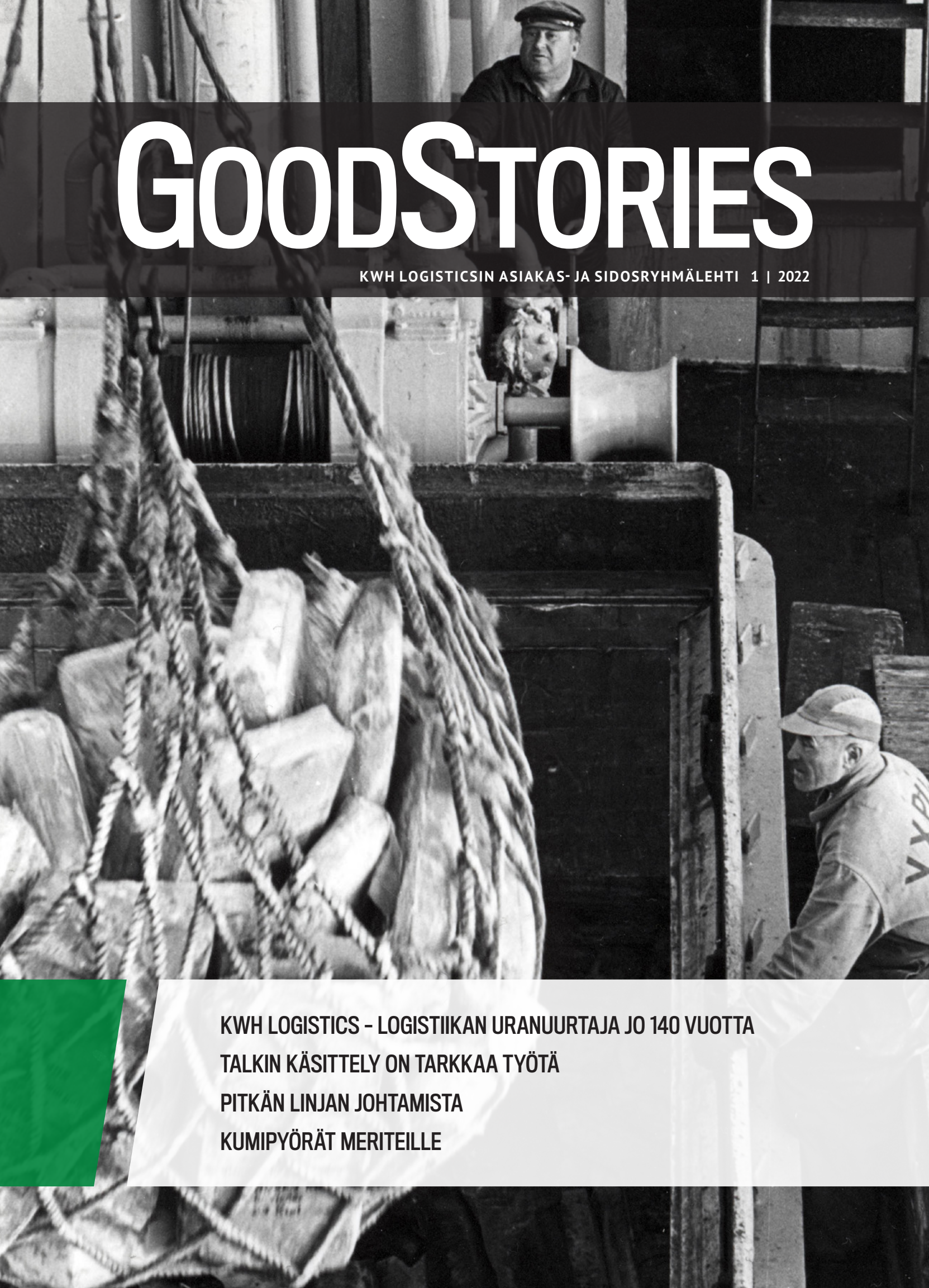


A black and white photograph of a ship's deck. In the foreground, thick ropes are draped over a wooden structure. In the background, a man wearing a cap and a dark jacket is looking towards the camera. To the right, another man in a light-colored jacket and cap is working. The overall scene is industrial and maritime.

GOODSTORIES

KWH LOGISTICSIN ASIAKAS- JA SIDOSRYHMÄLEHTI 1 | 2022

KWH LOGISTICS - LOGISTIIKAN URANUURTAJA JO 140 VUOTTA
TALKIN KÄSITTELY ON TARKKAA TYÖTÄ
PITKÄN LINJAN JOHTAMISTA
KUMIPYÖRÄT MERITEILLE

Hyvä lukijamme,

Kävellessään helmikuisena aamuna vuonna 1882 kohti Vaasan maistraattia, ei pietarsaarelainen apteekkarin poika Waldemar Schauman osannut aavistaa, mitä kaikkea hänen agentuuriliikkeensä tulisi vuosikymmenten saatossa kokemaan. Yrityksen perustaminen edellytti tuolloinkin lujaa uskoa omaan osaamiseen ja kykyä visioida tulevaisuuden kysyntää. Nyt osaaminen ja ennakkoluulottomuus ovat kantaneet jo 140 vuotta ja luoneet nykyisestä KWH Logisticista merkittävän ja ansioituneen logistiikkatalon.

Suomi, ulkomaankauppa ja maailma näyttivät yrityksemme syntyhetkillä hyvin erilaisilta kuin nykyään. Perustamisvuonna Vaasaan valmistunut rautatie mahdollisti yhteydet muualle Suomeen. Yhteydenpito ulkomaille tapahtui lennättimellä – puhelimet olivat vasta lähtökuopissa. Tampereella syttyi Suomen ensimmäinen sähkövalo.

Schaumanin seuraajan Lennart Backmanin aikakaudella yrityksemme koki suuria mullistuksia; Suomen itsenäistyminen, molemmat maailmansodat ja 1970-luvun öljykriisit. Matkan varrelle osui myös nousukausia sekä teollisuuden ja kaupan murrosvaiheita Euroopan unioniin liittymistä unohtamatta. Muutoksista selviydyttiin menestyksekkäästi ja niiden tuomiin mahdollisuuksiin tartuttiin.

Uusien liiketoimintamahdollisuuksien löytäminen ja ennakkoluulottomat ratkaisut ovat tekijöitä, joiden ansiosta KWH Logistics on kyennyt jatkamaan toimintaansa yhtäjaksoisesti näin kauan. Tärkein menestyksen avain on kuitenkin muutosten hallinta. Muutos on pysyvää ja vaatii jatkuvaa valppautta ja rohkeutta. Kasvu ja kehittyminen edellyttävät myös sitoutunutta henkilöstöä, joka kokee yrityksen omakseen. Tässä lehdessä KWH:n kaksi pitkänlinjan johtohenkilöä kertoo omasta urastaan. Aivan yhtä tärkeä edellytys yrityksen olemassaololle ovat sitoutuneet asiakkaat ja yhteistyökumppanit. Vuosikymmeniä jatkuneen toiminnan ansiosta meillä on asiakkaita, joiden kanssa yhteistyö on jatkunut todella pitkään, kuten tästäkin lehdestä voitte lukea. Myös uusia kestäviä asiakassuhteita luodaan jatkuvasti.

Jos ei Waldemar Schauman tiennyt, miten hänen perintönsä elää vielä 2000-luvullakin, niin en itsekään olisi kahden pandemiavuoden jälkeen uskonut kirjoittavani, etteivät sodat ole vielä hävinneet Euroopasta. Nämä ajat tullaan varmasti muistamaan vuosikymmeniä. Selviämme edeltäjiemme tavoin sopeutumalla muutoksiin sekä ajattelemalla rohkeasti ja ennakkoluulottomasti.

