

Transporter av sportlag ur ett logistiskt perspektiv

Niklas Koroleff

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	5827
Författare:	Niklas Koroleff
Arbetets namn:	Transporter av sportlag ur ett logistiskt perspektiv
Handledare (Arcada):	Ann-Christine Sved
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Examensarbetet behandlar transporter av sportlag ur ett logistiskt perspektiv. Meningen med arbetet är att få reda på hur transporten och logistiken fungerar inom en sportförening. Hur helheten från planering till transport ser ut, samt skillnader och likheter mellan de olika föreningarna. Hur ser de olika föreningarna på transportererna och hur viktiga anser man att de är? I fokus står transporter av laget och ekonomin relaterat till ämnet. Ekonomin som tas upp i arbetet behandlar det som föreningen sätter på transportererna. Arbetets empiriska del behandlar tre olika proffslag från ishockey och fotboll. De tre lagen, Helsingfors IFK, Jokerit, IFK Mariehamn, spelar i en huvudserie på den högsta möjliga nivån. Dessa huvudserier är Liiga, KHL och Tipsligan. Avgränsningen är gjord för att en jämförelse mellan lagen ska vara möjlig. Föreningsverksamheten i andra grenar än ishockey och fotboll i Finland är för amatörmässig för en god jämförelse. Examensarbetets teoretiska del är uppbyggd enligt liknande teman som den empiriska delen. Det vill säga transporter av olika slag, tillgänglighet, ekonomi samt planering. Gällande transporter av olika slag tar arbetet upp de fyra främsta sätten att röra sig på. Dessa är landtransporter, lufttransporter, vattentransporter och järnvägstransporter samt tillhörande tillgänglighet. Examensarbetet är kvalitativt, så värdet med arbetet är i ord form. Siffror tas dock upp i form av transportkostnader. Information till den teoretiska delen är tagen från flera olika källor. Trafikverket är mycket centralt gällande tillgängligheten, medan flera böcker är som grund för teorin i allmänhet. Examensarbetet är kvalitativt och intervjuerna som gjorts med de tre olika föreningarna är öppna. De intervjuade personerna beskriver ämnet transporter av sportlag och har fördjupat sig i det som jag finner viktigt för arbetet. Resultaten och slutsatserna av arbetet är flere till antal och baserar sig mycket på vilka resurser föreningen har till sitt förfogande. Jokerit spelar i en liga med långa transportsträckor vilket kräver transport med flyg. IFK Mariehamns geografiska position samt ekonomi leder till att valet blir att åka båt. Kostnaderna för transporter är i båda fallen stora. Helsingfors IFK:s val av transportsätt beror mycket på var och när en match spelas. Lika för varje undersökt förening är att planeringen av transporter börjar i god tid samt att lagets bekvämlighet tas i beaktande. Resultatet av arbetet ger en djupare uppfattning om hur transporter av ett sportlag på högsta möjliga nivå sker i Finland.</p>	
Nyckelord:	Helsingfors IFK, IFK Mariehamn, Jokerit, Transportsätt, Planering, Kostnader
Sidantal:	47

Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	14.12.2017

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Bachelor in business administration
Identification number:	5827
Author:	Niklas Koroleff
Title:	Transport of sports teams from a logistical perspective
Supervisor (Arcada):	Ann-Christine Sved
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This final thesis is about transport of sports teams from a logistical perspective. The purpose of this work is to find out how the transports and the logistics work within a sports club. How it all looks like from planning to transport and similarities and differences between the clubs. How do the clubs see the transports and how important do they consider that the transports are? The focus is on the transport of the team and the economy related to the topic. The economy that is brought up in this work deals with what the clubs put on the transports. The empirical part is about three professional teams from ice hockey and football. These three teams, Helsinki IFK, Jokerit, IFK Mariehamn, play in a top tier at the highest possible level. These top tiers are Liiga, KHL and the Finnish Veikkausliiga. The choices are made so that a comparison between the clubs is possible. The club activities in other sports than ice hockey and football in Finland is too amateurish for a good comparison. The theoretical part of this final thesis is structured on similar themes as the empirical part. That is transports of different kind, availability, economy and planning. In transports of different kind, this work takes up the four main ways to move. These are transports on land, air transports, water transports and rail transports and the availability associated. This final thesis is qualitative. The value with the work is in word form. Numbers are though taken up in the form of transport costs. Information to the theoretical part is taken from many different sources. The Finnish Transport Agency is very central considering the availability, while many books are as a ground for the theory in general. This final thesis is qualitative and the interviews made with the three different clubs are open. The interviewed persons describe the topic transport of sports teams and have deepened in what I consider important for this work. The results and conclusions of this work are many and are largely based on which resources the clubs have at their disposal. Jokerit plays in a league with long transport distances, which requires air transports. IFK Mariehamn's geographical position and economy leads to the choice to travel with a ferry. The costs of the transports are in both cases high. Helsinki IFK's choice of transport depends a lot of where and when a game is played. The same for every researched club is that the planning of the transports start in good time and that the team's comfort is taken into consideration. The result of this final thesis gives a deeper understanding on how transport of a sports team on the highest possible level takes place in Finland.</p>	
Keywords:	Helsingin IFK, IFK Mariehamn, Jokerit, Transport, Planning, Costs
Number of pages:	47

Language:	Swedish
Date of acceptance:	14.12.2017

INNEHÅLL

1	Inledning	9
1.1	Bakgrund	9
1.2	Problemformulering	10
1.3	Syfte	10
1.4	Forskningsfrågor	10
1.5	Avgränsning	11
1.6	Metod	11
2	Teori	11
2.1	Transportlogistik	12
2.2	Transportsätten	13
2.2.1	Landtransporter	14
2.2.2	Lufttransporter	14
2.2.3	Vattentransporter	15
2.2.4	Järnvägstransporter	16
2.3	Tillgänglighet i Finland	16
2.3.1	Vägnät	17
2.3.2	Flygnät	17
2.3.3	Sjöfart	18
2.3.4	Järnvägsnätet	19
2.3.5	Tillgänglighet med tabeller	20
2.4	Sport Management	22
2.4.1	Budgetering	23
2.4.2	Projekthantering	25
3	Ligorna	26
3.1	Liiga	26
3.2	Tipsligan	27
3.3	KHL	28
3.4	Kostnadsestimering i Finland	29
4	Metod	31
4.1	Intervjuer	32
4.2	Tillvägagångssätt	33
4.3	Begreppsdefinition	33
5	Empiri	34
5.1	Organisering	34

5.1.1	<i>Jokerit</i>	34
5.1.2	<i>Helsingfors IFK</i>	35
5.1.3	<i>IFK Mariehamn</i>	36
5.2	Ekonomi	37
5.2.1	<i>Jokerit</i>	37
5.2.2	<i>Helsingfors IFK</i>	37
5.2.3	<i>IFK Mariehamn</i>	38
5.3	Transportlogistik	39
5.3.1	<i>Jokerit</i>	39
5.3.2	<i>Helsingfors IFK</i>	40
5.3.3	<i>IFK Mariehamn</i>	41
5.4	Transportsätten	42
5.4.1	<i>Jokerit</i>	42
5.4.2	<i>Helsingfors IFK</i>	43
5.4.3	<i>IFK Mariehamn</i>	44
5.5	Jämförelse	45
6	Sammanfattande diskussion	46
	Källor	48
	Bilaga 1 Trafiknätet södra Finland (trafikverket)	52
	Bilaga 2 Trafiknätet norra Finland (trafikverket)	53
	Bilaga 3 Jokerit intervju	54
	Bilaga 4 Helsingfors IFK intervju	65
	Bilaga 5 IFK Mariehamn intervju	71

Figurer

Figur 1	Viktiga flygfält i Finland (STT 2017)	18
Figur 2	Trafikerade hamnar (egen redigering)	19
Figur 3	Järnvägsnätet (VR)	20
Figur 4	Ligalagen (Wikipedia a 2017)	27
Figur 5	Tipsligalagen (Wikipedia b 2017)	28
Figur 6	KHL städerna (KHL)	29

Tabeller

Tabell 1 Transport till Uleåborg	21
Tabell 2 Transport till Mariehamn.....	21
Tabell 3 Transport till Vasa	21
Tabell 4 Helsingfors-Uleåborg-Helsingfors	29
Tabell 5 Helsingfors-Mariehamn-Helsingfors.....	30
Tabell 6 Jämförelse mellan lagen	45

1 INLEDNING

Transporter av olika slag är en vardag världen runt. Människor reser av olika syften, vare sig det handlar om business, - semester, - eller bara vardagligt resande. Transporterna kan ske i hur stora eller små grupper som helst eller sedan reser man ensam. I detta slutarbete är det gruppen, eller sportlagets transporter som är centralt.

Sportlag reser flera tiotals gånger om året runt om i Finland och i vissa fall också utomlands. Det är inte en liten process då till exempel en fotbolls, - eller ett ishockeylag transporteras från ett ställe till ett annat. Det är en helhet som innehåller flera olika faktorer som bör tas i beaktandet. Transportsättet, tiden, vilka är resurserna som ges från föreningens sida gällande transporten. Allt måste klaffa för en god transport. Transporten av sportlaget är, fast man inte först tänker på det, en mycket viktig del av hela prestationen som laget ger ute på estraden och som den stora publiken ser. Det intressanta är i denna forskning detta som publiken inte ser, självaste transporten och processen runt den som bildar helheten.

1.1 Bakgrund

Slutarbetet ger en möjlighet att blanda det man studerat i Arcada, samt det man är intresserad av på fritiden. För min del är det internationell affärslogistik i Arcada och på fritiden är intresset stort för sport. Därför kunde det inte finnas ett bättre val än att välja som rubrik och intresseriktning transporter av sportlag ur ett logistiskt perspektiv.

Som sportintresserad brukar jag varje vecka gå på matcher, vare det sig på sommaren handlar om fotboll eller på vintern om ishockey. Då man var yngre var inställningen till sporten och grenarna mera, så att säga bara fokuserat på självaste matchen. Inte funderade man hur motståndarlaget tagit sig denna gång till spelorten eller hur lång deras resa varit. Studierna på Arcada och speciellt de som gällde transporter fick mig och tänka att detta kunde vara en lyckad kombination. Kombinera det man är intresserad över i skolan till det som intresserar på fritiden.

1.2 Problemformulering

Problemets utgångspunkt ligger i vad det hela arbetet skall tjäna till. Varför är det värt att undersöka i detta ämne och varför är det allmänt intressant. (Lantz, A 2013 s.27) Resurserna är inte samma för alla föreningar, och i Finland är det svårt för föreningarna att vara vinstdrivande.

Då resurserna skall delas till många avdelningar inom en sportförening, spelare, tränarstaben, ledningen med mera är det ytterst viktigt med en god budgetering. Speciellt om eller då resurserna är knappa. Hur ser då olika föreningar på transporter? Hur viktiga anser man att transporten är av helheten i verksamheten. I fokus står transporter av laget. Det intressanta med hela forskningen är att få, om någon, tidigare skrivit om transporter av sportlag. Transporter av människor i viss mån. Det gör att arbetet är en stor utmaning och det är spännande och se hur jag får till en lyckad helhet av ämnet. Resultatet borde utmynna till en djupare uppfattning om hur transporter av sportlag sker på högsta möjliga nivå i Finland.

1.3 Syfte

Syftet med examensarbetet är att få reda på hur transporten och logistiken fungerar inom en sportförening. Hur helheten från planering till transport ser ut. Vilka är kostnaderna som relaterar till detta. Hur skiljer sig de olika föreningarna från varandra och syns det i form av transportsätt, ekonomi och logistik.

1.4 Forskningsfrågor

- Hur transportlogistiken fungerar inom en sport förening?
- Vilka är faktorerna som påverkar valet av transportsättet?
- Vad allt krävs för att sportlaget skall nå spelorten och tillbaka hem?
- Hur budgeterar föreningen för transporter och vad innehåller budgeten?
- Skillnader och likheter mellan två olika grenar, tre olika lag från olika ligan ur ett ekonomiskt och transportlogistiskt sätt?

1.5 Avgränsning

Forskningen behandlar om transporter av laget och ekonomin relaterat till ämnet. Fastän transporter är viktiga för lagets prestation kommer inte den sportliga delen att behandlas. Även ekonomin som behandlas fokuserar sig bara på det som från föreningens sida sätts till transporter. Inga spelarbudgetar eller dylikt med självaste sporten kommer att behandlas.

De tre lag som slutarbetets empiriska del kommer att behandla om är proffslag från fotboll samt ishockey. Lagen spelar i en huvudserie på den högsta nivån, det vill säga Tipsligan, Liiga, eller KHL. Denna avgränsning på grund av att föreningsverksamheten i andra sporter, eller på lägre divisioner i Finland är mera amatörmässiga och en jämförelse mellan föreningarna skulle då vara intetsägande.

1.6 Metod

Arbetet är baserat både på teori insamling samt information insamlad genom tre olika intervjuer. Teorin har samlats från flera olika böcker samt webbsidor, medan intervjuerna har skett på de intervjuade personernas arbetsplatser i Helsingfors och Mariehamn. Intervjuerna är baserade på samma ämnesområden gällande transporter av sportlag vilket teorin är, det vill säga ekonomi, olika transportsätt med mera.

2 TEORI

Teorin behandlar olika teman som har med forskningen att göra. Först ligger fokuset på en allmän logistisk nivå. Djupare in i ämnet går i följande kapitel då olika transportsätt samt tillgängligheten för dessa transportsätt behandlas. Teorin knyts ihop med kapitel gällande sport management, vad som är viktigt inom toppidrotten, samt budgetering.

2.1 Transportlogistik

Transportlogistikens grundtanke går ut på att få varorna levererade på rätt sätt, till rätt adress, i rätt tid på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.191) Just In Time tankesättet var leveranserna är precis eller exakt på tiden och var leveransstorleken är baserad på efterfrågan implementeras. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.455) Självaste ordet logistik har många olika definitioner. Genom historien har logistiken varit viktig till exempel i krigsföring. Redan för många hundra år sedan menade man med logistiken, och med hjälp av detta, förflyttning av armén och underhållet. Speciellt efter Andra Världskriget har termen logistik haft en ökad användning och på 1950- talet också i civilt tillstånd. I dagens läge beskriver ordet logistik de olika flödena såsom informations, - material, - och penningflödet samt deras kontroll. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.11-12)

Informationsflödet är ett mycket centralt flöde, med hjälp av information styr man hela leveranskedjan från råvara till den slutliga konsumenten och tillbaka som olika betalningar. Materialflödet är självaste leveransen av ordern. Det behöver inte vara en fysisk produkt som det går att känna på. Flödet kan lika väl vara en service. Penningflödet menar det som redan informationsflödet beskrev, betalningar som betalas åt den som levererade varan eller produkten. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.14)

Transportlogistiken är där som materialet rör på sig. Med en transport menas ett materials förflyttning mellan två punkter. Transporter kan delas in i olika kategorier gällande avstånd på transportsträckan eller genom yttre och inre transporter. Gällande transportsträckan kan 1km användas som gränspunkten. Över 1km så är transporten långväga eller yttre och under 1km kortväga eller inre. Kortväga transporter sker ofta inom ett företags eget facilitet, medan långväga transporten är professionell av sig, till exempel användning av kurir. Det centrala är dock att transporten sker utanför ett företags eget facilitet och att under förflyttningen av material så använder man sig av en allmän väg. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.82)

Till valet av självaste transportsättet inverkar många faktorer. Dessa kan till exempel vara:

- hur brådskande man har med leveransen av varan
- den geografiska positionen, både start och slutpunkten
- vilka förbindelser start och slutpunkten har
- infrastrukturen vid transport rutten
- transportföretagets kapacitet att transportera
- varans karaktär, längd, bredd, tyngd (Logistiikan maailma a)
- tidtabeller
- priset för de olika transportsätten

Oftast är det relativt lätt och välja transportsätt då det finns begränsande faktorer som skär ned på alternativen. Till exempel, om det inte finns järnvägsförbindelse till slutpunkten går det inte och använda sig av tåg. Kombinerad transport är en ökad trend, vilket visar att företagen strävar att vara kostnadseffektiva gällande transporten. Tid, transportsäkerheten och kostnaderna är därför viktiga frågor då man väljer transportsättet. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.92-93)

Det går att dela in den tunga trafiken i olika kategorier, vilka också går att se som en indelning i olika transportsätt. Dessa är: inlandstransporter vilket består av vägtransporter och järnvägstransporter, vattentransporter och lufttransporter. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.84)

2.2 Transportsätten

Transporter av sportlag ur ett logistiskt perspektiv har en liknande grundfunktion som vilka andra transporter. Det viktigaste är att vara på rätt plats i rätt tid med en så liten kostnad som möjligt samt att ta i beaktande säkerheten (Tapaninen, U 2013 s.34). Just In Time tänkande gäller även här. Ofta brukar logistik handla om material eller materialflöden. Mitt slutarbete skiljer sig från denna tanke att ”materialet” nu är ett sportlag som skall transporteras från plats A till plats B.

Transporter av ett sportlag kan ske på flera olika sätt, till land, luft, vatten eller via järnväg. Dessa är de mest centrala för denna forskning. Transporter på land är snabbt och billigt om resan är kort. Dessutom finns möjligheten att köra nästan vart som helst. Dörr till dörr lyckas. Trafiken kan dock ställa till det på vägarna. Flyget är snabbt på längre resor eller då man behöver förflytta sig snabbt från en plats till en annan. Flygplatserna är dock ofta långt ifrån stadens centrum och vädret påverkar stort detta transportmedel. Transporter på vatten, båttransporter, är ett långsamt alternativ men billigt om resan är lång. Tåget igen är ett snabbt alternativ men järnvägsnätet är ett problem. (Logistiikan maailma b) Till följande detaljerat in på de olika transportsätten.

2.2.1 Landtransporter

Finlands yta är stor i förhållande till befolkningmängden. Betyder att avstånden är stora. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.192) Landtransporten har en betydande roll i vårt land, då industrin och bebyggelserna är splittrade runt om i landet. (Tikka, J 2016 s.75) Transport via land och dess betydelse kommer fram då man tar i beaktande hela transportsträckan. Landtransporter används nämligen oftast som transportmedel i början eller i slutet av hela transporten. Alternativet är också både snabbt och flexibelt. Med flexibiliteten menas det omfattande vägnätet och möjligheten för enkla förändringar på den transporterade rutten. Korta, eller inga, väntetider samt hanteringen av lasten är en del av snabbheten. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.96)

Då man transporterar ett sportlag är det viktigt och komma ihåg mängden utrustning som kommer med utöver själva laget. Bussen, som klassificeras som avsedd för människotransporter med plats för över åtta personer utöver chauffören, är här ett bra alternativ då det går att transportera bagage i bagageutrymmet så mycket som den angivna kapaciteten är (Mäkelä, T m.fl. 2005 s.47). Arbetstidslagstiftningen bestämmer dock chaufförens arbetstid. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.193)

2.2.2 Lufftransporter

Gällande olika transportsätt skiljer sig flyget rent historiskt sett. Då man konstruerat land- eller vattentransportsmedel har transporten av gods haft en signifikant roll. Flyget

var från början bara planerat för transport av människor. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.103) En viktig faktor som måste tas i beaktande då det gäller Finland är att vi har många små städer som spelar i de högsta ligorna. Se figur 4 och 5.

År 2012 hade vi i Finland tre flygfält som överskred en halv miljon i passagerarmängd. Dessa var Helsingfors-Vanda, Uleåborg och Tammerfors. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.173) Fastän flygplanet är det snabbaste sättet att förflytta sig kan flygtidtabellernas opasslighet ge en fördel för andra transportmedel (Rauhamaäki, H m.fl. 2006 s.32). En annan viktig faktor är flygfältets position. Stigning och landning av ett flygplan är både farliga och ljudliga procedurer. Därför är det rekommenderat att flygrutterna inte går direkt över bostadsområden. Dock måste flygfältet vara tillräckligt bra positionerat gällande landtrafiken. Det är här som luft- och landtransporten kombineras! (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.173-174)

Ishockeylagets utrustning är ett bra exempel då det gäller logistiken. Finnair har sina egna regler för vad som får transporteras då det gäller olika sorters utrustning. Hockeykassen får enligt flygbolaget väga maximalt 23kg och ha det totala måttet 158cm, längden + bredden + höjden. Hockeyklubbarna räknas också som bagage om de transporteras skiljt. Beroende på hurudan biljett personen har inverkar det på avgiften man betalar för överlopps bagage. (Finnair 2016) Finnair är ett litet bolag som har en frakthantlingsavdelning, men inget eget fraktplan. Frakten transporteras i bagageutrymmet av ett passagerarplan eller med leasing ifall av större efterfrågan. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.108)

2.2.3 Vattentransporter

Transport via vatten har den längsta historien av de rådande transportsätten och är den viktigaste formen av transport gällande handeln. Finlands geografiska position gör att våra huvudsakliga exportmarknader snabbt och relativt billigt bara kan uppnås genom vattentransporter. Vintern är dock en extra faktor i vårt land och i omständigheter av is bör fartygen ha en viss isklass. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.109-111) Östersjön är ett av de mest trafikerade vattenområden i världen. Cirka 2000 stora fartyg seglar där ständigt, bland dem passagerarfartyg. (WWF 2016) Varje dag åker passagerarfartyg från

Helsingfors till Tallinn, och till Stockholm via Åland. Tillgängligheten för vattentransporter är dock begränsad. Man är beroende av var hamnen ligger, liksom luft- och järnvägstrafiken är beroende av stationeringen av flygfältet respektive järnvägsstationen. Därför behövs det oftast ett annat transportmedel till och från hamnen till den slutliga destinationen. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.110)

På korta resor är båttransporter till och med snabbare än att färdas med flyg, då man beaktar tiden som går åt vid flygplatsen och transporten dit. (Verhelä, P 2000 s.91) Rederierna erbjuder olika sorters paket för grupper. Enligt (Viking Line) kräver specialpriser minst en grupp på tio personer, och extra grupp Rabatt fås vid grupper på minst tjugo personer.

