LOGY

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille Teema: Kuljetukset 3.2021

ALIHANKINTA
SUBCONTRACTING FAIR • FINLAND

DATASTA BISNESTÄ

TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUS
21.–23.9.2021
ALIHANKINTA.FI
#ALIHANKINTA

AlihankintaHEAT
ALIHANKINTA.FI/HEAT
#AlihankintaHEAT

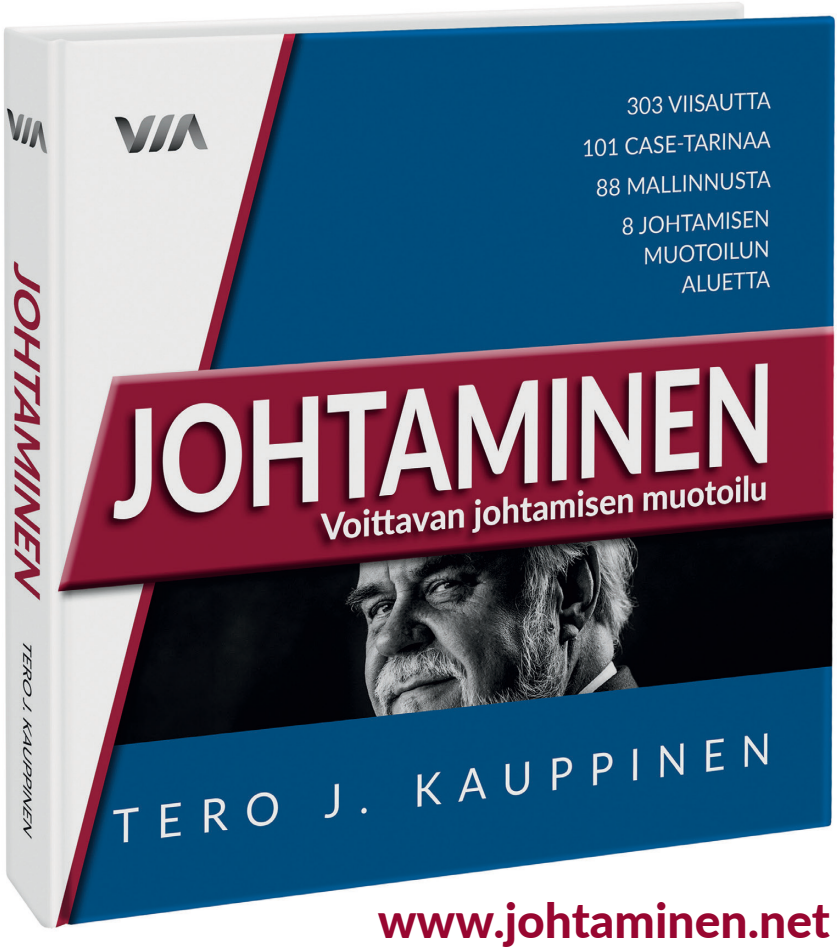
Tampereen Messut

Minne vie fossiilittoman liikenteen tiekartta?
Saara Jääskeläinen

Ruotsi on Pohjolan logistiikkakeskus
Erik Söderholm

KOLME PÄIVÄÄ, JOTKA KALIBROIVAT **käsityksen ja ideat johtamisesta**

Johtamisen muotoilu *(Managerial Leadership Design)* on voittavan johtamisen keskeistä uutta osaamista.
Sitä varten on kehitetty uusi, tähän päivään sopiva ohjelma, jossa vuoden aikana on ***kuusi puolen päivän sessiota***, vahvasti maalittava diagnostiikka ja koutsaus.



www.johtaminen.net

Lisätietoa
EXPONENTIAL Leadership
-ohjelmasta
www.viagroup.fi.

Hyvä alku johtamisen muotoilun mahdollisuuksien ymmärtämiseksi on aiheesta julkaistu ensimmäinen uusi kirja **JOHTAMINEN – Voittavan johtamisen muotoilu**.

Lisätietoa kirjasta ***www.johtaminen.net***, josta voit myös tilata kirjan.

VIA GROUP
Vision Into Action

CEO.works

LOGY

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille

Teema: Kuljetukset

3 2021

SUOMI-RUOTSI -LOGISTIIKKA-VERTAILU

» 20

KONE OTTAA OHJAT

Pahin mahdollinen skenaario

» 15

Konttirahtien hintaralli on tasaantumassa

» 34

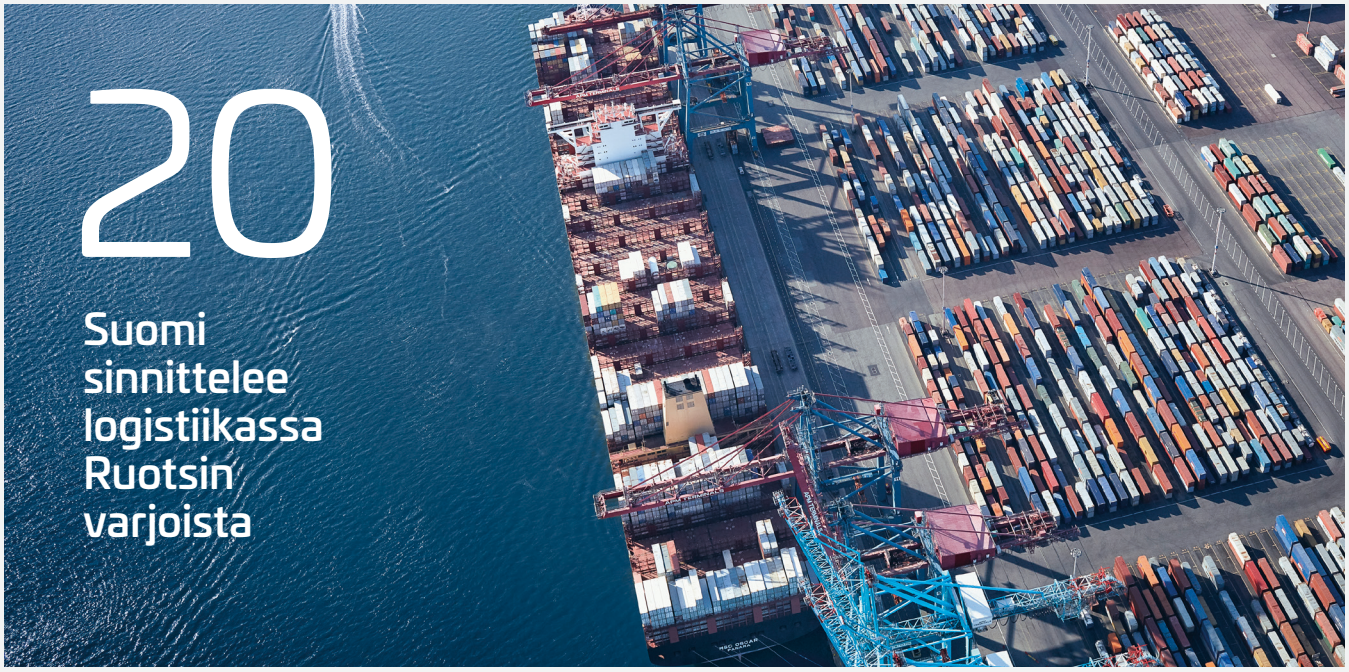
Pandemia on stressitesti toimitusketjuille

» 39

AUTONOMINEN LIIKENNE LÄHESTYY HITAASTI MUTTA VARMASTI » 28

© ADOBE STOCK

TÄSSÄ NUMEROSSA



© PORT OF GOTHENBURG

© ADOBE STOCK

Itsestään kulkevien ajoneuvojen tekniikka on jo pitkällä, mutta takuuvarma toiminta vaikeissa keliolosuhteissa ja monimutkaisessa kaupungissa vaatii vielä paljon kehitystyötä.

© VALIO

Kirsti Rautio on ylpeä siitä, että Valiolla on pystytty pitämään toimitusvarmuus korkealla tasolla läpi pandemian.

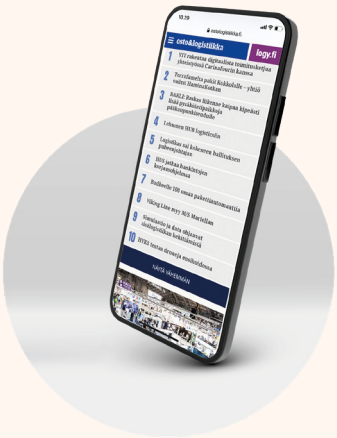
7 Pääkirjoitus, **Markku Henttinen**
9 Ilmiöt & uutiset
15 Muutama nopea, **Sauli Savisalo**
16 Aitiopaikalla **Saara Jääskeläinen**
Fossiilittoman liikenteen tiekartta synnytti metelin
20 Suomi sinnittelee logistiikassa Ruotsin varjoista
28 Autonominen liikenne lähestyy hitaasti mutta varmasti
34 Konttirahtien hintaralli on jo tasaantumassa
39 Kun ketju katkeaa
46 Toimitusketjut pandemian jälkeen
48 Hankinta kipuaa johdon agendalla
51 Kolumni, **Anna Aminoff**
52 Kiina muuttuu maailmantehtaasta maailmansijoittajaksi
56 LOGY ry
58 Uudet jäsenet

Äänestä paras juttu,
voita tietokirja!

MIKÄ ON tämän numeron kiinnostavin artikkeli? Kerro se meille osoitteessa www.ostologistiikka.fi/palaute tai lähetä sähköposti perusteluineen osoitteeseen toimitus@ostologistiikka.fi. Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan **Seppo Saarion** pörssiraamattu "Miten sijoitan osakkeisiin" (Alma Talent).

"Miten sijoitan pörssiosakkeisiin antaa lukijalle selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla kokonaiskuvan sijoittamisesta pörssiosakkeisiin: miten sijoituskohteet kannattaa valita ja mihin sijoittajan tulee kiinnittää huomiota pyrkiessään todella ansaitsemaan pörssiosakkeilla."

Monta syytä mennä verkkoon



1 **TESTAA** kuinka hyvin tunnet logistiikan ja huolinnan termistöä. Mikä erottaa feederin ro-ro-luokan aluksesta? Entä kuinka monta kilometriä Suomessa on rautateitä?

2 **LÖYDÄ TYÖPAIKKA!** Osto&Logistiikka.fi-sivusto listaa hankinnan ja logistiikan työpaikkoja. Löydä seuraava työpaikkasi tai tavoita alan osaajat.

3 **UUTISET & SÄHKEET** yhdellä silmäyksellä – joka arkipäivä!

» www.ostologistiikka.fi

www.linkedIn.com/ostologistiikka @ostologistiikka Tilaa uutiskirje: www.ostologistiikka.fi

osto&logistiikka

Suomen Osto&Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille
ISSN 2341-7374 (painettu)
ISSN 2341-7382 (verkkojulkaisu)
24. vuosikerta

PÄÄTOIMITTAJA: Markku Henttinen 0400 730073, markku.henttinen@logy.fi
TOIMITUS JA ULKOASU: Sisio sisältötoimisto Oy, Ilmari Tuomivaara, ilmari@sisio.fi
Ilmoitusmyynti: Mika Säilä, 050 352 3277, ilmoitukset@logy.fi

Julkaisija: Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Ratamestarinkatu 7 A, 00520 Helsinki

Tilaukset ja osoitteenmuutokset: Marja Vuori, 044 336 7083, yhdistys@logy.fi

Vuositilauksen hinta on 83 euroa (+alv). Täyden henkilöjäsenmaksun tai yritys- ja yhteisöjäsenmaksun maksaneille lehti lähetetään jäsenetuutena ilman eri veloitusta.

Juttuvinkit ja tiedotteet: toimitus@ostologistiikka.fi

osto&logistiikka

Mainostaja – kysy ilmoitustilaa lehdessä ja verkkomediassamme: ilmoitukset@logy.fi.

Mediakortti
www.ostologistiikka.fi/mainostaja

TOYOTA
MATERIAL HANDLING

Sisälogistiikan **murros** on käsillä

Pysytkö kehityksessä mukana?

Asiantuntijoiden mukaan sisälogistiikka on vahvassa muutosvaiheessa. Tulevaisuuden trendien vaikutus on parasta aikaa voimakkaasti murtautumassa toimialalle. Trendit vaikuttavat toinen toisiinsa ja eskaloivat kokonaismuutosta. Miten muutos toimialalla kehittyy, on tämän vuoksi tärkeää ymmärtää juuri nyt.

Tutustu sisälogistiikan trendiraporttiin osoitteessa **toyota-forklifts.fi**

Opitaan toisiltamme älykkäästi

MEILLÄ SUOMALAISILLA on tapana verrata itseämme ruotsalaisiin ja Ruotsin onnistumiseen oli sitten kysymys jääkiekosta tai koronapandemian hoidosta. Kansallista itsetuntoamme hivelee historiallisen emomaamme jääminen toiseksi. Julkisessa keskustelussa vedotaan usein Ruotsin malliin silloin, kun halutaan ajaa eteenpäin vastaavaa muutosta. Valitettavan usein faktojen tarkastelu ja analysointi jää vajavaiseksi.

RUOTSISSA rautateillä on merkittävä rooli maan sisäisissä intermodaalikuljetuksissa. Rautatieliikennettä hyödynnetään konttien ja kumipyöräyksiköiden siirtoon erityisesti pidemmillä yhteysväleillä. Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat nostaneet intermodaalikuljetukset esille vaihtoehdoksi myös Suomessa. Asian kannattajat vetoavat Ruotsin esimerkkiin. Suomessa vastaavat yhdistetyt kuljetukset lopetettiin jo lähes kymmenen vuotta sitten kannattamattomina, miksi?

Vertailuissa tulee huomioida Suomen ja Ruotsin väestömäärän ja elinkeinorakenteen erot. Pitkien yhteysvälien tavaravirrat ovat Suomessa liian ohuet ja rautapyörien ajallinen palvelutaso osoittautui riittämättömäksi. Vaikka yhdistettyjen kuljetusten avulla on osoitettavissa päästövähennyksiä, ei ole perusteltua käynnistää hankkeita näiden kuljetusten palauttamiseksi vain yhteiskunnan tuella.

Ruotsista kannattaa kylläkin ottaa oppia työelämään liittyvissä kysymyksissä.

Pitkäaikaisella luottamuksen kulttuurilla on rakennettu hyvät työolosuhteet ja organisaation menestyksen edellytykset ilman työntekijöiden ja työnantajapuolen vastakkainasettelua. Samaa ei voi sanoa Suomen tilanteesta, kun kuuntelee työmarkkinajärjestöjen edunvalvojien nokittelua.

LÄMPIMÄN KESÄAURINGON myötä olemme hyvää vauhtia palaamassa uuteen normaaliin. Meidän kaikkien on syytä olla tyytyväisiä julkisen vallan, viranomaisten ja terveydenhuollon ammattilaisten kykyyn minimoida pandemian vaikutukset ja huolehtia kansalaisten terveysturvallisuudesta. Samalla on hyvä muistaa oma vastuumme – otetaan rokotukset, eikä jäädä vapaamatkustajiksi.

Erityisen hatunnoston ansaitsevat kaikki hankinnan ja logistiikan ammattilaiset sekä logistiikkapalveluyritykset, jotka ovat pitäneet Suomen pyörät pyörimässä.

Globaali, vahva kasvu tulee siivittämään yrityksiä. Kansainvälisessä kilpailussa pärjäävät vain parhaat yritykset, joilla on hyvien tuotteiden ja palveluiden lisäksi hankinnat, toimitusverkostot ja logistiikka kunnossa.

UUSI NORMAALI KOITTAA.

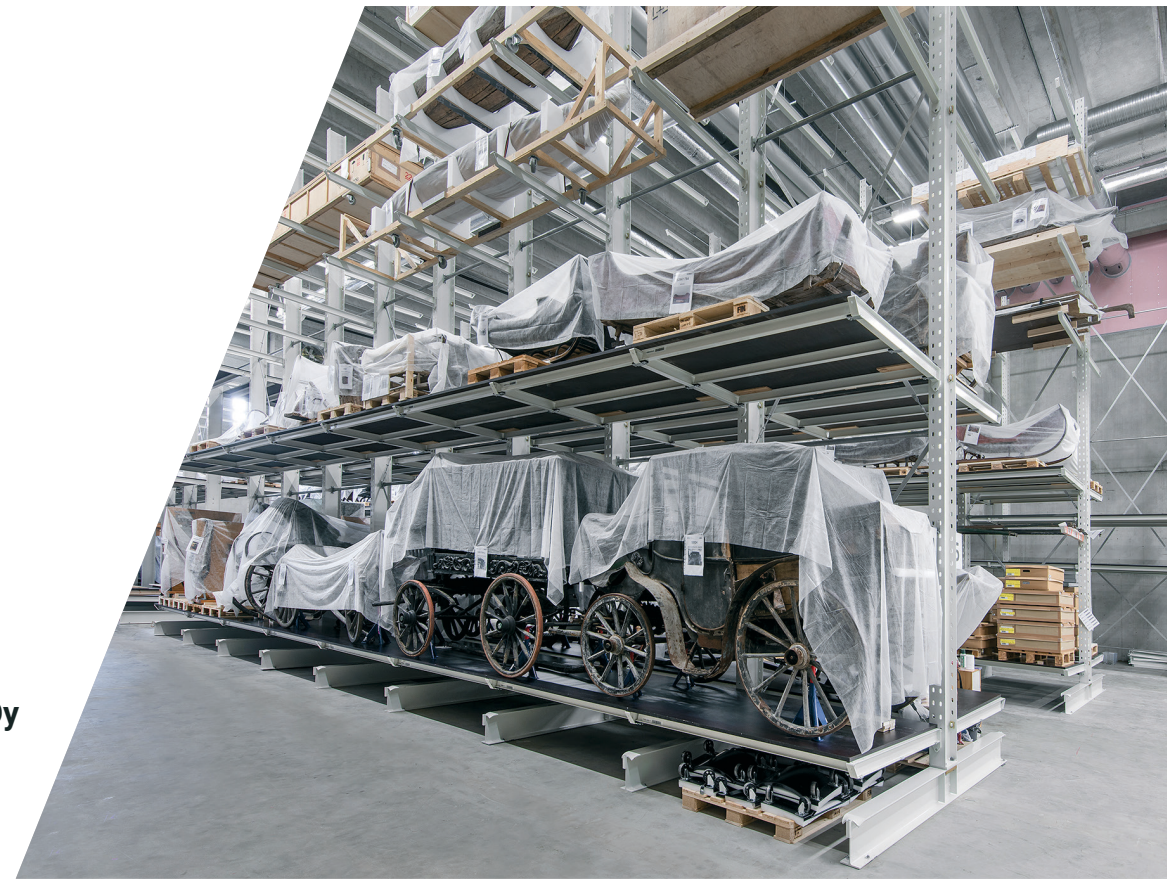
EI JÄÄDÄ ODOTTAMAAN pääministeri Sanna Marinin julistusta pandemian kukistamisesta. Jatketaan ajatusten ja kokemusten vaihtoa kollegojen kanssa myös henkilökohtaisesti tavaten heti, kun se terveysturvallisesti on mahdollista. Pidetään Suomen talouden pyörät pyörimässä uudessa normaalissakin!

MARKKU HENTTINEN
Osto&Logistiikka-lehden päätoimittaja ja LOGY ry:n toimitusjohtaja.

Kasten®
Gonvarri Material Handling

Pioneeri varastoratkaisujen kokonaistoimittajana

Toteutamme innovatiivisia varastointiratkaisuja, joilla pystymme vastaamaan asiakkaidemme kaikkiin varastointihaasteisiin.



Constructor Finland Oy
www.kasten.fi

ilmiöt&uutiset

Osto&Logistiikka nostaa esiin ajankohtaisia hankinnan ja logistiikan ilmiöitä ja puheenaiheita. Osallistu keskusteluun Osto&Logistiikan some-kanavilla.