Markku Mäkipere
markkinointijohtaja, KWH Logistics
toimitusjohtaja, Stevena Oy, Moonway Oy



Kuva: Rami Nummelin

Julkaisija: KWH Logistics
Päätoimittaja: Markku Mäkipere
Toimituskunta: Markku Mäkipere, Anna Långbacka, Emilia Nikkilä
Taitto ja teksti: JS Suomi Oy
Painopaikka: Offset Ulonen, Tampere
Kansikuva: Rauanheimon ja Kokkolan sataman historiikki

Osoitelähde: KWH Logisticsin asiakasrekisteri.
Mikäli et halua jatkossa tätä postia, ilmoita siitä marketing@kwhlogistics.com.

FLASH NEWS

PUUNKÄSITTELYURAKOINTI ALOITETTIIN SAVON-LINNASSA

Adolf Lahti Yxpila aloitti puunkäsittelyurakoinnin UPM:n Savonlinnan vaneritehtaalla tammikuussa. Valmistautuminen alkoi jo syksyllä, rekrytoinnit ja kalustohankinnat sujuivat aikataulussa ja toiminta lähti käyntiin sujuvasti. Adolf Lahti on sitoutunut pienentämään hiilijalanjälkeään, ja myös Savonlinnassa koneet kulkevat biopolttoaineella. Uusi, merkittävästi vähäpäästöisempi kalustoinvestointi saadaan käyttöön syksyllä. Ympäristön lisäksi panostetaan työturvallisuuteen. Henkilökunnan sitoutumisen ja ennakoivan työturvallisuustyön ansiosta tiivis turvallisuusyhteistyö asiakkaiden kanssa on tärkeää, koska yhteisellä työmaalla liikkuu merkittävä määrä kalustoa ja jalankulkijoita vaihtelevissa olosuhteissa.

Kuva: Adolf Lahti



RASKAS KALUSTO SÄHKÖTOIMISEKSI

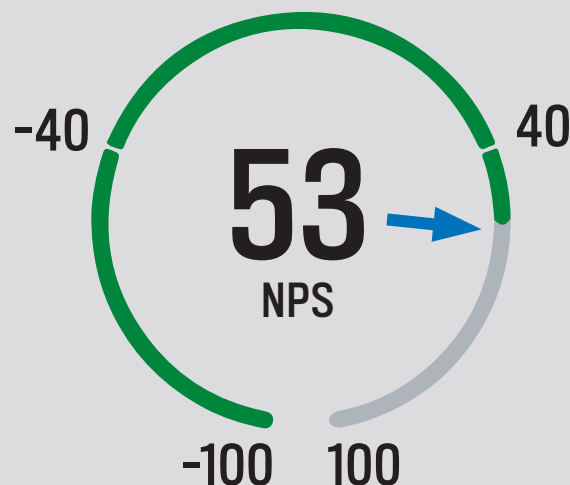
EU:n päästötavoitteiden mukaan autojen CO₂-päästöt tulee vähentää 30 % nykyisestä vuoteen 2030 mennessä. Vaatimukset koskevat myös raskasta kalustoa. KWH Logistics on mukana hankkeessa, jossa dieselkäyttöistä kalustoa muutetaan sähkötoimiseksi. Konvertoinnissa koneen voimalinja uusitaan, mutta rungot, laitteet ja tekniikka hyödynnetään. Poisvaihdettuja osia käytetään varaosina. KWH Logisticsilla on hiljattain päivitetty vastuullisuusohjelma, jonka ympäristötavoitteita käyttövoimamuutokset toteuttavat erinomaisesti. Hyödyt eivät rajoitu päästöihin ja resurssitehokkuuteen. Melu- ja tärinä vähennyksillä on myös työsuojellisia vaikutuksia.

Kuva: KWH Logistics



ASIAKASTYYTYVÄISYYDESTÄ HYVÄT ARVIOT

KWH Logisticsin yhtiöt teettävät säännöllisesti omia asiakaskokemusmittauksia. Vuoden 2021 aikana toteutettiin ensimmäistä kertaa kyselyjen yhteenveto, josta saatiin vertailukelpoinen mittaristo koko yritysryhmän asiakastyytyväisyyden kehittämiseksi. Yli 310 asiakasta vastasi kuuteen erilliseen kyselyyn. Asiakastyytyväisyyden osa-alueiden keskiarvo oli 4,02 asteikolla 1–5. Asiakasuskollisuutta mittaava NPS-suosittelevä luku oli 53, jota voidaan pitää varsin hyvänä tuloksena. Asiakkaiden mielestä tärkeimpiä KWH Logisticsiin liitettyjä ominaisuuksia ovat luotettavuus, joustavuus, monipuolisuus ja paikallisuus. Kiitämme asiakkaitamme aktiivisesta osallistumisesta kyselyihin ja saamastamme arvokkaasta palautteesta toimintamme kehittämiseksi.



LOGISTIIKAN EDELLÄKÄVIJÄ 140 VUOTTA

KWH LOGISTICS TÄYTTI 140 VUOTTA 20.2.2022. YHTIÖ ALOITTI NYKYMUOTOISEN TOIMINTANSA VUONNA 2001, MUTTA LOGISTIIKKA-ALA JUONTAA JUURENSA PALJON KAUEMMAS KWH-KONSERNIN HISTORIASSA JA OLI MERKITTÄVÄSSÄ ASEMASSA TOISESSA PERINTEIKKÄÄSSÄ YRITYKSESSÄ, JOKA MYÖHEMMIN SULAUTUI OSAKSI KWH LOGISTICSIA.

Teksti: Lars Rosenblad

Varhaiset vuodet – Lennart Backman ja Otto Rodén

20.2.1882 Waldemar Schauman jätti Vaasan maistraattiin elinkeinoilmoituksen, joka koski ”kaikenlaista kuljettamiseen, rahtiin, vakuutukseen, laivanselvitykseen ja huolintaan liittyvää ja muuta vastaavaa liiketoimintaa.” Nykyisen KWH Logisticsin toiminnan katsotaan alkaneen Schaumanin elinkeinoilmoituksen päiväyksestä. Kaikista niistä yrityksistä, jotka 140 vuoden aikana ovat yhdistyneet nykyiseksi logistiikkakonserniksi, Waldemar Schaumanin huolintaliike on vanhin. Vuonna 1908 hänen työntekijänsä Lennart Backman osti yrityksen, ja silloin se tuli tunnetuksi nimellä Oy Lennart Backman Ab. Nimi elää edelleen Backman-Trummerin nimessä.

Pari vuotta myöhemmin 7.4.1884 Otto Rodén teki lähes vastaavanlaisen elinkeinoilmoituksen Kokkolassa. Schaumanin ja Rodénin liikeideat kuvaavat 1800-luvun älykkäitä logistiikan kokonaisratkaisuja, vaikkakin sana ”logistiikka” yleistyi vasta yli sata vuotta myöhemmin. Molemmat 1880-luvun edeltäjät muistuttavat KWH Logisticsia myös siinä, että ne kykenivät uudistamaan alaa ja panostamaan uusiin kehittyviin liiketoimintamahdollisuuksiin.

