Energiaa

Suomalaisen Energiaosuuskunnan lehti ▪ Nro 1 ▪ Helmikuu 2017

seo.

SEO aluetapaamiset tulossa - Pääkirjoitus Arto Viljanen - Liikennekaasun käyttö vähentää päästöjä - Biokaasu ja LNG kasvussa - SEO laajenee Etelä-Karjalassa - Ullavan Huolto Oy:lle uusi SEO-asema - Autohuolto Marjakangas, SEO-Alavieska - Cloetta ostaa Candykingin - Bensiinikauppiaat Levillä

SEO Energiaa 1/2017 helmikuu

Julkaisija
Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO)
Viipurintie 11, 15150 Lahti
puh. (03) 883 060
www.seo.fi

Vastaava päätoimittaja
Tero Riuttamäki, puh. 045 657 9029
tero.riuttamaki@seo.fi

Painopaikka
Painotalo Plus Digital Oy, Lahti

Sisältö

Ajankohtaista - SEO alueet koolle	2
Pääkirjoitus - Arto Viljanen	3
Liikennekaasun käyttö vähentää päästöjä	4
Biokaasu ja LNG kasvussa	6
SEO laajenee Etelä-Karjalassa	7
Ullavan Huolto Oy:lle uusi SEO-asema	8
Autohuolto Marjakangas, SEO-Alavieska	10
SEO henkilökunta yhteystiedot	11
Cloetta ostaa Candykingin	12
Bensiinikauppiaat Levillä	12

Kansikuva:

Ullavan SEO-jakelupisteen avajaisia Kokkolassa vietettiin joulukuun alussa. Kuvassa osakeyhtiön perustajista Reino Herlevi, Ville Herlevi, Jussi Kalliokoski, Tommi Koivumäki ja Eero Koski-Vähälä. Mikko Kalliokoski oli avajaisten aikaan M-Marketin ketjutilaisuudessa.

Ajankohtaista SEO

SEO-kauppiaiden aluetapaamiset

SEO kutsuu kaikki verkoston kauppiaat aluetapaamisiin, jotka järjestetään alla olevina ajankohtina Danske Bankin tiloissa. Aluetapaamisissa painopiste on SEO-kauppiaiden näkemysten kartoittamisessa tulevaisuuden polttoainebisnestä varten. Kauppiaat voivat osallistua valitsemaansa tilaisuuteen.

Aluekokousten ajankohdat ja paikat:

ke 22.3. klo 17.30 Lahti
Danske Bank, Aleksanterinkatu 8, 2. krs
- HUOM! Pysäköintitilaa ihan vieressä Toriparkissa

to 23.3. klo 17.30 Kankaanpää
Danske Bank, Kuninkaanlähteenkatu 4

ke 29.3. klo 17.30 Oulu
Danske Bank, Pakkahuoneenkatu 13, 5. krs

SEO:n vuosikokous 21.4.2017

Osuuskunnan vuosikokous pidetään Lahdessa perjantaina 21.4.2017. Kokouskutsu ja kokousasiakirjat lähetetään jäsenille maaliskuun puolivälin jälkeen.

Kuva vas.:
Lahden MM-hiihdot näkyvät myös Päijät-Hämeen kunnissa, jotka ovat mukana markkinoimassa kisoja omilla palveluillaa, ”Kisakumppani” -viesteillä ja julistenäkyvyydellä.
Tämä juliste tervehtii Padasjoen SEO:lle, Tornin Kahvioon tulijoita.

Kuva oik.:
Kisafiilis kohdallaan pienen mäen kisassa lauantaina 25.2.2017. Julkaistu facebook-sivun postaajan luvalla.

Pääkirjoitus

SEO:n toimitusjohtaja Arto Viljanen ja Nesteen öljykaupan johtaja Matti Lehmus allekirjoittivat vuoden 2017 polttoaineiden toimitussopimuksen helmikuussa.

Tervehdys SEO-kauppiaille ja lehtemme lukijoille!

Aloitin toimessani SEO:n toimitusjohtajana 1.12.2016 ja heti ensimmäisenä työpäivänä menimme ”suden suuhun”, kuten edeltäjäni Laitisen Hannu asian osuvasti kuvasi – siis hankintaneuvotteluihin Nesteen kanssa. Kolmen kuukauden kokemuksieni perusteella voin vakuuttaa, että kaikki tähänastisessa työelämässäni aiemmin oppimani taidot sekä koulutukseni ovat olleet hyödyllisiä SEO:n luotsina. Eteen on tullut neuvotteluja eri tahojen kanssa, sopimuksien laadintaa ja tulkintaa, rahoituksen suunnittelua, sääntöpykäliä sekä keskusteluja eri viranomaisten kanssa jne.

Siirtymä uuteen tehtävääni on mielestäni sujumassa mallikkaasti, mistä haluan kiittää SEO:n kauppiaita, henkilökuntaa ja hallitusta sekä erityisesti siirtymävaiheen neuvonantajana toimivaa Hannua.

Uusi vuosi on tuonut aiempaa painokkaampina haasteet erityisesti polttoaineen jakeluun liittyvän biovelvoitteen täyttämisen ja sen hinnoittelun osalta. SEO on tähän asti täyttänyt sekoitusvelvoitteensa ostamalla sen ns. tikettinä kotimaisilta toimijoilta. SEO:lle on erinomaisen tärkeää, että biotiketin hinnoittelu on läpinäkyvää, jolloin saamme vertailuhinnan biovelvoitteen täyttämiselle vaihtoehtoisilla tavoilla, kuten esimerkiksi liikennebiokaasun jakelulla. Tämä vertailuhinta ohjaa vahvasti myös kaikkia liikennettä palvelevan uusiutuvan energian investointeja, joille on löydettävä hintapohja.