2.2.4 Järnvägstransporter

Transporter via järnväg tillämpar sig väl då transportsträckan är lång (Tikka, J 2016 s.77). En orsak till detta, om man jämför till exempel med transporter via väg, är chaufförernas vilotider i vägtransporter. Vilotiderna gör att transporttiden blir längre. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.101-102) Järnvägen är dessutom ett säkert och ett ekonomiskt hållbart val av transportsätt. Med tiden har järnvägstransporten också blivit mera effektivare genom ökade hastigheter för tågen. (Tikka, J 2016 s.77)

Järnvägens begränsning är självaste järnvägsnätet! Nätet är inte flexibelt, det sträcker sig inte över allt. Tågen kan bara röra sig på järnvägsnätet, vilket leder till att man i något skede av transportkedjan måste använda sig av vägtransporter. Oftast sker detta i början och slutet av hela transportkedjan. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.101-102)(Tikka, J 2016 s.77)

2.3 Tillgänglighet i Finland

Enligt synonymer.se menar tillgänglighet något som går att nå eller något man har tillgång till såsom resurser. Synonymer som nåbar, till buds stående eller framkomlig beskriver väl hur detta arbete behandlar tillgängligheten av fortskaffningsmedel och trafiknät.

2.3.1 Vägnät

För Finlands del har utvecklingen av vägnätet varit av yttersta vikt. Finland är stort till ytan och glest bebott, vilket lett till att vägnätet utformat sig till omfattande. (Tikka, J 2016 s.75) Finlands hela vägnät är cirka 454 000 kilometer långt, varav cirka 78 000 kilometer är landsväg som sköts av trafikverket. 13 000 kilometer är huvudvägar var av 900 kilometer motorvägar. (Trafikverket a) Huvudvägarna delas in i riksvägar 1-39 och stamvägar 40-99 (Trafikverket b). Se bilagorna 1 och 2. Den röda färgen i bilagorna är riksvägar och den lila stamvägar. Det hela vägnätet består, utöver landsvägarna, av kommunala gatunät och enskilda vägar. Cirka 50 000 kilometer av landsvägarna som sköts av trafikverket är belagda. (Trafikverket a) De mest trafikerade vägarna är riksväg 1 från Helsingfors till Åbo, riksväg 3 från Helsingfors till Tavastkyro, riksväg 4 från Helsingfors till Heinola samt riksväg 6 och 7 från Helsingfors till Forsby. Se bilaga 1. Dessa riksvägar använder över 9000 fordon per dygn. Det bör även tilläggas att trafiken ökat på 2000-talet mellan ruten Uleåborg-Torneå. Se bilaga 2. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.161-162)

2.3.2 Flygnät

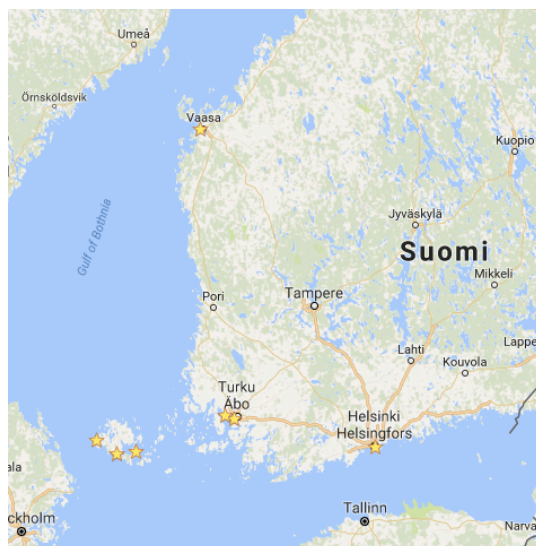
Finavia hanterar 21 stycken flygplatser i Finland varav 19 stycken har passagerartrafik. (se figur 1) Hallis och Uttis flygfälts verksamhet består av militärflyg samt allmän flygning. (Finavia a) Från Helsingfors-Vanda flygplats flyger Finnair till 16 olika destinationer i Finland. (Finnair) Den kommersiella flygtrafiken är baserad på flygrutter. Flygplatserna är knutpunkterna. Den största och viktigaste flygplatsen i Finland är Helsingfors-Vanda flygplats. Inom inrikesflyg är Helsingfors-Vanda en av destinationerna i över 90 % av fallen. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.171-172) Enligt Finavias statistik var passagerarmängden på Helsingfors-Vanda flygplats cirka 17 185 000 år 2016 varav cirka 2 680 000 var inrikes passagerare. Den näst mest trafikerade flygplatsen var Uleåborg med knappt över 1 miljon passagerare varav över 90 % var inrikes resenärer. (Finavia b)



Figur 1 Viktiga flygfält i Finland (STT 2017)

2.3.3 Sjöfart

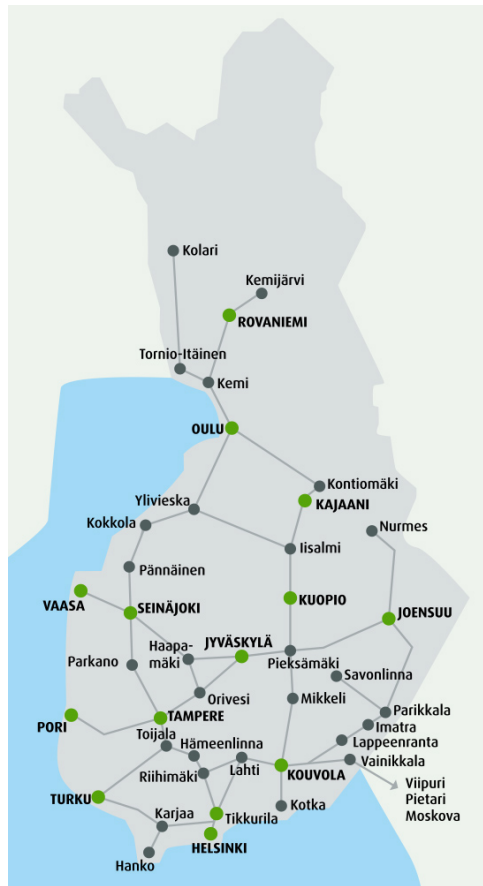
Trafikverket har ansvaret över största delen av de 20 000 kilometer farleder som är utmärkta på sjökorten. (Trafikverket c) De största hamnarna är belägna vid finska vikens kust. Hamnarna kan delas in i olika grupper, som till exempel passagerarhamn. En sådan hamn koncentrerar sig på passagerartrafik samt frakt. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.179-180) De mest trafikerade hamnarna i passagerarmängd var enligt (Trafikverket d s.40-41) statistik gällande utrikes sjöfart Åbo, Mariehamn, Långnäs, Eckerö, Vasa och Nådendal. Helsingfors hamn var år 2016 östersjöns mest trafikerade passagerarhamn med 11,6 miljoner passagerare. Se figur 2 var hamnarna ligger på kartan. Helsingfors-Tallinn rutten var den mest trafikerade med cirka 76 % av den totala passagerarmängden. (Port of Helsinki 2017)



Figur 2 Trafikerade hamnar (egen redigering)

2.3.4 Järnvägsnätet

Det finska bannätet är cirka 5930 kilometer långt och upprätthålls av trafikverket. De mest centrala järnvägsstationerna är märkta i figur 3. För tillfället är det bara VR-Yhtymä Oy som har tillstånd att i praktiken utföra järnvägstransporter. Det speciella med det finska bannätet är spårbredden som är 1524 millimeter. Det är ungefär det samma som i Ryssland, vilket betyder att finska tåg kan använda sig av de ryska spåren och vice versa. (Hokkanen, S & Karhunen, J 2014 s.100, 166) Finland har bra spårförbindelse till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius. Det övriga Europa använder i stort sett en spårbredd på 1435 millimeter. På de finska spåren är den största tillåtna hastigheten för persontåg 220 km/h. (Trafikverket e)



Figur 3 Järnvägsnätet (VR)

2.3.5 Tillgänglighet med tabeller

Följande tabeller ger en synpunkt på faktorer som inverkar i val av transportsätt. Utgångspunkten är Helsingfors. Se också kapitel om transportlogistik.

- Brådskande-Tiden
- Geografisk position/Infrastruktur-Uleåborg = Kärpät, Vasa = Sport/VPS, Mariehamn = IFK M, kolla figurerna 4 och 5
- Vilka förbindelser/Tidtabeller-Hur ofta/dag
- Priset för transportsätten-Priset för 1 pers.

Tabell 1 Transport till Uleåborg

Uleåborg	Hur ofta/dag	Tiden	Priset för 1 pers.
Finnair flyg	t.o.m. 9ggr	1h	134-249 €
Matkahuolto buss	11	8-12h	25-40 €
VR tåg	11 direkt	Snabbaste c. 6h	56 €
Båt	-	-	-

Tabell 2 Transport till Mariehamn

Mariehamn	Hur ofta/dag	Tiden	Priset för 1 pers.
Finnair flyg	t.o.m. 2	55 min	147-380 €
Buss	-	-	-
Tåg	-	-	-
Viking Line Båt	1ggr Viking 1ggr Tallink Silja	c. 10,5-11h	261 €

Tabell 3 Transport till Vasa

Vasa	Hur ofta/dag	Tiden	Priset för 1 pers.
Finnair flyg	t.o.m. 6	65 min	277 €
Matkahuolto buss	5	6-7h	13 €
VR tåg	6 direkt	3,5-4h	13 €
Båt	-	-	-

- Flygen tur-retur i pris
- Tåg och buss enkelbiljett samt bara tur
- Båten tur-retur
- Informationen tagits från de angivna företagens nätsidor den 9.11.2017.

2.4 Sport Management

I vårt land har sporten och dess tradition varit i över 150 år. Sporten har därmed varit en del av Finlands socialpolitik och tillväxt. (Litmanen, P 2008 s.9) Sport management är av stor vikt i dagens sportvärld. Att leda helheten i elitidrott är komplext och krävande. Målen måste vara mätbara, tidsbundna och klara för alla. (Lipponen, K.J 2017 s.63) Några kärnteser för en ledare inom toppsporten är att ledarens uppgift är att organisera möjligheter för idrottaren och hjälpa denne, sätta målsättningarna tillräckligt högt, och organisera de bästa förhållandena. (Rahnasto, I 2011 s.56) För detta krävs ivrighet, professionalism och kunskap att fokusera sig på de väsentliga faktorerna. Då är ledarskapskulturen framgångsrik!

Skapande av en framgångsrik ledarskapskultur kräver att man har målsättningarna korrekt tillsatta och att dessa försöks uppnås genom professionell attityd. En god målsättning är till exempel att göra sakerna bättre än någon annan. Inga målsättningar kan ändå uppnås utan korrekt sätt att verka, handlingsmetoder. Diskussionen eller debatten inom föreningen bör vara positivt inriktad och diskussionen skall helst vara inriktad på yttre utmaningar än inre konflikter. Till exempel att man försöker ta i beaktande nya möjligheter och inte stänga dörrarna för dessa möjligheter. (Rahnasto, I 2011 s.16-18) Det är därför viktigt att personer som sköter om ledarskapsuppgifter har rätt attityd och rätt personlighet (Rahnasto, I 2011 s.25). Då kan man organisera goda förhållanden för toppidrott. Detta är en av de främsta utmaningarna inom finsk toppidrott, att organisera förhållanden, vilket ledare inom sporten bör fokusera sig på. (Rahnasto, I 2011 s.26)

Den erfarna affärsmannen Martin Saarikangas lyfter fram ledarskapets roll. ”I affärslivet har jag alltid startat från det, att när du har något tak, koncernens ledning eller något annat, så därifrån skapar man ramarna, därifrån skapar man riktlinjerna. Men all den faktiska funktionen, den måste komma från föreningarna, från förbunden.” (Litmanen, P 2008 s.142)

Det viktiga är, som redan tagit upp, att organisera möjligheter samt professionalism i arbetet då man verkställer inom sport management. Resurser som en organisation har skall med hjälp av en utvecklingsplan kunna fokuseras på sådana faktorer som har den

största betydelsen för självaste sportaren. Objektivitet, och dess försäkrande är av yttersta vikt. I föreningar handlar det om till vad resurserna används. Ett sätt, då resurser fördelas, är att använda sig av en budget. (Rahnasto, I 2011 s.21,23) Utmaningar finns också på den fronten, till exempel en nollsummebudgetering. Nollsummebudgetering är vanlig på den offentliga sektorn. Pengar får inte bli över i slutet av året, fast det vore klokt om det blev. (Lipponen, K.J 2017 s.31)

2.4.1 Budgetering

Budgetering är ett centralt redskap då man planerar företagets ekonomi. (Lindfors, H & Syvänperä, O 2010 s.9) Oftast är det en beskrivning av företagets framtida målsättningar ur en ekonomisk synvinkel. (Eklund, I & Kekkonen, H 2014 s.166) Målsättningarna är en del av företagets strategiska planer. Den strategiska planeringen innefattar oftast av en längre tidsperiod, upp till fem år. Den ger en grund för företagets kortsiktiga handlingsplan. (Lindfors, H & Syvänperä, O 2010 s.9) Budgeten är ett redskap att hantera föreningens pengar samt planera för en trygg framtid. (Club Matters)

Möjligheter och resurser som finns är en god början gällande budgetprocessen (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.132). Processen eller metoden kan vara auktoritär, demokratisk eller interaktiv. Den auktoritära går ut på företagsledningens målsättningar och baserar sig på deras erfarenhet om ämnet. Den demokratiska består av olika budgetar per ansvarsområde, där ledningen samlar ihop dem och integrerar de till hela föreningens budget. Denna process inblandar med en större mängd människor. Interaktiv process innebär att ledningen sätter ramar för budgeten och därefter sköter de olika enheterna om budgeten. Denna metod är främst ett resultat av en utveckling i företagen. (Puolamäki, E 2007 s.130)

Då världen ständigt förändras, är det mycket svårt och förutse hur till och med den nära framtiden ser ut. Man kan till och med säga att förändring är det vanligaste tillståndet. Det intressanta gällande budgetering är därför självaste processen, inte slutdokumentet. Till exempel är budgetprocessen ett ypperligt tillfälle att svara på en del kritiska frågor, såsom behöver företaget nyanställda eller kommer likviditeten att räcka till. (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.132-133) Budgeten bör vara realistisk. Att överskatta före-

ningens inkomster och underskatta utgifterna kan snabbt leda till finansiella problem. (Club Matters) En god och välskött förening skall vara likvid. Föreningen måste hela tiden vara beredd att betala räkningar före förfallodagen. (Kinnunen, J m.fl. 2007 s.67) Budgeteringen består av flera olika budgeter, såsom resultat-, balans- och likviditetsbudget. Kortfattat handlar dessa tre om:

Resultatbudget: Den viktigaste budgeten för företaget. Hur uppskattar man att företagets business kommer och se ut det kommande året. Innehåller till exempel en uppskattning av försäljning och kostnader. Viktiga faktorer i resultatbudgeten är också om företagets verksamhet koncentrerar sig på säsonger. (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.139-140)

Balansbudget: Beskriver, i slutet av budgetprocessen, företagets budgeterade ekonomiska läge i slutet av budgetperioden. Resultat- och likviditetsbudgeten bör vara färdig före detta. Balansbudgeten innehåller till exempel företagets tillgångar av maskiner och hur kapitalet är fördelat mellan eget och främmande kapital. Desto mera företaget har eget kapital, desto finansiellt stabilare är det. (Lindfors, H & Syvänperä, O 2010 s.65-66)

Likviditetsbudget: Utgångspunkten är företagets finansiella transaktioner, både in och ut ur företaget. Alla transaktioner måste tas i beaktande: lån, investeringar mm. (Lindfors, H & Syvänperä, O 2010 s.48) En likviditetsbudget planeras ofta för de följande tolv månaderna (Martikainen, M & Vaihekoski, M 2014 s.97).

Utgångspunkten är att budgeten kommer och vara färdig före nästa räkenskapsår. (Lindfors, H & Syvänperä, O 2010 s.13) Den stöder föreningens aktiviteter och planer både kort- och långsiktigt. (Club Matters) Budgeten är inte lätt och planera, att den skulle stämma till 100 % är mycket svårt. Det gäller att vara förberedd på olika scenarion som kan ske företaget under det kommande året. Ett fungerande alternativ är att göra olika varianter av en budget. En optimistisk-, pessimistisk- och en neutral version. Då kan företaget reagera på ett förberett sätt då förutsättningarna ändras. (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.138) Dessutom kräver budgetprocessen en stor mängd arbetskrafts resurser och öppen diskussion bland många olika personer som verkar inom företaget.

Det är därför viktigt att personalen i företaget förbinder sig till de mål som ställs i budgeten. (Eklund, I & Kekkonen, H 2014 s.202)

Det vanligaste alternativet är att budgetera för ett år, en plan för det kommande året. (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.135) Som hjälp i planeringen i budgetprocessen är att ta i beaktande det som skett de tidigare åren. Det är oftast ekonomiavdelningen som får sköta planeringen av budgetprocessen. Ekonomiavdelningen ritat upp jämförande tal av föregående års målsättningar och hur de uppnåddes. Analyser sker både av vad som skett och vad som eventuellt komma skall. Sådana element kan vara nya konkurrenter på marknaden eller förändringar i kund beteende. (Eklund, I & Kekkonen, H 2014 s.168)

Målen med budgeten kan vara flera olika. Ofta är de ekonomiska. Vad som företaget vill uppnå, till exempel nå en viss omsättning eller öka marknadsandelen. För detta krävs resurser och strävan att få dessa resurser skall beskrivas i budgeten. (Carlson, M & Bernhardsson, J 2013 s.134) Målen lönar sig alltid att beskrivas i ord form så de blir klara och detaljerade. Dessutom är det ytterst viktigt att säkerställa att målsättningarna som sätts upp också faktiskt går att uppnå på individuell och operativ nivå! (Eklund, I & Kekkonen, H 2014 s.168-69)

2.4.2 Projekthantering

Varje projekt har en livscykel. Betyder att projektet har en start och slutpunkt. Livscykeln kan delas in i olika faser som till exempel:

- Identifieringen av behovet
- Planeringsskedet
- Förverkligandet
- Avslutande

Det centrala för hur ett projekt lyckas har de två mellersta faserna. Speciellt planeringsskedet. Det är där de viktigaste besluten görs. (Paasivaara, L m.fl. 2008 s.103-104)

Ett projekt börjar med att identifiera behovet. Här definierar man projektets helhet och bestämmer vad man vill nå för slutresultat. Vad vill man nå och varför! Det som vill

uppnås måste vara realistiskt att uppnå. Målen ger en riktning åt projektet under hela livscykeln. En projektgrupp grundas och man väljer de som skall höra till gruppen. I planeringsskedet börjar man styra projektet. Vilka är resurserna, hur de skall användas, och vilken är tidtabellen för projektet. Vad är problemet som man tänker lösa med projektet. Man kommer överens om sättet att arbeta och delar på ansvaret. (Paasivaara, L m.fl. 2008 s.122-123)

Det faktiska arbetsskedet av ett projekt är förverkligandet. Det är då man skapar resultaten! I denna fas är det viktigt att projektet hålls i riktning mot målen, det som vill uppnås. Kommunikationen är en viktig del och den skall vara väl planerad. Det finns inget ”rätt” sätt att kommunicera. Sätten skiljer i olika grupper och från person till person. Varje projektgrupp hittar sitt eget sätt att verka! (Paasivaara, L m.fl. 2008 s.132-133) Avslutandet av ett projekt är också en viktig del av livscykeln. Det är i denna fas som resultaten informeras om. Före projektet avslutas, skall det säkerhetsställas att man nått de mål som man ville uppnå. Sedan kan man ta i bruk de uppnådda resultaten. Till den avslutande fasen hör också ett resonemang av vad som händer med resultaten i framtiden. Hur resultaten kommer att utnyttjas och säkert tas i bruk. Projektet avslutas med ett slutmöte var man går igenom projektets funktion samt resultat. (Paasivaara, L m.fl. 2008 s.137-138)

3 LIGORNA

De tre lag som empirin kommer att behandla om, Helsingfors IFK, IFK Mariehamn, Jokerit, spelar i olika ligor på den högsta möjliga nivån. Dessa tre ligor är Liiga, Tipsligan och KHL. En säsong i Finland tar cirka 9-10 månader.

3.1 Liiga

Liiga är Finlands högsta serie i ishockey och består av 15 lag från ett geografiskt splittat område. Figur 4 visar alla de 15 lagen utmärkta på kartan. Längsta avståndet sett från huvudstadsregionen är Uleåborg, 577 kilometer. (se tabell 1). Dessutom finns det ett

lag, Vasa Sport, från Österbotten i väst och Villmanstrand, SaiPa, i öst för att ge exempel på distanser. (Urheilusanomat a 2016)

Helsingfors IFK är som förening grundat år 1897. Sin första ishockeymatch spelade man år 1929. Under historiens lopp har HIFK vunnit sju finska mästerskap. (HIFK) Enligt Liigas matchprogram för säsongen 2017-18 spelar HIFK 30 stycken bortamatcher.



Figur 4 Ligalagen (Wikipedia a 2017)

3.2 Tipsligan

I Tipsligan, som är Finlands högsta serienivå i fotboll, spelar tolv lag. Dessa med en ännu större geografisk spridning. Allt från Mariehamn på Åland till Rovaniemi i Lappland. (Urheilusanomat b 2016) I figur 5 finns lagen placerade på kartan.

IFK Mariehamn är grundat år 1919. Hösten 2004 steg laget för första gången till den högsta serien i finsk fotboll, Tipsligan, och har spelat där sedan dess. Tolv år senare tog ålänningarna sitt första finska mästerskap. (IFK Mariehamn) Säsongen 2017 spelade IFK Mariehamn 16 stycken bortamatcher enligt Tipsligans matchprogram.