Suomen ensimmäinen Itämeren ulkopuolinen höyrylaivalinja Vaasan ja Englannin Hullin välillä oli aloittanut liikenteen vuonna 1873, ja hieman

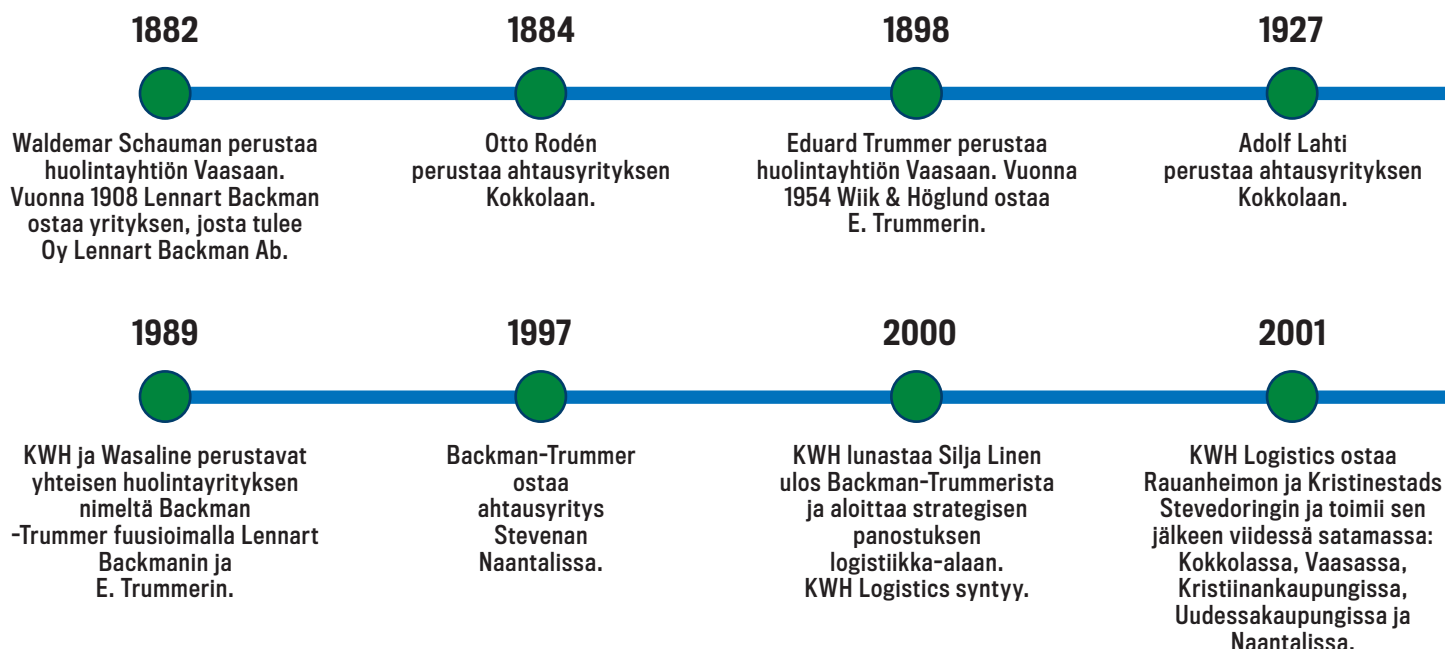
myöhemmin liikennöinti laajeni Kokkolaan.

Höyrylaivaliikenne edellytti erilaisia palveluita kuin purjelaivoilla liikennöitäessä, jolloin kapteenit hoitivat satamissa viranomaisasiat, huolinnan ja lastien kaupankäynnin. Höyrylaivojen yleistyttyä siirryttiin uuteen järjestelmään, jossa varustamot hoitivat merenkulun, kun taas uudet yritykset ottivat vastuulleen ulkomaankauppaan ja huolintaan liittyvät asiat.

Syntyi uusia ammattiryhmiä, kuten huolitsijat sekä laivanselvittäjät ja -välittäjät, ja syntyi myös kysyntää samanlaisille satama- ja kuljetuspalveluille, joita KWH Logistics vielä 140 vuotta myöhemminkin tarjoaa. Helsingin ja Vaasan välinen rautatieyhteys valmistui vuonna 1882 ja rautatie jatkui Kokkolaan vuonna 1885. Siten merikuljetukset pystyttiin yhdistämään maakuljetuksiin ja näin voitiin palvella suurempaa aluetta.

Wiik & Höglund – logistiikan historia alkaa

Voisi sanoa, että logistiikka on KWH-konsernin DNA:ssa, sillä konsernin edeltäjä Wiik & Höglund harjoitti nimenomaan logistiikkaa vuonna 1929. Edvin Wiik ja Emil Höglund aloittivat silloin sahatavaran ja raakapuun viennin. Muun muassa Englannissa ja Länsi-Euroopassa yleistymään alkaneet hiilikaivokset käyttivät kaivosten tukiraken-



teena raakapuuta. Wiik & Höglund laajensi toimintaansa länsirannikolta kaikkialle Suomeen, ja siitä tuli ajan myötä Suomen suurin puunvienti-yritys, jonka markkinaosuus oli yli kymmenesosa koko puunviennistä.

Puutavaran viennistä tuli kannattamatonta 1960-luvulla, kun Suomen oma metsäteollisuus kasvoi vahvasti, minkä myötä jalostamattoman puutavaran myynti ulkomaille ei enää ollut tuottoisaa. Wiik & Höglund alkoi panostaa silloiseen nousevaan alaani eli muoviteollisuuteen ja lopetti puunviennin kokonaan vuonna 1966.

Seuraavien 35 vuoden ajan KWH harjoitti logistiikkatoimintaa vain pienmuotoisesti, eikä se kuulunut konsernin pääliiketoimintoihin. Ainoastaan E. Trummer, joka kuului konsernin huolintayksikköön, muistutti aiemmasta pääliiketoiminnasta. Vuonna 1989 KWH-konserni perusti Oy Backman-Trummer Ab:n tasaosuuksin yhdessä Lennart Backmanin silloisen omistajan Vaasanlaivat-varustamon kanssa. Kokkolassa ahtausyritys M. Rauanheimo oli sodan jälkeen ostanut Otto Rodénin ja myöhemmin myös ahtausyritys Adolf Lahden.

Kokkolan Ykspihlajan satamasta tuli sodan jälkeen merkittävä Suomen ulkomaankaupalle, kun kaksi valtio-omisteista teollisuusyritystä, Kemira ja Outokumpu, perustivat sinne tehtaansa. Syväsatama sekä Kemiran ja Outokummun viennistä ja raaka-ainevirrasta vastaaminen vauhdittivat silloisen Rauanheimo-yhtymän kasvua.

2000-luku – Logistiikasta tulee ydinliiketoimintaa

1990-luvulla KWH-konserni alkoi panostaa logistiikkaan pääliiketoimintaansa valmistusteollisuuden ohella, ja vuonna 1997 ostettiin satamaoperaattori Stevena Naantalissa. KWH alkoi tosissaan kehittää logistiikasta ydintoimintaansa heti vuosituhaten vaihteen jälkeen. Vuonna 2000 KWH-konserni osti koko Backman-Trummerin, kun toinen osaomistaja Silja Line lopetti liikennöinnin Merenkurkussa.

Vuonna 2001 ostettiin Rauanheimo Kokkolassa, minkä jälkeen KWH Logisticsilla oli toimintaa viidessä satamassa: Kokkolassa, Vaasassa, Kristiinankaupungissa, Uudessakaupungissa ja Naantalissa.

