuneeseen suorittamiseen. Oppaasta on eniten hyötyä uusille työntekijöille, joille yrityksen toiminta on vielä vierasta. Tavoitteena on laatia opas, joka pystyy palvelemaan trukinkuljettajaa mahdollisimman tehokkaasti perehdyttämistarkoituksessa ja muistinvirkistämässä työtehtävien puitteissa jokaisessa Ahola Transportin kuljetuslinkissä.

Ahola Transportilla on ollut aikaisemminkin oppaita trukinkuljettajille, mutta nämä oppaat olivat jo vanhentuneita ja hieman hajanaisia. Uuden oppaan on tarkoitus paikata vanhentuneiden oppaiden puutteet ja koota kaikki trukinkuljettajaa koskevat asiat samaan niteeseen. Opinnäytetyön pohjana toimivat jo aiemmin luodut oppaat ja kokeneempien trukinkuljettajien kokemus omasta työtehtävästään. Ahola Transport on myös tuottanut ajoneuvojen kuljettajia palvelevan teoksen, ja tämän oppaan asettelun pohjalta syntyi tarve luoda trukinkuljettajien työskentelyä auttava ohjeistus.

Teoriapohjan lähdeaineistona on käytetty logistiikkaa ja johtamistoimintaa käsitteleviä julkaisuja. Teoriapohjaan valikoitui lähinnä varastoja käsitteleviä teoksia logistiikasta, sillä terminaalitoimintaa kuvaavaa aineistoa on hyvin rajallisesti saatavilla. Käsitteet ovat kuitenkin hyvin samankaltaisia, eivätkä eroavaisuudet ole tämän opinnäytetyön kannalta merkittäviä. Lähdeaineistona on tämän lisäksi käytetty Ahola Transportin omia julkaisuja ja henkilöhaastatteluiden kautta saatuja tietoja. Oma työkokemus kyseisessä yrityksessä on myös palvellut hyvin oppaan sisällön rakentamisessa.

Toimeksianto-osuudessa perehdytään valmiin oppaan sisältöön ja käsitellään tarkemmin syitä sille, miksi trukinkuljettajat tarvitsevat kattavan ohjeistuksen työnsä onnistuneeseen suorittamiseen. Ahola Transportin yritysesittely, turvallisuusnäkökohdat ja trukinkuljettajan tehtäviin perehtyminen ovat oppaan kulmakiviä. Pääpaino oppaassa kohdistuu nimenomaan trukinkuljettajan työhön ja tietojärjestelmien hallintaan.

2 TYÖNTEKIJÄN PEREHDYTYKSI

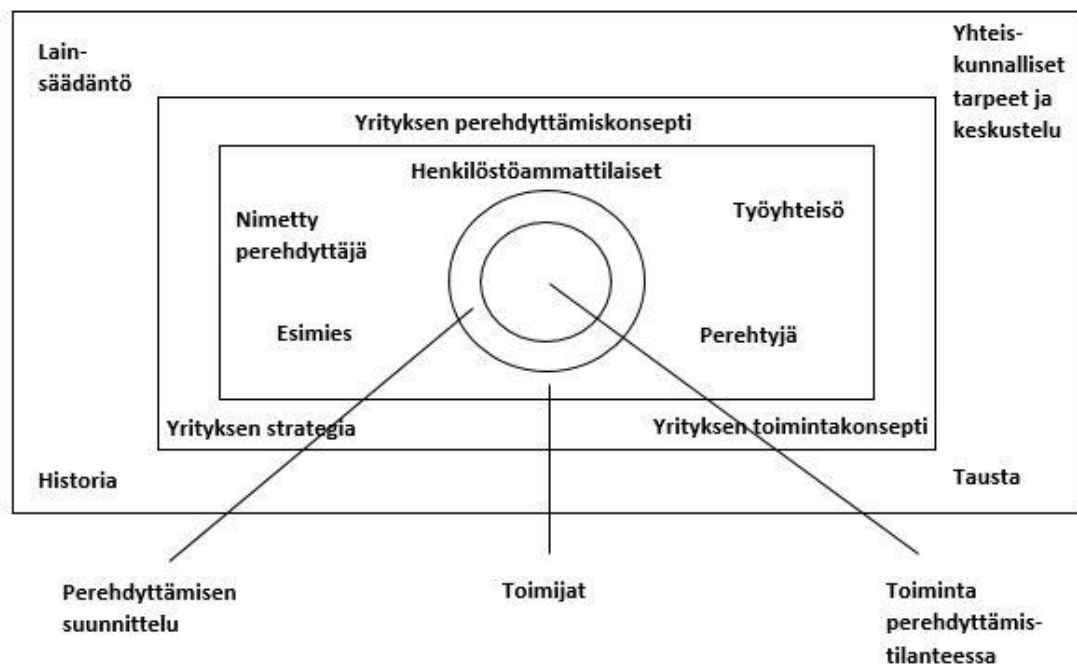
Uuden työn saava henkilö tarvitsee usein ohjausta työnsä aloittamisessa. Aikaisemmin perehdytyksellä on tarkoitettu ensisijaisesti työtehtäviin tutustumista, jotta työskentely lähtisi käyntiin yrityksessä vaivattomasti. Nykyään perehdytyksellä tarkoitetaan myös laajemmin yrityksen toimintaan perehtymistä ja organisaation käsittelyä. Tämä johtuu siitä, että työtehtävät ovat laajentuneet ja niistä on tullut monimutkaisempia. Uuden työntekijän on yhä paremmin tiedettävä yrityksen visio ja toiminnan lähtökohdat, jotta hän voi onnistua työtehtävässään. (Kupias & Peltola 2009, 13–14.)

Perehdytyksellä tarkoitetaan siis alussa tapahtuvaa ohjausta uudelle työntekijälle. Tähän kuuluvat kaikki ne toimet, jotka takaavat, että työntekijä pystyy suoriutumaan työtehtävistään itsenäisesti ja hän tiedostaa, millaisessa työpaikassa hän on töissä. *Perehdytys*-käsitettä voidaan käyttää myös silloin, kun jo yrityksessä kauemmin ollutta työntekijää koulutetaan uuteen tehtävään tai hänelle opastetaan uusia toimintamalleja. Hyvä perehdytys pyrkii hyödyntämään työntekijän aiempaa osaamista perehdytyksen osana. Perehdytys on onnistunut, mikäli asiakas kokee saneensa hyvää palvelua tai oikein toimivan tuotteen itselleen uuden työntekijän kautta. (Kupias & Peltola 2009, 15–18.)

Monet lait ja asetukset määrittävät, kuinka yrityksessä voidaan toimia. Perehdytyksen merkityksestä kertoo sekin, että työntekijän työhön opastamisesta on säädetty työsopimuslaissa, työturvallisuuslaissa ja laissa yhteistoiminnasta yrityksissä. Työnantajan on säädösten mukaan perehdytettävä uusi työntekijä jollain tasolla yrityksen toimintaan ja omiin työtehtäviinsä. Tämä on velvoite työnantajalle, mutta se palvelee myös yritystä tehokkaasti. Jos uusi työntekijä on perehdytetty kunnolla, pystyy hän nopeammin tekemään työnsä oikein, eikä yritykselle tule kustannuksia työn huonosta laadusta. (Kupias & Peltola 2009, 20–21.)

Kupias ja Peltola (2009) ovat kuvanneet perehdytykseen vaikuttavia tekijöitä (kuvio 1). Siihen, kuinka yritys lähtee ensimmäisenä ajattelemaan perehdyttämistoimiaan, kuvataan kuvan ulommalla reunalla. Lainsäädäntö, perehdyttämisen historia, yrityksen taustat ja yhteiskunnalliset tarpeet toimivat perehdyttämisen raameina, joiden kautta yritykseen on muototutunut kuva siitä, mitä perehdyttäminen tarkoittaa. Seuraava kehä kuvaa yrityksen omia toimintamalleja koskien yrityksen yleistä toimintaa valitulla alalla. Se, mitä yritys tekee toimiakseen, vaikuttaa hyvin paljon siihen, millaisia perehdyttämistoimia voidaan kulloisessakin tilanteessa käyttää. Kolmas ja sisin nelikulmio kuvaa niitä henkilöitä,

jotka osallistuvat aktiivisesti perehdytykseen. On yrityksen omassa päätäntävallassa, kuinka vastuu perehdytyksestä on jaettu ja miten kukakin siihen ottaa osaa. Sisimmät ympyrät kuvaavat perehdyttämisen toteutusta ja sen suunnittelua. Suunnittelun lähtökohtana täytyy olla oleellisen tiedon välittäminen työntekijälle, mutta perehdyttämistä on myös osattava yksilöidä juuri kyseiselle oppijalle. Nimetty perehdyttäjä kantaa suurimman vastuun siitä, että uusi työntekijä todella oppii tarvitsemansa taidot perehdytyksen aikana. Vaikka perehdyttämisen taustalla voi olla suurikin organisaatio, ei perehdyttämisestä tule mitään, jos perehdyttäjä ei osaa asiaansa. (Kupias & Peltola 2009, 10–11.)



Kuvio 1. Perehdyttämiseen vaikuttavat tahot (Kupias & Peltola 2009, 10).

Jokainen yrityksessä työskentelevä henkilö täytyy jollain tasolla perehdyttää työtehtäväänsä. Vuokratyöntekijät ja muut kausiluontoisesti yrityksessä toimivat henkilöt kuuluvat perehdytyksen piiriin. Perehdyttämistilanteessa on hyvä ymmärtää, millaista henkilöä perehdytetään, jotta osataan valita oikea lähestymistapa opastustilanteessa. Tällä tarkoitetaan sitä, että uudelle ja nuorelle työntekijälle tulee opastaa jokainen häntä koskeva asia toimenkuvan puolesta, mutta kokeneemman työntekijän kanssa voidaan pitää suppeampi perehdytys. Perehdytystä tarvitaan työpaikalla, kun työ on uutta työntekijälle, työtehtävä vaihtuu, uusia koneita otetaan käyttöön, turvallisuusohjeita ei noudateta, tuotteiden tai palveluiden laadussa on puutteita tai aikaisempi työhönopastus on ollut puutteellista. (Työturvallisuuskeskus 2017.)

Uuden työntekijän perehdyttämisessä on kaksi erillistä osiota. Yrityksen tapoihin ja toimintamalleihin tutustuminen ynnä työyhteisöön perehtyminen ovat oleellinen osa perehdytymiskokemusta. Tällä toiminnalla pyritään vastaamaan kysymyksiin koskien työpaikkaa ja pyritään tarjoamaan uudelle henkilölle mahdollisimman kattava kuva firman käytännöistä. Työnopastus on asia erikseen, ja siinä keskitytään vain itse työhön perehdytykseen uudelle työntekijälle. Tarkoituksena on avata perehdytyksen avulla jokainen työvaihe ja työn tavoitteet työntekijälle. Yrityksellä on usein jonkinlaista materiaalia tukemaan työhön perehdyttämistä. Käsikirjat, työohjeet, kartat, työturvallisuusohjeet, esitteet ja valokuvat voivat palvella hyvin perehdytystilanteessa uutta työntekijää. Tarjolla olevaa materiaalia kannattaa hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti, sillä asiat jäävät paremmin mieleen toistettuna sekä sanoin että kuvin. (Työturvallisuuskeskus 2017.)

Työnopastus perehdytystilanteessa on oleellinen työsuojeluasioiden kannalta. Työnopastuksen aikana tulee perehtyä työn vaaroihin ja riskeihin jo ennen käytännön harjoittelun aloittamista. Perehdyttämisen on perustuttava ennalta saatuihin raportteihin työn riskeistä, jotta työsuojeluun liittyvät asiat tulee käytyä läpi. Häiriötilanteet ynnä muut poikkeustapaukset on hyvä käydä läpi valokuvien ja kirjallisten ohjeiden kanssa. Jotta edellä mainitut tavoitteet toteutuisivat, täytyy työhön perehdyttävän henkilön olla perillä täydellisesti omasta työstään ja työn tekemiseen liittyvästä lainsäädännöstä. Esimiesten vastuulla on toteuttaa työnopastus, mutta he voivat delegoida tehtävän sopivaksi katsomalleen henkilölle. Turvallisen työskentelyn painottaminen opastustilanteessa luo uudelle työntekijälle välittömästi kuvan siitä, että turvallinen työskentely on tärkeintä. Toiminta hätätilanteessa ja siihen liittyvä koulutus on hyvä toteuttaa perehdytystilanteessa. (Työturvallisuuskeskus 2017; Autoalan Keskusliitto ry 2015.)

Uutta työntekijää koskee välittömästi lähin toimintaympäristö ja sen työturvallisuusasiat. Perehdytystapahtuman tulee olla heti käynnissä uuden työsuhteen alkaessa, jotta jokaiseen asiaan päästään tutustumaan ennen vahinkojen ja virheiden sattumista. Perehdytykseen kuuluu yrityksen toimintaan tutustuminen, toimitilat, työntekijän toimenkuva, työvälineet, työsopimus, työturvallisuus, toimiston palvelut, henkilökunnan koulutus, työterveyshuolto, mahdollinen harrastustoiminta, vakuutukset ja tiedotus. (Autoalan Keskusliitto ry 2015.)

