

ON THE WHEELS

2021

VALTASIIRTO OY:N ASIAKASLEHTI



SAARISTOMEREN KIPSIHANKE

Kuinka Itämeri
puhdistetaan
kipsin avulla?

s. 8

Kaasukäyttöisiä
kuorma-autoja ja
sähköllä toimivia
pakettiautoja

s. 10

Asiakkaamme
parhaaksi
uudistettu
brändi

s. 5

PUHTAAMPI ITÄMERI KIPSIÄ KULJETTAMALLA

s. 8



Uutta ympäristö-
ystävällisempää
kalustoa

s. 10



Pidämme Suomen perunassa

s. 6

Teemu Nordlundin uratarina

s. 4

Valtasiirron uusi brändi

s. 5

Paikallisen urheilun tukena

s. 11

ON THE WHEELS

Valtasiirto Oy:n asiakaslehti 2021

Päätöimittaja: Tommi Salmi
Toimitus ja taitto: Staart Oy
Kannen kuva: Anssi Koskinen

Valtasiirto Oy

Teollisuuskatu 1, 29200 Harjavalta
info@valtasiirto.fi
Y-tunnus: 1108718-0

Muutoksen tuulia



Yritysryhmämme kolmas vuosikymmen alkaa merkittäväillä muutoksilla asiakaskuntamme laajentaessa toimintaansa kaksinumeroisilla prosenttiarvoilla. Tämän lisäksi erityisesti Harjavaltaan on tulossa uusia, korkean teknologian alalla toimivia kansainvälisiä yrityksiä.

Määrätietoisella ja tinkimättömällä työllä olemme onnistuneet saamaan yhteistyösopimuksia niin vanhojen kumppaneiden kuin uusienkin asiakkaiden kanssa. Saavutuksesta kuuluu isoin osa ammattitaitoiselle ja motivoituneelle henkilökunnallemme.

Myös Kokkolan suurteollisuuspuistossa ja satamassa on tällä hetkellä käynnissä merkittäviä laajennusinvestointeja. Niihin olemme teroittaneet kynät ja kynnet, sillä haluamme olla myös Kokkolassa asiakaslähtöinen ja ketterä kumppani.

Niinikään Siilinjärvellä toimintamme on saanut positiivista virettä asiakkaamme lupaprosessien etenemisen myötä. Kalustoinvestointien ja henkilökunnan osaamistason paranemisen myötä olemme Siilinjärvellä valmiina asiakkaamme tarpeiden toteuttajaksi.

Kolmannen vuosikymmenen merkittävimäksi ongelmaksi joudun nostamaan yhä pahenevan ammattitaitoisen työvoiman saantipulan. Alamme imago ei nyky-yhteiskunnan ihanteiden mukaan ole riittävän houkutteleva. Valitettavasti ei ole yleisesti tiedossa, millaisia edellytyksiä ja osaamista alamme kuljettajilta ja työntekijöiltä vaaditaan.

Yhtiöryhmässä olemmekin miettineet ja osin jo toteuttaneet monia eri keinoja työvoiman laadun ja määrän parantamiseksi.

Haluan kiittää kaikkia työntekijöitämme ja asiakkaittamme lukuisista yhteisistä ponnisteluistamme ja olen varma, että avoimesti tietoja keskinäisesti vaihtamalla pääsemme parhaimpaan lopputulokseen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Viita', written over a horizontal blue line.

Jari Viita
Valtasiirto Oy



© Anssi Koskinen

LOGISTISTA TETRISTÄ

Toisessa päässä on erikokoisia ja -painoisia valmiskuparituotteita. Toisessa päässä odottavat kuorma-autot, valmiina lähtemään maailmalle. Tehtävänä on siirtää valmiskuparituotteet kuorma-autojen lavoille – oikea-aikaisesti, sujuvasti, turvallisesti ja tehokkaasti.

– Työ on vähän kuin Tetristä pelaisi. Oikeat palaset pitää laittaa oikeaan paikkaan oikeaan aikaan, että homma etenee, sanoo Teemu Nordlund.