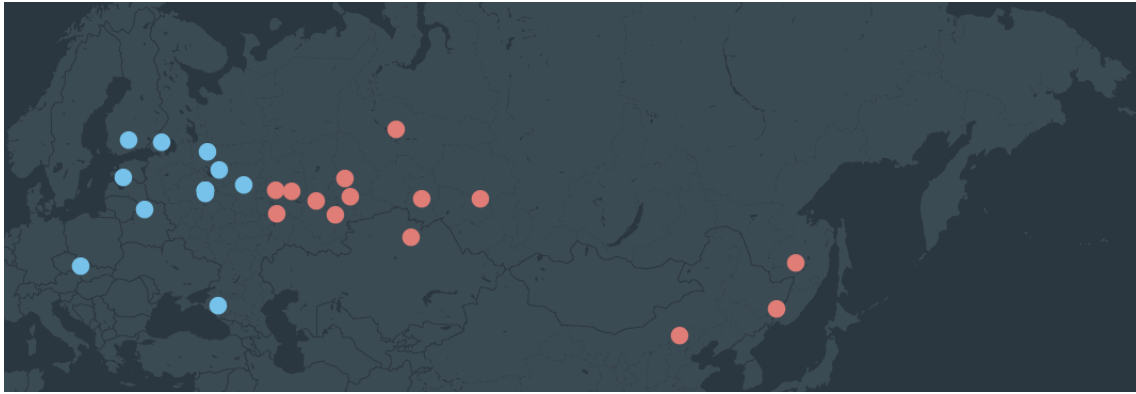


Figur 5 Tippsligalagen (Wikipedia b 2017)

3.3 KHL

KHL är från ett transportmässigt sätt helt exceptionellt. I ligan spelar 27 lag, geografiskt splittrat från sju olika länder, från Slovakien och Bratislava i väst till Kina och Peking i öst. Figur 6 utmärker de blå och röda bollarna var KHL ishockey spelas. De blåa är den västra konferensen, medan den röda är den östra konferensen. Färre antal blåa bollar är på grund av att Moskva regionen har fyra lag. Dessa är TsSKA Moskva, Dynamo Moskva, Spartak Moskva och Vitjas Podolsk.

Jokerit är grundat för femtio år sedan, år 1967. Före laget flyttade från den finska Liigan till KHL hösten 2014 vann man sex finska mästerskap. (Jokerit) Säsongen 2017-18 spelar Jokerit enligt KHL:s matchprogram 28 stycken bortamatcher. Den längsta transportsträckan är Helsingfors-Beijing, en åtta timmar och 20 minuter lång flygsträcka enligt google maps. De närmaste destinationerna är St. Petersburg, en timme tio minuter med flyg, samt Riga, en timme och fem minuter med flyg enligt google maps.



Figur 6 KHL städerna (KHL)

3.4 Kostnadsestimering i Finland

Till följande ett par tabeller med olika destinationer och transportsätt. Mängden personer, 24 stycken, är påhittad. Meningen är att få en bild av de olika transportsätten gällande tid och kostnad. Alla transportalternativ är reguljär trafik. Antalet kilometer till destinationen är angivna i fågelväg och är tagna från etaisyys.com den 11.10.2017.

Tabell 4 Helsingfors-Uleåborg-Helsingfors

H: fors-Uleåborg-H: fors 577 km	Tid (h)	Pris för 24personer
Buss	7	Tur: 20€/person Retur: 20€/person = 40€/person x 24 = 960€
Flyg	1	Tur-retur: 182,5€/person =182,5€/person x 24 = 4380€
Båt	-	-
Tåg	Tur: 5,5-6 Retur: 9-9,5	Tur: 30€/person Retur: 60€/person, hytt inkluderad = 90€/person x 24 = 2160€

Information gällande tabellen:

- Påhittat datum, 3.11.2017 med matchstart klockan 18:30. Tidtabeller har beaktats enligt detta.
- Alla priser kollat den 5.10.2017

- Bussen från matkahuolto.fi
 - Flyget från finnair.fi
 - Tåget från vr.fi
- Tidtabellerna gällande bussen passade dåligt för retur resan samma dag. I praktiken behövs ingen övernattnig om föreningen hyr en buss. Priserna och alternativen är till för att se skillnaderna mellan de olika transportsätten.
 - Bussens resetid är också estimerad från google maps gällande en personbil, då i fall av egen hyrning inga liknande stopp som i reguljär trafik skulle behövas.

Tabell 5 Helsingfors-Mariehamn-Helsingfors

H: fors-M: hamn-H: fors 277 km	Tid (h)	Pris för 24personer
Buss (H: fors-Åbo-M: hamn-H: fors)	Buss 2 + Båt 5,5 + Båt 10,5	Buss: 5€/person x 24 = 120€ Båt: (Åbo-M: hamn) 270€ Totalt, inkl. hytt Båt: (M: hamn-H: fors) 876€ Totalt, inkl. hytt = 1266€
Flyg	55 min	Tur-retur: 243€/person = 243/person x 24 = 5832€
Båt	11 + 10,5	Tur-retur: Totalt, inkl. hytt 1539€ * + pris för hotellnatt då tidig ankomst
Tåg (H: fors-Åbo-M: hamn-H: fors)	Tåg 2,5 + Båt 5,5 + Båt 10,5	Tåg: 10€/person x 24 = 240€ Båt: (Åbo-M: hamn) 270€ Totalt, inkl. hytt Båt (M: hamn-H: fors) 876 Totalt, inkl. hytt =1386€

Information gällande tabellen:

- Påhittat datum, 3.11.2017 med matchstart klockan 18:30. Tidtabeller har beaktats enligt detta.
- Alla priser kollats den 5.10.2017
 - Bussen från matkahuolto.fi
 - Flyget från finnair.fi
 - Båten från vikingline.fi

- Tåget från vr.fi
- För bussen har rutten Helsingfors-Åbo använts. Alternativen med Åbo hamn hade haft byten och för tidiga avfärder för att ge en korrekt bild av transportsättet. Priset för bussen har därför använts av en avfärd kvällen före. I praktiken behöver man alltså ingen hotellnatt om föreningen hyr en buss direkt till hamnen.

4 METOD

Denna forskning är kvalitativ, betyder att man koncentrerar sig mera på ord än siffror då man samlar in material och analyserar det. (Bryman, A & Bell, E 2011 s.717) En metodredovisning krävs dock för att förklara läget och varför den kvalitativa metoden passar för denna forskning och inte den kvantitativa. Kvantitativ forskning används då man vill undersöka mer eller mindre av något. Betyder enkelt att data i siffror är kvantitativt medan text eller intervju utdrag är kvalitativt. En stor skillnad finner man i att i kvantitativ undersökning vet man hurudan slutsats man kan dra medan kvalitativ metod inte ger i förväg någon bestämd slutsats som kan dras. Det är det som är kvalitativa metodens poäng, att få fram nytt resultat av det undersökta ämnet. (Lantz, A 2013 s.135) På så sätt kan man säga att kvalitativ metod är induktiv då observationer och resultat bildar teori, det vill säga teorigenerering. Medan den kvantitativa metoden är deduktiv då teorin prövas. (Bryman, A & Bell, E 2011 s.34, 49) Den kvalitativa metodens värde är i kopplingen mellan de intervjuade personernas beskrivning av ämnet och i analysen var självaste upplevelserna av ämnet beskrivs. (Lantz, A 2013 s.136-137)

Då alla dessa faktorer som tagits upp läses är det enkelt och välja den kvalitativa metoden för detta arbete som går ut på intervjuer av personer som har att göra med logistiken i sportföreningen. Siffror tas bara upp i fall av hur stor andel av budgeten går åt till transporterna.

Den kvalitativa forskningen brukar dock få kritik av kvantitativa forskare för att vara för subjektiv. Kritiken för subjektivitet gäller att kvalitativa resultat skulle bygga på forskarens för nära relationer till de personer som undersöks. Det vill säga att tolkningen av

kvalitativ data får en subjektiv tendens av forskarens bedömningar och sympatier av datat. Kritik fås också genom att en kvalitativ forskning är svår att replikera, då den är beroende av forskarens egen uppfinningsrikedom. (Bryman, A & Bell, E 2011 s.416-417)

4.1 Intervjuer

Intervjuer kan i praktiken delas in i fyra olika typer. Den öppna, den riktat öppna, den halvstrukturerade och den strukturerade intervjun. Dessa fyra kan ännu delas i två former, öppnare och strukturerade intervjuformer. De öppna intervjuformerna passar för kvalitativ analys medan de strukturerade för kvantitativ analys.

I de öppnare intervjuformerna beskriver och förklarar den intervjuade personen fritt hur han eller hon uppfattar de tillfrågade sakerna. Den tillfrågade beskriver sin bild av det hela. Genom de öppna intervjuerna får man, enkelt sagt, öppna svar. Då flera intervjuer utförs kommer de också i dessa fall att vara olika och ge olika svar på frågorna.

De strukturerade intervjuformerna, speciellt den helt strukturerade intervjun, har fasta svarsalternativ och är lika för alla intervjuade. Då får man reda på hur mycket av något, det vill säga kvantitet. Den halvstrukturerade kan ses som en kombination med både fasta och öppna svarsalternativ vid intervjun. (Lantz, A 2013 s.43-47)

Vid en genomgång av denna teori är det klart att mina intervjuer hör till de öppnare intervjuformerna då undersökningen är kvalitativ och går ut på den intervjuade personens beskrivningar om ämnet transporter av sportlag. Vid en exakt kategorisering av intervju typ använder jag mig av den riktat öppna där den intervjuade personen fördjupar sig i det som jag finner viktigt för arbetet (Lantz, A 2013 s.47). Dessutom har jag delat in intervjun i olika frågeområden såsom ekonomi, transporter med mera. Olika frågetyper har använts, såsom uppföljningsfrågor och preciserande frågor, för att få en så noggrann och bred beskrivning som möjligt (Bryman, A & Bell, E 2011 s.485-486).

Kvalitativa intervjuare kan avvika från färdigt formulerade intervjuguider. Ordningföljden på frågorna kan variera och nya frågor ställas. Betyder att kvalitativa intervjuer är flexibla av sig och forskningens fokus kan justeras ifall viktig information kommer

fram under intervjun. Viktigt är dock att intervjuaren visar hänsyn, ger tid och tänka samt låter den intervjuade personen tala till slut. En god intervjuare kommer också ihåg vad som tidigare sagts under intervjun och kan relatera till det. (Bryman, A & Bell, E 2011 s.474, 485)

För övrigt finns det andra detaljer man bör tänka på då man utför intervjun. Utrymmet var intervjun sker, borde vara lugnt. Oljud från till exempel trafik eller ljud från ett öppet fönster kan störa inspelningen av intervjun. Kvalitativa forskare brukar transkribera intervjuerna för att få de intervjuade personernas svar i den form de ursprungligen gett dem. En bra bandspelare är ett måste. Det finns också negativa aspekter med att bända en intervju. Den intervjuade personen kan känna sig oroad om tanken att hans eller hennes ord publiceras. Det är viktigt att inte stänga av för hastigt sin bandspelare då man börjar avsluta intervjun. Ibland slappnar de intervjuade av mot slutet av intervjun och öppnar sig mer. (Bryman, A & Bell, E 2011 s.481, 484, 490, 493).

4.2 Tillvägagångssätt

Intervjuerna skedde vid varje tillfälle på den intervjuade personens arbetsplats. De valda utrymmena var lugna och ingen störde under intervjutillfället. Jag använde mig av en bra bandspelare samt positionerade den på ett passligt avstånd från den intervjuade så att jag klart kunde transkribera intervjuerna. De finns bifogade som bilagor till detta examensarbete. Frågorna jag ställde under de tre intervjuerna var inte helt identiska av sig och kom inte alltid i samma ordning. Berodde mycket på tillfället, i fall det behövdes preciserande frågor eller uppföljningsfrågor. I några fall relaterade jag till det som tidigare sagts för att få en bredare uppfattning om ämnet.

4.3 Begreppsdefinition

De följande begreppen kräver definitioner så att vem som helst kan läsa och förstå slutarbetet.

- Transport: I mitt slutarbete, sportlagets förflyttning från plats A till plats B med ett transportmedel såsom buss eller flyg.
- Transportkostnader: Kostnader som relaterar till förflyttningen av transport-

medlet samt förflyttningen av ”varan” och direkt behandling av den. (Ritvanen, V m.fl. 2011 s.196)

- Logistik: Produkt eller tjänst och tillhörande information samt hantering av pengar i organisationen för att möta kundernas behov. (Ritvanen, V m.fl. 2011 s.197)
- Tipsliga: Det svenska ordet för Veikkausliiga, Finlands högsta fotbollsserie.
- Liiga: Finlands högsta ishockeyliga. Hette förr SM-liiga på finska och FM-liiga på svenska
- KHL: Den ryskbaserade ishockeyligan var Jokerit nuförtiden spelar.
- CHL: Champions hockey league. Ishockeylag från Europa möts i en internationell serie.

5 EMPIRI

De intervjuade personerna är från ishockeyns sida Jokerits logistikchef Vesa Vilkkula och Helsingfors IFK:s lagledare och videotränare Ari Halttunen samt från fotbollens sida IFK Mariehamns VD och klubbdirektör Peter Mattson.

Vilkkula började arbeta i Jokerit då föreningen flyttade från Liigan till KHL. Den fjärde säsongen har börjat inom föreningen. Halttunen kom till HIFK år 1997 och som lagledare har han fungerat de senaste sex åren. Mattson blev fullt anställd av föreningen för 13 år sedan då laget tog steget upp till Tipsligan.

5.1 Organisering

5.1.1 Jokerit

Jokerits transporter består av många små delar. Enligt Vesa Vilkkula är det transporterande företaget det viktigaste. ”Denna liga kan inte spelas utan ett eget flygplan. Det är fakta!” I Jokerits fall är det Finnair som enligt Vilkkula är det enda alternativet i Finland. Han lyfter fram flottan och kontrakt gällande flygtrafiken som exempel. Till exempel Air Baltic har inte rättigheter att flyga härifrån till Ryssland så det alternativet

stänger sig själv bort tillägger Vilkkula. En del av planeringen hör att se till att alla har giltiga dokument att flyga samt visum. Sedan ännu hotell och måltider samt under bortaresor information till värdarna hur vi rör oss, för värdarna är skyldiga att sköta om landtransporten för det visiterande laget. Vi gör samma för alla som kommer hit. Vi har här samarbetspartner, Lehtimäki, vilket har fungerat bra säger Vilkkula. Han tillägger ännu att i KHL finns det ett par researrangörer som är specialiserade för till exempel hotellen. ”Relativt bra har vi fått prisnivån ner. I fall jag själv skulle försöka härifrån göra kontrakt med hotellen, så enbart från Jokerits synvinkel skulle vi aldrig komma till samma prisnivå vi nu har.” Planeringen av transporterna är i huvudsak Vilkkulas ansvar. Han för diskussioner med lagledningen och tränarteamet angående bortaresor att vart laget far, hur de rör sig och skall de övernatta vid spelorten eller resa direkt. Det är saker som lever under säsongens lopp, hur vi rör oss tillägger han. ”Sen igen när ett bortalag kommer hit, så då har vi en person som i praktiken hela tiden har att göra med bortalagets underhåll och logistik. Han är och tar emot dem på natten, eller när de än kommer, och sköter också transporten härifrån bort.” Vilkkula säger att planeringen av följande säsongens bortamatcher startar i praktiken direkt när föregående säsong har gått igenom. Flygen och hotellen kommer i ett senare skede. Passen är viktiga och de måste ha tillräcklig giltighetstid samt visumen, någon behöver fyra visum andra slipper med tre eller två. För en enskild bortamatch är förberedelserna enkla, det att allting är färdigt gjort. Vilkkula säger att allt överraskande som kan komma fram behandlas efter vad som sker. ”Inget man i praktiken kan förbereda sig för. På sätt och vis är det roligt med, för det kan alltid hända något”

5.1.2 Helsingfors IFK

I Helsingfors IFK är det Ari Halttunen som ansvarar om de praktiska arrangemangen gällande transporterna. Han säger att arbetet börjar direkt då matchprogrammet publiceras. ”Då vet vi säkert vilka är de dagarna vi spelar. Efter det börjar sökandet efter flyg, boende, transporter, så går det.” Halttunen säger att i Finland reser laget med flyg till tre destinationer; Uleåborg, Kuopio och Vasa. Andra spelresor sker med buss. För speciellt utlandsresor har HIFK en samarbetspartner i Kaleva Travel. I Kaleva Travel har HIFK en dedikerad ansvarsperson som sköter om laget. Ansvarspersonen vet vad lagets krav är. Det vill säga personen vet hurudan grupp det är som reser. ”Det här är ändå relativt

specifikt resande med hockeyspelare, redan med tanke på utrustningen. Det är något som alltid måste tas i beaktande till exempel i bokningar av flyg.” Halttunen säger att det tar relativt mycket tid för planeringen av transporterna. ”Mycket små saker på varje resa som måste kommas ihåg och beaktas.” Halttunen berättar att förberedelserna inför bortamatcher börjar redan på sommaren. ”Från logistiskt perspektiv måste man här på sommaren göra de preliminära reservationerna av hotell, bussar, flygbolag, allt reserveras här. Några veckor före resan tar man kontakt med hotellet och kommer överens om måltidernas tidpunkt och vad vi vill äta. Med busskusken är man i kontakt före varje resa, att denna tidpunkt vi vill fara och var på plats då och då.” Halttunen tillägger att man diskuterar med chauffören om det finns några faktorer som skulle förlänga resan på vägen. Då justerar man tidpunkten på avfärden.

5.1.3 IFK Mariehamn

I IFK Mariehamn är det Peter Mattson som sköter det praktiska gällande lagets transporter. ”Tränaren och jag går igenom det före säsongen hur laget vill resa. Jag bokar alla resor med Viking Line som är vår officiella transportör. Vi sätter in hur vi vill resa och vilka tider, vad vi vill ha med mat och hyttar, allt sådant.” Mattson berättar att hela säsongen går direkt igenom då man fått spelprogrammet. Inför en enskild bortamatch gör han en paxlista till Viking Line. Med finns de spelare som reser. Beroende på bortamatch bokas: Seaport hotell i Åbo, andra hotell och bussar. Detta har man enligt Mattson redan gjort i många år. Mattson själv åker bara på några få bortamatcher med laget. Då han reser förbereder han sig inte på något visst sett. ”Jag har gjort det så många år att jag bara följer med laget.” Före varje bortamatch skickar man ett mejl åt spelarna var det står när bussen går, när frukosten, lunchen är och så vidare. Mattson säger att detta görs i samarbete med Taivassalo och deras chaufför som kört laget i många år. ”Det är normalt att man kommer en och en halv timme före matchen startar till arenan. Vi gör en gemensam planering som går ända från när vi sticker i väg och kommer hem.” Bussen laget använder är alltid lika stor, för 40 till 50 personer. Med sig har man all utrustning som behövs.

5.2 Ekonomi

5.2.1 Jokerit

Jokerits totala budget eller den delen av budgeten som går till transportkostnaderna är något som Vilkkula inte direkt kan svara på. ”Inte är det långt ifrån det som man publicerat i tidningarna, plus minus 20 miljoner.” Procentuellt sätt säger Vilkkula att ungefär 5 till 6 % går åt till transporterna. Han tillägger att Jokerit förhandlade första året laget spelade i KHL ett ettårskontrakt och sedan ett två-årskontrakt delvis gällande transporterna. ”Nu förhandlar vi ett längre, kontrakt, för ett beslut har gjorts att vi fortsätter de nästa fem åren i KHL.” Enligt Vilkkula sköter föreningen så långt som bara möjligt ekonomin självständigt med sponsorer och partnerförsäljning, sedan är det i ägarnas intressen att täcka det som blir över ifall det blir. Vilkkula understryker att självaste laget är en utgift. ”Mina budgeter hör till lagets totalbudget.” Han säger att ibland måste man göra beslut och förändringar under säsongen som kan kosta mera. Som exempel lyfter Vilkkula fram att man beslutar att inte resa till nästa destination direkt efter en spelad match utan att stanna på spelorten. Denna spelort kan vara ett dyrare ställe att bo på än kommande destination, men man räknar att det är smartare att stanna. Orsaker till detta val kan bland annat vara att maten inte håller samma standard på en mindre destination eller att destinationens flygfält inte är öppet natt-tider. ”Då måste du stanna.” Vilkkula tillägger att en vecka före en bortaresa måste förändringar gällande hotell göras för att undvika tilläggskostnader. ”Hotellen har ändå förbundit sig till två-tre nätter och om vi plötsligt säger att vi bara är en natt där kan det bli kostnader för den glädjen.” För övrigt säger Vilkkula att det skulle vara omöjligt, att inget lag i KHL kan sköta sina bortamatcher utan ett eget flygplan. ”Från första början var det klart att man måste ta ett flygbolag, kosta vad det kosta. Detta kan man inte göra något åt.”

5.2.2 Helsingfors IFK

Helsingfors IFK:s transportkostnader är på årlig nivå cirka 2,5 till 3 % av den totala budgeten enligt Halttunen. ”Vi har en skild budgeterad summa pengar för lagets resor.” Halttunen tillägger att föreningen delvis sköter transportkostnaderna genom kontrakt med samarbetspartners. ”Alltså bussen betalas en del som pengar och en del byts ut i

produkter till exempel som matchbiljetter, loger och dylikt.” Som bussbolag använder sig HIFK av Kovanen. I fall det behövs har Kovanen partners runt om i Finland som kan användas till exempel för att hämta laget från flygfältet. Föreningens främsta intäkter kommer enligt Halttunen från publikintäkter, partnerförsäljning, reklam på spelskjortan samt diverse klubb-försäljningar. Halttunen säger att också hotellen föreningen använder sig av sköts genom sponsoravtal. ”Vi köper servicen men till oss dedikerade priser.” Föreningen har ett samarbetsavtal med Restel och använder därmed deras hotell runt om i Finland såsom Cumulus. Övriga kostnader är enligt Halttunen till exempel att bussen står och väntar över natten och såklart de cirka 35 stycken killar som äter många gånger per dag. Halttunen lyfter fram att föreningens ekonomi ger möjligheten att gå med det sportsliga före. ”Såklart kan vi inte spendera hur mycket som helst.” Som exempel ger han att laget inte flyger med ett chartrat plan i grundserien men att i vårens slutspelsmatcher är det möjligt.