Esimes tai henkilöstöpäällikkö on usein se henkilö, joka vastaanottaa uuden työntekijän yritykseen. Esimiesten vastuulla on, että perehdytys ylipäättään tapahtuu uudelle työntekijälle ja että perehdytys yrityksen toimintaan on myönteinen ja kattava. Uuden työntekijän on saatava yrityksestä positiivinen kuva, jotta hän haluaa jatkossakin olla osa tätä

työyhteisöä. Tärkeimpiä yritysperehdytykseen liittyviä seikkoja ovat informaatio yrityksen toimialasta, tavoitteista, omasta organisaatiosta, asiakkaista ja henkilöstöpolitiikasta. (Autoalan Keskusliitto ry 2015.)

Esimiehen työhön kuuluu pitää huolta siitä, että työntekijät osaavat toimia omassa työtehtävässään. Esimiehen on tiedostettava, että uuden työntekijän perehdytys on aikaa vievä prosessi, jos sen haluaa suorittaa kunnolla. Aina perehdytykseen ei kuitenkaan löydetä riittävästi aikaa, koska esimiehen muut tehtävät vievät huomion toisaalle. Esimiehen tulee tehdä päätöksiä siitä, mihin hänellä riittää aikaa, ja valitettavasti aikaa nipistetään perehdytystyöstä. Esimiehen työ uuden työntekijän kohdalla ei lopu perehdyttämisen järjestämiseen ja sen seuraamiseen, vaan hän on se toimija yrityksessä, joka ohjaa työntekijöitä jatkuvasti eteenpäin esimerkiksi kehityskeskusteluiden kautta. (Kupias & Peltola 2009, 43–63.)

3 VARASTOINNIN LOGISTIIKKA

Monella yrityksellä on tarve varastoida materiaalia. Kyse voi olla pienten tavaroiden varastoinnista tehdasalueen työvaiheiden välissä tai kuljetusyrityksessä tapahtuvaa välivarastointia ennen lähetystä asiakkaalle. Valmistunutta tavaraa täytyy säilyttää jossain ennen seuraavaa vaihetta, ja varastot ovat tällaista tarkoitusta varten suunniteltuja. Varastojen koot ja toiminnot vaihtelevat hieman riippuen varaston tarkoituksesta. Voidaan ajatella, että pientavarahylly autokorjaamolla on eräänlainen varasto työkaluille tai useasti käytetyille varaosille. Tätäkin varastoa täydennetään ajallaan, ja se palvelee tarkoitustaan materiaalin säilytyspaikkana. (Sakki 2003, 73.)

Yritykseen muodostuu varasto kahdesta pääsyystä. Kun asiakasyritykseen saapuva lähetys on suurempi kuin tilaajan senhetkinen tarve, osa tavarasta jää hetkeksi käyttämättä. Näin syntyy lyhyeksi ajaksi niin kutsuttu aktiivivarasto. Passiivivaraston syntyminen vaikuttaa se, että yritys tilaa liikaa tavaraa mahdollisten epävarmuustekijöiden saanelemana. Yrityksellä voi olla epäilyksiä tavarantoimittajansa toimitusvarmuudesta tai yritys ei tiedä tarvitsemansa tavaramäärän lopullista kokoa. Passiivivaraston suuri koko kielii usein logistiikan heikosta laadusta yrityksessä. Yhteistyön lisääminen yrityksienvälillä, hyvä suunnittelu ja aktiivinen tiedonvaihto ovat keinoja passiivivaraston koon pienentämiseen ja yrityksen tuloksen parantamiseen. (Sakki 2003, 73–74.)

Toimituskyky on varastoinnin keskeisin tukipilari. Yrityksen on kyettävä vastaamaan kysyntään nopeasti, jotta syntyy luottamus asiakkaan ja toimittajan välille. Suuri passiivivarasto lisää toimitusvarmuutta, mutta kasvattaa varastoinnin kustannuksia. Varaston perustamisen yhteydessä on määriteltävä, kuinka paljon ollaan valmiita maksamaan siitä, että jokaista asiakasta pystytään palvelemaan onnistuneesti. Jokainen varaston toiminto vaatii tilaa, ja kustannukset nousevat sitä mukaa, kun varaston pinta-alaa kasvatetaan. (Kivistö 2017, 5.3.2.)

Varaston tilantarve täytyy optimoida vastaamaan yrityksen toimintamallia, ja varastoinnin ohjausjärjestelmien tulee olla mahdollisimman hyvät. Tilantarpeeseen vaikuttavat paljon varastossa olevien nimikkeiden määrä, varaston kiertonopeus ja varmuusvaraston koko. Liian pienet tilat varastoinnin toiminnoille tarkoittavat huonompaa toimitusvarmuutta. Tilojen ahtaus aiheuttaa suoraan tavaroiden rikkoutumisia, tavaroiden hukkumista, työkoneiden tehottomuutta, työmäärän lisääntymistä ja lähetysten menemistä sekaisin. Täydennystilaukset varastoon tehdään usein ennusteiden mukaan. Tavaraa tilataan silloin

lisää, kun varastossa on enää uuden toimituksen saapumiseen asti tavaraa. Varmuusvaraston tarve syntyy siitä, että menekkiennusteet eivät ole aina oikeassa tai täydennystilaus myöhästyy. (Kivistö 2017, 5.3.2.)

Virpi Ritvanen (2011) on jaotellut eri varastotyyppit muutamaan alaluokkaan. *Kiertovarastoksi* kutsutaan varastoa, joka vaihtuu varaston oman kierron mukaisesti. Varastotaso laskee siihen pisteeseen asti, kunnes uusi täydennyserä saapuu varastoon. *Passiivivarasto* eli *varmuusvarasto* voi olla yrityksen valinta silloin, kun vaaditaan turvaa kulutuksen vaihtelua ja toimitusaikojen pettämistä vastaan. *Prosessivarastoa* voidaan kutsua myös *välivarastoksi*. Prosessivarasto on esimerkiksi eri tuotantovaiheiden välillä olevat kappaleet, jotka odottavat pääsyä seuraavaan vaiheeseen. Kysynnän vaihtelu kausien mukaan aiheuttaa usein *kausivaraston* syntymisen. Kausivaraston avulla tuotanto ei heittele ja mahdollisilta ylitöiltä voidaan välttyä. (Ritvanen 2011, 80–81.)

Varaston suunnittelu aloitetaan määrittämällä, millaisia tuotteita varastossa aiotaan käsitellä ja millaisia vaatimuksia tavaroilla on. Tähän liittyy oleellisesti lähetysten lämpötilojen kesto. Esimerkiksi vihanneksia ei voi säilyttää ulkona pakkasessa tai helteessä, vaan niiden käsittelyyn on oltava oma tarkoin säädelty tila. Lainsäädäntö antaa ohjeet siitä, kuinka esimerkiksi työturvallisuus otetaan huomioon rakentamisessa. Valitut hyllyjärjestelmät, keräilyn toiminnot, työvälaineet ja tietojärjestelmät vaikuttavat erittäin paljon varastotilojen suunnitteluun. Eräs suunnittelun tavoitteista on, että varasto olisi muokattavissa erilaisiin tarpeisiin. Tällä tarkoitetaan sitä, kun tavaran toimittaja muuttaa toimintatapojaan, pystyy varasto vastaamaan tähän muutokseen. (Kivistö 2017, 5.3.3.)

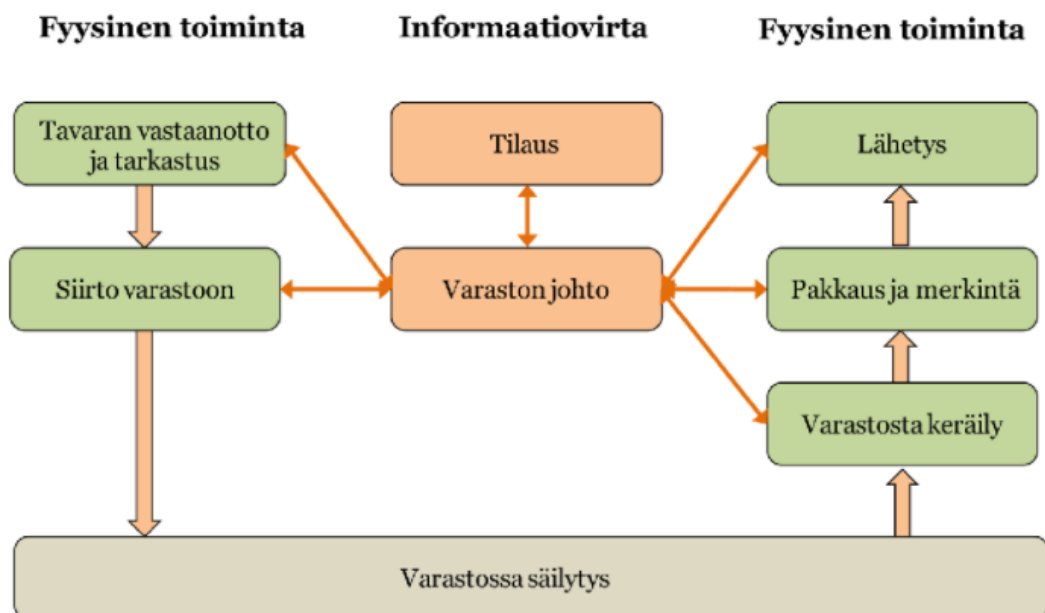
3.1 Sisälogistiikka varastossa

Sisälogistiikalla tarkoitetaan yleisesti terminaalien, varastojen tai kuljetuskeskusten sisällä tapahtuvaa logistiikan hallintaa. Sisälogistiikka huolehtii lähetyksen käsittelystä välittömästi, kun se saapuu varaston alueelle. Sisälogistiikkaan ei kuulu ollenkaan se, kuinka tavara on päätenyt paikan päälle, vaan ainoastaan se, mitä tarvitaan sen jatkokäsittelyyn. On hyvä ymmärtää, että sisälogistiikkaan kuuluvat myös ne toimet, joita yrityksen tontilla tehdään, eivätkä vain toiminnot seinien sisällä. (Kivistö 2017, 5.2.1.)

Suomessa vuonna 2011 toimivien teollisuuden- ja kaupanalan toimijoiden logistiikan kustannukset olivat 12,1 % liikevaihdosta. Tästä luvusta sisälogistiikan osuus ilman hal-

linnon kustannuksia on noin 2,4 prosenttia. Sisälogistiikan onnistunut hoitaminen tuo yritykselle nykyään merkittävää kilpailuetua kustannussäästöjen muodossa. Sisälogistiikan suurin kustannuserä on henkilöstö. Varastointi ja sisälogistiikka vaativat paljon työvoimaa toimiakseen, eikä Suomessa toistaiseksi olla siirrytty vauhdilla automatisoituihin varastoihin. Henkilöstökustannusten osuus tulee tulevaisuudessa laskemaan, koska varastoja tullaan automatisoimaan. (Kivistö 2017, 5.2.1.)

Tilaus käynnistää toiminnan varastoissa tai jakelukeskuksissa. Asiakkaan on täytynyt tilata tuote, jotta varastosta voidaan lähettää mitään eteenpäin. Tämän jälkeen varaston johtava henkilökunta käynnistää toimenpiteet, jotta asiakas saisi tuotteensa sovituksessa aikataulussa. Varaston toimintoihin voidaan sisällyttää paljon erilaisia tapahtumia varaston sisällä (kuvio 2). Tavarantoimitus, hyllytys, säilytys, inventoinnit, keräily ja sisäiset siirrot, pakkaus, lähetys, reklamaatiot, lisäarvopalvelut, cross-docking, ympäristöasiat ja johtaminen kuuluvat keskeisinä asioina varastoinnin toimintoihin. Lisäarvopalveluihin kuuluvat kaikki sellaiset palvelut, jotka nostavat tuotteen arvoa. Esimerkiksi asiakas kohtaisten lähetysten keräily tai tuotteiden laadunvalvonta ovat tällaisia palveluita. (Kivistö 2017, 5.2.1.)



Kuvio 2. Varaston sisälogistiikka (Kivistö 2017, 5.2.1).

Varastoihin sijoitettavat laitteistot riippuvat huomattavasti varastossa käsiteltävistä tuotteista. Tavarankäsittelylaitteita ovat muun muassa trukit, kuljettimet ja keräilyhissit. Tavaroiden tilavuus ja paino vaikuttavat merkittävästi valittavaan laitteistoon. Kaikki markkinoilla olevat laitteistot eivät kykene käsittelemään tavaraa yhtä tehokkaasti tai oikein. Nostolaitteet eivät voi liikkua varaston käytävillä, jos hyllyvälit ovat liian kapeat tai lattia on äärimmäisen epätasainen. Minkälaisia teknisiä ratkaisuja varastoon ikinä valitaan, jokaisen päätöksen tulee syntyä hyvän tavarankäsittelyn ehdoilla. (Ritvanen 2011, 83–84.)

