LOGY

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille Teema: Kuljetukset 4.2024

TRUKKIKALUSTON DATA
KÄDEN ULOTTUVILLA

www.toyota-forklifts.fi

my TOYOTA
MATERIAL HANDLING

Liikenneverkon kokonaisuudistus on ministerin tehtävälistan kärjessä

Lulu Ranne

Kuljetusliikkeet varautuvat jo päästölaskennan alkuun

Taavi Kallankari

28 | Pieni kuoppa on iso murhe. Teiden kunto huolettaa ammattikuljettajia.

A→B B→A

FREJA TRANSPORTS IT ALL.

Lähtöpaikasta perille
alan parhaan asiakaspalvelun avulla.

WWW.FREJA.FI

FREJA
RELATIONSHIPMENTS

SISÄLTÖ

osto&logistiikka Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille. Verkkomedia: **www.ostologistiikka.fi**

12
Lulu Ranteen ensimmäinen vuosi liikenne- ja viestintäministerinä on ollut vauhdikas.

© KIMMO BRANDT

28 **Rapautuva tieverkko aiheuttaa murheita kuljettajille.**

© ADOBE STOCK

Republikaanien ehdokas Donald Trump ehdotti korkeita tuontitulleja kaikille maille. **30**

© LIBRARY OF CONGRESS PRINTS & PHOTOGRAPHS DIVISION

5 Pääkirjoitus

6 Uutiset

12 Ministeri Ranne vahvistaa linkkejä länteen

20 Kuljetusliikkeet varautuvat jo päästölaskennan alkuun

24 "Liikenteen päästövähennysten tekemättömyys ei ole taloudellisesti perusteltavissa"

28 Teiden kunto huolettaa ammattikuljettajia

30 USA:n presidentinvaalit: Tuontitullipuheet herättävät huolta suomalaisviejissä

34 Trukin monta elämää

40 Anthony Sundström: Asiantuntija, pistä itsesi likoon

44 LOGYn jäsensivut

46 Uusi jäsenetu ja uudet jäsenet

SOL-konserniin kuuluva SOL Logistiikkapalvelut Oy auttaa kumppanina asiakkaitaan saavuttamaan omat liiketoiminnan tavoitteet vastuullisesti ja kustannustehokkaasti. Tarjoamme kattavaa varasto- ja terminaalilogistiikan ulkoistuspalvelua kaikkialla Suomessa. Tavoitteenamme on auttaa yrityksiä parantamaan kilpailukykyään ja vapauttaa henkilöstöresursseja mahdollistaen yritysten keskittymisen ydinliiketoimintaansa. SOL Logistiikkapalvelut Oy on yksi logistiikka-alan suurimmista toimijoista.

SOL Logistiikkapalvelut

osto&logistiikka

Osto&Logistiikka on Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille.
27. vuosikerta
ISSN 2341-7374 (painettu)
ISSN 2341-7382 (verkko)
PÄÄTOIMITTAJA:
Ilmari Tuomivaara, p. 044 7461454, ilmari.tuomivaara@logy.fi
TOIMITUS JA ULKOASU:
Sisio sisältötoimisto Oy
ILMOITUSMYYNTI:
Mika Säilä, p. 050 352 3277, ilmoitukset@logy.fi
JULKAISIJA:
Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Rautatieläisenkatu 6, 00520 Helsinki
JUTTUVINKIT JA PALAUTE:
toimitus@ostologistiikka.fi
TILAUKSET JA OSOITTEENMUUTOKSET:
Marja Vuori, p. 044 336 7083, yhdistys@logy.fi.

LOGY ry:n täyden henkilöjäsenmaksun tai yritys- ja yhteisöjäsenmaksun maksaneille lehti lähetetään jäsenetuutena ilman eri veloitusta. Vuositilauksen hinta on 98 € (+alv).

LOGY on Suomen suurin logistiikan ja hankinnan asiantuntijoiden verkosto. Vahvistamme alan osaamista, arvostusta ja yhteiskunnallista merkitystä sekä vauhditamme organisaatioiden kilpailukykyä.

LOGY ry:n jäsenenä pääset mukaan oston ja logistiikan ammattilaisten yhteisöön – saat runsaasti mielenkiintoisia kontakteja, alan viimeisimmän tiedon ja uusia ideoita työhösi. Yhdistyksemme jäsenenä on noin 370 yritystä sekä yhteisöä ja yli 5 000 henkilöä.

Lue lisää: **www.logy.fi**

Kirjoittaja on LOGYn markkinointi- ja viestintäpäällikkö **Ilmari Tuomivaara**

Ministeri Ranne ja kaksi painavaa salkkua

LIIKENNE- ja viestintäministeri **Lulu Ranne** (ps) otti syyskuun alussa väliaikaisesti myös sisäministerin salkun hoitaakseen, kun sisäministeri **Mari Rantanen** (ps) jäi loppuvuodeksi sivuun tehtävästään. Vaikeiden kysymysten karttelusta Rannetta ei voi ainakaan syyttää. Kahden painavan salkun kantaminen ei ole helppo rasti hyvänkään taloussään valittessa puhumattakaan nykyisessä tilanteessa. Pelkästään LVM:ssä on ratkottavana monia koko Suomen talouden ja kilpailukyvyn kannalta keskeisiä kysymyksiä, kuten väyläverkon kehittäminen, väylämaksut ja liikenteen päästöjen leikkaaminen. Näihin ja moniin muihin kokonaisuuksiin pitäisi löytää resursseja ja samalla kyetä tasapainottamaan julkista taloutta.

Osto&Logistiikka tapasi ministeri Lulu Ranteen kesällä, kun hänellä oli vielä vain yhden ministeriön salkku kannettavanaan. Haastattelussa ilmeni muun muassa, että ainakin tiestön kunto on lähellä Ranteen sydäntä. Tampereen teknillisessä korkeakoulussa rakennustekniikkaa opiskellut diplomi-insinööri Ranne teki aikanaan diplomityönsä routavaurioiden korjaamisesta. Kesätyökokemustakin Ranteelta löytyy Hämeen tielaitoksella 1990-luvulta. Ranteen prioriteettilistasta LVM:n laajaan tehtäväkenttään liittyen voit lukea tämän numeron sivuilta 12-19 ja tieverkomme surkeasta kunnosta sivuilta 28-29.

KULJETUSALAN päästömittauksissa aletaan hiljalleen päästä kiihdytyskaistalta vauhtiin. Vielä alkuvuodesta tehtyjen kyselyjen perusteella päästöjen raportointi ei ollut alalla kovinkaan yleistä. Suurin osa kuljetusyrityksistä arvioi tuolloin päästöjen laskennan lisäävän kustannuksia ja vain pieni osa kertoi asiakkaidensa pyytäneen päästöraportointia. *

Päästölaskentaan vihkiytyneen **Taavi Kallankarin** mukaan tähän on kuitenkin tänä vuonna tullut selvä muutos. Yhä useammin kuljetusyhtiön asiakas kysyy kuljetusten päästöistä. Ja yhä useammin myös kuljetusyhtiö kykenee kysymyksiin vastaamaan, kiitos kuljetusyhtiöiden etupainotteisen valmistautumisen päästömittauksiin. Lue lisää kuljetusten päästömittauksista sivuilta 20-22.

LOGY järjestää 26. syyskuuta Järvenpäässä Kuljetus- & SCM-päivän, jossa paneudutaan muun muassa päästölaskentaan. Syyskuussa tapahtuu paljon myös Tampereella: Logistiikka-messut (11.–12.9.2024) ja Alihankinta (1.–3.10.2024). LOGY on vahvasti edustettuna molemmissa!

* SKALIN KULJETUSBAROMETRI, TAMMIKUU 2024

MAINOS

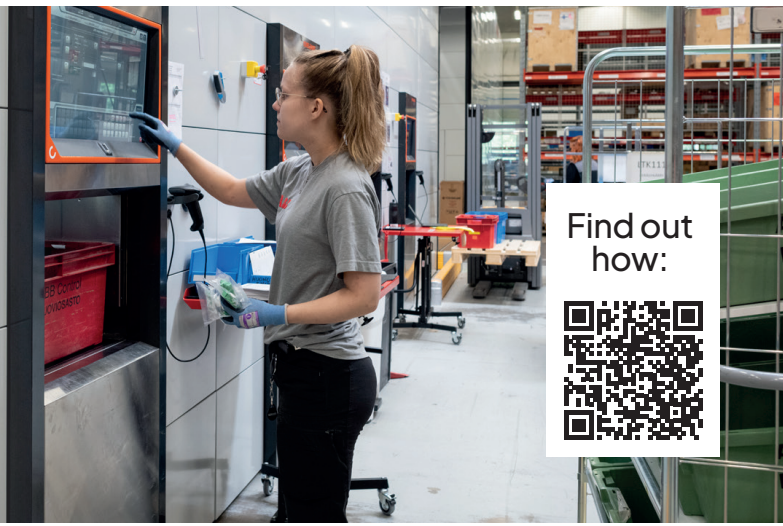
KONECRANES Agilon

Do you want to maximise your warehouse efficiency?

Fast and accurate

Space saving

100% Picking accuracy



Find out how:

© ADOBE STOCK

Nopeusrajoituksia ei alenneta!