Bio-osuuksien jakelun osalta voimassa on vielä joitain vuosia jätepohjaisen uusiutuvan polttoaineen tuplalaskettavuus, eli biovelvoite täyttyy ainakin laskennallisesti helpommin. Tällä hetkellä tuntuukin ajoittain siltä, että täytyy painaa kaasu pohjaan…

SEO-terveisin,

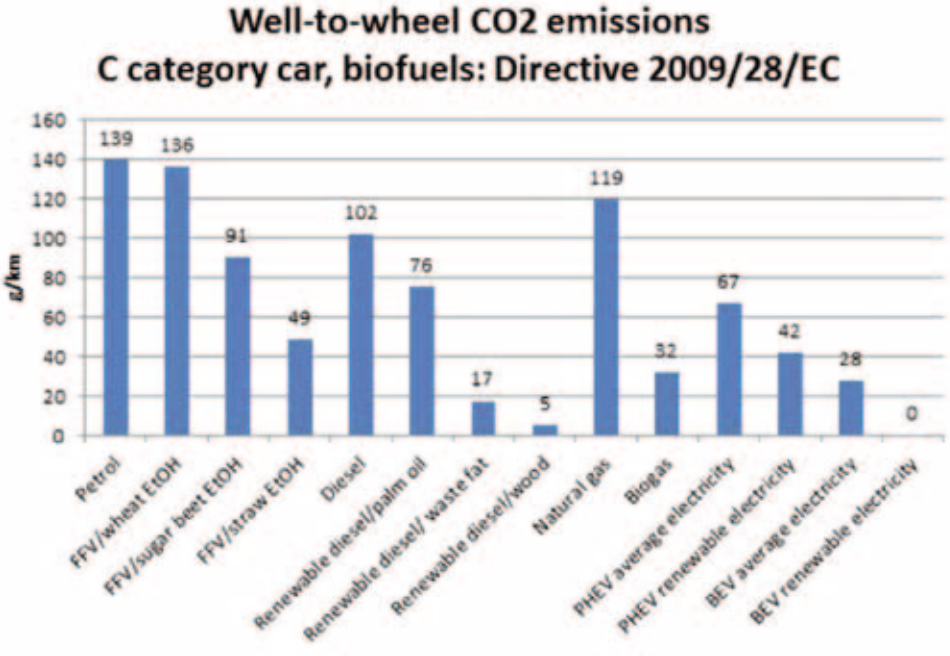
Arto Viljanen

toimitusjohtaja

EU:n ohjauksessa, kansallisella strategialla liikenne puhtaammaksi

Kesällä 2016 EU:n komissio julkaisi ehdotuksen uudeksi päästökaupan ulkopuolisen sektorin taakanjakoasetukseksi vuosille 2021–2030. Komission ehdotuksen mukaan Suomen vuoden 2030 päästövähennysvelvoite olisi 39 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tasoon. Suomi on saamassa EU:n toiseksi tiukimman vähennysvelvoitteen, koska korkein kansallinen vähennysvelvoite on 40 prosenttia.

Valtioneuvoston selonteossa on liikenteen uusiutuville polttoaineille vihreää valoa: maatalouden, yhdyskuntien ja teollisuuden jätteiden ja sivuvirtojen hyödyntämistä lämmön ja sähkön tuotannossa sekä liikenteen polttoaineena edistetään. Samalla vähennetään ympäristökuormitusta, edistetään kiertotaloutta ja luodaan referenssikohteita puhtaille bio- ja kiertotalouden ratkaisuille.



Kuva 1. Ajoneuvojen kokonaispäästöt eri polttoaineille (well-to-wheel = tuotannosta kulutukseen, ”kaivosta pyörille”). Lähde: VTT 2015. LVM raprotista 1/2016 Liite 1.

Biokaasu nousussa

Biokaasun käyttöönotto liikenteessä laajenee ja etenee, kun liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportin mukaisia tavoitteita ryhdytään toteuttamaan. Työryhmä esittää, että kaikki Suomessa myytävät uudet autot olisivat vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, vety, maa- ja biokaasu sekä nestemäiset biopolttoaineet) käyttöön soveltuvia jo vuonna 2030. Vuoden 2025 tavoitteena on, että 50 % uusista henkilö- ja pakettiautoista voisi kulkea jollakin vaihtoehtoisella käyttövoimalla ja vuoden 2020 tavoitteena on 20 % osuus.

Suomen autokannassa vaihtoehtoista ja uusiutuvaa energiaa käyttävien autojen määrän odotetaan nousevan lähivuosina voimakkaasti. Työryhmän raportissa esitetään raskaan kaluston osalta tavoitteena, että 60 % uusista kuorma- ja linja-autoista olisi yhteensopivia jonkin vaihtoehtoisen käyttövoiman kanssa vuonna 2025 ja 40 % jo vuonna 2020. Tällaisia autoja on Suomen kuorma-autoista ja linja-autoista tällä hetkellä jo noin 30 %. Kaasukäyttöisten autojen tavoitteeksi kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa on asetettu 50.000 kaasuautoa vuonna 2030.

Bi-fuel on useimmiten biofuel

Liikennekaasua käyttävät henkilöautot ja pienemmät hyötyajoneuvot ovat kaksoispolttoainejärjestelmällä varustettuja autoja (”bi-fuel” -autoja), eli ne toimivat kaasun lisäksi tarvittaessa myös bensiinillä. Näin kaasuautojen käyttö on joustavaa ja toimintamatka pitempi kuin esim. sähköautoilla.

Liikennebiokaasun vaikutus kasvihuonekaasujen (GHG) vähentämisessä on merkittävä. Oheisessa kuviossa (kuvio 1) on esitetty eräiden polttoaineiden hiilidioksidipäästöt. Maakaasu on lisäksi hyvä kaupunkiautojen ja bussien polttoaine, sillä sen hiukkaspäästöt ovat olemattomat, muut päästökomponentit alenevat merkittävästi (jätepohjaisella biokaasulla jopa yli 90 %) ja hiilidioksidipäästöt ovat 25 % bensiinin käyttöä alemmat (biokaasulla suurempi vähenemä).

Jakeluinfradirektiivin toimeenpanotyöryhmä esittää, että Suomen kansalliseksi tavoitteeksi asetettaisiin se, että tieliikenne vuonna 2050 olisi lähes nollapäästöistä. Merenkulun tavoitteena olisi, että merenkulun kasvihuonekaasupäästöt vähenisivät vuoteen 2050 mennessä 40 % LNG:n ja biopolttoaineiden käytön ja muiden toimenpiteiden ansiosta. Lentoliikenteen tavoitteena olisi vähintään 40 prosentin uusiutuvien tai muiden päästöjä vähentävien ratkaisuiden osuus vuonna 2050.