Trukkien erityispiirteenä muihin laitteistoihin nähden on niiden monipuolisuus toiminta-tehtävässä ja se, ettei trukki ole paikkaan sidottu. Trukki soveltuu moneen varastoon työtehtävään trukkien laajan valikoiman ansiosta. Trukkien pääasiallinen työtehtävä on kuitenkin tavaroiden nostot ja niiden siirrot paikasta toiseen. Trukin kuljettaminen vaatii totuttelua kuljettajalta, koska trukin huolimaton käyttö voi johtaa vakaviinkin onnettomuuksiin. (Hokkanen & Virtanen 2016, 102.)

Yleisimmät trukit varastokäytössä on tarkoitettu juurikin kuormalavojen siirtelyyn ja nostamiseen. Lavansiirtovaunu on tarkoitettu nimensä mukaisesti lavojen siirtämiseen. Kyseisellä trukilla lavoja ei voida nostaa kuin muutamia senttejä irti maasta. Lavansiirtovaunulla voidaan lastata ajoneuvoja ramppien kautta, mutta kaikki lavansiirtovaunut eivät tähän tehtävään sovellu. Tukipyörätrukki on samankaltainen ohjattavuudeltaan ja toiminnaltaan lavansiirtovaunun kanssa. Merkittävämpänä erona on kuitenkin se, että tukipyörätrukilla lavoja voidaan nostaa ylös ja esimerkiksi hyllyttää. Tämän trukkityyppin nostokyvyt vaihtelevat paljon mallista riippuen. (Hokkanen & Virtanen 2016, 102–103.)

Työntömastotrukki eroaa tukipyörätrukista muutamilla tavoilla. Työntömastotrukki on leveämpi, ja hyllytyksen yhteydessä sekä masto että lava saadaan liikkumaan sivulle ja eteenpäin. Nämä erot mahdollistavat helpomman hyllytystapahtuman ja tukevamman rakenteen korkeita nostoja ajatellen. Kapeakäytävätrukki kykenee toimimaan huomattavasti kapeammissa hyllyväleissä kuin aiemmin mainitut trukit. Tämä saa aikaan sen, että varastoon mahtuu samaan tilaan enemmän hyllyjä ja pinta-ala tulee tehokkaammin käytettyä. Kapeakäytävätrukin ei tarvitse kääntyä kohti hyllyä keräilläkseen sieltä tavaraa, vaan kääntyvä kelkka poimii lavat hyllystä. Kapeakäytävätrukki kykenee suoriutumaan suhteellisen raskaistakin nostoista, mutta trukin heikkoutena on sen kyky toimia ainoastaan hyllytyksen työvälinaisena. Esimerkiksi lavansiirtovaunun on vietävä poimitut lavat eteenpäin. (Hokkanen & Virtanen 2016, 102–103.)

Vastapainotrukki soveltuu hyvin monenlaisiin työtehtäviin. Trukki suoriutuu hyllytyksistä, tavarain siirroista ja ajoneuvojen lastauksesta. Vastapainotrukki kykenee tekemään myös edellä mainitut työtehtävät ulkona, jossa muut trukkityyppit ovat vaikeuksissa. Vastapainotrukkeja on tarjolla varaston tehtäviin hyvin monessa koossa. Suurimmilla voidaan siirtää monien tonnien kuormia, kun taas pienimmät pystyvät toimimaan varaston sisätiloissa kevyempien kuormien kanssa paremmin. Vastapainotrukkeihin on saatavilla laaja kirjo erilaisia lisälaitteita, esimerkiksi pihdit paperirullien siirtämiseen. Usein vastapainotrukit toimivat terminaaleissa ja teollisuuden eri työtehtävissä. (Hokkanen & Virtanen 2016, 103–105.)

3.2 Terminaalit

Terminaalilla tarkoitetaan mitä tahansa paikkaa, jossa rahti tai matkustajat siirtyvät ohjautusti kuljetusyksiköihin tai niistä pois. Terminaalit sijaitsevat keskeisillä paikoilla maantieteellisesti, ja usein ne tarvitsevat erityiset tilat ja kaluston toimiakseen oikein. Terminaalit ovat myös ainoita paikkoja, joissa kuljetusjärjestelmään pääsee liittymään. Esimerkiksi matkustajien täytyy hakeutua rautatieasemalle päästäkseen junan kyytiin, jotta matka kohti määränpäättä voi alkaa. Matka ei välttämättä ole suora ja välillä voi olla useampia rautatieasemia, jolloin matkustajien täytyy vaihtaa toiseen junaan. Rautatieasemat toimivat siis terminaaleina ihmisille, joilla on tarve matkustaa. (Rodrigue, Comtois & Slack 2017, 4.1.1.)

Matkustajille terminali toimii keskeisenä paikkana kuljetusmuodon muuttamisessa. Esimerkiksi lentokentältä voi lähteä paikallisbussi tai peräti junayhteys kohti kaupungin keskustaa. Sama käytäntö toistuu kaupungin keskustassa keskusrautatieasemalla. Usein rautatieaseman vierestä kulkee tiuhaan busseja ja taksitolppa on lähellä. Matkustajalle tärkeimpiä tekijöitä matkustamisessa on sen helppo saatavuus, ja siksi kaikkia terminaaleja on pystyttävä lähestymään helposti. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.1.)

Tavaraliikenteessä *terminaaliksi* kutsutaan sellaista varastoa, jossa lähetysten määränpää on jo tiedossa. Tavallisissa varastoissa tavaralla ei välttämättä ole vielä toimitusosoitetta, ja tämä luo suurimman eron terminaalien ja varastojen välille. Osa terminaaleista voi toimia myös välivarastoina tavaralle, jos asiakas ei pysty vastaanottamaan koko lähetystä kerralla. Toinen ja yleisempi ääripää on, että tavaraa kerätään terminaaliiin tietylle asiakkaalle, jotta yritykseen voidaan viedä täyskuorma tavaraa. (Suomen kuljetusopas 2017.)

Terminaalien tarkoituksiin voi lukea myös puskurina toimimisen. Terminaali, jossa kuljetusmuotoa vaihdetaan, ei toimi samalla nopeudella terminaalin saapuvassa ja lähtevässä osassa. Esimerkiksi voidaan ottaa laivaliikenne: terminaali satamassa voi ottaa saapuvaa tavaraa vastaan jatkuvana virtana, mutta tavara ei lähde terminaalista eteenpäin ennen kuin laiva saapuu satamaan. Laiva saattaa käydä satamassa kerran muutamassa päivässä, ja tämä rajoittaa huomattavasti tavarantoimituksen nopeutta. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.1.)

3.2.1 Matkustajaterminaalit

Matkustajaliikenteen terminaalit ovat verrattain yksinkertaisia, kun verrataan tavaraliikenteen terminaaleihin. Matkustajat eivät tarvitse koneita tai huolenpitoa siirtyäkseen terminaaliin tai kulkiessaan siellä. Toiminnot matkustajaterminaalissa pidetään yksinkertaisina, koska monimutkaisille järjestelmille ei ole tarvetta ja ne tulisivat maksamaan paljon. Ihmisvirta on tällaisissa terminaaleissa hyvin hallussa, jos rakennus ja laiturit on hyvin suunniteltu. Riittävät kulkuväylät terminaalin alueella ja oikein aikataulutetut kuljetusvälineet edesauttavat ihmisvirran hallinnassa. Terminaalien täytyy kuitenkin tarjota paljon sellaista matkustajille, mitä tavarat eivät tarvitse. Esimerkiksi ruoka ja tietoa matkasta ovat palveluita, joita matkustajille usein tarjotaan matkustuksen yhteydessä. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.2.)

Lentokenttä on ainoa matkustajaterminaali, jossa järjestelyt ovat äärimmäisen monimutkaisia monien syiden johdosta. Näihin syihin kuuluu muun muassa turvallisuus, check-in, laukun luovutus ja mahdolliset tullaukseen liittyvät toiminnot. Matkustajan täytyy saapua lentokentälle tunteja aikaisemmin, jotta kaikki matkaan kuuluvat järjestelyt ja toiminnot ehditään suorittaa. Lentokentät ovat yksiä monimutkaisimmista terminaaleista kuljetukseen liittyvien asioiden hoitamisessa. Kentän infrastruktuuri ja palvelut ovat hyvin laajat. Palvelutason on oltava huippuluokkaa, jos lentokone myöhästyy ja matkustajat joutuvat odottamaan. Kaikille täytyy kyetä tarjoamaan virvokkeita, kauppoja ja mahdollisesti majoitus. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.2.)

3.2.2 Rahtiterminaalit

Tavaraliikenne vaatii täysin erilaiset järjestelyt toimiakseen, ja nämä terminaalit ovat myös hyvin erilaisia toisiinsa verraten. Terminaalin järjestelyt ja toiminnot riippuvat pitkälti siitä, millaista tavaraa siellä käsitellään. Erottavia tekijöitä ovat terminaalin toimintaan liittyvät seikat (*ydinoperaatiot*) ja lisäarvoa tuottavat palvelut (*kehysoperaatiot*). Infrastrukturi, kalusto, varastointitilat ajoneuvoille ja hallinto kuuluvat terminaalin operatiiviseen osaan, ja ne määrittävät pitkälti sen, millainen terminaali on kyseessä. Ydinoperaatiot ja toiminnot ovat helposti toistettavissa missä tahansa, koska ne ovat hyvin standardoituja ja vaativat vain pääoman sijoittamista toimintaan. Lisäarvoa tuottavat toiminnot voivat olla hankalia toistaa paikasta riippuen. Paikallinen taloustilanne, poliittinen kehystoiminta ja keskittyminen voivat toimia lisäarvopalveluiden jarruina. Lisäarvopalveluihin luetaan kaupankäynnin helpottaminen, jakelukeskukset, varastoinnin palvelut ja kaluston palvelut. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3.)

Rahtiterminaaaleilla on muutama ydintehtävä kuljetusten järjestelyssä. *Yhdistäminen*-sanaalla kuvataan terminaalien luonnetta yhdistää kokonaisuuksia toisiinsa. Terminaali yhdistää erilaisia kuljetusmuotoja, sisäisiä ja ulkoisia kuljetusjärjestelmiä ja tietovirtoja toisiinsa. Terminaali kokoaa tiedon ja kuljetuskaluston tarpeet samaan paikkaan, ja tavoitteena on saavuttaa mahdollisimman tehokas ja taloudellinen toimintatapa kutakin kuljetusta kohti. Kuljetustoiminnan tukeminen ja tuotteen kilpailukyvyyn kasvattaminen ovat myös terminaalien oleellisia tehtäviä. Tarkoituksena on minimoida mahdolliset kustannukset ja lisätä palveluiden markkina-arvoa. Tehokas terminaali laskee kuljetuskustannuksia ja lisää kuljetusten houkuttavuutta asiakkaalle. Terminaalissa olevia tavaroita kyetään mahdollisesti jatkojalostamaan, ja tällä tavoin voidaan tuoda lähetyksille lisäarvoa. Olosuhdevaatimusten täyttäminen voidaan myös lukea terminaalien tehtäviin. Tällaiset terminaalit tukevat kuljetustoimintaa täyttämällä tietyt kriteerit tavaroiden säilytystä ajatellen, ja terminaalitoiminnot on rakennettu nimenomaan tiettyjä nimikkeitä varten. Kaikki terminaalit eivät kykene jokaiseen edellä mainituista tehtävistä, mutta se ei ole tarkoituskaan. Terminaalin tehtävät riippuvat siitä, millainen yritys sitä pyörittää ja mitkä ovat toiminnan tavoitteet. (Suomen kuljetusopas 2017.)