VÄYLÄVIRASTO esitti keväällä, että nopeusrajoituksia tulisi laskea 100 km/h -nopeudesta 80 km/h -nopeuteen heikkokuntoisilta tieosuuksilta yhteensä noin 1 800 kilometrin matkalla. Vilkkaan lausuntokierroksen jälkeen virasto päätyi arvioon, jonka mukaan liikenneturvallisuustavoitteet tulee saavuttaa muilla keinoin, kuin nopeusrajoituksia alentamalla.

© ADOBE STOCK

"TÄYSSÄHKÖAUTOJEN REKISTERÖINNIT OVAT VÄHENTYNEET NOIN 30 PROSENTILLA"

Sähköautojen kysyntä hidastui selvästi

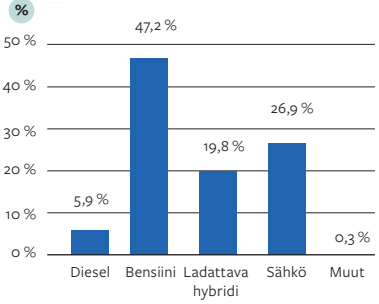
EUROOPASSA uusien henkilöautojen markkina kasvoi vuoden ensimmäisen puolikkaan aikana maltillisesti, mutta sähköautojen kysynnän kasvu on hidastunut.

EU:ssa henkilöautojen ensirekisteröinnit kasvoivat tammi-kesäkuussa noin 4,5 prosenttia viime vuoteen nähden, selviää eurooppalaisten autonvalmistajien yhdistyksen ACEAn kokoamista tilastoista. Pohjoismaista vain Tanskassa ensirekisteröinnit olivat kasvussa viime vuoteen nähden. Suomen lisäksi automarkkina on supistunut muun muassa Islannissa, Baltian maissa, Ruotsissa, Norjassa ja Hollannissa. Uusien autojen kysynnän vähenemisen taustalla on korkea korkotaso sekä talouden hidas kasvu ja osassa EU-maista vallitseva maltillinen taantuma.

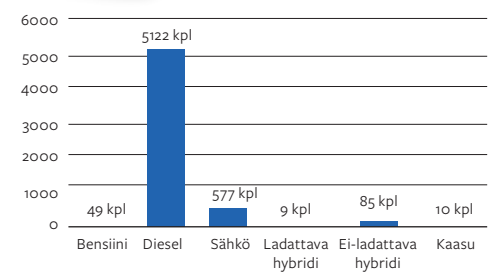
”Pohjoismaat ja Benelux-maat ovat edelleen ladattavien autojen rekisteröintiosuutta tarkasteltaessa Euroopan nopeimmin sähköistyviä maita. Vaikka Suomessa sähköautojen osuus on edelleen verrattain korkea, täyssähköautojen rekisteröinnit ovat vähentyneet noin 30 prosentilla viime vuoden alkupuolikkaaseen verrattuna. Sähköistymisen kasvun odotetaan kääntyvän ripeämpään kasvuun uudelleen jo ensi vuonna”, kertoo toimitusjohtaja **Tero Kallio** Autotuojat ja -teollisuus ry:stä. ●

Eri käyttövoimien osuudet ensirekisteröinneistä aikavälillä 1-7/2024

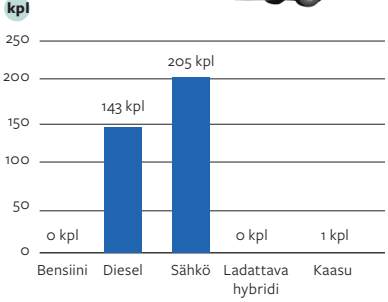
Henkilöautot 1-7/2024



Pakettiautot 1-7/2024



Linja-autot 1-7/2024



Lähde: Netwheels Oy, Mittaristo ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, liikenneasioiden rekisteri

Teoriakoevilppiä valvotaan nyt kameroin

TRAFICOM otti toukokuun alussa käyttöön tallentavan kameravalvonnan tieliikenteen teoriakokeissa.

”Kahden kuukauden aikana olemme tarkistaneet tallenteilta useita koesuorituksia. Olemme esimerkiksi havainneet tapauksia, joissa kokeen suorittajat ovat käyttäneet lunttilappuja, kännyköitä ja jopa vaihtaneet paikkaa toisen henkilön kanssa kesken kokeen”, kertoo Traficomin asiantuntija **Tiina Tiermas**.

© ADOBE STOCK

Liikenteen näkökulmasta satelliitteja on jo pitkään hyödynnetty esimerkiksi sää- ja kelimuutosten reaaliaikaiseen seurantaan.

Fintraffic haluaa satelliittidataa liikenneohjauksen ennakointiin

FINTRAFFICIN tieliikenteenohjaus on selvittänyt satelliittidatan tarjoamia mahdollisuuksia Suomen tieverkon eri liikenneolosuhteiden ennakoimisessa.

”Kartoitimme, miten nykyisin tarjolla olevia satelliittikuvia voitaisiin hyödyntää Suomen tieverkon ylläpidossa ja maanteiden vaihtelevien liikenneolosuhteiden hallinnassa. Käyttötapaukset ulottuivat tienpinnan olosuhdetietojen tarkkailusta tieinfran kunnon seurantaan”, sanoo tiedotteessa Head of Digital **Jani Kariniemi** Fintrafficin tieliikenteenohjauksesta.

Satelliittidata on kehittynyt viime vuosina huimin harppauksin, ja se nähdään myös yhdeksi vihreän siirtymän mahdollistajaksi. Koneoppimisen avulla myös itse datasta saadaan entistä enemmän irti.

”Uskomme Fintrafficissa vahvasti, että kokoamalla satelliittidataa ja kehittämällä kyvykkyyksiä sen hyödyntämiseen, voimme yhteistyössä eri toimijoiden kanssa saada satelliittidatasta uusia kustannustehokkaita työkaluja myös esimerkiksi maanteiden hoitoon.”

AUTOFAKTA

39 157 kpl

Alkuvuoden aikana on rekisteröity 39 157 uutta henkilöautoa. Määrä on 16,5 prosenttia viime vuoden ensimmäisen vuosipuolikkaan lukemaa pienempi. Kesäkuussa rekisteröitiin 6 764 uutta henkilöautoa, mikä on 26,2 prosenttia vähemmän kuin viime vuoden kesäkuussa.

13,2 vuotta

Henkilöautokannan keski-ikä Suomessa on kivunnut vuonna 2023 jo peräti 13,2 vuoteen. Suomalaiset ajavat keskimäärin vanhoilla polttomoottoriautoilla.

MAINOS

KESTÄVÄÄ TULEVAISUUTTA RAKENTAMASSA

Ratkaisut hyötyajoneuvojen lataustarpeisiin

Siemens on täyden palvelun kumppani sähköiseen liikenteeseen. Meiltä saat laajan laiteportfolion, ohjelmistoratkaisut ja kattavat palvelut hyötyajoneuvojen lataukseen. Tarjoamme myös räätälöidyt rahoitusratkaisut vauhdittamaan liiketoimintaasi.

SIEMENS

© PORT OF HELSINKI

"Satamatunneli vilkastuttaa Helsingin keskustaa"

HELSINGIN sataman toimitusjohtajan **Ville Haapasaareen** mukaan kiistelty Helsingin satamatunneli mahdollistaa Tallinnan liikenteen kasvun, kun Tallinnaan liikennöivät laivat siirretään Katajanokalta Jätkäsaareen.

Siirto turvaisi Haapasaaren mukaan Tallinnan liikenteen sekä matkustaja- että rahtiliikenteen kasvun ja vilkastuttaisi myös hiipuvaa Helsingin keskustaa. Hän kertoi näkemyksistään sataman verkkosivuilla.

Keskuskauppakamari:

Kuljetuskustannusten kasvu heikentää yritysten kilpailukykyä

KESKUSKAUPPAKAMARIN kyselyn perusteella kuljetuskustannusten kasvu nähdään tällä hetkellä uhkana kaikilla toimialoilla. Kyselyn mukaan kaupan alan yritykset arvioivat logistiikan kustannusten heikentäneen kilpailukykyään hieman muita toimialoja enemmän.

Kotimaan kuljetusten kustannuksia on nostanut eniten dieselin vuonna 2021 alkanut hinnannousu. Dieselin hinta on kuluvan vuoden aikana laskenut vuoden 2021 loppuvuoden tasolle, mutta hinta on edelleen selvästi 2010-luvun keskiarvon yläpuolella.

Vientiyrityksissä erityisesti ulkomaan kuljetusten kustannusten kasvun arvioitiin heikentäneen kilpailukykyä. Lähes 40 prosenttia vastaajista arvioi kansainvälisten kuljetusten toimitusketjujen sujuvuuden heikentyneen

Meriliikenteen kustannuksia ovat nostaneet muun muassa tämän vuoden alussa voimaan astuneen meriliikenteen päästökaupan aiheuttama polttoainekustannusten kasvu. Myös uusiutuvien polttoaineiden EU-laajuisen jakeluvelvoitteen arvioidaan nostavan meriliikenteen kustannuksia lähivuosina.

