UUTISET

Muutostöitä on tehty paljon amerikkalaisiin bensa-autoihin, jotka kuluttavat paljon ja joissa on paljon tilaa kaasusäiliöille. **ARI SALO, ORAGAS**

Pellervo-instituutti on nyt PI-johtamiskoulu

Pellervo-instituutti on uudelta nimeltään PI-johtamiskoulu.

Nimen lisäksi koulutusyhtiö uudistaa toimintamalliaan.

PI-johtamiskoulu tarjoaa jatkossakin johtamisen ja hallinnon koulutusta ensisijaisesti jäsenpohjaisille organisaatioille, kuten osuuskunnille, keskinäisille yhtiöille, metsänhoitoyhdistyksille ja järjestöille. Sillä on valmius järjestää koulutusta myös muille yrityksille ja yhteisöille.

”Selkeä visiomme on olla Suomen merkittävin jäsenpohjaisten organisaatioiden johtamisen ja hallinnon kouluttaja”, PI-johtamiskoulun toimitusjohtaja **Kari Huhtala** sanoo. Pellervo-instituuttina johtamiskoululla on alalta 22 vuoden kokemus.

PI-johtamiskoulun yhteistyökumppaneita ovat työyhteisöjen uudistamiseen keskittyvä Management Institute of Finland, hallitustyön kehittäjä CV-Group, strategiatoimintaan erikoistunut Auros Consulting ja talousasioita selkeällä kielellä kouluttava Present K&S.

Yksi uudistuksen tavoite on lisätä kullekin asiakkaalle varta vasten räätälöityä koulutusta.

PI-johtamiskoulun omistavat MTK ja Pellervo-Seura.

HEIKKI VUORELA
www.johtamiskoulu.fi

Munakunnan tulos tammi–joulukuu

MT MUNAKUNTA	1–12/2011	1–12/2012
Liikevaihto, milj. e	46,7	**53,8**
Tulos ennen veroja, milj. e	–1,1	**0,9**
Hankinnat jäseniltä, milj. kg	26,5	**25,2**
Investoinnit, milj. e	0,4	**3,1**
Omavaraisuusaste, %	35,1	**38,0**

Munakunta nosti tuloksensa plussalle

Kananmuna-ala menestyi viime vuonna tyydyttävästi. Munakunta kasvatti liikevaihtoaan 15 prosenttia yli 53 miljoonaan euroon. Tulos ennen veroja oli liki miljoona euroa, kun vuotta aiemmin tappiota kertyi yli miljoona euroa.

Osuuskunta kertoi viime vuoden tilinpäätöksen ennakkotietoja viime viikolla.

Tuloksen elpyminen kohensi myös osuuskunnan vakavaraisuutta. Omavaraisuusaste nousi 38 prosenttiin edellisvuoden 35 prosentista.

Toimitusjohtaja **Jan Lähde** Munakunnasta kuvaa viime vuotta isojen muutosten vuodeksi.

Häkkikielto tuli voimaan tammikuussa, mikä notkautti tuotantoa alkuvuonna. Munakunta vastaanotti munia liki miljoona kiloa edellisvuotista vähemmän, runsaat 35 miljoonaa kiloa.

Pakkaamoihin ja munien keräilyyn investoitiin yli kolme miljoonaa euroa ja käyttöön otettiin muoviset, kierrätettävät munien keräyskennot.

> Munakunta vastaanotti munia liki miljoona kiloa edellisvuotista vähemmän, runsaat 35 miljoonaa kiloa.

Tuottajahinnat nousivat vuoden aikana useita kertoja ja joulukuussa munista maksettiin tuottajille keskimäärin 20 prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin.

Lähteen mukaan korotuksia jatketaan. Seuraava nousu tulee parin viikon päästä, jolloin lattia- ja virikehäkkimunien hinta nousee kuusi senttiä kilolta M- ja L-painoluokille.

VEIKKO NIITTYMAA

PTT:N TALOUSTUTKA

Milloin metsä tulisi hakata?

Moni metsänomistaja pähkäilee tälläkin hetkellä iänikuista ongelmaa: milloin metsä tulisi hakata?