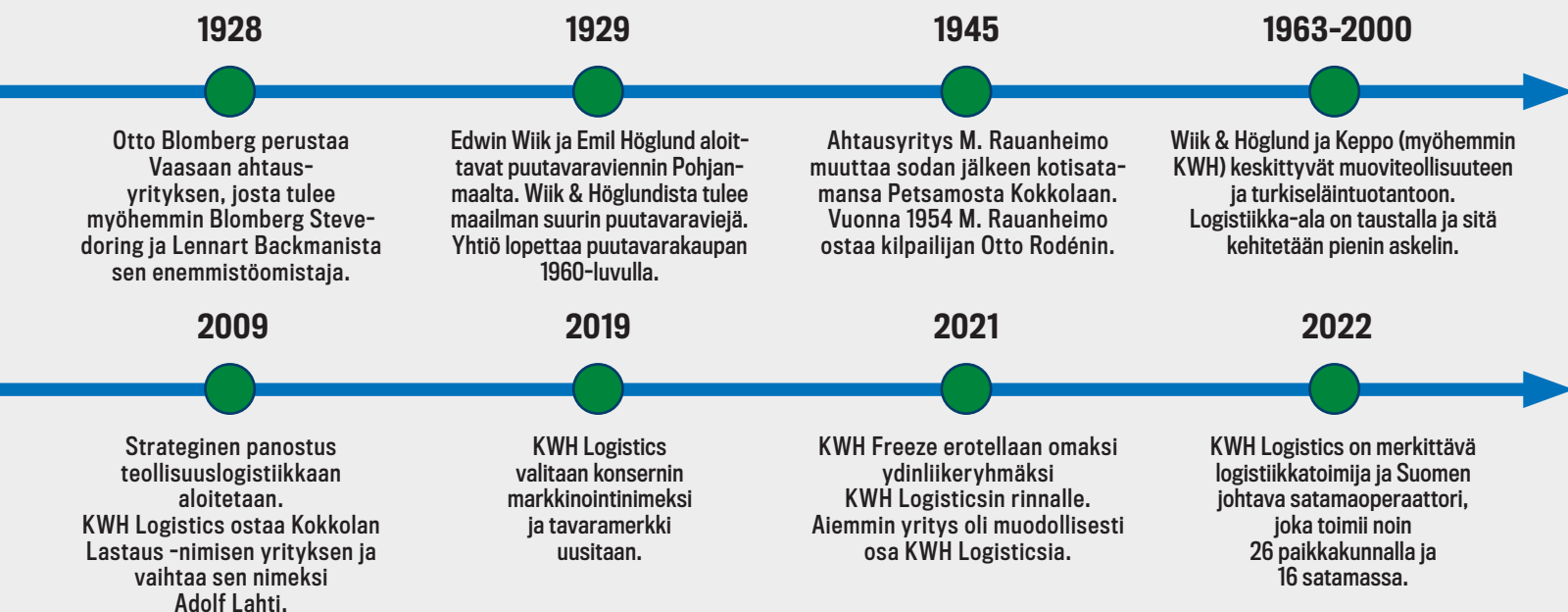
Logistiikkatoimialan suhdannevaihtelut ovat suuria, mutta KWH Logistics on jatkanut vakaata laajentumistaan 2000-luvulla keskimäärin kymmenen prosentin vuosikasvulla.

Satamatoimintojen ja kansainvälisten kuljetusten oheen perustettiin vuonna aivan uusi toimiala, teollisuuslogistiikka. Aluksi ostettiin Kokkolan Lastaus Oy, jonka uudeksi nimeksi vaihdettiin Oy Adolf Lahti Yxpila Ab.

Menestyksen taustatekijät

140-vuotisjuhlavuonna 2022 KWH Logistics on Suomen johtava satamaoperaattori ja yksi maan suurimmista logistiikkayrityksistä. Menestyksen takana ovat keskittyminen valittuihin niche-toimintoihin, räätälöidyt logistiset kokonaisratkaisut sekä taloudellisesti vahva emoyhtiö. Satamaoperaattorialan kilpailijat ovat joko paikallisia toimijoita, joilla ei ole juurikaan edellytyksiä maantieteelliselle laajentumiselle tai toisaalta teollisuuden omistamia toimijoita, jotka eivät halua laajentua uusille toimialoille. Tällaisilla markkinoilla on tilaa kansalliselle ja kasvuhakuiselle yritykselle, jolla on kykyä investoida kasvuun.

Kuljetus- ja huolintatoiminnoissa on maailmanlaajuisten fuusioiden seurauksena syntynyt miljardi-luokan yhtiöitä, joilla on standardipalvelut suurille markkinoille. Sellaiset toimialat ja asiakkaat, joita nämä suuret kansainväliset jätit eivät pysty tai halua palvella, tarvitsevat puolestaan asiakaslähtöistä logistiikkaa. Kun vielä huomioidaan teollisuuden ulkoistamistrendi, jossa suuryritykset etsivät luotettavia ja taloudellisesti vahvoja logistiikkakumppaneita tehdasalueilleen, voimme todeta, että KWH Logistics on erittäin hyvin valmistautunut näille markkinoille.





Chemigaten tuotantopalvelupäällikkö Paavo Ahonen, Blombergin huolitsija Kim Sund sekä terminaalipäällikkö Kari Seranto Vaasan satamassa sijaitsevassa tuotevarastossa.

Kuva: Nelly Björkholm

TUHANSIA TONNEJA TÄRKKELYSTÄ

LAPUAN TÄRKKELYSMODIFIONTITEHDAS ON BLOMBERG STEVEDORINGIN PITKÄAIKAINEN YHTEISTYÖKUMPPANI.

Suomalaisyhtiö Chemigate Oy valmistaa ja myy tekniseen käyttöön modifioituja tärkkelyspohjaisia side- ja liima-aineita. Raaka-aineena käytetty tärkkelys jatkojalostetaan Lapualla tai Kaipiaisissa ja toimitetaan asiakkaille kotimaahan ja vientiin. Myös raaka-ainetta hankitaan sekä paikallisilta että ulkomaisilta toimittajilta. Chemigate ja Vaasan satamassa operoiva Blomberg Stevedoring ovat tehneet tiivistä logistiikkayhteistyötä yli 40 vuotta.

– Ensimmäinen tärkkelyslaiva saapui Vaasan satamaan 80-luvun alussa, kertoo Chemigaten tuotantopalvelupäällikkö **Paavo Ahonen**. Silloin tuhat tonnia perunatärkkelystä purettiin laivasta suoraan rekkoihin ja toimitettiin Lapualle varastoitavaksi.

Vuosien saatossa logistiikkayhteistyö on kehittynyt, ja Vaasan satamaan on rakennettu raaka-aineille mittavat varastotilat. Enimmillään varastossa on ollut suursäkkeihin pakattuna jopa 12 000 tonnia perunatärkkelystä jatkokäsittelyä odottamassa. Myös jalostetun tärkkelyksen vientimäärät ovat olleet merkittäviä, ja vuosien 1997–2003 välisenä aikana Vaasan satamasta lähetettiin Portugalin paperitehtaalle yli 50 000 tonnia modifioitua tärkkelystä.

– Tämä tarkoitti jopa seitsemää kahden tuhannen tonnin tärkkelyslastissa kulkevaa laivaa vuodessa, Ahonen summaa.

