

STEVIS

Finnsteven tiedotus- ja uutislehti

3/2005



English pages 24–39

STEVIS

PUBLISHED BY:

FINNSTEVE OY AB

P.O. Box 225 (Saukonkuja 5)

FI-00181 Helsinki

Finland

Phone +358 10 56560

EDITOR IN CHIEF:

Leena Liuskanto

Assistant editor: Sari Tiiro, Optima Oy

ENGLISH TRANSLATIONS:

Translator and Interpreter Service

Taina Saarinen Ltd.

LAY-OUT:

Got You Oy

PRINTED BY:

STAR-OFFSET Oy,

Helsinki, Finland

ISSN 1236-0414

COVER PHOTO:

Soile Kallio

finnsteve

Pääkirjoitus 3

Kasvoja satamassa:
Ei kahta samanlaista päivää 4



Uudistuvat työkoneet takaavat tehokkaan palvelun 6

Ennätyksellisen vilkas lauantai 7



Aurinkoa juhlapöytään 8

Toiminnan turvallisuus ja
työsuojelun tavoitteet satamassa 11



Lyypekki haluaa kasvaa asiakkaidensa mukana 12

Vuosaaren
hyvät liikenneyhteydät 15



Ajankohtaista satamista 16

Esittelyssä Turun Satama 18



Keitä ovat Oskon Ystävät? 21

ENGLISH PAGES 24



Finnsteve in a nutshell 39

Haluamme luoda "Haluamme luoda edellytyksiä, jotta asiakkaamme onnistuvat"



Elämme nyt todella voimakasta muutoksen aikaa. Asiakkaamme tarkastelevat logistista ketjua ja logistisia ratkaisujaan aivan uudella tavalla.

Uutta on se, ettei mikään enää ole pyhää – eivät vanhat hyvät tavat, joilla oli totuttu toimimaan, eivät omistussuhteet eivätkä hyvä veli -verkostot. Yritykset käyvät huolellisesti läpi kaikki ajateltavissa olevat vaihtoehdot ja katsovat kylmästi tehokkuutta, kustannussäästöjä ja tulevaisuutta.

Muutosten suuntaa on tässä vaiheessa vaikea ennustaa. Varmaa on se, että muutos avaa meille logistiikkapalvelujen tarjoajille valtavasti mahdollisuuksia mutta tuo samalla myös uudenlaisia uhkakuvia.

Me Finnsteveissä pyrimme tukemaan asiakkaitamme muutoksessa. Meidän on kuunneltava asiakkaitamme tarkasti ja oltava ajan hermolla. Jarrumiehiä emme halua olla.

Meidän on myös löydettävä logistiikan prosesseista ne kohdat, joiden kehittämisessä voimme olla mukana yhdessä asiakkaidemme kanssa. Meidän tehtävänä on omalta osaltamme luoda edellytyksiä sille, että asiakkaamme onnistuvat.

Sisämaanterminaali on yksi esimerkki kehittämiskohteista, joissa Finnsteve on ottanut aktiivisen roolin. Olemme myös panostaneet paljon Vuosaaren uuden sataman käytäntöjen suunnitteluun ja kehittämiseen. Vuosaaresta tulee suuryksikköliikennettä palveleva satama, jonka liikenneyhteydet ovat huippuluokkaa, ja meidän finnsteveläisten tavoitteena on pystyä palvelemaan asiakkaitamme siellä entistä tehokkaammin ja laadukkaammin.

Kuluva vuosi on kohta päättyvässä ja siirtyminen Vuosaareen taas yhden vuoden lähempänä. Toivotan kaikille lukijojillemme rauhallista joulun aikaa ja energistä uutta vuotta 2006.

Hans Martin
Toimitusjohtaja

ENGLISH
PAGES 24-39

Herättikö jokin Stevis-
lehtemme juttu kiinnostuksesi?
Tai haluaisitko lisätietoja?
Lähetä palautteesi osoitteeseen
info@finnsteve.fi

Kiitos!



Ei kahta samanlaista päivää

Stevis-lehden lukijat ovat toivoneet juttuja, jotka tekevät Finnsteven väkeä tutuksi. Aloitamme esittelemällä ne Helsingissä työskentelevät finnsteveläiset, jotka palvelevat erityisesti metsäteollisuuden asiakkaita. Pyysimme haastateltavia kuvailemaan hyvän asiakaspalvelun aineksia. Kysyimme myös, mikä heidän työssään on parasta. Ei kahta samanlaista päivää, vastasivat kaikki lähes yhdestä suusta.

► LÄNSISATAMA

Vientiterminaalit L7 ja L-8

Mika Lindholm, tuotannosuunnittelija, Finnstevenissä vuodesta 1997

- Suunnittelen kuluvaan ja seuraavaan päivän työtoiminnot. Varaan terminaalin resurssit ja jaan työtehtävät eri ryhmille. Aikataulutun kaikilta metsätehtailta terminaaliin saapuvan tavaran kontitukset.

- Riittävä yhteydenpito eri osapuolten välillä helpottaa kaikkien toimintaa. Kun kaikki tietävät, missä mennään, ei tarvitse tuhata aikaa epäselvien tilanteiden selvittelyyn

- Parasta työssäni: Työtoverit ja työtehtävien haasteellisuus (ainakin vielä, kun olen aloittanut tässä toimesani vasta vuoden alussa).

Timo Taavitsainen, tuotannosuunnittelija, Finnstevenissä vuodesta 1992

- Vastaan tällä hetkellä projekti- ja kappalevaralastauksista. Asiakkaina ovat kaikki huolitsijat, ja lisäksi hoidan Jukka Pihlajan varamiehenä M-Realin asioita.

- Hyvä asiakaspalvelu on molempiin suuntiin tapahtuvaa kanssakäymistä eli tiedon keruuta, sen jalostamista, toimittamista eteenpäin ja tiedottamista asiakkaalle. Olennaista on ymmärtää asiakkaiden tarpeita ja toimintatapoja. Asiakkaiden toivon pitävän meitä Finnstev-yhteyshenkilöitä ajan tasalla kaikista muutoksista ja keikan edistymisestä.

- Parasta työssäni: Monipuoliset asiakaskontaktit ja tavarakirjo takaa-työn mielenkiintoisuuden.

Veijo Pitkä, tuotannosuunnittelija, Finnstevenissä vuodesta 1990

- Tuotannosuunnittelun lisäksi hoidan myös työnjohdollisia asioita.

- Tilanteet voivat muuttua nopeasti täysin, ja silloin kaikilta vaaditaan reagoitiherkkyyttä ja joustamisen kykyä.

- Parasta työssäni: Täällä on hirtittävän mukavat työkaverit, eikä palkkaakaan kovin voi moittia.

Vientitoimisto

Timo Mäkinen, vientitoimiston esimies, Finnstevenissä vuodesta 1985

- Esimiestehtävien lisäksi toimin Stora Enson Oulun- ja Kemintehaiden yhteyshenkilönä. Tehtäviini kuuluvat tietojen välitys asiakkaiden, varustamoiden ja oman lastausterminalimme välillä. Lisäksi hoidan yhteydenpitoa tulliin.

- Palveluasenteen pitää olla kohdallaan. Ammattitaitoa tarvitaan asiakkaiden ongelmien ratkaisemiseen. Asiakaspalvelussa hyvät henkilösuhteet auttavat pitkälle. Asiakkailta toivon tietoja riittävän ajoissa.

- Parasta työssäni: Tietty vapaus. **Jorma Marttila**, vientihuolitsija, Finnstevenissä vuodesta 1983

- Hoidan vientihuollinnan tehtäviä bukkauksista vientiselvitysten tekoon tullille. Palvelun pääasiassa Loparex Oy:tä ja Metsä Tissue Oy:tä.

- Kokemus edistää yhteistyön sujumista.

- Parasta työssäni: Vaihtelevaa. Tuskin on kahta samanlaista työpäivää, ja yllätyksiä tulee lähes päivittäin.

Pirjo Nurmi, vientihuolitsija, Finnstevenissä kesästä 2005

- Pidän yhteyttä asiakkaisiin ja



Metsäteollisuuden asiakkaita palvelevat finnsteveläiset kokoontuivat yhteispotretteihin. Vasemmalta Pirjo Nurmi, Veijo Pitkä, Jorma Marttila, Jukka Pihlaja, Timo Taavitsainen, istumassa Timo Mäkinen.

Keskimmäisessä kuvassa takana vas. Risto Törnroos ja Ari Paulus, istumassa Tony Grehn.

Viereisessä kuvassa vasemmalta alkaen Marketta Währn, Reijo Airtomaa ja Pirjo Ingman.

varustamoihin. Laadin kontitusohjeita ja vientiin liittyviä asiakirjoja ja hoidan vientitullauksia. Metsäteollisuusasiakkaista palvelen erityisesti UPM:n sahoja ja Tervakoski Oy:tä.

- Hyvä asiakaspalvelu syntyy ammattitaidosta, palvelualltiudesta sekä positiivisesta ja ystävällisestä asenteesta. Asiakkailta odotan, että he toimivat kaikki tarvittavat tiedot ajoissa.

- Parasta työssäni: Jokainen päivä on erilainen.

Jukka Pihlaja, lastinhoitaja, Finnstevenissä vuodesta 1980

- Hoidan M-Realin paperikontitukset ympäri maailmaa. Työhön kuuluu yhteydenpito valtamerivarustamoihin sekä metsäyhtiön myyntikonttoriin buukkaajiin ja tehtaiden yhteishenkilöihin.

