



*FISITA:n vetovastuun eli puheenjohtajuuden otti kongressin lopuksi vastaan SAE Chinan tohtori Li Jun.*

portti matka-apurahaohjelmaan osallistuneelta nuorelta insinööriltä.

EAEC:n kokouksessa suurimaksi asiakksi nousi ensi kesäksi suunnitellun EAEC kongressin peruuntumisen syiden puiminen. Lähinnä kiinnosti se, miksi Euroopan suurimpiin kuuluva autotoinöörijärjestö VDI ei pystynyt saamaan kongressia aikaiseksi. Syiksi lueteltiin muun muassa Euroopan autoteollisuuden huono taloudellinen tila autokautaan hiipuessa. Lisäksi järjestön kongressia valmistelleessa organisaatiossa oli tapahtunut henkilöstövaihdoksia, jotka olivat aiheuttaneet omat ongelmansa. Sovittiin kuitenkin, että VDI olisi järjestämässä seuraavaa kongressia muutaman vuoden sisään.

Seuraava maailmankongressi pidetään Euroopassa, Hollannin Maastrichtissa 2.-6.6.2014. Sen esitysten hakuaika on alkanut ja se jatkuu 1.8.2013 asti. Kongressin teemana on ”Intelligent transport to solve our future mobility, safety and environmental challenges” eli ”Älyliikenne ratkaisemaan tulevaisuuden liikkumisturvallisuus ja ympäristöhaasteet”. Teemaan liittyviä aihealueita on kaikkiaan 9. Kongressista löytyy tarkemmin tietoa osoitteesta [www.fisita2014.com](http://www.fisita2014.com).



*Pekingin Kesäpalatsissa oli lohikäärmenaiselle rakennettu talo, jota oli käytetty vain hänen 60-vuotispäivänään. Oletko itse harkinnut rakentaa omalle merkkipäivällesi käytettävän rakennuksen?*

## Kaksi viikkoa Kiinan lipun alla

**Niko Peltola**

**Sain mahdollisuuden** osallistua SATL ry:n Suomen edustajana FISITA:n maailmankongressin yhteydessä pidettyyn Travelling Fellowship -ohjelmaan. Kiinnostuin mahdollisuudesta, koska kongressi pidettiin Kiinassa ja olisi mielenkiintoista tuntea paremmin tämä kulttuuri, josta joka 6. maapallon ihminen tulee. Minut valittiinkin Suomen edustajaksi Kiinaan. Ohjelman kesto oli 10 päivää, eli 20.-30.11.2012. Itse FISITA:n maailmankongressi pidettiin 27.-30.11 Pekingissä.

Traveling Fellowship -ohjelmaan osallistui kuuden eri maan kansalaisia: Saksasta, Venäjältä, Belgiasta, Tsekeistä, Kiinasta sekä Suomesta.

**Aluksi Changcungissa**

Reissun neljä ensimmäistä päivää olimme Changcungissa, missä tutustuimme paikallisiin auto- ja oppilaitoksiin. Changchungin provinsissa asuu 7 miljoonaa ihmistä. Alkuperäisessä ohjelmassa oli myös FAW-Volkswagen autotehdas, mutta paikan päällä kierros typistyi pelkän FAW -linjan esittelyyn. FAW onkin Kiinan ensimmäinen ajoneuvovalmistaja, jonka ensimmäiset autot valmistuivat vuonna 1958. Auton esikuvana oli käytetty Simcaa, jota auto erehdyttävästi muistuttikin. Ensimmäistä mallia rullasi ulos tehtaan porteista 30 kpl. Seuraavia isompia virttanpylväitä tehtaalla oli kopio Audi 100:sta Dodgen koneella

vuonna 1992. Näitä autoja näkyi vieläkin liikenteessä. 2000-luvulle siirryttäessä tuli myös täysin omia malleja tuotantoon. Tehtaan pienessä museossa puolet autoista oli kiinalaisten suuressa arvossa pitämiä paraattiautoja. Chanchungin kaupunki onkin rakentanut autotehtaan ympärille. Silti katukuvaa hallitsivat suurimmaksi osin Volkswagenit. FAW-Volkswageneiden yleisyys selittykin sillä, että tehtaalla työskentelevät voivat ostaa alennettulla hinnalla myös konsernin muita automerkkejä.

Itse FAW tehtaan tuotantolinja näytti nopeasti katsoen hyvinkin samalta kuin esim. saksalaisten autotehtaiden linjat. Silmät kuitenkin aukenivat viimeistään siinä kohtaa, kun autot ajettiin linjalta pois, jolloin vasta kiristettiin loput alustan pultit montusta käsin. Linjan rullausnopeus oli hyvin hidas ja ihmiset työskentelivät hyvin epäergonomisissa asennoissa eikä kasausta tai muita robotteja näkynyt. Meille ei myöskään näytetty korin ja alustan yhdistyskohtaa. Muutenkin esittely tuntui noudattavan kaavaa, mitä halutaan näytettävän, eikä se, mitä haluttaisiin nähdä. Linjaston paras kohta oli



*Automuseossa osa autoista vaikutti olevan ainoita kappaleita, kuten tämänkin kulkueisiin suunniteltu prototyyppi. Auto muistuttaa hyvin paljon vastaavaa Amerikan serkkuaan.*

kuitenkin ihan lopussa, jossa poliisipukuinen mies hyväksyi jokaisen auton pään nyökkäyksellä. Onkin siis oletettavaa, että Kiinan poliisilla on käytössä erinomainen röntgenkatse.