Liikennekaasu on metaania

Ajoneuvoissa käytettävä liikennekaasu on lähes kokonaan metaania (CH4), jota jaetaan kaasutankkausasemien kautta paineistettuna 200 barin paineella. Liikennebiokaasu on samaa metaania, mutta siinä ei ole fossiilista alkuperää.

Yleisimmin biokaasu valmistetaan maatalouden ja yhdyskuntajätteen biojakeista, mutta myös peltoviljelyn tuotantoa käytetään sen valmistukseen.

Suomen ensimmäiset LNG-tankkausasemat sijaitsevat Helsingin Vuosaareessa ja Turussa. Kaksi seuraavaa asemaa avataan loppuvuoteen 2017 mennessä. EU on tukenut raskaan liikenteen tankkausverkoston rakentamista. LNG-käyttöisiä raskaan kaluston ajoneuvoja on saatavilla Suomessa Ivecon, Volvon ja Scanian mallistoissa. Mercedes-Benzillä on saatavilla CNG-käyttöisiä rekkoja.

Biokaasureaktorista saatava raakabiokaasu on palava kaasu, joka sisältää metaania, hiilidioksidia ja pieniä määriä muita kaasumaisia yhdisteitä ja sitä voidaan sellaisenaan, rikin poiston jälkeen käyttää lämmittämiseen ja/tai sähköntuotantoon generaattoria pyörittävän kaasutoimisen moottorin polttoaineena. Kun biokaasua käytetään liikennepolttoaineena, se jalostetaan ensin maakaasun kaltaiseksi lähes puhtaaksi biometaaniksi.

Biokaasun tuotantoa tuetaan ja käyttöä ohjataan

Verohallinnon voimassa olevan ohjeen mukaan biopolttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta. Biomassalla tarkoitetaan maataloudesta, kasvi- ja eläinaineet mukaan lukien, metsäteollisuudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa.

Valtion energiatuella on tuettu useita hankkeita, joissa biokaasu hyödynnetään joko osittain tai kokonaan liikenteessä. Tukimäärä on yhteensä ollut noin 30 miljoonaa euroa, jolla on käynnistetty yhteensä noin 110 miljoonan euron arvosta 52 biokaasuhankkeita. Valmistuessaan kyseiset biokaasulaitokset tuottavat vuositasolla noin 210 GWh liikennebiokaasua ja noin 30 GWh sähköä ja lämpöä vuodessa.

Hankkeissa hyödynnetään joko yksittäisten yritysten jätteitä tai alueen maatilojen jätteitä ja lietteitä. Jätteistä saatavat porttimaksut ovat usein merkittävä tulolähde. Biokaasusta saadaan parempi tulo liikennesektorilla kuin sähkön- ja lämmöntuotannossa, koska vaihtoehtoiset polttoaineet ovat siellä kalliimpia.

Suomessa on vuonna 2013 tehty Valtioneuvoston periaatepäätös ns. Cleantech-hankintojen edistämisestä julkisella sektorilla. Periaatepäätöksen tavoitteena on muun muassa, että valtionhallinnon organisaatioiden hankkimat tavanomaiset käyttöön tulevat virka- ja vuokra-autot saavat tuottaa hiilidioksidipäästöjä keskimäärin korkeintaan 100 g/km tai uusien käyttövoimaratkaisujen (mm. kaasu) osuuden on oltava vähintään 30 %. Liikenne- ja työkonekäyttöön tarkoitetun biokaasun sekä muiden jakeluvelvoitteen ulkopuolella olevien käyttövoimien tuotantoa ja jakelua tuetaan maaseutuyritysten ja maatilojen investointituella.

Kannattaa hankkia kaasuauto, uusi tai jälkiasennuksella

Kaasuautojen määrä on Suomessa pysynyt alle 2.000 kappaleessa. Uutena hankittavia kaasuautomerkkejä ovat Suomeen tuotuina ainakin Audi, Mercedes-Benz, Opel, Seat, Skoda ja Volkswagen (henkilöautot), jonka lisäksi bi-fuel -autoja on seuraavissa merkeissä Euroopassa ja niitä voi tiedustella maahantuojilta: Chevrolet, Citroen, Daihatsu, Ford, Peugeot, Subaru ja Volvo. Pakettiautoista löytyvät tuontimalleina Fiat, Iveco, Mercedes-Benz, Opel ja Volkswagen.

EU on tukenut raskaan liikenteen tankkausverkoston rakentamista. LNG-käyttöisiä raskaan kaluston ajoneuvoja on saatavilla Suomessa Ivecon, Volvon ja Scanian mallistoissa. Mercedes-Benzillä on saatavilla CNG-käyttöisiä rekkoja.

Jälkiasennuslaitteiston asentajan on oltava kaasuasennuksiin koulutettu ja tutkinnon suorittanut. Laitteisto koostuu useimmiten seuraavista osista: kaasusäiliö (ks. kuva 2), kaasunsyöttölaitteisto, paineensäädin, valintakytkin kojelautaan, magneettiventtiilit, kaasuputkistot ja moottorinohjausyksikkö. Auton kojelaudassa olevalla kytkimellä valitaan sitten, ajetaanko kaasulla vai bensiinillä.

Kaasuauto on käytännössä lähes päästötön, sillä metaanin palaessa puhtaasti syntyy vain hiilidioksidia ja vettä. Haitallisia typen oksideja ei juurikaan tule, ja kaasuauto täyttää Euro 6 -pakokaasunormin paljon helpommin kuin dieselautot. Tämän vuoksi voidaan ennakoida, että pienten kaasuautojen valmistus ja tarjonta yleistyy.

Kymmeniä uusia biokaasuasemia rakennetaan

Polttoaineen tarjonta kasvaa voimakkaasti lähivuosina, kun Gasumin ja lukuisten yksityisten yhtiöiden suunnitelmissa on laajentaa tankkausasemien verkostoa maakaasuverkoston ulkopuolelle. Suomeen on nousemassa lukuisia biokaasun tankkausasemia. Polttoaineen riittävyyttä matkanteossa auttaa ajoneuvojen bi-fuel -ominaisuus, eli kaasun loputtua vaihdetaan bensiinille. Kaasupullojen vaatima tila otetaan huomioon uusien autojen tilankäytössä, ja jopa vararenkaan korvaaminen renkaanpaikkauspullolla on hyvä mahdollisuus, jolloin voidaan käyttää lisäsäiliöitä. Kaasuasemien tankkausverkosto ulottuu jo varsin laajalle alueelle eteläisessä Suomessa, mutta on laajenemassa voimakkaasti, kuten kuvan 3 vihreistä pisteistä ilmenee.