820 miljoonaa vihreään siirtymään

EDUSKUNTA hyväksyi 17.5. värikkäiden vaiheiden jälkeen EU:n 750 miljardin euron elpymispaketin. Suomen 6,6 miljardin euron maksuosuus ajoittuu vuosille 2028–2058. Vastaavasti Suomi on saamassa paketista arviolta 2,7 miljardia euroa vuosina 2021–2023. Suomi suuntaa elpymisvaroja neljään teemaan: vihreään siirtymään, digitalisaatioon, työllisyysasteen ja osaamistason nostamiseen sekä sote-palveluihin.

Vihreän siirtymän tavoitteena on vauhdittaa niin päästövähennyksiä kuin talouden rakennemuutosta ympäristöystävällisemmäksi.

Alustavien tietojen mukaan luvassa on muun muassa 20 miljoonan tuki sähköautojen latauspisteiden rakentamiselle taloyhtiöihin ja työpaikoille. Toinen 20 miljoonaa käytetään esimerkiksi liikenteen infrastruktuurituen nostamiseen, jolla vauhditetaan latauspisteiden ja biokaasun tankkausasemien julkista verkostoa.

Arvioiden mukaan EU-avustuksien siivittämänä Suomen vuotuiset hiilidioksidipäästöt pienenevät kuusi prosenttia vuoteen 2026 mennessä.

© ADOBE STOCK

Sijainnista kilpailuetua

SIJAINTI, sijainti, sijainti. Asuntomarkkinoiden kirjoittamaton sääntö pätee myös logistiikkakiinteistöissä. Onnistunut sijainti suhteessa markkina- ja hankinta-alueisiin tai suhteessa logistisiin solmupisteisiin tarkoittaa tehokkaampia tavaravirtoja ja parempaa tuottoa.

Yritysten ohella myös sijoittajien kiinnostus logistiikkakiinteistöjä kohtaan on kasvanut.

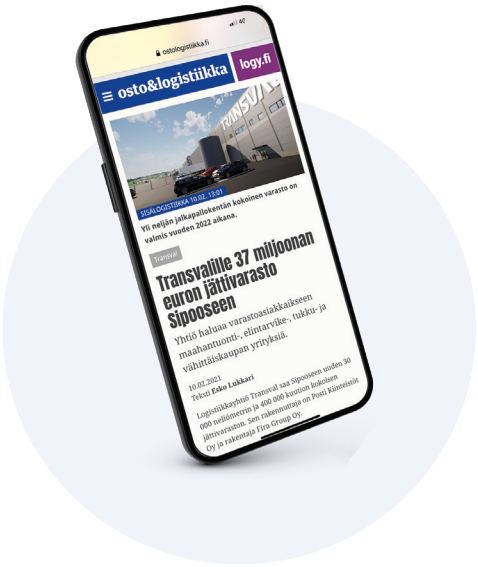
"Kiinteistösijoitusstrategiat muuttuivat Suomessa ja maailmalla. Pandemian vaikutusten takia sijoitukset kauppakeskuksiin ja hotelleihin menivät jäihin. Lisäksi verkkokaupan kasvu on nostanut sijoittajien kiinnostusta entisestään logistiikkakiinteistöihin, ja sektori on tällä hetkellä todella kuuma", sanoo Newsecin Advisory Finlandin toiminnoista vastaava johtaja Mikko Tenhola.

Logistiikkatilojen kehityshankkeissa iso haaste on hankkia tontteja tiiviistä kaupunkirakenteesta.

"On vaikea nähdä, että urbaaniin rakenteeseen tulisi matalia logistiikkarakennuksia. Voikin olla, että modernia, viimeisen mailin logistiikkatilaa syntyy konversioiden kautta vanhoille huoltoasemille, kivijalkamyymälöihin tai varastoihin", Tenhola pohtii.

© ADOBE STOCK

AJANKOHTAISIA LOGISTIIKKAKESKUKSIA



Muun muassa näistä logistiikkakeskushankkeista olemme uutisoineet kevään 2021 aikana osoitteessa **www.ostologistiikka.fi.**

BARONAN AVIALOGIS TAVOITTELEE VERKKOKAUPPIAITA

Avialogis on Baronan uusi logistiikkakeskus, joka aukeaa Kehä III:n varrelle vuonna 2022. Avialogis tavoittelee asiakkaiksi kaiken kokoisia yrityksiä, mutta erityinen tähtäin on verkkokauppiaissa, joita yhtiö kosiskelee nykyaikaisilla varastoratkaisuilla ja valmiilla verkkokauppakonsepteilla.

31 000 m² **2022**

FINNISH DESIGN SHOPILLE LOGISTIIKKAKESKUS TURKUUN

NREP Logicenters rakennuttaa uuden logistiikkakeskuksen Finnish Design Shopille Turkuun. Logistiikkakeskus räätälöidään vastaamaan Finnish Design Shopin erityistarpeita. Sopimus sisältää myös modernin, korkean tason toimiston ja sen yhteyteen tulevan esittelytilan.

12 000 m² **2021**

KAUKOKIITO AVASI MIKKELIN TERMINAALIN

Kaukokiidon yli kuusi miljoonaa euroa maksanut Mikkelin uusi terminaali otettiin käyttöön tammikuussa. Uudessa terminaalissa on tilaa 5 000 neliötä ja 31 lastauslaituria. Tontilla on myös 1 600 neliön PVC-halli, joka mahdollistaa tavaran käsittelyn säältä suojassa.

5 000 m² **2021**

TRANSVAL SATSAA 30 000 NELIÖN EDESTÄ SIPOOSEEN

Logistiikkayhtiö Transval avaa vuonna 2022 Sipoossa uuden 30 000 neliön ja 400 000 kuution kokoisen varaston. Sen rakennuttaja on Posti Kiinteistöt Oy ja rakentaja Fira Group Oy. Yhtiö haluaa varastoasiakkaikseen maahantuonti-, elintarvike-, tukku- ja vähittäiskaupan yrityksiä.

30 000 m² **2022**

YLIOPISTON APTEEKIN LOGISTIIKKAKESKUS MUUTTAA KERAVALLE

Yliopiston Apteekki vuokraa NREP Logicentersin Keravan kiinteistöstä tilaa yhteensä 7 450 neliön edestä. Muuton valmistelu uusiin tiloihin alkoi kevään 2021 aikana. Vuokrasopimukseen kuuluvista tiloista yhteensä 7 200 neliötä on varastotilaa ja loput 250 neliömetriä toimistotilaa.

7 450 m² **2021**

DSV SOLUTIONS SAI UUDEN VARASTOTILAN VANTAALLA

DSV Solutions avasi uuden toimipisteen Vantaalla. Uusi 3 000 neliön toimipiste palvelee yhtiön niitä asiakkaita, jotka tarvitsevat pääasiallisesti lattiatavaratilaa. Uudessa toimipisteessä asiakkaiden pääsy tiloihin voidaan DSV:n mukaan toteuttaa aiempaa helpommin.

3 000 m² **2021**

POSTNORDILLE UUSI TERMINAALI VANTAALLE

PostNord rakennuttaa uuden 15 000 neliön terminaalin Vantaan Hakkilaan. Yhtiö uskoo verkkokaupan vahvan kasvun Suomessa jatkuvan. PostNord investoi terminaali-infraan vastatakseen sekä tulevaisuuden suuriin pakettimääriin että kuluttajien koko ajan kasvaviin odotuksiin sujuvista toimituksista.

15 000 m² **2022**

AURAMAA LAAJENTAA TURUN VARASTOINTITOIMINTAANSA

Auramaa on käynnistänyt työt noin 5 000 neliön ja 13 metriä korkean varaston rakentamiseksi Turun Urusvuoressa, jossa sillä on jo entuudestaan noin 12 500 neliön kiinteistö. Tilaa uuteen varastoon tulee noin 12 000 lavapaikalle, joista noin puolet rakennetaan viileää säilytystä vaativille elintarvikkeille.

5 000 m² **2021**

KESKOLLE LOGISTIIKKAKESKUS NURMIJÄRVEN ILVESVUOREEN

Kesko kertoo suunnittelevansa tontin hankintaa Nurmijärveltä uuden logistiikkakeskuksen tarpeisiin. Suunniteltu logistiikkakeskuksen rakentaminen tapahtuisi Keskon mukaan vaiheittain tämän ja osin seuraavan vuosikymmenen aikana.

- m² **2020-2030**

Tyrehtyykö pakettiralli Kiinasta?

HEINÄKUUSSA voimaan tulevan arvonlisävero-muutoksen jälkeen kaikki EU:n ulkopuolelta tulevat lähetykset pitää tullata ja niistä on maksettava arvonlisävero.

Koko EU:n laajuisella uudistuksella tavoitellaan tasavertaisempaa kilpailutilannetta kotimaisille ja muille EU-maiden yrityksille. Tullauksen voi antaa joko asiamiehen, kuten Postin tai muun kuljetusyrityksen, tehtäväksi tai tehdä itse Tullin asiointipalvelussa.

EU:n ulkopuolelta tilataan runsaasti muun muassa vaatteita, kosmetiikkaa, elektroniikkaa, auton osia, koruja, leluja ja ravintolisiä. Suurin osa vähäarvoisista lähetyksistä tulee Kiinasta.

Ruotsissa alettiin periä tullia kaikesta Kiinan-tuonnista jo ennen EU-laajuista päätöstä. Seuraukset olivat huomattavat.

”Tuonti Kiinasta putosi Ruotsissa kuin kivi. Esimerkiksi 2017 tuotiin Kiinasta jopa 160 000 pakettia päivässä ennen tullausta, tullauksen jälkeen samana ajankohtana 2018 vain 25 000. Pudotus oli siis yli 85 prosenttia. Kaikkiaan Kiinan tuonnin osuus tipahti Ruotsissa 34 prosentista 17 prosenttiin, sekä Saksa että Iso-Britannia menivät ohi tuontimäärissä”, sanoo Vilkas Groupin toimitusjohtaja **Markku Korkiakoski**.

"TUONTI KIINASTA PUTOSI RUOTSISSA KUIN KIVI."

© ADOBE STOCK

OKTAY NURI
toimitusjohtaja, DHL Express

JARKKO SAKSA
ulkomaankauppa- ja verotusosaston päällikkö, Tulli

SAMI FINNE
kansainvälisen verkkokaupan palveluiden johtaja, Posti

Miten organisaationne on valmis ottamaan vastaan uuden tullauskäytännön?	**SEURAAMME** jatkuvasti tullimääräysten ja sääntelyn kehitystä ja teemme tarvittavia muutoksia asiakasjärjestelmiimme. Myös huolinnan henkilöresurssiemme vahvistaminen ja kouluttaminen on käynnissä. Aloitimme tulevasta muutoksesta viestimisen asiakkaillemme jo viime vuoden puolella.	**TULLI** uudistaa EU:n tullilainsäädännön kokonaisuudistuksen vuoksi koko tulliselvitysjärjestelmänsä vuoteen 2025 loppuun mennessä. ALV-muutos on tullut lisäksi tähän uudistustyöhön. Työ on meneillään ja aikataulutettu niin, että olemme valmiit omien tietojärjestelmiemme osalta 1.7. lukien.	**POSTISSA** valmistelut etenevät hyvin, ja tulemme olemaan valmiita 1. heinäkuuta tapahtuvaan muutokseen.
Miten käy EU:n ulkopuolelta tulevien lähetysten volyymeille?	**UUSI** tullauskäytäntö tulee varmasti vaikuttamaan kuluttajien ostokäyttäytymiseen, mutta uskomme EU:n ulkopuolisten verkkokauppalähetysten volyymin yleisesti pysyvän jatkossakin korkeana.	**OMA** arvioni on, että veroedun poistuessa EU:ssa tuotettuja tavaroita tilataan suhteessa enemmän ja myös niin, että EU:n ulkopuolella valmistettuja tavaroita varastoidaan EU-alueella, josta niitä sitten toimitetaan kuluttajille.	**VARMASTI** osa volyymeista hetkellisesti putoaa. Uudet tullausmahdollisuudet ja ALV:n maksumahdollisuus jo verkkokaupassa tekevät asioinnin kuitenkin niin sujuvaksi, että uskon kuluttajien kiinnostuksen säilyvän jatkossakin
Mikä on pahin pullonkaula toimitusketjujen sujuvuuden näkökulmasta?	**OLENNAISINTA** on kuluttajien ja yritysten valmius tulevaan muutokseen. Tulliselvitykseen tarvittavan tiedon laajeneminen koskemaan kaikkia lähetyksiä edellyttää muutoksia esim. verkkokauppiaiden prosesseissa, mutta myös vastaanottajien on ymmärrettävä uusi tilanne.	**VALMISTAUTUMISAIKA**, ilmoitusmäärien huima kasvu ja se, että käytännöt muuttuvat ja uusia vaihtoehtoisia tapoja on lainsäädännössä koko joukko siitä, miten koko ilmoitus- ja toimitusketju, veron maksaminen ja tilitys voidaan hoitaa.	**DATAN** laadukkuus. Jos tilaukseen tarvittavat tiedot puuttuvat, hidastaa se toimitusta merkittävästi. Samoin myös jos asiakkaan kontaktitiedot ovat virheelliset, voi saapumisilmoitus ohjautua ”roskapostiin”. Kuluttajien kannattaa varmistaa, että verkkokaupassa on oikeat kontaktitiedot.

MIKÄ MUUTTUU 1.7.?
1.7. lähtien olet lähtökohtaisesti itse vastuussa EU:n ulkopuolelta tilaamiesi tavaroiden tullauksesta ja arvonlisäveron maksamisesta. Mutta kuka tullauksen tekee? Siihen vaikuttaa muun muassa ostoksesi arvo. Kuljetusyritys lähettää sinulle tiedon tavaroista, jotka pitää tullata.

YLI 150 EURON TILAUS
Jos verkkokauppa veloittaa arvonlisäveron ostostesi yhteydessä, sinun ei tarvitse enää maahantuontivaiheessa maksaa arvonlisäveroa.
Jos verkkokauppa ei veloita arvonlisäveroa ostostesi yhteydessä, sinun on huolehdittava tullauksesta ja arvonlisäveron maksamisesta itse.

ALLE 150 EURON TILAUS
Sinun on huolehdittava itse tullauksesta ja arvonlisäveron maksamisesta.
Voit antaa ne Postin tai muun kuljetusyrityksen tehtäväksi tai voit yleensä tehdä ne Tullin verkkosivuilla.

Lähde: Tulli

Miljardin moka

SUEZIN kanavan haveri teki näkyväksi sekä globaalien toimitusketjujen merkityksen että niiden haavoittuvuuden. Ever Given -aluksen kiilautuminen kanavassa poikittain jumitti kertarysäyksellä 13 prosenttia maailman tavaravirroista viikoksi.

Kanavan tukkeutuminen aiheutti Euroopan ja Aasian yhdistävälle reitille ennätysruuhkat, kun noin 400 aluksen jono tankkereita ja aluksia odotti matkan jatkumista kanavan molemmissa päissä. Kanavan vapauduttua dominoefekti ruuhkautti vuorostaan maailman tärkeimmät rahtisatamat, kun jumissa olleet laivat saapuivat niihin liian tiiviissä tahdissa.

Globaaleissa toimitusketjuissa kaikki on suurta. 400 metriä pitkän ja 200 000 tonnia painavan Ever Givenin kyydissä oli haverihetkellä 18 300 konttia. Julkisuudessa ei ole vielä esitetty tarkkaa arviota tukoksen aiheuttamasta kustannuksesta maailmankaupalle, mutta mittaluokasta saa käsityksen Egyptin kanavahallinnon laivan omistajlle osoittamasta korvausvaateesta: 770 miljoonaa euroa.

"GLOBAALEISSA TOIMITUSKETJUISSA KAIKKI ON SUURTA."

© ADOBE STOCK

Kysymyksiin vastaa Huoltovarmuuskeskuksen infrastruktuuriosaston johtaja Sauli Savisalo

Pahin mahdollinen skenaario

Mikä on Suomen tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta oma Suezin kanavamme, Huoltovarmuuskeskuksen infrastruktuuriosaston johtaja Sauli Savisalo?

Suomen tavaraliikenteen pullonkauloja voidaan ryhmitellä topologisiin eli paikkaan kiinnitettyihin ja toimintoihin liittyviin. Valtaosa meille tulevista tavaroista, 80–90 prosenttia, tulee ja lähtee meritse, minkä vuoksi esimerkiksi meriliikenne on meille kriittistä.

Viime vuoden maaliskuusta kesäkuuhun matkustaja-autolauttojen liikennöinti muuttui koronan myötä kannattomaksi, jolloin tavaraliikenne uhkasi pysähtyä niin Viroon kuin Ruotsiin johtavilla merisilloilla. Kolmen kuukauden ajaksi asetimme näille reiteille julkisenpalvelun velvoitteen ja varmistimme, että liikenne toimii. Se oli yksi toimenpide, joka tehtiin tärkeän pullonkaulan pitämiseksi auki.

Korostuuko jonkin maantieteellisen paikan merkitys Suomen huoltovarmuuden näkökulmasta?

Maantieteellisesti pääkaupunkiseutu on yksi kriittinen kokonaisuus, jossa Helsingin ja Vantaan logistiikka-alue – Kerava ja Sipoo mukaan luettuina – sekä Vuosaaren satama näyttelevät suurta osaa koko Suomen tavaravirtojen näkökulmasta.

Riippuvuutemme meriliikenteestä tarkoittaa myös riippuvuutta joukosta Suomen tuontisatamia. Kun ketjua kuljetaan eteenpäin, niin seuraava kriittinen paikka ovat logistiikkakeskukset, joita on sekä hyvin toimialaspesifejä että yleisempiä. Logistiikan eteenpäin virtaamisen kannalta logistiikkakeskukset ovat keskeisiä, esimerkiksi pelkästään Sipoon Inexin logistiikkakeskuksen kautta kulkee merkittävä osa koko Suomen elintarvikkeista.

Mitkä toiminnot tai tuotteet ovat huoltovarmuuden kannalta kriittisiä?

Kansallisessa riskiarviossa ja yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa on tunnistettu kriittisiä toimintoja, joiden pitää pysyä toiminnassa tilanteessa kuin tilanteessa. Terveydenhoito suurelta osin esimerkiksi on tällaista kuin myös elintarviketuotanto johonkin pisteeseen asti.

Kyseessä on kuitenkin jatkuvasti elävä lista, jota päivitetään säännöllisesti kansallisessa riskiarviossa ja yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa. Huoltovarmuuskeskuksella on 20 poolin joukko, johon kuuluu noin 1 000 ihmistä elinkeinoelämän eri osa-alueilta. He, jakautuneena toimialoittain esimerkiksi mediasta, jätehuoltoon ja energiaan, tekevät yhteiskunnan kannalta tärkeiden toimintojen tunnistamista jatkuvasti.

Huoltovarmuuskeskus on käynnistänyt Logistiikka 2030 -ohjelman. Monivuotinen ohjelma vahvistaa logistiikkaa ja kuljetuksia vakavissa häiriötilanteissa. Lue lisää: www.huoltovarmuuskeskus.fi

© ADOBE STOCK

JULKISUUDESSA ON KÄYTY ÄRHÄKKÄÄ KESKUSTELUA SIITÄ, MIKSI LVM KÄYNNISTI LIIKENTEEN PÄÄSTÖKAUPAN VALMISTELUN VIRKAMIESTYÖNÄ.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta synnytti metelin

Sanna Marinin (sd) hallituksen tiekartan valmistelua on säestänyt liikennejärjestöjen kova kritiikki.

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVAT **ADOBE STOCK, LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ**

Tiekartta kertoo, kuinka Suomi puolittaa liikennepäästönsä vuoteen 2030 mennessä ja siirtyy fossiilittomaan liikenteeseen vuoteen 2045 mennessä.