Chemigate Oy

Chemigate Oy:n liiketoiminta Lapualla juontaa juurensa 1970-luvun lopulle. Raisio Chemicals perusti tuolloin Oy Kationi Ab:n Lapualle, jossa aloitettiin modifioitujen tärkkelyksien valmistus. Chemigaten haltuun tärkkelysliiketoiminta siirtyi vuonna 2010, ja vuonna 2021 suomalaisesta perheyhtiöstä, Berner Oy:stä, tuli Chemigaten suurin omistaja.

NYKYAIKAISTA LAIVANSELVITYSTÄ

Laivanselvitys- ja huolintapalveluja tarjoava A. Jalander Oy on onnistunut toimintatapojensa modernisoinnissa hyvin.

A. Jalander Oy on asiantunteva laivanselvittäjä, joka palvelee kapteenia ja miehistöä monipuolisesti koko laivakäynnin ajan. Pitkä kokemus takaa toimivan asiakaspalvelun ja laajat verkostot.

– Tehtävämme on taata satamaan saapuville laivoille helppo ja toimiva vierailu, kertoo Jalanderin myyntipäällikkö **Niko-Joonas Tuominen**. Palvelemme ensiluokkaisesti 24/365.

Henkilökohtaisen palvelun lisäksi tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että käynnistä laaditaan tarkat ja luotettavat dokumentit.

Jalander tunnetaan asiakas- ja sidosryhmälähtöisenä yrityksenä Kokkolassa. Viime vuosina kehitys on ollut voimakasta, ja kysyntää on ollut muissakin satamissa.

– Verkostojemme ansiosta voimme palvella asiakkaita myös muualla länsirannikon alueella, Tuominen kertoo.

Myös digitalisaatio tuo asiakkaat lähemmäs – sijainnista riippumatta. Nykyaikaisten ratkaisujen ansiosta agenttitoimintaa on mahdollista tehdä etänä, ja toimistosidonnaista työtä on pysytty vähentämään merkittävästi. Tämä luo mahdollisuuksia hoitaa yhä useampien satamien toimintoja. Myös Jalanderin sidosryhmät ovat ottaneet käyttöön uusia sovelluksia ja järjestelmiä.

– Niiden käyttöönottamisessa olemme olleet eturintamassa, kertoo Tuominen. Asiakkaiden kanssa tehdään tiivistä yhteistyötä ja sovitaan uusista käytännöistä, joihin molemmat osapuolet ovat tyytyväisiä.

Jalanderin reagointikyky sähköisen ja informaatioteknologian kehittyessä on parantanut yrityksen toimintakykyä ja mahdollisuuksia palvella asiakkaita yhä nopeammin ja tarkemmin. Toiminnan tehoa lisää myös vahva tiimi, jonka yhteistyö toimii työajan ulkopuolellakin.

– Yhteistyömme on tiivistä ja kollegoita kuunnellaan. Joustavuutta ja yhteisymmärrystä löytyy jokaiselta, kiteyttää Tuominen.

Nykyään vientimäärät Eurooppaan ovat maltillisempia, ja jalostettu tärkkelys toimitetaan asiakkaille laivalastien sijaan rekka-kuljetuksina. Perunatärkkelys varastoidaan syksyllä ja kulutetaan tuotannossa keväällä. Perunatärkkelyksen lisäksi Chemigate käyttää raaka-aineena ohra- ja vehnätärkkelystä.

Tänä vuonna eläkkeelle jäävä Paavo Ahonen on ollut mukana Lapuan tehtaan toiminnassa alkuajoista saakka. Vastuu ulkopuolisista varastoista on säilynyt koko uran ajan.

– Yhteistyö Blomberg Stevedoringin kanssa on toiminut hyvin alusta alkaen, kertoo Ahonen. Vaasan satamassa on huomioitu varastointitarpeemme, ja tarvitsemamme tila on aina löytynyt.

Raaka-aineena käsiteltävä tärkkelys ei siedä epäpuhtauksia. Niinpä varastotilan lisäksi Chemigaten tarpeisiin on Vaasan satamassa vastattu omalla, räätälöidyllä kalustolla. Puhtauden lisäksi tuotannon kannalta kriittistä on raaka-aineen oikea-aikainen toimitus, mikä edellyttää logistiikkaketjun toimijoilta hyvää viestintää ja joustavuutta. Ahosen mukaan operointi on sujunut kiitettävästi – myös huippukaudella, jolloin tuotanto työskenteli jatkuvasti kolmessa vuorossa ja raaka-ainetta kului noin 6 000 tonnia eli noin 150 rekkakuormaa kuukaudessa.

– Vuonna 2000 organisoimme Karin kanssa autokuormia Vaasan satamasta juhannuksena, Ahonen muistelee. Juhannusaattona satamasta lastattiin 12 kuormaa perunatärkkelystä, jolla pärjättiin pyhien ylitse.

Karilla Ahonen tarkoittaa Blomberg Stevedoringin terminaalipäällikköä **Kari Serantoa**, joka hänkin on ollut mukana käsittelemässä tärkkelyslasteja 80-luvulta saakka. Seranto kiteyttää pitkäaikaisen yhteistyön Ahosen kanssa seuraavasti:

– Paavon kanssa yhteistyö on sujunut hyvin, se mistä on sovittu on myös pitänyt. On ollut helppoa sopia asioista tehtaan suuntaan, kun siellä on tuttu, pitkään alalla ollut yhteyshenkilö. Toivotan Paavolle mukavia eläkepäiviä omasta ja koko Blombergin henkilökunnan puolesta!



Kuva: Lassi Alanen



KESKITTÄMINEN JA SIJAINTI TUOVAT LOGISTIIKKA-YHTEISTYÖHÖN ETUJA.



Rauanheimo on toiminut Kotkan Mussalossa vuodesta 2018 alkaen.

ELEMENTIS

Elementis on Lontoon pörssissä listattu erikoiskemikaalien yritys, joka työllistää yli 1 400 henkilöä yli 30 paikassa ympäri maailmaa. Monipuolisella tuotevalikoimalla palvelee etenkin teollisuusasiakkaita. Suomessa Elementis Minerals B.V. Branch Finlandilla on kaksi talkkitechdasta, joista toinen sijaitsee Sotkamossa ja toinen Outokummussa. Tehtaiden kapasiteetti on yhteensä yli 300 000 tonnia vuodessa. www.elementis.com



Kuvat: Lasse Simpanen

TALKIN KÄSITTELY ON TARKKAA TYÖTÄ

ELEMENTIS JA RAUANHEIMO ALOITTIVAT LOGISTIikkAYHTEISTYÖN VUODEN 2022 ALUSSA.

Elementiksellä on pitkät perinteet erikoiskemikaalien jalostamisesta. Yksi päätuotteista on talkki, jota hyödynnetään maailmanlaajuisesti muun muassa muovin, pinnoitteiden ja paperin valmistuksessa, henkilökohtaisen hygienian tuotteissa ja lääketeollisuudessa. Elementis louhii ja rikastaa talkkia Suomessa, missä Sotkamon ja Vuonoksen tehtaat ovat toimineet jo vuodesta 1969. Konsernilla on myös kaksi talkkitehdasta Hollannissa; Amsterdamissa ja Katwijkissa, minne talkkituotteet toimitetaan laivoilla jatkojalostettaviksi. Lisäksi Suomen tehtailta toimitetaan talkkituotteita suoraan asiakkaille Suomeen, Pohjoismaihin, Baltiaan, muualle Eurooppaan sekä Aasiaan ja Yhdysvaltoihin. Eri asiakkaille toimitetaan erilaisia talkkilaatuja muun muassa bulkkina, säkeissä, rakeistettuna ja lietteinä. Tuote- ja toimitustapayhdistelmiä on satoja, eikä eri talkkilaatuja saa missään tapauksessa sekoittaa keskenään. Esimerkiksi maali- ja metsäteollisuuteen sopivien talkkilaatujen partikkeli-koko ja vaaleus vaihtelevat.