5.2.3 IFK Mariehamn

IFK Mariehamns totala budget uppnår 1,3 miljoner € men enligt Mattson är den normalt vid cirka 1,1 miljoner €. Han vill inte gå in på hur stor del går åt till transportkostnaderna. ”Jag kan väl säga såhär, att vi har en sponsordeal med Viking Line och det är vår officiella transportör som är en av våra största sponsorer. Vi reser och de får en massa reklam och de är på skjortan och så vidare.” Mattson berättar dock att föreningen har andra transportkostnader samt hotell och flyg. ”Vi har en 100 000 € i kostnader cirka per år förutom Viking Line. Jag kan väl lugnt säga att vi är den i ligan som har de högsta kostnaderna naturligtvis av allihop. Jag tror inte det är många av de andra klubbarna som ens har 100 000 € i resekostnader för ett helt år.” Mattson lyfter fram att sponsorintäkter är de främsta ekonomiska intäkterna med över 50 % av den totala budgeten, medan publikintäkter uppgår till cirka 15 % och cirka 20 % med kioskförsäljning. Det övriga är en massa små saker som intäkter från en boxningsgala, agentspel, TV-lotteri, artister och bidrag från Tipsligan. ”Om man tar det kanske lite med supporterprylar och sådant här kan vi säga att en 80 % kommer in från sponsorer och biljettintäkter, 20 % är små diverse grejer.” De åren då laget spelar Champions League eller Europa League har föreningen en större budget då man får pengar från UEFA. Mattson berättar vidare att med en budget på 1,1 miljoner € är det klart att ekonomin är ett hin-

der. ”Vi skulle inte kunna spela i ligan om vi skulle flyga till varje match.” Han estimate-
rar priset på ett chartrat plan till 200 000 €. När laget i tiderna började spela ligafotboll
hade man ett chartrat plan, men priset var subventionerat. Då priset fördubblades skulle
det ha varit omöjligt för föreningen och betala förklarar Mattson. ”Man får ju prioritera
vad som är bäst. Vi kan inte sätta de resurserna för då skulle vi inte kunna ha en så bra
spelartrupp om vi skulle sätta 200 000 € på att åka flyg.”

5.3 Transportlogistik

5.3.1 Jokerit

Jokerits bortaresor varar i ungefär sju dagar. Enligt Vilkkula är det ända möjliga trans-
portmedlet flygplanet. Vilkkula förklarar att spelprogrammet oftast ser ut så att det är en
till två timmars flygresor mellan spelorterna. Han lyfter som exempel hur en resdag ser
ut efter en färdigspelad match i Omsk. ”Vi har bestämt att efter matchen förflyttar vi oss
till Novosibirsk. I praktiken, när matchen slutar, så är det en sådan tre kvarter före ko-
lonnen startar mot flygfältet.” Med kolonnen menar han underhållet som har med sig all
utrustning, en cirka 2000 kilo. ”Spelarna blir ännu till ishallen, tre till fyra killar far med
utrustningen mot flygfältet.” Vilkkula själv har allas pass med och sköter om incheck-
ningen. ”Vid det skedet när spelarna, tränarna och resten av lagledningen anländer till
flygfältet har vi i praktiken skött om allt redan.” Spelarna fortsätter direkt till säkerhets-
kontrollen efter att passen har delats ut. Vilkkula tillägger att flygplanets besättning har
anlänt till flygplatsen till och med en halv timme före underhållet och förbereder sig i
flygplanet. ”När utrustningen börjar komma så är allt färdigt.” Vilkkula förklarar att oft-
ast brukar det ta en cirka en till två timmar så är laget i luften efter att han och utrust-
ningen anlänt till flygplatsen. Om laget förflyttar sig inom Ryssland så att inga pass
formaliteter behövs går det snabbare, men ifall laget förflyttar sig till ett annat land eller
hem till Finland tar det en halv till en timme längre beskriver Vilkkula händelserna. En
stor betydelse har också enligt Vilkkula det ifall flygplatsen har daglig rutin att sköta om
utrikesflyg, eller är det ett flygfält som detta sker mer sällan på. ”Sådana människor som
kan detta jobb, då är systemet mycket snabbare.” Under natten förflyttar sig laget till
följande destination och före flygplanet tar av har Vilkkula redan varit i kontakt med
följande värdar när man anländer. Han har de lokala chaufförernas telefonnummer, en

för bussen och en för paketbilen som transporterar utrustningen. ”Oftast ringer jag före vi tar av att vi är på väg och sedan är det i andra ändan folk på plats. Under natten då vi förflyttar oss till hotellet kommer vi överens nästa dags transporter.” Enligt Vilkkula är busskusken oftast den samma under hela den tiden laget är på en ort. Med kusken kommer man överens om vilka tider laget far till ishallen. ”Har vi morgonträningar, har vi kvällsträningar, beroende på vilken är matchdagen. De lever om det är en längre turné, till exempel en fyra matcher lång turné. Då börjar vi oftast vid något skede och fundera att far vi alls på morgonen, far alla? Det kommer man alltid överens om med värdarna” Vilkkula lyfter fram en intressant bortaresa från några år tillbaka där överraskande saker uppstod. ”Skulle flyga från Tjeljabinsk till Nizjnekamsk. Där på flygfältet fanns en landningsbana, hemsk sidovind, isig landningsbana och det snöar. Vi hamnade till reservflygfältet i Kazan. Vi gjorde beslutet före vi tog av. Före flyget gjorde jag hotellreservationerna och skaffade en buss emot och sedan var vi en extra natt där. Från reservflygfältet flög vi sedan till Nizjnekamsk på speldagsmorgonen. Vi spelade matchen och for hem därifrån sedan” Vilkkula berättar att laget nog först flög och kollade ifall de vore möjligt och landa i Nizjnekamsk, om vädret hade ändrat sig under flygresan. Det ända som var säkert var att laget på något sätt skulle slippa till Nizjnekamsk. Han tillägger att han nog fått värdarna och söka laget fast mitt i natten från Kazan. ”De skulle ha lagt en buss men vi såg att det inte i praktiken är någon vits och fara på natten.” Vilkkula lyfter fram att KHL har regler att en match kan flyttas framåt i fall ett lag helt enkelt inte slipper till spelorten. I första hand handlar det om ett par timmar eller till följande dag klockan 13. ”I så fall råddar det till alla planer om sådant sker.” Som ännu ett specialfall, då laget inte använde sig av flygplan, skedde förra januari. Då reste laget med tåg till en enskild bortamatch i St. Petersburg. ”Det var tur-retur. Vi var där och spelade och kom tillbaks till Helsingfors. Då fungerade det, utrustningen i bussen och spelarna i tåget. St. Petersburg har oftast varit en del av en helhet.”

5.3.2 Helsingfors IFK

Snabbaste sättet och sköta en två till tre timmars resa i detta land är enligt Halttunen med buss. ”Du slipper från dörr till dörr med samma transportmedel, så det är i praktiken det ända vettiga sättet i Finland.” Halttunen berättar att en bortamatch dag med buss, ifall det är en kort resa såsom Tavastehus, Tammerfors eller Åbo sker utan stopp. I

fall av längre resor som Jyväskylä, Raumo eller Björneborg håller man en kvarts paus. Enligt Halttunen har Liigan inga regler hur tidigt man måste vara på plats före matchen, men att det sportsliga kräver att minst två timmar före nedsläpp. ”Jag vet hur länge resan till destinationerna tar. Vägnätet förbättras lite men inga större förändringar har skett i resetiderna under de senaste tio åren.” Halttunen berättar gällande flyg till mindre destinationer vart man flyger med små flyg att då flyger laget och utrustningen oftast far via väg. Som sagt redan tidigare flyger HIFK i Finland till Kuopio, Uleåborg och Vasa. Orsaken till att utrustningen far via väg är enligt Halttunen utrustningens storlek och mängden av den. ”Det är klart att i inrikes trafik till exempel i mindre propellerplan så ryms inte ett sådant här lags utrustning, redan för viktens skull.” Det sätter en logistisk utmaning på det hela då laget flyger från Helsingfors. ”Vår buss far med utrustningen till spelorten, en annan buss kastar oss till flygfältet och sedan ännu i matchändan så söker en lokal buss oss från flygfältet.”

5.3.3 IFK Mariehamn

”Viking Line är den vi reser allt med, alla matcher. Vi är på en ö och vi kan inte göra så mycket åt det.” Mattson fortsätter med att berätta att laget i stort sett reser 1,5-2 dygn för varje bortamatch. Laget har två olika resevarianter. Majoriteten av resorna riktas till Helsingfors, men om det är frågan om en längre resa som Rovaniemi, Kuopio eller Seinäjoki riktas resan till Åbo. Då används fortsatt transport som nattåg till Rovaniemi, eller så åker man vidare med buss och bor på hotell. ”Om vi har match på en söndag så far vi lördag klockan 14:20 härifrån om vi far till Åbo. Då kommer vi åtta på kvällen. Om vi far till Helsingfors trakten då far vi 23:45 på kvällen.” Exempel på en resdag ger Mattson en söndags bortamatch i Lahtis med start klockan 18:30. ”Då far laget iväg 23:45 på lördag med Viking Line. Killarna sover i fyra personers hyttar. Kommer man till Helsingfors vid tio tiden, vi får vara kvar ombord på båten och ha hyttarna kvar och dessutom ha en lunch. Vi har liksom dag hotell där då. Sedan då om det är Lahtis så säger vi två timmar med buss. Vi beställer Taivassalo buss till hamnen, så att det passar in att man hinner ta en kaffe på vägen om man tycker. Så kommer man till arenan alltid, vilken match det än är, en och en halv timme före. Efter matchen direkt och äta mat till ABC eller var det finns. Sedan direkt till Åbo och vi sover på Hotell Seaport i Åbo hamn för vi hinner inte hem med någon färja. Vi far hem med färjan 08:45 och kommer

till Mariehamn 14:10. Vi for 23:45 på lördag och kommer 14:10 på måndag” Mattson tillägger att man bokar in alla resor med Hotell Seaport för det är praktiskt bra.

5.4 Transportsätten

5.4.1 Jokerit

Jokerit har en cirka 40 personer som regelbundet åker på bortaresorna. ”Där är laget som helhet, tränarstaben, underhållet, läkarna, fysioterapeuterna, general manager och så vidare.” Utöver dessa har Jokerit haft som vana att ta med samarbetspartners på bortaresorna eller så har samarbetsparterna tagit ännu med sig några av sina egna kunder. ”De kommer med samma flygplan, bor i samma hotell. Vi har haft från en tio till som mest nittio andra med. I fall det har råkat vara två matcher, till exempel Bratislava och Zagreb resa och sedan hem så dit har det varit relativt lätt och få samarbetspartners med.” Jokerit använder sig enligt Vilkkula oftast av en Airbus 319 flygplanstyp för bortaresorna. Då har man haft en maximi på 25 övriga personer. ”Men det lever alltid, ifall det finns en möjlighet, det är jätte viktigt för oss att samarbetsparterna slipper och se vad det här på riktigt är och vad det sker på resorna.” Vilkkula tillägger att det såklart är svårt för samarbetsparterna och fara till Ryssland då laget har resor till destinationer bakom Ural. Föreningen har som regel att man måste vara med under hela resans lopp. ”Man kan inte göra så att man väljer bara en destination. Det begränsar säkert lite. Visst finns det sådana som annars också gör business åt det hållet så då slipper man dit med oss, till sådana orter vart det kanske annars skulle vara svårt och fara.”

Vilkkula förklarar att spelarnas bekvämlighet har tagits i beaktande i valet av transportmedel. Flygplanstypen laget använder sig av har 129 platser om varje sits är i bruk. ”Vi har utgått ifrån att varje spelare har tre sittplatser för sig. Där kan man ta resandet ganska bekvämt. Alla har sitt eget utrymme där och var och en spenderar övergångstiden hur man vill. Sover, spelar, tittar på TV eller läser. Var och en har ändå chansen och vara ensam där.” Då har det blivit 25 överloppsplatser och man har inte behövt röra i konceptet tillägger Vilkkula. ”I fall av en kortare resa och sponsorerna samt samarbetsparterna vill komma med så då är det ingen skillnad hur du tar en en till en och en halv timmes tripp.” Vilkkula förklarar att man utgått ifrån att allt överlopps blir bort så att

spelarna efter matchen kan återhämta sig på sitt sett och koncentrera sig för kommande. Han förklarar att ifall det ser ut som att man skulle anlända till den kommande spelortens hotell först efter tre fyra tiden på morgonen kan det vara att man övernattar vid den nuvarande spelorten i stället. ”När vi kommer till hotellet så där är ännu nattmat och efter det och sova. Var och en återhämtar sig efter matchen på olik sätt. Någon kan sova relativt snabbt och någon kan inte sova i många timmar.” Vilkkula tillägger att allt detta har man försökt ta i beaktande i planeringen och enligt hans förståelse har man lyckats relativt bra med den sidan under de tre första säsongerna. Vilkkula lyfter ännu fram att Finnairs besättning i princip är en del av laget. ”En del av laget ja, men ändå så att de rör sig till varje plats vi anländer så lite i efterkälke för de blir och stänger flygplanet och allt annat som hör till deras procedurer. Sen igen när vi far iväg så far de lite i för-tid.” Vilkkula sköter om besättningens landtransporter och hotell. ”Jag sköter om besättningens förflyttning där. Så har det varit för dem i detta kontrakt.”

5.4.2 Helsingfors IFK

”Det rådande kriteriet är att vi alltid strävar efter att göra det sportmässigt bästa transportalternativet för spelarna.” Halttunen förklarar att på bortamatcherna har laget 21 spelare i laguppställningen. Ibland har man med några överloppsskillar. Med reser alltid tränarna och i växlande grad läkare, fysioterapeut och massör. En åtta stycken personal reser med enligt Halttunen. Laget använder sig av en 58 sittplatser stor buss. Halttunen tillägger att man talat med bussbolaget om tilläggsutrymme men att det inte för tillfället är möjligt. ”En våning till i bussen, en tvåvånings buss alltså. Spelarna upp och personalen ned. Där är möjligheten. Vi reste till exempel i början av 2000-talet ett tiotal år med en tvåvånings buss. Tills det slutade när företaget byttes. Det var jätte praktiskt.” Enligt Halttunen är bussresorna ändå så korta i detta land att det inte har någon större betydelse. Som exempel ger han att inga sovplatser behövs i bussarna då man inte reser över natten hem någonstans ifrån. Halttunen förklarar att skillnaden mellan inrikes resandet och CHL resorna inte är stora. ”Sportdirektören är med, ibland är någon från mediedepartementet med. Ifall vi tittar på till exempel flygresorna i Finland vart vi oftast far, så 32 platser och utomlandsresor 36 platser.” Halttunen tillägger gällande underhållet att de far med egen paketbil och för med sin egen utrustning. ”Underhållet far alltid före laget till matchorten och lagar omklädningsrummen färdiga.” Halttunen vill ännu po-

ängtera att arbetets a och o är att sträva efter den bästa möjliga transporten för spelarna så att de kan prestera på bästa möjliga sätt i matcherna. Så att inga reseansträngningar finns i benen. ”I val av flyg, såklart det att vi får flygresandets tidtabeller optimala för ett sportlag. Strävar alltid efter det att spelarna har en optimal förberedelse chans för varje match”

5.4.3 IFK Mariehamn

Mattson berättar att normalt reser det 18 stycken spelare och fyra stycken ledare på en bortamatch. Kari Virtanen som hör till tränarteamet plockar man upp från Åbo eller Helsingfors. ”Karo är stationerad nu i Åbo.” Mattson berättar att han alltid bokar 24 stycken platser från Viking Line för varje resa, ifall han själv skall med eller om någon från styrelsen åker med laget. ”Inför matchen så justerar jag. Blir det bara att vi får 22 så bokar jag biljetterna på det viset. En gång i året brukar vi ha ett strategimöte med styrelsen. Då följer styrelsen och lite andra inbjudna med. Då är vi inte 22 utan kanske 35 som far.” Mattson poängterar att man tagit i beaktande spelarnas bekvämlighet i val av transportsätt. ”Dom har det fruktansvärt bra på det här viset. Det här är en viktig sak när vi måste resa så mycket så måste man göra det så optimalt som möjligt. Dom får frukost, lunch, mat efter matchen, morgonen efter, har hyttar som hotell, så allt är egentligen optimalt.” Mattson berättar att man ser det positiva med resandet. ”För många år sedan var det här ett problem att resa, idag har vi svängt om det till att det är bra för killarna. Vi är tillsammans, vi får en laganda, de är tillsammans i hyttarna, har roligt tillsammans.” Mattson anser att detta är ett måste att spelarna får allt serverat, annars tror han att det skulle vara mycket gnäll och strul på resorna. ”Idag är det inga problem alls. Som vi har det idag så åker vi och vi trivs jätte bra med det.”

5.5 Jämförelse

Tabell 6 Jämförelse mellan lagen

	Jokerit	HIFK	IFK Mariehamn
Organisering			
På plats före matchen	Beroende av hur man reser	2h	1,5h
Planeringen för bortaresorna startar	Direkt när föregående säsong går genom	Då matchprogrammet publiceras, sommaren	Då man får spelprogrammet
Intervjuade personer själv med	Ja	Ja	Sällan
Ekonomi			
Främsta ekonomiska intäkterna	Sponsorer, Partnerförsäljning +ägarna täcker ifall behövs	Publikintäkter, Partnerförsäljning, Reklam på spel-skjorta	Sponsorintäkter, Publikintäkter, Kioskförsäljning
Budget	Det som publicerats +- 20milj.	10 miljoner (Liiga 2017)	1,1 miljon
Transportkostnader	5-6 %	2,5-3 %	100 000€ + Viking Line
Transporter			
Val av transportsätt	Flyg ett måste	Sportsliga före	Ekonomi + befinner sig på en ö
Buss	Värden sköter om	Kovanen	Taivassalo
Flyg	Finnair	Tre orter	-
Tåg	Igång till St. Petersburg	-	Nattåg till Rovaniemi
Båt	-	-	Viking Line
Spelortens betydelse	Nej	Ja	Nej

delse i transportval?			
Transporterade lagen			
Personer med (st.)	40 + samarbetspartners	32-36 + underhållet med egen paketbil	23

Intressanta små detaljer gällande transporterna av laget och utrustningen. Jokerit använder sig av flyg för att komma till matchorten. Från flygfältet fortsätter lagets resa med buss medan utrustningen och underhållet far med paketbil. Helsingfors IFK har en lite annorlunda kutym. Lagets utrustning åker med den egna bussen, med eller utan spelarna. Då laget flyger inrikes åker lagets buss med utrustningen till matchorten. Underhållet har igen sin egen paketbil med underhållets utrustning. IFK Mariehamn har allt med i sin buss.

6 SAMMANFATTANDE DISKUSSION

Meningen med arbetet är att få en helhetsuppfattning av hela processen som leder till transporten av självaste laget. Lyfta fram faktorer som inverkar på valet av transportsättet, tidsanvändningen och kostnader. De intervjuade personerna gav klart och tydligt svar på det jag var ute efter i undersökningen. Ekonomi delen som ett litet minus. Tabellen i kapitel 5.5 kan ses som en viktig summering av slutprodukten.

Till största delen är jag nöjd med arbetet, främst med den empiriska delen. Det som glädde var att de intervjuade personerna själv kom fram med detaljerad information gällande transporterna. Det är en stor orsak till varför man tydligt ser likheterna och skillnaderna mellan föreningarna. Även om en stor del av informationen var sådan, som jag som sportintresserad, väntade mig också från diverse förening. Intervjuerna var från första början meningen och utföra med tre olika lag från tre olika ligor. På detta vis kan klara skillnader ses! Att få möjligheten och speciellt intervjua ansvarspersonerna för transporterna av Jokerit och IFK Mariehamn gav ett klart mervärde för arbetet. Dessa

föreningar är speciella i sport Finland gällande resandet. Helsingfors IFK kan i detta sammanhang ses som en ”normal” förening.

Teoridelen av arbetet är till för att ge en allmän syn på transporter, logistik och ekonomi. Utan några kontakter med självaste lagen. Den empiriska delen har i stort sett samma del teman som teorin. Empirin går in på hur det i praktiken fungerar inom de tre föreningarna. Då intervjuerna var delade i liknande ämnesområden kunde det i vissa fall ha varit bra och intervju två personer inom föreningen. Främst gällande ekonomi delen. Planeringen av teoridelen i början av hela examensarbetet var inte optimal. En klar struktur har varit svår och hitta under hela arbetets gång. Ämnet i sig är relativt outforskat, vilket ledde till att man i praktiken inte hade någon grund och börja på. Det var ju dock en av orsakerna till valet av ämnet! Ett liknande arbete kunde också utföras med lag från samma serie, vilket skulle kräva mera resurser i fråga om tid och planering av skribenten.