”Hallitus valmistelee tällä hetkellä meriliikenteen väylämaksujen nostoa ensi vuoden alussa, mikä lisäisi suoraan meriliikenteen kuljetuskustannuksia noin 35 miljoonalla eurolla vuodessa. Väylämaksua ei tulisi vallitsevissa kustannuspaineissa nostaa, jotta elinkeinoelämän kilpailukyky ei entisestään heikkenisi meriliikenteen kustannusten kasvun takia”, sanoo Keskuskauppakamarin johtava liikenneasiantuntija **Hanna Kalenoja**.

© TURUN SATAMA

M/S Finnpulpin sisaralus M/S Finntide kuvattuna Turun satamassa.

Finnlines avasi uuden yhteyden Turusta Rostockiin

"Linja Turusta Pohjois-Saksan kahteen tärkeään satamaan on piristysruiske Turun sataman rahtiliikenteelle."

FINNLINES avasi uuden yhteyden Turusta Itämeren lounaisosaan Saksan Rostockiin 25. elokuuta 2024.

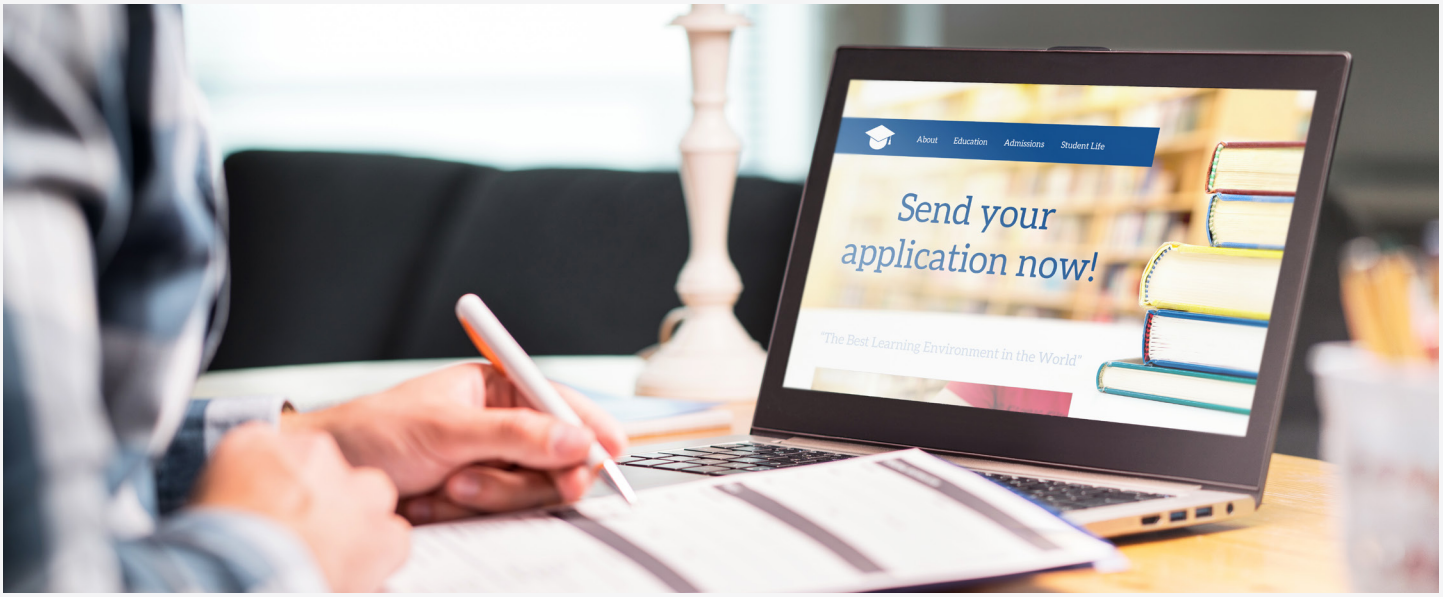
Turku–Travemünde–Rostock-linjaa liikennöivän M/S Finnpulpin aikataulu palvelee vienti- ja tuontikuljetuksia Suomen ja Saksan välillä. Finnpulp on vuonna 2002 Kiinan Nanjingin telakalta valmistunut roro-alus. 187 metriä pitkässä aluksessa on kaistametrejä 3 259 verran.

”Linja Turusta Pohjois-Saksan kahteen tärkeään satamaan on piristysruiske Turun sataman rahtiliikenteelle. Uusi linja Turusta Rostockiin mahdollistaa uusien volyymien reitittämistä. Lähtöajat niin Turusta kuin Rostockin sekä Travemünden satamista on suunniteltu liikenteellisesti parhaiksi mahdollisiksi”, toteaa Turun Sataman operatiivinen johtaja **Antti Pekanheimo**.

Finnlines on yksi Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajanlahden johtavista rahtiliikenteen harjoittajista sekä matkustajaliikenteen operaattori Itämerellä. Yhtiö on viime vuosina investoinut runsaasti laivastoonsa. Alkuvuodesta se sai päätökseen 500 miljoonan euron "Vihreän teknologian uudisrakennusohjelmansa", joka sisälsi muun muassa uuden ropax-alus Finnsiriuksen sekä kolmen Finneco-sarjan roro-aluksen hankkimisen liikenteeseen.

Heinäkuussa yhtiö ilmoitti, että se aikoo jatkaa investointejaan ja suunnittelee uutta 400–500 miljoonan euron investointiohjelmaa Suomen ja Saksan väliselle Helsinki–Travemünde-reitille. ●

LOGY on Suomen suurin logistiikan ja hankinnan asiantuntijoiden verkosto. Jäsenilleen LOGY tarjoaa alan tuoreimman tiedon, hyödyllisimmät ideat ja arvokkaimmat kontaktit. Yhdistyksemme jäsenenä on noin 370 yritystä sekä yhteisöä ja yli 5 000 henkilöä.



Hae LOGYn hallitukseen!

Tahtoisitko vaikuttaa Suomen merkittävimmän hankinta- ja logistiikka-alan verkoston tulevaisuuteen?

ETSIMME nyt avoimella haulla ehdokkaita jäseniksi Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n hallitukseen toimikaudelle 2025–27. Uusia jäseniä valitaan vuosittain nollasta viiteen (0–5).

LOGYn hallitus

Hallituksessa on puheenjohtajan lisäksi 10–15 jäsentä, joista kaksi–viisi on vuosittain erovuoroisia.

Hallitus kokoontuu tyypillisesti 5–12 kertaa vuodessa pääsääntöisesti pääkaupunkiseudulla tai etäyhteyden välityksellä. Tämän lisäksi on mahdollista vaikuttaa valiokuntatyössä tai muissa kehitysprojekteissa.Hallitukseen valittavan tulee olla (tai olla ollut) mukana LOGYn toiminnassa.

Hallituksen tehtävänä on muun muassa

- osallistua strategiatyöskentelyyn sekä määritellä toiminnan painopisteet ja tavoitteet
- ohjata ja kehittää yhdistyksen toimintaa ja taloutta
- valmistella ja tehdä aloitteita kansantaloudellisesti merkittävistä asioista.

Hallituksen jäsenet

Haemme uusia hallituksen jäseniä erovuoroisten tilalle toimikaudelle 2025–27. LOGYn säännöt eivät mahdollista erovuoroisten jäsenten suoraa valintaa jatkokaudelle.

Mitä LOGYn hallituksen jäseneltä odotetaan?

- Halua olla osaltaan vaikuttamassa LOGYn tulevaisuuden menestykseen.
- Halua osallistua yhteiskunnalliseen keskusteluun ja vaikuttaa LOGYn jäsenille tärkeisiin asioihin.
- Kykyä tuoda näkemyksiä strategiatyöskentelyyn ja strategian navigointiin.

Hallituksen jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Tehtävästä ei makseta erillistä palkkiota, mutta syntyneet matkakulut korvataan ohjeistuksen mukaisesti.

Hakeminen

Jos kiinnostuit hallituspaikasta, lähetä hakemuksesi hallituksen puheenjohtajalle **Jyri Vilkolle** osoitteeseen jyri.vilko@lut.fi. Hakuaika päättyy maanantaina 30.9.2024.

Otsikoi viestisi ”HALLITUSHAKU” ja lisää hakemukseen seuraavat tiedot:

- motivaatio ja perustelut lyhyesti, mukaan lukien pääosaamisalue, aiempi kokemus hallitustyöskentelystä ja mahdolliset luottamustehtävät LOGYssä
- ansioluettelo ja linkki LinkedIn-profiiliisi
- yhteystietosi (puhelin ja sähköposti).

Huomioithan, että lähettämällä viestin annat luvan jakaa tietosi hallituksen jäsenille ja LOGYn toiminnanjohtajalle.

Nykyisen hallituksen jäseniin voit tutustua LOGYn kotisivuilla.

Hakijoita saatetaan kontaktoida jo hakuprosessin aikana, kuitenkin viimeistään loka- ja marraskuussa. Nykyinen hallitus tekee yhdistyksen syyskokoukselle esityksen uusista hallituksen jäsenistä erovuoroisten tilalle. Yhdistyksen jäsenet tekevät lopulliset valinnat LOGYn sääntömääräisessä syyskokouksessa 21.11.2024.