- Hyvä asiakaspalvelu perustuu hyviin suhteisiin asiakkaiden kanssa ja se syntyy monen vuoden yhteistyön tuloksena. On tärkeää, että kuljetusketjun jokainen osapuoli hoitaa oman osuutensa mahdollisimman hyvin.

- Parasta työssäni: Saa työskennellä muiden viennin ammattilaisten kanssa hyvässä yhteishengessä.

Länsisataman vientitoimistossa työskentelee lisäksi vientihuolitsija **Hannele Salmikivi**.

SOMPASAARI

Vientiterminaalit S3 ja S7

Tony Grehn, terminaaliesimies, Finnstevenissä vuodesta 1991

- Vastaan päivittäisten vientiterminaalitoimintojen (= työt, työntekijät, koneet, kiinteistöt, ym.) ennakkosuunnittelusta ja valvonnasta ja lisäksi vientilaskutuksen valmistelusta, projekteista, erikoisnostoista, asiakaspalvelusta ja pienessä mittakaavassa myös myynnistä.

- Hyvään asiakaspalveluun kuuluvat tiivis yhteydenpito, korrekti mutta luonteva ilmapiiiri, luottamusta ylläpitävä ammattitaito ja täsmällisyys sekä kattavien palveluiden tarjoaminen. Asiakkaalta odotan riittävän aikaista yhteydenottoa mahdollisimman tarkkojen tietojen merkeissä.

- Parasta työssäni: Asiakkailta tuleva palaute ja työn monipuolisuus.

Ari Paulus, tuotannosuunnittelija, Finnstevenissä vuodesta 1995

- Otan vastaan alastuloilmoituksia ja siirrän ne Finnsteven tietojärjestelmiin. Tehtäviäni ovat lisäksi saapuvan tavaran ohjeistus ja muiden terminaalissa olevien keikkojen ohjeistus ja seuranta.

- Hyvää asiakaspalvelua on se, että asiat hoidetaan sovitulla tavalla. Asiakkailta toivon lisää vuorovaikutusta.

- Parasta työssäni: Vapaus ja se, että itse voi vaikuttaa omaan työtahtiin.

Fredi Währn, tuotannosuunnittelija, Finnstevenissä vuodesta 1983

- Tehtävänäni on Ari Pauluksen työparina saada hommat sujumaan. Hoidan tulevien autojen ja vaunujen ennakkotiedot koneelle. Ohjeistan juna-vaunujen purut eli mitä yksiköidään suoraan yksikölle ja mitä lattialle ja

missä vaiheessa lattialla olevat tavarat yksiköidään. Yritän myös karsia pois mahdollisia taljauksvirheitä.

- Molemmipuolisella rehellisyydellä ja avoimuudella pääsemme hyvään tulokseen asiakaspalvelussa. Joskus pitää pystyä joustoihin, mutta toisaalta pitää joskus kieltäytyä lupaamasta sellaista, mitä ei varmuudella voi toteuttaa. Asiakkaiden suunnasta kaippaa enemmän vuorovaikutusta.

- Parasta työssäni: Jokainen päivä on erilainen. Meillä on täällä hyvä työporukka, jonka kanssa on mukava työskennellä.

Vientitoimisto

Pirjo Ingman, vientitoimiston esimies, Finnstevenissä vuodesta 1992

- Esimiestehtävän lisäksi toimin viennin yhteyshenkilönä. Kokoan ja välitän tietoa laivattavista eristä asiakkaan, varustamon ja Finnsteven järjestelmistä. Metsäteollisuusasiakkaista palvelen pääasiassa M-Realia.

- Laadukas asiakaspalvelu edellyttää hyvää tiedonkulkua ja nopeaa reagoitua poikkeamiin. Niistä tiedottaminen on asiakaspalvelussa tärkeää. Asiakkailta toivon oikeaa tietoa mahdollisimman ajoissa. Kiireellisissä poikkeustapauksissa puhelin tai sähköposti ovat tehokkaita välineitä.

- Parasta työssäni: Saa olla tekemisissä mukavien ihmisten kanssa eikä oikeastaan yksikään päivä ole samanlainen.

Reijo Airtomaa, viennin yhdyshenkilö, Finnstevenissä vuodesta 1988

- Teen terminaalibuukkauksia Finnsteven tietojärjestelmään ja laivausasiapapereita ja vientitullauksia. Selvitän tehtaiden yhteyshenkilöiden kanssa tavaran määrään, laatuun ja alastuloon liittyviä epäselvyyksiä. Palvelen kaikkia Stora Enson paperitehtaita.

- Tavoitettavuus, luotettavuus ja asiakkaan pitäminen ajan tasalla ovat hyvää asiakaspalvelua. Asiakkaan palveleminen on helpompaa, kun hän muistaa lähettää tiedon tulevasta laivauksesta hyvissä ajoin.

- Parasta työssäni: Työn vaihtelevuus ja asiakassuhteet. Ei kahta täysin samanlaista päivää.

Marketta Währn, viennin yhdyshenkilö, Finnstevenissä vuodesta 1992

- Hoidan ensisijaisesti UPM-Kymmenen paperitehtaiden tilauksia, mutta osallistun myös Pirjo Ingmanin työparina M-Realin tehtaiden vientiasioihin. Työni sisältää buukkaamista Finnsteven järjestelmään, vientiasiakirjojen tekemistä ja tilausten vahvistamista laivauksen jälkeen.

- Asiakaspalvelu on hyvää silloin, kun ollaan aidosti kiinnostuneita asiakkaan etujen valvonnasta, ja pidetään aktiivisesti ja ajoissa yhteyttä asiakkaaseen ongelmatilanteiden sattuessa ja huolehditaan, että sovitut asiat tulevat hoidetuiksi. Asiakkailta taas odotan, että saamme ajoissa tietää poikkeamista, esimerkiksi closing-ajan jälkeen tulevista lasteista ja myös asiakkaan toiminnassa tapahtuvista muutoksista. Tällöin on helpompi reagoida ajoissa ja oikein.

- Parasta työssäni: Mukavat asiakkaat ja työtoverit sekä käytännönläheisyys.

Metsäteollisuuden asiakkaita palvelevat lisäksi myyntipäällikkö **Jarmo Merisalo** ja laadunvalvoja **Markku Matilainen**. Finnsteven vientiterminaalista Helsingissä vastaa terminaalipäällikkö **Yrjö Naskali**.

Vaikka Vuosaaren uuden sataman valmistuminen on yhä lähempänä, haluaa Finnsteve turvata palvelutasonsa myös nykyisissä satamissa. Tästä syystä työkoneita uusitaan säännöllisesti.

Teksti ja kuvat: Veli Takanen

Uudistuvat työkoneet takaavat tehokkaan palvelun



► Finnsteve uudistaa työkonekalustoaan vuosittain. Tänä vuonna hankintoja on tehty niin Helsinkiin, Turkuun kuin Kotkaankin. Pääpaino on ollut yksikköliikenteen kalustossa, mutta myös kappaletavarankäsittelyyn on hankittu uutta kalustoa.

Syyskuussa Kalmar toimitti Finnsteven tilaamat neljä lukkia. Kaksi niistä tuli Helsingin Länsisatamaan. Sompassaari Helsingissä ja Mussalo Kotkassa saivat kumpikin yhden uuden dieselsähköisen lukin.

Dieselsähköisestä lukista hyviä kokemuksia

Ensimmäinen dieselsähköinen lukki tuli Finnsteven käyttöön tammikuussa 2004. Käyttökokemukset koneesta ovat olleet erittäin hyviä. Kone säästää polttoainekuluissa noin neljänneksen vanhoihin verrattuna. Samalla päästöt vähenevät merkittävästi.

Länsisatamassa on otettu käyttöön myös uusi järeä kurottaja. 45 tonnin nostotehoisen koneen on toimitanut Kalmar. Konttivarikko on myös saanut uuden tyhjiä konttien käsittelyyn tarkoitetun konttikurottajan.

Uusia vetomestareita on hankittu viisi. Niistä kolme on Länsisatamassa ja kaksi Turussa. Nyt kolmasosa vetomestareista on matalarunkoisia euro-trailereiden vetoon sopivia.

Pieniä, lähinnä rulla- ja paletin käsittelyssä käytettäviä trukkeja on hankittu seitsemän. Viisi on Helsingissä ja kaksi Turussa. Turussa on käytöön otettu myös 9 tonnin trukki.

Sekä vetomestareita että trukkeja siirretään lähes päivittäin satamasta toiseen. Aina sinne missä tarve on. Näin koneiden käyttöaste pysyy korkeana.

Kuluvan vuoden merkittävin hankinta, Kotkan konttinosturi, rantautui Mussaloon viikolla 44. Konecranesin toimittaman nosturin pystyttämiseen tarvittiin parisen viikkoa. Testi- ja koeajon jälkeen nosturi otetaan käyttöön marraskuun lopulla/joulukuun alussa.

Kun Vuosaaren sataman valmistamiseen on enää suunnilleen 36 kuukautta aikaa, olisi houkuttelevaa lykätä koneinvestointeja eteenpäin. Näin ei kuitenkaan tehdä, koska haluamme palvelutason säilyvän nykyisissä satamissamme.

Länsisatamassa Helsingissä oli varsinainen ruuhkalauantai 20. päivä elokuuta. Ennätyksellisen vilkkaana lauontaina Finnsteven terminaaliin tuli purettavaksi ja lastattavaksi viisi laivaa, kun normaalilauontaisin laivoja on yhdestä kahteen.