Vuonna 2017 Valtasiirrolla aloittanut Nordlund työskentelee sisälogistiikan lastauksen työnjohtajana Porin Kupariteollisuuspuistossa. Nordlund ja hänen johtamansa kahdeksan työntekijän tiimi vastaa valmiskuparituotteiden lastauksesta. Teollisuuspuiston toimijoiden valmiskuparituotteet lähtevät liikennetoimiston kautta maailmalle.

– Olemme ikään kuin välikätenä koko prosessissa. Huolehdimme asiakkaidemme tuotteiden lastauksesta kuljetusliikkeille. Tehtävä voi kuulostaa yksinkertaiselta, mutta sitä se ei aina ole.

Muuttuvia osasia on paljon: Kenties tuotantolinjastolla on ollut ongelma, jonka takia valmiit tuotteet eivät saavu lastattavaksi ajallaan – kenties jotain muuta on tapahtunut.

Valmiskuparituotteiden käsittely jo itsessään vaatii asiantuntemusta. Yksittäisten tuotteiden paino vaihtelee 500 kilosta 5–6 tonniin.

MOOTTORIPYÖRÄILYÄ JA KUNTOSALIA

Työajan ulkopuolella Nordlundin tie vie satakuntalaisille maanteille – ja usein maa-

kunnan rajojen ulkopuolellekin. Viime vuosina kaksipyöräiset ovat tulleet osaksi Nordlundin elämää.

– Moottoripyöräilyn parissa eniten vapaa-aikaa kuluu. Kuntosalillakin käyn – kuten kaikki muutkin – satunnaisesti, joten ehkä senkin voi laskea harrastukseksi, hän naurahtaa.

Nordlund on syntynään porilainen, mutta suoritti insinööriopintonsa Jyväskylässä. Muutto kotikaupunkiin tuli ajankohtaiseksi kuitenkin töiden takia, eikä paluuta tarvinnut kahdesti miettiä.

– Pori on Suomen mittakaavassa kuitenkin aika iso ja kehittyvä kaupunki. Luonto ja ulkoilu mahdollisuudethan täällä ovat ihan huikeita.

– Voisi sanoa, ettei Poriin kannata pelkää töiden takia muuttaa. Tänne kannattaa muuttaa muutenkin.

“On klisee sanoa näin, mutta jokainen päivä on erilainen – ja tässä työssä se varsinkin pitää paikkansa. Pitää olla pitkä pinna ja pystyä reagoimaan, kun tarvetta siihen on. Mutta se onkin suurin syy, miksi tässä työssä viihtyy niin hyvin.”



© Anssi Koskinen



ASIAKKAAN PARHAAKSI



Valtasiirto-konserni on tehnyt brändiuudistuksen, missä kaikki konsernin yritykset on tuotu saman brändikonseptin alle.

Olet saattanut huomata, että Valtasiirron logo on muuttunut. Valtasiirron uusi slogan, *Ratkaisevaa logistiikkaa*, on sekin saattanut herättää huomiosi. Silmiisi on voinut osua Valtasiirron kalustossa uudenlainen värimaailma, joka poikkeaa aiemmasta.

Kaikki tuo on peruja Valtasiirto-konsernin brändiuudistuksesta, jossa konsernin yritykset tuotiin saman brändikonseptin alle.

– Olemme tunnistaneet sen, että tietyin väliajoin meidän on hyvä kirkastaa yrityskuvaamme, sanoo Valtasiirto Oy:n hallituksen puheenjohtaja Jari Viita.

Visuaalisten uudistusten lisäksi paljon on tapahtunut ja tapahtuu myös pinnan alla. Mitä se tarkoittaa Valtasiirron asiakkaille?

– Haluamme jatkuvasti päivittää ja uudistaa näkemysiamme ja toimintamallejamme, asiakkaan etuja ajatellen. Brändimme ja strategiamme ohjaa tietenkin tätä ajattelua, Viita kertoo.