KÄLLOR

Bryman, A & Bell, E. 2011, *företagsekonomiska forskningsmetoder*, 2 uppl., Stockholm: Liber AB, 757s

Carlson, M, Bernhardsson, J. 2013, *Ekonomi för chefer*, 2.uppl., Liber AB, 146s

Club Matters. *Club Finances budgeting*, Tillgänglig: <https://www.sportenglandclubmatters.com/club-finances/budgeting/> Hämtad 25.10.2017

Eklund, I, Kekkonen, H. 2014, *Kannattavuuslaskenta ja hinnoittelu*, Helsinki: Sanoma Pro Oy, 253s

Finavia.a *Hallin ja Utin lentoasemat*, Tillgänglig: <https://www.finavia.fi/fi/halli-ja-utti/> Hämtad 10.11.2017

Finavia.b *Matkustajat lentoasemittain*. Tillgänglig: <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/lentoliikenne/tilastot/2016/> Hämtad 4.10.2017

Finnair. *Finnairin kohteet suomessa*. Tillgänglig: <https://www.finnair.com/fi/fi/destinations/finland> Hämtad 4.10.2017

Finnair, 2016. *Muut urheiluvälineet*. Tillgänglig: <https://www.finnair.com/fi/fi/information-services/baggage/sports-equipment/other-sports-equipment> Hämtad 29.11.2016

HIFK. *Seurahistoria*, Tillgänglig: <https://hifk.fi/historia/> Hämtad 9.11.2017

Hokkanen, S, Karhunen, J.2014, *Johdatus logistiseen ajatteluun*, 7.uppl., Sho Business Development Oy, 464s

IFK Mariehamn. *Historik*, Tillgänglig: <http://www.ifkfotboll.ax/om-klubben/historik> Hämtad 9.11.2017

Jokerit. *Punakeltainen historia alkoi 1967*, Tillgänglig: <http://www.jokerit.com/seurahistoria> Hämtad 9.11.2017

KHL. *KHL geography*, Tillgänglig: <http://en.khl.ru/clubs/> Hämtad 23.10.2017

Kinnunen, J, Laitinen, E.K, Laitinen, T, Leppiniemi, J, Puttonen, V. 2007, *Avain las-
kentatoimeen ja rahoitukseen*, KY-Palvelu Oy, 174s

Lantz, A. 2013, *Intervjumetodik*, 3.uppl., Studentlitteratur AB, 173s

Liiga. 4.9.2017, *HIFK ja Kärpät isoimmilla satsauksilla kauteen 2017-18*, Tillgänglig:
<http://liiga.fi/uutiset/2017/09/04/hifk-ja-karp-isoimmilla-satsauksilla-kauteen-201718>
Hämtad 3.11.2017

Lindfors, H, Syvänperä, O. 2010, *Pk-yrityksen budjetointi ja raportointi käytän-
nönläheisesti*, 3.uppl., Helsinki: Helsingin seudun kauppakamari / Helsingin Kamari
Oy, 119s

Lipponen, K.J. 2017, *Menestyksen polulla-huippu-urheilun ulkoinen arviointi*, Valtion
Liikuntaneuvosto, Tillgänglig: [http://www.liikuntaneuvosto.fi/files/446/Huippu-
urheilun_arviointi_netti.pdf](http://www.liikuntaneuvosto.fi/files/446/Huippu-urheilun_arviointi_netti.pdf) Hämtad 8.5.2017

Litmanen, P. 2008, *Urheilujohtamisen ooppera*, Magnetum, 286s

Logistiikan maailma.a *Kuljetusmuodon valinta*, Tillgänglig:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/> Hämtad 9.11.2017

Logistiikan maailma.b *Kuljetusten ja jakelun logistiikkaa*. Tillgänglig:
[http://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikkaa-lukiolaisille/kuljetusten-ja-
jakelun-logistiikkaa/](http://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikkaa-lukiolaisille/kuljetusten-ja-jakelun-logistiikkaa/) Hämtad 10.10.2017

Martikainen, M & Vaihekoski, M. 2014, *Yrityusrahoituksen perusteet*, 1.uppl., Sanoma
Pro Oy, 198s

Mäkelä, T, Mäntynen, J, Vanhatalo, J. 2005, *Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät*, Tampe-
reen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, 165s

Paasivaara, L, Suhonen, M, Nikkilä, J. 2008, *Innostavat projektit*, Helsinki: Suomen
sairaanhoitajalitto ry, 152s

Port of Helsinki. 9.1.2017, *Helsingin Satamassa 11,6 miljoonaa matkustajaa- en-
nätysvilkas vuosi*. Tillgänglig: [http://www.portofhelsinki.fi/helsingin-
satama/ajankohtaista/uutiset/helsingin-satamassa-116-miljoonaa-matkustajaa-
ennatysvilkas](http://www.portofhelsinki.fi/helsingin-satama/ajankohtaista/uutiset/helsingin-satamassa-116-miljoonaa-matkustajaa-ennatysvilkas) Hämtad 4.10.2017

Puolamäki, E. 2007, *Strateginen johdon laskentatoimi*, Helsinki: Tietosanoma Oy, 272s

Rahnasto, I. 2011, *Huippu-Urheilun Johtaminen*, Helsinki: Books on Demand GmbH, 60s

Rauhamaäki, H, Mäntynen, J, Mäkelä, T, Sinisalo, E, Kalenoja, H. 2006, *Lentoliikenne ja lentosatamat*, Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, 140s

Ritvanen, V, Inkiläinen, A, von Bell, A, Santala, J. 2011, *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry, 252s

STT. 13.2.2017, *Lentoasemien pudotuspeli voi kiristyä Oulusta etelään*, Tillgänglig: <http://www.savonsanommat.fi/talous/Lentoasemien-pudotuspeli-voi-kiristy%C3%A4-Oulusta-ettel%C3%A4%C3%A4n/929672> Hämtad 23.10.2017

Synonymer.se. Tillgänglig: <https://www.synonymer.se/sv-syn/tillgänglig> Hämtad 4.10.2017

Tapaninen, U. 2013, *Merenkulun logistiikka*, Gaudeamus Oy, HYY Yhtymä, 155s

Tikka, J. 2016, *Logistiikan perusteet*, Nordersted: Books on Demand, 108s

Trafikverket.a 6.3.2017, *Tieverkko*. Tillgänglig: <http://www.liikennevirasto.fi/tieverkko#.WdTlu-nz38> Hämtad 4.10.2017

Trafikverket.b 25.10.2017, *Tienumerointi ja tienumerokartat*, Tillgänglig: <https://www.liikennevirasto.fi/kartat/tiekartat#.WgNofOnz389> Hämtad 10.11.2017

Trafikverket.c 3.3.2017, *Vesiväylät*. Tillgänglig: <http://www.liikennevirasto.fi/vesivaylat#.WdT1Qunz389> Hämtad 4.10.2017

Trafikverket.d 3/2017, *Ulkomaan meriliikennetilasto 2016*, Tillgänglig: https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lti_2017-03_ulkomaan_meriliikennetilasto_2016_web.pdf Hämtad 23.10.2017

Trafikverket.e 5.7.2017, *Rataverkko*. Tillgänglig: <http://www.liikennevirasto.fi/rataverkko#.WdTdwenz38> Hämtad 4.10.2017

Trafikverket.f *Tienumero*, Tillgänglig: <https://extranet.liikennevirasto.fi/webgis-sovellukset/webgis/template.html?config=tienumero> Hämtad 10.11.2017

Urheilusanomat.a 8.9.2016, *Klassinen Kausiopas SM-Liiga*, Helsinki: Sanoma Media Finland Oy, 108s

Urheilusanomat.b 31.3.2016, *Kattava Kausiopas Veikkausliiga*, Helsinki: Sanoma Media Finland Oy, 68s

Verhelä, P. 2000, *Liikematkailu*, Helsinki: Oy Edita Ab, 143s

Viking Line. *Sporttimatkat*, Tillgänglig: <https://www.vikingline.fi/kokoukset-ja-ryhmat/ryhmamatkat/sporttimatkat> Hämtad 30.11.2016

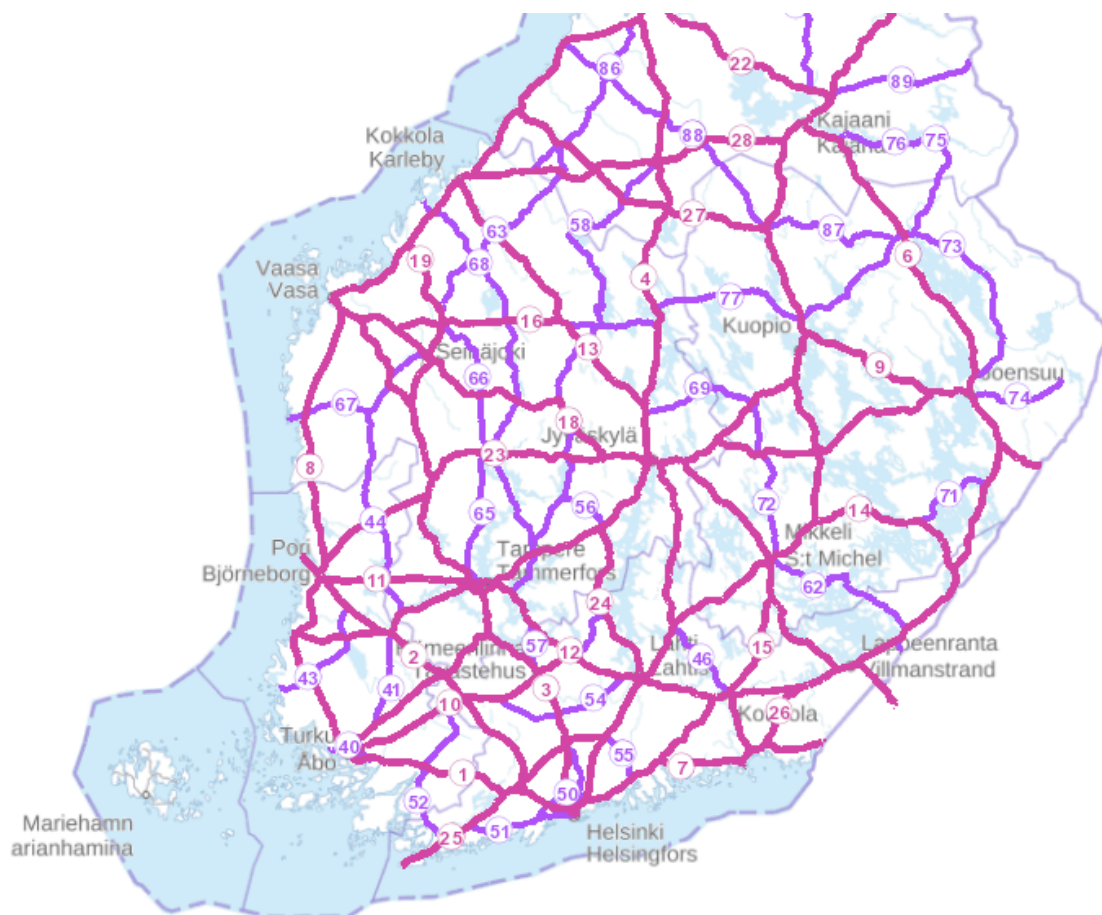
VR. *Kaukoliikenteen rataverkko ja tärkeimmät rautatieasemat*, Tillgänglig: <https://www.vr.fi/cs/vr/fi/kaukoliikenteen-reittikartta> Hämtad 23.10.2017

Wikipedia.a 27.10.2017, *Osallistuvat joukkueet*, Tillgänglig: https://fi.wikipedia.org/wiki/J%C3%A4%C3%A4kiekon_SM-liiga Hämtad 27.10.2017

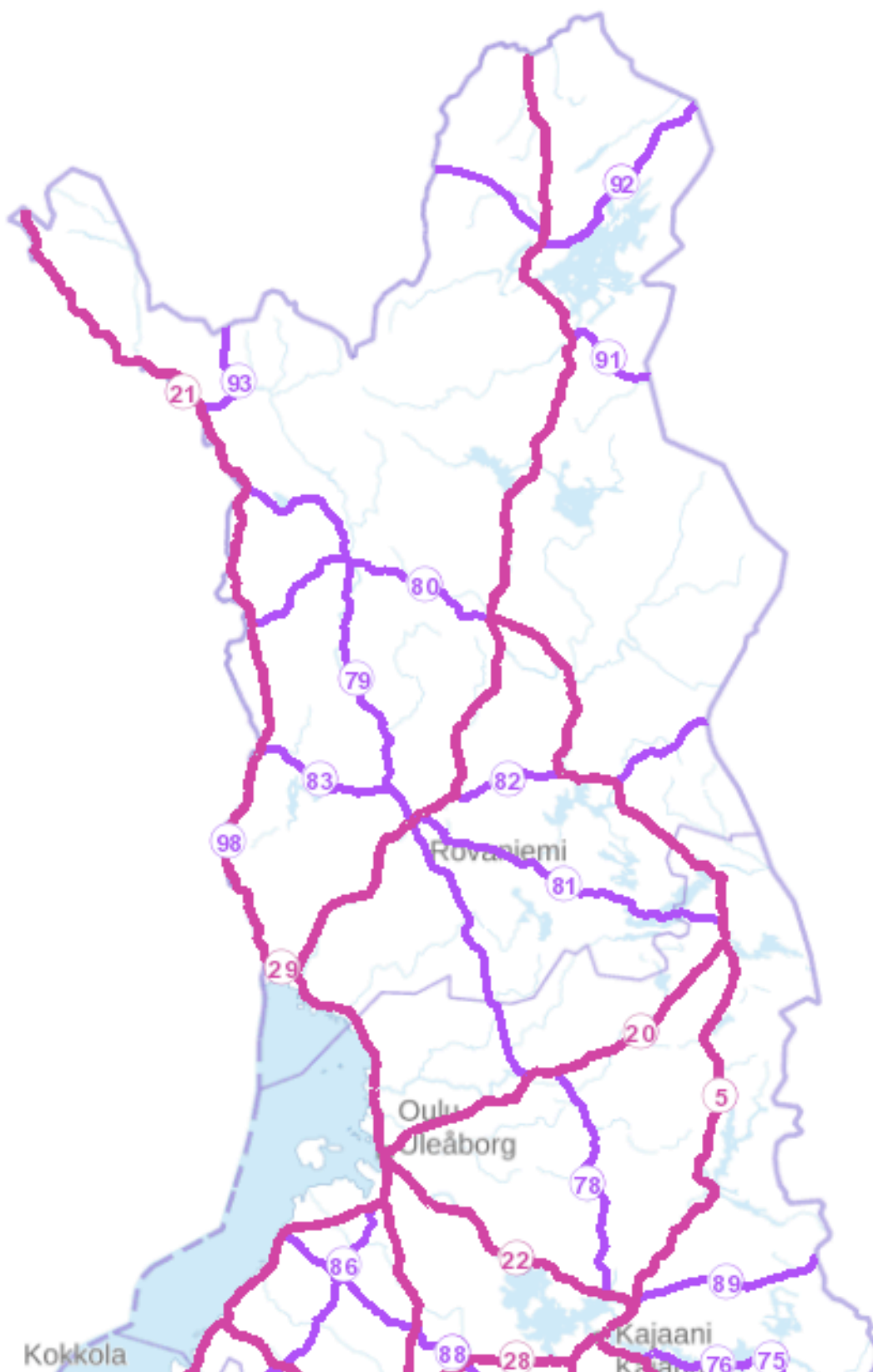
Wikipedia.b 6.9.2017, *Joukkueet kaudella 2017*, Tillgänglig: https://fi.wikipedia.org/wiki/Veikkausliiga#Joukkueet_kaudella_2017 Hämtad 23.10.2017

WWF. 25.8.2016, *Merenkulku Itämerellä*, Tillgänglig: <https://wwf.fi/alueet/itameri/merenkulku/> Hämtad 12.11.2017

BILAGA 1 TRAFIKNÄTET SÖDRA FINLAND (TRAFIKVERKET)



BILAGA 2 TRAFIKNÄTET NORRA FINLAND (TRAFIKVERKET)



BILAGA 3 JOKERIT INTERVJU

Haastattelu Vesa Vilkkulan kanssa

11. huhtikuuta 2017 haastateltavan työpaikalla

Haastattelija: Niklas Koroleff

Nimi ja tehtävä organisaatiossa?

- Vilkkulan Vesa logistiikkajohtajan tittelillä

Kyllä. Ja milloin aloititte työnne Jokereissa?

- Eli tuota noin mites tässä nyt nämä vuodet menee nopeasti? Silloin kun aloitettiin ensimmäinen KHL kausi.

Eli kolme vuotta sitten suurin piirtein.

- Kolme vuotta joo, nyt on niin kuin neljäs vuosi alkaa. Tai no alkanut.

Kyllä. Miten työ joukkueen kuljetusten järjestämisestä on organisoitu? Nyt on niin kuin tietysti vieraspelimatkat.

- Koostuu aika monesta pienestä palasta. Tärkein on toi kuljettava yhtiövalinta, että ne on kunnossa. Yks osa on että kaikilla on voimassa olevat dokumentit millä lentää, viisumit siihen sitten vielä hotellit, majoitukset, ruokailut ylipäätänsä. Vieraspelireissujen yhteydessä, siellä päässä isäntien informointi siitä miten me liikutaan koska isännät on velvollisia hoitaa maakuljetukset aina vierailevalle joukkueelle. Sama mikä me tehdään kaikille jotka täällä käy.

Eli teidän ei tarvitse sitä

- Sitä maakuljetusta siellä toisessa päässä ei. Se on isäntien velvollisuus. Me hoidetaan täällä sitten kun minä saan tiedon miten joukkueet liikkuu tännepäin kun ne tulee niin minä hoidan sitten täältä päästä heidän kuljetukset.

Okei ja aina sama yhtiö mitä sitten käytätte?

- Joo siis meillä on täällä yhteistyökumppani, käytännössä kaikilla muilla KHL joukkueilla niillä on oma bussi tai sitten niillä on useimpia busseja. Yksi edustusjoukkueelle, yksi mahdollisesti juniorijoukkueelle, yks vielä VHL:ää pelaavalle joukkueelle, ja jonkun ne sitten aina irrottaa meidän käyttöön ja päästään siellä päässä.

Okei. Mikäs on henkilöstöresurssit tähän kuljetusten järjestämiseen? Onko se pelkästään sinä joka hoidat?

- Joo siis käytännössä se olen minä! Sitten tuota joukkueenjohtajan ja valmennuksen kanssa käydään vähän niin kuin se muu paletti et kun lähetään reissuun niin mihin me mennään, miten me liikutaan ja lähdetäänkö pelin jälkeen vai jäädäänkö yöksi paikkakunnalle ja ne käydään sitten vähän erikseen. Ne elää vähän niin kuin koko kauden miten me liikutaan mutta periaatteessa ei meillä ole muita tässä organisaatiossa kiinni tässä kuin minä. Sitten kun taas vierasjoukkue tulee niin siinä meillä on sitten yksi kaveri joka käytännössä kiinni koko ajan vierasjoukkueen huollon ja tavaroiden logistiikassa. Hän on yöllä vastassa tai mihin aikaan ne ikinä tulee. Ja hän hoitaa kanssa ne kuljetukset täältä pois.

Okei. Ja paljon aikaa suurin piirtein varataan yhden vierasmatkan suunnitteluun?

- No siis silloin kun aloitettiin KHL:ssä niin. Minä aloitin käytännössä huhtikuussa kun kausi alkoi syyskuussa. Se oli ensimmäinen kausi niin silloin rakennettiin kaikki nollasta. Nythän se tavallaan elää koko kauden. Kun kausi loppu ja ollaan käyty kausi tässä läpi niin koko ajan olen rakentanut uutta kautta. Se alkaa käytännössä heti. Tietyltä osin se suunnittelu lentoyhtiöt ja hotellit tulee vähän myöhemmin siinä vaiheessa tässä on helppo tavallaan suunnitella kun minä tiedän esimerkiksi mitkä kaikki passit ihmisillä on. Onko sillä voimassaoloaikaa tarpeeksi, onko tarpeeksi sivuja. Jotkut tarvitsee neljäkin viisumia jotkut pääse sitten kolmella tai ensi kaudella päästään jopa mahdollisesti kahdella viisumilla niin se aina vähän vaihtelee se.

Jees. Se oli niin kuin tämmöinen aloittava yleisosio sitten tulee talousosio nyt seuraavaksi. Mitkä ovat seuran ensisijaiset taloudellisen tulon lähteet?

- Niin pitkälle omavaraisesti sponsori yhteistyökumppanimyyneistä kun ikinä saadaan niin niillä pyritään tämä niin pitkälle pyörittää kuin me vain ikinä pystytään pyörittää. Sitten on omistajien intresseissä kattaa sitten se loppu. Jääkö paljon paitsi vai jääkö oleenkaan paitsi. Siitähän se lähtee, niin paljon kun pystytään itse saamaan rahoitusta niin tämä tehdään.

Jees. Kuinka suuri on seuran kokonaisbudjetti?

- Se kannattaisi kysyä tuolta toimitusjohtajalta mutta ei ne välttämättä kauhean kaukana ole ne mitä lehdissä on ilmoitettu. Plusmiinus parikymmentä miljoonaa.

Selvä. Sinä varmaan tiedät paljon kuuluu kuljetuskustannuksiin siitä budjetista?

- Siitä menee, se vähän riippuu sekini, koska me ollaan tähän saakka neuvoteltu käytännössä ensimmäinen vuosi neuvoteltiin vain vuosi kerrallaan, sitten saatiin kahden vuoden diili osittain kuljetusten suhteen. Nyt neuvotellaan vähän pitempää koska on tehty

päätös siitä että ollaan seuraavat viisi vuotta KHL:ssä. Se on jäänyt vähän auki mutta kyllä siihen menee, tarkkaa summaa...

Onko prosentuaalista?

- Prosentuaalisesti laskee niin, plus miinus semmoiset viisi kuusi pinnaa kokonaisesti. Tätä tehdään tavallaan keskitetysti siinä mielessä. KHL:n sisällä on muutama matkanjärjestäjä, jotka ovat erikoistuneet esim. näihin hotelli, valtaosa kuitenkin tapahtuu tuossa itärajan puolella. Jos niillä on jakauma suunnilleen 50-50 joukkueiden kesken niin aika tavalla pystytään pienentämään näitä hotellikuluja sillä. Hotellit tietää että ne saa kun KHL-kausi alkaa, niin siihen tiettyyn pisteeseen saakka, niillä on koko ajan käytännössä joku joukkue asuu siellä. Aika hyvin on hinnat saatu painettua kohtalaisen alas. Jos minä yksin yrittäisin täältä lähteä noiden hotellien kanssa tekemään sopimuksia niin pelkästään Jokerien näkövinkkelistä ei ikinä päästäisi siihen hintatasoon mikä meillä on nyt.