Ennätyksellisen vilkas lauontai "Kuljetusketjun kaikkia osapuolia informoitiin etukäteen"

► - Tilanne lähti vyörymään perjantaina, kun meille tuli vain yksi laiva normaalin kolmen-neljän laivan sijaan. Laivat olivat myöhässä, koska Euroopan suurissa satamissa oli ollut ruuhkaa, eivätkä pienemmät konttilaivat päässeet lähtemään normaaliaika-aulussa Suomeen, kertoo Finnsteven toiminnoista Länsisatamassa vastaava tuotantopäällikkö Ilkka Varsio.

Lauontain tilannetta mutkistaa se, että yleensä silloin vain neljäsosa henkilökunnasta on työvuorossa.

- Koska tiesimme etukäteen sumasta, värväsimme perjantaina pa-

rikymmentä ylimääräistä miestä töihin lauontaksi. Myös korjaamo oli lauontaina auki aamusta iltaan, vaikka yleensä se on viikonloppuisin kiinni.

- Painoimme töitä aamuseitsemästä yömyöhään: viimeinen viidestä laivasta saatiin tehtyä kello 00.50 sunnuntaina. Käsitelimme yhteensä 1400 tuonti- ja vientikonttia, kun normaalin arkipäivän saldo on 600–800 konttia. Kaikki meni kuitenkin hyvin, Varsio huokaisee ja on tyytyväinen henkilökunnan joustavuuteen.

Asiakkaat ajan tasalla

Tärkeintä Varsion mukaan oli kuitenkin se, että Finnsteve pystyi informoimaan asiakkaitaan ja kaikkia kuljetusketjun osapuolia tilanteesta hyvissä ajoin, jotta he ehtivät omalta osaltaan reagoida poikkeavaan tapahtumaan.

Palveluyrityksen periaatteena on pyrkiä palvelemaan asiakkaitaan mahdollisimman hyvin myös epätavallisissa olosuhteissa.

- Meillä on toimiva viestijärjestelmä, jonka avulla pystymme tarvittaessa informoimaan muuttuvista tilanteista nopeastikin. Satamaoperaattorina toimillamme on tärkeä merkitys teollisuuden ja kaupan logistiikkaan, Varsio toteaa.

Hän kertoo, että ruuhkasuman purkaminen heijastui vielä alkuvuokoonkin, kun kuljetusliikkeiden rekat hakivat tuontiyksiköitä.

- Kesäaikana tällaiset ruuhkatilanteet ovat harvinaisia, mutta talvisin epävakaat sääolosuhteet ja jäättilanne voivat muuttaa laivojen saapumisaikatauluja. Tosin ei siitäkään suoriutumisen tällä porukalla kovin ylivoimaista ole, kunhan kaikki osapuolet ymmärtävät vaikeiden olosuhteiden aiheuttamat viiveet, Varsio sanoo.

Jättiläinen kävi Länsisatamassa



► MSC Adriana teki ensivisiittinsä Helsingin Länsisatamaan syyskuun lopussa. Alus, jonka pituus on 216 metriä ja kapasiteetti 1619 TEU, on suurin Länsisatamassa koskaan vierailnut konttilaiva. Laiva purki 197 konttia ja lastasi 90 konttia. Laiva saapui Kotkan Mussalosta ja lähti Helsingistä Muugan kautta Antwerpeniin.



Aurinkoa

Teksti: Sari Tiiro Kuvat: Soile Kallio

**Nykypäivän suomalainen
saa nauttia sitrushedelmiä
läpi vuoden.
Hedelmä on herkkä tuote,
jonka kuljettaminen
tänne pohjoisen perukoille
vaatii hyvää kalustoa ja
kurinalaisuutta.**

► Muistan, miten ihanaa oli tulla kotiin koulusta talvisen iltapäivän hämärttyessä, kun mummo oli ostanut mandariineja. Niitä oli niin helppo kuoria ja ne maistuivat suloisesti yhtä aikaa makeilta ja kirpeiltä.

Kaupassa mummolla oli tapana tarkastella jokaista mandariiniyksilöä tarkasti, punnita ja pyörittää sitä kädessään ennen lopullista valintaa. Niin olin tekemäisilläni äskettäin itsekin, mutta muistin sitten Tuko Logisticsin huolintapäällikön Oulas Uurtamon ja hedelmistä vastaavan tuoteryhmäpäällikön Marko Säkkinen neuvon: mitä vähemmän herkkään hedelmään koskee, sitä paremmin se säilyttää kiinteän muotonsa ja makunsa.

Suuren maailman hienoissa paikoissa näkee kuulemma hedelmätiskejä, joissa itsepalvelu – ja samalla hedelmän laatua haavoittava barbaarinen käpälöinti – on julistettu pannaan.

Kasvukausi määrää ostopaikan

Isoäidin ajoista ovat hedelmämerkit muuttuneet. Kun ennen mandariinit ilmestyivät joulupöytään, nyt niitä on saatavissa ympäri vuoden. Vielä 1980-luvulla lähes 90 prosenttia Suomeen tuoduista appelsiineista oli israelilaisia Jaffa-appelsiineja (eipä ihme, että Jaffasta tuli appelsiinin synonyymi).

Nykyään appelsiinien osuus sitruksista on noin puolet, ja toinen puolisko koostuu muista, muun muassa satsumista ja klementiineistä. Tänä päivänä meille tulee sitruksia Espanjasta, Kreikasta, Marokosta, Israelista, Egyptistä, Etelä-Afrikasta, Argentiinasta ja Perusta. Koska esimerkiksi Espanjassa kasvukausi on eri vuodenaikaan kuin Etelä-Amerikassa, C-vitaamiinipommien virta pimeään pohjoilaankin on jatkuvaa - hedelmien ostopaikka kun määräytyy kulloisenkin



Mitä vähemmän hedelmiä käsitellään ja kosketellaan, sen parempina ne pysyvät, toteavat Marko Säkkinen ja Oulas Uurtamo. Suuria laivauksia käytetään, jotta käsittely kuljetuksen aikana saadaan minimoituksi.

juhlapöytään

kasvukauden mukaan.

Vierailemme Tuko Logisticsin hedelmä- ja vihannestermiinalissa Helsingin Sompasaareissa lokakuun alkupuolella, jolloin ensimmäiset Espanjan varhaisklementiineillä lastatut yksiköt ovat saapuneet Suomeen. Jo syyskuussa tulivat espanjalaiset varhaisatsumat, ja tätä lehteä lukiessasi saatat herkutella Espanjan appelsiinilla.

Lämpötilaa seurataan tarkasti

Sitrusten matka Suomeen on pitkä mutta tarkkaan valvottu. Katsellaanpa tässä esimerkkinä espanjalaisten mandariinien matkaa.

Pahvikartonkeihin pakatut hedelmät lähtevät viljelijätilojen pakkaamoilta termoautolla, jonka lämpötila on säädetty 5–8 celsiusasteeseen. Kylmäautot ovat luksusluokkaa, sillä tärinä vahingoittaisi herkkiä hedelmiä.

Auto ajaa kohti pohjoista Trave-mündin satamaan. Automatkan aikana kuljettaja on seurannut yksikkönsä lämpötilaa lähestulkoon herkeämättä. Kun hedelmälästi viedään sisään laivaan, vastuu lämpötilan seuraamisesta siirtyy laivan henkilöstölle, joka tarkkailee lämpötilaa tiettyin välein.

Kun laiva saapuu Sompasaareen Helsinkiin, Finnstevan väki vetää lastin ulos laivasta ja kuljetusyhtiön auto tuo sen Tuko Logisticsin pihalle. Hankinta- ja logistiikkayhtiön varastossa hedelmät pakataan myymäläkohtaisiin eriin.

Sitrusten matka espanjalaisesta pakkaamosta Sompasaareen kestää viisi päivää. Aamulla laivalla Helsinkiin saapuneet hedelmät ovat pääkaupunkiseudun ruokakaupoissa jo iltapäivällä, ja pohjoisessa Suomessakin seuraavana päivänä. Lämpötila pidetään he-

delmille sopivana myös kotimaan kumipyöräkuljetusten aikana.

Uudelleenkuormaus Saksassa

Aina reissu ei kuitenkaan ole aivan virtaviivainen. – Kaikki mikä tulee Kreikasta, uudelleenkuormataan Saksassa, Oulas Uurtamo kertoo. Syy on se, etteivät kreikkalaiset – eivätkä aina espanjalaisetkaan – mielellään tuo traileriaan Suomeen sakka, koska paluulastin saatavuus Suomesta on epätodennäköistä. Uudelleenkuormauksessa hedelmät nostetaan trailerista lautta-vaunuun.

Israelin Jaffat tulevat termokonteissa laivalla Suomeen välisatamien kautta. Argentiinasta ja Perusta hedelmät tulevat termokonteissa ensin eurooppalaiseen valtamerisatamaan ja sieltä syöttöaluksella Helsinkiin. Matka Etelä-Amerikasta meille Suomeen kestää neljä viikkoa. ▶

Reissussa rähjäntyy harvoin

Voisi luulla, etteivät herkäät hedelmät oikein pitäisi uudelleenkuormauksesta tai viikkoja kestävästä kuljetuksesta. - Uudelleenkuormauksessa tarvitaan vain yksi nosto trailerista lavalle, eikä se vahingoita hedelmiä. Meillä on Saksassa huolitsija, joka valvoo lämpötilaa ja hedelmien kuntoa uudelleenkuormauksessa, Uurtamo valottaa.

Välisatamien kautta tulevissa pitkämatkalisissa saattaa näkyä lievää matkaväsymystä, jos lämpötilassa on päässyt tapahtumaan liian suurta vaihtelua. - Jos näin on käynyt ja hedelmien laadussa on mielestäsi vikaa, olet yksinkertaisesti valinnut ostopaikkaksesi väärän kaupan, Uurtamo sanoo ja hymyilee perään.