– Tuotantoprosessi perustuu laboratorioanalyysiin, kertoo Elementisin Suomen Supply Chain Manager **Juha Räsänen**. Talkkituotteiden käsittely- ja varastointitoimet edellyttävät logistiikkakumppanilta erityistä huolellisuutta.

Elementisin logistiikkakumppanina toimii Rauanheimo.

Etuja keskittämisestä

Sotkamon ja Vuonoksen tehtailla talkki lastataan bulk- ja pallettivaunuihin, jotka toimitetaan junalla Kotkan satamavarastoon ja sieltä eteenpäin Amsterdamiin.

– Yhteistyömme sisältää talkkilastien lastauksen tehtailla, purun satamaan, varastoinnin, palleltilastaukset suoriin asiakastoimintuksiin ja laivalastaukset yhtiön aikarahdattuihin laivoihin sekä kattavat huolinta- ja raportointipalvelut, kertoo Rauanheimon aluejohtaja **Niko Orpana**.

Rauanheimon Kotkan Mussalon terminaalit sopivat liikenteelle erinomaisesti, mikä mahdollistaa koko tuotannon keskittämisen yhteen paikkaan. Terminaaleista lasti siirretään kontteihin, laivoihin ja myös suoriin autokuljetuksiin. Liikenteen keskittäminen luo häiriöttömän, tehokkaan ja joustavan toimitusketjun tuotantolaitokselta laivaan.

– Keskittämisen avulla kokonaisliikenne saadaan optimoitua, mikä tuo asiakkaalle helpoutta, joustavuutta, toimitusvarmuutta ja kustannustehokkuutta, Orpana toteaa.

Sijainti paalupaikalla

Elementisin ja Rauanheimon yhteistyö polkaisiin vuodenvaihteen jälkeen ripeästi käyntiin ja sitä rakennetaan pala kerrallaan. Räsänen kertoo olevansa kokonaisuuteen tyytyväinen. Rauanheimon yrittäjäomistajuus ja yrittäjäasenne tuovat toimintaan joustavuutta. Lisäksi kumppani on vakavarainen ja hyvämaineinen.

– Alun perin otin Rauanheimoon yhteyttä erityisesti hyvän sijainnin vuoksi, Räsänen kertoo. Kotka ja Vuosaari ovat toimintamme kannalta tärkeitä satamasi-jainteja, ja Rauanheimolla on toimintaa niissä molemmissa.

Satamavarastot sijaitsevat laiturin välittömässä läheisyydessä ja ihanteellisella paikalla myös junien purkamisen suhteen.

Elementis on maailman ainoa rikastustekniikalla talkkia jalostava yritys. Ainutlaatuinen asema tarjoaa tulevaisuutta ajatellen paljon mahdollisuuksia. Pörssiyhtiönä Elementis hakee luonnollisesti kannattavaa kasvua. Talkkiteollisuudelle haetaan jatkuvasti uusia kumppaneita ja asiakkaita. Toimintaa tehostetaan myös purku- ja lastaustoimia kehittämällä.

– Rauanheimo on riittävän iso operaattori, jolla on resursseja myös laajentamistamme ajatellen, Räsänen toteaa.



Juha Räsänen

PITKÄN LINJAN JOHTAMISTA

KWH-YHTYMÄN JA KWH LOGISTICSIN JOHTAJAT TUNTEVAT ALAN JA TALON.



Kjell Antus (vas.) ja Joakim Laxåback
ovat tehneet KWH:lla pitkän uran.

Kuva: Nelly Björkholm

Monta uraa saman katon alla

KWH-yhtymä tunnetaan pitkistä työurista. Hyvä esimerkki on konsernijohtaja Kjell Antus, joka tuli taloon vuonna 1987. Kesätyö vaihtui vakituiseksi työpaikaksi vuonna 1989. Kauppatieteen maisteriksi opiskellut Antus on toiminut muun muassa kontrolleerina, talouspäälikkänä ja talousjohtajana. Erilaisten tehtävänkuvien lisäksi tutuiksi ovat tulleet useat alat. Aluksi ajettiin alas KWH-yhtymän turkistarhausliiketoimintaa, sitten mukaan tulivat logistiikka ja sijoitustoiminta. Jonkin aikaa toimittiin myös painoalalla.

– Voisi sanoa, että työpaikkani on vaihtunut viiteenkin kertaan, vaikka olenkin ollut jatkuvasti saman työnantajan palveluksessa, Antus kuvailee.

Antuksen uran alussa KWH-yhtymällä oli yhdeksän liiketoimintaryhmää. Nyt niitä on neljä: KWH Logisticsin lisäksi hiomatuotteisiin erikoistunut Mirka, pakastevarastoalalla toimiva KWH Freeze sekä KWH Invest, joka jakautuu vesilukkoja valmistavaan Prevexiin ja strategiaan osakeomistuksiin. Kasvuyrityksen juuret ovat 1920-luvun lopulla, ja kilpailukyvyyn säilyttäminen vuosikymmenestä toiseen on edellyttänyt oikeita päätöksiä oikeaan aikaan.

– Sana kasvuyritys liittyy yleensä pääomasijoittamiseen, Antus toteaa. Usein se tarkoittaa, että yrityksiä ostetaan, kehitetään ja myydään voitolla viiden vuoden kuluttua. Meillä kehitys on paljon pitkäjänteisempää.

Antuksen mukaan yhtymän ratkaisevin menestystekijä on kyky uudistua ja reagoida jatkuvasti muutuvaan toimintaympäristöön. Joistakin liiketoimintayksiköistä on luovuttu ja uusia on tullut tilalle. Myös alakohtainen uudistuminen on tärkeää.

– Innovaatiot ovat keskeinen asia. Lisäksi täytyy huomioida kestävä kehitys ja digitalisaatio. Antus painottaa henkilöstön merkitystä. Konsernissa työskentelee 2 500 työntekijää, joista huolehditaan ja joiden motivaatiota ja luovuutta halutaan ylläpitää. Pitkät työsuhteet ovat merkki onnistumisesta.

KWH-yhtymä on suomalainen perheyrittäjä. Antus on alusta asti istunut samoissa konttoreissa pääomistajien kanssa. Vuosien varrella omistajien ajatusmaailma ja tapa hoitaa asioita ovat tulleet tutuiksi, ja vuonna 2017 Antus nimitettiin yhtymän ensimmäiseksi omistajaperheen ulkopuoliseksi konsernijohtajaksi. Työ koostuu pitkälti hallituksen puheenjohtajan tehtävistä – operatiivisesta johdosta huolehtivat yritysten toimitusjohtajat. – Omistajat ovat antaneet johdolle varsin vapaat kädet suunnitella liiketoimintaa – kaikki perustuu luottamukseen ja hyvään vuorovaikutukseen, Antus toteaa.

Antus on kotoisin Oravaisista ja asuu nyt Mustasaaressa. Perheeseen kuuluu vaimo ja kaksi lasta, joista tytär opiskelee kauppatieteitä ja pojasta on tulossa insinööri. Vapaa-aikansa Antus viettää luonnossa.

– Mökkeily, metsästys ja kalastus tuovat työlle hyvän vastapainon.

