29.9.2014 (Eero Myller?)

Kuljetuksista

Kuljetukset ovat oleellinen osa toimintaamme sen kaikilla osa-alueilla; tavaran noutamisessa, sen uudelleen jakamisessa ja siirtämisessä eri toimipaikkojen välillä. Ensiksi käsittelen asiakkaillemme näkyviin nouto- ja vientikuljetuksiin sisältyviä osatoimintoja otsikon noutokuljetus alla, lopuksi muutama sana sisäisistä kuljetuksista.

**Noutokuljetus**

### Noudon aikaikkuna

Noudon aikaikkunan pidentäminen mahdollistaisi useamman noudon tyhjennyksien välillä. Tämä parantaisi kuljetusten täyttöastetta ja vähentäisi vaadittuja ajokilometrejä. Mitä useampi nouto ajolenkkiin saadaan sitä paremmin myös tavaramäärien vaihtelut eri noutopaikoissa tasaavat toisiaan. Toisen noutopaikan vajaakuorma kompensoituisi tilastollisesti toisen paikan ylimääräisillä tavaroilla. Ikkuna on nyt 1,5-2 tuntia. Asiakkaalle voisi tarjota esimerkiksi 3 tunnin aikaikkunaa, mikä ei vielä olisi liian epätarkka. Asiakkaalle tarjotun aikaikkunan ei tarvitse olla aina sama. Jos asiakas ilmoittaa olevansa kotona esimerkiksi koko päivän, kannattaa tämä hyödyntää kuljetusjärjestelyissä.

Nykyiseen aikaikkunaan mahtuu yleensä siirtymiset huomioiden vain kaksi noutoa, vaikka auton tila ja noudettavien tavaroiden koko antaisivat mahdollisuuden mahduttaa ajokeikkaan kolme noutoa. Noutopaikkojen yhdistämisen ja ajojärjestelyn maantieteellis-fyysisten puitteiden lisäksi tulisikin ottaa aina huomioon lahjoitettujen tavaroiden määrä ja niiden kuljetuksessa viemä tila. Pieniä noutoja voidaan nykyisten aikataulujenkin puitteissa yhdistää helposti, sillä näissä keikoissa tavaroiden siirtämiseen varattava aika on hyvin ennakoitavissa.

Nykyistä aikaikkunaa voi kuitenkin pitää melko toimivana, sillä ajokeikoilta ei useinkaan jouduta tulemaan välillä purkumaan kuormaa siksi, että tavarat eivät mahtuisi autoon. Pieni vajaatäyttö autoissa kannattaa hyväksyä ja on nykyisessä käytännössä hyväksytty, jotta ajojen hankalilta uudelleenjärjestelyiltä ja pakottavalta edestakaisin ajamiselta vältytään.

### Tavaramäärien tarkentaminen ja arvioinnin kehittäminen

Jotta auto ei joutuisi ajamaan puolityhjänä, on noudettavan tavaran määrästä saatava tarkempia arvioita. Hyvän asiakaspalvelukuvan aikaansaamiseksi ennalta ilmoittamatonta tavaraa kannattaa ottaa mukaan jonkin verran tai tilanteen niin salliessa, mutta suurempien kalusteiden tai laitteiden osalta voidaan kuitenkin perustellusti vaatia uuden noudon tilaamista ja aiemmin sovitussa pysymistä ko. kuljetuksen osalta, ja näin tehdäänkin. Ajojärjestelijöiden kannattaisi varmistaa esimerkiksi tarjotun kirjahyllyn summittaiset mitat. Jo muutamalla lisäkysymyksellä voitaisiin varmistaa yhdistämismahdollisuus sellaisilla noutokeikoilla, joissa tavaran fyysiset mitat on peitetty moniselitteisten ja monta kokoluokkaa kattavien ”hylly” tai ”sohva” sanojen taakse. Asiakkaalle on helppo tarvittaessa perustella ”uteleminen” ajojärjestelyn tehokkuudella ja sen kautta toiminnan ympäristövaikutuksilla.