Lisätietoja antavat:

- hallituksen puheenjohtaja **Jyri Vilko,** p. 0400 919 230, jyri.vilko@lut.fi
- toiminnanjohtaja **Hanna van der Steen**, p. 040 658 8198, hanna.vandersteen@logy.fi

Lue lisää LOGYstä: www.logy.fi

Taivaallinen hampurilainen!

FOODORA testasi ruoan droonikuljetuksia Espoossa yhdessä Hesburgerin kanssa. Pilotin avulla yhtiö selvittää droonien käyttöä etenkin maanteitse vaikeasti saavutettaviin paikkoihin kuten saaristoon, maaseutukuntiin ja järvi-Suomeen. “Kuluttajat haluavat tuotteensa yhä nopeammin perille, ja se on yksi syy miksi haluamme kokeilla uusia kuljetuskeinoja”, Foodorasta kerrotaan.

© FOODORA

Suomesta tullut muualle päätyvän verkkokaupan tullausmaa

SUOMEN kautta kulkee yhä enemmän muualle EU:hun tilattuja verkkokauppaostoksia. Samalla myös tavaroiden tullaus hoidetaan Suomessa. Suomi ei tosin hyödy siitä, koska tullimaksut menevät EU:lle.

Tulevaisuudessa Suomesta voikin kehittyä entistä enemmän verkkokauppatullausten keskuspaikka EU:ssa. Suomen Tulli seuraakin tarkasti tullausmäärien kehitystä, kertoo Tulli tiedotteessaan 19.6.

Unionin tullikoodeksin mukaan EU:n ulkopuolelta tilatut verkkokauppaostokset voidaan tullata tietyissä tapauksissa ensimmäisessä saapumismaassa EU:ssa, jonka jälkeen ne siirtyvät eteenpäin kohdemaahansa niin kutsutussa vapaassa liikkeessä.

Suomeen tuodaan jopa satoja tuhansia verkkokauppaostoksia viikossa. Yleensä kyse on IOSS-ostoksista eli verkko-ostoksesta, josta kuluttaja on maksanut arvonlisäveron jo ostovaiheessa myyjälle. Vaikka tulliselvitys tehdään Suomessa, iso osa tavaroista jatkaa matkaansa varsinaiseen kohdemaahansa.

”Yksi syy tavaran kulkemiseen Suomen kautta ovat toimivat järjestelmät ja selkeä ohjeistus. Olemme ylpeitä, että kansallisten tullausprosessiemme sujuvuus on huomattu myös muualla, mutta tullausmäärien kasvaessa merkittävästi seuraamme tarkasti järjestelmien kapasiteettia”, sanoo tiedotteessa tullausjohtaja **Jouni Ukko**. ●

”YKSI SYY TAVARAN KULKEMISEEN SUOMEN KAUTTA OVAT TOIMIVAT JÄRJESTELMÄT JA SELKEÄ OHJEISTUS”.

© ADOBE STOCK

© VAPAUS BIKES FINLAND OY

Työsuhdepyörien vuokraaja keräsi kymmenen miljoonan rahoituspotin

SUOMALAINEN työsuhdepyöräpalveluja tuottava Vapaus on kerännyt peräti kymmenen miljoonan euron rahoituskierroksen. Kierroksen takana lead-sijoittajina ovat muun muassa Shift4Good sekä Tesi (Suomen Teollisuussijoitus Oy).

Vapaus on yksi Suomen nopeiten kasvavista kasvuyrityksistä. Se laajeni alkuvuonna Ruotsiin ja etsii nyt uusia markkinoita Keski-Euroopasta. Yhtiö kuusinkertaisti liikevaihtonsa kahdessa vuodessa.

”Pyöräily on tärkeä osa tulevaisuuden liikkumista, ja sähköistymisen myötä pyörän rooli kasvaa ja monipuolistuu globaalisti”, sanoo Vapauden toimitusjohtaja **Tero Era**.

Ulkomaankauppaa ja uutuuksia, teollisuutta
ja turismia, kontteja ja kulinarismia.
Maailmalle ja lähelle. Lähtöihin ja saapumisiin.

portofhelsinki.fi

PORT OF HELSINKI

Lulu Ranne on toiminut kansanedustaja vuodesta 2019 alkaen ja liikenne- ja viestintäministerinä kesäkuusta 2023 alkaen.

Liikenneverkon kokonaisuudistus on ministeri Lulu Ranteen tehtävälistan kärjessä. Raideleveys uusiksi, uudet jäänmurtajat sekä mittavat tieremontit vahvistavat Suomen logistista kuulumista länteen.

MINISTERI RANNE

VAHVISTAA LINKKEJÄ LÄNTEEN

Teksti **JUKKA NORTIO** Kuvat **KIMMO BRANDT**

KUN **Lulu Ranne** aloitti ministerinä juhannuksen alla 2023, hänellä oli aivan toisenlainen käsitys tehtäväkenttänsä laajuudesta kuin nyt, kun reilu vuosi on kulunut.

”Luulin, että tämä on pieni ja suhteellisen rauhallinen ministeriö. Pian ymmärsin, että sektori on laaja, mutta tämä on vieläkin laajempi, vieläkin innostavampi ja kiinnostavampi. Silmäni aukesivat, että olemmekin turvallisuusviranomainen, avaruustilannekeskus halutaan perustaa, ja on jäänmurtokin sekä kyberturvallisuuden johtaminen.”

Kansalaisia kiinnostavat tehtävät ovat Ranteen työpöydällä.

”Kaikilla on mielipiteitä tekemisestämme, onhan meillä muun muassa Yle ja Posti ja taksit.”

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ UUSIKSI

Vaikka yksityiskohtia on paljon, Ranne haluaa keskittyä kokonaisuuden johtamiseen. Hänelle se merkitsee liikennejärjestel- ►

© ADOBE STOCK

Lulu Ranteella on pitänyt kiirettä ensimmäisen ministerivuotensa ajan. Loppuvuodesta kiireet tuskin hellittävät, sillä hän sijaistaa vuoden loppuun asti sisäministeri Mari Rantasta (ps.).

”OLEN SANONUT SEKÄ VIRKAMIEHILLEMME ETTÄ YHTEISTYÖKUMPPANEILLE MAAKUNNISSA, ETTÄ TUOKAA ESIIN FAKTAT JA UNOHTAKAA POLITIKOINTI."

► män kehittämistä ja uudistamista sekä tämän työn liittämistä Suomen kokonaisturvallisuuteen.

”Haluamme sujuvoittaa liikennettä ja tehdä sitä toimivammaksi ja turvallisemmaksi sekä samalla uudistamme sitä kestävämmäksi pitkällä aikavälillä. Siihen haluan keskittyä ministeriömme virkamiesten kanssa.”

Ranteen listalla on kolme pääasiaa: tiestö, satamat ja jäänmurto sekä kaikki yhteydet länteen. Hän korostaa yhteistyötä ja yhteistä tilannekuvaa ministeriönsä, Väylän, Huoltovarmuuskeskuksen ja Puolustusvoimien kanssa. Yhteistä näkemystä on haettu myös Naton ja EU:n suunnalta, kun hallituksessa on mietitty liikenneinfran kehittämistä huoltovarmuuden, turvallisuuden ja kaksikäyttöisyyden kannalta.

Arctia Oy:n omistajaohjaus siirtyy valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosastolta liikenne- ja viestintäministeriöön. Samassa yhteydessä Arctia Oy muuttuu strategisen intressin yhtiöstä erityistehtäväyhtiöksi. Erityistehtävä tarkoittaa, että yhtiöllä on valtion määrittelemä elinkeino-, teollisuus-, yhteiskunta- tai muu poliittinen tehtävä tai jokin muu erityisrooli.

TIEVERKKOON ISOT INVESTOINNIT

Tampereen teknillisessä korkeakoulussa aikanaan rakennustekniikkaa opiskelleella diplomi-insinööri Ranteella on lukkarinrakkaus tiehankkeisiin. Hän teki aikanaan diplomityönsä routavaurioiden korjaamisesta ja onpa hän ollut Hämeen tielaitoksella kesätöissä 1990-luvulla.

”Minulla on täällä kypärä ja muut varusteet, kun pääsen taas kiertämään kenttää”, Ranne näyttää matkakassiin pakattua valkoista kypäräänsä.

Maanteiden kunnostaminen ajaa hallituksen toimissa ratahankkeiden edelle. Maanteiden kunnostamiseen on investoitu satoja miljoonia euroja aiempaa enemmän. Näin pyritään vihdoin kuromaan kiinni vuosikausia kasvanutta 2,4 miljardin euron tiestön korjausvelkaa.

Ranne korostaa, että päätökset tiehankkeiden valinnassa perustuvat perusteelliseen virkamiestyöhön.

”Olen sanonut sekä virkamiehillemme että yhteistyökumppaneille maakunnissa, että tuokaa esiin faktat ja unohtakaa politikointi. Haluan virkamiesten näkemykset, tietoa ja laskelmia, joiden perusteella voin tehdä päätökset. Se on Suomelle hyväksi. Meillä ei ole varaa muuhun.”