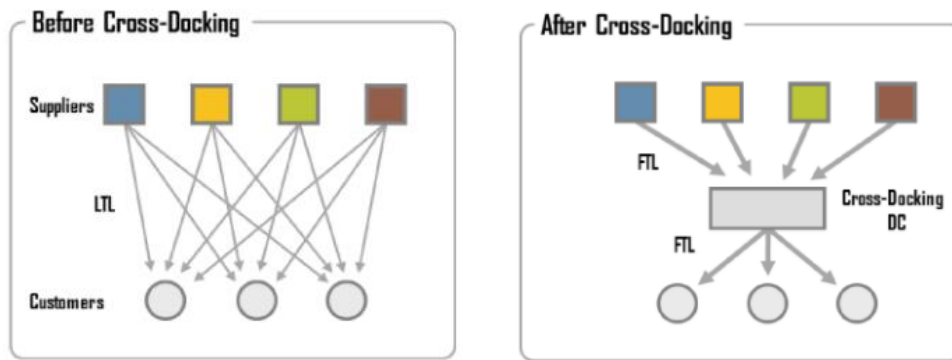
Tavaraterminaalit voidaan jakaa karkeasti kolmeen osaan käsiteltävän materiaalin mukaan: bulkkitavara, tavallinen rahti ja konttitavara. Bulkkitavaraan luetaan rahti, jota käsitellään erittäin suurissa erissä. Tällaista rahtia on erimerkiksi sora, mineraalit ja raakaöljy. Tavaraluonteeseen kuuluu, että se on erikseen pakkaamatonta ja sitä voidaan

käsittelä hyvinkin erilaisissa kokoluokissa. Nestemäinen rahti ei vaadi suurta panostusta kuljetusjärjestelyihin, koska pumpput hoitavat sen osuuden tehokkaasti. Kuivaan bulkkirahtiin saatetaan tarvita sen sijaan kalliita ja monimutkaisia nostureita tai liukuhihnajärjestelmiä, jotta se saadaan kuljetuskaluston kyytiin. Tavallisella rahdilla tarkoitetaan tuotteita, jotka voivat olla hyvinkin erilaisia painoltaan, tilavuudeltaan ja muodoltaan. Tavaroiden liikuttelua on vaikea automatisoida, koska jokainen kappale tai lähetys voi olla täysin erilainen kuin edellinen. Tällaiseen rahtiin kuuluu esimerkiksi koneet, varaosat ja huonekalut, ja rahdin käsittely vaatii yleensä paljon työvoimaa. Konttitavaran käsittely on yksinkertaisempaa kuin tavallisen rahdin, koska jokainen yksikkö on saman muotoinen ja kokoinen. Työvoiman tarve on huomattavasti vähäisempää liikuteltaviin määriin nähden, mutta varastoalueet ovat suuria ja kalusto kallista. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3.)

3.2.3 Cross-Docking

Cross-docking on termi, jota käytetään, kun kuvataan tavarankeräilyä yhdelle ja samalle asiakkaalle varastosta tai terminaalista. Lähetykset voivat saapua usealta eri toimittajalta, mutta niiden määränpää on sama. Tämän kaltaista tavaraa ei varsinaisesti tarkasteta tarkemmin ennen kuin se saapuu vastaanottajalle. (Kivistö 2017, 5.2.2.)

Toiminnan tarkoituksena on parantaa kuljetuskaluston tehokkuutta, tavarankäytön aikataulutusta ja kysyntään vastaamista. Terminaali toimii tehokkaana lajittelukeskuksena eri tavarantoimittajien lähetysille ja kykenee palvelemaan asiakkaitaan tehokkaasti. Cross-docking muutti merkittävästi ajattelumallia tavarankäsittelyn osalta (kuviokuva 3), ja se aiheutti merkittäviä muutoksia terminaalien sisäiseen infrastruktuuriin. Kuvassa LTL tarkoittaa vajaata rekkalastia ja FTL on täysi rekkalasti. Suurimmat hyötyajat cross-docking-palveluista ovat jälleenmyyntisektorin toimijat. Suuret kaupat saavat etua siitä, että kaikki heidän tilaamansa tavarat saapuvat yhtä aikaa ja samalla ajoneuvolla perille. Tämä vähentää kustannuksia, koska asiakkaan ei tarvitse vastaanottaa jokaisen lähetysten saapuessa uutta ajoneuvoa. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3.)



Kuvio 3. Cross-docking muutti toimintatapoja tavarankuljetuksessa (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3).

Cross-docking-toiminta vähentää varastoinnin kustannuksia terminaalissa, mutta asiakkaalle voidaan kuitenkin tarjota lisäarvopalveluita ilman, että se tuo vaikeuksia toimintaan. Saapuvat lähetykset muutetaan välittömästi lähteväksi tavaraksi, jotta varastoinnin aika jäisi minimaaliseksi. Lähetykset voivat olla terminaalissa alle 24 tuntia, ja varaston kiertonopeus on suuri. Tavallisemmassa tavassa varastoidaan tavaraa jakelukeskuksessa tai toimittajan omassa varastossa niin kauan, kunnes asiakas tekee tilauksen. Tällainen toiminta vaatii paljon varastotilaa lähettäjällä ja tuo kuljetuksiin lisäkustannuksia. Asiakas ei tarvitse täyttä rekkalastilista tavaraa yhdeltä toimittajalta, joten ajoneuvot kulkevat puolityhjinä. Cross-dockingin kautta jokainen lähetys on valmiiksi menossa tietylle asiakkaalle. Kun terminaali saa tavaraa tavarantoimittajilta, voidaan ne järjestellä ja lastata jakeluajoneuvoon. Kun ajoneuvossa on kaikki lähetykset eri lähettäjiltä, voi se ajaa täyden kuorman suoraan määräpaikkaan. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3.)

Cross-docking on toimintatapa, jolla on monia käyttökohteita. Teollisuutta se voi palvella esimerkiksi tuomalla täydennyksiä kokoonpanolinjastolle. Tässä tapauksessa jokainen linjaston työpiste saa tarvittavat osat oikeaan aikaan, eikä suuria varastoja tarvita. Jälleenmyynnin yritykset voivat käyttää toimintatapaa heidän omissa jakeluissaan eri toimipisteisiin. Useat lähettäjät tuovat tavaraa jakelukeskukseen, jossa tavarat lajitellaan jälleenmyyntiliikkeiden mukaan. Kuljetukset kytetään järjestämään siten, ettei usean ajoneuvon tarvitse ajaa samaan kohteeseen viemään tavaraa. (Rodrigue ym. 2017, 4.1.3.)

4 AHOLA TRANSPORT YRITYKSENÄ

Ahola Transport on kuljetusyritys, joka on perustettu vuonna 1955 Helge Aholan toimesta. Alkuun yritys tuotti palveluja kotimaan tarpeisiin kuljettamalla soraa ja muita hyödykkeitä yhden ajoneuvon voimin. Toimintaan liitettiin öljyn kuljetukset Suomessa 1965 ja vuonna 1973 tehtiin ensimmäinen tavarankuljetus Ruotsiin. (Ahola Transport 2017).

Asiakaslähtöinen ajattelu koettiin tärkeäksi Ahola Transportilla ja tavoitteeksi tuli luoda kuljetusyritys, joka kykenee vastaamaan koko logistiikkaketjusta itse. Kaupan- ja teollisuudenalan kuljetusten muututtua yhä keskeisemmäksi osaksi yrityksen toimintaa tehtiin päätös, että keskitytään luomaan lisäarvoa asiakkaille yksilöllisillä kuljetusratkaisuilla. Vuonna 1981 Hans Aholan veljet otettiin mukaan yrityksen toimintaan. Yrityksessä tehtiin päätös, että siirrytään omiin suoriin kuljetuksiin asiakkaalta asiakkaalle. Online-konsepti saa ensisysäyksen näihin aikoihin. (Ahola Transport 2017).

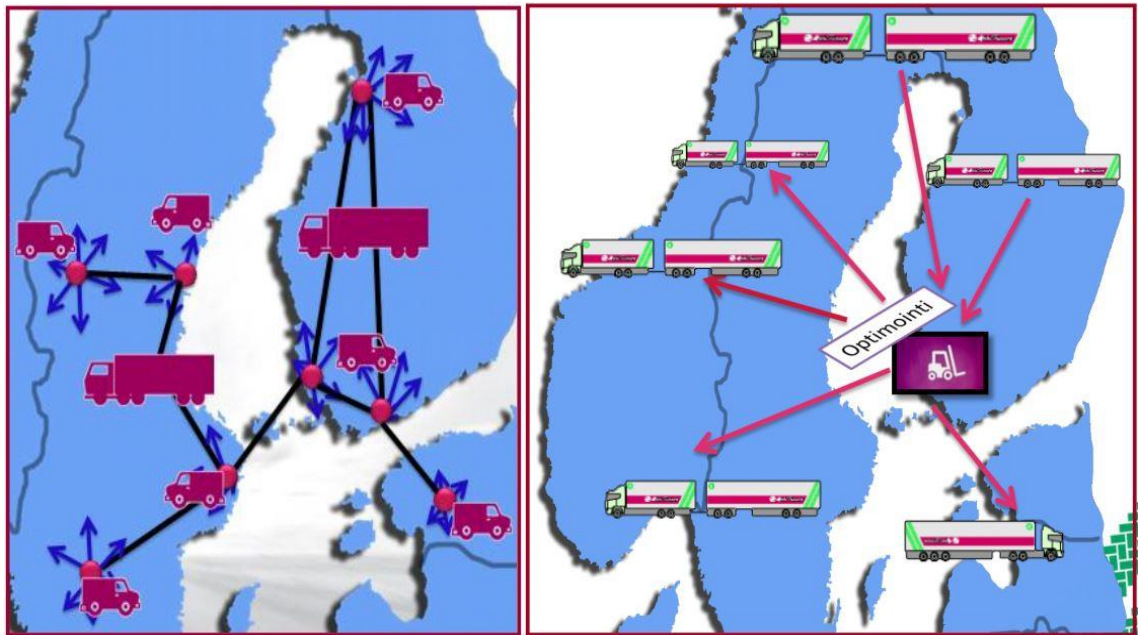
90-luvun alku meni Ahola Transportilla erittäin hyvin, ja tarkoituksena oli tilata tai tehdä itse ohjelmisto, joka kykenee huolehtimaan toiminnanohjauksesta. Nähtiin, että toiminnanohjausjärjestelmä helpottaisi huomattavasti yrityksen toimintaa ja sen avulla saataisiin taloudellisia hyötyjä paremman kuljetussuunnittelun kautta. Vuonna 1996 päätettiin Ahola Transportilla aloittaa itse tekemään toiminnanohjausjärjestelmää vastaamaan täysin Aholan tarpeita, ja Attracs-hanke käynnistyi. Attracs-järjestelmä valmistui 2003 ja se otettiin käyttöön. (Ahola Transport 2017).

2009 Ahola Transport yhtiöitettiin, ja vuonna 2015 yritys listautui pörssiin Ruotsissa. Kaikki Ahola Transportin tytäryhtiöt kuuluvat saman katto-organisaation alle. Näihin yrityksiin kuuluu muun muassa kuljetusyritys AT OU Virossa ja päällirakenteita valmistava Limetec. (Ahola Transport 2017).

Nykyään Ahola Transport on kuljetusyritys, jonka pääpaino on kansainvälisissä kuljetuksissa. Kaupan- ja teollisuudenalan toimijat ovat suurin asiakasryhmä, ja heidän tarpeidensa mukaan toimintaa on kehitetty eteenpäin. Toimipaikkoja yhtiöllä on Suomessa, Ruotsissa, Virossa ja Puolassa, ja kaikissa edellä mainituissa maissa toimii Ahola Transportin tytäryhtiö. Kaikkien yritysten yhteenlaskettu vuosiliikevaihto on noin 100 miljoonaa euroa. (Ahola Transport 2017).

4.1 Yhtiön visio ja toiminta

Yrityksen tavoitteena on tulla johtavaksi kuljetusyrietykseksi Pohjoismaissa ja jatkaa kasvuaan vähitellen Keski-Eurooppaan. Yrityksen tavoitteena on olla vastuussa koko kuljetusketjusta lähettäjältä vastaanottajalle. Tämä tarkoittaa sitä, että kun Ahola Transportin kuljettaja lastaa tavaraa lähettäjältä, myös Ahola Transportin ajoneuvo vie sen määräpaikkaansa. Ajoneuvot hakevat lähetykset esimerkiksi Keski-Suomen alueelta ja toimittavat ne suoraan Naantalın kuljetuslinkkiin. Kuljetuslinkissä suoritetaan kuorman optimointi (kuvio 4), ja ajoneuvo jatkaa matkaansa laivalla Ruotsiin toimittaen lähetykset vastaanottajalle asti. Tämä ei tietenkään jokaisen kuljetuksen kohdalla pidä paikkaansa, vaan Ahola Transportin autot ovat myös ajoittain ns. runkoajossa muiden toimijoiden terminaaleihin. Tällaista toimintaa on ajoittain juurikin Naantalın kuljetuslinkissä, jolloin lastatut ajoneuvot vievät täyden kuorman Spångan terminaaliin Tukholmaan, eivätkä suoraan asiakkaalle. (Ahola Transport 2017).



Kuvio 4. Runkokuljetukset vertailtuna Ahola Transportin toimintamalliin. (Ahola Transport 2017).

Toimintatapa poikkeaa yleisemmästä runkokuljetuksia suosivasta tavasta toimia (kuvio 4). Usein yksi ajoneuvo hoitaa keräilyn omalla alueellaan ja vie lähetykset terminaaliin. Tämän jälkeen toinen ajoneuvo vie tavarat runkokuljetuksena seuraavaan terminaaliin ja taas kolmas jatkaa tavaroiden viemistä eteenpäin. Tällainen kuljetusrakenne on tehokas, jos pyritään palvelemaan kotimaan asiakkaita, mutta se vaatii suuren panostuksen infrastruktuuriin monen terminaalin vuoksi. Myös kiinteät kustannukset nousevat, koska terminaalit tarvitsevat väkeä niiden pyörittämiseen. (Ahola Transport 2017).