Teorian mukaan tasaikäisen metsikön hakkuuajankohta määräytyy sen perusteella, että metsästä kaikkien tulevaisuudessa saatavien nettotulojen nykyarvo, eli paljaan maan arvo, maksimoituu.

Määritelmän mukaan puusto tulisi hakata silloin, kun sen suhteellinen tuotto alittaa vaihtoehtoisesta sijoituksesta saatavan tuoton.

Teoria ja käytäntö harvoin kuitenkaan kohtaavat.

Pitkä aikaväli metsän perustamiskustannuksista päätehakkuusta saataviin tuloihin, ja tässä välissä suoritetut omistajanvaihdokset, sumentavat teoriaa.

Metsikön yhden kiertoajan aikana hakkuita suoritetaan tyypillisesti kahdesta neljään kertaa. Siten tilipussi karttuu 30 vuoden keskimääräisen hallinta-ajan aikana yhdestä kahteen kertaa.

Tulojen satunnaisuus ohjaa etsimään ”optimaalista” hakkuuajankohtaa usein puun hinnan suhteen. Teoreettisesti kyseessä on ennemminkin lyhyen aikavälin kassavirran optimointia, ei pitkän aikavälin tuoton.

Lyhyellä aikavälillä puun hinnan vaihtelut voivat heiluttaa pääoman vuosituottoa jopa kymmeniä prosentteja suuntaan tai toiseen. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin hintapiikkien vaikea ennakoituvuus.

Puun hinnan vuosittaiset heilahtelut myös tasoittuvat pitkällä aikavälillä ja menettävät samalla painoarvoaan laskettaessa tuottoa koko metsän kiertoajalta.

Harvennushakkuissa hakkuiden liiallinen pitkittäminen voi vaarantaa jäljelle jäävän puuston kasvua ja laatua ja johtaa mahdollisia puunmyyntitulojen lisäyksiä huomattavasti suurempiin tappioihin.

Päätehakkuun toteutuksen hieman pidempi aikaikkuna periaatteessa mahdollistaa myös tuoton maksimoivan hakkuuajankohdan etsimistä puun hinnan suhteen. Puuston kasvu on tällöin kuitenkin jo hyvin vähäistä.

Mitä nopeammin uusi metsä saadaan perustettua, sitä nopeammin seuraava puusukupolvi on tuottamassa vauhdilla uutta pääomaa.

Hakkuuajankohtaa pitkittäessä riskit myös jälleen kasvavat. Mahdollisen puun hinnannousun tuoman lisätuoton voi menettää esimerkiksi puuston lahoamisen tai muiden tuhojen seurauksena.

Sijoitusmielessä metsä on ensisijassa pitkän ajan pääoman sijoitus, jossa oikea-aikaisilla hakkuu- ja hoitotoimenpiteillä saadaan metsästä paras tuotto.

Pikavoittoja metsästäville on olemassa parempiakin sijoitusvaihtoehtoja.

Käy testaamassa miltä sinun metsäsi tuotto näyttää PTT:n kehittämällä metsätalouslaskurilla.

JYRI HIETALA on PTT:n metsäekonomisti.

jyri.hietala@ptt.fi

Tuontiöljyä aiotaan korvata fossiilisilla vaihtoehdoilla

EU:n direktiiviesitys puhtaan liikenteen infrastruktuurista julkistettiin viime viikolla. Sen ideana on saada autoilijat suosimaan sähkö-, vety- ja maakaasuautoja bensiini- ja dieselautojen sijasta.

Vaihtoehtoisiin polttoaineisiin keskittymisen sijaan pitäisi tehdä enemmän energian kulutuksen vähentämiseksi. Se vaihtoehto on unohdettu, sanoo Lappeenrannan teknillisen yliopiston kemian tekniikan yliassistentti **Kimmo Klemola**.

Direktiiviesityksen tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasujen päästöjä ja EU:n riippuvuutta tuontiöljystä.

”Käytännössä direktiiviesityksen vaihtoehtoiset polttoaineet ovat kuitenkin fossiilienergialla toimivia”, huomauttaa Klemola.

EU:n liikenteessä tuontiöljyn osuus on noin 84 prosenttia. Vuonna 2011 tuontiöljyyn käytettiin noin miljardi euroa päivässä. Suurin osa öljystä ostetaan epävakailta alueilta ja toimitusvarmuus on usein heikko.