Nettisivustolla www.biokaasuauto.fi on monipuolista tietoa kaasuautoilusta, myös Euroopassa tankkaamisesta. Kaasulaitteiden jälkiasennuksien hinnat ovat 2.000 euron paikkeilla, joten nykyisillä hintasuhteilla bensii-

Kuva 2. Kaasuauton säilöt asennettuna henkilöauton tavaratilan alle (Mercedes-Benz).

niin verrattuna hankintahinta tulee kuoletetuksi 30-50.000 km ajolla - helmikuussa 2017 maakaasu maksoi 80,1 snt/l ja biokaasu 92,8 snt/l verrattuna 95E10-bensiinin n. 1,50 eur/l hintaan. Yhden kaasukilon energiasisältö vastaa noin 1,56 bensiinilitraa, ja tämän vuoksi kaasulle ilmoitetaan pyloneissa vastaava bensiinilitran hinta "ekvivalenttina" litrahintana.

Lähteitä ja lisätietoa:

www.metener.fi, www.biokaasuauto.fi, www.gasum.fi, www.cng100.net

LVM 2016. Työryhmän ehdotus liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon suunnitelmaksi. Liikenne- ja viestintäministeriön raportit ja selvitykset. 1/2016. (Jakeluinfradirektiivin toimeenpanotyöryhmä)

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 4/2017.

Kuva 3. Maakaasu- ja biokaasuasemien verkosto on kasvamassa voimakkaasti. Tankkauspisteiden lukumäärä ja tiheys kannustavat kaasuautoiluun suuressa osassa Suomea.

Kaasuun liittyviä lyhenteitä:

CHP = Combined Heat and Power, yhdistetty lämmön ja sähkön tuotanto

LNG = Liquified Natural Gas, nesteytetty maakaasu

CBG = Compressed Biogas, paineistettu biokaasu

LBG = Liquified Biogas, nesteytetty biokaasu

Gasum laajeni Pohjoismaiden suurimmaksi

Biokaasu ja LNG kasvussa

Gasum on laajentunut Pohjoismaiden suurimmaksi biokaasun tuottajaksi ja jakelijaksi. Gasumin biokaasuliiketoiminnan (tuotehallinta ja ratkaisut) johtaja Matti Oksanen, miten laajaksi liikennekaasun käyttö Suomessa voi kasvaa?

- Jäte- ja tähdepohjaisten tuotantolaitosten pitää olla riittävän suuria, jotta investoinnit ovat kannattavia ja biokaasu pysyy kilpailukykyisenä perinteisten polttoaineiden kanssa. Biokaasun tuotanto on nyt 600 GWh tasolla, ja todennäköisesti tämä kapasiteetti moninkertaistuu 2020-luvulla.

Kannattaako biokaasu käyttää liikenteessä vai muussa energiantuotannossa?

- Arvon luonti on suurinta liikennekäytössä, samoin esim. elintarviteteollisuudessa sillä on suuri etu. Liikkeelle on lähdetty lämmitys- ja CHP-käytössä. Liikenteessä käyttö on ehdottomasti niin tuottajien kuin kansantalouden kannalta parasta.

- Gasumin kampanjalla uusia kaasuautoja on tullut lisää kovalla vauhdilla, mm. Ruotsista on tuotu käytettyjä kaasuautoja. Audilla ja Skodalla on isot odotukset uusien kaasuautomallien lanseeraamisesta. Hyvien tulosten ansiosta olemme päättäneet jatkaa kaasun hintakampanjaa kesäkuun loppuun, nyt biokaasupainotteisesti, jota voi tankata vapaasti kampanjaehtojen mukaisesti hintaan 89 eur/kk.

Maakaasun toimittaja Gasum on rakentanut ja hankkinut biokaasulaitoksia. Millaisena näette kaasualan tulevaisuuden, miten paljon tuottajat ja jakelijat voivat tehdä yhteistyötä?

- Suomen biokaasutuotannosta Gasumilla on vuonna 2017 noin puolet. Uusia suuria laitoksia, kuten Vaasan Stormossen, Jyväskylän Mustankorkea, Oulun Ruskon biotehdas sekä Mikkelin Metsäsairila tähtäävät vahvasti liikennekäyttöön. Uudet pelurit ovat alalle tervetulleita.

Raskas kalusto voi käyttää myös nesteytettyä maakaasua (LNG) tai nesteytettyä biokaasua (LBG). Miten arvioitte tämän markkinan kehittyvän?

- LNG-jakelu on vielä raskaan puolella alkutaipaleella. Potentiaali on paljon suurempi kuin CBG-markkinassa, sillä kuljetusyrittäjille on tulossa isompitehoisia rekkoja LNG-käyttöön useilta valmistajilta.

- Nesteytetty kaasu toimii hiilidioksidivähennys- ja hintakulmalla. Kaasumallin hinta on 30.000 euroa kalliimpi, joten kuljetusyrittäjä vertaa hyötyjä.

- Investointiohjelmamme LNG-puolella jatkuu. Jatkossa pyritään saamaan LBG-blendi mukaan, kuten Turun uusinvestoinnissa, jossa putkiverkon ulkopuolella sijaitsevaan laitokseen tehdään samalla nesteytyslaitos.

Mitkä ovat liikennekaasun käytön edut tiivistettynä?

- Hyödyt ovat kahdessa kategoriassa: liikennekaasu on aina ympäristöteko, sillä saavutetaan suuret CO2- ja hiukkaspäästövähennykset.

- Toinen ryhmä on taloushyöty kuluttajalle ja kansantaloudelle. Kaasun tuotannosta jää työ kotimaahan ja myös raaka-aine on kotimaista. Ilahduttavasti laiteteknologiakin on jo kotimaista ja kiinnostaa isompiakin yrityksiä.

Imatran Vuoksenniskalla jaetaan nyt SEO:n toimittamia polttoaineita.