Hallitus tekee tiekartasta päätöksiä ensi syksynä. Silloin pitäisi tietää, mikä on sen osa-alueiden yhteisvaikutus liikennepäästöjen vähentämiseen.

Harva liikenneasia on herättänyt tiekarttaa enemmän kiinnostusta, jos asiaa mitataan saaduilla lausunnoilla. Tiekartan työryhmän loppuraportista niitä tuli 349. Yleensä luku on joitakin kymmeniä.

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) liikenneneuvos **Saara Jääskeläinen** johti tiekartan valmistelun aikana tavaraliikenteen päästövähennyksiin keskittynyttä alatyöryhmää. Hän oli myös yksi koko loppuraportin kirjoittajista.

LVM:ssä on valmisteltu myös laajaa 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Se ja fossiilittoman liikenteen tiekartta ovat rinnakkaisia ja toisiaan tukevia hankkeita. Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on kummankin punaisena lankana.

”Tiekartta on kolmivaiheinen. Ensivaiheessa edistettäisiin fossiilisten polttoaineiden korvaamista, ajoneuvokannan uudistamista ja liikenteen energiatehokkuutta erilaisin kannustimin. Toisessa arvioitaisiin lisäkeinoja, joilla päästöjä vähennettäisiin ja kolmannessa punnittaisiin riittävätkö EU-tason ja tiekartan vaiheiden 1 ja 2 keinot liikennepäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä”, Jääskeläinen sanoo.

Hallituksen johtopäätösten aika on siis vasta ensi syksynä.

LIIKENTEEN ETUJÄRJESTÖILTÄ KRITIIKKIÄ

Julkisuudessa on käyty ärhäkkää keskustelua siitä, miksi LVM käynnisti liikenteen päästökaupan valmistelun virkamiestyönä – ilman liikenteen etujärjestöjä – ennen kuin tiekartan muista toimenpiteistä on ehditty päättää.

Jääskeläinen sanoo, että kyse on päästökauppamallin teknisestä selvittämisestä ja mukana oli ministeriöiden ohella myös Traficom ja Energiavirasto. Päästökauppajärjestelmän tai muun lisäkeinon mahdollisesta käyttöön ottamisesta päätetään syksyllä.

”Syksyllä arvioidaan, tarvitaanko päästökauppaa vai riittävätkö muut toimenpiteet. Tieliikenteen päästökauppa on ideana uusi, ja siitä tarvitaan lisäarviointia. Hieman vastaava malli on käytössä Saksassa, jossa vaikutus polttoaineen litrahintaan on alkuvaiheessa arviolta noin viisi senttiä”, hän sanoo.

Liikennepolttoaineen sisältämä uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteen nostami- ►

KUKA

SAARA JÄÄSKELÄINEN

- **Työ:** Liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö, ilmasto- ja ympäristöyksikkö
- **Kotipaikka:** Sipoo
- **Perhe**: Mies ja kaksi lasta
- **Harrastukset:** Kotieläimet ja puutarhan hoito. Tilalta löytyy kissoja, koiria, lampaita ja mehiläisiä. Haaveissa myös oma kanala.

Saara Jääskeläinen uskoo, että mitä raskaammista hyötyajoneuvoista on kyse, sitä kauemmin polttomoottoreita todennäköisesti tarvitaan.

nen portaittain nykyisestä 30 prosentista vuonna 2030 korkeammaksi on myös keinovalikoimassa.

”Työ- ja elinkeinoministeriö arvioi kesän aikana voidaanko jakeluvelvoitetta nostaa 34 prosenttiin tai yli. 34 prosentin velvoitetta on arvioitu vasta päästövähennysten näkökulmasta. Rinnalle tarvitaan kuitenkin vielä lisäarvioita muun muassa toimenpiteen taloudellisista vaikutuksista”, hän sanoo.

Uusiutuvaa dieseliä halvemman biokaasun ottaminen mukaan jakeluvelvoitteeseen voisi helpottaa siirtymää fossiilittomaan liikenteeseen, koska silloin jakeluvelvoite ei nostaisi polttoainekustannuksia yhtä paljon kuin pelkkä uusiutuva diesel.

LIIKENNE SÄHKÖISTYY VAUHDILLA

Henkilöautoissa sähköautojen nopea yleistyminen on yllättänyt kaikki ja jopa polttomoottoriautojen tulevaisuuskin on kysymysmerkki. Hyötyajoneuvoissa asia on Jääskeläisen mukaan silti toisin. Raskas liikenne näyttäisi tulevaisuudessakin kulkevan suurelta osin polttomoottoreilla.

”Mitä raskaammista hyötyajoneuvoista on kyse, sitä kauemmin polttomoottoreita todennäköisesti tarvitaan. Raskaissa ajoneuvoissa ns. voittavia ratkaisuja voi olla useitakin.”

VTT:ltä on piakkoin valmistumassa selvitys raskaan liikenteen tulevaisuuden eri polttoainevaihtoehdoista kaupallisissa ajoneuvoissa.

Jääskeläinen sanoo, että Suomessa ei pitäisi silti ripustautua yhteen vaihtoehtoon.

”Jos raskas liikenne muualla Euroopassa sähköistyy ennakoitua nopeammin ja me ajamme täällä suurilla polttomoottorirekoilla, joilla ei saa nytkään ajaa Keski-Euroopassa, joudummeko me kilpailullisesti muita huonompaan asemaan”, hän kysyy.

Vedenjakaja raskaissa kuljetuksissa on, kumpaa kehitetään: raide- vaiko maantieliikennettä. EU:ssa tavoitteeksi on asetettu pitkien matkojen kuljetusten siirtäminen mahdollisuuksien mukaan raiteille tai vesiväylille. Liikenteen etujärjestöt ovat liputtaneet tieliikenteen puolesta peläten sen jäävän raideinvestointien jalkoihin myös EU-tukia haettaessa. Järjestöt ovat muistuttaneet, että tavarakuljetuksista kulkee maanteitse 70 prosenttia.

Ruotsi suosii jo avoimesti raideliikennettä ja jopa subventoi sadoilla miljoonilla euroilla kuljetusten siirtoa kiskoille.

Sitowise selvittää parhaillaan LVM:n toimeksiannosta juna- ja rekkakuljetusten yhdistämisen lisäämistä. Selvitys valmistuu elokuussa.

Jääskeläinen sanoo, että Suomessa maantiede ja harva asutus asettavat esteitä vain raideliikenteeseen nojaaville teollisuuden kuljetuksille.

”Ehkä teollisuus silti jatkossa investointipäätöksiä tehdessään ottaa raideyhteyden huomioon entistä enemmän”, hän sanoo. ●

349 lausuntoa

FOSSIILITTOMAN liikenteen tiekartan työryhmän loppuraportista annettiin yhteensä peräti 349 lausuntoa. Yleensä luku on joitakin kymmeniä.

LVM:n mukaan osassa lausunnoista painotettiin logistiikan merkitystä, tarvetta tarkastella logistiikkaa kokonaisuutena sekä valtion roolia logistiikan päästövähennysten edistämisessä. Biodieselin merkitystä raskaalle kalustolle nostettiin myös esiin. Useissa lausunnoissa raide- ja vesikuljetuksilla nähtiin mahdollisuuksia sekä peräänkuulutettiin mm. kuljetusten ympäristöystävällisyyden vertailuperusteita. Paketti- ja kuorma-autojen kuljetussuoritteen kasvun hidastamista pidettiin joissakin lausunnoissa haasteellisena, ottaen huomioon muun muassa sähköistyvien ajoneuvojen pienemmän kuljetuskapasiteetin.

Lausunnoissa esitettiin myös selvennystoiveita luonnoksessa käytettyyn terminologiaan sekä joidenkin virheellisten kirjausten korjauksia.

Lue lisää aiheesta
www.ostologistiikka.fi/tiekartta

GOUPIL-SÄHKÖHYÖTYAJONEUVOT

Goupil-sähköajoneuvojen mallisarjoissa yhdistyy luotettavuus, ajomukavuus, kompakti koko sekä muunneltavuus. Ne ovat ympäristöystävällisiä luottokumppaneita niin seurakuntien, kaupunkien, puutarhojen kuin logistiikankin tarpeisiin.

GOUPIL

Kaikki Goupil-sähköhyötyajoneuvot on muunneltavissa käyttötarkoituksen mukaan. Erilaisia valmiita tehdasvarusteita löytyy mm. kippilava, roskasäiliö, kylmäkuljetuskontti, vesisäiliö/paine-pesuri, lehti-imuri sekä monia muita mahdollisuuksia. Pienestä koostaan huolimatta kantavuus mallista riippuen jopa 600-1200 kg. Saat lisätietoja teille parhaiten soveltuvasta ratkaisusta myyjältämme.

WIHURI
TEKNINEN KAUPPA

Johan Seikola
040 131 7432
Lounais-Suomi

Timo Perämäki
040 128 0683
Etelä-Suomi

Pasi Eronen
040 846 4746
Keski-Suomi

Jukka Särkkä
0400 469 635
Itä-Suomi

Mika Pulkkinen
040 176 5125
Pohjois-Suomi

Seuraa meitä Facebookissa @TekninenKauppa

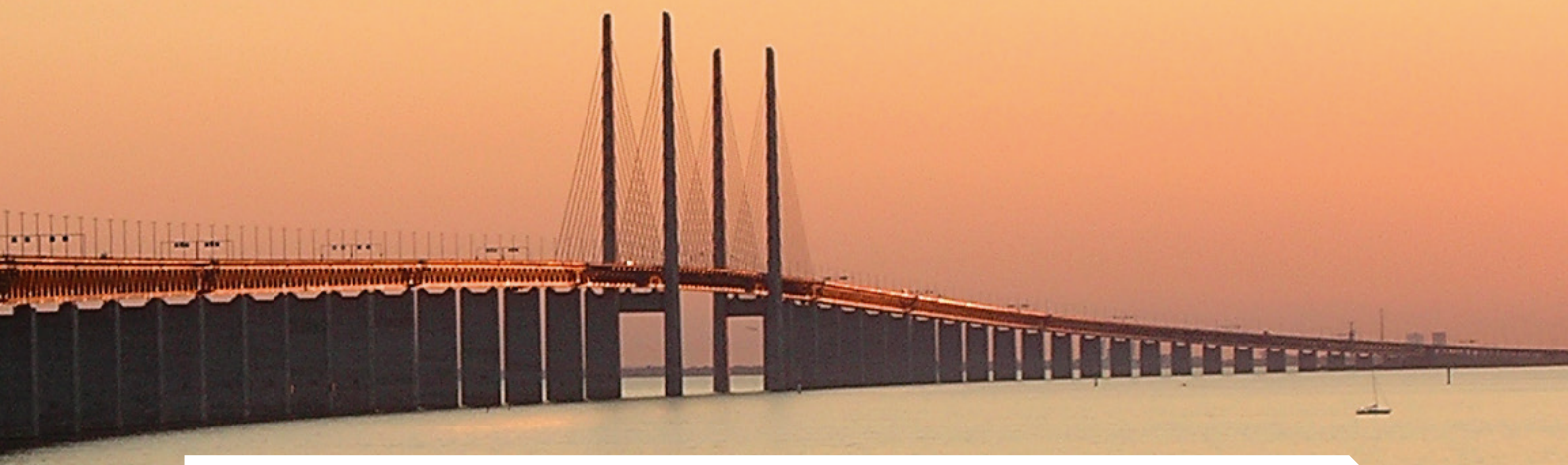
"JUUTINRAUMAN SILTA MALMÖSTÄ ON VIIMEISTELLYT RUOTSIN OSAKSI EUROOPAN MARKKINOITA."

Juutinrauman silta on maailman pisin yhdistetyssä rautatie- ja maantieliikenteen käytössä oleva vinoköysisilta. Vuonna 2000 käyttöön otetun sillan pituus on 7 845 metriä.

SUOMI sinnittelee logistiikassa RUOTSIN varjoista

Maantiede, historia sekä teollisuuden ja elinkeinoelämän rakenteet ovat muovanneet Suomen ja Ruotsin logistiikkaoloja erilaisiksi. Mutta paljon on myös yhteistä.

TEKSTI **JUKKA NORTIO**



© ØRESUNDSBRON

Aalto-yliopiston kaupan markkinoinnin työelämäprofessori **Lasse Mitronen** pohtii historian ja maantieteen vaikutuksia Suomen ja Ruotsin logistiseen asemaan:

”Ruotsi on lähellä Keski-Eurooppaa. Juutinrauman silta Malmöstä on viimeistellyt Ruotsin osaksi Euroopan markkinoita.

Suomi oli puolestaan yli sata vuotta osa Venäjää, joka määritteli meille muun muassa sikäläisen raideleveyden erilaiseksi kuin Ruotsissa ja Keski-Euroopassa.”

Ennen kansainvälisiä kauppapakotteita Suomella oli erityisasema linkkinä Venäjälle. Monilla kansainvälisillä yrityksillä oli Suomessa varastot, joista tavaraa toimitettiin Venäjän markkinoille. Nyt tätäkään asemaa meillä ei enää ole.

GÖTEBORG ON PORTTI POHJOLAAN

Suomen merenkulkua haittaavat osan vuodesta jäät toisin kuin Ruotsia, jolla on Pohjanmeren äärellä muun muassa yli 400-vuotias Göteborgin suursatama. Se palvelee kansainvälistä meriliikennettä monipuolisemmin kuin yksikään Suomen satama ja on myös kooltaan omassa luokassaan.

”Göteborgin satamassa toimi muun muassa Viking Fruit, joka toimitti hedelmiä kaikkiin Pohjoismaihin”, Mitronen sanoo.

Göteborgin sataman kautta kulki vuonna 2020 yli 38 miljoonaa tonnia lastia ja Ruotsin toiseksi suurimmankin sataman eli ►

Trelleborgin kautta liki 12 miljoonaa tonnia. Suomen suurimmat tavaraliikenteen satamat eli HaminaKotka ja Helsinki ovat korona-aikana yltäneet hieman yli miljoonaan tonniin rullaavana 12 kuukauden jaksona.

Kun vertaillaan koko maan satamaliikennettä, Suomi pärjää kohtuullisen hyvin Ruotsille, sillä raskaan teollisuuden ja Nesteen kuljetukset kerryttävät melkoisesti Suomen tonneja. Vuoden 2019 tilastot kertovat Suomen satamien käsitellyn lastin määräksi 120 miljoonaa tonnia ja Ruotsin 170 miljoonaa tonnia. Suhteessa bruttokansantuotteeseen tai väestömäärään ero ei ole suuren suuri.

MERILIIKENNE LIPUU KANSAINVÄLISESSÄ OMISTUKSESSA

Suomen laajan satamaverkoston ongelmana on niiden välinen kova kilpailu Suomen ulkomaankaupan suhteellisen ohuista tavaravirroista.

”Suomessa tarvitaan suurempia satamakeskittymiä, jotka voivat olla nykyisiä satamia kilpailukykyisempiä. Tilanne on tosin poliittisesti erittäin herkkä”, Palvelualojen työnantajat ry Paltan ekonomisti **Lauri Vuori** sanoo.

Turun sataman toimitusjohtaja **Erik Söderholmilla** on neljän vuosikymmenen kokemus kansainvälisen logistiikan tehtävistä muun muassa Ruotsissa ja Suomessa.

”Kaikki kuljetukset, myös rekat ja perävaunut, kulkevat Suomeen laivalla. Me olemme siinä mielessä Ruotsiin verrattuna saari, vaikka jonkin verran tavaraa toki tulee rautateitse Venäjän kautta.”

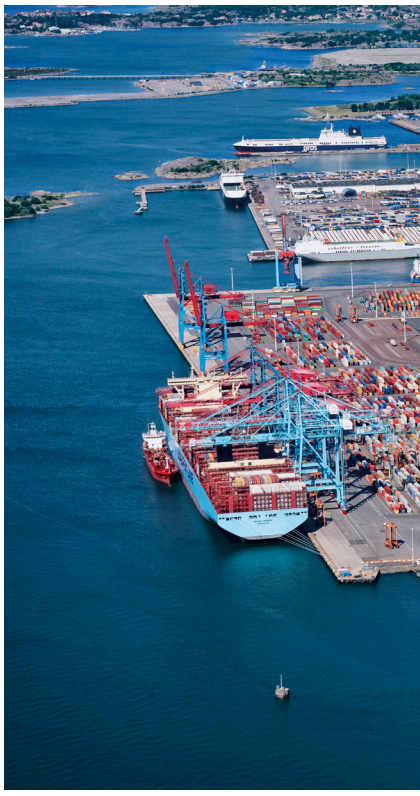
Kansainvälistyminen on leimannut varustamoalaa molemmissa maissa viimeisten vuosikymmenten aikana, kun suurimmat kansalliset yhtiöt ovat päätyneet ulkomaalaisomistukseen. Suomessa muun muassa Finnlinesin, Siljan ja Nesteen laivat myytiin maasta ulos.

Suomalaisista rahtivarustamoista merkittävin on ESL Shipping, jolla on parisen kymmentä alusta. Ruotsissa on puolestaan maailmanluokan varustamo Stena, jolla on sekä tankkereita että merkittävä matkustajalauttalaivasto.

Logistiikkamarkkinat ovat Ruotsissa noin kuusi prosenttia bruttokansantuotteesta eli suhteessa hieman pienemmät kuin Suomessa. Absoluuttiset luvut vuodelta 2018 ovat 15 miljardia ja liki 30 miljardia euroa. Ruotsi sijoittuu kansainvälisessä logistiikka-alan vertailussa (Logistics Performance Index 2018) Suomea paremmin sijalla kolme, kun Suomi on kymmenes.

Kuljetuspalveluiden vienti ja tuonti ovat vuoden 2016 tilaston mukaan tasa-

© PORT OF GOTHENBURG



© PORT OF GOTHENBURG

Pohjanmeren äärellä sijaitsee muun muassa yli 400-vuotias Göteborgin suursatama. Se palvelee kansainvälistä meriliikennettä monipuolisemmin kuin yksikään Suomen satama ja on myös kooltaan omassa luokassaan.

Göteborgin satama on riittävän suuri ja syvä, jotta se pystyy vastaanottamaan maailman suurimpia konttialuksia. Vuonna 2015 satama vastaanotti Maya of the Mediterranean, tuolloin maailman suurimman konttilaivan. Alus on 396 metriä pitkä, omaa 16 metrin syväyksen ja sillä on 19 224 TEU:n kapasiteetti.

"SUOMESSA TARVITAAN ISOMPIA SATAMAKESKITTYMIÄ"

Palta ry:n ekonomisti **Lauri Vuori**

”RUOTSISSA NÄKYY SELVEMMIN LOGISTIIKAN TUKEMINEN SUORINA INVESTOINTEINA TIESTÖN JA RAUTATEIDEN KUNNOSTAMISEEN"

Turun sataman toimitusjohtaja **Erik Söderholm**

painossa bruttokansantuotteen suhteen eli molemmat ovat Ruotsissa kaksi kertaa suuremmat kuin Suomen: dollarimäärissä Suomessa 25–27 miljardia dollaria ja Ruotsissa 42–45 miljardia dollaria.

RUOTSI AJAA RAITEILLA JA SUOMI HENGITTÄÄ SATAMILLA

Suomen puoleisen Pohjanlahden rannikolle on syntynyt runsaasti satamia vahvojen metalli- ja puunjalostusteollisuuskeskittymien myötä. Sisämaan tehtailta kuten Äänekoskelta on puolestaan suora ratayhteys esimerkiksi Vuosaaren satamaan.

Ruotsin yritysrakenteessa on puolestaan paljon kuluttajatuotteita. Niiden tuotannolla on oma vaikutuksensa logistiikan rakentumiseen.

”Ruotsissa teollisuutta palvelee kehittynyt raideverkosto, jonka lisäksi heillä on isot keskitetyt satamat etelässä”, Vuori sanoo.