Puolet vähemmän

Klemola puhuu energian kulutuksen vähentämiseen tähtäävien toimenpiteiden puolesta esimerkin avulla.

Jos autojen kokonaismäärä vähenisi 20 prosentilla, ajettujen kilometrien määrä pienenisi 20 prosentilla. Kulutetun polttoaineen määrä sataa kilometriä kohden pienenisi 20 prosentilla ja öljyn kulutus tieliikenteessä vähenisi puolella.

Nämä toimet eivät olisi vielä kovin suuria uhrauksia, sanoo Klemola.

”Näitä tavoitteita voitaisiin tavoitella suosimalla yhä vähäpäästöisempiä autoja, suosimalla joukkoliikennettä ja kaavoittamalla niin, että lähtökohtana liikkumiselle ei olisi autoilu.”

Suomi etukenossa

EU:n ohjelman keskeisenä sisältönä ovat muun muassa yhteiset standardit kaikille vaihtoehtoisille liikenteen polttoaineille ja niiden jakelulle sekä kuluttajille tarkoitettu tieto polttoaineiden yhteensopivuudesta ja hintojen vertailtavuudesta.

Lisäksi komissio ehdottaa säädöksiä, jotka koskevat maakaasun saatavuutta ja jakelua.

Suomessa EU:n direktiiviehdotusta on osattu odottaa ja kansallista valmistelua on tehty jo vuoden ajan, tiedotti liikenne- ja viestintäministeriö.

Maakaasu on järkevä

Klemolan mielestä polttoaineista maakaasua voidaan pitää järkevänä polttoainevaihtoehtoina, vaikka maakaasu onkin fossiilista. ”Bensiini- ja dieselauton muuntaminen kaasuautoksi on melko edullista. Samalla säilyy mahdollisuus käyttää alkuperäistä polttoainelähdettä ja biokaasua.”

Sähköautoja Klemola pitää tehottomana tapana käyttää sähköä. Sitä paitsi Suomessa tuotetaan noin puolet sähköstä fossiilisilla polttoaineilla, hän muistuttaa.

Direktiiviesityksen toimenpide-ehdotukset eivät koske sellaisia vaihtoehtoisia polttoaineita, joiden jakeluun ei tarvita erillistä infrastruktuuria, kuten biopolttoaineiden.

Bioetanoli tai -diesel eivät ole ongelmattomia vaihtoehtoisia polttoaineita, varsinkaan silloin, kun raaka-aineet tuodaan esimerkiksi pois Brasiliasta, Yhdysvalloista tai Aasiasta, kuten Suomi nykyään tekee.

”Jätteistä bioetanolin tuottaminen on tehotonta. Ja lämmitysöljyäkin olisi järkevämpi korvata haloilla, hakkeella tai pelletillä kuin tehdä puusta biodieseliä. Sama puumäärää puuna korvaa kaksi kertaa enemmän tuontiöljyä kuin biodieselinä.”

SARI PENTTINEN

”Kaasu- ja sähköautot eivät ole Suomen juttu”

St1 Oy:n energiajohtaja **Jari Suominen** ei näe kylmää, harvaan asuttua ja pitkien etäisyyksien Suomea kaasu- tai sähköautoilun ihmemaana.

Suomisesta on hyvä, että Suomessa on tunnistettu paikalliseksi vahvuudeksi metsästä, jätteistä ja tähteistä tehtävät liikennepolttonesteet. Niillä korvataan tehokkaasti tuontiöljyä, pienennetään tuontienergialaskua ja työllistetään suomalaisia.

St1 Biofuels Oy:n tämänhetkinen jäte-etanolin valmistuskapasiteetti on noin 15 miljoonaa litraa. Se vastaa noin 10 prosentin osuutta koko Suomen bensiinin biovelvoitteesta, joka on tällä hetkellä 6 prosenttia liikenteen polttoaineiden energiasisällöstä.

Jätepohjaisen biopolttoaineen RE85 myynti on kehittynyt Suomisen mukaan suunnitellusti, kertoo Suominen.

Se on kuitenkin vain murtoosa koko Suomen bensiinin kulutuksesta. Osa jäte-etanolista päätyy myös osaksi E5- ja E10-bensiinin biosisältöä.