Useimmiten tavarat mahtuvat autoon ilman sen tarkempia lastaustoimenpiteitä. Jo tämä on merkki siitä, että autojen täyttöaste ei ole paras mahdollinen. Toki täyttöasteen parantuessa kuljettajilta kuluu lastaus- ja purkutoimiin selvästi nykyistä enemmän aikaa, joka on luonnollisesti pois muista työtehtävistä. Vaikka paremmalla täyttöasteella ei saataisikaan aikaan toiminnan varsinaista tehostumista tai nopeutumista, on se kuitenkin tavoiteltavaa ajojärjestelyjen ympäristökuormituksen vähentämiseksi. Ajojen mahdollisen tiivistämisen seurauksena kuljettajien työn fyysiset vaatimukset tosin hieman kasvavat, kun autossa istuminen korvautuu joiltakin osin tavaroiden pakkaamiseen ja purkuun liittyvillä toimilla. Tämä saattaa olla peruste ajojen tiivistämättä jättämiseen.

Vaikka kuormat saattavat olla ajoittain melko vajaita, yhdistelemistä kuitenkin vaikeuttaa moni seikka. Suurin este tehokkaalle täytölle on noutojen tavaramäärien ennakoinnin vaikeus. Pakettiautojen tavaratilan koko aiheuttaa myös haasteita, jo yksi ennakoitua suurempi kaluste voi käytännössä täyttää koko tilan. Talon suuremmilla autoilla tämä ei ole niin suuri ongelma, sillä jo hieman suurempi tavaratila antaa joustovaraa noutojen ennakoimattomuudelle. Tämä on seikka, joka kannattaa huomioida tulevia kalustohankintoja tehtäessä mikäli mahdollista. Tilan riittämättömyys on toisaalta helpottava tekijä, sillä suurta tilaa täytettäessa pakkaamiseen käytetty aika pitenee ja huolimattomasta pakkaamisesta johtuvien rikkoontumisten ja vaurioiden riski kasvaa, minkä seurauksena tavaroiden myyntiarvo laskee.

### Kuljettajien työajan käyttö

Päivittäinen tasapitkä työvuoro ei jousta vaihtelevan tavaramäärän ja vaihtelevien keikkojen mukaan. Mahdollisuus pidempiin ja toisaalta lyhyempiin päiviin voisi antaa kaivattua säätövaraa ajojen järjestelyyn. Säätövaran ei tarvitse olla iso. Jo esimerkiksi parinkymmenen minuutin lisäys tai lyhennys työajassa aika ajoin mahdollistaisi noutojen yhteensovittamista tai siirtämistä autojen ja vuorojen välillä ja siten kokonaisajosuoritteen vähenemistä. Lyhyempiä päiviä voisi käyttää esimerkiksi sisäisessä kuljetuksessa keskellä viikkoa tai tunnettujen sesonkikausien välisinä aikoina. Yleisesti käytetty vaihtoehto on kahdesta neljään viikkoa pitkä tasoitusjakso, jonka puitteissa eripituiset päivät saadaan tasattua.

Kahdessa vuorossa (aamu ja ilta) toimiminen ei välttämättä estä eripituisten työpäivien käyttöä. Päivällä aamuvuoron lopussa ennen iltapäivävuoron alkua on kuitenkin käytännössä aina jonkinlainen tauko, jonka aikana autot eivät liiku.

Työvuorossa olevaa löysää aikaa on mahdollisuus lyhentää nykyisestä. Luppoaika ei kuitenkaan ole täysin hyödytöntä. Se parantaa työskentelyn huolellisuuta ja sitä kautta myös työturvallisuutta. Turvallisuuden lisäksi kalusteiden ja muiden vastaanotettujen tavaroiden rikkoontumisriski vähenee, kun niiden nosteluun ja pakkaamiseen käytettävä aika ei ole kortilla.Lisäksi asiakaspalveluun ja asiakkaan yleiseen huomioimiseen kiinnitetään todennäköisesti enemmän huomiota, kun aikaa on runsaasti ja kiireen tunnetta ei ole.