Pientavaralogistiikassa Suomen ja Ruotsin markkinoilla on vahvat kansalliset laitokset: Posti Suomessa sekä Ruotsin ja Tanskan Postin yhteenliittymänä syntynyt PostNord Ruotsissa. Isot kansainväliset toimijat kuten FedEx ja DHL ovat tulleet kansainvälisen verkkokaupan kasvun myötä vahvasti näiden rinnalle.

HELSINKI-VANTAA JA ARLANDA OVAT PAIKALLISKENTTIÄ

Lentoliikenteessä meillä on Ruotsiin nähden jonkinlainen etu, vaikkei maantieteellinen ero ole suuri. Aasian lentorahti ei kuitenkaan ole Helsinki-Vantaan etuoikeus, vaikka Finnairin valttina ovat sen nopeat yhteydet sekä laaja reittiverkosto Aasiaan.

”Jako on melko lailla niin, että Arlandaan menee Ruotsin tavarat ja Helsinki-Vantaalle Suomeen tulevat. Kun puhumme isoista lentorahdeista, ne kulkevat suurten rahtilentokeskusten, kuten Frankfurtin tai Kööpenhaminan kautta, ja näissä on aitoja rahtikoneita”, Söderholm sanoo.

Finnairin strategia tähtää jatkossakin vahvasti itään toisin kuin SASin, joka on rakentanut verkostoaan enemmän länteen.

Korona-aika on kuitenkin romahduttanut Helsinki-Vantaan lentoaseman rahtimääriä niin, että viime vuoden 145 000 tonnia oli 38 prosenttia edellisvuotta pienempi, ja tämänkin vuoden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana pudotusta on tullut neljännes edellisvuoteen.

”Kansainväliset toimijat miettivät koko ajan, lentävätkö rahtinsa Helsinki-Vantaan, Arlandan vai Euroopan isojen kenttien kautta. Meille on tärkeää, että saamme pidettyä Helsinki-Vantaan kilpailukykyisenä”, Vuori sanoo.

Tämä näkyy hyvin maiden lentorahtien määrissä, jotka olivat muun muassa vuoden 2020 alkupuoliskolla maissa jokseenkin samalla 70 tuhannen tonnin tasolla. Ne olivat puroja verrattuna Euroopan suuriin maihin.

RUOTSI KEHITTÄÄ RAIDELIIKENNETTÄ, SUOMELLA EDESSÄ PERUSPARANNUKSET

Ruotsissa julkinen valta kehittää logistiikkaan liittyviä asioita pitkällä tähtäimellä ja maan elinkeinoelämän tarpeisiin. Rataverkon sähköistäminen, nopeat henkilöjunat sekä uudet rahtipalvelut ovat siellä kiihkeän kehitystyön kohteena.

© ADOBE STOCK

Niin Arlanda kuin Helsinki-Vantaa molemmat voivat toimia porttina Aasiaan.

Suurimmat rahtisatamat

1	Göteborg	1	Sköldvik
2	Trelleborg	2	HaminaKotka
3	Luulaja	3	Helsinki
4	Tukholma	4	Naantali
5	Helsingborg	5	Rauma

Kilpailukyky edellyttää joustoja työmarkkinoilla

KUN KANSAINVÄLISET logistiikkatoimijat valitsevat toimintapaikkansa Suomen ja Ruotsin välillä, katsovat ne myös työmarkkinoita.

”Työmarkkinoiden jäykkyys, laittomien lakkojen määrä ja työehdot ovat tärkeässä roolissa. Suomi ei pysty näissä asioissa kilpailemaan Ruotsin kanssa. Ruotsissa laittomia lakkoja ei ole juuri lainkaan, mutta Suomessa niillä voidaan tuottaa paljon haittaa hyvin pienillä korvauksilla. Ruotsissa on myös joustavampi sopimusjärjestelmä”, Palvelualojen työnantajat ry Paltan ekonomisti **Lauri Vuori** sanoo.

Kabotaasi vie kyydit

SUOMESSA ja Ruotsissa näkyy yhä enemmän Romanian, Bulgarian ja Unkarin kilvillä olevia rekkoja Baltian maiden autojen rinnalla. Perävaunut tulevat Juutinrauman sillan yli tai autolautoilla vetoauton kanssa.

Kabotaasiliikenne alhaisine palkkoineen on pitkälti vienyt kotoperäisten kuljettajien työt. Vaikka sääntöjä maansisäisistä lasteista on, valvontaa on vara parantaa molemmissa maissa.

”Ruotsissa tätä tilannetta on katsottu enemmän läpi sormien kuin Suomessa, ja siksi ulkomaalaisten kuljettajien osuus on huomattavasti suurempi”, Turun sataman toimitusjohtaja **Erik Söderholm** sanoo.

© PORT OF GOTHENBURG

Rautateiden kilpailu poikkeaa maiden välillä merkittävästi. Ruotsissa kansainväliset rautatietoimijat ovat tulleet sekä rahti- että henkilöliikennemarkkinoille.

Suomessa tilanne on vaihdellut hallituksesta toiseen. Nyt meillä 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelma, jonka painopiste on rautateiden perusparannuksessa. Ongelmamme ja kehityshankkeemme liittyvät rataverkon perusparannukseen, kaksiraiteisten osuuksien lisäämiseen ja alhaisen sähköistysasteen nostoon.

”Ruotsissa näkyy selvemmin logistiikan tukeminen suorina investointeina tiestön ja rautateiden kunnostamiseen. Hyvä esimerkki oli myös erittäin nopea 32-metristen rekkojen käyttöönotto heti, kun niiden positiiviset ympäristövaikutukset ymmärrettiin”, Söderholm sanoo.

Ruotsissa oli vuonna 2018 Eurostatin tilaston mukaan 10 899 kilometriä ja Suomessa 5 923 kilometriä rautateitä. Sähköistyksen osalta Suomi yltää 56:een ja Ruotsi 75 prosenttiin.

Raideliikenteessä kulki Ruotsissa 73 miljoonaa tonnia tavaraa vuonna 2019 ja Suomessa 38 miljoonaa tonnia. Suomessa raideliikenteen rahtimääriä selittää Vuoren mukaan osaksi raskaan teollisuuden kuljetukset sekä Suomen läpi kulkeva Venäjän kauttakulkuliikenne, joka tosin on viime vuosina jyrkästi vähentynyt.

”Venäjän transitoliiketeen väheneminen on näkynyt voimakkaasti myös rekkajonojen ja Itä-Suomen varastojen häviämisenä”, Vuori sanoo.

Rautateiden kilpailu poikkeaa maiden välillä merkittävästi. VR:llä on Suomessa liki monopoli, jota suojaa jo poikkeuksellinen raideleveytemme. Ruotsissa kansainväliset rautatietoimijat ovat tulleet sekä rahti- että henkilöliikennemarkkinoille. Markkina on hyvin kilpailtu.

Rekkojen kuljetus rautateillä on Ruotsissa arkipäivää. Meillä sitä ei näe.

”Toimiva rekka-junakuljetus edellyttää tuhannen kilometrin välimatkan. Oulun ja Helsingin 600 kilometriä ei riitä. Tukholmasta lähtee junia, jotka kuljettavat kontteja ja perävaunuja Keski-Eurooppaan”, Söderholm sanoo.

KOTIMAAN KUMIPYÖRÄLIIKENNE KANNATTAA RUOTSISSA MUTTA EI SUOMESSA

Kun katsotaan huolintaa kokonaisuutena, on ala Ruotsissa huomattavasti suurempi kuin Suomessa. Ruotsissa on runsaasti läpikulkuliikennettä Norjaan ja Suomeen.

Kansainväliset jätit DHL, DSV, Freja, Kuehne+Nagel, NTG ja Schenker hallitsevat markkinoita kumipyörillä ja varastoinnissa molemmissa maissa. Paikalliset pk-yritykset toimivat pitkälti niiden alihankkijoina.

Ruotsin markkinoilla on kansallisista postilaitoksista nousseet PostNord ja Bring, jotka eivät ole Söderholmin mukaan onnistuneet kovin hyvin. Samoin on laita Suomen Postilla.

Ruotsin tavaravirtojen volyymit ovat suurempia kuin Suomessa. Runkolinjoille saadaan enemmän tavaraa per ajo. Kannattavuus on aivan toisella tasolla kuin Suomessa.

”Ruotsissa kuljetusyritykset voivat tehdä kotimaan rahdeilla ihan hyvää tulosta toisin kuin Suomessa, missä hintakilpailu ei ole enää tervettä. Ruotsalaiset asiakkaat ovat lojaaleja omalle kuljetusliikkeelleen, jos kuljetukset sujuvat hyvin ja kuljetusverkosto kattaa koko maan”, Söderholm sanoo.

RUOTSI ON POHJOLAN LOGISTIIKKAKESKUS

Etelä-Ruotsissa on ollut pitkään isojen toimijoiden pohjoismaisia keskusvarastoja.

”Gigantin tavaratoimittajat tuovat jatkossakin tavaransa Ruotsissa olevaan Pohjoismaiden keskusvarastoon, joista niitä jaellaan myymälöiden tar-

peiden mukaan. Kaikkea välivarastointia vältetään", Mitronen sanoo.

Etelä-Ruotsin logistiikkakeskusten asema ei Söderholminkaan mukaan heikkene. Yritykset, kuten Amazon, näkevät jatkossakin Pohjoismaat yhtenä 26 miljoonan ihmisen markkinana.

"Investointi Ruotsiin on sen omista markkinoista johtuen helpommin perusteltavissa kuin johonkin muuhun maahan. Varastoalueet keskittyvät jatkossakin Jönköpingin ympäristöön ja Skåneen, sillä Ruotsin keskeinen maantieteellinen asema on ylivoimainen muihin maihin verrattuna. Suomeen tavara tulee nopeinta reittiä Tukholmasta Turkuun", Turun Sataman Erik Söderholm sanoo. ●

"MEILLÄ ON POTENTIAALIA KEHITTÄÄ ALAN DIGITALISAATIOON LIITTYVIÄ RATKAISUJA"

Aalto-yliopiston kaupan markkinoinnin työelämäprofessori **Lasse Mitronen**

Innovaatiot tehdään Euroopassa

VAIKKA logistiikka-ala on ollut pitkään konservatiivinen ala, ovat vanhentuneet toimintatavat saaneet väistyä molemmissa maissa.

"Muistan aikanaan, kun kysyin, miksi rahtikirjassa on seitsemän kopiota. Minun käskettiin olemaan hiljaa, koska aina on tehnyt niin", Erik Söderholm muistelee aikaa, jolloin hän tuli alalle.

Logistiikan digitalisoituminen etenee tasatahtia ja laajalla rintamalla sekä Suomessa että Ruotsissa. Myös logistiikan innovaatiossa Suomen ja Ruotsin asema on liki samanlainen: eurooppalaiset logistiikkajätit innovoivat alalle uusia ratkaisuja Keski-Euroopan tuotekehityskeskuksissaan ja tuovat sovelluksiaan sitten Pohjolan markkinoille. Isoilla toimijoilla on eri kokoluokan resurssit kuin pohjoismaisilla alan yrityksillä tai korkeakouluilla.

"Isot konsernit investoivat koko ajan uusiin palveluihin. Muiden yritysten on pysyttävä niiden mukana, jos aikovat pysyä mukana alalla. On tärkeää, että pienet yritykset pystyvät kytkeytymään isojen järjestelmiin", Söderholm sanoo.

Vaikka Suomessa tai Ruotsissa yrityksillä ei ole mahdollisuuksia sellaisiin t&k-panostuksiin kuten DHL:llä, Kuehne+Nagelilla tai Schenkerillä, osataan täälläkin kehittää kiinnostavia liikenteen ja logistiikan innovaatioita. Muoniossa on älytie, Ruotsin Lundissa ollaan pitkällä sähkötien rakentamisessa, ja Oulussa sekä Vaasassa innovoidaan lukuisissa yrityksissä sovelluksia autonomiseen meri- ja maantieliikenteeseen.

"Meillä on potentiaalia kehittää alan digitalisaatioon liittyviä ratkaisuja", Mitronen uskoo.

AUTONOMINEN LIIKENNE

LÄHESTYY HITAASTI MUTTA VARMASTI

TEKSTI **JUHO PAAVOLA** KUVAT **ADOBE STOCK**

Itsestään kulkevien ajoneuvojen tekniikka on jo pitkällä, mutta takuuvarma toiminta vaikeissa keliolosuhteissa ja monimutkaisessa kaupungissa vaatii vielä paljon kehitystyötä.

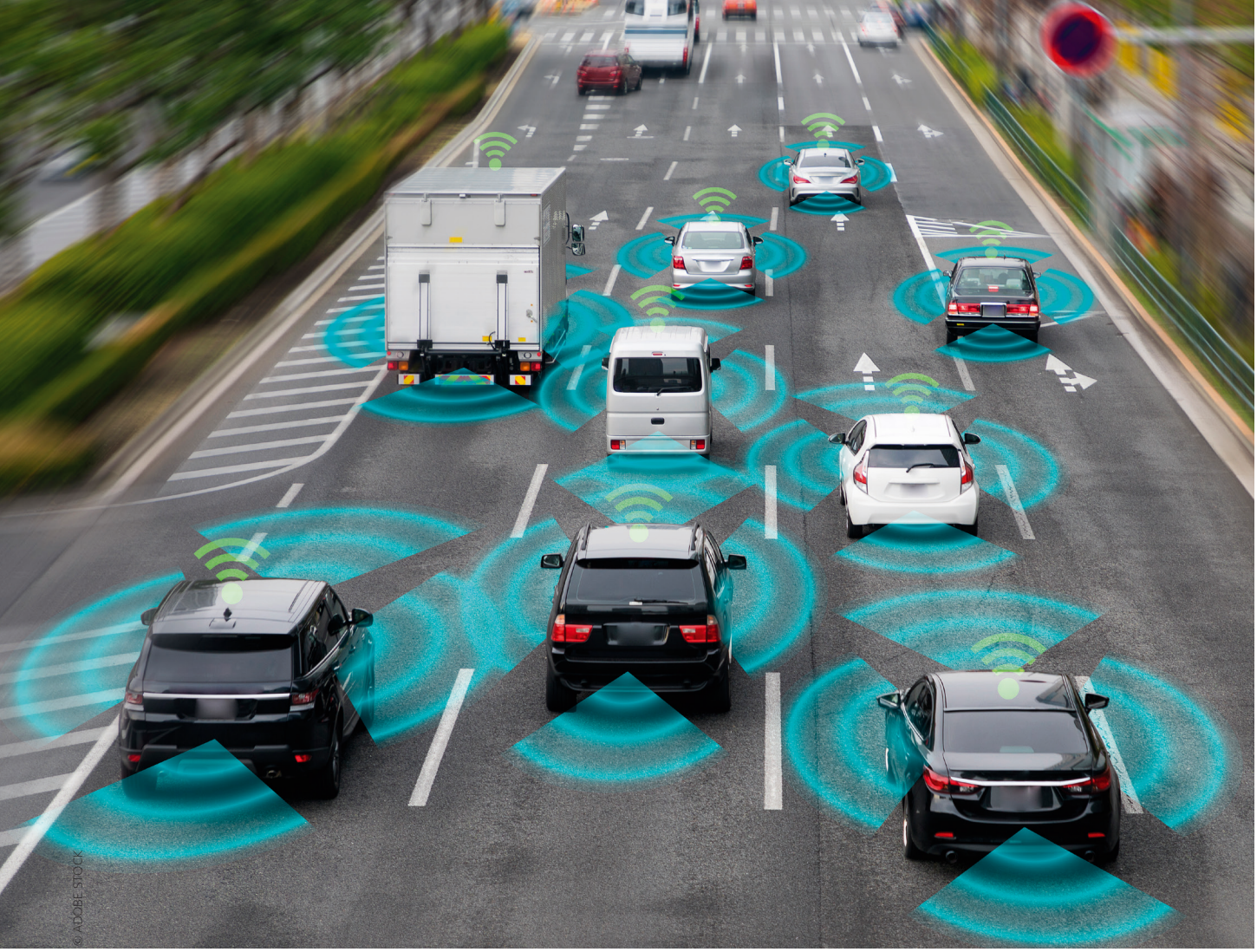
Itsestään ajavien autojen ajaminen tiellä suuressa mittakaavassa on vain ajan kysymys. Aikaa autonomisen liikenteen läpimurtoon tarvitaan kuitenkin vielä paljon, Liikennevakuutuskeskuksessa kansainvälisiä korvausasioita kehittävä johtaja **Janne Jumppanen** näkee.

"Kun vielä joitakin vuosia sitten mentiin hype-käyrällä lujaa ylös ja ajateltiin, että yleisillä teillä tapahtuva autonominen liikenne on nurkan takana, on keskustelu hiljentynyt. Itse asiassa autonomisen liikenteen sijaan on alettu puhua automatisoidusta liikenteestä", Jumppanen sanoo.

Aluksi sensorien, ohjelmistojen ja tekoälyn kehitys ja kyky havainnoida ympäristöä näytti lupaavalta. Eläväisen ja yllättävän reaalimaailman sekä vaikeiden sääolosuhteiden yhdistelmä on kuitenkin osoittautunut koneille vaikeaksi havainnoida. Vie aikaa, ennen kuin auto osaa itse ajaa lumipyryssä tai räntäsateessa.

"Auton ei voida antaa ajaa muun liikenteen seassa itse, ennen kuin sen turvallisuus voidaan taata sataprosenttisesti", Jumppanen kiteyttää.

Lopulta itse ajavat autot kuitenkin lyövät läpi, älykkään liikenteen yhteistyöfoorumi ITS Finland ry:n toiminnanjohtaja **Marko Forsblom** sanoo. Ensin vakituisia ja ennakoitavia reittejä kulkevassa liityntäliikenteessä, sitten ehkä takseissa. Suurin motivaattori on raaka eli raha. ►



© ADOBE STOCK

Autonomisesti ajava ajoneuvo havainnoi ympäristöään monilla sensoreilla.

"Esimerkiksi taksissa kuljettajan osuus taksiyrittäjän kokonaiskustannuksista on noin 70 prosenttia. Kun taksi ajaa itse, ei tarvitse maksaa palkkaa, eikä huolehtia lepotauoista. Siksi esimerkiksi kyytiyhtiö Uber on panostanut autonomisen liikenteen kehittämiseen niin paljon rahaa", Forsblom sanoo.

KAIKEN TIETÄVÄ AUTO VAI VERKOTTUNUT LIIKENNE?

Autonominen liikenne on lähempänä kuin huomaamme. Uudehkoissa autoissa moni arkinen lisävaruste on askel kohti autonomista ajoa: navigaattori tietää, minne auto menee, kaistavahti pitää sen tiellä ja mukautuva vakionopeussäädin auton liikennevirran mukana.

"Autonominen liikenne syntyy lopulta askel askeleelta", Forsblom huomauttaa.

Toteutustavasta on kaksi eri näkemystä. Niistä ensimmäistä edustaa sähköautovalmistaja Teslan ajattelu. Siinä auto havainnoi ympäristöään itse niin hyvin, että se voi tehdä ajamiseen liittyvät päätökset itse ja kulkea itse missä vain. Toisessa mallissa yhteiskunta ja tieliikenneinfra tukevat liikennettä, ja autot keskustelevat herkeämättä toistensa ja liikennejärjestelmän kanssa.

Tällä hetkellä Teslan uskottavuuteen kolhun ovat tuoneet autopilotin aiheuttamat onnettomuudet, joista pahimmassa Yhdysvalloissa menehtyi huhtikuussa kaksi miestä autopilotilla ajaneen auton törmättyä puuhun. Suurempi syy kommunikoivan mallin puolesta on kuitenkin se, että etenkin kaupungeissa liikenteen pitää muuttua ympäristö- ja tilasyistä nykyistä älykkäämmäksi.