Brändiuudistusta ei tehty siis vain uudistamisen ilosta. Se tehtiin, koska uudistukselle oli tullut tarve konsernin yritysten kehityksestä.

– Maailma muuttuu kaiken aikaa – ja meidän on siihen muutokseen sopeuduttava. Haluamme kasvaa ja kehittyä yhdessä asiakkaidemme kanssa, Viita kertoo.

Edelläkävijyys on aina sanellut Valtasiirto-konsernin toimintaa: kumppaneiden tarpeiden ennakointi ja uusien, innovatiivisten toimintamallien tarjoaminen ovat olleet Valtasiirron vahvuuksia. Brändiuudistus on osa tätä ajattelua.

Valtasiirto tarjoaa jatkossakin asiakkailleen parhaita mahdollisia logistisia palveluja ja ratkaisuja. Yhtiön tärkeimmälle voimavaralle eli henkilöstölle se on työpaikka, jossa viihdytään ja halutaan työskennellä.

– Uudistus tehtiin, jotta voimme olla entistäkin parempia: parempi kumppani asiakkaillemme ja parempi työnantaja henkilöstöllemme.



PIDÄMME SUOMEN PERUNASSA

Valtasiirto-konserniin kuuluva Koukkukuljetus Oy on Suomen suurin perunan kuljettaja.

Kun suomalainen tekee arkiruokaa, hän keittää perunoita. Kun suomalainen tekee juhla-aterian, hän keittää perunoita – ja kuorii perunat valmiiksi. Tilastokeskuksen teettämän kulutustutkimuksen mukaan suomalainen syö keskimäärin perunaa eri muodoissa noin 50 kiloa vuodessa. Suomi on perunamaa.

Valtasiirto-konserniin kuuluva Koukkukuljetus Oy on omalta osaltaan mahdollistamassa perunan asemaa Suomessa.

– Voi sanoa, että pidämme Suomen ja suomalaiset perunassa. Olemme Suomen suurin irtoperunan kuljettaja, sanoo Koukkukuljetuksen toimitusjohtaja Petteri Jukkola.

Yhteensä 20 miljoonaa kiloa perunaa. Niin paljon perunaa kulkee Koukkukuljetuksen ajoneuvoissa vuosittain.

– Yhteen rekkaan menee 50 000 kiloa perunaa. Siitä voi laskea, kuinka paljon perunaa kuljettavia rekkoja maanteillä liikkuu, Jukkola kertoo.

Suomessa viljeltiin perunaa vuonna 2020 peräti 21 200 hehtaaria. Iso osa kaikesta vilje-

lyspintalasta, lähes 15 000 hehtaaria, on valjastettu ruokaperunan tai ruokateollisuusperunan viljelyyn. Suurin osa peruna-alasta keskittyy Etelä-, Keski- ja Pohjois-Pohjanmaan alueelle.

Ruokaperunoita ovat esimerkiksi varhaisperunat, jotka ovat monelle myös merkki kesän alkamisesta. Iso osa Suomessa viljellyistä ruokaperunoista on kuitenkin niin sanottuja talviperunoita.

– Perunahan on siitä hieno juures, että sen säilyvyyden ansiosta kaupoista saa kotimaista perunaa ympäri vuoden.

Koukkukuljetuksen peruna-arki alkaa aina syksyisin, kun perunoita aletaan säilöä talven varalle.

– Suurin osa Suomessa teollisuuden käyttämästä perunasta on meidän kuljettamaamme. Kuljetuskautemme alkaa tavallisesti elokuussa ja käynnistyy toden teolla syyskuun puolivälin jälkeen, kun alamme viedä perunaa viljelijöiden pelloilta varastoihin. Loka-marraskuussa käynnistyy sitten toinen vaihe, kun perunaa aletaan viedä varastoilta teollisuuden käyttöön.

Teollinen toimija voi olla tuotantolaitos, joka tekee perunoista esimerkiksi ranskalaisia tai pakkaamo, jossa perunat pakataan kuluttajien käyttöön.