Eli muita kuluja esimerkiksi niin on juuri hotelli ja ruokakustannukset. Kuuluuko nämä kuljetuskustannuksien piiriin?

- Joo siis se on samassa siis joukkue. Meillä on tavallaan joukkue on yksi kuluerä! Minun budjetit kuuluu siihen joukkueen kokonaisbudjettiin. Riippuen mitä me tehdään muutoksia kesken kauden. Jos me jäädään jonnekin. Päätetään ettei me lähdetä tuolta pelin jälkeen pois vaan me ollaan siellä niin se saattaa olla että se on pikkuisen kalliimpi kaupunki asua kun esim. tuleva kohde ja sitten me vaan lasketaan että se on fiksumpaa jäädä sinne kun mennä jollekin pienemmälle paikkakunnalle missä välttämättä ruoka ei ole samalla tasolla. Sitten siellä voi olla semmoisia lentokenttiä jotka ei välttämättä ole yöaikaan auki. Sitten sinun on pakko jäädä.

Tämmöinen päätös tapahtuu sitten vain kesken matkan?

- Viimeisimmät silaukset tehdään suunnilleen ehkä 4-5 päivää aikaisemmin, ehkä viikkoa aikaisemmin ennen kun lähdetään loppukädessä reissuun. Jos me päätetään jotain muuttaa niin viimeistään viikkoa ennen kun lähdetään reissuun. Yöpymisiä koskevat päätökset mikäli sen hotellin kanssa onnistuu. Siinä on aina vähän sitä...viikko on semmoinen että kauheasti ei sen jälkeen pysty enää tekee ettei tulisi lisää kustannuksia. Hotellit on kuitenkin sitoutunut siihen pariin kolmeen yöhön ja jos me yhtäkkiä sanotaan ettei me olla kuin yksi yö siellä niin saattaa aina jotain pientä kuluu tulla siitä ilosta.

Aivan. Sitten itse kuljetuksiin. Mitkä tekijät vaikuttavat kuljetusmallin valintaan?

- Tätä liiga ei pysty ilman omaa konetta pelaamaan. Se on fakta! Ei pysty paikkakunnalta toiselle esim. Venäjän sisällä...ei kulje koneita, sitten pitäisi kierrättää jotenkin Moskovan kautta ja se on vaan sula mahdottomuus. Tämä on ainoa oikea tapa liikkua. Koko ajan kone mukana kun sinä liikut. Tietysti jos menee Moskovaan et on sattumalta kalenteri niin suosiollinen että sinulla on siinä vaikka Podolskista Vitjaz ja sitten Moskovan Dynamo ja sitten vaikka TsSKA yhdelle pelimatkalta niin silloinhan se on helppoa. Voit lentää yhteen suuntaan ja kone tulee hakemaan viimeisen pelin jälkeen. Semmoisia ohjelmia ei ole vielä tullut vastaan. Yleensä yks peli jossakin ja toinen peli sitten tunnin kahden tunnin lentomatkan päässä ja se kolmas peli sitten jossain siitä vielä se sama ja kierretään siitä sitten himaan. Se on seitsemisen päivää jokainen vieraspelimatka.

Aivan, eli vastasit jo melkein seuraavaan kysymykseen miksi tiettyä kuljetusmallia käytetään, tuli esille jo. Kuinka suuri merkitys pelipaikan sijainnilla niin sekin oli hyvin selostettu tuossa. Sitten seuraava on: vähän niin kuin talous ja kuljetuskeskeinen että onko seuran talous mahdollisuus vai este kun valitaan näitä kuljetusvaihtoehtoja? Ja miksi on näin?

- Kuljetusvaihtoehtoina niin lentokonehan on ainoa mahdollinen kulkuväline. Sitten siinä lisäksi on vielä se että käytännössä se on niin kuin meidän näkövinkkelistä se on Finnair. Suomessa valitettavasti tai välttämättä, miten sen haluaa sanoa, niin ei ole kauheasti muita vaihtoehtoja kun Finnair. Ei ole toista lentoyhtiötä, semmoisella kalustolla jos nyt voi sanoa ollenkaan tällä hetkellä, jos tuossa on joku Jetflite tai joku vastaava mikä lentää yhdellä tai kahdella koneella niin ne ei vaan ole siinä mielessä mahdollista. Sitten tässä on vielä maiden väliset lentoliikennesopimukset jotka määrittelee sen ettei me voida edes hakea tarjouksia käytännössä mistään muualta. Koska sitten taas otetaan vaikka Air Baltic, tai ihan mikä tahansa Eurooppalainen kuljettaja, niin sillä ei ole oikeuksia lentää täältä Venäjälle. Se sulkee itsensä pois jo. Tietyt sopimukset mitkä lentoyhtiöt on eri maiden kesken tehneet, siinä mielessä tämä on meille erittäin hyvä, tavallaan hyvä helppo tilanne se että meillä on yksi yhtiö jonka kanssa me neuvotellaan. Se sulkee tavallaan sen muun siitä pois mutta sitten toisaalta niin mikä yhteistyö meillä on Finnairin kanssa ollut niin se on ollut ihan äärimmäisen hyvä. Ollut kuitenkin kolmeen kauden, meillä on kaksi poikkeustapausta tapahtunut koko aikana. Se on hyvin harvinaista että meidän tarvitsisi mitään ylimääräistä tehdä. Tämä menee ihan kuin on suunniteltu! Menee tosi hyvin, helposti. Finnair on sitoutunut tähän ja miehistö kulkee meidän mukana joka paikassa ja tämä menee ihan älyttömän hyvin on toiminut.

Toivoisitko että kuljetukset tapahtuisivat jollain muulla tavalla tai?

- No ei, ei, ei tuonne pysty millään muulla menee et kyllä se on alusta saakka ollut selvää että se on otettava lentoyhtiö ja se maksaa sen minkä se sitten maksaa. Sille ei vaan voi mitään. Tätä ei vaan pysty, ei niin kuin missään päin Venäjää yksikään joukkue ei pysty vieraspelimatkojaan hoitamaan muulla kun että heillä on oma kone. Jonkun yhden siivun niin kuin mekin, jos sopimukset antaisivat myöden niin me voisimme tietysti mennä vaikka reittikoneella Moskovaan ja pelata yksi peli siellä ja sitten kone tulisi hakemaan meidät ja me jatkaisimme matkaa. Se ei näitten lentoliikenne sopimusten mukaan ole mahdollista. Silloin meidän on aina lähdettävä täältä käsin liikenteeseen ja sitten se kone on koko ajan siinä meidän mukana.

Ei ole edes juna Pietariin?

- Joo jos yksi yksittäinen peli olisikin, niin kuin tänä vuonna oli tammikuussa. Yksi yksittäinen Pietari peli, se me tehtiin junalla, silloin me ei lennetty. Se oli edestakainen, käytiin siellä pelaamassa ja tultiin takaisin Hesaan. Silloinhan se toimii. Tämmöisiä että niitä olisi useimpia semmoisia pelejä, niitä ei vaan ole. Pietarikin on yleensä aina ollut osa jotakin kokonaisuutta että. Mutta kyllä me käytiin joo. Pietarissa käytiin tänä vuonna junalla. Tavarat bussiin ja pelaajat junaan.

Aivan. Matkustatko itse mukana kaikille vieraspaikkakunnille? Ja miten valmistaudut vierasmatkaa varten? Onko se täällä vain se valmistautuminen vai?

- Valmistautuminen on sitä että kaikki on tehty valmiiksi ja sitten vaan lähdetään! En minä sillain. Kaikki mitkä tulee siellä sitten yllättävää eteen hoidetaan sitä sen mukaan. Minä olen niin kauan tehnyt lentoyhtiöissä töitä että se ei minua. Se ei aiheuta minulle mitään ylimääräistä. Minä tiedän sen mitä me ollaan ennakkoon tehty ja Finnairin kanssa sovittu. Ei tarvitse kauheasti miettiä, se menee ihan nappiin. Sitten vain hoidetaan jos tulee jotain yllättävää sitä hoidetaan sitä mukaan mitä niitä tulee. Ei niihin sillain voi valmistautua. Siinä mielessä toi on tavallaan kivaakin. Koska sitä voi aina tapahtua, vaikka ei mitään sen suurempia ole tapahtunut. Sitten sitä hoidetaan sitä mukaan mitä niitä tulee. Ei oikein voi valmistautua.

Pystyisitkö kuvailemaan tavallista tai normaalia vieraspelipäivää logistisesta näkökulmasta. Esim. paikasta A paikkaan B?

- Otetaan nyt vaikka semmoinen et me ollaan yks peli pelattu siellä, jos tilanne on semmoinen että peli on Omskissa ja on päätetty että siirrytään pelin jälkeen Novosibirskiin vaikka. Se on käytännössä, että siinä vaiheessa kun peli loppuu, meidän huolto ja kaikki

tavarat, vajaat parituhatta kiloa, roinaa aina mukana. Siinä on semmoinen kolme varttia aikaa kun se kolonna lähtee siirtymään kohti lentokenttää. Pelaajat jää edelleen hallille, silloin meiltä lähtee niin kuin, riippuen montako meitä on siinä, kolmesta neljään kaveria lähtee tavaroiden kanssa kohti lentokenttää. Minulla on kaikki passit mukana, siinä vaiheessa kun päästään kentälle niin pannaan kamat kyytiin, me saadaan hoidettua lähtöselvitys valmiiksi. Ja siinä vaiheessa kun pelaajat ja valmennus ja joukkueenjohto, loppu joukkueenjohdosta, tulee kentälle niin meillä on käytännössä kaikki tehty. Kunderit pääsee siitä suoraan, jaetaan passit ja kaverit jatkaa matkaa eteenpäin kohti turvatarkastusta ja miehistö on kulkenut siinä tavallaan pikkusen vielä etujoukoissa, viisi kymmenen viistoista minuuttia aikaisemmin kun meidän huolto lähtee. Tai itse asiassa jopa puolisenkin tuntia. Koneella tapahtuu valmistautuminen siltä osin että kun rupeaa tavaraa tulemaan niin siellä on kaikki valmista. Yleensä meillä tapahtuu nuo lähdöt siitä kun laukut ja minä saavun kentälle niin reilusta tunnista kahteen tuntiin niin me ollaan jo ilmassa. Riippuen jos me siirrytään Venäjän sisällä ettei tarvitse mitään passimuodollisuuksia hoidella niin se on nopeampaa. Mutta sitten jos me lähdetään vaikka kotiin siitä tai siirrytään johonkin semmoiseen maahan et meidän pitää mennä passista läpi niin sitten siinä se on puolesta tunnista tuntiin pitempi. Riippuen sitten siitä onko semmoinen lentoasema joka on tottunut hoitamaan päivittäisellä tasolla ulkomaan lentoja, vai onko se sitten semmoinen että tämä tapahtuu harvakseltaan niin sitten se on aina vähän hitaampaa se. Että semmoiset ihmiset jotka osaa sen duunin niin sitten on paljon nopeampaa se systeemi. Sitten me siirrytään silloin yöllä kohti seuraavaa ja sitten minä olen ollut sen matkan aikana jo yhteydessä tuleviin isäntiin että milloin me liikutaan ja mihin aikaan me tullaan. Minulla on paikallisen bussikuskin ja sen pakettiauton joka kuljettaa kampeet niin kuskien numerot. Yleensä soitan siinä vaiheessa ennen kun noustaan ilmaan että me ollaan tulossa ja sitten siellä on toisessa päässä jengi vastassa sen yön aikana kun siirrytään hotelliin niin sovitaan seuraavan päivän kuljetukset. Bussikuski on sitten käytännössä sen ajan joka me siellä ollaan niin melkein sama kuski. Sovitaan ne ajat milloin me lähdetään hallille. Onko aamutreenejä onko iltatreenejä riippuen siitä mikä on pelipäivä. Ne elää tavallaan et jos se on pitkä turnee, vaikka neljän pelin turnee niin yleensä sitten jossain vaiheessa ruvetaan miettiä et mennäänkö me aamulla ollenkaan, lähteekö kaikki? Et se on se mikä elää. Mutta sitten se vaan sovitaan aina isäntien kanssa.

- Että jos joku harjoitus jää kokonaan väliin niin sitten vaan ilmoitetaan ettei tarvitse tulla. Taas sitten jos lähdetäänkin vähän myöhemmin tai aikaisemmin niin se riippuu. Se on semmoista pientä hienosäätöä. Sillain se yleensä pyörii että tietty porukka menee kentälle aikaisemmin kun muut. Jotta me saisimme tavarat sisään ja tsekkaukset hoidettua.

Onko mitään semmoista että liigalla on jokin sääntö että kuinka aikaisin pitää olla pelipaikkakunnalla. Pitääkö ottaa huomioon tieverkostoja, aikatauluja?

- Toki, isännille se on käytännössä se ja sama milloin me tullaan. Koska ne tietää että me ollaan tulossa sieltä. Ihan sama kun meille tulee tänne. Joku tulee tuolta vähän kauempana niin kyllä me se käytännössä tiedetään että ne ilmoittaa että ne tulee vaikka puoli kaksi yöllä. Se on tavallaan semmoista toiveajattelua jos kaikki menee ihan nappiin. Kyllä käytännössä delay on tunnista kahteen tuntiin. Kaveri joka on niitä vastassa aina tietää sen ettei ne ikinä tule siihen aikaan. Sitten vaan odotellaan ihmetellään ja katsotaan. Samaa se on että jos jotain yllättävää tapahtuu, kun esim. meillä toissakaudella Tšeljabinskista piti lentää Nižnekamskiin ja siellä kentällä oli: siellä on yksi kiitorata, hirveä sivutuuli, kiitorata jäinen, lunta sataa. Päädyttiin sitten varakentälle Kazaniin ja tehtiin se ratkaisu ennen kuin lähdettiin. Siinä vaiheessa kun me tiedettiin että todennäköisesti ei päästä alas mutta lähdettiin kokeilee että muuttuuko se keli siinä reilun tunnin puolentoista tunnin lennon aikana semmoiseksi että voidaan yrittää, ja jos ei voida yrittää niin mennään varakentälle joka on Kazan siellä. Sitten vain hoidettiin sillain että ennen lentoa minä tein hotellivaraukset ja hommasin sinne bussin vastaan ja sitten oltiin yksi ylimääräinen yö siellä ja lennettiin sitten varakentältä Nižnekamskiin pelipäivän aamuna. Käytiin pelaamassa se peli ja lähdettiin sitten kotiin sieltä. Sitten vain tehdään niitä muutoksia, päätöksiä ja katsotaan miten se toimii. Joka tapauksessa meidän olisi pitänyt päästä sinne, ja sitten taas Kazanin ja Nižnekamskin välinen etäisyys on joku 350km niin sitten minä olisin kyllä saanut isännät hakee meidät silloin vaikka yöllä meidät sieltä Kazanista. Ne olisi laittanut bussin mutta me katsottiin että siinä ei ole tavallaan mitään järkeä lähteä yöllä.

Mutta jonkinlainen raja pitää varmaankin olla ettei sitä peliä sitten peruta?

- Joo siinä on KHL:ssä semmoinen sääntö että pelin alkua saa ensihätään siirtää sen illan aikana muutamalla tunnilla myöhäisemmäksi jos jotain tapahtuu. Vaikka jossain kolari että sinä et vain yksinkertaisesti pääse. Tai seuraavaan päivään kello 13 saakka. Et sittenhän se sekoittaa tavallaan kaikki kuviot jos tämmöistä käy. Mutta siinä on aina

semmoisia varoaikoja olemassa. Et jos jotain kävisi että kelit on niin huonot et me ollaan tulossa suoraan pelipaikkakunnalle, peli alkaisi vaikka kello 19 ja vaikka lumentulon takia tulo viivästyisi niin pitkälle että meidän pitäisi tulla suoraan lentokentältä niin se on sitten yleensä neuvottelukysymys et jos sen pari tuntia myöhäisemmäksi laittaa sen alun niin se ei vaikuta niin älyttömästi siihen. Tai sitten jos siinä on jotain, jää on huono. Tuomaristo sanoo että tällä jäällä ei pelata. Sitten se on mahdollista siirtää siihen seuraavaan päivään kello 13. Siinä on semmoisia mitä ei minun käsittääkseni ei ole tässä liigassa vielä näinä aikoina kun me ollaan oltu niin tarvinnut käyttää. Säännöissä on semmoisia vaihtoehtoja. Sehän sekoittaa pakan sitten ihan täysin. KOP KOP Tähän saakka ei ole ollut mitään.

Siiten vielä viimeinen osio, eli ketkä kaikki seuran sisällä matkustavat vieraspeleihin? Vaihteleeko se?

- Meitä on ehkä noin 40 vakituiseen liikkuvaa. Siinä on joukkue kokonaisuutenaan, valmennusjohto. Sitten on huoltoa, lääkärit, fyssarit, GM ja näin pois päin. Semmoinen 38-40 on se perusporukka. Sittenhän meillä on ollut joka vuosi tässä yhteistyökumppaneita. Riippuu minkä taseisia ja minkälainen sopimus heillä on. Meillä on ollut yhteistyökumppaneita vieraspeleimatkoilla mukana.

Tulee samalla koneella?

- Tulee samalla koneella, asuu samoissa hotelleissa. Niitä on ollut sitten, jos heille on itselleen sopinut, katsottu semmoisia paikkakuntia missä ei välttämättä tarvitse viisumeita. Jos on sattunut olemaan kahden pelin, esim. Bratislava Zagreb, reissu et on vaan ne kaks peliä ja sitten tultu kotiin niin sinne on tietysti ollut aika helppo saada yhteistyökumppaneita tai he ovat kutsuneet sitten jotain asiakkuuksiaan omiaan vielä sen lisäksi. Meillä on ollut semmoisesta kymmenestä mukanaolijasta varmaan semmoiseen jolloin enimmillään yhdeksänkymmentä muuta.

Kaikki mahtuu silti koneeseen?

- Silloin me jouduimme kyllä vaihtamaan isompaan koneeseen. Perussetti ja peruskoneeseen, kun me käytetään A319 niin siinä me olemme yleensä pidetty sillain että 25 olisi maksimi. Mutta se aina vähän elää, että jos on mahdollisuus ja erittäin tärkeää meille että pääsee nuo yhteistyökumppanit katsomaan ihan oikeasti mitä se on ja mitä siellä tapahtuu näillä reissuilla. Käsittääkseni ihmiset ovat olleet äärimmäisen innostuneita tästä touhusta.

Varmasti on mielenkiintoista nähdä!

- Venäjälle on tietysti hankala lähteä jos meillä on jotain semmoisia Siperian, Uralin takaisia kohteita, harvemmin sinne on kukaan lähtenyt. On semmoisiakin jotka tekee businessia siihen suuntaan jo muutenkin niin sinnehän pääsee sitten meidän mukana semmoisille paikkakunnille minne ehkä on vaikeampi muuten mennä. Siinä on aina siten vaan se että välillä ei saa hypätä pois. Kun lähdet niin kuljet myös koko ajan meidän mukana. Sitä ei voi tehdä että ottaisi vain yhden kohteen. Varmasti vähän rajoittaa sitä kaikkienensa mutta otettiin se käyttöön heti silloin ensimmäisenä vuonna.

- Ei kukaan yksin lähde sinne. Sitten vielä se että ihmiset, jotka yleensä ovat olleet hyvin kiinnostuneita jääkiekosta, näkee sitä vähän toisesta näkövinkkelistä mitä se puuha on. Yöllä laskeudutaan jonnekin periferiaan kentälle, siitä on glamouria kaukana mutta siinä on se oma viehätöksensä!

Onko tuota, tai luultavasti on pelaajien optimaalinen suorituskyky näissä vierasotteluissa otettu huomioon kun lentokoneella mennään. Onko esim. lisätilat?

- Meillä on lähtökohtaisesti, Airbusiin menee se riippuen vähän versiosta, toi millä me lennetään 129 paikkaa jos jokainen penkki käytössä. Me ollaan lähdetty siitä että jokaisella pelaajalla on kolmet istuttavaa penkkiä itsellään. Siinä voi ottaa aika rennosti sen matkustamisen. Saa vedettyä vähän päiväunia ja makoilee siinä sen aikaa minkä nämä lennot ylipäättänsä kestää. Kuka mitenkään sen haluaa hoitaa! On lähdetty siitä ja sen takia tavallaan ollut se 25 ylimääräistä. Silloin meidän ei vielä tarvitse koskea siihen konseptiin, mutta jos on joku lyhkäisempi reissu ja me halutaan sinne ja sponsorit ja yhteistyökumppanit haluavat lähteä mukaan niin sitten se on ihan sama että joku tunnin pyrähdys tai puolentoista tunnin, se on ihan sama miten sinä otat sen. Siitä ollaan lähdetty että jokaisella on se oma tilansa siinä ja jokainen viettää sen siirtymisaajan miten kukin haluaa. Nukut tai pelaat tai kattelet telkkaria tai luet. Jokaisella on kuitenkin mahdollisuus olla siinä yksinään.

Kuten kerroit tekin menette aikaisemmin kentälle miehistö mene, että pelaajille on tehty se ettei niiden tarvitse muuta kuin pelata.