Toinen perustavalaatuinen ero Ahola Transportin ja muiden perinteisempää mallia käyttävien yritysten välillä on se, että vain yksi kuljetussuunnittelija vastaa koko kuljetusprosessista. Tämän eron vuoksi Ahola Transportin logistiikkakeskuksia kutsutaan *kuljetuslinkkeiksi* eikä terminaaleiksi. Kun yhdellä kuljetusjärjestelijällä on vastuullaan tietyn läheyyksen perille pääsy, tietää hän hyvinkin tarkasti, mikä on toimituksen tila kulloisellakin hetkellä. Tällainen toimintaperiaate takaa myös sen, että yhteydenpito asiakkaan ja kuljetusjärjestelijän välillä on sujuvaa ja ongelmattonta. (Ahola Transport 2017).

Ahola Transport on kehittänyt ERP-järjestelmän oman yrityksensä tarpeisiin, jota kylläkin kaupataan myös muille kuljetusyriyksille. Järjestelmä on nimeltään Attracs Online, ja se muodostuu sanoista *Ahola Tactic Transport Recognition Analysis & Coordination System*. Toiminnanohjausjärjestelmä luotiin, koska Ahola Transport tarvitsi luotettavan ja monikäyttöisen työkalun kuljetustensa hallintaan eikä vastaavaa ollut saatavilla kuljetuslinkkitoimintaan. Järjestelmään on liitetty reittien optimointiohjelmisto, tilaukset ja varaukset, laskutus ja esimerkiksi ajoneuvojen seuranta. Nykyään Attracs toimii omana tytäryhtiönään ja palvelee kaikkia, jotka haluavat saada järjestelmän omaan käyttöönsä. (Ahola Transport 2017).

Vuodet 2016 ja 2017 ovat tuoneet Ahola Transportin toimintaan muutamia keskeisiä parannuksia. Digitalisaatio yrityksessä on ottanut nostetta uuden ajoneuvojen tietokonejärjestelmän, rahtien seurannan ja uuden viestintäjärjestelmän kautta. Aholan koko ajoneuvokalusto on nyt saman tietokonejärjestelmän siipien alla. Järjestelmän on tarkoitus ohjata ajoneuvon kuljettajaa polttoainetaloudellisempaan ajotapaan. Järjestelmä hoitaa tämän mittaamalla ja analysoimalla kuljettajan ajotapaa ajoneuvon polttoaineen kulutuksen lisäksi. Rahtien seuranta on siirtynyt suoraan nettiin asiakkaiden helposti saavutettavaksi. Ahola Transportin henkilökunnan ei tarvitse erikseen kertoa asiakkailleen aika-arvioita lähetyksen saapumisesta perille tai sitä, missä lähetys kulloinkin kulkee. Asiakas pääsee sähköpostin kautta seurantajärjestelmään ja pystyy itse tarkistamaan rahdin tiedot. Asiakaspalvelua on parannettu uusitun viestintäjärjestelmän avulla. Järjestelmän

avulla asiakkaat saavat puhelimella juuri oikean henkilön kiinni tavoitellessaan Ahola Transportin henkilökuntaa. Viestintäjärjestelmää tullaan kehittämään vuoden 2017 aikana ja tarkoituksena on liittää siihen mukaan sähköpostit ja sosiaalisia medioita. (Ahola Transport 2017).

4.2 Kuljetuslinkki

Kauttakulkuterminaalilla tarkoitetaan terminaalia, jossa tavaraa ei säilytetä kauaa, vaan se pyritään lähettämään eteenpäin mahdollisimman nopeasti. Lähetykset ovat terminaalin alueella maksimissaan muutamia päiviä eikä noin ollen voida puhua pysyvästä varastoinnista. Ahola Transportin terminaaleja kutsutaan nimellä *kuljetuslinkki*, *uudelleenlastauskeskus* tai *optimointikeskus*. (Ahola Transport 2017).

Logistiikkaterminaalien (*HUB/kuljetuslinkki*) määrä on pyritty pitämään Ahola Transportilla mahdollisimman vähäisenä ja juuri heidän toimintatapaansa sopivana. Tavarankoutumisen tai häviämisen vaara pienenee myös, jos terminaaleja vähennetään. Mitä vähemmän tavaraa siirrellään kuljetuksen aikana, sitä todennäköisemmin se säilyy ehjänä asiakkaalle asti. Tämän lisäksi asiakas saa tilaamansa tuotteet nopeammin perille, koska tavara ei odottele terminaalissa seuraavaa työvaihetta. (Ahola Transport 2017).

Kuljetuslinkin toiminta on pääpiirteissään hyvin samanlaista kuin missä tahansa terminaalissa. Ajoneuvo saapuu kuljetuslinkin alueelle, ja kuljettaja ilmoittautuu työnjohtoon. Ajoneuvon tunnistuksen jälkeen kuljettaja siirtää yhdistelmänsä sille osoitettuun parkkiin ja trukkipuskut aloittavat purkamisen. Tavarat puretaan Ahola Transportin kuljetuslinkeissä ajoneuvon kyljen kautta vastapainotrukeilla. Lähetyksen sijoittelu halliin tapahtuu ns. aluekoodien mukaan. Maantieteellisesti lähelle toisiaan menevät tavarat ovat myös kuljetuslinkissä lähellä toisiaan. (Ahola Transport 2017).

Jos ajoneuvolla ei ole kiire tai lastattavat tavarat eivät ole saapuneet kuljetuslinkkiin, terminaaliin tehdään lisää tilaa siirtämällä kyseinen rekka purun jälkeen ulos odottamaan. Jos lastattavat lähetykset ovat jo kuljetuslinkissä, voidaan ajoneuvo lastata. Lastaus suoritetaan trukkipuskien ja kuljettajan yhteistyöllä. Ajoneuvonkuljettajalla on vastuu siitä, kuinka hän haluaa ajoneuvonsa lastattavan. Lastauksen jälkeen kuljettaja saa työnjohdosta rahtikirjat ja hän pääsee lähtemään kuljetuslinkistä eteenpäin. (Ahola Transport 2017).

5 TOIMEKSIANTO

Ahola Transport oli jo aikaisemmin luonut selkeät ja yhdenmukaiset ohjeet ajoneuvojen kuljettajille. Nämä ohjeet kulkevat nimellä Drivers Guide. Ne ovat aina rekkakuskin mukana ajoneuvossa, ja niistä löytyy tietoa Ahola Transportista yrityksenä, ja vastauksia mahdollisesti askarruttaviin kysymyksiin. Esimerkiksi jos kuljettajalle on epäselvyyttä siitä, missä hänen tulisi käyttää ajoneuvonsa huollossa, on Drivers Guide-kirjanen oiva paikka aloittaa. Ohjeesta löytyy osoitteet huoltamoille ja puhelinnumeroita, joihin voi soittaa ja pyytää apua. Drivers Guide on ollut jo pitkään käytössä Ahola Transportilla ja se on havaittu hyväksi tavaksi välittää tietoa kuljettajille. Tämä opaskirja on tarjolla muun muassa ruotsiksi, englanniksi ja venäjäksi, jolloin kielimuurista syntyvät sekaannukset vältetään ja saadaan minimoitua kuljettajien tarve kysyä asioista erikseen.

Tarkoituksena oli kevään 2017 aikana luoda edellä mainitun tyylinen ohje trukinkuljettajille Ahola Transportilla. Ohjeen tarkoituksena olisi antaa mahdollisimman kattavasti tietoa Ahola Transportista ja sen toimintatavoista uudelle työntekijälle. Uusi työntekijä lukee oppaan ennen kuin alkaa tehdä töitä yrityksessä ja pääsee näin perille Ahola Transportin toimintatavoista koskien ensisijaisesti kuormien purkua ja lastausta. Jo kauemmin yrityksessä toiminutta työntekijää opas ei palvele yhtä tehokkaasti kuin uutta työntekijää, mutta ohjeet yleisestä toiminnasta on syytä pitää jokaisen muistissa.

Ahola Transport on aikaisemminkin tehnyt opaskirjoja trukinkuljettajille, mutta nämä teokset olivat jo vanhentuneita eivätkä ohjeistukset olleet yhdenmukaisia, vaan kuljetuslinkkikohtaisia. Projektin tavoitteena oli, että opas kävisi sellaisenaan jokaiseen Ahola Transportin kuljetuslinkkiin. Forklift Guide (liite 1) jaettiin kahteen osaan, jossa ensimmäisessä käsitellään yleisesti Ahola Transportia ja trukinkuljettajan tehtäviä yrityksessä. Oppaan jälkimmäinen osa on kuljetuslinkkikohtainen ja on muokattavissa jokaiseen kuljetuslinkkiin sopivaksi.

Kyseisestä oppaasta voi myös tarvittaessa tarkistaa asioita joihin työntekijä tarvitsee selvennystä, kuten lastausohjeiden erityismainintoja. Forklift Guide-opaskirjaan oli tarkoitus sisällyttää tiedot yrityksestä, turvallisuusohjeita, hallikartta, purku- ja lastausohjeet ynnä tietoa Attracs-järjestelmästä. Näiden osa-alueiden katsottiin olevan kaikkein merkityksellisimpiä, kun oppaan on tarkoitus palvella trukinkuljettajaa Ahola Transportin kuljetuslinkissä.

Tämän opinnäytetyön valmistuttua opasta ei vielä olla otettu käyttöön Ahola Transportilla. Forklift Guiden käyttöönottoa viivyttivät muutokset Naantalın kuljetuslinkin alueella, jolloin kuljetuslinkkikohtaista osiota ei pystytty tekemään loppuun asti.

Forklift Guide on tarkoitettu ensisijaisesti palvelemaan trukinkuljettajia Ahola Transportin kuljetuslinkeissä. Tästä syystä oppaan sisältö on vahvasti painottunut ajoneuvojen purku- ja lastausohjeisiin ynnä oikeaoppiseen toimintaan kuljetuslinkeissä. Trukinkuljettajan on tunnettava kuljetuslinkin toiminta hyvin, jotta työskentely sujuu vaivattomasti.

Ahola Transportin liiketoimintaperiaatteet ja toiminnan lähtökohdat on selvennetty trukinkuljettajille oppaan ensimmäisillä sivuilla. Tarkoituksena on varmistaa, että trukinkuljettajat ymmärtävät millaisessa yrityksessä he työskentelevät ja mitkä ovat yrityksen arvot. Yrityksen toimintaa on kehitetty vastaamaan yrityksen arvoja ja trukinkuljettaja on työntekijänä vastuussa siitä, että yrityksen arvopohjaa noudatetaan. Oppaan ensimmäisillä sivuilla perehdytään myös työympäristön oloihin. Ahola Transport painottaa toiminnassaan hyvän työympäristön merkitystä ja sen vaikutusta työntekijään on korostettu. Hyvä työympäristö takaa kaikille paremman työhyvinvoinnin ja virheet työskentelyssä pienevät. Sivulla viisi on myös yleiset ohjeet hätätilanteessa toimimisesta. Jos kuljetuslinkissä sattuu onnettomuus, on jokaisen tunnettava oikea toimintatapa tilanteessa. (Liite 1, 4-5.)

Turvallisuusohjeet otsikon alla perehdytään turvallisuuteen hallialueella. Koska kuljetuslinkissä siirrellään painavia kuormia, on turvallisuuden oltava jokaisella työntekijällä hyvässä hallussa. Trukinkuljettajien tehtävänä on pitää huolta, että jokainen Ahola Transportin hallialueella liikkuva henkilö pitää turvaliiviä ja turvakengkiä yllään ja näin ollen trukinkuljettajat toimivat valvovana osapuolena asian suhteen. Turvallisuusohjeisiin kuuluu tämän lisäksi esimerkiksi ajoneuvojen nopeusrajoitus hallissa, varoetäisyydet trukkeihin ja maininnat jauhesammuttimista. Alkoholin ja huumeiden käyttö työpaikalla on tiukasti kielletty. Tämä on sanottu jo työsopimuslainsäädännössä, mutta Ahola Transportilla tätä on päätetty myös painottaa työskentelyohjeissa. (Liite 1, 6.)

Kuljetuslinkit ovat hyvin oleellinen osa Ahola Transportin toimintaa ja niiden kautta koko yrityksen toiminta pyörii. Aholalla on neljä kuljetuslinkkiä, jotka ovat hiukan erilaisia toisiinsa verrattuna. Toiminnan periaatteet ovat kuitenkin jokaisessa samat. Tässä oppaan kappaleessa selvennetään, mikä on kuljetuslinkki ja mikä sen tarkoitus on yrityksessä. Näin trukinkuljettaja tietää millaiseen paikkaan hän on päässyt työskentelemään ja osaa

asenoitua oikein. Yrityksen muita palveluita kuljetuslinkin alueella on sivuttu ohuesti, mutta pääpaino on trukinkuljettajaa koskevassa asiassa. (Liite 1, 7.)