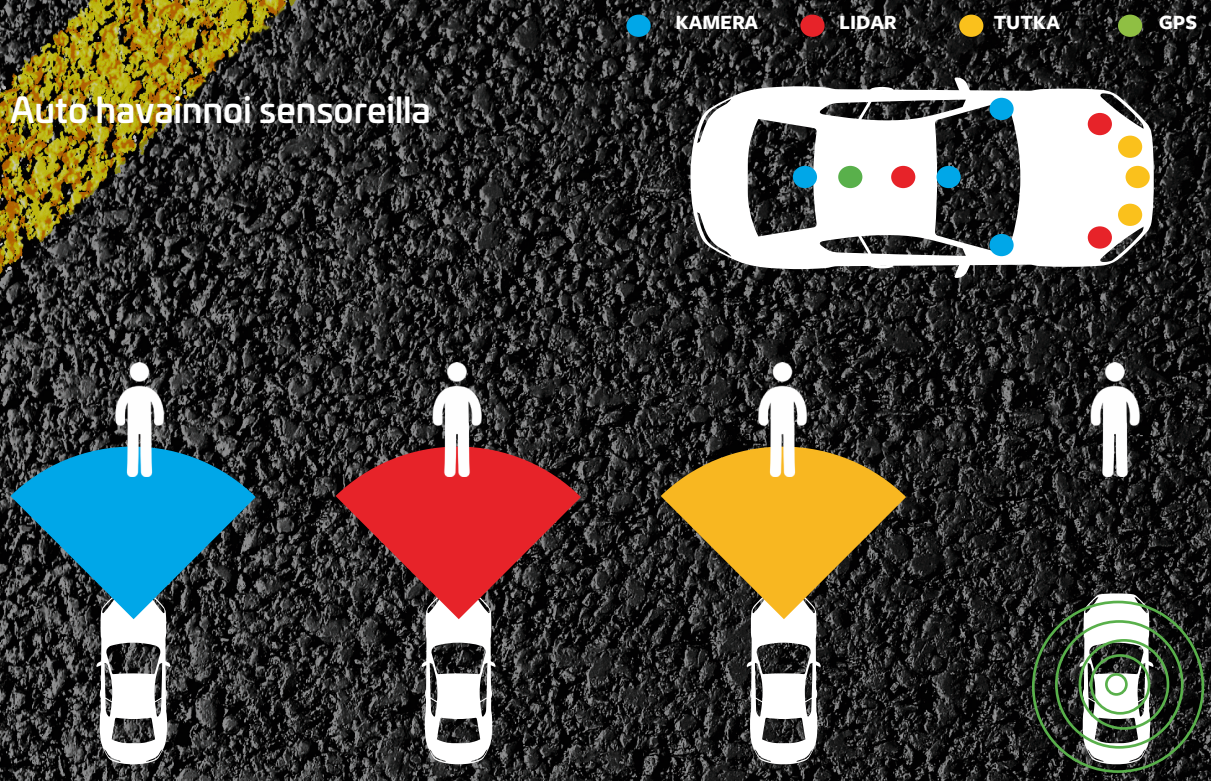
"Jotta auto kykenee saamaan reaaliaikaista tietoa liikennevaloista, ruuhkista tai onnettomuuksista, tarvitaan nyt rakennettavien 5G:n tapaisia luotettavia, viiveettömiä tietoliikenneverkkoja", Forsblom näkee.

ROBOTTI VAIHTUU PORTILLA KULJETTAJAAN

Eniten autonomisesta liikenteestä olisikin hyötyä juuri kaupungeissa. Autonomisille busseille ja tilauksesta itse saapuville takseille olisi eniten kysyntää siellä, missä väkeä on tiheästi. Kun yhteisomisteinen auto osaisi saapua itse ovelle, voitaisiin auton omistamisesta luopua.

Voi kuitenkin olla, että kaupun-

Auto havainnoi sensoreilla



Kamera

Videokameraa havaitsee liikennevaloja ja nopeasti liikkuvia kohteita kuten pyöräilijöitä.

Lidar

Lidar on optinen tutkan tapaan toimiva laite, joka toimii näkyvän valon, lähi-infran tai ultravioletin alueella.

Tutka

Useiden tutka-antureiden avulla auto seuraa muuta liikennettä.

GPS

GPS-paikannusta yhdistämällä erilaisiin liikkeentunnistusteknologioihin auto määrittää sijaintinsa tarkasti.

Automaation eri tasot

0

EI AUTOMAATIOTA
Ajamiinen edellyttää ihmisen jatkuvaa ja aktiivista panosta.

1

KULJETTAJAN AVUSTUS
Tukijärjestelmät avustavat esimerkiksi ohjaamisessa, mutta kuljettajalla on oltava auto koko ajan hallinnassa.

2

OSITTAINEN AUTOMAATIO
Enemmän tukijärjestelmiä, kuten esimerkiksi tutkapohjainen vakionopeudensäädin ja puoliautomaattinen parkkeerausavustin.

3

EHDOLLINEN AUTOMAATIO
Kuljettaja voi halutessaan antaa auton suorittaa joitakin toimenpiteitä itse. Kuljettaja voi välillä siirtää katseensa pois liikenteestä ja antaa auton huolehtia ajosta.

4

KORKEA AUTOMAATIO
Auto ajaa käytännössä itse koko ajan, mutta myös kuljettajalla on mahdollisuus ottaa ohjat halutessaan.

5

TÄYSAUTOMAATIO
Auto tekee kaiken itse kaikissa olosuhteissa. Autossa ei ole ohjaamoa.

Suomalainen vakuutus sopii hyvin

KUKA VASTAA, jos itsestään ajava auto kolaroi?

Se on ehkä yleisin ihmisiä askarruttava kysymys autonomisesta liikenteestä. Hieman turhaan.

"Suomalainen vakuutusjärjestelmä sopii jo nykyisellään hyvin autonomisille liikenteelle. Toisin kuin angloamerikkalaisissa maissa, Suomessa vakuuttaminen lähtee siitä, että kolmannen osapuolen vahingot korvataan aina. Syyllisyys on toissijaista", johtaja **Janne Jumppanen** Liikennevakuutuskeskuksesta sanoo.

Suomessa niin liikenne- kuin kaskovakuutuskin ovat autokohtaisia eivätkä henkilökohtaisia. Kolmannen osapuolen vahinkojen korvattavuuden näkökulmasta kolari- tai yliajotapauksessa on sama, ajaako autoa kuljettaja vai robotti. Kuljettajan vastuuta autonominenkaan ajopeli tuskin kuitenkaan kokonaan poistaa.

"Vaikka auto ajaisi itse, kuljettajan on oltava valmiina puuttumaan tilanteeseen, jos auto ei sitä kykene tekemään", LähiTapiolan autopalveluista ja liikenneturvallisuudesta vastaava johtaja **Tapani Alaviiri** muistuttaa.

Mikäli onnettomuuden syy on autossa, voivat vakuutusyhtiöt periä korvauksia auton valmistajalta. Näin on tehty esimerkiksi autopaloissa, jotka ovat johtuneet tekniikan pettämisestä valmistusvian vuoksi.

► geissa autonominen liikenne yleistyy viimeisenä.

"Ympäristö on vaihteleva ja täynnä yllätyksiä. Auton on vaikea tietää, onko lähestyvät esine ilmassa leijuva sanomalehti vai ihminen", LähiTapiolan autopalveluista ja liikenneturvallisuudesta vastaava johtaja **Tapani Alaviiri** sanoo.

"Voi olla, että ensimmäisenä autonominen liikenne yleistyy kaupunkien välisessä liikenteessä maanteillä, jossa ympäristö on selkeämpää", Forsblom miettii.

Esimerkiksi asuntomessualueilla autonomiset pikkubussit ovat toimineet ongelmitta. Forsblom uskookin, että ensimmäiseksi laajamittaista itseajavaa liikennettä nähdään juuri rajatuissa ympäristöissä. Hyvä kohde voisi olla esimerkiksi lentoasema, missä bussi voisi kulkea parkkialueelta terminaalille.

"Raskas liikenne voisi toimia autonomisesti hyvin myös rajatulla satama-alueella, jossa ympäröivä infra voidaan suunnitella sitä tukevaksi. Myös suuressa logistiikkakeskuksessa vetoautot voisivat ajaa itse ja antaa peräkärryt kuljettajien ajettaviksi maantieosuuksille", Forsblom visioi.

AUTONOMINEN JONOAJO TEHOSTAISI KULJETUKSIA

Myös kuljetusyritykset voisivat hyötyä itsenäisesti ajavista autoista. Eivät kuitenkaan samalla tavalla kuin taksiyritykset, sillä jo pelkästään ajoneuvojen suuren hankintahinnan vuoksi työvoiman suhteelliset kustannukset ovat merkittävästi pienemmät kuin taksissa.

"Raskaassa liikenteessä kuljettajaa tarvitaan myös siksi, että kuljetuksissa hänelle kuuluu useimmiten ajamisen lisäksi paljon muitakin töitä, kuten lastin purkamista", Forsblom huomauttaa.

Taloudellista hyötyä autonomia voisi kuitenkin kuljetusalalle tuoda. Forsblom nostaa esimerkiksi ajon letkassa, jota jo nykyisin tehdään manuaalisesti ilmanvastuksen pienentämiseksi ja polttoaineen säästämiseksi.

"Jos autot olisivat yhteydessä toisiinsa, riittäisi, kun ensimmäisen kuljettaja ajaisi, ja seuraavien kuljettajat voisivat levätä ajon aikana. Vuorottelemalla vetovastuussa olevaa kuljettajaa voitaisiin kasvattaa tehokasta ajoaikaa ja kalliin yhdistelmän käyttöastetta. Tämä luonnollisesti vaatisi myös muutoksia ajoaikoja koskevaan lainsäädäntöön", Forsblom sanoo. ●

© ADOBE STOCK

"Voi olla, että ensimmäisenä autonominen liikenne yleistyy kaupunkien välisessä liikenteessä maanteillä, jossa ympäristö on selkeämpää", Forsblom miettii.

VIIME VUONNA SUOMESSA LIIKENNEONNETTOMUUKSISSA MENEHTYI 221 IHMISTÄ.

Robotti olisi turvallinen, MUTTA AIVOMME SANOVAT MUUTA

TEKSTI **JUHO PAAVOLA** KUVAT **ADOBE STOCK**

AUTONOMISEN liikenteen tarpeelle ja sen vastatuulelle on yksi ja sama syy. Se on ihminen.

”Varmasti tärkein peruste autonomisen liikenteen puolesta on se, että yleisin syy onnettomuuksiin on ihminen. Noin 90 prosenttia kaikista tieliikenneonnettomuuksista johtuu kuljettajan inhimillisestä virheestä”, LähiTapiolan autopalveluista ja liikenneturvallisuudesta vastaava johtaja **Tapani Alaviiri** sanoo.

Perusajatus on, että kun konetta opetetaan riittävästi, myös liikenne alkaa toimia kuin kone. Siis ohjelmoidusti, toisteisesti ja virheettömästi. Ihmiselle tyypillinen herpaantuminen jää pois, jolloin liikenneturvallisuus paranee.

Ajatukselle on perusteet. Viime vuonna Suomessa liikenneonnettomuuksissa menehtyi 221 ihmistä. Jos kuljettajan inhimillisestä virheestä johtuvat onnettomuudet olisivat poissa, olisi liikenteessä samana aikana menehtynyt vain 21 henkeä. Tulos on jossittelua vaihtoehtoisella todellisuudella, mutta se näyttää suuntaa. Älykäs tekniikka luo turvallisuutta tielle.

Monet nykyautojen aktiivisista turvavarusteista ovat lähellä autonomista ajamista. Sellaisia ovat esimerkiksi ajonvakautusjärjestelmä (ESC), kaistavahti, adaptiivinen vakionopeudensäädin sekä hätäjarrutus. Ne kaikki tekevät jo nyt päätöksiä kuljettajan puolesta.

”Onnettomuustutkintojen mukaan esimerkiksi ESC-järjestelmät ovat vähentäneet vakavia onnettomuuksia huomattavasti”, Alaviiri sanoo.

Myyntipuhe autonomisten ajoneuvojen puolesta näyttää helpolta. Sitä se ei kuitenkaan ole, sillä vastassa on aina yhtä arvaamaton ihminen. Hyväksymme väistämättöminä mokina ja sivuvaikutuksena omalle toiminnallemme liikenteessä paljon sellaista, mitä emme hyväksy itse ajavalta autolta.

”Eräs amerikkalainen lakimies sanoi asian hyvin. Yhdysvalloissa kuolee liikenteessä lähes 40 000 ihmistä vuodessa. Jos autonominen liikenne puolittaisi määrän, nostettaisiin varmasti 20 000 oikeusjuttua autonvalmistajia vastaan, mutta kukaan ei kiittäisi niistä 20 000 säästyneestä hengestä”, ITS Finland ry:n toiminnanjohtaja **Marko Forsblom** havainnollistaa. ●

Konttirahtien hintoja kuvaava Shanghain konttirahti-indeksiluku (SCFI) oli vuoden 2020 alussa tuhannen kieppeillä. Nyt indeksiluku on noussut moninkertaisesti ja on tällä hetkellä yli 3000.

Konttirahtien hintaralli on jo tasaantumassa

Suomen omintakeinen merikuljetusmalli on suojannut hurjimmilta hintapaineilta.

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVA **ADOBE STOCK**

Globaalin konttilaivaliikenteen hurja kasvu jatkuu tänäkin vuonna. Kiinan satamien konttiliikenne nousi 35 prosenttia helmikuussa (Maritime News 29.3.). Kovin hintaralli ja konttipula ovat silti helpottumassa.

Maailman suurimman konttilaivavarustamon Maerskin Suomen maayhtiön toimitusjohtajan **Satu Lindebergin** mukaan USA:n ja Kiinan välinen konttirahtiliikenne kasvoi viime vuonna 30 prosenttia. Se on sekoittanut maailman konttilaivaliikenteen.

Suomeen konttirahtien hinnannousu ei ole iskenyt täysimääräisesti. Niiden kasvusta huolimatta konttilaivojen merkitys ei ole Suomelle yhtä suuri kuin vaikkapa Keski-Euroopassa.

Rahtihintojen nousua Suomi ei ole välttänyt, koska kaikissa merikuljetuksissa on nyt myyjän markkinat.

Suomen satamiin jättikonttilaivoilla ei ole asiaa. Itämerellä ajetaan enintään 5 000 TEU:n feedereillä, jotka kuljettavat konttijättien tavaraa Euroopan suursatamista Itämeren pieniin satamiin. Suomeen kontteja kuljetetaan esimerkiksi Rotterdamin, Hampurin, Antwerpenin ja Bremerhavenin satamista, feeder-aluksilla, joihin mahtuu 500–3 500 standardikonttia.

Suomeen liikennöi puolen tusinaa jättivarustamoa: Maersk, MCS, CMA, Hapag-Lloyd ja Cosco. Mukana on myös pienempiä eurooppalaisia feeder-varustamoita. Ainoa suomalainen feeder-varustamo on Langh Ship.

ROPAXIT JA AUTOLAUTAT SUOMEN ERIKOISUUS

Suomen meriliikenteen erikoisuus on se, että isoa meriliikennettä harjoitetaan ro-ro- ja ropax-aluksilla, joihin lastataan perävaunuja ja junanvaunuja. Suomi poikkeaa muista Euroopan maista ison ro-ro-liikenteensä vuoksi.

Ropax-liikenteen ykkönen on Finnlines. Se on hankkinut koko ajan lisää aluksia ja sillä on 40 prosentin markkinaosuus ro-ro- ja ropax-liikenteestä Suomen ja Ruotsin ja Suomen ja Saksan välillä.

Suomen uniikkia merikuljetuspalettia monipuolistaa Viking Linen ja Tallink Siljan iso autolauttakapasiteetti, jolla kuljetetaan kymmeniä prosentteja Suomen ulkomaankaupan tuotteista. Autolautat ovat osa ro-ro-kuljetuksia.

Merikuljetusten kolmas ja suurin segmentti on irtolastialukset, joilla kulkevat muun muassa öljy, kivihiili, kemikaalit, malmit, puutavara. Metsäteollisuus on suuri irtolastikuljettaja. Nesteen öljyä kuljetetaan jopa yli 100 000 dwt:n aluksilla. ►

© LANGH SHIP

Langh Ship -varustamon alukset kuljettavat terästä, kontteja ja bulk-lasteja.

MAERSK LIIKENNÖI KOLMEEN SATAMAAN SUOMESSA

Satu Lindeberg sanoo, että merirahtihinta Kiinan satamista Suomeen on all-in-kokonaisuus, joka koostuu valtamerilaivaosuudesta Euroopan suuriin satamiin ja feeder-alusosuudesta Euroopasta Suomeen.

”Suurten konttialusten rahtihinnat ovat 3–4-kertaistuneet vuodessa, ja oletettavasti hinnat pysyvät historiallisen korkeina koko vuoden ajan. Alkuvuonna 40-jalkaisen standardikontin tuontirahti Aasiasta kävi jopa 12 000 dollarissa, mutta nyt hintataso on maltillisempi, toki korkea edelleen verrattuna viime vuoteen. Suezin kanavan tukkeutuminen on heiluttanut tuonti- ja vientirahtihintoja edelleen”, Lindeberg sanoo.

Maersk liikennöi Helsingin, HaminaKotkan ja Rauman satamiin, jotka ovat Suomen kolme suurinta konttisatamaa.

”Aluksemme on 3 500 TEU:n kokoluokkaa. Ne liikennöivät Itämeren alueella tuoden samalla kertaa kontteja Suomen, Baltian ja Pietariin satamiin”, hän sanoo.

Lindebergin mukaan Kiinan ja Yhdysvaltain välinen merirahtiliikenne kasvoi jo viime vuonna reilut 30 prosenttia, ja kasvu on jatkunut. Se heijastuu hänen mukaansa koko maailman merirahteihin.

LANGH SHIP TUPLANNUT LAIVASTONSA

Suomalaisvarustamoista vain Langh Ship -varustamolla on omia feeder-konttialuksia. Varustamo on itse asiassa kaksinkertaistanut viime kesästä aluskantansa.

”Meillä on nyt 10 konttialusta, kun aiemmin niitä oli viisi. Kaikki ovat aikarahdattuina”, sanoo Langh Ship -varustamon toimitusjohtaja **Laura Sofia** Langh-Lagerlöf.

Langh Ship -varustamon alukset ovat 900 TEU:n kokoa. Langh-Lagerlöfin mukaan varustamo kilpailee lähinnä saksalaisten ja hollantilaisten pienempien feeder-yhtiöiden kanssa.

”Rahtihinta on viime vuosina ollut se, millä rahdeista on pääasiassa kilpailtu”, hän sanoo.

Langh-Lagerlöfin mukaan konttialusten merirahtien hinnat yhtiön reiteillä ovat kaksinkertaistuneet viime syksystä. Hän ei poissulje mahdollisuutta, että varustamon aluskanta kasvaa vieläkin, koska rahtikysyntä on vahvaa.

”SUURTEN KONTTIALUSTEN RAHTIHINNAT OVAT 3-4-KERTAISTUNEET VUODESSA."

”ALALLA KÄYNYT JUURI PÄINVASTOIN”

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton toimitusjohtaja **Petri Laitinen** sanoo, että merirahtien hintojen nousu ja kuljetuskapasiteettipula on heijastunut Suomeen.

Laitisen mukaan Shanghain konttirahti-indeksi lähti nousuun jo vuoden 2020 kesällä, mutta nousu kiihtyi viime vuoden lopulla.

”Suuret konttivarustamot tekivät hyviä tuloksia jo viime vuonna”, hän sanoo.