Tiedon puute rajoittaa

”Rajoittunut asemaverkosto ja tiedon puute rajoittavat kaasuautojen yleistymistä. Toisaalta kaasuverkoston ulkopuolella asioinnit onnistuvat, sillä kaasuautoissa on bensiini varapolttoaineena”, sanoo Gasum Oy:n luonnonkaasun liikennekäyttö -yksikön päällikkö **Jussi Vainikka**.

Tällä hetkellä Suomen tieliikenteessä on 1 300 kaasuautoa. On tehty arvioita, joiden mukaan kaasuautoja olisi vuoteen 2020 mennessä 20 000 ja uusiutuvia liikennepolttoaineita painottavassa arviossa 49 000 kappaletta.

EU:n direktiiviesityksessä puhtaan liikenteen infrastruktuurista halutaan tihentää nesteytetyn bio- ja maakaasun tankkauspisteverkostoa.

”Useiden asiantuntijaselvitysten mukaan biokaasu olisi kaikkein energia- ja kustannustehokkain uusiutuva liikennepolttoaine.”

Vuonna 2020 raskaalle ajoneuvokalustolle tarkoitettujen tankkauspisteiden välinen etäisyys saisi olla korkeintaan 400 kilometriä ja kevyen kaluston tankkauspisteiden välinen etäisyys korkeintaan 150 kilometriä.

Vainikan mielestä tavoite on haastava, mutta ei täysin epärealistinen.

”Maantieteellisesti rajoittunut kaasuverkosto aiheuttaa omat haasteensa. Suunniteltujen tuontiterminaalien ansiosta nesteytetyn maa- ja biokaasun hinnasta tulee kilpailukykyinen ja tämäkin rajoite poistuu.”

71 000 latauspistettä

Suomessa pitäisi olla vuonna 2020 yhteensä 71 000 sähköautojen latauspistettä, joista 7 000 olisi julkisia EU:n direktiiviesityksen mukaan.

”Tavoite on realistinen, mutta pisteitä ei ole mahdollista perustaa liiketoimintaperusteisesti”, sanoo Sähköinen liikenne -hankkeen koordinaattori **Elias Pöyry**.

Latauspisteistä 80–90 prosenttia olisi kotilatauspisteitä.

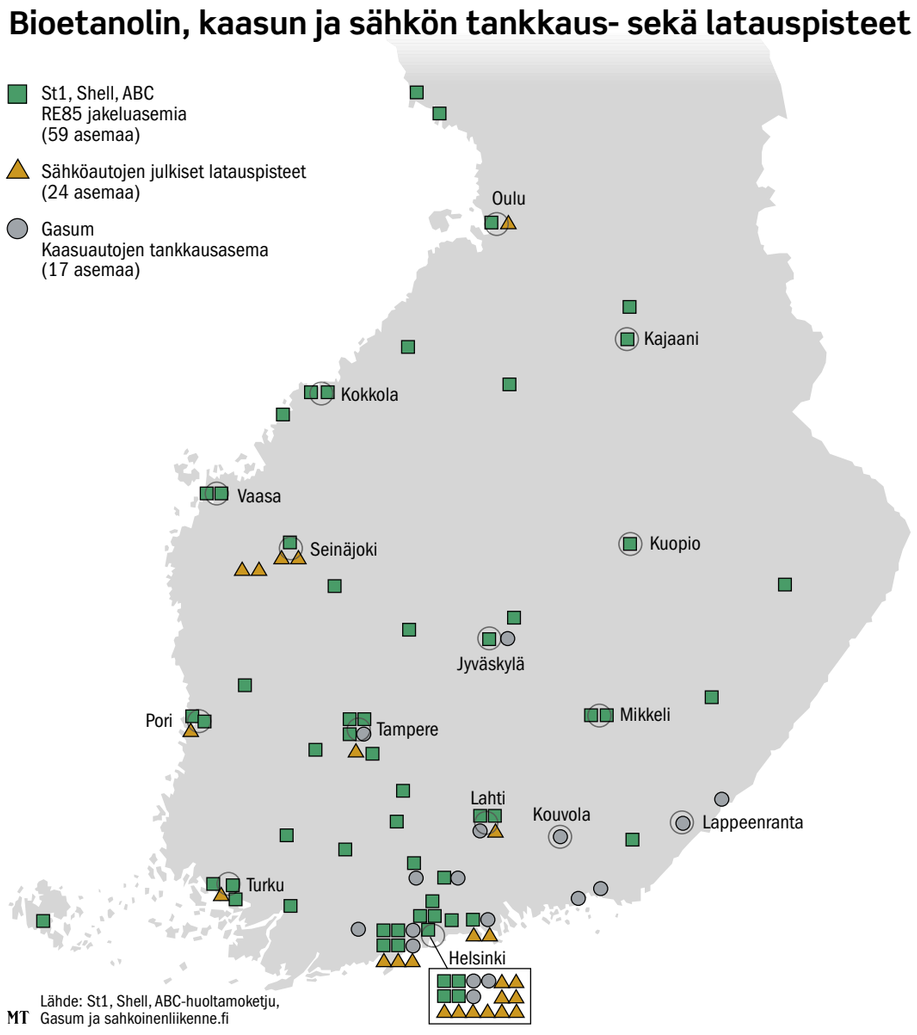
Pöyry painottaa, että määrällisten tavoitteiden sijaan direktiiviesityksessä on tärkeää yhteisten standardien luominen sähköautoille ja -autoilulle.