Ranne kertoo keskusteluista Pohjoisen-Suomen kuntien ja teollisuuden edustajien kanssa. Niissä on korostunut tiestön merkitys kansalaisten arjelle, elinkeinoelämälle, huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle.

”Olemme onnistuneet muuttamaan hallitusohjelman investointihankkeiden painotusta ja saaneet sinne lukuisia uusia, Suomelle tärkeitä kohteita. Painopiste on myös siirtynyt raiteilta teille.”

Suomen tiestö joutui kovaan testiin viime syksynä Nato-harjoituksen aikana. Silloin viimeistään havahduttiin laajemmin siihen, mikä merkitys toimivalla ja kunnossa olevalla tieverkostolla on kokonaisturvallisuudelle. Sen seurauksena päätettiin investoida muun muassa aiempaa enemmän VT21:n korjaamiseen Torniosta Kilpisjärvelle. Lisärahaa on tulossa 30 miljoonaa euroa.

JÄÄNMURTAJAT PALAAVAT KOTIIN

Jäänmurtajamme ovat auttamatta vanhentuneet, Ranne myöntää. Uusimiseen hänellä on jatkossa myös valtuuksia, sillä Arctia Oy on päätetty muuttaa erityistehtäväyhtiöksi ja omistajaohjaus siirtää Valtioneuvoston kanslian alaisuudesta LVM:lle.

”Kotiutamme jäänmurron ja liitämme sen entistä paremmin koko Suomen liikennejärjestelmään”, Ranne kertoo meneillään olevasta muutoksesta.

Arctian omistajaohjauksen siirtyminen LVM:lle mahdollistaa Ranteen mukaan Suomelle parhaan mahdollisen jäänmurron järjestämisen. Turvallisuus, taloudellisuus, huoltovarmuus sekä elinkeinoelämän ja merivoimien tarpeet huomioidaan kokonaisvaltaisesti.

Jäänmurtoon liittyvää yhteistyötä on tiivistetty viime syksystä lähtien Ruotsin kanssa. Sielläkin kalusto on vanhentunut. Yhteistyöstä hyötyvät molemmat maat. Ranne tunnistaa asiassa kotikenttäedun.

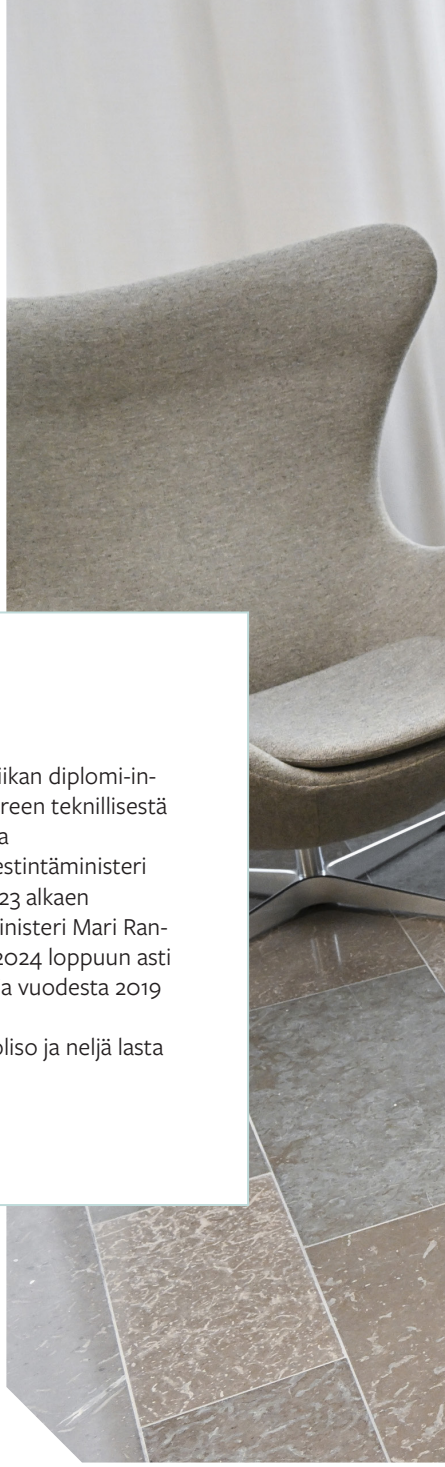
”Ruotsi tarvitsee meitä, koska me olemme jäänmurron ammattilaisia ja siinä maailman kärkeä”, Ranne sanoo ja naurahtaa merkitsevästi.

Entä miten varmistamme kriittisten liikenneyhtiöiden kuten Finnairin tai VR:n huoltovarmuuden? Voiko niiden ulkomaalaisomistus nousta yli 50 prosentin?

Ranne vakuuttaa, että hallituksen omistajaohjausta ohjaavassa periaatepäätöksessä on huomioitu myös huoltovarmuusnäkökulma.

Kyseisessä dokumentissa huoltovarmuutta ei mainita strategiseksi int- ►

”KIINA-RISKI ON TIEDOSTETTU. KAIKENLAISTA RIIPPUVUUTTA ON VÄHENNETTÄVÄ."



ressiksi erikseen VR:n tai Finnairin kohdalla toisin kuin energia ja maatalousyhtiöiden yhteydessä.

EUROOPPALAISET RAITEET PALA KERRALLAAN

LVM julkisti kesäkuun 6. päivänä käynnistäneensä selvitystyön käynnistämisen eurooppalaiseen raideleveyteen siirtymisestä. Vastaavanlainen selvitys valmistui huhtikuussa 2023. Siinä todettiin muutoksen hinnan olevan kohtuuton hyötyihin verrattuna.

Ranne ottaa nyt käynnistetystä selvitystyöstä avoimesti kunnian itselleen.

”Minä annoin Väylälle käskyn käynnistää tämä hanke. Odotan innolla selvitystä, jota virkamiehemme tekevät nyt laajasti. Puolustusvoimien kanssa meillä on tässäkin hankkeessa tiivis yhteistyö.”

Kesällä voimaan tullut EU:n TEN-T-asetus sisältää vaatimuksia selvittää ja suunnitella eurooppalaiseen raideleveyteen siirtymistä. LVM toteaa lisäksi, että ”Ruotsin, Norjan ja Suomen liikenneministerit sitoutuivat 30.4.2024 julkilausumassaan kehittämään sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden kannalta merkityksellisiä rajat ylittäviä yhteyksiä”.

Se, miten ja millä aikataululla uutta raideyhteyttä ja raideleveyttä lähdetään konkreettisesti edistämään, on vielä auki. Alustavia keskusteluja on käyty vasta selvitysten tekemisestä ja suunnittelun aloittamisesta.

EU:n suunnasta on Ranteen mukaan mahdollista saada rahoitusta eurooppalaisen raideleveyden hankkeisiin.

”Emme ole toteuttamassa kerralla kymmenen miljardin raidehanketta vaan etenemme pätkä kerrallaan, Suomen kannalta järkevällä ja vaikuttavalla tavalla. Mitä fiksummin suunnittelemme, vaiheistamme ja kilpailutamme hanketta, sitä vähemmällä rahalla selviämme”, Ranne sanoo.

Lulu Ranne

- Rakennustekniikan diplomi-insinööri Tampereen teknillisestä korkeakoulusta
- Liikenne- ja viestintäministeri kesäkuusta 2023 alkaen
- Sijaistaa sisäministeri Mari Rantasta vuoden 2024 loppuun asti
- Kansanedustaja vuodesta 2019 alkaen
- Perheessä puoliso ja neljä lasta

KIINA JA VENÄJÄ SAMASSA VENEESSÄ

Kun geopoliittinen tilanne kärjistyy, Kiina-riski kasvaa. Se koskee myös logistiikkaa. Yksi esimerkki on Kiinan valtion sijoitusyhtiö CIC:n omistaman Logicor-yhtiön noin 30 logistiikkakiinteistöä Suomen keskeisillä logistiikka-alueilla, kuten Helsingin satamassa.

”Kiina-riski on tiedostettu. Kaikenlaista riippuvuutta on vähennettävä. Meidän pitää myös pystyä sanomaan Kiina ja Venäjä samassa lauseessa. Paljon tapahtuu sellaista, jota ei voi sanoa ääneen”, Ranne sanoo arvoituksellisesti.

Miten voimme estää kiinalaisomistusten kasvun?

”Infrahankkeissa TEN-T-asetuksen artikla rajoittaa kolmansien maiden, kuten Kiinan, osallistumista hankkeisiin. Meillä on mahdollisuus vaikuttaa myös esimerkiksi maakaupoissa ja rakentamisessa.”

Ranne myöntää, että tässäkin asiassa raha puhuu. Yritysten ja kaupunkien on kuitenkin syytä ottaa huomioon Kiina-riskinsä omissa hankkeissaan.

Voivatko kiinalaiset osallistua mahdollisen Helsinki-Tallinna-tunnelin rakentamiseen?

”Suhtaudun edelleen kriittisesti koko hankkeeseen. Se on turvallisuuspoliittinen kysymys.”

Sana kriittisyys koskee myös Jäämeren ratahanketta, josta kiinalaiset ovat olleet kiinnostuneita.