Kesäisin perunan matka saattaa käydä pelloilta suoraan kauppaan ja siitä kuluttajien pöytään, mutta talvella logistinen ketju on yleensä pidempi. Suomalaisten pitäminen kotimaisessa perunassa talvenkin keskellä vaatii useamman toimijan yhteistyötä. Suomessa syödään varastossa säilöttyä perunaa aina pitkälle kesään asti.

– Varastot alkavat tyhjäntä aina kesäkuussa, minkä jälkeen kuluttajat saavat pöytään taas perunaa suoraan pelloilta. Sitä eivät kaikki välttämättä hoksaakaan, miten monta vaihetta perunan kuljetuksessa talvikaudella voi olla. Ammattitaitoa tarvitaan niin viljelijältä, kuljettajalta, varastoinnilta kuin teollisuudeltakin. Logistisen ketjun jokaisen osan pitää toimia oikein, jotta kuluttajille saadaan toimitettua laadukasta perunaa.



“Ammattitaitoa tarvitaan niin viljelijältä, kuljettajalta, varastoinnilta kuin teollisuudeltakin.”

Perunan historian ensimmäinen logistinen ketju oli pitkä. Se kulki Etelä-Amerikasta, Titicacajärven ympäristöstä Espanjaan 1500–1600-luvun tienoilla. Etelä-Amerikkaa valloittaneet espanjalaiset huomasivat, että inkujen suosima peruna oli oiva apu keripukkia vastaan, mikä iski espanjalaisiin usein pitkällä laivamatkalla kotiin.

Suomeen peruna ehti eri arvioiden mukaan 1700-luvulla, mutta ”pottua” pidettiin aluksi vain eläinten ravintona. Perunan esiinmarssia ei helpottanut se, että Venäjällä peruna julistettiin kirotuksi ja sen epäiltiin olevan yhteydessä paholaiseen, sillä sitä ei mainittu Raamatussa. Perunan viljely kuitenkin yleistyi, kun suomalaiset huomasivat, että perunasta voi tehdä viinaa. Sitten peruna vakiinnutti asemansa myös ruokana. Nykyisin perunaa viljellään pääosin Suomen länsirannikolla.

– Perunan kuljetusmatkat eivät ole pitkiä. Ne painottuvat Koukkukuljetuksella Kristiinankaupunki–Tyrnävä-välille, sanoo Jukkola.

Lyhyet kuljetusmatkat ovat etu, sillä perunakuljetuksissa täytyy olla tarkkana. Niin tarkkana, että jopa sääennusteita pitää seurata ennen kuljetuksia.

– Säilyvyyden varmistamisessa Koukkukuljetuksella on merkittävä rooli osana kuljetusketjua: esimerkiksi perunoiden pudotuskorkeudessa ja kuljetuksissa

talvipakkasten aikana vaaditaan todellista ammattitaitoa kuljettajilta, mutta myös erikoiskuljetuskalustoa, Jukkola kertoo.

– Peruna on materiaali, jonka kanssa pitää olla hellävarainen ja huolellinen. Pienistäkin iskuista tulee perunaan mustelmia, minkä lisäksi sääolosuhteita pitää tarkkailla. Jos talvella tulee kovia pakkasjaksoja, niin kuljetuksia täytyy suunnitella uudelleen. Kovaa pakkasta peruna ei kestä.

Koukkukuljetuksella on käytössä perunoiden kuljetukseen räätälöidyt ajoneuvoyhdistelmät, joissa lavat ovat pehmustettuja ja lämpöeristettyjä. Kalustokin tärkeämpää on ammattitaito. Koukkukuljetuksen ajoneuvoissa perunat ovat kulkeneet määränpäähänsä kohti lähemmäksi 30 vuoden ajan: viljelijät tuntevat kuljettajat ja luottamus kuljetuksiin on korkealla.

Tulevaisuudessa ammattitaitoisille kuljetuksille on takuulla myös tarvetta. Perunan kulutus on viime vuosikymmeninä laskenut, mutta ”potaatin” asema on silti vankka. Jatkossa ehkä nykyistäkin vahvempi.