Totta on kuitenkin se, että mitä vähemmän hedelmiä käsitellään ja kosketellaan, sen parempina ne pysy-

vät. Suuria laivauksia käytetään, jotta käsittely kuljetuksen aikana saadaan minimoiduksi.

- Onpa kuljetettava tavara mitä tahansa, aina on olemassa riski, kun siihen kosketaan, Uurtamo ja Säkkinen toteavat.

Finnstevelläkin on roolinsa myös sitrushedelmien kuljetusketjussa. Oulas Uurtamon mukaan yhteistyötä tehdään hyvässä yhteisymmärryksessä. - Täytyy tietysti ottaa huomioon, että Helsingin satamissa Finnsteve on ainoa vaihtoehto. Yhteydenpito meidän ja Finnsteven kontakihenkilöiden välillä toimii kuitenkin saumattomasti.

Tuko Logistics ja Finnsteve ovat syventäneet yhteistyötään laajentamalla sitä huolintapalveluihin. Nykyisin Finnsteve hoitaa päivittäistavaroiden hankinta- ja logistiikkayhtiön kolmansien maiden tullaukset ja tiettyjen toimitusten tilastoinnit. ●

Sitruksia tulee Suomeen ympäri vuoden

- Kreikasta appelsiinit jouluihelmikuulla
- Marokosta klementiinit marras-helmikuussa, appelsiinit joului-toukokuussa
- Israelista mandariinit tammi-toukokuussa, Jaffa-appelsiinit helmi-toukokuussa
- Egyptistä appelsiinit tammi-maaliskuussa
- Etelä-Afrikasta appelsiinit touko-lokakuussa
- Argentiinasta mandariinit touko-heinäkuussa
- Perusta mandariinit heinä-syyskuussa

Tiesitkö tämän?

► Lähes kaikki sitrushedelmät ovat lähtöisin Aasiasta. Ensimmäisenä Eurooppaan saapui sukaattisiruuna yli 2000 vuotta sitten.

Sitrusperheeseen kuuluvat appelsiinit, mandariinit, greipit ja sitruunat. Satsuma ja klementiini ovat mandariinilajikkeita samoin kuin sukaatit ja tangeriinit. Itä-Aasiasta lähtöisin oleva mandariini lienee saanut nimensä siitä, että se on samanvärisen kuin Kiinassa aikoinaan vaikuttaneiden

korkeiden virkamiesten eli mandariinien silkkiviitat. Lajiketovereitaan hieinan mehukkaampi klementiini on nimetty ranskalaisen papin Clémentin mukaan, joka kehitti hedelmän satakunta vuotta sitten. Satsuma taas on Japanin eteläisimmän maakunnan entinen nimi. ●

Lähteet: www.kttk.fi (Kasvintuotannon tarkastuskeskus), www.kotus.fi (Kotimaisen kielten tutkimuskeskus/Kirsti Aapalan HS:ssa 2.12.2003 julkaistu artikkeli)



Turvallisuus on osa arkea, joka on ennen kaikkea yhteistoimintaa. Varsinainen työ tulee tehdä oikealla asenteella ilman riskinottoa turvallisilla työsuorituksilla kaikessa operatiivisessa toiminnassa.

Toiminnan turvallisuus ja työsuojelun tavoitteet satamassa

Teksti: Kari Suvela Kuva: Pertti Airaksinen

► Uusi lainsäädäntö painottaa ennakosuunnittelua ja työntekijän ohjaamista valmistautumisen ja harjoitusten kautta. Lisäksi työnantajan tulee arvioida riskit ja toimia siten, etteivät vaara- tai häirtätekijät vaikuta työn turvallisuuteen tai työntekijän terveyteen.

Uusi työturvallisuuslaki toi mukanaan uuden näkökulman ja toisaalta edellytti muutoksia satamia koskeviin 'järjestysohjeisiin' ja satamatyön turvallisuuskulttuuriin. Lisäksi on tullut uusia määräyksiä sekä vaarallisten aineiden käsittelyyn satamissa että ISPS-määräysten edellyttämiä kulurajoituksia satamien ydinalueella.

Perinteinen sataman haltijan rooli on selkeästi painottunut puitteiden luomiseen eri operaattoreiden toiminnan yhteensovittamiseksi (esim. liikenne ja laiturialueet) ja yleisen työturvallisuuden sekä työterveyden varmistamiseksi. Yhteisten harjoitusten koordinaatio ja vetovastuu on usein satamalla.

Aluksen alkutarkastus

Uusia erikseen määrättyjä asioita on alkutarkastus aluksella ennen työn aloittamista. Alkutarkastuksen tavoitteena on varmistaa kulkutiet, hätäkulkutiet, työskentelypaikat ja teknisten laitteiden kunto turvallisuuden kannalta.

Erityisen tärkeää alkutarkastus on aluksen tullessa ensimmäistä kertaa satamaan ja silloin, kun aluksen omaa nostokalustoa käytetään lastin käsitteilyyn. Havaitut puutteet tulee ilmoittaa aluksen päällikölle ja työntekijän turvallisuutta vaarantavat viat korjata ennen varsinaisen työn aloitusta.

Vaaralliset aineet ja paikat

Työntekijätiimillä tulee olla tieto vaarallisten aineiden sijainnista ja onnet-

tomuustilanteesta tarvittavista toimenpiteistä. Helsingin satamien työhöhdossa on vaarallisiin aineisiin koulutettu henkilö ja Finnsteven operatiivisessa tietojärjestelmässä on suomenkieliset hätätilanne-ohjeet lastien ennakoilmoitusten mukaan. Samoin operatiivisen järjestelmän tietokannasta löytyvät ainekohtaiset hätätilanne- ja ensiapuohjeet (EmS, MFAG) IMO-koodin mukaan.

Putoamisvaarallinen työ tulee aina tehdä ennakoiden ja varmistaen työntekijän turvallisuus.

Liikenne

Liikenne satamassa on usein riskialtein osa toimintaa. Eri liikennemuotojen sovittaminen on käytännössä usein hankalaa, ja tehokkuus- ja tulosvaatimukset tuovat mukanaan inhimillistä riskinottoa. Tilannenopeuden oikea arviointi on yksittäisen kuljettajan vastuulla. Operoinnin turvallisuutta voidaan parantaa poistamalla satamasta 'turhaa liikettä'.

Ergonomia, melu ja värinä

Oikeat työolosuhteet ottavat huomioon ergonomian. Melu perinteisesti ja värinä uutena säännösten kohteena ovat satamaolosuhteissa tärkeitä. Laitteet teknisine ratkaisuineen mahdollistavat turvallisen toiminnan. Vaaratilanteet pyritään karkottamaan riskienarvioinnilla. Vahingoista ja onnettomuuksista tulee oppia eikä 'tekeväälle sattuu' -asenne ole hyväksyttävää.

Fyysinen ja psyykinen kuormitus

Kuormitus yksilöille on hallittava oikealla suunnittelulla. Työntekijöiden fyysisen ja psyykkisen kuormituksen tunnistaminen on osa modernin työyhteisön toimintaa. Yksilön elämän-



Sataman lastinkäsittely- ja liikennealueella on käytettävä näkyvää varoitusvaateesta, esimerkiksi turvaliivejä.

tilanteen muutokset, esimerkiksi ikääntyminen, tunnustetaan ja asiaan kuuluva huolenpito on osa arkea. Työterveyshuolto osallistuu tilanteen arviointiin ja toimii asiantuntijana eri tilanteissa.

Turvallisuustyö Finnstevenissä

Finnstevenin toimet kohdistuvat riskienkartoitukseen työsuojelutoimikunnan vetämänä ja 'läheltä piti' -tilanteiden tunnistamiseen. Työterveyslääkäri tekee työpaikkakäyntejä tarvittaessa ja auttaa osaltaan ongelmien ratkaisuja haettaessa. Lisäksi työntekijöitä koulutetaan ensiapukursseilla, vaarallisten aineiden tietämyksessä ja tulipalojen alkusammutuksessa.

Vaarallisia aineita kuljettavien, ns. VAK-yksiköiden tarkastuksia tehdään yhteistyössä tehovalvontaryhmän kanssa.

Vuonna 2004 Uudenmaan työsuojelupiirin alueella tarkastetuista VAK-yksiköistä 37 prosenttia ei täyttänyt turvallisuusvaatimuksia. Kuljetusten keskeytyksiä oli 24 prosenttia. Useimmiten syynä olivat tuennan tai sidonnan puutteet.

Vanhat ohjeet ovat edelleen voimassa: Älä ole taakan alla. Älä mene liikkuvan yksikön väliin. Älä tee selailusta, mitä et ole ennen turvallisesti tehnyt!

Lyypekki haluaa kasvaa

Skandinavienkai-terminaalialue

Teksti: Sari Tiiro
Kuvat: Soile Kallio ja LHG

laajentuu merkittävästi



► - Haluamme osoittaa asiakkaillemme, että valmistaudumme tulevaisuuteen. Me kasvamme, kun asiakkaamme kasvavat.

Näin kertoivat Lyypekin satamayhtiön (Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH LHG) arvovaltaiset edustajat vieraillessaan Helsingissä syyskuun lopulla. Vierailun ensisijaisena tarkoituksena oli esitellä suomalaisille asiakkaille ja yhteistyökumppaneille Skandinavienkai-terminaalialueen laajennusprojektia ja tutustua Vuosaaren satamahankkeeseen.