”Kun rakennetaan verkkoja ja väyliä, meillä pitää olla niin sanotut trusted partners. Niitä haetaan Natosta, EU:sta ja pohjoismaisista kumppaneista”, Ranne sanoo.

Rataverkon modernisointi ja korjaushankkeet ovat ministeri Lulu Ranteen prioriteettina – tunnin juna Turkuun saa vähemmän ymmärrystä ministeriltä.

RADAT SAAVAT OMANSA

Vaikka hallituksen painopiste on tiehankkeissa, raidehankkeita ei ole unohdettu. Erityisesti digiratahanke eli rataverkon kulunvalvonnan modernisointi on Ranteen työlistalla korkealla.

Rataverkon välttämättömistä korjaushankkeista Ranne nostaa pääradan, yhteydet satamiin ja Savon radan korjauksen. Ne on tehtävä, vaikka samalla suunnitellaan uutta raideleveyttä.

Niin sanottu tunnin juna Turkuun ei sen sijaan saa ymmärrystä osakseen.

"Ei tästä nyt mitään. (**Petteri**) **Orpo** hermostuu aina, kun sanon tästä jotain", Ranne sanoo ja jatkaa kuitenkin.

”Miljardeja valtio ei siihen tämän hallituskauden aikana pistä. Juuri nyt näyttää siltä, että vuonna 2026 olisi mahdollista käynnistää kahden 10 kilometrin pätkän rakentaminen, mutta se edellyttää kuntien sitoutumista hankkeeseen 400 miljoonalla eurolla. Rahaa kuluisi näihin pätkiin tämän kauden aikana ehkä 300–400 miljoonaa euroa. On myös hyvä huomata, että valtio on satsaamassa pääratatan tätä huomattavasti enemmän rahaa”, Ranne sanoo.

Ranne kertoo esittäneensä, että tätäkin hanketta voisi edistää eurooppalaisella rataleveydellä. Näkemys ►

ei ole innostanut hanketta edistäviä tahoja.

JAKELUVELVOITTEEN LASKU PYSYY

Hallitus on alentanut merkittävästi polttoaineiden jakeluvelvoitetta, joka on nostanut raskaan liikenteen päästöjä. Miten hallitus tukee toimia, joilla kuljetusala pääsee Liikenne ja kuljetusalan vähäpäästöisen liikenteen tiekartassa asettamaansa tavoitteeseen?

”Se, mitä sekoitevelvoitteista on nyt sovittu, on se mistä tällä hallituskaudella pidetään kiinni. Hallitusohjelmassamme on kirjattu, ettemme omalla energia- ja ilmastopolitiikallamme heikennä kilpailukykyämme. Se on siinä mustaa valkoisella.”

Raskaan liikenteen osalta päästötavoitteet eivät ole Ranteen mukaan realistisia.

”Jos me paavillisesti pidämme kiinni kaikista aikaisemmista tavoitteista, meille voi käydä todella huonosti. Päästöjä on vähennettävä hallitusti ja teknis-taloudellisesti järkevästi. Muuta eivät kansalaisten kukkaro tai yhteiskunnan kantokyky kestä.”

”YHTEISTYÖ ON PIENEN SUOMEN SUPERVOIMA, JA SITÄ PITÄÄ VAHVISTAA EDELLEEN MYÖS SATAMIEN KEHITTÄMISESSÄ."

LULU-MURTAJA?

Satamien digitalisaatiossa on Ranteen mukaan jo tarjolla ratkaisuja, mutta niiden käyttöönotto edellyttää, että digitalisaatiosta saadaan hyviä kokemuksia. Ranne uskoo, että meriliikenteen jatkuvasti lisääntyvät kustannukset lisäävät paineita automatisoida toimintoja, jotta rahtikustannukset pysyvät kokonaisuutena kurissa.

Tärkeitä uusia teknologioita ovat satamiin rakennettavat niiden omat 5G- ja tulevat 6G-verkot. Digitalisaatiota vauhdittaa myös Fintrafficin Nemo-hanke, jossa luodaan pohjaa merenkulun yhtenäiseksi tiedonhallintajärjestelmäksi. Hyväksi esimerkiksi Ranne nostaa Oulun sataman, josta on luotu digitaalinen kaksonen.

Koska ministeriö ei voi suoraan puuttua satamien toimintaan, ministeri kannustaa erikokoisia ja erilaisilla resursseilla toimivia satamia jakamaan hyviä käytäntöjä ja tätä kautta parantamaan omaa toimintaansa.

”Yhteistyö on pienen Suomen supervoima, ja sitä pitää vahvistaa edelleen myös satamien kehittämisessä. Siitä hyötyvät kaikki satamat", Ranne sanoo.

Lopuksi Ranne vielä ihmettelee, miksi jäänmurtajat ovat miesten nimisiä, kun laivat yleensä nimetään naisten nimillä. Ennakoiko ihmettely tulevaa, kun ensimmäinen uusi jäänmurtaja lasketaan vesille?

Kastetaanko ensimmäinen uusi murtaja Luluksi, siihen Ranne ei vastaa. ●

EU:n CEF-liikenneohjelma:

Suomen liikennehankkeille 39 miljoonaa euroa EU-rahoitusta

EU:N Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -liikenneohjelmasta myönnettiin heinäkuun rahoitusikkunassa yhteensä 7 miljardia euroa 134 hankkeelle. Hakuun tuli yhteensä yli 400 hakemusta, joissa haettiin yli 22 miljardin euron edestä rahoitusta.

Suomesta rahoitusta haettiin 21 hankkeelle yhteensä 325,13 miljoonaa euroa. Suomen liikennehankkeet saivat rahoitusta yhteensä 39,11 miljoonaa euroa 11 hankkeelle Suomessa.

"Kilpailu EU-rahasta on kovaa ja on tärkeää, että Suomi panostaa EU:n rahoitushakuihin, kehittää hakuprosessejaan ja analysoi tuloksia joka hakukierroksen jälkeen. Tämän hakutuloksen perusteella vaikuttaa siltä, että Väyläviraston toimesta toteutettaviin infrahankkeisiin ja niiden rahoitukseen luotetaan myös EU:ssa. Lisäksi on huomattava, että EU:n painopistemuutokset turvallisuuteen näyttävät vaikuttaneen rahanjakoon", sanoo liikenne- ja viestintäministeri **Lulu Ranne** LVM:n tiedotteessa 16.7.

Ilman CEF-rahoitusta jäivät esimerkiksi Länsirata ja Lentorata.

"Suomi on onnistunut erinomaisesti esimerkiksi sotilaallisen liikkuvuuden rahoitushaussa ja tähän panostamme myös jatkossa. Perinteisten hankkeiden osalta on kuitenkin pystyttävä parempaan. Itä-länsi- sekä pohjois-etelä-suuntaisten yhteyksien rakentaminen sekä hallittu siirtyminen eurooppalaiseen raideleveyteen ovat turvallisuutta ja talouttamme vahvistavia strategisia valintoja, joita meidän on ajettava vahvemmin myös EU-rahoitusta haettaessa", Ranne sanoo. ●

CEF-rahoitusta saaneet valtion hankkeet (yht. n. 20,16 MEUR):

- Riihimäki-Tampere-radan suunnittelu
- Karjalan radan suunnittelu Imatran ja Joensuun välillä
- Savonradan nopeuden ja kapasiteetin noston suunnittelu
- Digirata 1 – varustelu eurooppalaisella rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä
- C-Roads Extended, Suomen osuus

CEF-rahoitusta saaneet yksityiset hankkeet (yht. n. 18,96 MEUR):

- Maasähkön ja aurinkovoimalan rakentaminen Porin satamaan
- Maasähkön rakentaminen Kemin satamaan
- Raahen sataman infran parantaminen merituulivoiman tarpeisiin
- Helsingin ja Tallinnan satamien kehittämishankkeet
- Eurooppalainen merenkulkualan palveluympäristö
- Sähköisen kuljetustiedon laajennus rahti- ja kuljetustiedon nopeuttamiseksi

"PERINTEISTEN HANKKEIDEN OSALTA ON KUITENKIN PYSTYTTÄVÄ PAREMPAAN."

CEF-liikenneohjelmasta tuetaan Euroopan laajuisen TEN-T-verkon liikennehankkeita. TEN-T yhdistää rautatiet, sisävesireitit, tiet sekä meri- ja lentoliikenteen solmupisteet, terminaalit sekä kaupunkisolmukohdat yhdeksi liikenneverkoksi. Rahoitusta myönnettiin Suomessa ydin- ja kattavan verkon hankkeille. Liikenneohjelmasta rahoitetaan TEN-T-verkon toteuttamista CEF- ja TEN-T-asetusten mukaisesti.

Kuljetusliikkeet varautuvat jo päästölaskennan alkuun

Teksti **ESKO LUKKARI**

Isoilla logistiikkayhtiöillä on omat laskentamallit, mutta pienet yhtiöt ovat vielä lähtötelineissä.

KELLO käy tieliikenteen pakollisille kasvuhuonekaasujen päästölaskelmille. EU:n asiaa koskeva asetus saatetaan hyväksyä jo ensi vuonna, mutta sen voimaantulon aikataulua vasta arvaillaan.