SEO laajenee Etelä-Karjalassa

SEOEK/GF-Service Oy avasi jo viidennen aseman

Aki Silvennoinen, GF-Service Oy, olette avanneet puolentoista vuoden kuluessa nyt jo viidennen polttoainejakelupisteen SEO-verkostossa. Miten tulit ryhtyneeksi tällaiseen kapean marginaalin bisnekseen?

- Idea syntyi sattumalta, kun Maija Kouvon Joutsenon Varastokadulla sijaitsevasta asemasta tehtiin kaupat.

- Tulin sisään bisneksen heikkouden kautta, kun olemassa oleva verkosto näytti huonolta ja kireä kilpailutilanne oli karsinut heikompia pelureita. Mahdollisuus avautui, ei kai näitä uutena kannattaisi rakentaa.

Toimit pienellä maantieteellisellä alueella, Lappeenrannassa ja Imatralla. Miten olet nähnyt SEO-asemien selviytyvän ajoittain ankarassa kilpailussa?

- Kilpailu on sitkeää kuten muillakin. Nähdäkseni useammalla asemalla on paremmat mahdollisuudet tulla toimeen. SEO:n tunnettuutta kasvattamalla asiakkaat saadaan mukaan, kun usealla asemalla saadaan näkyvyyttä. Toivon, että saadaan muut paikalliset yrittäjät asiakkaiksi.

Millaista markkinointipohjaa tämä alue edustaa, kaupunkien läpihän kulkee kuutostie ja asukkaita on paljon maakuntakeskuksessa?

- Kyllä näissä yhteensä on yli 100 000, tämä alue on koko Kaakkois-Suomen ja Etelä-Karjalan veturi. Täällä on paljon kaupunkien välistä työmatka- ja palveluliikennettä.

Mitä terveisiä lähettäisit SEO-kauppiaille ja muille itsenäisille bensiinikauppiaille alan tulevaisuudesta?

- Rohkeuttahan alalle ryhtyminen ja laajentaminen vaatii, ja tietysti pääomaa. Pelkästään polttoainekaupan kanssa tekemisissä olevilla kauppiailla on oltava tarkka kuluseuranta. Kun tilaisuuksia tulee, niitä kannattaa aina tutkia.

GF-Service Oy panostaa myös raskaan kaluston palveluun etenkin uusimmilla Imatran Vuoksenniskan ja Lappeenrannan Joutsenossa sijaitsevan Asemansuoran jakeluasemilla. Kolme muuta asemaa ovat Lappeenrannan kaupungissa sijaitseva Joutsenon Varastokadun asema, sekä Simolankadun ja Kaukaan SEO-asemat.

Mahdollisuuksia toiminnan laajentamiseen alueella SEO-kauppias Aki Silvennoisen mukaan vielä on, ja paikallista markkinointia jatketaan yhdessä SEO:n kanssa.

Ullavan Huolto Oy:

Paikallinen palvel

Ullavan M-Market Lukkari tarjoaa monipuolisia peruspalveluja noin tuhannelle kyläläiselle.

Ullavan kylälle avattiin vuoden 2016 lopulla SEO-automaatti, ja noin tuhannen asukkaan tankkaushuolet poistuivat. Polttonesteiden jakelupiste rakennettiin Ullavan Huolto Oy:n voimin. Ullavan paikalliset palvelut ovat pitkälle monipuolisen M-Market kaupan ja polttoainejakelun varassa, sillä tankkaus- ja ostomatkat lähimpiin taajamiin ovat 25-30 km päässä.

Jakeluasemahanketta vetäneen Reino Herlevin mielestä SEO:n ja projektissa käytetyn laitetoimittajan, Suomen Huoltamolaitteet Oy:n kanssa päästiin parhaaseen sopimukseen ja osakkaiden monipuolista osaamista ja talkootyötä voitiin käyttää, arvioiden mukaan yli 50.000 euron edestä. Aseman työt tehtiin ripeään tahtiin loka-marraskuulla ja tankkaukset saatiin käyntiin tarkastusten valmistuttua marras-joulukuun vaihteessa.

Ullavan Huolto Oy:n kautta asiakkaat saavat tilatuksi myös lämmitysöljyt ja maatalouden polttoaineet. Polttoainejakelun laitteisto on Ullavan palvelujen kannalta hyvin mitoitettu, sillä kahden bensiinilaadun ja dieselin lisäksi tarjotaan myös polttoöljyn tankkausmahdollisuus. Ympäristövaatimukset on otettu huomioon parhaalla tekniikalla, ja polttoainesäiliö on kaksivaippainen, vuodonilmaisujärjestelmineen.

- Häiriötilanteista tulee hälytys kännykkään, Reino Herlevi toteaa.

- Pinnanmittausjärjestelmä on välttämätön, pääsemme katsomaan etäyhteydellä polttoaineiden tilanteen ja varmistaa aineiden riittävyyden.

Itsenäisellä M-Marketilla laaja palveluvalikoima

Itsenäisten kauppiaiden ryhmään kuuluva M-Market Lukkari yhdessä perustetun SEO-polttoainejakelun kanssa muodostavat vahvan palvelukokonaisuuden. Paikalliset asukkaat perustivat M-Market Lukkarin osuuskuntamuodossa 2011 heinäkuussa edellisen kaupan lopetettua. Kaupan omistajina on yli 200 ullavalaista.

- Toimin hallituksen puheenjohtajana alussa niin kauan että saatiin ensimmäinen plussatulos. Osuuskunnan vetäjien työmäärää ei haluttu lisätä polttoainejakelulla, joten sitä varten perustettiin oma osakeyhtiö, joka maksaa osuuskunnalle vuokraa ja korvauksia. Tämä on win-win-tilanne, sillä molemmat hyötyvät ratkaisusta. Polttoöljyn tilaukset hoidetaankin kaupan kautta.

Kaupan tulevaisuus näyttää valoisalta, sillä se on asukkaiden ja asiakkaiden oma organisaatio ja erittäin tehokas ja ketterä. Toiminnassa ei ole turhia ketjurasitteita, sellaiseksi itsenäiset M-Ketjun kauppiaat ovat halunneet verkostonsa rakentaa.