– Peruna on kuitenkin ympäristönäkökulmasta hyvä tuote, jonka vesi- ja hiilijalanjälki on pienempi kuin esimerkiksi riisin. Se on myös edullista ja terveellistä lähiruokaa, itsekin perunoita viljelevä Jukkola tietää. ➤

KIPSISTÄ KIRKKAUTTA

Siilinjärveläiseltä kipsivuorelta, Saimaan kanavan kautta lounaissuomalaisille pelloille. Valtasiirto-konserniin kuuluva Logistiikka ValtaVirta Oy on mukana parantamassa Itämeren tilaa.

Kipsivuori hohkaa valkoisena, muuta ympäristöä korkeampana. Siilinjärvellä, lannoitevalmistaja Yaran tehtaalla, fosforihappotuotannon sivuvirtana syntyy kipsiä. Sitä on vuosien saatossa syntynyt niin paljon, että pienestä kipsimäestä on kasvanut ihan oikea vuori.

Valkoinen vuori ei kuitenkaan ole enää vain ihmettelyn aihe. Se tarjoaa mahdollisuuden rehevöityneen Itämeren pelastamiseen. Varsinais-Suomen Ely-keskuksen koordinoimassa *Saaristomeren kipsihankkeessa* kipsiä on kuljetettu Yaran tehtaalta lounassuomalaisille pelloille vuodesta 2020 alkaen.

– Kipsiä on tutkittu Suomessa vuodesta 2007 lähtien sekä laboratorio-olosuhteissa että laajoissa valuma-aluekokeissa, joiden tulokset tukevat toisiaan: kipsi puolittaa fosforin huuhtoutumisen pellolta vesistöön ja teho kestää noin viisi vuotta, sanoo Yaran viestintäpäällikkö Gunilla Stedt.

– Peltojen laajamittainen kipsikäsittely auttaisi saavuttamaan rannikkovesien hyvän tilan Selkämeren ja Saaristomeren valuma-alueilla sekä parantamaan Suomenlahden tilaa.

Kipsin saaminen siilinjärveläiseltä kipsivuorelta lounassuomalaisille pelloille ei kuitenkaan käy käden käänteessä. Logistisen toimitukseen on tarvittu Saimaan kanavaa – ja monien eri toimijoiden saumatonta yhteistyötä.

Kipsivuoren kupeessa kaivinkone on työn touhussa. Kyseessä on kipsin logistiikkaketjun ensimmäinen vaihe.

– Yhtenä meidän tehtävistämme on irrottaa kaivinkoneella kairausnäytteiden perusteella toimituksiin soveltuvaa kipsiä 500 tonnin kasoihin tehtaan omavalvontaa varten, sanoo Valtavirran työnjohtaja Ari Laakkonen.





ValtaVirta Oy:n uudessa logossa säilyy vanhasta tuttu punainen väri.



Kipsin siirtoa varten Valtavirta toteutti kipsimäelle nopealla aikataululla noin 500 metriä louherunkoista tietä, kipsinläjitys- ja seulentakentän, lastauslaiturin sekä oikotien sataman risteysalueelle.

- Analysoinnin jälkeen siirrämme kipsin muutaman kilometrin päähän satamaan lastattavaksi laivoihin.

Alkaa pitkä matka Siilinjärveltä, Kuopion kupeesta, kohti Saimaan kanavaa. Meriaura Group kuljettaa kipsin Siilinjärveltä järvireittejä pitkin Saimaan kanavan kautta aina Varsinais-Suomeen asti.

- Näin vältytään rekkarailta, sillä kuljetusvolyymit ovat sangan isoja. Yhteen laivaan mahtuu kuitenkin runsaat 2000 tonnia kipsiä, mikä vastaa noin 40:tä kuorma-autollista. Hiilijalanjälki on näin huomattavasti pienempi, kertoo Meriaura Groupin toimitusjohtaja Beppe Rosin.