Tärkeimmät päästölaskentaan liittyvät kasvihuonekaasut ovat hiilidioksidi (CO_2), metaani (CH_4) ja dityppioksidi (N_2O).

SKALin tammikuisen Kuljetusbarometrin mukaan päästöjen raportointi ei ole alalla kovin yleistä. Suurin osa barometriin vastanneista yrityksistä (75%) arvioi päästöjen laskennan lisäävän kustannuksia. Yli puolet (56 %) koki päästölaskennan osoittavan yrityksen vastuullisuutta, mutta 47 prosenttia piti sitä turhana hallinnollisena taakkana.

Barometrin mukaan 26 prosenttia vastanneista yrityksistä raportoi asiakkaalle päästöistään. 18 prosenttia kertoi asiakkaan pyytäneen päästöraportointia.

SKALin logistiikkapäällikkö **Pekka Aaltonen** totesi järjestön tiedotteessa alkuvuodesta, että erot yritysten välillä ovat suuria. Isoja kansainvälisiä asiakkaita palvelevat kuljetusyhtiöt ovat raportoineet päästöistään jo vuosia. Pienten kotimaisten asiakkaiden kanssa asioivilla yrityksillä raportointi on harvinaisempaa.

”ASIAKASKOHTAINEN LASKENTA ERI JUTTU”

”Kuljetusliikkeiden on sinänsä varsin helppo laskea omat kasvihuonepäästönsä, mutta asiakaskohtaisten päästöjen laskeminen on jo aivan eri juttu”, sanoo Matoco Oy:n toimitusjohtaja **Taavi Kallankari**.

Kuljetusliikkeiden asiakkaille koituvien kasvihuonepäästöjen jyvittäminen laskennallisesti on Kallankarin mukaan monimutkaista, jos asiakasyrityksellä on paljon omia asiakkaita ja niillä taas paljon nouto- ja jakelukierroksia. Päästöt pitää suhteuttaa kuljetussuoritteeseen eli tonnikilometriä kohti ja toisin sanoen selvittää ns. päästöintensiteetti.

”Asiakaskohtaisessa päästölaskennassa ollaan vasta alussa”, hän tiivistää.

Kallankari vetää Nurmijärvellä toimivaa hyötyajoneuvoliikenteen päästölaskentaan erikoistunutta IT-yhtiötä. Vuoden 2023 alussa käynnistynyt startup-yritys on kehittänyt oman pilvessä olevan TEMS-ohjelmiston päästölaskentaan.

Kallankarin mukaan Matoco keskittyy vain tavaraliikenteeseen, eli rekka- ja pakettiautojen kasvuhuonekaasujen päästölaskentaan. Kuljetusliikkeet ja tukkuliikkeet ovat yhtiön asiakkaita.

© ADOBE STOCK

Kallankarin mukaan päästömittauksen suurin este on ollut kuljetusliikkeiden asiakkaiden suhteellisen alhainen mittausten vaatimustaso. Tämä taas ei ole houkuttanut kuljetusliikkeitä mittaukseen, koska niistä ei ole saatu lisää kilpailukykyä.

”ASIAKASKOHTAISESSA PÄÄSTÖLASKENNASSA OLLAAN VASTA ALUSSA”

© ADOBE STOCK

”KIINNOSTUS HERÄNNYT TÄNÄ VUONNA”

Kallankarin mukaan tänä vuonna päästölaskennalle on alkanut kuljetusalalla olla kysyntää. Ero viime vuoteen on hänen mukaansa selvä ja niitä yrityksiä, jotka aikovat aloittaa laskennan ensi vuonna on paljon.

”Olemme konseptoineet päästölaskennan malleja erilaisiin kuljetussuoritteisiin. Sitä varten tarvitaan auton paino, kantokyky, kulutustiedot ja rahtikirjatiedot. Kuljetusalalla digitalisaatio ei ole vielä kovin pitkällä ja siksi datan laatu vaihtelee”, hän sanoo.

Kasvihuonekaasupäästöt halutaan myös suhteuttaa kuljetussuoritteeseen eli saada selville tonnikilometrimäärä eli ns. päästöintensiteetti.

”Päästöintensiteettiä käytetään vertailulukuna, koska absoluuttisia arvoja käytettäessä volyymin muutoksella voi olla vääristävä vaikutus.”

Liikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on karkeasti parikymmentä prosenttia ja siitä taas tieliikenteen osuus on noin 60 prosenttia. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen laskennassa ollaan vielä alkutaipaleella paitsi Suomessa muissakin EU-maissa.

ASETUS EI KELPAA SELLAISENAAN

Lähivuosina asiaan on tulossa iso muutos. EU on valmistellut jo pitkään ISO-1408-standardiin perustuvaa Count Emission -asetusta. EU julkisti sen pohjamallin vuoden 2023 maaliskuussa. Kallankarin mukaan monen mutkan takana ollut malli saatetaan hyväksyä jo vuonna 2025, mutta koska se tulisi lopulta voimaan, niin hänen arvionsa on ”Luoja tietää”.

Kallankarin mukaan kuljetusalalla suhtaudutaan päästömittauksiin ja direktiiviin sinänsä positiivisesti.

”Ainoa huoli tuossa asetuksessa on ollut EU:n halu sisällyttää siihen myös kuljetuskaluston elinkaaripäästöt, jota alalla pidetään hyvin vaikeana asiana, koska elinkaaripäästöjen laskeminen on todella vaikeaa”, hän sanoo.

Markkinat eivät ole kuitenkaan jääneet odottelemaan EU:n direktiiviä. Isoilla kansainvälisillä logistiikkayhtiöillä on omia päästölaskentamallejaan. Suurin kotimainen toimija Kaukokiito käyttää myös omaa päästölaskentamalliaan. Ahola Transport on taas mukana Traficomin vetämässä monien yritysten yhteisessä ACE-hankkeessa.

Yrityksiä koskee myös EU:n kestävyysraportointidirektiivi CSRD, joka edellyttää suurten ja osan pienempienkin yritysten raportoivan paitsi omasta energiankäytöstään myös ulkoa ostetusta energiasta, kuten esimerkiksi sähkön päästöistä sekä ulkoa ostettujen palvelujen energiasta. Näin myös raportoitavaan ns. Scope 3:een kuuluu tavarakuljetusten kasvihuonepäästöjen raportointivelvollisuus.

CSRD tuo päästövaatimusraportoinnin velvoitteen nimenomaan kuljetusliikkeiden asiakkaille ja EU Count Emissions kuljetusliikkeille.

Kallankarin mukaan päästömittauksen suurin este on ollut kuljetusliikkeiden asiakkaiden suhteellisen alhainen mittausten vaatimustaso. Tämä taas ei ole houkuttanut kuljetusliikkeitä mittaukseen, koska niistä ei ole saatu lisää kilpailukykyä.

”Euroopan tiukimmat mittausvaatimukset ovat, tietääkseni, Ranskassa. Suomi ei mielestäni ole jäljessä päästömittauksissa esimerkiksi Ruotsista ja Tanskasta”, hän sanoo. ●

Lisää aiheesta LOGYn Kuljetus- & SCM-päivässä 26.9.2024

Taavi Kallankari kertoo lisää maantiekuljetusten kasvihuonekaasupäästöjen mittauksista ja raportoinnista LOGYn Kuljetus- & SCM-päivässä Järvenpään Aino Areenassa syyskuun lopussa.

Kasten®
Gonvarri Material Handling

Kaipaatko tehokasta pientavaran hallintaa?

Tervetuloa Logistiikkamessuille tutustumaan GonvaLift -varastoautomaattiin!

Kasten®
Gonvarri Material Handling

Osasto C421

Nopeus Tehokkuus
Turvallisuus
Käyttäjäystävällisyys
Joustavuus
Keräilytarkkuus

www.kasten.fi

Ilmastopaneelin raportti:

"Liikenteen päästövähennysten tekemättömyys ei ole taloudellisesti perusteltavissa"

Suomen ilmastopaneelin puheenjohtaja, professori **Jyri Seppälä** ja ilmastopaneelin jäsen, professori **Heikki Liimatainen**.

Suomen ilmastopaneeli on tieteellinen ja riippumaton asiantuntijapaneeli, joka tukee ilmastopolitiikan suunnittelua ja päätöksentekoa. Ilmastopaneelin rooli ja tehtävät on määritelty ilmastolaissa.

Yhdeksän kohdan lista

Ilmastopaneelilla on yhdeksän toimenpiteen ehdotus tieliikenteeseen, jotta tieliikenteen päästöt täyttäisivät osuutensa taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteesta vuoteen 2030 mennessä.

1. Jakeluvelvoite tulee palauttaa pääministeri Orpon hallituksen ehdottamia muutoksia edeltävälle tasolle vuodesta 2025 lähtien.

2. Julkisilla latausasemilla ladattu sähkö tulee sisällyttää jakeluvelvoitteeseen siten, että velvoitetta kasvatetaan julkisesti ladattua uusiutuvaa sähköä vastaavalla energiamäärällä.
– Julkisesti ladatun sähkön sisällyttäminen jakeluvelvoitteeseen ei vähennä tieliikennesektorin päästöjä vaan lisää niitä, koska muita vähähiilisiä jakeita vähennetään vastaavalla energiamäärällä jaeltavissa liikennepolttoaineissa, ilmastopaneeli toteaa.