Logistiikan konkari

KWH Logisticsin liiketoimintaryhmän johtajalla Joakim Laxåbackilla on takanaan kaksikymmentä vuotta konsernin palveluksessa. Logistiikka-alalla hän on työskennellyt jo 80-luvun lopusta. Silloin Laxåback huolehti raakapuun hankinnasta Saksasta Ruotsiin Habke Holzhandelin palveluksessa. Myöhemmin Laxåback siirtyi UPM:lle raakapuun hankinta-, tuonti- ja logistiikkatehtäviin, jotka veivät Thomesto-kauppahuoneen palvelukseen Tukholmaan ja Pietariin sekä toimitusjohtajaksi Baltian maihin, joista laivattiin puuta Pohjoismaihin. Pitkän ulkomaanjakson jälkeen paluu Suomeen houkutti. Tähän tarjoutui mahdollisuus, kun asiakasnäkökulmasta tutuksi tullut Rauanheimo haki toimitusjohtajaa vuonna 2002. Sittemmin Laxåback on toiminut myös Adolf Lahden, Otto Rodénin ja Jalanderin johdossa.

Vuosituhatien jälkeen KWH Logistics on kasvanut monialaiseksi logistiikkatoimijaksi, ja Laxåbackin johtamien yritysten kehitys on ollut merkittävää. Satamaoperaattori Rauanheimon toiminta on laajentunut yhdestä satamasta yhdeksään ja liikevaihto kasvanut sadalla miljoonalla eurolla. Tehdasalueen logistiikkapalveluja tarjoavan Adolf Lahden liikevaihto on lähes kolmikymmenkertain.

– Suurteollisuus ulkoistaa toimintojaan, mikä on tarjonnut meille paljon kasvupotentiaalia, Laxåback toteaa. Lisäksi pystymme tarjoamaan asiakkaille jatkuvasti yhä kokonaisvaltaisempia palveluja.

Kasvun taustalla on vakavarainen omistajakonserni, jolla on halua ja mahdollisuuksia investoida toimintaan pitkäjänteisesti. Lisäksi KWH Logisticsin rakenne on ainutlaatuinen. Yhdeksän tytäryrityksen ryhmittymä liikkuu markkinoilla ketterästi.

– Voimme hyödyntää sekä pienten että suurten yritysten toiminnan etuja, Laxåback kertoo. Investointikyvyyn lisäksi suuryrityksen vahvuuksia ovat muun muassa keskitetyt tukitoiminnot. Tytäryhtiöiden toiminnan etuihin kuuluvat paikallisuus, tehokkuus ja henkilökunnan vahva motivaatio.

KWH Logisticsilla on vastapäivitetty strategia, jossa painotetaan kasvun ja kehittymisen lisäksi vastuullisuutta, riskienhallintaa ja digitalisaatiota. Henkilöstön hyvinvointiin ja osaamiseen panostetaan yhä enemmän.

– On ensiarvoisen tärkeää olla vetovoimainen ja kiinnostava työnantaja, Laxåback toteaa. Laxåbackille itselleen työ on aina ollut tärkeä osa elämää. Hän viihtyy erinomaisesti nykyisessä työssään, vaikka askel operatiivisen toimitusjohtajan paikalta liiketoimintaryhmän johtoon onkin suuri. Aikaisemmasta kokemuksesta tytäryritysten toimitusjohtajana on kuitenkin paljon hyötyä strategiatyössä ja linjavedoissa.

Vapaa-aikaakin jää, ja sen mies viettää liikunnan ja mökkeilyn parissa. Mökillä työn alla on aina joku rakennusprojekti. Perheeseen kuuluu vaimo, kaksi aikuista tytärtä ja espanjanvesikoira, jonka kanssa tulee liikuttua paljon luonnossa.

” KWH LOGISTICS KUULUU SUOMEN SUURIMPIIN RO-RO-TOIMIJOIHIN.



Yksikköliikenteen ro-ro-palvelut monipuolistuvat

Itämeren säännöllinen linjaliikenne mahdollistaa vienti- ja tuontiasiakkaille laajat palveluratkaisut, joilla vastataan asiakkaiden yksilöllisiin tarpeisiin. Kokonaisvaltaista palvelua helpottaa, että KWH Logistics toimii jo kuudessatoista satamassa Suomessa.

Kuvat: Nelly Björkholm, Lassi Alanen

KUMIPYÖRÄT MERITEILLE

MERTEN MOOTTORITET VAATIVAT TEHOKASTA SATAMAOPEROINTIA.

Ro-ro-ahtaus eli pyörillä liikkuvan rahdin satama-ointi on kuulunut KWH Logisticsin toimintaan 2000-luvun alusta. Stevenan menestyksekkäästi operoima reitti Uudenkaupungin ja Rostockin välillä johti Hanko–Rostock linjan oointiin vuonna 2004.

– Siitä lähtien olemme palvelleet merkittäviä ro-ro-varustamoita, kertoo Hangon aluepäällikkö **Henrik Sandin**.

Ro-ro-liikenteen trailerissa Suomen ja manner-Euroopan välillä kulkee lastia kulutustarvikkeista metsäteollisuuden tuotteisiin. Lisäksi laivataan omilla pyörillään kulkevia yksiköitä, kuten autoja ja työko-neita. Suomesta lähtenyt ro-ro-kuljetus on helppoa yhdistää rautatiekuljetuksiin, ja Hangossa tai Uudesakaupungissa laivaan lastattu traileri lähettää Keski-Euroopan satamista junalla eteenpäin.

– Tällainen intermodaalisuus vastaa päästöttömyyden lisäksi jatkuvasti kasvavaan kuljettajapulaan, toteaa Stevenan toimitusjohtaja **Markku Mäkipere**.

Hangossa Stevena on Suomen suurimpia toimijoita Saksaan suuntautuvan ro-ro-liikenteen oinnissa. Vuonna 2016 aloitettiin Finnlinesin liikenne Rostockin lisäksi Puolan Gdyniaan. Tänä vuonna avattiin Stena Linen linja Hangon ja Ruotsin Nynäshamnin välillä. Volyymit ovat jatkuvasti kasvaneet, ja vuosittain Stevena operoi Hangossa trailereita määrän, joka jonoon laitettuna olisi lähes 1 700 km. Tänä vuonna määrät kasvavat entisestään.

Uudenkaupungin satamasta on ro-ro-laivalähtöjä Saksaan viidesti viikossa. Paikallinen autotehdas tuo Stevenan operoimaan satamaan liikennevolyymejä, jotka luovat runsaasti mahdollisuuksia myös muulle traileri- ja yksikköliikenteelle, kuten nestekonteille ja työkoneille.

Ensiluokkaista palvelua

Stevenan ro-ro-oinnin keskiössä on ahtauspalvelu – tämä tarkoittaa ammattitaitoisen lastauksen, purun ja huollinnan ohella aktiivista asiakasviestintää.

– Useimmiten olemme kuljettajan ensimmäinen yhteys satamaan, kertoo Hangossa asiakaspalvelusta ja lähtöselvityksistä vastaava **Johan Toivari**. Työ sisältää paljon opastusta ja neuvontaa.

Toivari huomauttaa, että on ehdottoman tärkeää antaa asiakkaille täsmällistä ja oikeaa tietoa nopeasti – tarvittaessa vaikka ympäri vuorokauden. Myös Stevenan Uudenkaupungin operatiivinen päällikkö **Aku Suikkanen** painottaa joustavuuden ja asiakaspalvelun merkitystä. Laivat saattavat myöhästyä ja aika-tiluihin tulla muutoksia lyhyelläkin varoitusajalla.