- Siitä lähdetään että kaikki ylimääräinen jää pois ja sitten pelin jälkeen pääsee kukin sitten tyylillään palautumaan ja keskittymään siitä eteenpäin. Sen takia ollaan tehty myöskin vähän niitä jaksotuksia jos näyttää siltä että hotelliin saapuminen venyy jonnekin aamu kolmeen aamu neljään niin me ei välttämättä lähdetä. Sitten jäädytään pelipaikkakunnalle, siirrytään sitten päiväsaikaan. Mutta sillain että on mahdollisuus treenata illalla vielä että ne välimatkat ei ole niin pitkiä. Sitten jos sanotaan että yhden kahden

aikaan tiedetään että on, ilman mitään ylimääräisiä hässäköitä niin meillä on mahdollisuus olla jo hotellissa, yleensä lähdetään jo silloin yöllä. Se on sitten kun tullaan hotelliin vielä niin siinä on vielä se yöpala ja sen jälkeen siitä goisimaan. Ja jokainenhan sitten palautuukin pelin jälkeen vähän eri tavalla. Joku pystyy nukkumaan suhteellisen nopeasti ja joku ei pysty nukkuu moneen tuntiin. Se niin kuin palvelee kaikkia. Kyllä ne on pyritty huomioimaan, kaikki nuo tuossa suunnittelussa. Minun käsittääkseni me olemme aika hyvin onnistuttu näitten kolmen kauden aikana se puoli pyörittää tuossa. Se on aina vähän yksilökysymys kuka tykkää lentämisestä kuka tykkää vähemmän. Sekin vaikuttaa siihen. Finnairin, varsinkin suomalaiset tietää sen, meidän ulkkaripelaajien osalta ollut äärimmäisen tärkeää että meillä on tuommoinen lentoyhtiö jonka kaikki tietää. Tuntee ylipäättänsä et mikä se on ja tietää niin kuin toimivuuden ja maineen ja niin pois päin, helpottaa aina sitä myös semmoisille ihmisille jotka eivät välttämättä niin kauheasti tykkää siitä lentämisestä niin nekin on paljon rennompia. Se on tavallaan vietty niin pitkälle että siellä on, koneessa on, tietysti miehistön lisäksi mekaanikko mukana. Hänellä on semmoinen tietty tekniikakitti. Yksi kontti missä on tietynsortisia varosia, jos jotain tapahtuu niin, että pitäisi tehdä jotain niin todennäköisesti sieltä löytyy niitä osia vielä. Jos menee huonosti, niin joutuu odottelemaan uutta konetta.

Onko niin käynyt?

- Ei! Meillä ei ole teknisiä ongelmia ollut, ei ensimmäistäkään. Yksi on ollut semmoinen että kenttä tavallaan meni kiinni ja päädyttiin vähän eri paikkaan. Sitten seuraavana päivänä hoidettiin sekin siitä. Sitten on muutamia semmoisia lumisateita ollut, on joutunut pesemään siipiä vähän normaalia pitempään ja odottelemaan aurauksia. Ne on sitten semmoisia jotka voi talvella yllättää joka paikassa. Teknisiä vikoja ei ensimmäistäkään. Siinä mielessä kaikki on mennyt ihan äärimmäisen hyvin.

Sitten vielä ihan viimeinen kysymys. Onko mitään kuljetuksiin liittyen mitä minä en ole maininnut, sinä et ole maininnut mutta olisi hyvä ottaa huomioon? Tai logistiikkaan?

- Olen maininnut sen että meillä on täällä toi kaveri joka hoitaa tuon vierasjoukkueen liikkumisen, kuljetukset. Siis se hoidetaan bussiyhtiön kanssa siis joukkue. Sitten vielä kun on pakut erikseen siitä että tulee nuo kamat tänne näin suoraan kentältä.

Onko muuten sama bussiyhtiö joka hoitaa kaikki täällä Suomessa?

- Joo meillä on täällä sama bussiyhtiö.

Voiko nimen mainita?

- Lehtimäen kanssa meillä on sopimus. Alkaa kolmas kausi. On toiminut hyvin. Siinäkin on tavallaan se kaksi osaa. Se bussi hakee siis pelaajat ja joukkueenjohdon jotka yleensä aina menee suoraan hotelliin. Meillä on sitten iso paku joka sitten, millä tuodaan nämä kamat. Niiden huolto tulee sitten sen pakun kyydissä tänne yöllä. Laittaa kaiken sitten yön aikana valmiiksi. Sitten meillä on vielä, jos nyt jotain tarvitsee ekstra niin meillä on vielä Mankkaan taksin kanssa semmoinen sopimus että saadaan tavallaan lisäkalustoa sieltä jos jotain yllättävää tulee lyhyellä varoajalla. Ettei tarvitse isoa bussia tilata, että saa pienempääkin kalustoa jos on semmoista tarvetta ja vierasjoukkue sitä erikseen pyytää. Lähtökohtaisesti niin pakettiauto jääkiekkjoukkueen tavaroita varten, sitä mikä kulkee huollon mukana ja iso bussi pelaajille. Että se on se minimi. Sitten on semmoisia seuroja jotka pyytää joskus jotain ja sitten vastavuoroisesti niin odottaa vähän enemmän kalustoa siellä toisessa päässä, pystyy hoitaa.

- Muutenhan sitten taas hoidetaan kun huolto liikkuu yöaikaan joka puolelle niin sitten tietyissä paikoissa niin minä olen tilannut sinne taksin tai henkilöauton valmiiksi silloin yöllä ettei tarvitse missään metsästä mitään takseja erikseen. Hoidetaan ne sitten aina vähän paikkakunta kohtaisesti. Sitten jos on semmoisia kohteita missä me tiedetään että siinä hallin kupeella on aina takseja niin sitten me ei olla enakkoon tilattu. Hoidetaan se paikanpäällä. Huoltohan menee aina suoraan, kellonajasta välittämättä lentokentältä tavaroiden kanssa hallille silloin yöllä. Ja sitten kun ne pistää kopin kondikseen niin sitten ne tulee perästä päin hotellille. Tietyissä paikoissa on heillekin varattu valmiiksi se ettei tarvitse tosiaan lähteä mihinkään hortoilemaan.

Pääsee nopeasti

- Pääsee nopeasti ja sitten taas seuraavana päivänä, tai jos tiedetään että seuraava päivä on välipäivä, ja sitten vasta on pelipäivä niin sitten me voidaan ottaa ne hotellista tai mistä tahansa ne päivittäiskuljetukset valoisaan aikaan. Taas kun lähdetään yöllä pois niin yleensä meillä on yksi ylimääräinen auto joka paikassa niin päästään sillä pakulla pari ihmistä ja pikkuautolla pari ihmistä kentälle hyvissä ajoin. Sitten minä hoidan tuon Finnairin henkilökunnan maakuljetukset ja hotellin samaan syssyyn. Että heille se on tässä sopimuksessa ollut sillain. Minä vastaan siitä miehistön liikkumisesta siellä kanssa.

Ne on vähän niin kuin osa joukkuetta

- Ne on osa joukkuetta joo, mutta silti että ne kulkee sitten aina vähän, joka paikkaan kun saavutaan tulee jälkijunassa koska he jäävät sulkemaan koneen ja kaikkea muuta

mitä heidän proseduureihinsa kuuluu. Sitten taas lähtiessä niin sitten he lähtevät vähän etuvinkkelissä. Mutta että joo muuten ihan yksi osa joukkuetta ja sen takia silloin sovittiin että sitten tehdään näin koska ei siinä olisi mitään järkeä ne rupeaisi odottamaan. Yleensä miehistö asuu samoissa hotelleissa ja niin pois päin kun mekin. Se on helppo sitten kattoo koko ajan että kaikki on paikalla. Sillain on mennyt äärimmäisen hyvin kaikki tähän asti. Tuttu maa niin helppo pyöriä ja hoitaa noita asioita tuolla.

Kiitos paljon!

BILAGA 4 HELSINGFORS IFK INTERVJU

Haastattelu Ari Halttusen kanssa

05. kesäkuuta 2017 haastateltavan työpaikalla

Haastattelija: Niklas Koroleff

Aloitetaan ihan simpelillä eli nimi ja tehtävä organisaatiossa?

- Olen Ari Halttunen ja IFK:n joukkueenjohtaja ja videovalmentaja ja vastaan myös joukkueenjohtajan ominaisuudessa kaikesta joukkueen liikkumiseen liittyvistä asioista.

Milloin aloititte työn IFK:ssa?

- Tuota minä tulin työhön firmaan vuonna 1997. Eli ihan muutama vuosi takana. Sitten tehnyt erinäisiä tehtäviä, nyt joukkueenjohtajana olen ollut viimeiset kuusi vuotta.

Miten työ joukkueen kuljetusten järjestämisestä on organisoitu?

- Käytännössä silleen että minun vastuulla on kaikki käytännön järjestelyt ja sitten minä käytän varsinkin ulkomaille suuntautuvissa matkoissa, meillä on yhteistyökumppanina yksi matkatoimisto, jonka kautta me sitten esimerkiksi lentoja varataan.

Pystytkö kertomaan matkatoimiston nimen?

- Pystyy, Kaleva Travel. Että meillä on siellä dedikoitu vastuhenkilö joka hoitaa ainoastaan meitä, eli hän tietää miten me toimitaan ja mitkä meidän vaatimukset on. Aina kun häneen ottaa yhteyttä niin tietää saman tien millainen ryhmä matkustaa. Kun tämä on kuitenkin suhteellisen specifi matkustamista jääkiekkoilijoiden kanssa ihan jo varusteiden suhteen niin se joudutaan aina ottamaan huomioon esimerkiksi näissä lentovarauksissa.

Onko se on vain sinä joka hoidat näitä kuljetuksia, näitä matkoja vai onko muita henkilöresursseja?

- Ei tällä hetkellä se on minä.

Paljon aikaa kuljetusten suunnitteluun, ihan vaikka kotimainen vierasmatka?

- Siis sen verran että pitää tietää se että kuinka kauan matka johonkin paikkaan kestää. Sitten siihen tulee mahdolliset bussien varaamiset, majoitusten varaamiset ruokailujen varaamiset. Että kyllä se suhteellisen paljon ottaa aikaa. Paljon ja paljon, paljon semmoisia pieniä asioita joka matkalla mikä pitää aina muistaa ottaa huomioon.

Jees eli työ esimerkiksi alkaa kun otteluohjelma tulee, vai ennen sitä jo?

- Alkaa heti kun se otteluohjelma vahvistuu. Et se on se triggeri tavallaan että sitten me tiedetään varmasti ne päivät milloin me pelataan. Sen jälkeen ruvetaan haravoimaan lennot, majoitukset, matkustamiset että näin se menee.

Talosuoli sitten, mitkä ovat seuran ensisijaiset taloudellisen tulon lähteet?

- No totta kai katsojatulot otteluista, yhteistyökumppanimyynti, peliasumainonta erilaiset klubimyyntit. Sieltä se tulee.

Kuinka suuri on seuran budjetti?

- Nyt pistit pahan, minä en muista ihan tarkkaa lukua mitä meillä on. Missähän me pyörittäisiin tällä hetkellä? Minun täytyy tarkistaa toi. Minä en muista.

Suurin piirteinkin käy.

- Minä en muista

Tiedätkö prosentuaalisesti kuinka suuri osa menee kuljetuskustannuksiin?

- En prosentuaalisesti, minä en pysty sanomaan mutta jonkun verran kuitenkin. Totta kai me tehdään kuljetuskustannuksetkin osittain yhteistyökumppanisopimusten kautta. Eli bussi maksetaan osa rahana ja osa vaihdetaan tuotteena eli esimerkiksi ottelulippuina, aitioina ja tämmöisinä. Toi meidän toimitusjohtaja osaisi vastata noihin paremmin.

Millaisia muita kuluja syntyy jos on pitempi vierasmatka? Onko esim. nämä hotelli ja ruoka mitkä jo nostit esille?

- Totta kai ne on isossa osassa. 35 äijää pyöreästi jotka syö useamman kerran päivässä. Jos mennään bussilla, bussin seisottaminen yli yön maksaa, hotellit maksaa. Että siitä se kertyy.

Ne kanssa kuuluu tähän kuljetuskustannuksien piiriin, hotellit ja ruoat?

- Kyllä, tai meillä on erillinen joukkueen matkoihin budjetoitu summa rahaa. Tosin meillä tulee myös hotellit yhteistyösopimuksen kautta. Me ostetaan ne palvelut mutta meille dedikoidulla hinnalla.

Eli onko se aina sama hotelli ihan sama mikä paikkakunta?

- Periaatteessa pyritään siihen että on sama ketju joo.

Mikä olisi?

- Meillä on Restellin kanssa yhteistyösopimus, eli paikkakunnasta riippuen niin Cumulus tai, Holiday Inniä ei enää ole, sitten heillä on myös muutamia muita hotelleja joita he hallinnoi ympäri Suomea.

Sitten kuljetukset, se on varmaan sitten ihan sinun alasi, tarkemmin että mitkä tekijät vaikuttavat kuljetusmallin valintaan? Esim. bussi tai lentokone nyt sitten.

- No totta kai se että, no lentokoneen valinta totta kai se että saadaan lentomat kustamisen aikataulut optimiksi urheilujoukkueelle. Se on se vallitseva kriteeri että pyritään aina tekemään urheilullisesti paras matkustamisvaihtoehto pelaajille.

Vaikka maksaisi vähän enemmän sitten?

- Kyllä oikeastaan että. Tietysti sitten on erikoistapauksia matkustamisessa että ei me charterkoneella lennetä runkosarjan peliin liigassa, mutta sitten playoffeissa saatetaan lentää. Se menee näin.

Eli pelipaikan sijainnilla on suuri merkitys?

- Totta kai, meillähän on sikäli helppo tilanne että meillä on Suomessa kolme paikkakuntaa mihin me lennetään ainoastaan. Oulu, Kuopio, Vaasa. Ja muut pelimatkat hoituu bussilla. Että Helsingistä on suhteellisen helppo liikkua.

Nyt otetaan taas vähän taloutta sekoitetaan mukaan tähän että onko seuran talous mahdollisuus vai este kun valitaan näitä kuljetusvaihtoehtoja? Ja miksi!

- Se on oikeastaan sekä että. Ei tietenkään voi tuhkata yli äyräiden varoja mutta se on myös mahdollisuus silleen että meillä on mahdollisuus mennä urheilu edellä näissä päätöksissä. Eli valita se joukkueelle parhaiten sopiva vaihtoehto. Talous ei tule esteeksi siinä tapauksessa.

Niin Liigassa on varmasti seuroja jotka ei pysty samaan.

- Minä voisin kuvitella näin.

Onko mitään toiveita että muulla tavalla nämä kuljetukset suoritettaisiin kun nyt tällä toimivalla tavalla?

- No ei tässä maassa oikeastaan ole vaihtoehtoja. Eli kyllä tommoiset parin kolmen tunnin matkat niin nopein tapa on mennä bussilla. Sinä pääset ovelta ovelle samalla välineellä niin se on oikeastaan ainoa järkevä tapa Suomessa. Sitten voidaan miettiä joissain erikoistapauksissa jotain juna mutta se tuo omat haasteensa esimerkiksi taas varusteet joutuu pistämään maata pitkin. Tuohon minä unohdin sanoa että esimerkiksi kyllähän

meillä on lentomatkojen suhteen näihin pienempiin paikkakuntiin mihin lennetään pienimmillä koneilla niin usein menee silleen että joukkue menee lentokoneella ja varusteet menee maata pitkin.

Niin kuin se on se kilometri mikä saa tulla, eikö se ole jotain 23kiloa.

- Nojoo se on kilometri, se on tavaran määrä ja sitten se on vielä kassien ja varusteiden koko. Että se on selvää että sisäisessä liikenteessä, esimerkiksi pienempiin propellikoneisiin niin tommoisen joukkueen varusteet ei mahdu. Ihan jo painon puolesta. Että se menee näin. Sen takia se on just silleen että se asettaa tavallaan semmoisen logistisen haasteen että jos me lennetään täältä niin meidän bussi lähtee varusteiden kanssa paikkakunnalle. Niin bussi lähtee varusteiden kanssa, toinen bussi heittää meidät lentokentälle ja sitten vielä matsin päässä niin siellä paikallinen bussi hakee meidät kentältä. Silmä välin kun meidän oma bussi koroittaa niiden varusteiden kanssa paikanpäälle.

Onko aina sama bussifirma?

- Me käytetään samaa bussifirmaa ja sitten heillä on yhteistyökumppaneita ympäri Suomea jota me käytetään toisessa päässä mikäli tarvetta tulee.

Ja mikä on firman nimi?

- Kovanen

Matkustatko itse mukaan vierasmatkoille?

- Joo, kyllä

Miten valmistaudut vierasmatkaa varten? Ajatellaan nyt logistisesta näkökulmasta!

- Logistisesta näkökulmasta totta kai pitää tässä kesällä tehdään ne alustavat varaukset hotelleihin ja bussit ja lentoyhtiöt, kaikki varataan tässä. Pari viikkoa ennen reissua niin kontaktoidaan hotelli sovitaan ruokailut, ruokailujen kellonajat, mitä halutaan syödä. Bussikuskin kanssa ollaan yhteyksissä ennen joka reissua että hei lähdetään tuohon aikaan, tule paikalle silloin ja silloin. Että näin se toimii, eli kaikki nämä asiat tavallaan jotka on tehty valmiiksi niin niitä täydennetään ja tuplatsekataan vielä sitten ennen lähtöä.

Onko liigalla esimerkiksi jotain sääntöjä että pitää olla paikkakunnalla jotain kelloaikaan ennen matsia?

- Ei ole mitään sääntöä mutta urheilu määrittää sen että kaikki on viimeistään kaksi tuntia ennen ottelua paikalla.

Kuvailit jo tämän normaalin vieraspäivän logistisesta näkökulmasta. Eli se kaksi tuntia aikaisemmin ja.

- Joo ja normaali vieraspelipäivä jos se on bussireissu niin sitten riippuen mistä mennään, jos se on lyhyempi matka mennään suoraan eli ei pysähdytä matkalla jolloin pelaajat ottaa hallilta välipalan bussiin mukaan. Meillä on tarjolla tuossa omassa kopissa välipala pelaajille. Totta kai aamulla tapahtuu aamujää omalla hallilla, sitten on lounas siihen ja sitten lähdetään johonkin kellonaikaan. Sitten on bussimatka, lyhyempi matka ei pysähdytä pidempi matka pysähdytään se vartti. Ja sitten pyritään olemaan kaksi tuntia viistoista minuuttia ennen peliä ottelupaikkakunnalla.

Eli esimerkiksi Hämeenlinna on ihan suoraan?

- Hämeenlinna on suoraan, Tampere on suoraan

Jyväskylä on pieni tauko?

- Jyväskylä on tauko joo, Raumalle on tauko, Poriin on tauko. Turku on suoraan.

Kuina esim. kuljetusmallin saatavuutta, tieverkostoja, aikatauluja otetaan huomioon? Onko tämä kaikki niin kuin olet selittänyt jo? Bussi tulee siihen aikaan kun...

- Kyllä se on aika vakiintunut käytäntö että minulla on ylhäällä, minä tiedän minkä verran matka mihinkin paikkaan kestää. Ja sitten tietysti kuljettajan kanssa kommunikoidaan se että onko jotain esteitä, hidastavia tekijöitä matkalla. Ja hän sitten ilmoittaa ja sen mukaan justeerataan lähtöaikaa jos on tarve. Mutta näin se käytännössä toimii. Edelleenkin toi Rauma on samalla etäisyydellä Helsingistä kuin se on ollut viimeiset viisikymmentä vuotta. Tieverkko vähän paranee mutta ei mitään isoja muutoksia ole tässä viimeisen kymmenen vuoden aikana ole kyllä tullut matka-aikoihin

Sitten vielä ihan viimeiseen osioon. Ketkä kaikki seuran sisällä matkustaa vieraspeleihin?

- Meillä matkustaa, tietysti riippuen, puhutaanko nyt liigapelistä? Vai esimerkiksi CHL:n pelistä?

Voidaan ottaa vaikka molemmat esimerkit ja just niin kuin näin että paljon tarvitsee ja kuinka suuren bussin tarvitsee sitä varten?

- No meillä on 58 paikkanen bussi, eli meillä on vieraspeleissä se 21 pelaajaa on kokoonpanossa joskus on ylimääräiset äijät mukana. 22 tai 23 pelaajaa. Sitten on valmennus. Huolto menee omalla pakettiautolla eli huolto vie huollon varusteet. Menee aina ennen joukkuetta ottelupaikkakunnalle laittamaan kopit valmiiksi. Sitten on vähän vaihtelevasti lääkäri, fysioterapeutti, hieroja, siinä se on se paketti että. Sanoisin että bussis-

sa on semmoinen kahdeksan staffia plus sitten huolto joka menee pakulla. CHL-reissut riippuen sitten saattaa olla enemmän. Urheilutoimenjohtaja on mukana, sitten välillä on mediaosastolta joku paikalla.

Mutta ei mitenkään radikaalisti enemmän porukkaa?

- Ei radikaalisti enemmän että. Jos katsotaan noita Suomen lentomatkoja esimerkiksi mihin me mennään aika usein niin 32 paikkaa ja sitten ulkomaanreissuihin 36 paikkaa että siinä se on.

Tuleeko mitään tämmöisiä ryhmälennuksia lentoyhtiöiltä tai mitään?

- Riippuu vähän lentoyhtiöstä. Ei mitään mainittavia alennuksia. Meillä on tietyt dedikoidut hinnat kotimaan lentomatkoille. Eli paikasta riippumatta maksaa saman verran.

Eli ei ole ihan niin että menee perus Finnairin sivuille ja klikkaa siitä 21?

- Ei ole ihan mutta tuota kyllä me ihan käypä hinta niistä silti maksetaan.

Ja tähän oli selvä että pelaajien optimaalinen suorituskyky vierasotteluissa on otettu huomioon kun kuljetusmuotoa on valittu.

- Ehdottomasti

Miten lisätilat esim. bussissa, onko mahdollista?

- Ei ole meillä mahdollista että siitä on puhuttu kyllä bussiyhtiön kanssa. Toistaiseksi ei vielä ole.

Millä tavalla voisi saada lisätilaa? Että millä tavalla on puhuttu?

- Yksi kerros bussiin lisää, eli kaksi kerroksinen bussi. Pelaajat ylös ja staffi alakertaan. Se on se mahdollisuus.

Onko Suomessa edes semmoisia busseja?

- On mutta hyvin vähän.

Ja lisäkustannuksia tulisi varmaan?