- M-ketjuun olemme hyvin tyytyväisiä, siinä on paljon kauppiasvetoista toimintaa ja ketjurasitteet ovat tosi minimaaliset verrattuna isoihin ketjuihin. Kauppa voidaan räätälöidä alueellisen tarpeen mukaan, Reino Herlevi korostaa.

- Itsenäisten kauppiaiden M-Ketju muistuttaa paljon SEO:a, jossa myös on tehokas organisaatio, osaava, eikä liian laaja. Silloin pystytään nopeisiinkin liikkeisiin, kun markkinoilla on tehtävä ratkaisuja.

M-Marketin palvelut ovatkin maaseutumaisessa ympäristössä erityisen monipuoliset. Tarjolla on kahvilapalveluja, erillisessä ravintolatilassa lounas, ja myymälän puolelta löytyvät monet kodin ja tilan perustarvikkeet, kuten

lle uusi SEO-asema
u lisää elinvoimaa

SEO-polttoainejakelun avajaispäivänä 9.12.2016 nauhaa olivat leikkaamassa Kokkolan kaupunginjohtaja Stina Mattila ja Ullavan Huolto Oy:n perustajat.

Reino Herlevi on myös Kokkolan valtuuston ja kaupunginhallituksen jäsen.

työkalut, apteekin sivutoimipiste, veikkaus, toto, ja myös anniskeluoikeudet ravintolan puolella.

- Pienrauta- ja puutavarapuolella voidaan vielä kehittää palveluja, sillä yhteistyö Kokkolan Työkaluässän kanssa (myös IKH) on osoittautunut toimivaksi. Tuotteita, joita ei ole hyllyssä, saadaan jopa samana päivänä.

Elinvoiman takeena palvelut

Ullava liittyi naapuriensa Kälviän ja Lohtajan tapaan Kokkolaan vuoden 2009 alusta, ja se on nykyisin osa 47.000 asukkaan kaupunkia. Ullavan kannalta merkittävää on, että Kokkola on Suomen toiseksi suurin maidontuottaja, josta Ullavalta saadaan kolmannes, reilut 10 miljoonaa litraa. Lisäksi Ullavan kirkonkylän eteläpuolella 5 km päässä Ruohojärvien alueella ja Ullavanläntällä sijaitsevat Suomen parhaat Litium-provinssit.

Ullavalaisten mielestä on tärkeää säilyttää tämä Kokkolan kaupungin osa toimivana kokonaisuutena. Tähän kuuluvat niin yksityiset kuin julkiset palvelut, jotka on perusteltua säilyttää. Avainpalvelut, kuten terveydenhuolto, koulut ja kaupat ovat riippuvaisia toisistaan. Kokkolan kunnallispolitiikassa mukana olevalla Reino Herlevillä on selkeä käsitys palvelujen merkityksestä:

- Auton tankkausreissu kauemmaksi johtaa myös ostosten siirtymiseen keskustoihin. Marketien laajennukset ovat kaikki näkyneet paikallisen kaupan myynnissä. Palvelujen monipuolisuuden säilyminen on olut paras tae elinvoiman säilymiseen.

- Elinkeinojen ja palvelujen kannalta valtion toiminta voisi olla parempaa. Isoja ketjuja tuetaan valtion varoin keskittämällä Alkon myymälöitä. Tämän vuoksi kannatan oluita ja mietoja juomia ruokakauppoihin. Se olisi oikeaa ja tasapainoista elinkeinopolitiikkaa.

Ullavan palveluvalikoima on nähtävä vetovoimatekijänä. Kun paikkakunnalla on kaupallisia palveluja, se edesauttaa myös julkisten palvelujen pysymistä. Valtakunnallisilla päätöksillä on suuri merkitys alueiden elinvoimaisuudelle.

- Kaikki vaikuttaa kaikkeen, Herlevi kiteyttää.

Maitoalueella jalostusta?

Ullavalla tuotetaan maitoa niin paljon, että maidonjalostuksen käynnistäminen olisi hyvin perusteltua, kuten tuotanto muualla maakunnassa. Maaseutumaiset taajamat kaupunkien lähellä ovat hyviä työssäkäyntialueita, ja teollisten työpaikkojen lisääminen tuo mukanaan muita palveluja.

- Kokkola voisi hyödyntää maaseutumaista kaupunkialuettaan enemmän, tällä tavalla saataisiin todella paljon uusia työpaikkoja, Herlevi esittää.

- Tämä toisi vastaavasti oheispalveluja ja uusia palveluja paikkakunnalle. Ullavan maitotilojen lypsävien määrät ovat niin suuret, että tämä kyllä onnistuisi. Valtion puolelta tarvitaan lisäksi paljon esillä ollutta normien purkua nimenomaan paikalliseen ja tilatuotantoon kannustamiseksi.

- Suomessa on luotu ihan omaa byrokratiaa, ei tämä kaikki tule EU:sta, Herlevi päättelee.

Poimintoja: Ullava Kokkolan historiassa (www.kokkola.fi)

2009 Kälviä, Lohtaja ja Ullava yhdistyvät Kokkolan kanssa.
1909 Ullavan kunta perustetaan.
1793 Ullavan kirkko rakennetaan.
1765 Kokkola saa tapulioikeudet, kaupankäynti kukoistaa.
1620 Kokkola perustetaan. Nimeksi tulee Gamlakarleby.
1608 torppariluettelossa Ullava ensimmäistä kertaa.
1375 ensimmäinen kirjallinen maininta kokkolalaisesta.
noin 6500 eKr. ensimmäiset asukkaat saapuvat Ullavan alueelle. Muu osa Kokkolasta on veden peitossa.

seo.

Autohuolto Marjakangas, SEO-Alavieska

Täyden palvelun huoltoasema

Kari Marjakangas tankkaamassa tieliikenne- ja offroad-kelpoista telakuorma-autoa. Metsän työ- ja harrastuskoneet ovat tavanomainen näky Alavieskan huoltoasemalla.

Vuonna 1964 perustettu Marjakankaan huoltoasema liittyi SEO-verkostoon helmikuussa 2017 ja vahvistaa itsenäisten bensiinikauppiaiden toimintaa. Keski-Pohjanmaalla ja Jokilaaksoissa onkin nähty lyhyessä ajassa SEO-verkoston vahva omaehtoinen laajeneminen.