– Asiakkaat tuntevat Stevenan ahtaajat siitä, että joustoa löytyy ja ammattitaitoiset tekijät ovat satamassa vastaanottamassa laivan vaikka juhlapyhinä.

Hanko tarjoaa lyhimmän mahdollisen yhteyden Suomen eteläkärjestä kaikkialle Eurooppaan – tämä mahdollistaa varustamolle optimaalisen alusvalinnan. Uusikaupunki taas on pohjoisin ro-ro-satama, jonka säännöllinen traileriliikenne Eurooppaan on perillä reilussa vuorokaudessa. Uudenkaupungin vahvuuksiin kuuluu myös mittava varastointikapasiteetti. Ro-ro-palvelujen oheen onkin saatavana asiakkaan toimintaa helpottavia lisäpalveluja, kuten varastointia ja lastinkäsittelyä.

Lisää tehoa lyhyistä merireiteistä

Backman-Trummer on palvellut vienti- ja tuonti-asiakkaita sekä varustamoja Vaasassa jo 140 vuotta. Short sea -konsepti on tuttu 1950-luvulta lähtien. Yritys on oinut Short sea -konttiliikennettä yli 20 vuotta myös Kokkolassa.

Laivakuljetukset noutoineen ja jakeluineen Suomen ja Euroopan välillä käsittävän Short sea -konseptin etuihin kuuluvat logistiikkaketjun luotettavuus ja välivarastoinnin hallittavuus. Konsepti on myös ympäristöystävällinen eikä aiheuta maanteiden ruuhkautumista. Ro-ro-vaunujen ja kasettien saatavuus on hyvä, ja etenkin suurten tavaraerien kiireettömissä kuljetuksissa lyhyen merireitin hintakilpailukyky on ehdoton.

– Kustannustehokkuus on ehdottoman tärkeää, toteaa Backman-Trummerin Freight Forwarding -johtaja **Bernt Björkholm**. Esimerkiksi erikoiskuljetukset onnistuvat meritse helpommin ja edullisemmin kuin maantiellä.

Vaasa–Uumaja-linja on maailman pohjoisin ympäri-vuotinen ro-ro-reitti. Vaasasta on sujuvat yhteydet myös Rotterdamiin, Kieliin ja Tilburyyn. Backman-Trummerilla on erilaisten lastien käsittelyyn vankka tietotaito, sopiva kalusto ja hyvä infra, johon panostetaan entisestään. Ro-ro-liikenteen volyymien odotetaan kasvavan muun muassa akkuteollisuuden hankkeiden ja alueen muiden merkittävien teollisuusprojektien ansiosta. Satamassa tähän vastataan syventämällä ja leventämällä väylää. Näin voidaan vastaanottaa entistä suurempia laivoja, kuten uuden sukupolven ro-ro-aluksia.

Backman-Trummerilla kuljetuksiin yhdistetään kaikki asiakkaan tarvitsema palvelu.

– Meillä on laajat kumppaniverkostot ja voimme tarvittaessa noutaa lastin Keski-Euroopasta ja kuljettaa sen laivalla Vaasaan, missä tarkastamme lastin, varastoimme sen ja toimitamme oikea-aikaisesti tehtaalte – kaikki asiakkaan tarpeen mukaan, summaa Björkholm.



Sofie Wiss

on nimitetty **KWH Logisticsin** ESQ Directoriksi 1.1.2022 alkaen. Uuden tehtävän myötä hänestä tulee myös KWH Logistics -liiketoimintaryhmän johtoryhmän jäsen ja raportoi liiketoimintaryhmän johtajalle. Sofie on ollut Rauanheimon tehtävissä vuodesta 2014 ja viimeksi myynti- ja markkinointipäällikkönä. Hän on aiemmin työskennellyt myös mm. Wärtsilässä ja Best-Hallissa. ESQ Director on juuri perustettu tehtävä KWH Logisticsin toiminnassa, jonka painopisteenä on ympäristö, turvallisuus, laatu ja riskienhallinta sekä liiketoiminnan kestävä kehitys.



Roni Kalleinen

on nimitetty **Moonwayn** liikennepäälliköksi 22.11.2021 alkaen. Hän on aiemmin työskennellyt DSV Roadilla. Viimeksi hän toimi Skandinavian liikenteen päällikkönä. Hänen vastuullaan on vastata asiakaskunnan moninaisiin tarpeisiin, kasvaneeseen kysyntään sekä panostaa myyntiin ja hyvään asiakaskokemukseen.



Jan Österlund

on nimitetty aluepäälliköksi **Backman-Trummerille** Vaasaan, Freight Forwarding toimipisteeseen 1.2.2022 alkaen. Hän toimii esimiehenä Vikbyn toimipisteessä. Hän osallistuu myyntityöhön ja on mukana kehittämässä yrityksen liiketoimintaa. Hän on vuodesta 2006 työskennellyt Kohiwood Oy:n markkinointipäällikön monipuolisissa tehtävissä.



Mikael Fröjdö

on nimitetty **Rauanheimon** huolintapäälliköksi 27.12.2021 alkaen. Hänen vastuualueenaan on Kokkolan toimipisteen huolinta- ja varastointitoimintojen johtaminen ja kehittäminen. Mikaelilla on pitkä kokemus lentoliikenteen maahuolinnan parista erinäisistä johtotehtävistä, viimeksi RTG Ground Handling:in palveluksessa.

Kuvat: KWH Logistics

KWH Logistics -avainluvut (2021)



Liikevaihto MEUR

182



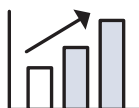
Henkilöstö

532



Laivakäynnit

2614



Keskim. vuosittainen kasvu

7%



Investoinnit MEUR

19 (IFRS16)



Ahtaustonnit (milj. tn)

16,4

KWH LOGISTICS

TAVAROIDEN KULJETUS, KÄSITTELY JA VARASTOINTI OVAT MEIDÄN YDINOSAAMISTAMME. TOIMIMME SATAMISSA, TERMINAALEISSA JA TEHDASALUEILLA SEKÄ HOIDAMME KULJETUKSET KAUTTA MAAILMAN.

Kuvat: KWH Logistics

Port Logistics



Tarjoamme ahtaus-, huolinta- ja laivanselvityspalveluita sekä varastointia 17 satamassa Suomessa. Räätlöimme asiakkaille kokonaisvaltaisia ja tehokkaita logistiikkaketjuja.

 **RAUANHEIMO**

 **STEVENA**

 **BLOMBERG**
Stevedoring

 **JALANDER**

 **RODÉN SHIPPING**

Industrial Services



Tarjoamme kokonaisvaltaisten ja asiakaskohtaisesti optimoitujen logistiikka- ja konepalveluratkaisujen lisäksi konevuokrausta. Toteutamme niin pienet kuin suuretkin toimeksiannot täsmällisesti ja aina asiakkaan vaatimusten mukaisesti.

 **ADOLF LAHTI**

 **BLOMBERG RENT**

International Transports



Tarjoamme globaaleja logistisia ratkaisuja kaikilla kuljetusmuodoilla (maantie-, meri-, lento-, kontti-, bulk- ja projektikuljetukset). Lisäksi hoidamme kuljetuksiin liittyvät huolinta- ja varastointipalvelut.

 **BACKMAN-TRUMMER**

 **MOONWAY**



**CLEVER OVERALL
LOGISTICS SOLUTIONS**

www.kwhlogistics.com