Suomen-liikenne tärkeää Skandinavienkaille

Lyypekin kaupungin lähes sataprosenttisesti omistama satamayhtiö LHG tytäryhtiöineen hallinnoi ja operoi Saksan suurinta Itämeren-satamaa. Suomi on LHG:lle tärkeä markkina-

LHG:n väki Helsingissä. Liiketoiminnan kehityksestä vastaava johtaja Falk Ohlig, Skandinavienkai-terminaalien apulaisjohtaja Frank Christensen, Finnsteven tuotantopäällikkö Martti Salokannel, Skandinavienkai-terminaalien johtaja Burkhard Jäckel, Finnsteven markkinointijohtaja Janne Kangaste ja Skandinavienkai-terminaalien kehityspäällikkö Ben David Thurnwald.

Terminals of Lübecker Hafen-Gesellschaft



asiakkaidensa mukana

alue, sillä viidestä eri satama-alueesta koostuvan LHG:n suurin yksittäinen terminaalit on pääasiassa suomalaisia ja ruotsalaisia aluksia palveleva Skandinavienkai. Sinne saapuvasta ja sieltä lähtevästä lastista reilu kolmannes on Suomen-liikennettä.

Trave-joen suulla Travemündessä sijaitsevan Skandinavienkain osuus on lähes 70 prosenttia LHG:n kautta vuosittain kulkevasta tavaramäärästä. Viikoittaisia saapumisia ja lähtöjä on tällä hetkellä yhteensä 85.

Roro- ja ferryliikenteeseen erikoistunut Skandinavienkai saa laajennuksen myötä 29 hehtaaria lisää satama-alueita. Nykyisten yhdeksän laiturin rinnalle tulee aluksi kaksi uutta laituria, muun muassa Finnlinesin uusia ropax-laivoja varten, ja olemassa olevia modernisoidaan.

Skandinavienkai-terminaaliin

nousee ensi syksyyn mennessä muun muassa uusi toimisto- ja palvelurakennus, jonka on suunnitellut suomalainen arkkitehti Pekka Salminen. Lisäksi läheisyydessä olevaa yritysalueita laajennetaan merkittävästi ja otetaan aktiiviseen käyttöön.

Satamankin täytyy kasvaa

Skandinavienkain laajennus on suurin LHG:ssa meneillään oleva uudistus, mutta myös Nordlandkain, Schlutupin ja Seelandkain satama-alueita kunnostetaan parhaillaan.

- Jos satama ei tarjoa asiakkailleen mahdollisuuksia kasvuun, se ottaa riskin, että se menettää asiakkaita, totevat LHG:n johtajat.

Mistä tavaraliikenteen kasvu sitten tulee? - Kasvu LHG:n satamissa on ollut Saksan bruttokansantuotteen kasvua nopeampaa. Ennusteiden mu-

kaan kuljetusmäärät kasvavat, ja me uskomme, että vuoteen 2010 mennessä koko LHG:n tavaramäärä on kasvanut nykyisestä 25 miljoonasta tonnista 40 miljoonaan tonniin, lyypekkiläiset kertovat.

- Skandinavienkai on nimenomaisesti roro- ja ferry-satama, ja uskomme kummankin liikenteen kasvavan lähivuosina.

Raidekuljetukset ovat tulevaisuutta

Esitellessään omien satamiensa vahvuuksia LHG:n väki korostaa lyypekkistä ja Travemündestä Eurooppaan lähteviä jatkoyhteyksiä. Raiteet ovat tulevaisuutta, ja LHG uskookin rai-

Trave-joen suulla sijaitsevaa Skandinavienkai-terminaalia laajennetaan parhaillaan merkittävästi. Suomen-liikenteen osuus Skandinavienkain käsittelemästä tavarasta on nyt noin 35 prosenttia, ja lyypekkiläiset uskovat sen kipuavan lähivuosina 40 prosenttiin.

Terminal Skandinavienkai – Expansion Areas





Lyypekin satamat

- Konstinkai, Norlandkai, Schlutup, Seelandkai, Skandinavienkai
- Näistä viidestä eri terminaali-alueesta koostuva kokonaisuus on Saksan suurin Itämeren-satama
- 150 lähtöä viikossa 25 eri satamaan Itämeren alueella
- käsiteltävän tavarann määrän noin 27,5 miljoonaa tonnia, josta Lyypekin kaupungin omistama LHG (Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH.) operoi yli 90 prosenttia
- satama-alueita tällä hetkellä yhteensä noin 120 hehtaaria, laitureita 20
- työpaikkoja noin 1100, välillinen vaikutus li- säksi noin 4000 työpaikkaa
- suurin ruotsalaista ja suomalaista paperiteol- lisuutta palveleva kauttakulkusatama- ja jake- lukeskus
- Skandinavienkai-terminaali-alueen laajennus tuo 29 hehtaaria lisää operatiivista satama-alue- ta ja noin 40 hehtaaria yritysalue- ta
- vahva tulevaisuudenusko: vuoteen 2010 men- nessä Lyypekin sataman kautta kulkevan tava- ramäärän arvioidaan kasvavan 50 prosenttia noin 40 miljoonaan tonniin

dekuljetusten osuuden tuplaantuvan viiden lähivuoden aikana. Saksalaisten ennusteiden mukaan vuonna 2010 LHG:n käsittelemästä lastista 30 prosenttia saapuu satamaan tai lähtee siel- tä raiteita pitkin.

Lyypekkiläisten suunnitelmissa on myös nk. yhdistelmäjunat, jotka kuljettavat sekä trailereita ja kontteja että myös metsäteollisuuden tuotteita. Tällaisia junia on jo toiminnassa, ja tavoitteena on saada niitä lisää.

Antoisaa vuorovaikutusta

Saksalaiset tutustuivat – omien sano- jensa mukaan oppimismielessä – myös rakenteilla olevaan Vuosaaren sata- maan ja muun muassa Vuosaaren an- kurointiratkaisuihin. Kiinnostuksen taustalla on satamien halu harmoni- soida toimintojaan, mikä taas heijas- tuu asiakkaihin päin parempana pal- veluna. Muutoinkin Vuosaaren sata-

mahankkeen ja LHG:n Skandinavien- kain laajennusprojektin samanaikai- suus antaa kaikille osapuolille otolli- sen tilaisuuden vaihtaa ajatuksia ja ko- kemuksia.

Ympäröivä luonto on osoittautu- nut haasteelliseksi myös Skandinavien- kain satama-alueen laajennustöiden aikana. Vuosaaressa on pidetty huolta Natura-alueiden hyvinvoinnista, Itä- meren toisella rannalla taas ovat pu- huttaneet mm. vaippaetanat.

Lyypekkiläisten tämänsykyinen Helsingin-visiitti oli vastavierailu Finnstevan ja Helsingin Sataman vuosi sitten LHG:n satamiin tekemälle vie- railulle. - Miksi emme nauttisi hyvis- tä vanhoista ystävyys- ja yhteistyösuh- teista näissäkin projekteissa, toteaa Finnstevan myynti- ja markkinointi- johtaja Janne Kangaste, joka kotiutui pari vuotta sitten Lyypekistä Helsin- kiin. ●

Block train connections from Lübeck

Block train connections in combined transport:

• Basel (CH)	6 x per week
• Köln	6 x per week
• Duisburg	5 x per week
• Ludwigshafen	5 x per week
• Hagen	5 x per week
• Verona	4 x per week

Block train connections for forest products:

• Milano (I)	4 x per week
• Basel (CH)	5 x per week
• Chiasso/Turin/Lucca (I)	3 x per week
• Grisignano (I)	1 x per week
• Hungary/Austria	1 x per week
• South Germany	4 x per week

Block train connections via Gateways:

- Germany: Stuttgart, Frankfurt, München
- Italy: Desio, Busto, Domodossola, Novara
- Benelux: Rotterdam, Antwerp
- Switzerland: Aarau, Wiler (Bern)
- Austria: Wels, Vienna
- Spain, France

today: 150 Block trains per month – tomorrow: 200?!



Vuosaareen hyvät liikenneyhteydet

Vuoli-projekti on Vuosaaren satamahankkeen toinen merkittävä projekti.

Vuosa-projektin keskittyessä sataman rakentamiseen huolehtii Vuoli-projekti sataman liikenneyhteyksien suunnittelusta ja rakentamisesta.

Teksti: Veli Takanen
Kuvat: Helsingin Satama

► Satamarata

Vuosaaren yksiraiteinen satamarata yhdistyy valtakunnan rataverkkoon Saviolla. Radan kokonaispituus on 19 kilometriä, josta tunneliosuuksia yhteensä noin 14 kilometriä. Labbackan alittavasta tunnelista rata tulee sataman ratapihalle Porvarinlahden sillan ylittäen. Savion ja sataman ratapihan välillä liikenne hoidetaan sähkövetureilla.

Satamaradan liikenne on vuoden 2008 ennustettujen tavaramäärien mukaan viisi junaa molempiin suuntiin. Sisämaan terminaalit tulevat todennäköisesti lisäämään junavuorojen määrän ainakin kaksinkertaiseksi. Ra-

dan kapasiteetti riittää hyvin tuon suuruiselle liikenteen lisääntymiselle.

Ratapihalta konttiterminalleihin junaliikenne hoidetaan dieselvetureilla, koska sinne ei voida sähköjohtimia asentaa. Tässä liikenteessä käsitellään kokonaisia vaunulettoja, jolloin vaihdoista on vähiten haittaa sataman muulle liikenteelle. Vaihdot voidaan pääosin aikatauluttaa terminaalien kanalta hiljaisiin hetkiin.