Laitinen muistuttaa, että vuosi sitten logistiikka-alan rahtiliikenteen arvioitiin joutuvan suuriin vaikeuksiin koronan takia, mutta pääosin on käynyt oikeastaan päinvastoin – lentoliikennettä lukuun ottamatta.

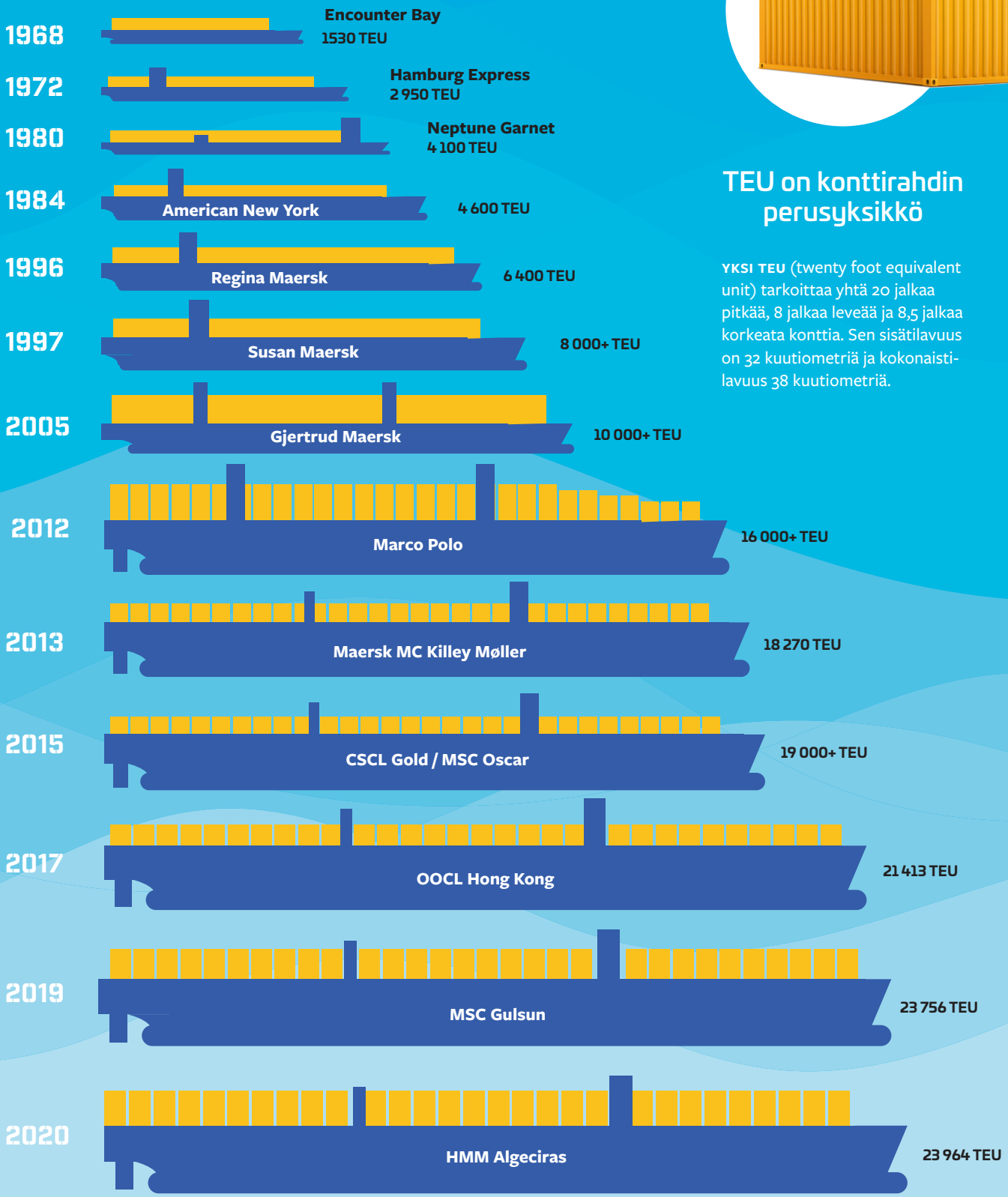
”Isot logistiikka- ja huolintayhtiöt ovat hankkineet matkustajakoneiden puuttuvan lentorahdin paikkaamiseen paljon myös omia rahtikoneita, Lisäksi rahtitavaraa on alettu kuljettaa yhä enemmän Aasiasta junilla Eurooppaan. Nurminen Logisticsin nopeasti kasvanut konttijunaliikenne on siitä esimerkki”, hän sanoo.

Laitinen korostaa kuitenkin, että erot konttilaivojen ja junien kuljettamien rahtimäärien välillä ovat valtavat.

”Kun iso konttilaiva ottaa kyytiin 20 000 konttia, kuljettaa juna enintään noin 50-100 konttia kerralla”, hän sanoo. ●

TEU on konttirahdin perusyksikkö

YKSI TEU (twenty foot equivalent unit) tarkoittaa yhtä 20 jalkaa pitkää, 8 jalkaa leveää ja 8,5 jalkaa korkeata konttia. Sen sisätilavuus on 32 kuutiometriä ja kokonaistilavuus 38 kuutiometriä.



KILPAILUKYKYÄ
JA
KANNATTAVUUTTA
30.9.2021
Scandic Marina Congress Center
LOGY
HANKINTAPÄIVÄ

28.10.2021
Finlandia-talo
TRENDIT JA
MAHDOLLISUUDET
LOGY
KULJETUSPÄIVÄ

© ADOBE STOCK

Kun ketju **katkeaa**

Pandemia katkaisi vuosi sitten maailmanlaajuiset logistiikkaketjut, eikä tilanne ole vieläkään täysin normalisoitunut. Patoutumat, jotka purkautuvat, sotkevat logistisia järjestelmiä edelleen.

Aivan kuin koronapandemia ei riittäisi, juuttuivat kontit Suezin kanavaan aiheuttaen ruuhkia muille laivoille.

Samalla joudutaan pelkäämään henkilöstön terveyden puolesta ja karanteenien vaikutuksia tuotantoon. Työmatkustaminen lopetettiinkin hyvin nopeasti, ja toimittajien tapaamiset siirrettiin verkkoon.

Pahinta yrityksissä on ollut epätietoisuus ja epävarmuus. Viimeisen vuoden aikana ei logistiikan ammattilaisilla ole ollut täysin stressitöntä päivää.

Eikä tilanne ole normaali vieläkään, joten suuntaamme kohti uutta normaalia.

Pandemia on testannut toimitusketjujen läpinäkyvyyden ja ketteryyden. Parhaiten ovat selvinneet yritykset, joilla oli kyky nopean reagointiin ja yhteistyökykyiset kumppanit. Digitaalisuuden merkitys korostuu. Sen avulla ratkaistaan myös tulevia ongelmatilanteita.

Seuraavassa kolme logistiikan ammattilaista kertoo selviytymisen strategiat.

OLLI-PETTERI SALO **METSO OUTOTEC:**

Digitaalisuudella toimitusketjut hallintaan

Covid-19 näyttäytyi eri maanosissa eri tavalla ja eri aikaan. Kiviaineksen ja mineraalien käsittelyssä sekä metallien jalostuksessa toimivan Metso Outotecin toimitusketjut ulottuvat useisiin kymmeniin maihin.

TEKSTI **HELENA RAUNIO** KUVAT **METSO OUTOTEC**

”Kun pandemia lähti Kiinassa liikkeelle, siellä vedettiin alas operaatioita. Logistiikkaan syntyi kerrannaisvaikutus: kun oli vähemmän kysyntää, ei satamista lähtenyt laivojakaan, konttikapasiteetti muuttui haasteelliseksi ja vaikutti logistiikan kustannuksiin”, kuvaa tilannetta **Olli-Petteri Salo**, Metso Outotecin globaali logistiikkajohtaja.

Tärkeintä oli silloin ja edelleen mallintaa vaihtoehtoisia logistiikan ratkaisuja, ratkaisukeskeisesti ja katsoa kokonaiskustannuksia. Näkyvyyteen panostaminen toimi siinä hyvänä työkaluna.

”Pandemiasta ei voi selvitä kukaan yksin. Meitä helpotti se, että olimme jo aikaisemmin tehneet logistiikkaan liittyviä päätöksiä, kuten lisänneet palveluntarjoajien kanssa strategista yhteistyötä ja kumppanuutta.”

LOGISTIIKKAAN MELKO HYVÄ NÄKYVYYS

Yhtiössä jälkimarkkinoiden varaosat ja kulutusosat ovat osa palveluliiketoimintaa.

Kun kaivosteollisuudessa käytetään paljon kuluvia osia, myös yhtiön huolto joutui pandemian kurimukseen. Asiakkaiden tiloja suljettiin kokonaan tai vierailuja rajoitettiin.

”Meillä on hyvä näkyvyys jälkimarkkinoiden kuljetuksiin sekä varastoihin, ja hyvä logiikka ennustaa tarpeita. Pystymme tekemään nopeasti päätöksiä siitä, kasvatetaanko varastoa vai mennäänkö kevyempään suuntaan markkinatilanteen mukaisesti. Tämän toteuttaminen on ollut haasteellista vallitsevien markkinatilanteiden takia ja skenaariot ovat olleet rajallisia. ”

VAIHTOEHTOISIA HANKINTAMAITA

Metso Outotecilla on omaa valmistusta ja suoraa hankintaa niin Kiinasta kuin Intiastakin, monen muun maan lisäksi. Näissä maissa on myös paljon alihankintaverkostoa.

”Suurin haaste teknologiayrityksessä ovat materiaalit, joita ei noin vain voi mennä ostamaan uudelta toimittajalta. Pandemian aikana ei välttämättä ole ollut kannattavaa tai mahdollista

tehdä isoja muutoksia toimitusketjuihin.”

Esimerkiksi Intiassa syntyi pandemian myötä puutetta hapesta, koska sairaalat tarvitsevat sitä välttämättä.

”Yhden maan ongelmilla voi olla suuria vaikutuksia monen yrityksen globaaleihin toimitusketjuihin”, kuvaa Salo tilannetta.

Iso kysymys on se, minkälaiseksi Aasian maiden kustannustaso muodostuu jatkossa. Vaikka Euroopassa pääomaa sitoutuu tuotantoon enemmän, on kuljetuskustannuksillakin suuri merkitys. Esimerkiksi lentorahdin kustannukset ovat 6–7-kertaistuneet pandemian aikana.

”Suoran hankinnan kustannus on se, mitä kokonaisuus maksaa mukaan lukien koko logistiikka, vientitullit ja verot. Pandemia on laittanut yrityksen ajattelemaan, että mitä jos logistiikkakustannukset eivät enää putoakaan sille tasolle, mitä ne olivat vuonna 2019. Onko Aasia tai joku muu kaukainen maa enää järkevä alihankinnan kohde”, pohtii Salo.

METSO OUTOTECIN VUOSI 2020 LUKUINA

4 150	MEUR saadut tilaukset
3 897	MEUR liikevaihto
253	MEUR liikevoitto
0,17	osakekohtainen tulos 0,17 euroa

DIGITAALISUUS VOIMISTUU PANDEMIASSA

Digitaalisuuden avulla saadaan tietoa esimerkiksi konttialuksissa olevan tavaran määrästä, mutta myös mihin niitä tarvitaan ja milloin.

”Digitaalisuus on tapa, millä pandemioiden riskeihin voidaan tulevaisuudessa vaikuttaa eri skenaarioilla, riskien mitigoinnilla ja ratkaisujen löytämisellä. Digitalisaation myötä tuleva näkyvyys läpi koko toimitusketjun ja kaiken siltä väliltä luo mahdollisuudet selviytyä tulevaisuudessa”, Salo lisää.

Hän uskoo, että poikkeustilanteiden hallinta, skenaarioiden mallintaminen riskitilanteissa ja digitalisaatio saavat myös Suezin tilanteesta lisävauhtia. Kun manuaalinen selvitystyö ja näkyvyys muuttuu digitaaliseksi, voidaan selvitä myös vaikeista tilanteista.

"PANDEMIAN AIKANA EI VÄLTTÄMÄTTÄ OLE OLLUT KANNATTAVAA TAI MAHDOLLISTA TEHDÄ ISOJA MUUTOKSIA TOIMITUSKETJUIHIN."

KIRSTI RAUTIO VALIO:

Valio selvisi kumppaniverkoston avulla

Maitotuotteita jalostava Valio on selvinnyt pandemian vaikutuksista ilman, että kuluttajien olisi tarvinnut hamstrata maitoa ja maitojalosteita.

TEKSTI **HELENA RAUNIO** KUVAT **VALIO**

”Kukaan ei osannut ennakoida tulevaa tilannetta. Sen vuoksi olemmekin erittäin kiitollisia niille hyville toimittajille, joiden kanssa selvisimme kokonaisuutena hyvin”, sanoo **Kirsti Rautio**. Hän vastaa Valiolla hankinnoista, sopimusvalmistuksesta ja pakkauskehityksestä.

Strategiset hankinnat on keskitetty pääkonttoriin Pitäjänmäelle. Operatiivista hankintaa, kuten tilaus-toimitusketjua ja materiaalivirtojen ohjausta, hoidetaan pääsääntöisesti toimipaikoilla.

Vaikka Valiolla on aina tehty riskinhallintaa, pandemian kaltaiseen tilanteeseen ei ole pystytty varautumaan. Pandemialla on kuitenkin ollut jopa myönteisiä vaikutuksia:

”Toimitusketjun ja logistiikan tärkeys koko toiminnassa on korostunut. Pandemian siivittämänä päätettiin käynnistää operatiivisen hankinnan kehittämisprojekti”, Rautio kertoo.

KOKO TOIMITUSKETJU TIUKASSA SEULASSA

Kun pandemia alkoi, Valiolla kokoontui aluksi päivittäinen, myöhemmin viikoittainen kriisiryhmä, jossa muiden haasteiden ohessa mietittiin koko logistista ketjua.

”Heti alkumetreillä nostimme nopealla tahdilla varastotasoja ja hankimme varastoihin lisää tuotteita.”

Toimitusketju on ollut koko ajan tiukassa seurannassa. Toimittajat olivat heti mukana omalla panoksellaan.

”Olemme selvinneet kriisistä hyvän kumppaniverkoston avulla. Siitä on ollut hyötyä, ettemme ole toimineet hirveän tiukan kilpailuttamisen linjalla, vaan pyrkineet pitkäaikaiseen yhteistyöhön.”

Rautio on ylpeä siitä, että elintarvikealan yrityksenä pystyttiin pitämään toimitusvarmuus erittäin korkealla tasolla, eikä paljon puuttunut 100 prosentista.

JALOSTUSKETJU HAAVOITTUVA

Maitoa ei voi oikein varastoida eikä pakastaa, eikä lehmille sanoa, että vähemmän maitoa, kiitos. Jalosteetkin säilyvät varastoissa vain tietyn aikaa.

"HETI ALKUMETREILLÄ NOSTIMME NOPEALLA TAHDILLA VARASTOTASOJA JA HANKIMME VARASTOIHIN LISÄÄ TUOTTEITA."

1 787 MEUR liikevaihto vuonna 2019

4 300 suomalaista maidontuottajaa omistaa Valion osuuskuntien kautta

60 tuotteita viedään noin 60 maahan

Tehtaiden sulkemiset ja karanteenit eivät saisi häiritä toimitusketjua, kun raaka-aineiden ja tuotteiden aikaikkuna oli rajallinen. Sen vuoksi tuottajien, tehtaiden ja koko toimitusketjun hygieniatasoa nostettiin tiukemmin kuin suositukset edellyttivät.

”Olemme yrittäneet ennakoida pandemian aikana tulevaa ja olleet supervarovaisia lisäämällä välittömästi kriittisimpien raaka-aineiden ja pakkausmateriaalien varastotasoja.”

Elintarvikeala on pandemian aikana ollut kuitenkin siinä mielessä hyvässä asemassa, että kulutus ei sukella samalla tavoin kuin monella muulla. Kulutuksen kohteissa tapahtui kuitenkin muutoksia.

”Jakelukanava muuttui todella paljon. Kun hotelli- ja ravintola-ala sulkeutui, ja koulujen ruokalat menivät kiinni, tuotteita myytiin enemmän vähittäiskaupan kautta. Maitoa ei juotukaan enää juoma-automaateista vaan myytiin enemmän litran tölkeissä”, kuvaa Rautio äkkinäistä muutosta.

Kun maitotölkkien kysyntä lähti rajuun nousuun, myös Valion omat toimittajat olivat suorastaan helisemässä.

KONTEISTA YHÄ ONGELMIA

Tuonnin lisäksi Valio myös vie tuotteita eri puolille maailmaa, myös Kiinaan.

”Kuljetus on iso haaste koko alalla, sillä rahtihinnat ovat pilvissä ja konteista on edelleen pula. Hyvistä yhteistyökumppaneista on ollut meille siinäkin etua, sillä vaikka olemme suuri toimija Suomen kokoluokassa, olemme globaalisti pieni.”

Jopa thaimaalaisten marjanpoimijoiden tulo Suomeen vaikuttaa Valion tuotteisiin. Jos ei poimita mustikoita, niitä ei ole seuraavana talvena pakasteessakaan.

ANTTI KIILAKOSKI **SSAB:**

Teräsjätti reagoi nopeasti pandemiaan

Kun terästuotteiden kysyntä romahti viime vuoden maaliskuussa, SSAB teki merkittäviä muutoksia tuotantosuunnitelmiin - muutamassa viikossa.

TEKSTI **HELENA RAUNIO** KUVAT **SSAB**

”Terästeollisuus on lähtökohtaisesti hyvin dynaaminen ja volatiili ala, joten olemme tottuneet nopeisiinkin nousuihin ja laskuihin. Mutta koronan kaltainen pandemia aiheutti toki oman, täysin uuden haasteensa”, sanoo **Antti Kiilakoski**. Hän toimii SSAB Europen Suomen liiketoimintayksikön toimitusketjun hallinnasta vastaavana päällikkönä.

TILANNE TIEDOSSA PÄIVITTÄIN

Jo pandemian alkuvaiheessa SSAB:llä pidettiin lähes päivittäisiä toimitusketjun tilannepalavereja. Niissä käytiin läpi pandemiatilannetta, kysyntää sekä logistista ketjua sekä sovittiin toimenpiteistä. Tehtaat perustivat myös omat koronaryhmänsä, minkä ansiosta pystyttiin reagoimaan paikalliseen koronatilanteeseen.

Kiilakoski kiittelee sitä, kuinka nopeasti toimitusketjussa pystyttiin reagoimaan ylös ja alas sekä siirtymään etätöihin melkein yön yli ei-tuotannollisissa toiminnoissa.

”Reagoimme pandemiaan välittömästi ja ryhdyimme sen mukaisesti linjaamaan ohjeistuksia sekä suunnittelua. Tämän kokoluokan tuotanto- ja toimitusketjun hallittu muutos ei tapahdu ihan yön yli, mutta nopeasti me sen teimme.”

Varastotiloja ei tarvinnut juuri lisätä.

”Mutta sitäkin enemmän keski-

"TÄMÄN KOKOLUOKAN TUOTANTO- JA TOIMITUSKETJUN HALLITTU MUUTOS EI TAPAHDU IHAN YÖN YLI, MUTTA NOPEASTI SEN TEIMME."

tyimme tekemään muutoksia tuotantosuunnitelmaan. Toisaalta sellaisiin toimituksiin ei hyväksytty muutoksia, joiden materiaalit olivat jo valmiita tai pitkällä toimitusketjussa."

Tällä haluttiin välttää varastojen äkillinen täyttyminen ja yllättävät tuotantopysäkit.

Kun asiakkaiden varastot alkoivat täyttyä ja satamat ruuhkautua, myös kuljetuksia ja erityisesti laivauksia piti rukata uudelleen.

HUOLTOSUUNNITELMA AIKAISTETTIIN

Myös huoltosuunnitelmia muokattiin nopeasti.