Millainen on Alavieskan huoltoasematoiminnan historia, Kari Marjakangas?

- Isäni Arvo Marjakangas käynnisti Esso-huoltoaseman, johon asti alavieskalaiset hakivat huoltoaseman palvelut naapurikunnista.

- Me lapset tulimme kommandiittiyhtiöön 1982 ja toimintaa laajennettiin 1980-luvun loppupuolella konekorjaamotoimintaan.

- Hänen jäätyään eläkkeelle kolme sisarusta jatkoi autohuollon ja huoltoaseman toimintaa.

Alavieskan huoltoasemapalveluissa Marjakankaan autohuollon tarjonta on pysynyt monipuolisena. Mitä palveluja Teillä on tarjolla?

- Autohuollossa on kolme asentajaa töissä, ja rengasmyynti meillä on vahvaa. Peruspalveluja täydentävät kahvio ja lounastarjonta ja tietysti viihdetarjontana ovat ”rahis” ja muut Veikkauksen pelit.

- Lisäksi olemme Rahtarit-piste, ja D-pisteessä on kaksi laatua ja ureatankkaus. Parkkiin mahtuu kuusi rekkaa, ja lisäksi on majoitus- ja saunatilat.

- Myymme paljon autotarvikkeita, ja pikapesulle on kysyntää, koska se on Alavieskan ainoa.

Mitkä ovat Alavieskan autohuollon vahvuudet paikallisessa palvelussa?

- Monimerkkikorjaamona toimimme ihan omana yrityksenä, vaikka joskus on ketjuista tullut kyselyjä. Uutuutena huollossa on sijaisautopalvelu.

- Nettipalvelusta saamme autojen korjausohjeet, niitä saa nykyisin yleisesti kohtuuhinnalla.

Marjakankailla on myös muuta autoalan liiketoimintaa. Millaista liiketoimintaa ja yhteistyötä tämä on kokonaisuudessaan?

- Ostimme Union-huoltoaseman tilat 1984, ja siihen perustimme konekorjaamon, jota itse vedin.

- Vuoden 2016 alussa tehtiin sisarusten kesken toinen sukupolvenvaihdos ja jaettiin yritykset. Näihin kuului myös Vieskan Autosähkö Bosch Car Service -palveluineen, joka on toiminut Ylivieskassa jo parikymmentä vuotta.

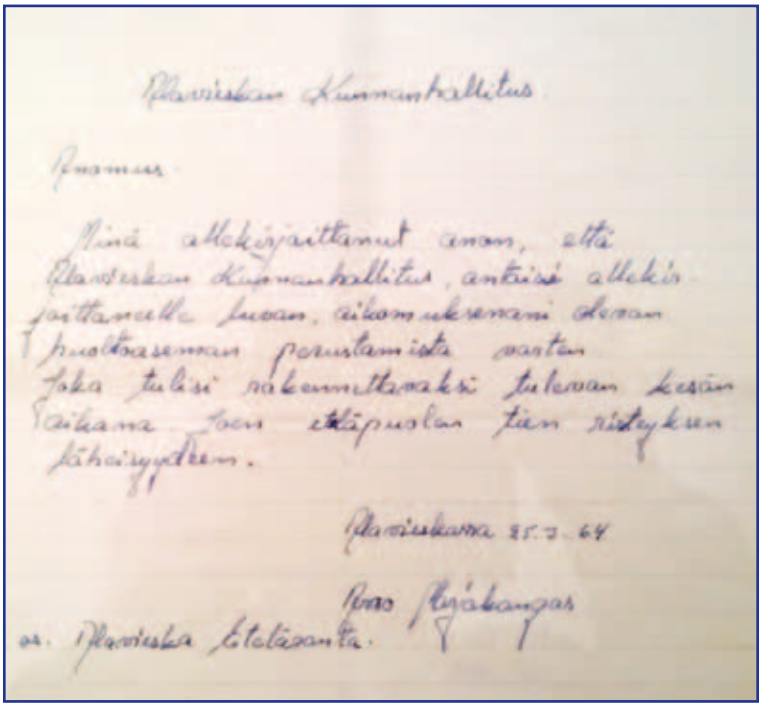
- Konekorjaamo harjoittaa myös verkkokauppaa ja maatalouskoneiden varaosakauppaa.

Entä harrastustoiminta, perhe ja aseman pyörittäminen, missä kaikessa olette mukana, onko omaa väkeä paljon töissä?

- Moottorikelkkaharrastus on osa bisnestä, täällä on 50 km säteellä noin 500 kilometriä kelkkauraa. Lumiaikaan täällä pyörii kelkkoja runsaasti, ja tämä on tullut sitä myöten harrastuksena.

- Tytär poikakaverinsa kanssa tulivat mukaan yhtiöön, tytär myyntipuolelle ja kaveri huoltoon. Vanhin poika valmistuu vuoden sisällä insinööriksi, autoharrastusta hänelläkin on. Keskimmäinen on vielä opiskelemassa.

- Moottoriurheilupuolella olemme järjestäneet myös offroad-suunnistuskisoja, jolloin kisakeskus on huoltoasemalla. Lisäksi on erilaisia kokoontumisajoja, kuten Saabistit ja Zetorit.