Satamatie

Kehä kolmosen itäpäästä satamaan kulkeva maantieyhteys, satamatie, on kaksiajoratainen. Tie alittaa Itäväylän ja jatkuu Labbackan mäen ja Porva-

rinlahden alitse kahdessa eri tunnelissa sataman porttialueelle. Kokonaispituutta uudelle tieosuudelle tulee noin 2,5 kilometriä.

Tunneleissa kuljetuskorkeus on 4,8 metriä. Kaikki erikoiskuljetukset eivät mahdu tunneleissa kulkemaan. Satamaan on kuitenkin määritelty yhteys valtakunnallisen suurten erikoiskuljetusten reiteiltä. Tavoitteena on 7 metrin kuljetusleveys ja 7 metrin sallittu kuljetuskorkeus.

Tällä hetkellä Helsingin satamissa asioi noin 3600 rekka-autoa vuorokaudessa. Finnsteven osalta huippu-tunnit ajoittuvat maanantaiaamuihin ja perjantai-iltapäiviin: viikon ensimmäisenä arki- ja maanantaiaamuna satamasta ulos menee yli 500 ajoneuvoa kahden tunnin aikana, ja perjantai-iltapäivisin portista sisään tulee kahdessa tunnissa noin 480 ajoneuvoa.

Meriväylä

Satamaan johtaa 36 kilometriä pitkä meriväylä. Väylä on lähes suora ja siten helposti navigoitavissa. Väylän minimileveys on 200 metriä ja varmistettu minimisyvyys 12,5 metriä. Se vastaa 11 metrin kulkusyvyyttä. Väylän merkintään käytetään sekä kelluvia että kiinteitä turvalaitteita. ●





Ajankohdaista satamista

M-real keskittää valtamerikontituksen Helsinkiin

► Metsäteollisuusyhtiö M-real Oyj keskittää valtamerikontituksen Helsingin satamaan. Yhtiön logistiikka-johtajan Seppo Mäkisen mukaan Helsingissä on saatavissa kontteja ja palveluja paremmin kuin muissa satamissa. M-realin valtamerikontitit vievät Helsingistä pääasiassa Hampuriin, josta ne jatkavat matkaa muualle maailmaan.

Finnstevet on valmistautunut kasvavaan konttiliikenteeseen muuttamalla Helsingin Länsisataman L7-terminaalin metsäteollisuustuotteille sopivaksi varastotilaksi, kertoo tuotantopäällikkö Ilkka Varsio. Terminaali on

saanut muun muassa asfaltin, uudet valot ja uudet kaistamaalaukset.

Keskittämispäätös vähentää M-realin käyttämien lastaussatamien lukumäärää kaiken kaikkiaan kahdella, mutta valtamerikontitus lopetetaan Helsinkiin keskittämisen myötä viidessä satamassa.

Muutokset koskevat yhteensä noin miljoonaa tonnia paperia ja kartonkia vuodessa. Uudelleenjärjestelyt merikuljetuksissa alentavat M-realin toimituskustannuksia ja parantavat yhtiön asiakaspalvelua. (Lähde: M-real in www-sivut ja STT) ●

Sompan ramppiremontti valmis

► Helsingin Sompasaassa puolestaan on saatu ramppiremontti valmiiksi. Ramppia numero 6 piti levenittää ja modifioida Finnlinesin uusia ropax-

aluksia varten.

- Odotamme niitä innolla, kertoo tuotantopäällikkö Martti Salokannel Finnstevestä. ●

Konttivarikolla palvelee nyt taukoamatta

► Helsingin Länsisataman konttivarikolla käy vilskettä. Tyhjiä kontteja vastaanotetaan ja luovutetaan rekkakuskeille tasaisena virtana.

Loppukesään asti asiakkaita palveltiin kahdessa vuorossa, mutta syyskuussa Länsisataman konttivarikkopalvelut muutettiin ympärivuorokautisiksi.

- Palvelemme nyt 24 tuntia vuorokaudessa seitsemänä päivänä viikos-

sa. Liikenne on kasvanut niin paljon, ettemme enää selvinneet kaikista toimista entisellä palveluaikataululla. Näin palvelemme tietysti paremmin myös asiakkaitamme, kertoo tuotantopäällikkö Kari Alhojoki.

Länsisataman konttivarikolla käsitellään asiakkaiden omistamia tyhjiä kontteja. Konttivarikko hoitaa konttien varastoinnin ja tarkastukset, ja yhteistyökumppanin vastuulla ovat

konttien mahdolliset korjaukset.

Myös konttien korjaustoimintaa on laajennettu siten, että korjauksia tehdään päivittäin kolme tuntia pidempään kuin aikaisemmin. Alhojoki sanoo olevansa tyytyväinen, että korjaustoiminnan laatu on pysynyt parantuneella tasolla kevään uudistusten jälkeen. ●

Eteläsatamassa hiljaisempaa

► Helsingin Eteläsatamassa Finnsteven toiminta on puolestaan hiljentynyt. Syynä siihen on se, ettei Siljalla

ole ollut toukokuun puolivälin jälkeen Tallinnan liikenteessä laivaa. Finnstev hoitaa kuitenkin edelleen Siljan

Tukholman-liikenteen laivojen lastiyskoiden lastauksen ja purkamisen. ●

Turku odottavalla mielellä

► Turussa on eletty hieman molli-voittoisesti sen jälkeen, kun M-real ilmoitti keskittävänsä konttikuljetukset Helsinkiin. - Tosin Turku ei ole ollutkaan perinteisesti paperisatama. Hyvää on se, että Turkuun jää edelleen M-realin markkinointivarasto, jonka

kanssa Finnstev on tehnyt tiivistä yhteistyötä. Hoidamme kuljetusketjun suoraan yhtiön Skandinaviassa toimiville loppuasiakkaille, kertoo Finnsteven toiminnoista Turussa vastaava tuotantopäällikkö Erik Hacklin.

Lähtitulevaisuuteen turkulaiset

suhtautuvat odottavalla mielellä, niin hyvässä kuin pahassa. Toisaalta Turun satama etsii koko ajan uusia mahdollisuuksia ja pyrkii kehittämään logistiseksi keskuksiksi. ●

Kasvua Kotkassa

► Kotkan finnsteveläiset ovat laajentaneet toimintaansa Hietasen satamaan, jossa uutena toimintona on tullut mukaan uusia henkilöautoja kuljettavien autolaivojen purku.

- Autolaivoja tulee Hietasen sata-

maan kerran viikossa tai harvemmin. Kaikki nämä autot jatkavat matkaansa purkamisen jälkeen Venäjälle, kertoo tuotantopäällikkö Paavo Mäntylä Kotkasta.

- Hietasen satama on ollut vajaa-

käytössä viitisen vuotta, ja nyt Kotkan satama haluaa kehittää sitä ja varustella tällaiselle toiminnalle sopivaksi. Tämä tietää meillekin lisää töitä, Mäntylä toteaa. ●

Mussaloon lisää kapasiteettia

► Finnstev on tilannut Konecranesilta Kotkan Mussaloon uuden konttinosturin, jonka oli määrä saapua proomulla Hangosta Kotkaan lokaan loppupuolella. Keskelle laituria sijoitettavalle nosturille tehdään Kotkassa vielä asennuksia ja koeajoja ennen varsinaista käyttöönottoa.

Mäntylä uskoo, että nosturi saadaan käyttöön joulukuun alussa noin kuukausi laskettua aikaa aikaisemmin.

- Uusi nosturi tulee tarpeeseen, sillä kuukausittain käsiteltävät konttimäärät ovat lisääntyneet keväästä koko ajan. Pääsemme nyt 31–32 konttinostoon tunnissa, Mäntylä toteaa ja mainitsee, että varsinkin Venäjälle suuntautuva tuontiliikenne on kasvanut syksyn tullessa.

Logististen lisäarvopalvelujen kapasiteetti Mussalossa on lisääntynyt kesän aikana merkittävästi, kun huo-

lintaliikkeet ovat vihkineet käyttöönsä uusia varastotiloja lähes neljän hehtaarin suuruisen pinta-alan edestä.

Uusi Merituulen tilat kaksinker- taistava toimistorakennus on rakenteilla ja sen on määrä valmistua vuodenvaihteessa, jolloin myös Finnsteven tuontitoimisto pääsee muuttamaan vakituisiin tiloihin. ●



Toimitusjohtaja Christian Ramberg pitää monipuolisuutta Turun sataman valttina.



Esittelyssä Turun satama Suomen johtava satama Skandinavian

Teksti: Sari Tiiro

Kuvat: Bo Strandén ja Turun Satama

► - Turku on Suomen vanhin satama, jolla on pitkät perinteet mutta joka samalla elää tätä päivää, luonnehtii Turun Sataman toimitusjohtaja Christian Ramberg.

Numerot tukevat toimitusjohtajan sanoja: suomalaisten satamien vertailussa Turku on tonnimäärällä mitattuna vasta 8. tai 9., mutta kun katsotaan liikevaihtoa ja sataman läpi kulkevien yksiköiden määrää, Turku kipuaa toiselle sijalle. Myös matkustajamäärissä se on toiseksi suurin. Ykköksen se on Skandinaviaan suuntautuvassa linjaliikenteessä.

- Monipuolisuus on valttimme. Meillä on monta jalkaa, joilla seisomme, Ramberg sanoo ja huomauttaa, että monipuolisuuden ansiosta esimerkiksi viimekeväinen metsäteollisuuden työselkaus riepotteli Turku vähemmän kuin monia muita satamia.