"Raahessa aikaistimme masuunin peruskorjauksen kahdella vuodella. Se tehtiinkin viime vuoden aikana, mikä oli iso juttu ja merkittävä saavutus."

Kun myynti lähti nousuun syksyn aikana, toimitusketjua reivattiin jälleen toiseen suuntaan.

"Kävimme koko ajan vuoropuhelua olemassa olevien toimittajien kanssa hyvässä hengessä."

RAAKA-AINEET KRIITTISIÄ KETJUSSA

Esimerkiksi raaka-aineiden toimitusajat voivat venyä pitkiksi ja materiaalien ominaisuudet vaatia säätöä prosessiin. Sen vuoksi kaikkia toimitusketjuja ei voikaan muuttaa kovin nopeasti.

"Raaka-aineiden toimitukset Raahen terästehtaalle ovat hyvin kriittisiä kuten myös välituotekuljetukset junalla, laivoilla ja autoilla tehtaiden välillä. Lisäksi kriittisiä ovat toimitukset asiakkaille, sillä tehtaiden omat varastotilat ovat hyvin rajalliset", Kiilakoski selvittää.

Raaka-aineiden saatavuusongelmat eivät juuri koskettaneet yhtiötä viime vuonna, mutta tänä vuonna on joidenkin materiaalien toimitukset myöhästyneet ja toimitusvolyymit kiristyneet.

"Olemme varautuneet tietynkokoisiin häiriöihin varmuusvarastoilla, mutta joissakin komponenteissa tai raaka-aineissa on hyvä katsoa myös vaihtoehtoisia toimittajia ja varmuusvarastojen kokoa."

Kuljetuksissa oli viime vuoden aikana hyvä tilanne sen jälkeen, kun kevään "hässäkästä" oli selvitty.

"Maailmanlaajuinen konttipula on tietysti aiheuttanut haasteita ja muutostarpeita konttitoimituksiin - jo ennen Suezin kanavan onnettomuuttakin." ●

SSAB:N VUOSI 2020 LUKUINA

14 000	työntekijöitä
+50	työntekijöitä yli 50 eri maassa
65	nettomyynti 65 miljardia Ruotsin kruunua
-0,50	osakekohtainen tulos -0,50 Ruotsin kruunua

Toimitusketjut koronan jälkeen

Älykäs toimitusketju lisää läpinäkyvyyttä ja vastustuskykyä toimitusketjun häiriöille, sanoo professori Brian Gibson.

TEKSTI **ILMARI TUOMIVAARA** KUVAT **ADOBE STOCK**

Lohkoketjuista tekoälyyn ulottuva älykäs toimitusketjun hallinta muuttaa vauhdilla varastojen, vähittäiskaupan, logistiikan ja alan työntekijöiden arkea. Tekoälysovellukset, kuten ääniavusteiset ostostapahtumat, muuttuvat valtavirraksi myös kuluttajien keskuudessa.

Älykkäillä toimitusketjuilla on mahdollista pienentää kuluja, parantaa kannattavuutta ja napata organisaatiolle kilpailuetua. Yhä useampi yritys onkin valmis investoimaan älykkäisiin teknologioihin.

Toimitusketjujohtajien on kuitenkin ensin ymmärrettävä älykkään toimitusketjun hallinnan keskeiset osat ja toteutuksen haasteet. Vasta sitten teknologiasta saadaan hyöty irti.

Näin uskoo toimitusketjun hallinnan professori **Brian Gibson** Alabaman osavaltiossa sijaitsevasta Auburn-yliopistosta.

PIENILLÄ KEHITYSHANKKEILLA LIIKKEELLE

Yritysten ei kannata Gibsonin mukaan tavoitella kehityshankkeissaan liian isoa ensimmäistä harppausta.

"Markkinoilla on runsaasti erilaisia tekoälyä, koneoppimista tai bigdataa hyödyntäviä palveluita, joten haasteena on pikemminkin löytää juuri omaan tarpeeseen sopiva järjestelmä. Maaliksi voi asettaa jonkin yksinkertaisen usein toistuvan prosessin toteuttamisen paremmin, nopeammin ja tehokkaammin teknologian avulla", Gibson kuvailee.

Manuaaliset ja usein toistuvat tehtävät, kuten esimerkiksi laskutukseen liittyvät, ovat oppikirjaesimerkkejä tehtävistä, joita kannattaa siirtää ihmiseltä koneelle. Vapautuvat henkilöresurssit kannattaa ohjata suuremman lisäarvon töihin.

KORONA MUUTTI PELIKENTTÄÄ

Koronapandemia edellytti yritysten tilannehuoneisiin aiempaa reaaliaikaisempaa ja läpinäkyvämpää kuvaa toimitusketjuihin.

Gibson uskoo, että monet koronapandemian mukanaan tuomat opit ovat tulleet jäädäkseen.

"Dynaamiset ja joustavat toimitusketjut pystyvät paremmin ja nopeammin mukautumaan muuttuviin toimintaympäristöihin."

Toimittajakenttää ja varastoja katsellaan koronan jälkeisessä maailmassa uusin silmin, Gibson uskoo.

"Yritysten kannattaa aika ajoin läpivalaista niin toimittajakenttänsä kuin varastointistrategiansa ja kysyä itseltään, minkälaista suojaa toimintamallimme meille suo erilaisiin häiriötilanteisiin."

KUKA

BRIAN GIBSON

- toimitusketjun hallinnan professori, Auburn-yliopisto, Alabama, Yhdysvallat
- yli 25 vuoden akateeminen ura
- on mukana työryhmässä, joka julkaisee vuosittain ilmestyvää raporttia toimitusketjuista verkkokaupan ja teknologian hyödyntämisen näkökulmista
- Gibson vietti keväällä kolme kuukautta Helsingissä Hankenin vierailevana Fulbright-tutkijana

GIBSON USKOO, ETTÄ MONET KORONAPANDEMIAN MUKANAAN TUOMAT OPIT OVAT TULLEET JÄÄDÄKSEEN.

LOGY CONFERENCE 2022

"SUPPLY CHAINS IN A POST-COVID WORLD"

Professori Brian Gibson on puhumassa Helsingin Clarion-hotellissa 3.–4.2.2022 järjestettävässä LOGY Conferencessa.

Lue lisää: **www.logyconference.fi**

Vaikka strategisen hankinnan merkitys ymmärretään yhä paremmin, niin silti monessa johtoryhmässä hankinnan ainoa mittari on säästöt.

Hankinta kipuaa **johdon agendalla**

Hankinnan ja toimitusketjun strategiseen merkitykseen on herätty koronavuonna. Silti monessa yrityksessä hankintaa katsotaan yhä liian usein vain säästökoneena.

TEKSTI **ILMARI TUOMIVAARA** KUVA **ADOBE STOCK**

Bisnespuheessa sanapari "strateginen hankinta" on viime vuosina yleistynyt.

"Strateginen hankinta on trendiermi, jota viljellään usein heppoisin perustein. Sitä käytetään sellaisissakin yhteyksissä, jotka eivät ole luonteeltaan strategisia", sanoo toimitusketjujen ja hankinnan äärellä pitkän uran tehnyt startup-yrittäjä **Björn Höglund**.

Jotta tässä artikkelissa ei sorruta muoti-ilmiöihin, niin aloitetaan määrittelemällä ero operatiivisen ja strategisen hankinnan välille.

Ensimmäisen eron voi tiivistää aikajänteeseen, summaa Höglund.

"Operatiivinen johtaminen on sen suunnittelua, mitä tehdään huomenna, ensi viikolla tai ensi syksynä, kun taas strateginen johtaminen käsittelee asioita pidemmällä aikaperspektiivillä; miten varmistamme, että kilpailukykymme säilyy viiden vuoden päästäkin, tarvitsemmeko uusia investointeja, minkälaisena näyttäytyy työvoiman saatavuus, laatu ja niin edelleen", Höglund jatkaa.

Toinen olennainen ero on näkökulma. Strategisella tasolla ulkoisten resurssien tai toimitusketjun roolia tulee tarkastella suhteessa yrityksen strategian toteutukseen ja strategisiin tavoitteisiin.

"Silloin, kun tunnistetaan esimerkiksi, mitä kumppanuuksia tai resursseja yritys tarvitsee liiketoiminnan tavoitteisiin yltämiseksi, niin puhutaan strategisesta hankinnasta. Ja tämän näkemyksen tulisi olla jokaisen yrityksen kulmahuoneen agendalla ja mielellään korkealla", lisää Zeal Sourcingin perustaja **Antti Suorsa**.

MIELIKUVA JARRUTTAA KEHITTÄMISTÄ

Monessa yrityksessä hankinnan strategisen suunnittelun esteenä on vanha

mielikuva hankinnasta säästökoneena.

"Monen yritysjohtajan tausta on myynnissä tai markkinoinnissa, jolloin näkyvyys toimitusketjuun ja hankintaan voi olla rajallinen", Suorsa sanoo.

Tällöin on vaarana jumittautua kehään, jossa mielikuva asettaa mittarit, joka puolestaan rajoittaa yrityksen tekemistä.

"Hankinta kuuluu monessa yrityksessä talousjohtajan pöydälle, jossa asioita mitataan rahassa ja kustannussäästöinä. Näin mittarit ja eri insentiivit ohjaavat hankintaa keskittymään vääriin asioihin", Suorsa lisää.

Sekä Suorsan että Höglundin mukaan on harmillista, että säästöt ovat edelleen yleinen ja joskus jopa ainoa hankinnan mittari.

"Jos puhutaan strategisesta hankinnasta, niin silloin säästöjen ei pitäisi olla mittarina laisinkaan. Hankintoja pitäisi mitata samoilla mittareilla, joilla yrityksen liiketoiminnan strategian tavoitteita mitataan. Jos yrityksen johdon agendalla on kasvu ja uudet innovaatiot, niin silloin hankinnan mittareina pitäisi olla kasvu ja uudet innovaatiot", Suorsa kuvailee.

Koronapandemian mukanaan tuomat toimitusketjuhäiriöt ovat nostaneet sekä hankinnan että toimitusketjut johdon agendalla korkeammalle.

"Vastuullisuus on myös nouseva trendi niin hankinnoissa kuin toimitusketjuissa. Vastuullisuuden vaatimus tulee nykyään yhä useammin niin asiakkailta, sijoittajilta kuin yrityksen sisältäkin, mikä korostaa näiden strategista asemaa entisestään", Höglund sanoo.

HANKINTAJOHTAJAT NOUSEVAT YRITYSTEN HIERARKIOISSA

Strategisen hankinnan asemassa on kohentamisen varaa myös kansainvälisesti. Brittiläisen Jaggaer-konsulttiyhtiö alkuvuodesta teettämän tutkimuksen mukaan hankinnan ammattilaisia työskentelee kolme kertaa enemmän operatiivisten tehtävien parissa kuin strategisten.

Tutkimus tehtiin edellisen kerran neljä vuotta sitten. Tänä vuonna tutkimuksessa haastateltiin 290:a hankintajohtajaa.

"Positiivista hankintajohtajien vastauksissa oli, että hankintaa katsotaan useammin strategisesta näkökulmasta kuin edellisellä kerralla. Hankinta on luonteeltaan yhä vahvasti operatiivista, mutta muuttumassa laajemmin strategiseksi. Hankintajohtajat ovat edenneet yritysten hierarkioissa, mikä puolestaan on lisännyt hankintaymmärrystä yritysten ylimmissä johdoissa", sanoo Jaggaerin toimitusjohtaja **Jim Bureau.** ●

"HANKINTOJA PITÄISI MITATA SAMOILLA MITTAREILLA KUIN YRITYKSEN LIIKETOIMINNAN TAVOITTEITA MITATAAN."

– Antti Suorsa

"VASTUULLISUUS ON MYÖS NOUSEVA TRENDI HANKINNOISSA JA TOIMITUSKETJUISSA."

– Björn Höglund

LOGYN KOULUTUS

Toimitusketjun ja hankinnan strateginen johtaminen 24.-25.11.2021

LOGYn kaksipäiväinen koulutus antaa avaimet toimitusketjun ja hankintojen strategiseen johtamiseen ja kehittämiseen.

Koulutus sopii yrityksen johdossa oleville henkilöille, jotka haluavat oppia lisää toimitusketjun ja hankinnan johtamisesta ja kehittämisestä yrityksessään ja kaipaavat tähän työhön uusia näkökulmia sekä ajatustenvaihtoa vastaavien haasteiden kanssa painivien kollegojen kanssa.

Kouluttajina ovat Zeal Sourcingin perustaja Antti Suorsa ja startup-yrittäjä Björn Höglund.

Lue lisää
www.logy.fi/koulutus

basware

Simplify Operations, Spend Smarter.

MITEN SELITTÄÄ KÄSITTÄMÄTÖN...

Me emme pysty selittämään, miksi ihmiset ostavat joitain juttuja... mutta me voimme mahdollistaa **100%** näkyvyyden yrityksen hankintoihin.

Baswarella on ainoa hankinnasta maksuun -ratkaisu, joka yhdistyy **100%** toimittajiin ja pystyy käsittelemään **100%** yrityksen laskuista verkkolaskuina.

Lue lisää ja varaa demo: BASWARE.FI

LOGY SISÄLOGISTIIKKAPÄIVÄ

28.10.2021 Finlandia-talo

MENESTYSTÄ TEHOKKUUDESTA

Anna Aminoff on toimitusketjun hallinnan ja yhteiskuntavastuun apulaisprofessori Hankenilla.

Oletko varautunut seuraavaan häiriöön?

Suuressa osassa suomalaisia yrityksiä mietitään, mitä digitalisaatio tarkoittaa hankinnalle, miten sen avulla voidaan saavuttaa kustannussäästöjä ja muita hyötyjä, kuten parantaa toimitusketjun kestävyyttä tai innovaatioita. Digitalisaatio osaltaan mahdollistaa toimittajamarkkinoiden luomien mahdollisuuksien systemaattisen yhdistämisen asiakkaiden tarpeisiin. Viime aikoina on noussut esille erityisesti hankinnan digitalisaation mahdollisuus parantaa yrityksen resilienssiä eli kykyä vastata häiriötilanteisiin ja palautua niistä.

Jo usean vuoden ajan hankinnan kehittämisen yhtenä merkittävänä ajurina on ollut erilaiset häiriöt toimittajamarkkinoilla ja toimitusketjussa. Erityisen ajankohtaista tämä on tänä vuonna, kuten Covid-19, Ever Given jumiutuminen Suezin kanavaan ja Brexit ovat näyttäneet meille. Tämä yhdistettynä data-analytiikan kehittymiseen sekä toimitusketjuun ja toimittajamarkkinoihin liittyvän datan saatavuuden lisääntymiseen luo mahdollisuuksia hankinnan menetelmien kehittämiselle.

Hankinnan tehtävät, menetelmät ja tarvittava tieto vaihtelevat häiriötilanteiden elinkaareen mukaan. Normitilanteessa eli ennen häiriötä hankinnan kannalta on merkittävää tarkkailla toimittajamarkkinoita ja skannata mahdollisia häiriöitä. Hankinta voi esimerkiksi huomata ns. harmaita joutsenia (aikaisemminkin tapahtuneet, mutta epätodennäköiset häiriöt) toimittajamarkkinoilla ja täten proaktiivsesti estää tai pienentää toimitusketjun ’tsunameja’[1]. Tarvittava tieto on usein monimuotoista ja vaikeasti tulkittavaa. Digitaalisen, määrämuotoisen datan lisäksi saatetaan tarvita esimerkiksi suorien kontaktien ja toimittajatapaamisten kautta saatavaa rikasta tietoa. Tässä vaiheessa on tärkeää rakentaa kyvykkyyksiä vastata mahdollisiin häiriöihin. Häiriötilanteen aikana, kuten esimerkiksi pandemian aikana, yritykset tarvitset tietoa toimittajien ja koko toimitusketjun tilanteesta ja häiriötilanteen etenemisestä. Häiriön jälkeen älykäs datan hyödyntäminen edistää sekä tilanteen palauttamista normaaliksi että rakentaa oppimisen kautta paremmat kyvykkyydet uusien häiriöiden varalta[2].

Hankinnan digitalisaatio ja resilienssin kehittäminen vaativat hankinnalta uusia kyvykkyyksiä. Ensinnäkin se vaatii uteliaisuutta ja analyyttisiä taitoja. Hankinnan on osattava kysyä oikeita kysymyksiä sekä haastaa nykyinen status quo. Hankinnalta vaaditaan myös ymmärrystä teknologiasta ja analytiikasta. Toisaalta hankinnalla on oltava kyky houkutella yrityksen johto huomioimaan toimittajamarkkinoiden uhkat ja mahdollisuudet. Paraskaan data ja teknologia ei auta, jos asiat eivät saa yrityksen johdon huomiota ja siten muuta toimintaa.

HANKINNAN TEHTÄVÄT VAIHTELEVAT HÄIRIÖTILANTEIDEN ELINKAAREN MUKAAN.

[1]Akkermans, H. A., & Van Wassenhove, L. N. (2018), “A dynamic model of managerial response to grey swan events in supply networks”, International Journal of Production Research, Vol. 56, No. 1-2, pp. 10-21

[2]Tämän kolumni perustuu suurelta osalta käynnissä olevaan tutkimukseen yhdessä Harri Lorentzin ja Riikka Kaipian kanssa.

KIINA

muuttuu maailmantehtaasta maailmansijoittajaksi

Kun Kiinan vetovoima alkoi hiipua, ulkomaiset yritykset lähtivät etsimään uusia valmistusmaita. Mutta niin teki Kiinakin ja suuntasi kohti Eurooppaa ja Yhdysvaltoja. Samalla muuttuivat globaalien toimitusketjut kaikissa maanosissa.

TEKSTI **HELENA RAUNIO** KUVALÄHDE **YUAN VIRTANEN**

Globalisaation ansiosta yritykset ovat voineet hankkia ja valmistaa tuotteita edullisesti monista maista, kuten Kiinasta. Mutta Kiinassakin kustannukset ovat kasvaneet nopeasti, minkä seurauksena kansainväliset ostajat harkitsevat myös uusia hankinta- ja valmistuspaikkoja. Näitä on sekä Kaakkois-Aasiassa että Itä-Euroopassa.

Osa yrityksistä on palauttanut valmistuksen takaisin omaan kotimaahansa tai sen läheisyyteen. Tätä kutsutaan englanniksi termillä ”backshoring”.

”Erityisesti pandemia lisää poliittisia paineita laajentaa teollisuuspohjaa kehittyneissä talouksissa”, sanoo Hankenilla projektitutkijana työskentelevä **Yuan Virtanen**. Hän väitteli viime vuonna Aalto-yliopiston kauppakorkeakoulussa aiheesta, joka käsitteli valmistuksen sijoittumista ja välittäjänä toimivien yritysten päätöksentekoa kaukaisissa maissa (Intermediation and manufacturing location decisions: achieving advantages from distant countries).

ARVOKETJUT HAAVOITTUVAISEMPIA

Viimeisten kymmenen vuoden aikana ovat logistiikan ja toimitusketjujen trendit vaihtuneet, kun tuotteiden ja tekniikoiden elinkaaret ovat lyhentyneet.

”Nykyajan maailmanlaajuiset arvoketjut muuttuvat, ovat yhä monimutkaisempia ja haavoittuvampia pandemian kaltaisille riskeille ja häiriöille. Tämä lisää myös niiden hallinnointi- ja koordinointikustannuksia.”

Virtasen mukaan covid-19 on osoittanut, että jos yksi monikansallisessa toimitusketjussa oleva kansakunta on kriisissä, koko toimitusketju voi jopa romahtaa.

”Yritysten onkin monipuolistettava

Yuan Virtanen on toiminut projektitutkijana Hankenilla vuodesta 2021, innovatiivisessa ja kestävässä viimeisen mailin logistiikkaprojektissa (i-Smile).