Työaika työvuorossa jakautuu päivän ja kuljetusten luonteesta riippuen pääsääntöisesti ajon ja tavaroiden lastaamisen kesken. Tavaroiden purkaminen laiturille on nopeaa, sillä talon oma väki on laiturilla auttamassa ja tavaroita ei tarvitse siirtää kuljetushenkilöstön toimesta kauemmas vaan vastaanotttohenkilöstö laiturilla tekee sen. Mikäli tavaraa ei ole paljon ja asiakkaat ovat toimineet annetun ohjeistuksen mukaan (purkaneet valmiiksi, huolehtineet kulkureittien käytettävyydestä yms.), on tavaroiden lastaaminen ja noutokohteessa vietetty aika on parhaimmillaan melko lyhyt. Kohteet ovat kuitenkin hyvin erilaisia. Vaikeissa kohteissa, joissa tavaroita joudutaan esimerkiksi kantamaan pitkiä matkoja ahtaita porraskäytäviä pitkin, aikaa ja kuljettajien voimia kuluu runsaasti ennen kuin kaikki lahjoitetut tavarat on saatu pakattua autoon ja noutokierros voi jatkua. Pääsääntöisesti voidaan kuitenkin todeta, että merkittävin osa kuljettajien ajasta menee siirtymisiin kohteiden ja toimipaikkojen välillä.

Osoitetiedot ja ajo-ohje tarkennukset on useimmiten kirjattu selkeästi niin, ettei kuljettajilla ole ongelmia kohteen löytämisessä. Siirtymät kohteiden välillä ovatkin yleensä sujuvia. Ahtaiden pihojen ja esimerkiksi taloyhtiöissä olevien puutteellisten merkintöjen vuoksi sen sijaan saattaa kulua yllättävän paljon aikaa.

### Dokumentoinnista

Kuormakirjoja joudutaan usein muuttamaan noutojen yhteydessä, joskus tavaran kunnon joskus muiden seikkojen vuoksi. Varsin tavallista on se, että lahjoitettavaa tavaraa on enemmän kuin mitä alkuperäisessä kuormakirjassa on mainittu. ”Otatteko myös tällaisen”, on yleinen kysymys kuljettajalle. Varsinkin pientavaroiden osalta kuormakirjojen vastaavuus vastaanotetun tavaran kanssa on siten varsin heikko tai vähintäänkin summittainen. Lähinnä vain puutteet vedetään listasta yli, lisäyksiä tai tarkennuksia ei ainakaan kaikilta osin tule kirjattua ylös.

Kuormakirjan kaksoiskappale on usein turha asiakkaan ollessa paikalla, asiakkaalle riittää, että halutut (kuormakirjassa mainitut tai siinä mainitsemattomat) tavarat lähtevät kuljetuksen mukaan. Lahjoittajat eivät dokumenttia lahjoitetuista tavaroista juuri kaipaa.

Kuljetusvastaava toimittaa kuormakirjat noutopaikkatietoineen kuljettajille ennen noutokierrokselle lähtöä. Päivän päätteeksi asiakkaiden kuittaamat kuormakirjat palautetaan kuljetusvastaavalle, joka tallentaa ne tilastointia ja arkistointia varten. Tilastointia tehdään lähinnä noutotasolla, noutojen tarkkoja ja toteutuneita sisältöjä ei pystytä jälkikäteen tarkastamaan.