Trukinkuljettajan tehtävien läpikäyminen on yksi Forklift Guiden tärkeimmistä osa-alueista. Trukinkuljettajat vastaavat kuljetuslinkissä siitä, että oikeat tavarat puretaan ja lastataan edelleen oikeisiin ajoneuvoihin. Työntekijän on tunnettava omat vastuunsa työtehtävän puitteissa ja toimittava annettujen ohjeiden mukaan. Tällä tavoin saavutetaan ammattitaitoiset trukinkuljettajat ja hyvä onnistumisprosentti työtehtävissä. Forklift Guiden on tarkoitus opastaa trukinkuljettajaa toimimaan jokapäiväisissä työtehtävissä oikein. Kappaleessa painotetaan työtehtäviin perehtymistä ja työvälineiden tuntemisen tärkeyttä. Väärät nostovälineet voivat aiheuttaa vakavaa vahinkoa tuotteille, kalustolle tai peräti henkilöstölle. (Liite 1, 8–9.)

Forklift Guidessa on oma otsikkonsa kalustolle. Tässä luvussa trukinkuljettajaa perehdytetään itse työvälineeseen eli trukkiin. Trukinkuljettajan on tiedettävä, millaisen laitteen kanssa hän on työskentelemässä, jottei yllätyksiä satu työnteon ohessa. Luvussa käsitellään yleisiä ohjeita koskien trukkeja kuljetuslinkeissä. Ohjeet trukeista käyvät sellaisinaan jokaiseen kuljetuslinkkiin, koska jokaisessa toimipisteessä on samanlaiset trukit. Trukkien oikeaoppinen käyttö takaa sujuvan työskentelyn kuljetuslinkissä. Jos trukit vaurioituvat, aiheuttaa se suuren ongelman työnantajalle, koska ajoneuvoja ei kyetä enää lastaamaan eivätkä lähetykset näin ollen pääse ajoissa asiakkaalle. (Liite 1, 10–11.)

Otsikon ”Hallijärjestys” alta löytyy selvennystä siihen, kuinka kuljetuslinkit on suunniteltu kuormien jälleen lastausta ajatellen. Jokainen kuljetuslinkki koostuu alueista, joille purettu kuorma sijoitetaan. Näitä alueita nimitetään compartmenteiksi ja ne on nimikoitu selkeästi, jotta trukinkuljettajat tietävät helposti missä mikäkin lähetys on. Lähetysten oikeaoppisen sijoittelun takana on se ajatus, että jokainen kolli, joka on menossa maantieteellisesti samaan suuntaan, on myös kuljetuslinkissä likipitään samassa paikassa. Näin ollen trukkien hukka-ajoa voidaan vähentää merkittävästi lastauksien yhteydessä. Luvussa painotetaan trukinkuljettajan tietoa siitä, mihin kukin lähetys kannattaa sijoittaa. (Liite 1, 12.)

Tärkein osa Forklift Guidessa on purku ja lastausohjeet. Näiden ohjeiden kautta trukinkuljettajat tuntevat oikeat toiminnot koskien ajoneuvojen purkua, lähetysten sijoittelua kuljetuslinkkiin ja ajoneuvojen lastausta. Ohjeessa perehdytetään trukinkuljettajat ensimmäisenä Ahola Transportin käyttämään toiminnanohjausjärjestelmään Attracs:iin ja sen

sisäiseen moduuliin Forklift-client:iin. Forklift-client on se järjestelmän osa, jota trukinkuljettajat käyttävät työskennellessään. Ohjelmaa käsitellään yksityiskohtaisesti ja luvussa kerrotaan kattavasti ohjelman eri toiminnoista. Kun ajoneuvo saapuu kuljetuslinkkiin trukinkuljettajat pääsevät näkemään sitä koskevat tiedot rekisterinumeron kautta. Forklift-client kertoo trukinkuljettajalle kaiken tarpeellisen koskien juuri kyseistä ajoneuvoa. Esimerkiksi tiedot mitä ajoneuvosta puretaan ja onko siihen mahdollisesti tulossa lastausta. Järjestelmä antaa hyvin yksityiskohtaista tietoa jokaisesta lähetyksestä. Näihin tietoihin kuuluvat muun muassa informaatio lähetyksen kollilukumäärästä, painosta, määränpäästä ja oikeasta sijoituspaikasta hallissa. Sekä lastauksen, että purun toiminnot käsitellään luvussa tarkasti, jotta epäselvyyksiltä vältyttäisiin. (Liite 1, 13–18.)

Forklift Guide koostuu kahdesta osasta ja jälkimmäinen koskee vain ja ainoastaan Naantalin kuljetuslinkin toimintoja. Tässä osuudessa käsitellään sitä, kuinka Naantalin kuljetuslinkissä hallialueet on järjestelty ja missä tietyt työvälineet hallissa sijaitsevat. Hallialueen kartta tuo trukinkuljettajalle selkeän kuvan työympäristöstä ja maininnat erikoislähetysten käsittelystä auttavat trukinkuljettajia toimimaan tiettyjen lähetysten kanssa oikein. Tämä viiden sivun osuus oppaasta on salattu, koska se sisältää asiakastietoja. (Liite 1, 19–23.)

6 TULEVAISUUS

Tämän projektin tarkoituksena oli luoda toimivat toimintaohjeet Ahola Transportin kuljetuslinkkeihin Naantaliin, Kokkolaan, Nykvarniin ja Tallinnaan. Pääasiassa pohjana tälle oppaalle käytettiin jo olemassa olevia trukinkuljettajien oppaita Naantalissa ja trukinkuljettajien kokemuksia omasta työtehtävästään. Vanhat ohjeet päivitettiin ja muokattiin koskemaan tällä hetkellä voimassa olevia yrityksen toimintamalleja. Ohjeiden laatimisessa auttoi merkittävästi oma työskentelyni Ahola Transportilla trukinkuljettajana ja työtovereiden palautteet työn eri vaiheissa. Aikaa oppaan kehittämiseen kului enemmän kuin etukäteen oli ajateltu, mutta tuloksena syntyi riittävän kattava ohjeistus eikä aika-arvion ylittyminen johtanut ongelmiin projektin edetessä.

Opinnäytetyön valmistumisen aikaan oppaasta ei ollut kuin suomenkielinen versio, eikä sitä näin ollen vielä oltu jaettu muihin kuljetuslinkkeihin kuin Naantaliin. Naantalissa Forklift Guide on otettu pienin askelin käyttöön ja sitä on jaettu uusille trukinkuljettajille. Heidän on tarkoitus tutustua ohjeisiin ja antaa tarvittaessa palautetta mahdollisista puutteista. Nämä palautteet tullaan huomioimaan ja niiden pohjalta ohjeistusta trukinkuljettajille kehitetään eteenpäin.

Tämänhetkinen Forklift Guide ei ole vielä valmis Ahola Transportin viralliseen ja laajempaan levitykseen, mutta tulevaisuudessa jokaisesta Ahola Transportin kuljetuslinkistä on tarkoitus löytyä yhdenmukaiset ohjeet palvelemaan trukinkuljettajia heidän jokapäiväisissä työtehtävissä. Nyt valmistunut Forklift Guide toimii pohjana tuleville muutoksille koskien ohjeistusta ja toimintamalleja. Oppaaseen luodut kappaleet luovat järjestelmälliset kategoriat, jotta tarvittavat päivitykset voidaan lisätä siihen muokkaamatta ohjeistusta tarpeettoman paljoa.

Tämänhetkinen Forklift Guiden versio voitaisiin lähitulevaisuudessa jakaa jokaiseen Ahola Transportin kuljetuslinkkiin koemielessä. Tällä tavoin yritykselle selviäisi tarkemmin, kuinka hyvin ohjeet vastaavat kuljetuslinkkien toimintaa todellisuudessa. Kuljetuslinkkien toiminnassa on pieniä eroja ja nämä erot pyrittiin mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon opasta luodessa, mutta ennen kuin opas on käynyt jokaisessa kuljetuslinkissä, on vaikea arvioida onnistumista tässä tavoitteessa. Jos ohjeistus trukinkuljettajille jaetaan kuljetuslinkkeihin, voivat nämä antaa omat kehitysehdotuksensa koskien Forklift Guiden tulevaisuutta.

LÄHTEET

Autoalan Keskusliitto ry 2015. Uuden työntekijän perehdyttäminen. Viitattu 19.9.2017 http://www.akl.fi/files/3437/Perehdyttamisesta_2015.11.02.pdf.

Hokkanen, S. & Virtanen, S. 2016. Varastonhoitajan käsikirja. Euroopan unioni: Sho Business Development Oy.

Kupias, P. & Peltola, R. 2009. Perehdyttämisen pelikentällä. Tampere: Juvenes Print.

Kivistö, T. 2017. Osto ja logistiikka. Viitattu 16.7.2017 <http://www.bonnierpro.fi/ezproxy.turkuamk.fi/fi/app/osto-ja-logistiikka>.

Ritvanen, V.; Inkiläinen, A.; Santala, J. & von Bell, A. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Saarijärvi: Saarijärven Offset Oy.

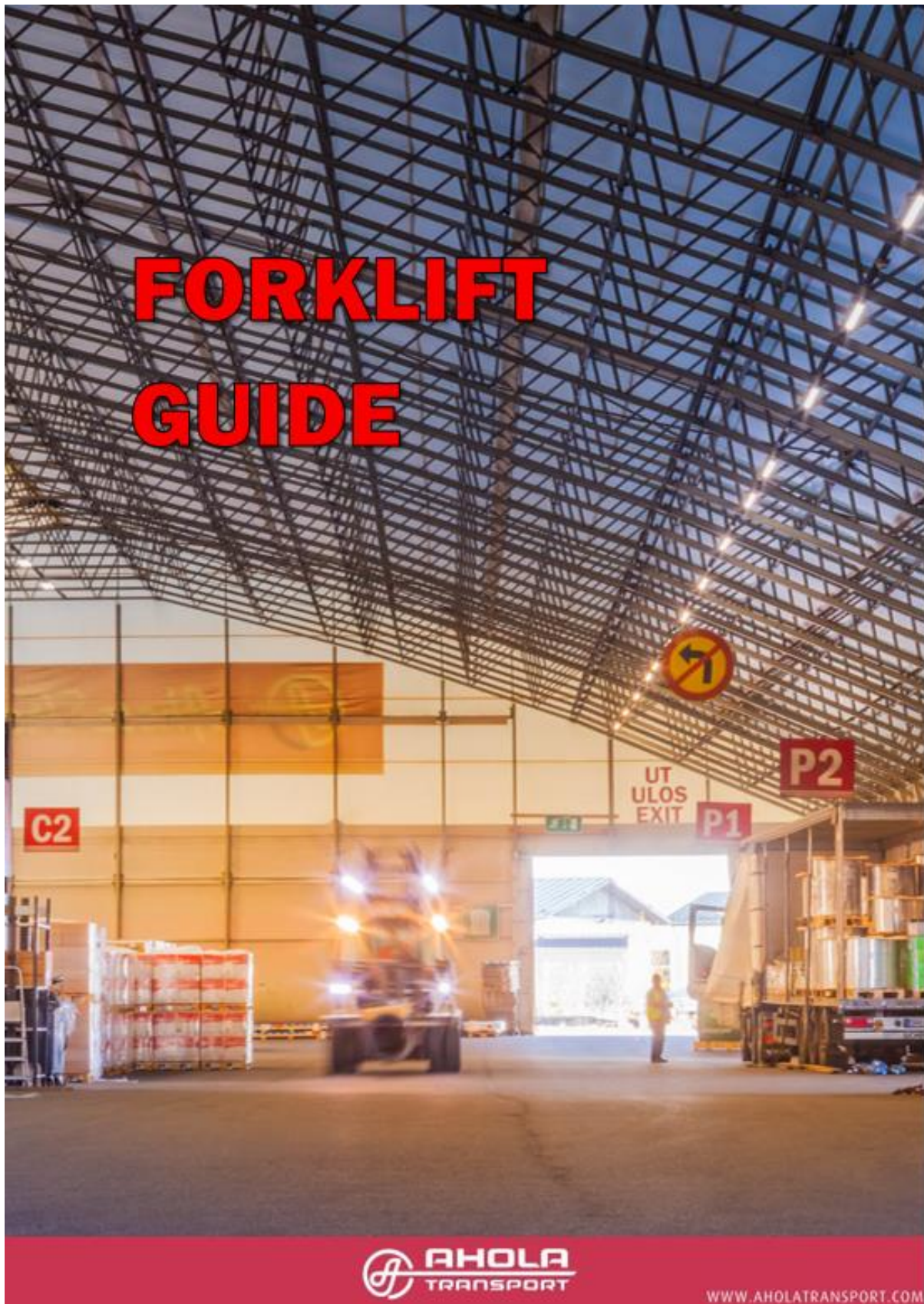
Rodrigue, J.; Comtois, C. & Slack, B. 2017. The geography of transport systems. New York: Routledge.