Alavieskan Kunnanhallitus

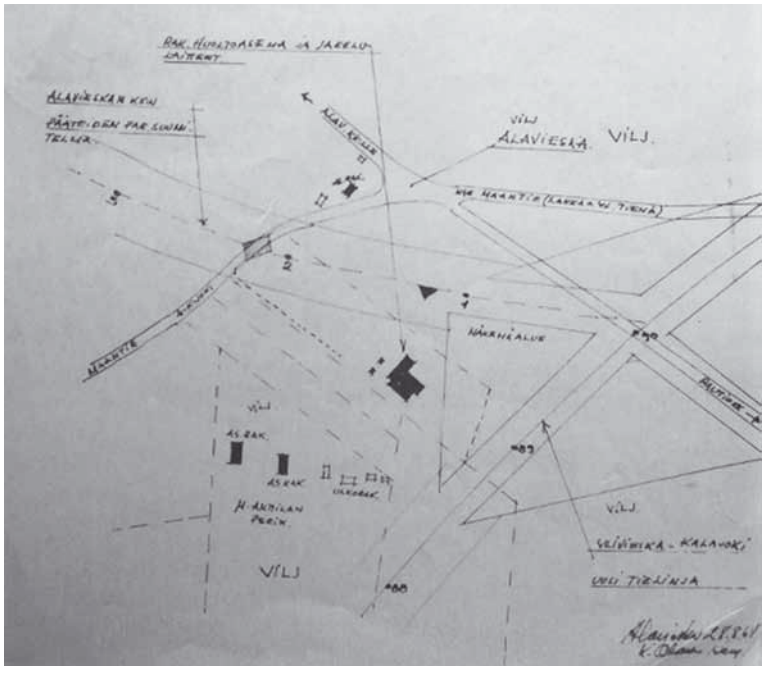
Pyyntö

Minä allekirjoittanut anon, että Alavieskan Kunnanhallitus, antisi allekirjoittamelle luvan, aikomukseni olevan huoltoaseman perustamista varten joka tulisi rakennettavaksi tulevan kesän aikana joen eteläpuolen tien risteyksen läheisyyteen.

Alavieskassa 25.7.64

Arvo Marjakangas

os. Alavieska Eteläsanta.



Alavieskan huoltoasemapalvelut paranivat olennaisesti 1964, kun Arvo Marjakangas haki kunnanhallitukselta lupaa perustaa huoltoasema "joen eteläpuolelle tienristeyksen läheisyyteen". Maa- ja metsätalousvaltaisella alueella konehuoltoa ja polttoainepalveluja todella tarvitaan. Alavieskan läpi virtaa Kalajoki. SEO-avajaisissa helmikuun lopulla 2017 pihassa piipahti myös haketuslaite. Nykyiset huoltoasemat kuluttavat varsin vähän sähköä led-valojen yleistyttyä.

SEO henkilökunta

s-posti: etunimi.sukunimi@seo.fi

Arto Viljanen, toimitusjohtaja
03-883 0620, 040-775 4744

Hannu Laitinen, neuvonantaja
0400-884 321

Toni Suutari, talousos. esimies
(03) 883 0610, 044-327 7966

Tero Riuttamäki, kenttäpäällikkö
045-657 9029

Juha Tikka, aluepäällikkö
040-734 5540

Tuula Kanninen
(03) 883 0615, 040-508 9530

Mirva Laakso, (03) 883 0611

Marjut Villgren, (03) 883 0612

Pia Nikama-Sutinen, (03) 883 0618

Cloetta ostaa Candykingin

Cloetta on allekirjoittanut sopimuksen Candyking Holding AB:n ostosta. Candyking on Pohjoismaiden ja Ison-Britannian johtava irtomakeisyritys. Yrityskauppa tuo merkittäviä synergiaetuja ja vahvistaa Cloettan asemaa irtomakeismarkkinalla. Irtomakeiset ovat tärkeä ja monessa maassa kasvava osa makeismarkkinaa, ja yrityskauppa tukee Cloettan strategiaa kasvattaa irtomakeisten myyntiä.

”Candykingin osto vahvistaa merkittävästi Cloettan asemaa Tanskassa, Norjassa ja Isossa-Britanniassa. Cloettalla on mahdollisuus kehittää Candyking -brändiä ja tuotevalikoimaa tarjotakseen entistä paremman kuluttaja- ja asiakaskokemuksen. Yrityskaupan myötä meille siirtyy myös Parrots-brändi, mikä vahvistaa asemaamme snacks-kategoriassa. Lisäksi merkittävät synergiaedut tekevät kaupasta kiinnostavan,” toteaa Cloetta konsernin talousjohtaja Danko Maras.

Candyking tarjoaa kaupalle konseptoidun irtomakeiskokonaisuuden, mikä sisältää tuotteet, esillepanoratkaisut sekä logistiikan. Yrityksellä ei ole omia tuotantolaitoksia, vaan se ostaa tuotteet useilta eri toimittajilta. Candykingin tuotteita myydään tällä hetkellä yli 8 000 myymälässä seitsemässä eri maasta. Ruotsi, Iso-Britannia, Norja ja Tanska ovat suurimmat markkina-alueet. Lisäksi yrityksen tuotteita myydään Suomessa, Irlannissa ja Puolassa.

Cloettan toiminta laajenee irtomakseiskonseptin oston jälkeen. Cloetta Suomi on ollut mukana SEO-kauppiaspäivillä. Yllä kuva Peurungasta 2016, yrityksen tuotteita esittelemässä avainasiakaspäällikkö Marjut Rantala.

Candyking-konsernin palveluksessa on kaikkiaan 370 työntekijää ja sen liikevaihto on noin 130 milj. euroa.

Yrityskaupan toteutuminen edellyttää Ruotsin kilpailuviranomaisten hyväksyntää ja sen odotetaan tapahtuvan muutaman kuukauden kuluessa.

Bensarit Levillä

Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan Bensiinikauppiaiden perinteinen vuosikokous- ja myyntinäyttelytapahtuma tarjoaa pitkien etäisyyksien päässä oleville huoltoasemayrittäjille yhteisen tapaamisen, joka on pidetty vuoroin Rukalla, vuoroin Levillä.

Mukana on ollut hyvä joukko kauppiaiden tavarantoimittajia ja yhteistyökumppaneita, SEO muiden joukossa. Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan alueella suhteellisesti useampi huoltoasema tarjoaa myös perinteisiä palveluja, automaatit ovat vähemmistönä.

SEO-kauppiailla onkin pohjoisilla alueilla vahva verkosto, sillä yksityiset yrittäjät huolehtivat palveluista siellä, missä isojen öljy-yhtiöiden rahkeet eivät riitä. Pääsy isompiin kaupunkeihin on yksityisille yrittäjille haasteellista täälläkin.

Lapin ja Pohjois-Pohjanmaan Bensiinikauppiaiden tapahtumaan osallistui myös SEO-kauppiaita. Yläkuvassa uusi Alavieskan SEO-kauppias Kari Marjakangas keskustelemassa SEO:n aluepäällikön Juha Tikan ja Gilbarco Veeder-Rootin Mika Mäkitalon kanssa.

Alakuvassa Reijo Mäki tarkastelee Motoralin tarjontaa.