Yhä enemmän varastotilaa

Turun satama on määrätietoisesti kehittämässä talousalueestaan kansainvälistä logistiikkakeskusta. Suunta näkyy muun muassa panostuksena jakeluterminaali- ja jakeluvastotoimintaan. Viiden viime vuoden aikana satamaan tai sen läheisyyteen on valmistunut vuosittain keskimäärin noin 10 000 neliötä varastotiloja, jotka kaikki on varustettu raiteilla. Suurimpia hankkeita on Ovakon alueelle parhaillaan rakennettava Schenker Cargon jakeluvastasto, jonka laajuus ensimmäisessä vaiheessa on noin 22 000 neliometriä.

Turku on 80-prosenttisesti rorosatama. Rekkaliikenne on Turun satamassa kasvanut 6–7 prosentin vauhtia. Satama onkin rakentamassa rekkaparkkia, jossa kuljettajat voivat levähtää ja jossa on myös palveluja tarjolla. Samaan yhteyteen tulee merimieskirkko palveluineen, ja lähellä on huoltoasema. Rekkaparkki otetaan



liikenteessä

täysimittaiseen käyttöön vielä tämän vuoden aikana.

Autojen maahantuontisatamana Turku on kakkonen Hangon jälkeen. Turkuun tuodaan vuodessa noin 75 000 uutta autoa, joista puolet matkaa Venäjälle. Vilkastuvat Venäjän markkinat ovat kasvattaneet autojen tuontia, ja kysyntä Venäjällä kasvaa entisestään.

- Turun sataman valttina on se, että meillä on maa-alueita yhteensä noin 225 hehtaaria. Meillä on tarjota autoille tilaa, Ramberg kiteyttää. Tällä hetkellä Turkuun tuodaan Volvoja, Opeleita, Fordeja ja Renaulteja.

Suotuisasti Ruotsin ja Venäjän välissä

Skandinavian ja Venäjän välisen kaupan kehittyminen on yksi tärkeä askel Turun sataman tiellä kansainväliseksi logistiikkakeskukseksi.

- Olemme kahden merkittävän

talousalueen välissä: toisella puolella on neljän miljoonan asukkaan Suur-Tukholma ja toisella puolella voimakkaasti kasvava Venäjä. Niiden keskinäinen kaupankäynti lisääntyy tulevaisuudessa, ja me olemme lähteneet rakentamaan niiden välille kuljetuskäytävää. Meillä on seitsemän laivavuoroa päivässä Ruotsiin ja VR:n päivittäiset junavuorot Venäjälle, Ramberg kertoo.

Turkulaiset uskovat asiaansa. - Lauttaliikenne kulkee yleensä lyhyintä tietä, ja erityisesti sääntö pätee silloin, kun lastina on korkeamman jalostusasteen tuotteita. Turun sataman kautta kulkee jo nyt keskimääräistä arvokkaampaa tavaraa, Ramberg sanoo.

- Totta on, että meidän mahdollisuutemme kilpailla Keski-Euroopan kauttakululiikenteestä Venäjälle ovat Suomenlahden satamia huonommat, mutta kun puhutaan Skandinaviasta, kuva muuttuu. Lisäksi Trans-Siperian yhteyden voi ulottaa Ruotsiin asti. Kiinasta ja Koreasta on potentiaalia toimittaa tavaraa Suomen ohella myös Ruotsiin. Seuraamme tätä tarkasti.

- Pyrimme varautumaan tulevaisuuteen, ja kun puhutaan satama-alasta, täytyy tähtäin ottaa ainakin 50 vuoden päähän, Ramberg lisää.

Palveluja risteilyturisteille

Risteilijät ja niiden matkustajat ovat myös alue, jonka Turku uskoo Itämerellä kasvavan. Kun monen ison kaupungin satamasta ei tahdo löytyä risteilijälle laituripaikkaa, katseet kääntyvät pienempiin kaupunkeihin.

Yksi Turun valtti on ainutlaatuisen saaristo.

Tänä vuonna Turussa pistäytyy ennätysmäärä risteilijöitä, noin kymmenkunta, ja ensi kesäksi on tiedossa jo lähes saman verran. Satama onkin panostanut laadukkaan ensivaikutelman luomiseen ja turvallisiin laituripaikkoihin, muun muassa Turun linnan edustalle.

Risteilyasiakas jättää kaupunkiin keskimäärin noin 100 euroa, mikä tekee heistä kiinnostavan kohderyhmän kaupungin yrittäjille. Tutkittua tietoa on sekin, että suurin osa maissa piipahtavista risteilyvieraista haluaa mieluiten vain kuljeskella kaupungilla, katsella elämää ja maistella paikallisia makuja. ●



Turun satama

- Kokonaisliikenne vuonna 2004: 4 miljoonaa tonnia tavaraa ja 4 miljoonaa matkustajaa.
- Liikevaihto vuonna 2004: yli 23 miljoonaa euroa.
- Suomen ainoa junalauttasatama Pansion ja kantasataman alueella.
- Noin 90 prosenttia tavaraliikenteestä on roro-liikennettä.
- Viisi tukijalkaa: autojen maahantuonti, junalauttaliikenne, jakelu- ja varastotoiminta, konttiliikenne ja risteilyalukset
- Valmistautuu tulevaisuuteen panostamalla sataman liikennettä tukeviin terminaali- ja varastotiloihin ja kehittämällä Tukholmasta Turun kautta Venäjälle ulottuvaa kuljetuskäytävää, joka sitoo Skandinavian ja Venäjän markkina-alueet toisiinsa.
- Pansion junalauttasataman läheisyydessä olevaa satama-aluetta laajennetaan parhaillaan. Yhteensä Turulla on satama-alueita käytettävissään noin 225 hehtaaria.

”Kaikki hyötyvät fiksusti tehdystä yhteistyöstä”



► Christian Ramberg on luotsannut Turun satamaa viisi vuotta. Sitä ennen hän työskenteli 15 vuotta logistiikan yrityksissä. - Turulle on tunnusomais- ta, että henkilöt tuntevat toisensa, mikä antaa luontevan pohjan vuoro- vaikutukselle. Yhteistyö on paljolti henkilöiden välistä yhteistyötä, Ramberg kuvaa.

- Yhteistyö on vahvuutemme. Kun tunnemme toisemme, saamme asiat käyntiin. Tämä sama pätee myös yhteistyöhömmme Finnsteven kanssa, hän lisää.

Satama luo mahdollisuuksia

Ramberg korostaa, että sataman tehtävänä on rakentaa siltaa, joka yhdistää eri toimijoita ja saa heidät luomaan uusia asioita.

- Meidän roolinamme on luoda mahdollisuuksia ja käynnistää hankkeita, jotka hyödyttävät sataman asiakkaita. Meidän ei tarvitse opettaa tai ohjata asiakkaitamme vaan reagoida nopeasti heidän tarpeisiinsa.

Kun kilpailu Itämeren alueella kiristyy, tarvitaan yhteistyötä vielä enemmän. Turun sataman toimitusjohtaja näkee, että Varsinais-Suomen satamien yhteistyö on erittäin tärkeää. Jo nyt Turku ja Naantali tekevät yhteistyötä muun muassa markkinoinnissa ja edunvalvonnassa, mutta yhteistyön kenttää pitäisi Rambergin mukaan laajentaa.

- Liikenne luo liikennettä, ja jos Naantali pärjää, hyötyy Turkukin ja toisinpäin. Meidän pitää koota voimat ja vahvistaa toisiamme. Ongelmia syntyy siitä, jos jätämme hyödyntämättä yhteistyön mahdollisuudet. Silloin molemmat menettävät. ●

- Olemme panostaneet myös turvallisuuteen, ympäristöön ja laatuun. Sertifikaatit ovat vaatineet valtavasti työtä, mutta ne ovat tuottaneet myös tulosta. Toimintamme on jämäköitynyt, sanoo toimitusjohtaja Christian Ramberg.

Keitä ovat Oskon Ystävät?

Teksti: Sari Tiiri Kuvat: Soile Kallio ja Pertti Louhula



Oskon Ystävien sisäpiiriläisiä: Pertti Louhula, Matti Nuora ja Jorma Kansanen.

► Täytyy myöntää, ettei nimi ihan heti avaudu. Parin tunnin keskustelun jälkeen kuva on jo kirkkaampi: Oskon Ystävät on aatteellinen yhdistys, jonka ideologiana on vanhojen ystävien mahdollisimman vapaamuotoinen seurustelu ja yhdessäolo.

Näin kuvaavat yhdistyksen toimintaa sen nk. operatiivisen sisäpiiriin edustajat Matti Nuora, Pertti Louhula ja Jorma Kansanen.

Kaikilla pitkä työsuhte Finnsteveen

Oskon Ystävissä on niin herroja kuin duunareita, vanhaa ja hieman nuorempaa väkeä. Löytyypä yksi – ja varsin olennainen – yhteinen nimittäjäkin: jokaisella jäsenellä on ollut pitkä työsuhte Finnsteveen tai sen edeltäjäyhtiöihin. Reilu puolet yhdistyksen jäsenistä on eläkkeellä, toinen puoli työelämässä joko Finnsteveessä tai muualla.

Yhdistys itsessään on varsin nuori, vasta reilut 10 vuotta, mutta sen jäsenten kokemusten ja muistojen kautta yhdistys on merkittävä osa suomalaista satamahistoriaa. Vanhin jäsenistä on syntynyt vuonna 1921, nuorin vuonna 1959 – samana vuonna,

jolloin Nuoran Matti teki ensimmäisen keikkansa satamaan.

Mutta mistä nimi Osko? Hieman outo nimihän se on, ja onpa yhdistystä joskus arveltu hengelliseksikin, kun nimestä tulee mieleen Usko.