Sakki, J. 2003. Tilaus-toimitusketjun hallinta. Logistinen B-to-B-prosessi. Espoo: Hakapaino Oy.

Suomen kuljetusopas 2017. Terminaalitoiminnot. Viitattu 26.9.2017 <http://www.kuljetusopas.com/varastointi/terminaali/>.

Työturvallisuuskeskus 2017. Työntekijän perehdyttäminen ja opastus. Viitattu 19.9.2017 https://ttk.fi/tyohyvinvointi_ja_tyosuojelu/toiminta_tyopaikalla/vastuut_ja_velvoitteet/tyohon_perehdyttaminen_ja_tyonopastus.

Forklift Guide



Sisältö

1. Liiketoimintaperiaate.....	3
2. Työympäristö ja turvallisuus.....	4
Turvallisuusohjeita kuljetuslinkin alueella	5
Alkoholi- ja huume politiikka	5
3. Kuljetuslinkki.....	6
4. Trukinkuljettajan tehtävät	7
Vastuualueet.....	8
Onnistumisen edellytykset	8
5. Kalusto	9
Hyundai.....	10
6. Hallijärjestys	11
”To zone”	11
7. Purku ja lastaus kuljetuslinkissä.....	12
Purun toiminnot	12
Purun toiminnot	13
Lastauksen toiminnot	15
8. Naantalın kuljetuslinkki	18
Ruudut kuljetuslinkissä	19
Erikoislähettykset Naantalissa	20
Työkoneet Naantalın kuljetuslinkissä	21
Kuljetuslinkin kartta	22



1. Liiketoimintaperiaate

Ahola Transport on Euroopassa toimiva kuljetus- ja logistiikkayritys. Yritys suunnittelee ja suorittaa suoria kuljetuksia teollisuudelle ja kaupalle. Visiossa ja toiminnan ohjauksessa painotamme asiakaslisäarvoa ja tehokkuutta. Kokonaisvastuu, avoimuus ja yksilön kunnioitus ovat kantavia arvoja, jotka muodostavat toiminnan perustan.

HALUAMME:

- Luoda lisäarvoa asiakkaille, työntekijöille, toimittajille, yhteiskunnalle ja omistajille
- Luoda kilpailukykyä ja kannattavuutta tavaravirtojen ohjaukseen ja kuljetusten suorittamiseen
- Luoda ja ylläpitää turvallista ja viihtyisää työympäristöä työntekijöitämme ja yhteistyökumppaneitamme varten sekä aktiivisesti osallistua turvallisen toimintaympäristön kehittämiseen
- Olla toimija, joka huomioi ympäristövaikutukset koko toiminnassaan





2. Työympäristö ja turvallisuus

Strategiatyömme eräs tukipylväistä ovat ihmiset. Ihmiset, jotka tahtovat, uskaltavat ja osaavat. Hyvä työympäristö luo mielekkäät puitteet työskentelylle ja henkilöstön työhyvinvointi paranee.

HYVÄN TYÖYMPÄRISTÖN NÄEMME NÄIN:

- että riski sairastumiseen ja vahinkoihin työssä on pieni
- että tietojenvaihto on avointa ja selvää
- että päämäärä, vastuu ja toimivalta ovat selviä
- että voidaan vaikuttaa omaan työskentelyyn
- että saadaan mahdollisuus oppia uusia asioita ja kehittyä
- että annetaan mahdollisuus tehdä hyvää työtä
- että saadaan ja annetaan tunnustusta
- että saadaan ja annetaan apua ja tukea toinen toisillemme
- että otetaan yhteinen vastuu toinen toisensa työympäristöstä
- nollatoleranssi kiusaamiselle

TOIMINTA HÄTÄTILANTEESSA

Hätänumeroon soimitaan, kun apua tarvitaan paikalle heti. Tilanteessa on välittömässä vaarassa ihmishenki, omaisuus tai ympäristö.

1. Soita **112**
2. Mainitse nimesi, osoite ja kunta
3. Kerro mitä on tapahtunut ja vastaa kysymyksiin
4. Noudata ohjeita ja päätä puhelu, kun saat luvan

Turvallisuusohjeita kuljetuslinkin alueella

Ahola Transport ottaa turvallisuuskysymykset vakavasti. Kuljetuslinkissä käsitellään hyvinkin painavia kuormia ja onnettomuusriski on suuri, jos jätetään turvallisuusasiat huomioimatta. Trukinkuljettajan vastuulla on, että tavara säilyy ehjänä ja kuljetuslinkin alueella on turvallista. Trukinkuljettajat valvovat, että turvallisuusohjeita noudatetaan alueella.

- Kuljetuslinkin tiloissa on jokaisen henkilön käytettävä turvaliiviä ja turvakengkiä.
- Trukkiin on pidettävä 3 metrin varoetäisyys.
- Nopeusrajoitus linkissä on 5km/h.
- Kuljetuslinkeissä trukeilla on etuajo-oikeus.
- Jauhesammuttimet sijaitsevat hallissa. Tarkemmat sijainnit ovat nähtävillä poistumisohjeissa.
- Kuljetuslinkissä on henkilönostoihin tarkoitettu nostokori ja vain sillä nostetaan henkilöitä.
- Mikäli henkilö-, tavara-, tai kalustovahinko sattuu, asiasta ilmoitetaan vuoro esimiehelle ja tehdään vahinkoraportti.

Alkoholi- ja huumeepolitiikka

Osana työtämme, jossa luomme turvallisemman, viihtyisämmän ja varmemman työpaikan ja työympäristön, työskentelemme aktiivisesti ennaltaehkäisevien kysymysten parissa, jotka koskevat alkoholin ja huumeiden käyttöä työpaikalla.

Voimassa oleva liikenne- ja työsopimuslainsäädäntö kieltää alkoholin ja huumeiden käytön liikenteessä ja työpaikalla, mutta myös toiminta-arvoissamme ilmaistaan selvästi, että työ ja huumeet eivät sovi yhteen.



3. Kuljetuslinkki

Ahola Transportilla on neljä kuljetuslinkkiä, jotka ovat hyvin samanlaisia (Naantali, Kokkola, Nykvarn ja Tallinna). Jokaisella kuljetuslinkillä on omat toimintamallinsa, mutta periaatteet ovat samat. Kuljetuslinkeissä kuormat optimoidaan uudelleen eri ajoneuvoihin. Näin saadaan luotua ajoneuvoyhdistelmille mahdollisimman optimaaliset reitit ja korkea täyttöaste.

Ahola Transport tarjoaa yrityksenä myös muita logistiikkapalveluita asiakkailleen. Tällaisiin palveluihin kuuluvat esimerkiksi tavaran pidempiaikainen välivarastointi, cross-docking palvelut ja trukkipalvelut

Kuljetuslinkkiin saapuvat ajoneuvot puretaan ja lastataan niiden kiireellisyyden mukaan. Trukinkuljettajan täytyy olla perillä siitä mitä autoja kuljetuslinkissä on, jotta työskentely on jouhevaa ja kiireelliset ajoneuvot saadaan ajoissa tehtyä. Shiftleader koordinoi trukinkuljettajien työskentelyä ja priorisoi uudelleenlastattavat ajoneuvot.





4. Trukinkuljettajan tehtävät

Trukinkuljettajat vastaavat Ahola Transportilla lähetyksien fyysisestä siirtämisestä ajoneuvosta kuljetuslinkkiin ja edelleen seuraavaan ajoneuvoon. Trukinkuljettajan on annettava aina itsestään ammattitaitoinen kuva ja toimittava sen mukaan. Trukinkuljettaja vastaa myös yrityksessä siitä, että arvoja, toimintapolitiikkaa, lakeja ja vaatimuksia noudatetaan.

Trukinkuljettajien tehtäviin kuuluvat:

- Ajoneuvojen purkaminen
- Tavaroiden tarkistus
- Lähetyksen sijoittelu oikeille paikoilleen
- Ajoneuvojen lastaus
- Hallialueen ja kaluston ylläpitotehtävät

Vastuualueet

Link oppaan ja tämän ohjeen tunteminen kuuluvat trukinkuljettajan vastuualueisiin. Trukinkuljettajat vastaavat, että pysyvät perillä oppaan sisällöstä ja huolehtivat, että sitä noudatetaan kuljetuslinkissä. Opasta käytetään ohjeistuksena jokapäiväisessä työssä.

Shiftleader vastaa kuljetuslinkin päivittäisestä toiminnasta, toimii trukinkuljettajien työnjohtona ja vastaa tarvittaessa kysymyksiin koskien toimintaa kuljetuslinkissä. Siirtokuormaus ja ajoneuvojen optimointi toteutetaan ajojärjestelijöiden ohjeiden mukaan.

Trukinkuljettajan tulee tietää Forklift-clientin toiminta perusteellisesti, jotta oikeat tavarat puretaan tai lastataan kuljetuslinkissä oikeaan ajoneuvoon. Tavaraa tulee käsitellä huolellisesti ja oikeilla työkaluilla, jotta lähettykset säilyvät vahingoittumattomina. Trukinkuljettajan on tiedettävä oikeaoppiset kuormansidonnan menetelmät, jotta sidontaa pystytään valvomaan ja tarvittaessa auttamaan kuljettajaa kuorman sidonnassa.

Trukinkuljettajien tulee olla perillä turvallisuusohjeista kuljetuslinkissä ja he valvovat, että turvallisuusmääräyksiä noudatetaan. Trukinkuljettaja on asiakaspalvelija kuljettajille ja näin ollen hänen tulee toimia korrektisti ja asiallisesti kaikissa tilanteissa.

Poikkeamakäsittelyt hoidetaan mahdollisimman nopeasti vahingon sattuessa. Kaikille asianosaisille ilmoitetaan heti ja poikkeamaraportti tehdään rutiinin mukaisesti.



Onnistumisen edellytykset

- Ystävällisyys, palveluhenkisyys ja palvelualttius
- Siisti ja edustava pukeutuminen Ahola Transportin vaatteisiin
- Uskollisuus työnantajaa kohtaan
- Tuotteiden sekä tehtävien vastuuntuntoinen käsittely ja tehtävien salassapito ulkopuolisilta
- Kuljettajan kuunteleminen ja asiallinen keskustelu kaikissa tilanteissa
- Ahola Transportin palvelukonseptin tunteminen
- Tarvittava ja riittävä yhteydenpito työnjohtoon epäselvissä tapauksissa



5. Kalusto

Ahola Transportin kuljetuslinkeissä trukinkuljettajien työvälineenä toimii vastapainotrukki. Trukki on trukinkuljettajan tärkein työväline, jota käytetään jatkuvasti. Jos trukkiin tulee vikaa tai jokin laite trukissa vahingoittuu, on tästä ilmoitettava välittömästi eteenpäin.

Trukinkuljettajan tulee perehtyä huolellisesti trukin ominaisuuksiin ja rajoituksiin ennen kuin alkaa työskennellä trukin kanssa. Tällä tavalla trukinkuljettajalle ei tule yllätyksiä laitteen toiminnasta töiden aikana. Osa kuljetuslinkin kautta kulkevista lähetyksistä vaatii erityisvälineitä niiden liikutteluun, kuten teräsrullien nostin ja paperirullapihdit. Trukinkuljettajan tulee tuntea nostovälineet ja -laitteet hyvin, jotta tavarantoimitus voidaan suorittaa turvallisesti.

Trukkien määräaikaishuolto on ulkoistettu ja trukinkuljettajilla ei ole lupaa tehdä suuria huoltotoimenpiteitä kalustoon. Vähäiset huollot ovat poikkeus. Näihin luetaan esimerkiksi trukin liikkuvien osien rasvaus ja polttimoiden vaihto.

Ajoneuvojen tyhjäkäynti on ehdottomasti kiellettyä Ahola Transportin kuljetuslinkkien alueella. Tämä ohjeistus koskee myös trukkeja. Ahola Transport on toiminnassaan sitoutunut noudattamaan ympäristöpolitiikkaa, jonka puitteissa ajoneuvojen polttoaineen kulutusta on tarkoitus vähentää jatkuvasti ja kehittää henkilöstön ympäristötietoisuutta.

Hyundai

- Trukki joka on käytössä jokaisessa Ahola Transportin toimipisteessä. Näitä trukkeja käytetään jatkuvasti, ellei kuorma vaadi muuta työkonetta.
- Nostokkyky 7 tonnia.
- Trukeilla ei anneta apuvirtaa mihinkään ajoneuvoon.
- Trukki on tarkoitettu vain ja ainoastaan tavaroiden nostamiseen. Henkilöiden nostaminen ilman nostokoria on kielletty!
- Trukeissa on pakokaasusuodattimen puhdistusjärjestelmä, joka keskeyttää työnteon aika ajoin. Kun keltaisista varoitusvaloista ylempi palaa ja alempi vilkkuu, on trukki pysäköitävä ja käynnistettävä puhdistusohjelma. Tämä kestää tilanteesta riippuen noin 15 minuuttia.
- Trukin piikkeihin voidaan laittaa esimerkiksi teräsrullien nostin, hiekoitin tai aura.
- Trukin vaaka kertoo piikeillä olevan lähetyksen painon.