Saimaan kanavan historia on pitkä ja alkaa jo 1500-luvulta, jolloin kanavan rakentamisesta alettiin ensimmäisen kerran haaveilla. Kanavan varsinaiset rakennustyöt kuitenkin aloitettiin 300 vuotta myöhemmin, kesällä 1846, jolloin käynnistyi Suomen silloisen historian suurin työmaa. Valmistu tuli kymmenen vuotta myöhemmin. Kanava avasi kokonaan uuden kauppaväylän Itä-Suomelle ja Saimaan seudulle.

- Ehkä suurelle yleisölle Saimaan kanava on tullut tutuksi turistiristeilyjen kautta, mutta hyvin pitkään Saimaalla on myös kauppamerenkulkuakin harjoitettu.

Nykyisellään Saimaan kanava, joka yhdistää Saimaan Suomenlahteen, on 43 kilometriä pitkä ja pitää sisällään kahdeksan sulkua. Saimaan kanavasta lähes puolet sijaitsee Venäjältä vuokratulla alueella.

Rosinin mukaan laivarahi Saimaalle ei ole rakettitiedettä, vaikka kanavan sulut rajoittavat aluksen kokoa ja kuljetusten aikatauluttaminen on tavallistakin tarkempaa.

- Laivarahi on vain yksi palanen koko ketjua. Isompaa oivallusta on vaatinut logistisen kokonaisuuden rakentaminen ja hallinnointi. Mukana on kuitenkin lukuisia eri toimijoita.

Kipsilastin matka Siilinjärveltä vie Meriauran Groupin satamiin Skogbyhyn ja Naantaliin. Rahtikauden aikana Siilinjärveltä Varsinais-Suomeen kulkee yhteensä noin 20 laivaa. Satamista kipsi jatkokuljetetaan ja levitetään viljelijöiden pelloille. Levityksestä ja maantiekuljetuksista vastaa Meriaura Groupin alihankintaverkosto. Yhteensä matka Siilinjärveltä Naantaliin vie noin 2,5 vuorokautta.

- Hyvällä yhteistyöllä olemme saaneet ketjusta toimivan. Olemme todella tyytyväisiä tuloksiin ja yhteistyöhön muiden toimijoiden kanssa. Ympäristöhankehan tämä meille on, Rosin huomauttaa.

Määränpäässään pellolla kipsi alkaa tehdä tehtävänsä koko Suomelle. Kipsikäsitellyssä pellolle levitetään neljä tonnia maanparannuskipsiä hehtaarille. Kipsi liukenee peltomaahan, parantaa maan mururakennetta ja edistää fosforin sitoutumista maahiukkasiin. Fosforia ei näin enää huuhtoudu pelloilta yhtä paljon Itämereen, joka taas vähentää rehevöitymistä. Lopputuloksena on puhtaampi Itämeri.

TEKOJA

– EI PELKKIÄ PUHEITA

© Anssi Koskinen



Valtasiirron uusi harja-auto kerää pölyt talteen ja pitää tehdasalueen siistinä.

Kaasukäyttöisiä kuorma-autoja, sähköllä toimivia pakettiautoja ja tulevaisuudessa paljon muitakin. Yhteistä kaikille on ympäristöystävällisyys. Valtasiirto-konsernissa ympäristö on etusijalla, kun yrityksissä tehdään uusia investointeja kalustoon.

– Uusien investointien kohdalla haemme vähäpäästöisiä tai päästöttömiä ratkaisuja, sanoo Valtasiirto Oy:n hallituksen puheenjohtaja Jari Viita.

Tuorein esimerkki vihreästä ajattelusta on Valtasiirron uusi sähköauto, joka tulee lisäksi yhteensä noin 150 yksikön kuljetuskalustoa. Samalla yritys hankki myös uuden harja-auton, joka auttaa tehdasalueiden puhtauden ylläpidossa, tukien alueilla tapahtuvaa kierrätystä.