Selviää, että Osko on lyhenne sanasta oppisopimuskoulutus. Vaikka yhdistyksellä ei ole mitään tekemistä oppisopimuskoulutuksen kanssa, perustajajäsenissä on kuitenkin monta sellaista, jotka aikoinaan toimivat ahtaajien oppisopimuskouluttajina.

Ystävät-sana puolestaan tulee siitä, että kun perustajajäseniin kuuluva Pertti 1990-luvun alussa joutui jättämään Finnsteven henkilöstöpäällikön tehtävät, silloinen työsuojelupäällikkö Allan Haarakangas tuli sanomaan, että eikös vanhojen ystävien olisi syytä pitää yhteyttä jatkossakin.

Jäsenyydelle tiukat vaatimukset

Yleensä yhdistykset toivottavat tervetulleiksi kaikki, jotka kynnelle ylipäänsä kykenevät. Oskon Ystävät on poikkeus: sen jäseneksi pitää pyrkiä. Nykykielellä kai sanottaisiin, että yhdistys on eksklusiivinen, vähintäänkin selektiivinen.

Valintamenettely on monivaiheinen. Jäseneksi haluavalla täytyy olla niin paljon tarmokkuutta, että hän ottaa itse yhteyttä ja ilmaisee halunsa pyrkiä jäseneksi. Pyrkijän on luonnollisesti täytettävä yleinen ehto eli se, että hänellä on tai on ollut pitkä työsuhte Finnsteveen tai sen edeltäjiin.

Jäseneksi hyväksymisestä päätehtään suljetussa lippuäänestyksessä. Pyrkijä ei itse saa olla läsnä. Ennen hylkäämiseen riitti vain yksi vastustava ääni, mutta sittemmin sääntöä on höllennetty niin, että jos koolla on 20 Oskon Ystävää tai vähemmän, yksi vastustava ääni sallitaan, ja jos koolla on yli 20 jäsentä, sallitaan kaksi vastustavaa ääntä.

Jonkinlainen Karman laki Oskon Ystävissä näyttäisi kuitenkin vallitsevan, sillä hylkäämiset ovat harvinaisia. - Yleensä ne, joilla ei ole edellytyksiä päästä mukaan, tietävät asianlaidan eivätkä edes pyri.

Oskon Ystäviä on tällä hetkellä 43. Heistä naisia on kaksi. Sisäpiiri vakuuttaa, ettei syrjinnästä ole kyse, vaan siitä, etteivät naiset ole jäsenyyttä kovin usein hakeneet.



Yhdessäoloa ja ekskursioita

Vaikka yhdistyksen toiminta on vapaaehtoista eikä sillä ole virallista johtokuntaa, tarvitaan kuitenkin ihmisiä huolehtimaan käytännön asioista, esimerkiksi järjestämään yhteisiä illanviettoja tai vaikkapa laivaristeilyjä.

Aktiiveja kutsutaan sisäpiiriksi, johon tässä jutussa haastateltavat miehet kuuluvat. Neljäs sisäpiiriläinen on aiemmin mainittu Allan Haarakangas. Sisäpiirin keskinäisen viestinnän pääasiallinen väline on sähköposti. Jopa Matti, joka vielä työelämässä ollessaan yritti pyristellä tietoyhteiskunnan kehitystä vastaan, kommunikoi sähköpostitse.

Pertin panosta pidetään niin merkittävänä, että hänelle on suunniteltu

ylIASIAMIEHEN titteliä, kertovat Matti ja Jorma pilke silmäkulmassa.

Keväällä yhdistys teki onnistuneen vierailun Rauman satamaan, ke-säkahvit juotiin Kuivasaassa ja tänä syksynä kokoonnuttiin Santahaminassa upseerikerhon rantasaunassa. Tapaamisessa käsiteltiin myös uusi jäsenhakemus, jonka päätös oli myönteinen.

Kun kävi ilmi, että Oskon Ystä-vissä on useampiakin laulumiehiä ja muutama soittotaitoinen, perustettiin Koukkupojat-yhtye, jonka laajassa ohjelmistossa ovat niin Rosvo-Roope kuin Rentun ruusukin. Yhtye debytoi Oskon Ystävien 10-vuotisjuhlassa ke-väällä 2003. ●

Matti Nuora työssään Finnsteven ahtausvälinevarastolla.



Ystävyys

► Oskon Ystävien sisäpiiriläisiä kuunnellessa alkaa tuntua, että yhdistyksessä on todella mukavaa. Missä piilee sen vetovoima?

MATTI NUORA:

- Mehän olemme vanhoja satamajät-kii, hamppeja. Haluamme pitää yhteyttä toisiimme ja vaalia vanhaa ystävyyttä, kertoo Matti, 65.

- Meitä on johtajista ahtaajiin, eikä koskaan ole tullut riitoja, vaikka pienet konjakitkin olisi otettu.

Matti teki satamassa 40-vuotisen uran, joka alkoi keikalla propsilaivalle 19-vuotiaana. Siitä mies jäi omien sanojensa mukaan koukkuun ja jatkoi työtään satamassa koneenkuljettajana ja varastonhoitajana.

Vuosiin mahtui myös 15 vuotta koneenkuljettajien luottamushenkilönä ja 10 vuotta työsuojeluvuottuetun varamiehenä. Ajan henkeä kuvastaa työpaikalla 1970-luvun loppupuolella otettu valokuva, jossa Matilla on yllään – kuinka muutenkaan – punainen paita.

JORMA KANSANEN:

- Kun ihminen vanhenee, niin ystävien määrä vähenee, mutta samaan aikaan heidän merkityksensä kasvaa entisestään. Minulle Oskon Ystävien perustaminen oli hyvin tärkeä asia, sanoo Jorma, 68.

- Meillä on todella hyvä henki, kiitos nerokkaan valintamenettelyn. Ja vaikka en itse enää otakaan, ei minua häiritse, vaikka toiset alkoholia nauttisivatkin, hän jatkaa.

Jorma nimittäin tietää, että alkoholista voi tulla ongelma. Hän aloitti satamauransa Tullilaitoksen palveluksessa 1956 ja päätti sen Finnsteveissä 40 vuotta myöhemmin. Väliin mahtui jaksoja, jolloin viina vei miehen mennessään, mutta kun hän taas sai otteen elämästä, palasi hän satamaan. Raittiina pysymisen vuodet hän muistaa tarkasti: tähän mennessä niitä on kertynyt 27.

Jorma ”Jorkka” tiedettiin muutoinkin tarkaksi mieheksi. - Minä olin

dessä on voimaa

varastonhoitajana silloin, kun Jorkka teki työnjohtajien laatimia listoja laivaan menneistä tavaroita. Aina hän soitti minullekin ja tarkisti asiat. Siitä asti meillä on ollut suhde, nauraa Matti.

PERTTI LOUHULA:

Pertin 20-vuotinen työsuhde ahtausalalla alkoi vuonna 1972, jolloin hän yliopistosta valmistuneena kansantaloustieteilijänä kysyi töitä satamasta. Tuntumaa satamaan hän oli hankkinut opiskeluaikana Satamalaitoksen palveluksessa. Hän aloitti taljarina Finnsteven edeltäjäyhtiössä Åkermanilla, mutta pian hänet komennettiin riisumaan haalarit ja kapuamaan yläkertaan: Sompassa nimittäin aloitettiin ahtausliikkeen ylläpitämisen tuontiterminaalitoiminnan suunnittelu.

Hyvin koulutettuna miehenä Pertti eteni päällikkötehtäviin. - Noihin aikoihin oli muotia rakentaa uusia organisaatiokaavioita. Jossain vaiheessa olin osastopäällikkönä sellaisellakin osastolla, jolla ei työskennellyt ketään muita kuin minä, Pertti, 65, muistelee.

Kun päästiin 1980-luvun alkuvuosiin, Finnstevenissä avautui henkilöstöpäällikön paikka. Toimen edellinen haltija oli joutunut lähtemään tuuliselta paikalta. Pertiltä kysyttiin, ryhtyisikö hän tehtävään. - Sanoin, etten tiedä mitään siitä hommasta, mutta hallintojohtaja vakuutti, että kyllä sä varmaan opit. Minulla oli vartti aikaa miettiä.

Pertti toimi henkilöstöpäällikkönä kymmenen vuotta, minkä jälkeen oli hänen vuoronsa siirtyä sivuun. Hän oli silloin 52-vuotias.

- Tuolloin olisi ollut otollinen tilaisuus masentua, mutta ajattelin, että jurnuttaminen vahingoittaisi vain minua itseäni, Pertti toteaa. Ehkä miehen elämänsenteesta kertoo sekin, että hän on pitänyt säännöllisesti yhteyttä Finnstevenin ja toimii Oskon Ystävien kantavana voimana.

Niinpä. Ystävyys on tärkeää, niin myötä- kuin vastoinkäymisissä. ●



Matti Nuora



Jorma Kansanen



Pertti Louhula

Logistic solutions for the benefit of our customers.



Our services

- Stevedore and terminal services
- Container depots
- Handling of specialist cargo loads
- Ship clearance, forwarding and documentation
- Storage services
- Ferry train services in Turku

finnsteve

Helsinki: P.O. Box 225, FI-00181 HELSINKI, Finland
Phone +358 (0)10 565 60, fax +358 (0)9 685 7253

Kotka: Merituulentie 424, Mussalo, FI-48310 KOTKA, Finland
Phone +358 (0)10 565 6101, fax +358 (0)10 565 6141

Turku: P.O. Box 38, FIN-20101 TURKU, Finland
Phone +358 (0)10 233 7555, fax +358 (0)2 230 3115