### Loppuaika Pekingissä

Chanchungin neljän päivän jälkeen vietimme Pekingissä loput kuusi päivää. Pekingissä kiersimme lisää oppilaitoksia ja T&K keskuksia. Normaalisti oppilaitoksil-

la oli pelkkiä moottorilaboratorioita yli 10kpl ja sitten olivat vielä muut testihuoneet. Yliopistojen laitteistosta suurin osa oli uutta ja sellaista, jota monissa Euroopan yliopistossa tutkijat eivät ole päässeet vielä käyttämään. Labroissa ei yleensä vierailumme aikana tehty mitään ja jos jossain tehtiin, niin sinne ei meitä päästetty. Pekingin teknillisen yliopiston professorin mielestä suurin ongelma onkin, että Kiinan valtiolla löytyy laitteistoihin rahaa, mutta ei tutkijoille jaettavaksi. Professori halusikin, että ulkomaalaiset painostaisivat Kiinan hallitusta muutokseen ja nyky aikaan, koska maan omat kansalaiset eivät voi hallitusta painostaa.

Itse kongressissa oli paljon mielenkiintoisia luentoja ja se opetti paljon kansainvälisten kongressien toimintakulttuurista. Kiinalaisten tapa pitää kansainvälisen kongressin avajais- ja loppuseremoniat oli myöskin mielenkiintoinen. Suurin osa ajasta puhuttiin kiinaa ja jopa osa ulkomaisille jaettavaksi tarkoitetuista palkinnoista jaettiin kiinaksi. Hupaisinta oli myös palkintojen jaon yhtey-



*Kiinan ensimmäinen auto tehtiin 1958, näyttää muuten "sattumoisin" ihan samalta kuin Simca.*



*Kiinalaisilla on myös oma student formula sarjansa, tosin alustaratkaisuissa ollaan vielä hyvin kaukana parhaimpia ratkaisuja.*

dessä, kun vitsejä heitettiin kiinaksi ja vain puolet yleisöstä ymmärsi mitä naurettiin. Kaikki eivät olleet huomanneet ottaa simultaanitulkauksen luureja käyttöön. Kiinassa huomasikin, että englantia on vain yksi pieni valtakieli maailmassa. Jos haluaa pärjätä kansainvälisesti, niin pitää erikoistua myös muihin kieliin.

Toiseksi viimeisenä päivänä kävimme vielä ajamassa osan Travelling Fellowship -porukassa olleiden kanssa kartingia, ja piti hän sitä tietenkin näyttää, mistä parhaimmat kuskit tulevat. Ajotapahtumaan olikin mukava päättää hyvin onnistunut matka ja näyttää, että suomalaiset osaatvat hommansa.

## Tuntemuksia Kiinasta

Yksi reissun ehkä isoimmista aneista oli Kiinan kulttuuriin tutustuminen ja varsinkin kommu-



*Kuvassa oikealla jutun kirjoittaja nauttimassa kongressin avajaiscocktailtilaisuuden tarjonnasta muiden matkatovereiden kanssa.*

nistisen kansantasavallan omat käytännöt. Internet yhteydet eivät toimineet joka paikkaan, ellei käyttänyt salattua VPN -yhteyttä ja muutenkin valtion erilainen johtamiskulttuuri oli aistittavissa joka paikassa. Travelling Fellowship -ohjelmaan osallistunut kiinalainen ei ollut esim. kuullut tsunamieista tai Fukushima ydinvoimalaonnettomuudesta, joka oli tapahtunut pari vuotta aikaisemmin naapurimaassa. Tsernobylin ydinvoimalaonnettomuuden 20 vuoden takaa hän tiesi.

Kiinan pääkaupunkia Pekingiä on ennen voitu kutsua koko maailman polkupyörien ja mopojen pääkaupungiksi, mutta nyt oli enää jäljellä sähkökäyttöisiä skoottereita. Tällä hetkellä Pekingin suosituin liikkumismuoto onkin BMW eli Bike-Metro-Walk. Todellisuudessa takseja käytetään myös hyvin paljon ja yhdessä päivässä Pekingissä tehdään 3 miljoonaa taksikyytiä.

Vuonna 2010 Kiina meni USA:n ohi autojen valmistuksen kärkimaana ja autokanta onkin kohtuu uutta. Tuotantolukemat ovat pysyneet 10 miljoonassa ja autojen tuonti ulkomailta on hyvin pientä. Henkilöautot ovat yleensä länsimaisia malleja, jotka on valmistettu länsimaisten yritysten kanssa 50-50 omistussuhteella olevissa yhteisyrityksissä. Kiinalaisten omien automerkkien suurin näkyvyys katukuvassa onkin raskaassa kalustossa ja bussipuolella. Raskaalla- ja bussipuolellakin kalusto näytti tosi hyvältä, mutta tarkempi tutkiminen tässäkin paljasti, että laitteet eivät laadullisesti olleet länsimaiden tasolla. Voitaisiinkin sanoa, että Kiinassa yhden länsimaisen ihmisen työpanoksen ja laadukkaiden laitteiden korvaa kymmenen kiinalaista, kehuilla apuvälineillä.

Lopuksi haluaisinkin kiittää SATL ry:tä tästä hienosta mahdollisuudesta osallistua ja erityisesti Pasi Perhoniemeä matkan ennakkovalmisteluihin liittyneissä asioissa. Matka oli erinomainen tehopaketti ja se muodostui tehokkuutensa ansiosta erittäin antoisaksi verrattuna puolen vuoden vaihto-opiskeluihin, joissa tulee normaalisti tehottomuutta opiskeluiden etenemiseen. Tätä kannattaa myös seuraavien hake-musta tekevien miettiä, kun taas jokin vastaava hakumahdollisuus on avoinna.