Suomessa on liikenteessä tällä hetkellä yhteensä noin 220 täyssähköautoa ja hybridiautoa.

Talvi ja kovat pakkaset ovat sähköautoilijoille haastavaa aikaa, sillä auton lämmityslaitteiden käyttö jopa puolittaa akun kapasiteetin.

SARI PENTTINEN

Bioetanolin, kaasun ja sähkön tankkaus- sekä latauspisteet



MT Lähde: St1, Shell, ABC-huoltamoketju, Gasum ja sahkoinenliikenne.fi

JAAKKO KILPIÄINEN

Ari Salo (vas.) ja Messias Oliveir tekivät farmariautosta bi-fuel-auton, eli bensiini- ja kaasukäyttöisen.

Kaasuauto herättää kysymyksiä

JOENSUU (MT)

Missä tankkaat autosi, kuinka paljon maksaa auton muuttaminen kaasuautoksi ja onko kaasuautoilu turvallista, siinä useimmin esitetyt kysymykset Pro Agria Pohjois-Karjalan hankevastaavalle **Anu Laakkoselle** kaasuautoilusta.

Laakkonen hankki vuonna 2008 kaasuauton.

”Usein unohdetaan, että kaasuautossani on myös bensiinimoottori, jolla voi ajaa kuin millä tahansa bensiiniautolla.”

Pohjois-Karjalassa ei vielä ole kaasutankkauspistettä, mutta Laakkonen tankkaa kaasua aina kun mahdollista matkustaessaan tankkausasemien lähellä.

Muutostyöt 3 000 euroa

Oragas ja Terragas Finland Oy esittelivät tammikuussa Pohjois-Karjalan ammattiopistolla Joensuussa Uusiutuvia liikenteeseen -tapahtumassa, miten bensiini- tai dieselauto muunnetaan kaasuautoiksi.

Muutostöiden tekeminen kestää 2–3 työpäivää ja sekä diesel- että bensiiniauton muutostyöt maksavat noin 2 000–3 000 euroa autosta riippuen. Vanha polttoainejärjestelmä säilyy ennallaan.

”Bi-fuel-auto kulkee joko bensiinillä tai kaasulla, valinta tehdään nappia painamalla”, selittää Oragasin **Ari Salo**.

Yritys on tehnyt tähän mennessä muutostyöt noin 500 autoon.

”Muutostöitä on tehty paljon amerikkalaisiin bensa-autoihin, jotka kuluttavat paljon ja joissa on paljon tilaa kaasusäiliöille”, sanoo Salo.

Dual-fuel-auto käyttää aina dieselin ja maa- tai biokaasun sekoitusta, missä dieselin osuus on kolmannes.

Haaste korjaamoille

Vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistyminen on haaste ja mahdollisuus autokorjaamoille sekä tietysti alan ammattiopetukselle, pohtii Pohjois-Karjalan ammattiopiston autoalan tutkintovastaava **Ari Pikkarainen**.

Uusia standardeja erilaisten korjaamotöiden tekemiseen tulee koko ajan.