- En niin kustannuksista tiedä. Mehän esimerkiksi 2000-luvun alussa mentiin kymmenkunta vuotta kaksikerroksisella bussilla. Kunnes se sitten loppu kun vaihtui yhtiö. Meillä oli siihen aikaan, se oli erittäin kätevä. Mutta nämä on niin lyhyitä nämä dösämatkat että sillä ei hirveän isoa merkitystä tässä maassa ole. Kun täällä ei tarvitse mitään nukkumapaikkoja varsinaisesti bussiin kun täällä ei mennä yön yli bussilla oikeastaan mistään kotiin.

Jos Ouluun silti lentää niin se ei ole mitään sen suurempaa ongelmaa.

- Juuri näin

Sitten on ihan avoin viimeinen kysymys että ihan mitä tahansa mitä haluaisit sanoa mitä minä en ole ottanut tässä ylös logistiikasta ennen kaikkea tai taloutta tai mistä tahansa?

- Tuota, kyllä tässä hommassa niin kaiken a ja o on se että pyritään takaa pelaajille se paras mahdollinen kuljetus, logistiikka siihen että he pystyvät ottelussa suoriutumaan parhaalla mahdollisella tavalla. Että ei ole mitään matkustusrasituksia jaloissa tai ei mene pelipäivä siihen että matkustellaan tuolla ympäri lentokenttiä pyörimässä, koska se on kuitenkin ne on totta kai tottumiskysymyksiä mutta ne on myös häiritseviä tekijöitä. Eli pyritään aina siihen että pelaajilla on optimi valmistautumismahdollisuus jokaiseen peliin. Lyhyesti sanottuna.

Tämähän meni sujuvasti. Ei sen kummempia.

- Siinä se suunnilleen on että tämä on tosiaan aika helppoa meille täällä näin. Kun ei tuota ulkomaanmatkustamista ole kuin tuon CHL:n osalta. Tämä on suhteellisen helppoa meille. Matkat on niin lyhyitä ja en minä pidä tuommoista kolmen tunnin bussimatkaa kovin kummoisena.

No ei todellakaan. Kyllä tämä on ihan eri juttu kuin Jokereilla oli.

- Totta kai se on, se on ihan selvä.

Lisäinfoa puhelimitse koskien budjettia:

- Meidän matkakustannukset kaudessa ovat vuositasolla n.2,5-3% kokonaisbudjetista

BILAGA 5 IFK MARIEHAMN INTERVJU

Intervju med Peter Mattson

22. juli 2017 på den intervjuades arbetsplats

Intervjuare: Niklas Koroleff

- Peter Mattson, och har du allt det klart redan?

Jag har här att Peter Mattson och när började ni arbeta inom föreningen?

- Alltså det är ju om du vill ha namn och position så är det ju VD och klubbdirektör. Började arbeta för 50 år sedan. Det beror på vad du menar?

Inom föreningen här.

- Jag har jobbat hela, alltså om man tar bara när det är ligan så är det ju enkelt, då är det ju 13 år sedan. Då blev jag fullt anställd. Men jag har ju jobbat 20, 30 år tidigare än det. Så det beror på vad du menar?

T.ex. nuvarande position som VD.

- Ja nå då kan du säga att det är sen...jag börja när vi kom upp i ligan. Det är 13 år.

Hur är det här arbetet med att ordna laget transporter organiserat?

- Det går till på det viset att Lundis (tränaren) och jag går igenom det före säsongen att hur laget vill resa och sedan sköter jag det praktiska. Med att jag bokar alla resor och gör en hel bokning med Viking Line som är vår officiella transportör. Där sätter vi in då precis hur vi vill resa och vilka tider och vad vi vill ha med mat och hyttar och allt sådant.

Så hela säsongen gås direkt igenom?

- Det gör jag redan direkt efter att vi fått spelprogrammet. Så gör jag det och så sätter vi hela programmet. Sen så inför varje match som nu när Lahtis så gör man en paxlista till Viking Line och då ser vi vilka spelare som är med och om det är skador. Så kör vi rutin med det och bokar Seaport hotell och om det är andra hotell som beroende på resor och dessutom om det är bussar och sådant. Det bokas liksom på förhand. Vi har gjort det så många år nu så alla vet vad det handlar om. Sen justerar man inför varje match med en paxlista.

Sen tar vi första av de här tre punkterna, så ekonomin. Vad är föreningen främsta ekonomiska intäkter?

- Det är sponsorintäkter största delen och sedan. Beroende på år det här för att när vi går ut i Champions League har vi ju en större och Europa League har vi en större budget därför att vi får pengar från UEFA. Men om vi glömmer bort det för det är inte ett normalt år. Då är det sponsorintäkter som är över 50 % av totala budgeten. Så har du kanske en 15 % som är publikintäkter. Det blir kanske 20 % när vi tar kiosken.

Vad är sedan resterande?

- Det är ju en massor med små saker. Vi har ju vissa, vi får inte mycket från förbundet men vi brukar ha olika, vi skötte om en boxningsgala här om sistone med Helenius och får vi intäkter på det. Allt det där. Sen har vi olika andra aktiviteter. Vi har agentspel, TV-lotteri, artister, bidrag från Veikkausligan. Så lite sådana här andra små saker. Ska ja säga att det är väl en, om man tar det kanske lite med supporterprylar och sådant här,

så kan vi säga att en 80 % kommer in från sponsorer och biljettintäkter. 20 % är små diverse grejer.

Hur stor är hela föreningens budget då?

- I år är den 1,3 miljoner, 1 371 000 om det skall vara rätt exakt men den är ju egentligen normalt sätt så är den ju 300 000 mindre. Den är cirka 1,1 miljoner normalt.

Hur stor del går åt till transportkostnaderna då? Det kan vara procentuellt.

- Får jag fråga vart kommer det här jobbet? Kommer det att bli officiellt?

Det skulle jag just fråga att det är väl ok att det kommer att vara officiellt? Det är mitt examensarbete som kommer på Theseus sidan. Så helst allt som sägs är sedan möjligt att publicera. Att är det ok med det?

- Jag funderar vad jag svarar. Det där är svårt det där. Det är ju så att när man gör sponsordealar, man kan få reda pengar. Man kan sälja reklam så får jag in 2000€ av vad som helst. Sedan har vi partneravtal, som vi har med Viking Line att vi reser och de får en massor med reklam och de är på skjortan och så vidare. Jag vet inte om jag vill säga de beloppen.

Men det är ju ett svar också!

- Jag kan väl säga såhär att vi har en sponsordeal med Viking Line och det är vår officiella transportör som är en av våra största sponsorer. Vi så att säga, på det viset så jag is inte gå in på de här summorna vad det blir. Därför vill jag inte säga hur stor del av transportkostnaderna heller det är, för då är det enkelt att räkna ut vad det blir. Sen har vi andra transportkostnader, vi har hotell och vi har flyg och sådana saker. Om man räknar på lite sådant så kan man ju lägga till de faktiska kostnader jag betalar till andra än till Viking Line, så har jag ju belopp på. Det är ju enkelt. Jag kan väl lugnt säga att vi är den i ligan som har de högsta kostnaderna naturligtvis av allihop.

Så en procentuell andel kan inte ges av hela budgeten?

- Om du kan räkna så om jag har 10 %, tar vi en budget på 1miljon vad blir det då? Det blir 100 000 det. Inte kan jag ge några procentar. Jag vill inte ge! De är en av våra större sponsorer och det möjliggör också att vi kan resa som vi gör bekvämt och bra överallt, så jag vill inte gå in på det för då går jag och säger exakt vad det är och sponsoravtal säger man inte ut till allmänheten.

Ni sade redan att de här andra kostnaderna är t.ex. hotell, och de hör till transportkostnaderna?

- Vi har ju hotell och vi har transporter att köra från Mariehamn till Eckerö när vi tränar där och vi har det ena och det andra. Det är sådana saker som inte är några stora. Det kan jag ju säga att bara de kostnaderna så är ju med hotell och mat och sådant. Om jag räknar den här resan till som vi gjorde nu så är det hur mycket pengar som helst. (Champion League, Warszawa) Så du kan nog säga att vi har en 100 000 i kostnader cirka per år förutom den stora kostnaden.

Förutom Viking Line?

- Ja, du vet ju Viking Line är den vi reser allt med, alla matcher. Jag tror inte det är många av de andra klubbarna som ens har 100 000 i resekostnader för ett helt år. Jag vet det för de åker ju buss. Där har du det ungefär då!

Sen tar vi den här transport delen. Så vilka faktorer inverkar på valet av just det här valda transportmedlet som ni använder er av?

- Det är ju helt krasst är det ekonomiska. Vi skulle inte kunna spela i ligan om vi skulle flyga till varje match. Därför att om vi skulle ha ett chartrat plan så skulle det ju kosta oss säkert ett 200 000€ på en budget på 1miljon så blir det lite svårt. Det praktiska och det ekonomiska! Vi reser med det som vi nu har kunnat gjort en bra deal med. Det passar inte in heller med flygtiderna att åka från Åland. Det finns inga så bra förbindelser ens med flyget nuförtiden. När vi började i ligan för många många år sedan hade vi ett chartrat plan men då fick vi det så subventionerat. Sen när de började se att det där kanske inte går ihop så dubblade de priset. Efter det så var det ju omöjligt för oss att kunna betala. Så de så!

Hur stor har spelortens betydelse då, eller har det någon betydelse?

- I det här fallet ingenting. Vi reser alltid, nästan, det är två varianter. Vi reser alltid 23 far till Helsingfors och därifrån är utgångspunkten. Men om vi skall fara till Rovaniemi och åt det hållet så då reser vi ju till Åbo. I de fallet tar vi nattåget upp om det är Rovaniemi. Om det är Inter så faktiskt åker vi ändå till Helsingfors, kör bussen dit. För om vi åker till Åbo så far vi ofta dagen före ytterligare. Alltså om vi har match på en söndag så far vi lördag 14:20 härifrån om vi far till Åbo. Då kommer vi åtta på kvällen. Eller om vi far till Kuopio eller sådant här så vi far vidare och bor på hotell. Men om vi far till Helsingfors trakten så då far vi ju 23:45 på kvällen och kommer till Helsingfors. Så det är två orter, det är Helsingfors majoriteten, vissa matcher så är ändstation Åbo.

Tack. Är ekonomin ett hinder eller en möjlighet då man väljer transportmedlet?

- Det är klart det är ett hinder, om vi skulle, vi skulle ju hellre villa flyga till alltihopa med ett chartrat plan. Det har vi inte råd med. Om det är det du menar så är det ju förstås ett hinder. Men vi har väl andra sidan gjort såhär vi nu att vi är på en ö och vi kan inte göra så mycket åt det. I dagsläget så, det är ju en jätte nackdel för oss i förhållande till alla andra ligalag. Därför att vi reser ju i stort sett 1,5-2 dygn varje bortamatch. De andra lagen reser med tur några timmar. Det betyder att för det första kostar det oss mycket pengar, för det andra så tar det tid. Det betyder att vi tappar många gånger nästan en dag i veckan på träningssituation. För när man kommer hem från resan så kan man inte träna stenhårt, utan det blir mera en lugnare träning. Så förutom att vi har alla de här grejorna så har vi den här biten också som vi måste kämpa med som de andra har lite lättare. Jag vet, det finns ju några lag som har det tungt till och det är Rovaniemi t.ex. Men majoriteten av alla andra lag har såhär små resekostnader och såhär stora, vad heter det nu, tiden och vi har ju såhär.

Annat håll ja.

- Det är klart att om vi skulle ha en massor med pengar skulle vi flyga till varje match. Men det är inte teoretiskt möjligt i dagsläget.

Då är det säkert en lätt fråga den här nästa att väljer man det optimalaste transportsättet som finns tillgängligt eller det bästa sett till de ekonomiska ramarna?

- Bästa sett till de ekonomiska ramarna. Jag har svarat på det där ser jag.

Det här att skulle ni önska att, såklart.

- Om jag åker själv på borta(matcher). Tidigare, jag var i början av ligan alltihop. Jag var nästan med på alla bortamatcher, för det är mitt jobb också som klubbdirektör att se på hur spelarna spelar och på motståndarna osv. Men sedan TV:n kom in i Veikkausliga då, börjande med Urho TV och nu det här IS TV som är fantastiskt bra. Nu kan jag följa med alla lag, se på vilken match som helst. Kostar ju 9,90 per månad så att. Från och med när det har börjat komma in i bilden så har jag minskat på bortamatcherna, följa med bortalaget för jag kan se matchen där då. I det här skedet är det bara några få matcher jag är med per år. I och med att jag ändå kan se laget och se motståndarna. Man tappar ju nästan två dagars, minst en, arbetsdag och det har vi inga. Vi är för få i organisationen för att man skall vara borta, bara sitta på någon resa.

Förbereder ni er på något visst sett då för bortaresan?

- Du pratar inte om mig utan laget?

Om er

- För mig själv. Inte på det viset. Jag har gjort det så många år att jag bara följer med laget. Inte på det viset.

Sen nästa fråga är lagets, att hur en normal bortamatch dag ser ut transportmässigt.

- Vi säger nu att vi har en match en söndag, var spelar vi nu? Vi säger att vi har en bortamatch mot Lahtis på söndag. Börjar 18:30. Då far laget iväg 23:45 på lördag med Viking Line. Killarna, vi sover i fyra personers hyttar. Dom går ombord här, har en halv timme på sig och sedan måste de till hyttarna och sova. Kommer man till Helsingfors vid 10 tiden. Då går ju folk av båten i Helsingfors. Men där har vi en liten specialdeal att vi får vara kvar ombord på båten och ha hyttarna kvar och dessutom ha en lunch. Så att vi har liksom dag hotell där då. Sedan då så är det beroende på om det är Lahtis. Så är det väl ett par, vi säger två timmar med buss. Då beställer vi Taivassalo buss till hamnen. Så att det passar in att man kanske hinner ta en kaffe på vägen om man tycker. Så kommer man till arenan alltid, vilken match det än är, en och en halv timme före. Spelar matchen, efter matchen direkt till, äter mat på något ABC eller någonstans var det finns. Sedan direkt till Åbo, sover vi på Seaport för vi hinner inte hem med någon färja. Nu är vi alltså på söndag kväll sent då. Kommer vi kanske vid tolv tiden, då sover killarna på Seaport i Åbo hamn och så far vi hem 08:45 med färjan och kommer till Mariehamn 14:10.

Seaport är alltså ett hotell?

- Hotell Seaport. Där bokar vi in allt det också, alla resor med dem. Det är så praktiskt bra. Vi for 23:45 på lördag och kommer 14:10 på måndag. Så en normal resa. Om det blir åt andra hållet att det är, de längre resorna, om vi säger som Kups och SJK och sedan Rovaniemi. Då far vi ofta i stället för 23:45 på lördagen, då far vi 14:20 på lördagen redan. Kommer till Åbo 19:50 och då tar man nattåget upp till Rovaniemi om det. Annars åker man buss till Seinäjoki, tar ett hotell något ställe där, sover, spelar matchen och så samma rutin hem.

Hur är det med den här bussen, har ni alltid en buss var all spelutrustning och allting är med?

- Vi tar alltid allt med oss.

Med en buss?

- Joo. Det är alltså ett bussbolag, Taivassalon buss som sköter om allt. Men vi har alltid bollar och grejor med. Han bara transporterar oss.

Men ni har inte t.ex. någon, en större buss och sedan några paketbilar?

- Nää nää. Normalt så far man på en sådan här bortamatch 22 stycken. 18 spelare och 4 ledare.

Hur beaktas tillgänglighet och ruttplanering när det är, på de här olika spelorterna och har ligan något reglemente hur tidigt man måste vara på plats?

- Vi är alltid, så är det med alla lag tror jag att de, de är en och en halv timme före. Det är normalt att man kommer en och en halv timme före matchen startar till arenan. Det tror jag HJK kommer, det tror jag RoPS kommer, det kommer vi, Inter och allihopa. Sen finns det också att man måste lämna in en laguppställning, lagledare till domare osv. Det finns nog reglemente att man inte kan komma dit fem minuter före matchen. Det går inte.

Har ni planerat någon rutt för de här resorna, att ni vet hur länge det tar t.ex.?

- Joo nå, men det vet vi ju för det är det vi gör då vi planerar när vi får spelprogrammet så vi gör en tidtabell. Så spelarna får precis för varje resa ett mejl ut då att frukost, lunch och sedan när går bussen osv. Det gör vi i samarbete med Taivassalo när Perttu som har kört oss i många år. Så att han vet ju han om vi skall från Helsingfors hamnen till Lahtis, när vill han hämta oss för att han skall vara en och en halv timme före matchen. Då säger han det. Andra sidan har vi lärt oss det själva när vi spelat mot Lahtis i många år så att. Vi har varit 13 år så, men vi gör en gemensam plan, planering, som går ända från när vi sticker i väg och kommer hem.

Sen sista delen. Vilka alla personer inom föreningen reser till spelorterna?

- Det är spelarna och ledarna, tränarna och ibland kommer jag med. 18+4, vi har Kari Virtanen, 18+5 kan man säga. Det är det som är normala. "Karo" är ju stationerad nu i Åbo så honom plockar vi upp, eller honom tar vi i Helsingfors. 18+5 kan vi nu säga att är det normala. Sen beror det på skador, ibland om vi har massor med skador så far vi bara 16 man. Det är ingen vits om vi inte har tillräckligt med spelare. Det är därför man justerar. Jag bokar alltid 24 platser ifall jag skall med, om någon annan från styrelsen någon gång skall med. Sedan inför match så justerar jag. Ja, nu blir det bara att vi far 22 och så bokar jag biljetterna på det viset.

Men det har ingen större inverkan på bussen, alltid samma, lika stor buss?

- Vi har alltid lika stor buss. Jag menar bussarna är ju för 40 50 personer så att. Ibland nu när vi spelar mot, blir det mot, Helsingfors IFK i september tror jag då. Vi brukar ha en gång i året sådant här strategimöte med styrelsen och då följer styrelsen, lite andra

inbudna då. I de tillfällen, då är vi inte 22 utan då kanske vi är 35 som far eller något sådant. Det är bara liksom, då har vi ett möte med styrelsen på samma gång. Men normala resor är alltid så.

Hur är det med den här mänskliga sidan, spelarnas prestation. Har man tagit i beaktande det när man väljer de här transportsätten? Bekvämligheter som tilläggsutrymme, snabbare transport?

- Det finns bara ett svar på det och det är ett stort JA! För de har det fruktansvärt bra de på det här viset. Det här är en viktig sak när vi måste resa så mycket, så måste man göra det så optimalt som möjligt. De får frukost, de får lunch, de får mat efter matchen, de får morgonen efter, de får äta hur mycket som helst. De har hyttar liksom, som hotell, vi har bra hotell, så allt är egentligen optimalt. De får det ena och det andra. I och med att vi vet att vi reser som vi gör i förhållande till andra så måste vi göra det så bra som möjligt. Jag kan väl säga att för många år sedan var det här ett problem att resa, idag har vi svängt om det till att det är bra för killarna. Vi är tillsammans, vi får en laganda, familjesammanhållningen, de är tillsammans i hyttarna, de spelar, de har roligt tillsammans. Så vi har svängt om det att de inte ser, det är inte så att ääähhh bortamatch vad jobbigt utan de får allt serverat och bra. Det måste man göra annars skulle jag tro att det skulle vara mycket gnäll och strul på resorna men idag är det inga problem alls.

Det kanske inverkar positivt också på spelresultatet?

- En av våra stora orsaker är vår laganda. Det vi lovar det håller vi alltid i den här klubben. Vi har alltid gjort det. Vi har alltid betalat ut lön den 15 i alla alla år och det är många klubbar som inte gör det. De har en trygghet att vi sköter om allt.

Sista frågan då. Något som ni vill tillägga här som inte jag har frågat eller som annars finns på hjärta? Enligt det här temat såklart.

- Med transporter, njaah alltså det är klart att man skulle ju alltid, med allt här i livet så, om man skulle vara en jättestor klubb med jätte stora resurser så skulle man ju liksom vilja bara sticka iväg idag på en bortamatch och komma hem ikväll. Så alla kan sova i sängen samma kväll, men nu håller vi på och gör det i en och en halv till två dygn. Så det är väl det ända men det är ingen vits att gråta över det för så länge inte, vi kan inte sätta de resurserna för då skulle vi inte kunna ha en så bra spelartrupp om vi skulle sätta 200 000 på att åka flyg. Så skulle vi inte spela i ligan tror jag. Om jag måste ta bort 200 000 från spelarbudgeten. Så man får ju prioritera vad som är bäst. Men det är väl egentligen inget realistiskt önskemål så länge vi inte har massor med pengar. Som vi

har det idag så åker vi och vi trivs jätte bra med det. Med Viking Line och alla de transporterna som vi har. I och med att vi har fått en bra rutin och det fungerat bra i många många år. Så idag ser jag inte det som en nackdel förutom att vi tappar lite på träningsmöjlighet att träna med laget. Vi har det ju sämre än alla andra lag, det måste jag säga, men vi ser det inte själva som en så sämre. Ytterligare det en liten detalj att vi ändå kan vara här i topp fast vi har det här bekymret också. Mot vad Lahtis har som kan åka några timmar till eller vem som helst där.

Något gör man rätt.

- Ja, och det är ju så i den här klubben att allt vi gör så gör vi jätte effektivt och ordning och reda och gör det bra. Det man kan påverka så påverkar, gör det så bra som möjligt. Det andra vi inte kan påverka det får andra hålla på och prata om så att säga.

Hur var det nu, det är ok nu att publicera det här?

- Ja, lägg ut det här. Det var det ända, jag ville inte börja lägga ut något penningbelopp på Viking Line. Utan där får man säga att det är en av våra större sponsorer och vi har ett fantastiskt bra samarbete och haft det i hur många år som helst. Så att där vill jag inte gå ut med exakta summor och jag menar om man kan lite matematik så om man sätter procentar så är det inga svårt och räkna det, därför vill jag inte göra det.

Just det, tack så mycket för tiden!