"ERITYISESTI PANDEMIA LISÄÄ POLIITTISIA PAINEITA LAAJENTAA TEOLLISUUSPOHJAA KEHITTYNEISSÄ TALOUKSISSA"

– Yuan Virtanen

toimituspohjaansa – enemmän toimittajia ja useammista paikoista – sen sijaan, että kotiutettaisiin kaikki toiminnot.”

HANKINTAKANAVAT UUDISTUVAT

Kiina on ollut pitkään suosittu hankintakohde globaaleille ostajille ja toimitusketjuille. Varsinkin 2000-luvulta lähtien maa saavutti mainetta "maailmantehtaana". Käsite syntyi monen asian yhdistymisestä: tuotteiden edullisesta hinnasta ja laadusta sekä suurista tuotantomääristä, samoin kuin pääsystä tärkeimpiin logistisiin solmukohtiin.

Kiinan liiketoimintaympäristö on kuitenkin vaiheittain muuttunut – ja rajustikin.

”Vuosikymmen sitten yritykset alkoivat arvioida uudelleen hankintakanaviaan, jolloin osa päätti siirtää tuotantonsa joko takaisin kotimaahansa tai sen läheisyyteen kuten itäiseen Eurooppaan”, kertoo Virtanen.

Samalla pystyttiin lyhentämään kuljetusmatkoja ja toimitusaikoja.

Mutta myös kiinalaiset yritykset muuttivat toimintaansa ja alkoivat investoida rajojen ulkopuolelle. Ne rakentavat tehtaita korkean kustannustason maissa niin Euroopassa, Pohjois-Amerikassa kuin Australiassakin.

”Taustalla on Kiinan kansallinen tavoite kehittää maan valmistusta innovaatiolähtöiseksi aiemman kustannuspainotteisuuden sijaan.”

MADE IN EU VAHVISTUU

Monet kiinalaisyritykset perustavat tehtaita kehittyneisiin talouksiin hyötymään "alkuperämaan" brändivaikutuksesta ja etsimään innovaatioiden tuomia mahdollisuuksia.

Virtanen halusi selvittää väitöskirjassaan näiden liikkeiden takana piilevien ilmiöiden syitä.

”Kiina on muuttumassa maailmantehtaasta maailmansijoittajaksi", kuvaa Virtanen tilannetta.

Valmistuksen avulla yritykset pääsevät lähemmäksi kehittyneiden maiden asiakkaita vähentäen samalla omia kuljetuskustannuksiaan ja toimitusaikaa.

"Made in China" on perinteisesti lii- ►

© ADOBE STOCK

Vaatetehdas eteläisessä Kiinassa.

► tetty huonoon laatuun, mutta uskon, että tämä muuttuu tulevaisuudessa."

Koska kiinalaisyritykset ovat eurooppalaisiin verrattuna kustannustietoisempia, ne ovat huomanneet, että Made in EU -brändin imagon saa itäisessä Euroopassa edullisemmin kuin läntisessä Euroopassa.

Samalla Kiina kuitenkin menettää oman maansa kustannusetuja.

Jotkut kiinalaisyritykset siirtävät tuotantoa rajojen ulkopuolelle myös siksi, että ne haluavat palvella uusissa kotimaissa asuvia kiinalaisia kuluttajia.

"Valmistamalla kehittyneissä maissa tuotteitaan saavat kiinalaisyritykset "Made in France" tai "Made in Australia" -brändikuvan. Kiinalaiset kuluttajat arvostavat näitä brändejä, koska ne liitetään korkealaatuisiin raaka-aineisiin ja tuotantoon."

PALUUMUUTTAJALLA ON RISKINSÄ

Virtanen tutki myös yritysten erilaisia valmistusstrategioita sekä yritysten päätöksiä siirtyä nousevista talouksista kehittyneisiin talouksiin.

Samalla hän vertaili muualle siirtyvien kiinalaisvalmistajien kilpailukykyyn liittyviä prioriteetteja ja länsimaisten yritysten painotuksia. Tulokset osoittivat sekä yhtäläisyyksiä että eroja.

"Ulkomaille investoivilla kiinalaisyrityksillä sekä Kiinasta pois lähtevillä

KIINASTA PALUUMUUTTAJAKSI LÄHTEVÄN LÄNSIMAALAISEN YRITYKSEN KANNATTAA HARKITA KUITENKIN TARKKAAN MUUTOKSEEN LIITTYVÄT EDUT JA RISKIT.

paluumuuttajilla on samankaltaisia motiiveja investoinneissa, kuten alkuperämaan vaikutuksen ja innovaatiomahdollisuuksien hyödyntäminen."

Kiinasta paluumuuttajaksi lähtevän länsimaalaisen yrityksen kannattaa harkita kuitenkin tarkkaan muutokseen liittyvät edut ja riskit.

Jos asiakaskunta on Euroopassa tai Yhdysvalloissa, yritys pystyy toki muutoksella alentamaan kuljetuskustannuksia ja lyhentämään toimitusaikaa.

"On kuitenkin monia asioita, joista yritysten on oltava tietoisia harkitessaan takaisin siirtoa. Oleellinen kysymys on, onko kotimaassa tuotantoon liittyvää osaamista sekä riittävästi työvoimaa", kysyy Virtanen. Selvitettäviä kysymyksiä ovat esimerkiksi siirrosta aiheutuvat ympäristövaikutukset.

KATTAVAAN ANALYYSIIN

Kiinalaisyrityksiä pitää liikkeessä myös poliittinen varautuminen: "Kun tehtaat sijaitsevat kehittyneissä maissa, on yrityksillä mahdollisuus kiertää monimutkaisia ja kalliita tullimuodollisuuksia. Osa tulleista voi estää Kiinassa valmistettujen tuotteiden viennin kokonaan."

Virtanen lisää, että hyvät tuotantopäätökset perustuvat kilpailukyvyn priorisointiin, valmistusstrategioihin ja tietoon siitä, mitä eri tuotantomaat voivat niille tarjota.

"Maailmanlaajuiset hankintakäytänteet perustuvatkin kattavaan analyysiin yritysten tarpeista, resursseista ja ymmärryksestä siitä, mitä kannattaa tehdä omassa talossa ja mitä tulisi ulkoistaa muille, kuten välittäjälle. "

AINEISTOA EUROOPASTA JA YHDYSVALLOISTA

Virtasen väitöskirjan aineisto on kerätty haastattelemalla suomalaisia, ruotsalaisia ja kiinalaisia yrityksiä, jotka toimivat erilaisina agentteina, välittäjinä ja maahantuojina toimitusketjuissa. Lisäksi väitöskirjaa varten on tutkittu tietokantoja ja kirjallisuutta.

Mukana tarkastelussa on 155 greenfield-investointipäätöstä, joita kiinalaisyritykset ovat tehneet Euroopan ja Yhdysvaltojen suuntaan.

Kiinasta takaisin kotimaahansa tai toiseen kehittyneeseen talouteen suuntautuneita paluupäätöksiä oli tutkimuksessa 308. Tästä otoksesta eurooppalaisyritysten osuus oli 40 ja amerikkalaisten 60 prosenttia. ●

Logistiikan alaan kuuluva väitöskirja Intermediation and manufacturing location decisions: achieving advantages from distant countries (Välitys- ja valmistuspaikkapäätökset: etujen saavuttaminen kaukaisista maista) tarkastettiin Aalto-yliopiston kauppakorkeakoulussa 6.11.2020. Vastaväittäjinä toimivat professorit **Guido Nassimbeni** Udinen yliopistosta, **Chris Ellegaard** Aarhusin yliopistosta, Kustoksena toimi professori **Markku Kuula**, Aalto-yliopiston kauppakorkeakoulusta. Väitöskirjan sähköinen versio on luettevissa Aallon sivuilla.

VÄLITTÄJÄT LUOVAT SUHTEITA JA LISÄARVOA

Kulttuurierot sekä etäisyys hankintakohteeseen saattavat aiheuttaa väärinkäsityksiä liikekumppaneiden välille ja johtaa taloudellisiin menetyksiin.

Väitöskirjatyössään Yuan Virtanen huomasi, että välittäjät, edustajat ja agentit voivat olla erittäin hyödyllisiä kaukaa tuleville yrityksille.

Välittäjät eivät siis välttämättä ole rasittava lenkki toimitusketjussa. He pystyvät tarjoamaan laajan valikoiman palveluja tuotesuunnittelusta, toimittajien valinnasta ja laadunvalvonnasta varastointiin sekä sosiaalisten vaatimusten hallintaan.

"Välittäjät voivat kehittää aktiivisesti valmiuksiaan toimitusketjussa vastaten asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin. Onko välittäjä sitten oikea ratkaisu, riippuu yrityksestä ja tavoitteista. Mutta he voivat tasoittaa yritysten välistä viestintää tuntiessaan maiden liiketoimintakäytännöt."

Pk-yritysten, joilla ei ole laajaa kokemusta kansainvälisestä kaupasta, onkin suositeltavaa käyttää välittäjiä.

" Kun valitset kumppaneita Kiinassa, on tärkeää luoda ja ylläpitää henkilöiden ja organisaatioiden välisiä suhteita, jotta luottamus syntyy. Persoonallisella suhteella, kiinaksi Guanxilla, on merkittävä rooli yhteiskunnassa."

Minkälainen on hyvä välittäjä? Virtanen viittaa signaalien merkitykseen:

"Välittäjä, jonka pääkonttori on Euroopassa ja työntekijät Kiinassa, lähettää tehokkaan signaalin siitä, että se pystyy siirtämään myös tietoja tehokkaasti."

Hankintapäivä 2021 – Kilpailukykyä ja kannattavuutta

LOGYN vuosittainen hankinta-ammattilaisten huipputapahtuma Hankintapäivä järjestetään tänä vuonna 30.9. Scandic Marina Congress Centerissä. Tapahtumaan voi osallistua myös verkossa.

Seminaarissa pohditaan hankintojen vaikutusta yrityksen kilpailukykyyn ja kannattavuuteen useasta eri näkökulmasta. Tapetilla ovat esim. hankinnat yrityksen strategisena voimavarana ja toimittajien kehittäminen ja vastuullisuus. Iltapäivällä ohjelmassa on käytännönläheisiä klinikoita sekä päättäjäpaneeli.

Olemme huomioineet mahdolliset koronarajoitukset joustavissa peruutusehdoissamme! Ohjelma päivittyy pian!

Lue lisää verkkosivuilta **logy.fi.**

LOGYN SEMINAARIT 2021

30.9. Hankintapäivä
28.10. Kuljetuspäivä
28.10. Sisälogistiikkapäivä
18.11. Toimitusketjupäivä
2.12. Logistics Summit 2021 – Kestävä ja vastuullinen logistiikka

Ilmoittaudu verkkosivuillamme www.logy.fi

LOGY Young Professionals: takana aktiivinen kevät

KUTEN muillekin LOGY:n jäsenluokille, koronan aiheuttamat muutokset ovat olleet haastavia myös Young Professionals'eille. Koska tapahtumajärjestäminen hiljeni, ja toisaalta webinaarien myötä myös helpottui huomattavasti, me YP-johtoryhmässä päätimme käyttää poikkeusolot hyödyksemme.

Olemme kuluvana vuonna keskittyneet kehittämään toimintaamme kahden projektin avulla. Nämä projektit tulevat kehittämään Young Professionals'ien ja oppilaitosten yhteistyötä, sekä luomaan raamit sosiaalisen median käytännöillemme. Tavoitteisiimme kuuluvat tietenkin uusien jäsenten ja aktiivien houkuttelu mukaan toimintaan!

Tapahtumien osalta olemme keskittyneet informatiivisten webinaarien järjestämiseen. Webinaariemme aiheita ovat kuluvana vuonna olleet nuorten osaamistarpeet alallamme, viimeisen mailin kuljetukset ja kiertotalous. Jatkamme samalla draivilla syksyllä.

Kesällä järjestämme rennompia afterwork-tapahtumia, johon toivomme mukaan innokkaita osallistujia koko jäsenistöstä! Näistä ensimmäinen pidetään 10.6. etänä.

Toivotan kaikille LOGYläisille hyvää kesää!

Ville Tiainen, LOGY Young Professionals'ien puheenjohtaja

JÄSENTAPAHTUMAT

Tulossa syksyllä muun muassa:

2.9. LOGY SCM-foorumi: S&OP
7.9. LOGY Kuljetusfoorumi & LOGY Etelä: Ilmastopäästöjen kompensaatiot kuljetusalalla:
9.9. LOGY Sisälogistiikkafoorumi: Ensiaskeleet sisälogistiikan digitalisaatioon
21.9. LOGY Hankintafoorumi Alihankintamessuilla: Toimittajien johtaminen datan avulla

Muut tapahtumat:

10.6. LOGY Young Professionals – After Work
3.8. LOGY Golf 2021 – Vanajanlinna
11.8. LOGY seniorikilta

Katso kaikki tapahtumat verkkosivuiltamme www.logy.fi

Early Bird

Syksyn koulutukset etuhintaan 23.6. saakka – etu jäsenhinnasta

LOGYN syksyn koulutuskalenteri on julkaistu. Tarjolla on monipuolisia hankinnan ja toimitusketjun koulutuksia, joilla päivität tietosi helposti ja hankit käyttöösi uusimmat menetelmät ja tuoreimman tiedon.

Tarjoamme 100-350 euron hintaedun nopeille ilmoittautujille. Etu lasketaan jäsenhinnasta.

Koulutuksemme toteutetaan lähitapaamisina tai etänä.

Huomaa uusi johdon koulutus: Toimitusketjun ja hankinnan strateginen johtaminen 24.-25.11.

Lue lisää www.logy.fi

UUDET JÄSENET

Huhtikuussa 2021

LOGY SAI HUHTIKUUSSA 39 UUTTA HENKILÖJÄSENTÄ.

- **Aarnikoivu Lasse**
  Täydennyspäällikkö
  SOK
- **Adlercreutz Erica**
  Lehtori
  Arcada
- **Bäck Taina**
  Supply Chain Specialist
  FinVector Oy
- **Hemmilö Timo**
  Kaizen Institute Consulting Group Oy
- **Inkilä Jani**
  FinVector Oy
- **Kallio Petri**
  Toimitusjohtaja
  Dachser Finland Air & Sea Logistics Oy
- **Korhola Maarit**
  Senior application consultant
  Consafe Logistics Oy
- **Kuusisto Antti**
  Product Owner
  Leanware Oy
- **Kärnä Janne**
  FinVector Oy
- **Lepistö Sanna**
  Sourcing Manager
  Orion Oyj
- **Mikkonen Teemu**
  Toimitusjohtaja
  Enexus Oy
- **Mähönen Riitta**
  TKI-asiantuntija
  LAB-ammattikorkeakoulu Oy
- **Naskali Samuli**
  Specialist, Sourcing
  Fazer Finland Oy
- **Oiva Tiina**
  Logistiikkapäällikkö
  Audmet Oy
- **Pakkanen Pyry**
  Senior Consultant
  Consafe Logistics Oy
- **Peltonen Sami**
  Kaizen Institute Consulting Group Oy
- **Pesonen Harri**
  Key Account Manager
  Posti Oy
- **Saarinen Jussi**
  Senior Financial Advisor
  Logisnext Finland Oy
- **Sikkilä Sami**
  Hankintapäällikkö
  Maustaja Oy
- **Suominen Henrik**
  Opiskelija
- **Teppo Janne**
  Kehityskoordinaattori
  Suomen Transval Oy
- **Tuomola Emmi**
  Yrittäjä
  Welva Oy
- **Tynkkynen Virpi**
  Markkinointi- ja viestintäkoordinaattori
  Logisnext Finland Oy
- **Vainio Hanna Maria**
  Opiskelija

Yritysjäsenet:

- **Maustaja Oy**

MIKÄ ON tämän numeron kiinnostavin artikkeli? Kerro se meille osoitteessa www.ostologistiikka.fi/palaute tai lähetä sähköposti perusteluineen osoitteeseen toimitus@ostologistiikka.fi. Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan **Seppo Saarion** pörssiraamattu "Miten sijoitan osakkeisiin" (Alma Talent).

Seuraava Osto&Logistiikka ilmestyy 9.9.

Osto&Logistiikka 4/2021
Teema: Kumppaniverkostot ja alihankinta
Ilmestyy: 09.09.

Osto&Logistiikka 5/2021
Teema: Toimitusketjut, huolinta ja terminaalit
Ilmestyy: 21.10.

Osto&Logistiikka 6/2021
Teema: Verkkokauppa & oston ja logistiikan ohjelmistot
Ilmestyy: 9.12.

Ilmoitusmyynti: Mika Säilä, 050 352 3277, ilmoitukset@logy.fi

PYSY MUKANA MURROKSESSA

Osallistu maksuttomalle miniverkkokurssille!

Asiantuntijoina tulevaisuudentutkija Ilkka Halava, PsT Mika Hatakka sekä muutosjohtamisen supernainen Suvi Widgrén.

www.newloghanke.fi/ajankohtaista

NEWLOG

Vipuvoimaa EU:lta 2014–2020

Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto

Ole Early Bird

ja nappaa koulutusetusi pian!

Säästät 100-350 €, kun varaat koulutuspaikkasi 23.6. mennessä.

Varaa paikkasi
www.logy.fi

Tarjoamme nopeille ilmoittautujille 100–350 € hintaedun syksyn koulutuksistamme, kun ilmoittaudut viimeistään 23.6.

Syksyllä koulutuksemme toteutetaan sekä lähitapaamisina että etänä. Koulutuksissa tukenasi on monipuolinen oppimisympäristö, joka tehostaa opittujen asioiden käytäntöön viemistä.

Tehokkaissa koulutuksissamme päivität tietojasi hankinnasta ja toimitusketjun hallinnasta helposti. Asiantuntijamme jakavat osaamistaan ja käyvät vuoropuhelua kanssasi, jolloin kehität taitojasi esimerkkien kautta.

Koulutuksissamme on harjoituksia ja ryhmätöitä, jotka vievät teemaa konkretian tasolle. Pienryhmätyöskentely tukee verkostoitumista sekä uusien ideoiden tuottamista!

HANKINTA

- Kategoriajohtaminen 15.-16.9.
- Hankinnan mittaaminen (2 x ½ pv) 21. ja 28.9.
- Hankinnan projektiosaaminen (2 x ½ pv) 22.9. ja 23.9.
- IT-hankinnat 2020-luvulla (3 x ½ pv) alk. 29.9.
- Oston peruskurssi (6 pv) alk. 12.10.
- Tehokas kilpailuttaminen 26.-27.10.
- Oston sopimukset ja lakiasiat (2 x ½ pv) alk. 28.10.
- Suorien ja epäsuorien hankintojen suunnitelmallinen kilpailuttaminen (2 x ½ pv) 2.-3.11.
- Toimittajien johtaminen (3 x ½ pv) alk. 9.11.
- Tuloksellinen neuvottelutaito 16.-17.11.
- Hankintatoimen johtaminen ja kehittäminen 1.-2.12.

TOIMITUSKETJU

- Logistiikka kilpailutekijänä (4 pv) alk. 5.10.
- Sales & Operations Planning (2 x ½ pv) alk. 8.10.
- Toimitusketjun suunnittelu ja ohjaus (3 x ½ pv) alk. 4.11.
- Toimitusketjun tehokkuuden mittaaminen (2 x ½ pv) alk. 30.11.
- Varaston suunnittelu ja ohjaus 17.-18.11.

Pidätämme oikeuden muutoksiin.

MUUT

- Vientikaupan hallinta 2.11.
- Tuontikaupan hallinta 3.11.

JOHTO

- UUTTA: Toimitusketjun ja hankinnan strateginen johtaminen 24.-25.11.

LOGY

Suomen suurin logistiikan ja hankinnan asiantuntijoiden verkosto **www.logy.fi**