Pikkaraisen mukaan vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevat autot herättävät kiinnostusta opiskelijoissa.

SARI PENTTINEN

Sipilä esittää talousohjelmaa

Keskustan puheenjohtaja **Juha Sipilä** pitää Suomen edessä olevia talousvaikeuksia jopa sotakorvauksiin verrattavana haasteena. Hallitusta hän moittii ajelehtimisesta ja lyhytnäköisestä leikkausten ja veronkorotusten kuurista.

Vaihtoehto olisi Sipilän menosäännön periaate ja siihen liitetyt kasvun kiihdyttimet.

Menosäännön mukaan valtion menot saisivat lisääntyä korkeintaan 60 prosenttia talouskasvusta. Loput 40 prosenttia käytettäisiin alijäämän paikkaamiseen.

Keskustan politiikka- ja toimintapäivillä Helsingissä lauantaina puhunut Sipilä arvioi valtiontalouden kehnoksi. Uusi talouskriisi suistaisi sen tilaan, jonka seuraukset olisivat 90-luvun lamaa pahemmat.

Tulevien vuosien talouskasvuksi voidaan Sipilän mukaan laskea korkeintaan kaksi prosenttia. Hallituksen menosäästöt vain siirtävät ongelmia eteenpäin.

Lisää työpaikkoja

Sipilä kaipasi talousohjelman pohjaksi laajaa keskustelua ja yhteistyötä. Oikeilla lääkkeillä parannus saataisiin aikaan kymmenessä vuodessa.

Keskustan tavoitteena on muun muassa 200 000 uutta työpaikkaa. Samalla pantaisiin julkinen talous kuntoon.

Muihin Euroopan maihin verrattuna Suomen tilanne on Sipilän mukaan monimutkainen. Monet haasteet on meillä kohdattava yhtä aikaa.

Sipilä piti Suomen pahimpana ongelmana, ettei päätöksentekijöiltä löydy johtajuutta.

Kokoomuksen kansanedustajat **Lasse Männistö** ja **Sampsa Kataja** ehättivät jo samana päivänä kiittelemään Sipilän esittämiä ajatuksia vastuullisiksi. Menoleikkauksia he pitivät kuitenkin välttämättöminä.

JOUKO RÖNKKÖ

Stubb lupaa hoitaa EU-homman kotiin

Maataloustuen säilyttäminen on Suomen tavoite EU:n budjettineuvotteluissa, eurooppaministeri **Alexander Stubb** (kok.) vakuuttaa.

Stubb kirjoitti blogissaan viime torstaina: ”Kun matkustamme pääministerin kanssa viikon päästä rahoituskehysneuvotteluihin, tavoitteemme on selvä: se on säilyttää nykyisen kokoinen tai mahdollisimman sitä lähellä oleva maataloustuen määrä”.

”Kaikille jäsenmaille on tehty hyvin selväksi, että tarvitsemme erityistä tukea pohjoisen sijaintimme vuoksi ja olemme myös saaneet ymmärrystä vaatimuksillemme”, ministeri kirjoittaa.

Suoriin tukiin kohtuullinen ratkaisu

Stubb uskoo, että myös suorien tukien loppuratkaisu on kohtuullinen.

”Se on muun muassa suuren maatalousmaan Ranskan ykköspriorititeetti.”

Suora tuki tulee kokonaan EU:lta, mutta käytännössä se on kallista rahaa, koska Suomi on EU:ssa nettomaksaja, Stubb toteaa. ”Käytännössä saamme yhdellä eurolla vain 85 senttiä.”

”Sen sijaan maaseudun kehittämisrahoituksessa asia on päinvastoin: saamme yhdellä eurolla yli puolitoista euroa takaisin.”

Stubbin mukaan laskelmat eivät ole ainoa peruste.

”Olemme Suomessa päättäneet tukea maatalouttamme, jotta saisimme jatkossakin syödä kotimaista ruokaa. Sen vuoksi meidän pitää tukea maatalouttamme budjettirahoituksella EU-rahoituksen ohella.”

”Hoidan homman kotiin”, Stubb lupaa tekstinsä päätteeksi.

HEIKKI VUORELA
www.alexstubb.com/fi/blog/1977/