### Ajojärjestelystä

Ajojärjestelijä pyrkii karttatiedon perusteella yhdistelemään sopivia noutopaikkoja toisiinsa. Järjestelyssä on reitityksen lisäksi huomioitava kustakin noutopaikasta tuleva tavaramäärä, joka tulee suhteuttaa sekä kuljetusauton asettamiin tilarajoitteisiin että kuljettajien fyysiseen jaksamiseen. Ajojärjestelijällä ei ole yleisesti saatavilla olevaa karttatietoa kummempaa työkalua reittisuunnitteluun. Tämän vuoksi kuljetuspäällikkö joutuu usein korjaamaan ja yhdistelemään jo tehtyjä reitityksiä vielä ajoja edeltävän päivän päätteeksi iltatöinä, jotta mahdollisilta päällekkäisyyksiltä ja edestakaisilta ajoilta vältyttäisiin. Kuljetuspäällikkö tekee tämän työn alueellisen tuntemuksensa ja vuosien saatossa kehittyneen näppituntumansa perusteella. Mahdollisimman optimaalisten reititysten lopullinen toteutuminen on siis varsin haavoittuvaisella pohjalla.

Ajojärjestelyjen sujuvaa järjestämistä ajatellen on puute, että lopullisen reitityksen tekemiseen ei ole käytännön työkalua. Tässäkin prosessin vaiheessa kokenut ja osaava tekijä vähentää tarvittavien korjaustoimenpiteiden määrää. Reittien ideaalisen optimoinnin esteenä toimivat viime kädessä asiakkaille annetut nouto- ja/tai vientilupaukset, jotka sitovat kaluston ja henkilöstön luvattuun paikkaan ilman muutoksen mahdollisuutta.

Kuljetuksissa käytettävät autot ovat kauppakohtaisia. Tämä mahdollistaa alueellisen kattavuuden ja sen, että kuljetusmatkat eivät veny kohtuuttoman pitkiksi. Ajojärjestely toimii kuitenkin keskitetysti siten, että soittavan asiakkaan ei tarvitse miettiä, mistä tulevan noudon piirissä hän on. Kunkin auton kulloinkin operoima ala ei ole tiukasti määritelty vaan ajoja osoitetaan alueita limittäen siten, että kokonaisajosuorite olisi mahdollisimman pieni. Käytännössä kuitenkin kuljetuspäällikkö joutuu tarkastamaan jo tehtyjä reitityksiä, jotta vältyttäisiin ylimääräisiltä ja vältettävissä olevilta ajoilta.

**Sisäinen kuljetus**

Myymälöiden välisiin talon sisäisiin kuljetuksiin on varattu päivittäin yksi auto ja yksi kuljettaja, joka tekee muita noutoja ja/tai vientejä ainoastaan silloin, kun niille jää aikaa. Sisäiseen kuljetukseen kuuluvat sekä ruutiininomaiset reitit lahjoitettujen ja lajittelemattomien tavaroiden tuomiseksi sovituilta osin Nihtisiltaan ja toisaalta lajiteltujen jakaminen myymälöihin että eri toimipaikkojen erityisiin tarpeisiin (esimerkiksi huonekalujen ja muiden tilaa vievien esineiden kuljetukset) ja tilauksiin liittyvien kuljetusten hoitaminen. Näiden lisäksi reittiin voidaan kuljettajan työpäivän mahdollistaessa liittää sopivasti reitille osuvia noutoja tai vientejä. Toisaalta sisäinen kuljetus toimii joustavasti ja tarvepohjaisesti, mutta kuljettajan vakiopituiseen työvuoroon joudutaan sisällyttämään myös auton kuormakapasiteetista ja ympäristöseikoista piittaamatta vähäisen tavaramäärän kuljetuksia.

Noutokuljetuksista poiketen tavaramäärä on sisäisissä kuljetuksissa paremmin tiedossa. Tämä ainakin periaatteessa helpottaa kuljetuskapasiteetin täysimääräistä hyödyntämistä. Käytännössä kuitenkin esimerkiksi rullakoiden riittämättömän määrän vuoksi irrallisina kasassa seisovien nyssäköiden ja pussukoiden todellista lukua ja määrää ei useinkaan pystytä kertomaan etukäteen kuljetusjärjestelyä tehtäessä. Sen lisäksi, että auton täyttäminen vaikeutuu, kuluu lastausaikaakin monin verroin noutopaikalla odottaviin valmiisiin rullakoihin verrattuna. On myös huomattava, että irallisina ja erillisinä siirreltävät tavarat lisäävät rikkoontumisten riskiä.