– Neuvottelut ovat käynnissä tällä hetkellä myös sähköllä toimivien trukkien hankinnoista, kertoo Viita.

VASTUULLISUUS KALUSTON VALINNASSA

Valtasiirto on vastuullinen yritys, joka ottaa kaikissa ratkaisuissaan ympäristön huomioon. Valtasiirron toiminta on vuodesta 2003 lähtien ollut laatusertifioitua ja täyttänyt esimerkiksi ISO 14001:2015-ympäristöjärjestelmästandardin vaatimukset. Tulevaisuudessa koko konserni pyrkii entistäkin ympäristöystävällisempään toimintaan.

– Seuraamme konsernitasolla CO₂-päästöjemme pienentymistä hyvin tarkkaan, sanoo Viita.

Yksi tapa vähentää päästöjä on ammattitaito, jonka avulla Valtasiirto saa teollisuuden sisä- ja ulkologistiikasta tehokasta, tuottavaa ja turvallista – niin ihmisten, yritysten kuin ympäristönkin kannalta. Toinen tapa on hankkia

sellaista kalustoa, joka tuottaa vähemmän päästöjä.

– Kyse on konkreettisista teoista, ei vain nettisivuille laitettavista kauniista sanoista.

– Haluamme olla edelläkävijöitä tarjoamisemme palveluissa, mutta yhtä lailla haluamme olla edelläkävijöitä ympäristöasioissa, Viita sanoo.



© Anssi Koskinen

Tämän auton voimanlähteenä toimii sähkö.



Valtasiirto paikallisen urheilun tukena

Jääkiekkoa, jalkapalloa ja käsipalloa. Juniори- ja ammattiuurheilua. Yksilöurheilijoita ja joukkueita. Valtasiirto-konserni sponsoroi toistakymmentä urheiluseuraa tai urheilijaa.

– Olemme kumppaneita muutaman ammattiuurheiluseurankin kanssa, mutta pääpainomme on juniourheilussa. Haluamme sponsoroida paikallisia junioriseuroja ja täten tarjota mahdollisuuksia lapsille ja nuorille harrastaa, sanoo Valtasiirron toimitusjohtaja Ville Saari.

Korona-aikana Valtasiirron tuki seuroille on ollut tavalistakin tärkeämpää. Korona iski urheilu- ja liikuntakentälle kovaa, ja moni urheiluseura oli tai on yhä taloudellisissa vaikeuksissa: toiminta saattoi pysähtyä rajoitusten takia

kokonaan, mikä puolestaan on pudottanut seurojen harrastajamääriä.

– Tiedämme urheiluseurojen huolen ja olemme kokeneet, että näinä aikoina paikallisten juniourheiluseurojen tukeminen on entistäkin tärkeämpää. Olemme onneksi pystyneet jatkamaan sponsorointia, Saari sanoo.

Valtasiirrossa tunnustetaan se kaikki hyvä työ, mitä urheiluseuroissa tehdään.

– Haluamme tällä tavalla kantaa omaa yhteiskuntavastuutamme. On tulevaisuuden kannalta tärkeää, että lapsilla ja nuorilla on mahdollisuuksia harrastaa.

Osallistumme vuosittain monien urheiluseurojen ja yhdistysten toimintaan ja haluamme kantaa vastuuta siitä hyvästä työstä, jota urheiluseurat ja yhdistykset tekevät. Kiinnostuitko? Lähetä hakemus osoitteessa valtasiirto.fi/sponsorointi



SIIRRÄ LOGISTIikka- HUOLESI MEILLE

Ratkaisemme mitä tahansa teollisuuden ulko- ja sisälogistiikkaan liittyviä haasteita tapauskohtaisesti henkilökuntamme laaja-alaista ammattitaitoa hyödyntämällä, sekä vuosien alalla toimimisen mukanaan tuomalla käytännön kokemuksella. Ratkaisemme logistiikkaa, jottei sinun tarvitsisi.



[VALTASIIRTO.FI](https://www.valtasiirto.fi)



**RATKAISEVAA
LOGISTIikkaAA**