6. Hallijärjestys

Kuljetuslinkissä olevia varastointialueita kutsutaan compartmenteiksi, ja näitä alueita käytetään lähetysten lyhytaikaiseen varastointiin. Nämä alueet on nimikoitu selkeästi, jotta lähetykset löytyvät helposti, kun niitä tarvitaan. Jokaiselle tavaralle on oma paikansa kuljetuslinkissä riippuen siitä mihin se on menossa ja minkälainen tuote on kyseessä. Forklift-client kertoo mihin compartmentiin tavarat puretaan. On hyvin oleellista, että tavarat puretaan juuri niille tarkoitettuun paikkaan. Trukeissa oleva kartta kertoo, missä mikäkin alue sijaitsee kuljetuslinkissä.

"To zone"

Ajatuksena "to zone"-järjestyksessä on, että jokainen lähetys joka on menossa samaan suuntaan maantieteellisesti, sijaitsee samassa paikassa myös kuljetuslinkissä. Järjestelmän tarkoituksena on taata mahdollisimman lyhyet ajomatkat trukeilla ja tätä kautta hallilogistiikan sujuva toiminta.

Mikäli tavaroita ei voida purkaa "to zone"-määritelmän mukaan ruutuihin ne tulee sijoittaa muualle kuljetuslinkkiin. Näitä tavaroita ovat muun muassa pitkät lähetykset, yhden tai kahden lavan lähetykset ja lähetykset, jotka kestävät sääilmiöitä. Trukinkuljettajan on oltava varma siitä, mitä tavaroita voidaan säilyttää missäkin.

7. Purku ja lastaus kuljetuslinkissä

Attracs on Ahola Transportin luoma toiminnanohjausjärjestelmä, joka toimii muun muassa kuljetussuunnittelun, kustannuslaskennan ja sisäisen logistiikan työkaluna. Forklift-client nimitystä käytetään siitä järjestelmän moduulista, joka on trukinkuljettajien käytössä. Forklift-client toimii trukinkuljettajien työskentelyn pohjana ja se kertoo trukinkuljettajalle kaiken tarpeellisen koskien ajoneuvojen purkua ja lastausta. Trukinkuljettajat merkkäavat järjestelmään kaikki tekemänsä toimenpiteet kuljetuslinkissä koskien tavarantoimien siirtoa.

Ajoneuvojen valinta Forklift-client:issa tapahtuu ajoneuvon rekisterinumeron mukaan. Kuljetuslinkkiin saapuva ajoneuvo valitaan järjestelmästä ja tarkistetaan, mitä sille tulisi tehdä. Forklift-client antaa yksityiskohtaista tietoa tavaroista, joita käsitellään.

Trukinkuljettajat voivat valita mitä tietoja Forklift-client näyttää. Tämä onnistuu ohjelman vasemmassa laidassa olevan valikon kautta. Valikon kautta voidaan poistaa tai lisätä tietoruutuja ohjelmassa.

Valittu ajoneuvo

Parkkiruutu johon ajoneuvo on ajanut kuljetuslinkissä

Valikot toiminnoille

Valikko näytettävälle tiedoille

Tiedot lähetyksistä

From	State	OrgFromC	OrgToCity	FromCompany	ToCompany	Weight	Plugs	ppl	Properties	Ldm	L/W/H	Compartment	Desc	Est.	Stat.	To 2	To 3	To 4	
0																			
0																			
0																			
0																			

Purun toiminnot

Ajoneuvoa purettaessa katsotaan ylintä taulukkoa, jonka Forklift-client tarjoaa. Esimerkitapauksessa ajoneuvosta 308-BGC puretaan kolme lähetystä ja sijoitetaan ne kuljetuslinkkiin. Attracs kertoo trukinkuljettajalle muun muassa tavaroiden määrään, lähettäjän, kappalemäärän ja "to zone"-alueen. Kaiken annetun tiedon pohjalta trukinkuljettaja kykenee ajoneuvon kuljettajan kanssa tunnistamaan lähetykset toisistaan ja kuljettamaan ne kuljetuslinkissä oikealle paikalleen.

3 parcels to unload

State	From	TransC	OrgToCity	Pr T	Weight	Plgn	Qty	Propert	Ldm	L/W/H	Compartment	Est. Av.	Status	To Zone	To Org Zone	Unit
Publsh	Tampere	Fagersta	At At	7075			9	0	2,80	0,00x0,00x0,00	---	Open	ff	se01		
Publsh	Hämeenlinna	Näkkö	S H	24640			4	0,5L	0,00	1,09x1,25x1,00	---	Open	ff	se10		
Publsh	Tampere	Skoghal	V SR	87			1	0,5L	0,00	1,20x1,00x0,75	---	Open	ff01	se3a		

Kuitataan, kun tavara saapuu

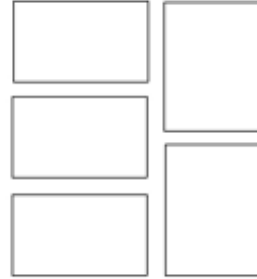
Kollimäärä

Compartment valikko

"to zone"-alue



1. Tavarat tarkistetaan huolellisesti, kun puretaan ajoneuvosta. Oranssi lähetystarra liimataan näkyvälle paikalle, jotta lastauksen yhteydessä ei tarvitse erikseen käydä tarkistamassa lähettyksiä. Osoitetarrat saadaan purettavan ajoneuvon kuljettajalta.
2. Lavat järjestellään purun yhteydessä kahden tai kolmen lavan "nippuihin". Kun lavat on valmiiksi niputettu, on ne helppo lastata seuraavaan ajoneuvoon. Lavat sijoitetaan aina ruudun laitaan tai edellisen lähettyksen viereen, jotta tilaa säästyisi. Lavoja voi myös kasata päällekkäin, jos on mahdollista.
3. Saman lähettäjän tavarat, jotka ovat menossa eri paikkoihin laitetaan kuljetuslinkissäkin eri paikkoihin. Näin ei synny sekaannuksia lastauksen yhteydessä.



Esimerkki euro-lavojen asettelusta ylhäältä.



4. Kun lähettykset on purettu ajoneuvosta, trukinkuljettaja kuittaa lähettykset saapuneiksi otsikon "State" alta ja merkkää järjestelmään mihin compartmenttiin tavarat on viety.
5. Poikkeamat saapuneen lähettyksen ja Attracs:in välillä ilmoitetaan työnjohtoon. Esimerkiksi: Jos tietokoneella lukee, että tavaraa on viisi yksikköä, mutta purettaessa huomataan niitä olevankin vain neljä, niin asiasta ilmoitetaan Shiftleaderille.
6. Jos tavara on vaurioitunut tai vahingoittuu purettaessa, siitä otetaan kuva ja ilmoitetaan työnjohdolle vahingot. Tapahetunesta täytetään myös vahinkoraportti mahdollisimman pian. Sama koskee tavaravaurioitumista lastauksen yhteydessä.

Lastauksen toiminnot

Lastatessa ajoneuvoa tarkastetaan taulukko purettavien lähetysten alta. Lähetykset ovat ohjelmassa valmiiksi oikeassa lastausjärjestyksessä ja tämä tarkoittaa sitä, että viimeisin lastattava lähetys puretaan ajoneuvosta ensimmäisenä asiakkaalle. Esimerkissä kuormataan ajoneuvoa 450-MLO, johon lastataan kaksi lähetystä lisää kuljetuslinkistä. Vihreällä pohjalla näkyvät lähetykset jäävät ajoneuvon kyytiin.

Lähetysten kokonaispaino

Lavametrit ja lähetysten mitat

Previous	State	U	OrgFrom	OrgToCity	Pr	Wright	Pkgs	Ppl	Properties	Ldm	L/W/H	Compartment	Desc	Est. A	Status	To Z	To Or	Port
450 MLO	Publike	5	Härnösand	Karlskad	S	33295	3	0.5%		0,00	1,38x1,25x		CR		Open	se3a	se3a	
450 MLO	Publike	4	Rythytt	Karlskoga	G	129	1	5%		0,40	1,20x0,80x		PLAS		Open	se2b	se2b	
LNN-408	Publike		Tampere	Friivi	K	95	1			0,40	1,20x0,80x	C1 / L	Load	25.4.	Open	se2b	se2b	
844 NFF	Publike		Oslo	Felingsbro	M	110	43	0		10,50	8,00x0,0	P / S	Good	24.4.	Open	se01	se01	

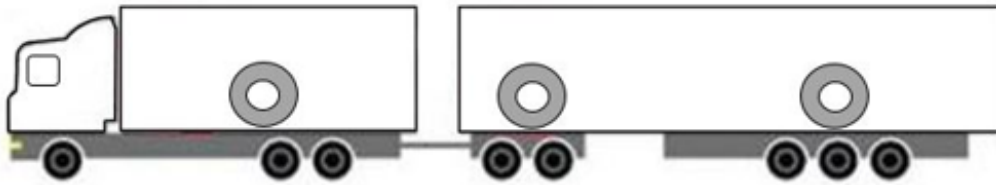
Kuittaus, kun tavara lastattu

Properties kertoo erityishuomiot tavarin purkuun asiakkaalla

Compartment mistä tavara löytyy

Tärkeitä tekijöitä ajoneuvoa lastattaessa ovat lähetysten paino, lavametrit ja properties. Kaikki tekijät vaikuttavat huomattavasti siihen, kuinka ajoneuvo on järkevä lastata tulevaa jakoreittiä ajatellen.

1. Ennen lastausta täytyy jokainen lähetys käydä läpi tietokoneelta, jotta saa käsityksen millaista tavaraa ajoneuvoon lastataan. Näin trukinkuljettajalla on etukäteen mielessään karkea lastaussuunnitelma.
2. Tavarat pyritään lastaamaan ajoneuvoon oikeaan purkujärjestykseen. Tarkoituksena on, että jokainen lähetys voidaan purkaa ajoneuvosta ilman, että muita lähetyksiä tarvitsee siirtää pois edestä. Yleensä lastauksen voi aloittaa etuseinästä ja tavarat tulevat autoon heti oikeaan purkujärjestykseen.
3. Kuljettajalla voi olla ehdotuksia ja toiveita lastauksen suhteen ja ne kannattaa kuunnella. Kuljettajalla on lopullinen vastuu lastauksesta.
4. Ajoneuvon kuormauksessa on otettava huomioon pistekuormat. Painon tulee jakautua tasaisesti ajoneuvon akseleille, jotta akselipainot eivät ylitä. Kevyitä tavaroita voi lastata raskaiden tavaroiden päälle, jos se on mahdollista eivätkä tavarat tule vahingoittumaan kuljetuksen aikana.
5. Jos näyttää siltä, että kaikki lähetykset eivät mahdu ajoneuvoon, kysytään työnjohdosta ohjeita.
6. Jokaisen lastatun lähetyksen jälkeen kyseinen lähetys kuitataan lastatuksi järjestelmään.



Esimerkkikuvassa raskaat teräsrullat lastataan ajoneuvoon siten, että lähetyksen massa kohdistuu suoraan akseleille. Jos akselipainot ylittyvät voi seurauksena olla ajoneuvon vaurioituminen tai sen hallinnan menetyk.

Attracs ilmoittaa, jos lähetyksellä on vaatimuksia purkuun liittyen ja ne on otettava huomioon lastatessa. Vaatimukset näkyvät tietokoneella properties-otsikon alla.

R% = peräpurku	Peräpurku tarkoittaa sitä, että asiakas purkaa tavarat ajoneuvon takaovien kautta. Peräpurkupaikkoja lastatessa on huomattava, ettei mikään muu lähetys ole sen edessä, kun lähetys saapuu vastaanottajalle. Asiakkaat eivät välttämättä suostu siirtämään muiden tavaroita pois edestä.
R/ = Perälautapurku	Perälauta purkua koskee sama ohjeistus kuin peräpurkua. Perälautapurkua vaativat tavarat lastataan ajoneuvon siihen osaan, jossa perälauta on.
R ^{1/2} = Nuppipaikka	Nuppipaikka tarkoittaa, että lähetykset on sijoitettava ajoneuvon vetäjän kyytiin. Rakennustyömaille ja yksityisasiakkaille menevät lähetykset on syytä sijoittaa ajoneuvon nuppiin.
R _ç = Kattopurku	Tavarat puretaan vastaanottajalla katon kautta ja trukinkuljettajan täytyy huomioida, voidaanko lähetykset sijoittaa aivan etuseinää vasten.