3. Jakeluvelvoitteen täyttämättä jättämisen seuraamusmaksun alentamisesta vuosina 2025–2027 tulee luopua.
– Ei ole varmuutta, että seuraamusmaksuista saaduilla rahoilla pystytään korvaamaan liikenteessä menetettyjä päästövähennyksiä.

4. Jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotto on perusteltua vain, jos jakeluvelvoitetta nostetaan edellä esitetyllä tavalla.

5. Erillistankattavat biopolttoainemäärät tulee poistaa jakeluvelvoitteen piiristä.
– Näin ne toimisivat lisäisinä päästövähennystoimina tieliikenteessä.

6. Välituotevetyä ei tule sisällyttää jakeluvelvoitteeseen tai jos sisällytetään, tulee jakeluvelvoitteen tasoa korottaa vastaavalla energiamäärällä.

7. Pääteiden sähköajoneuvojen julkisen latausinfran rakentamista tulee tukea.

8. Sähkökuorma-autojen hankintaa tulee tukea.

9. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä tulee tukea.

RIIPPUMATTOMISTA asiantuntijoista koostuvan Ilmastopaneelin tuoreen raportin mukaan liikenteen päästökehityksellä on ratkaiseva merkitys Suomen taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Pääministeri **Petteri Orpon** hallituksen linjaukset kuitenkin vaikeuttavat tavoitteiden saavuttamista, koska ne lisäävät liikenteen päästöjä ja hidastavat sähköistymistä, mikä voi kasvattaa liikenteen kustannuksia tulevaisuudessa.

"Raportti osoittaa, että nykyisen hallituksen linjaukset lisäävät liikenteen päästöjä aiemmin sovittuun kehitykseen verrattuna. Toteutuessaan esitykset hidastavat sähköistymistä, mikä samalla kasvattaa liikenteen kustannuksia jatkossa", sanoo Suomen Ilmastopaneelin jäsen, professori **Heikki Liimatainen**.

"Mitä enemmän tieliikenteen energiasta on liikennesähköä, sitä vähemmän on tarvetta rajallisille kestäville uusiutuville polttoaineille jakeluvelvoitteessa ja siten vähemmän painetta nostaa pumppuhintoja", Ilmastopaneelin puheenjohtaja, professori **Jyri Seppälä** toteaa.

Raportti ehdottaa, että tieliikenteen päästöjä tulisi vähentää ensisijaisesti edistämällä sähköistymistä ja käyttämällä vähähiilisiä synteettisiä polttoaineita, kuten sähköpolttoaineita ja vetyä. Biopolttoaineiden määrän kasvattaminen ei ole suositeltavaa, lukuun ottamatta biokaasua. Paneeli muistuttaa, että nopea sähköistyminen voi vähentää tieliikenteen päästökaupan ja jakeluvelvoitteen korottamisen aiheuttamia kustannuspaineita.

Paneeli korostaa, että riittävät päästövähennykset edellyttävät nykyisen jakeluvelvoitteen säilyttämistä ja velvoiteosuuden nostamista julkisilta latausasemilta ladatun sähkön osalta. Tämä yhdistettynä uusiutuvien polttoaineiden käyttöön fossiilisten joukossa on ainoa varma keino saavuttaa ilmastotavoitteet.

"Uusiutuvien polttoaineiden riittävän suuri käyttö fossiilisten polttoaineiden joukossa yhdessä sähköistymisen edistämisen kanssa tarjoaa ainoan varman keinokokonaisuuden tieliikennesektorin päästöjen vähentämiseen riittävän nopeasti tavoitteiden saavuttamiseksi", Seppälä sanoo. ●

LOGYn koulutukset & seminaarit

Syksyn 2024 tapahtumatarjonnassamme on runsaasti hankinnan ja toimitusketjun hallinnan koulutuksia eri uravaiheissa oleville ammattilaisille. Syyskaudella on luvassa mm. seuraavat koulutukset ja seminaarit:

Koulutus	Milloin	Kesto	Hinta*
Toimittaja-arvioinnin kehittäminen	12. & 17.9.	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Epäsuorien hankintojen koulutusohjelma	18.9., 24.9., 31.10., 6.11., 15.11.	5 * 0,5 pv	1 700 € * / 1 950 €
Hankintojen johtaminen ja kehittäminen	25., 27. & 30.9.	3 * 0,5 pv	1 255 € * / 1 495 €
Oston peruskurssi	25.-26.9., 8.10. 29.-30.10., 6.-7.11.	7 pv	2 895 € * / 3 255 €
Hankinnan mittaaminen	4. & 9.10.	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Chat GPT:n hyödyntäminen kilpailutusprosessissa	8.10.	1 pv	755 € * / 895 €
Varaston suunnittelu ja ohjaus	9.-10.10.	2 pv	1 355 € * / 1 595 €
Hankinnan tehostaminen digiajassa	10.-11.10. & 25.10.	3 * 0,5 pv	1 255 € * / 1 495 €
Toimitusketjun suunnittelu, ohjaus ja tehokkuuden mittaaminen	22.10, 30.10. 5.11., 19.11.	4 * 0,5 pv	1 570 € * / 1 690 €
Tuontikaupan hallinta	23.10.	1 pv	755 € * / 895 €
Tehokas tuotannonohjaus	24.10. & 29.10	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Hintojen ja kustannusten analysointi	24.10. & 29.10.	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Oston sopimukset ja lakiasiat	6.11. & 13.11.	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Sales&Operations Planning	11.11. & 18.11.	2 * 0,5 pv	715 € * / 845 €
Tietoisku: Toimitusketjun riskienhallinta yllätyksellisessä toimintaympäristössä	14.11.	3 h	290 € * / 390 €
Toimittajien johtaminen	14.11., 21.11. & 25.11.	3 * 0,5 pv	1 255 € * / 1 495 €
Kategoriajohtaminen	19.-20.11.	1 pv	755 € * / 895 €
Tehokas kilpailuttaminen	20.-21.11.	2 pv	1 355 € * / 1 595 €
Vientikaupan hallinta	28.11.	1 pv	755 € * / 895 €
Chat GPT:n hyödyntäminen kilpailutusprosessissa	28.11.	1 pv	755 € * / 895 €
Tuloksellinen neuvottelutaito	11.-12.12.	2 pv	1 355 € * / 1 595 €

Seminaari	Milloin
Kuljetuspäivä & SCM-Päivä	26.9.2024
Sisälogistiikkapäivä	31.10.2024
LOGY Conference 2025	6.-7.2.2025

* Jäsenhinta Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n jäsenille. Liity LOGYn jäseneksi osoitteessa www.logy.fi.

Hinnat sisältävät sähköisen koulutusaineiston ja oikeuden oppimisympäristöön noin kaksi viikkoa ennen ja jälkeen koulutuspäivän. Läsnäoloon perustuvissa koulutuksissa hintaan sisältyy lisäksi tarjoilut. Laskutus kaksi viikkoa ennen tilaisuutta. Osallistuminen koulutuksiin on mahdollista peruuttaa kuluitta 14 vrk ennen tapahtuman alkua. Tämän jälkeen tehdyistä peruutuksista tai peruuttamatta jätetystä ilmoittautumisesta veloitamme osallistumismaksun kokonaisuudessaan. Esteen sattuessa paikan voi luovuttaa kollegalle.

Lisätiedot ja ilmoittautumisohjeet osoitteessa **www.logy.fi**

LOGY

Suomen merkittävin logistiikka-alan messutapahtuma

LOGISTIIKKA

SISÄLOGISTIIKAN AMMATTIMESSUT

Pääyhteistyökumppani KONECRANES Moves what matters.™

11.–12.9.2024

TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUS

Tampereen Messut

Teksti: Meri Maukonen

Kohtaa alan huiput ja uusimmat innovaatiot Logistiikka-messuilla

Tampereella syyskuussa järjestettävät Logistiikka-messut esittelevät logistiikka-alan uutuuksia ja logistiikan merkitystä tuotantoketjussa. Tule kohtaamaan alan toimijoita ja tutustu uusimpiin innovaatioihin! Tapahtuma on rekisteröityneille kävijöille maksuton.

Suomen merkittävin logistiikka-alan messutapahtuma Logistiikka-messut järjestetään 11.–12.9.2024 Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa. Messuilla nähdään koko logistiikka- ja toimitusketju aina suunnittelusta prosesseihin, järjestelmiin, koneisiin ja logistiikan ulkoistamiseen.

”Logistiikka-messut ovat keskeinen foorumi innovaatioille, verkostoitumiselle ja liiketoiminnan kehittämiselle. Messut tuovat eri sidosryhmät yhteen ja tarjoavat mahdollisuuden luoda henkilökohtaisia yhteyksiä logistiikka-alan toimijoihin”, sanoo Konecranesin tuotepäällikkö Klaus Kaukovalta.

Logistiikka-alan johtavaa kärkeä edustava Konecranes toimii tänä vuonna Logistiikka-messujen pääkumppanina. Konecranes näkee messut elintärkeinä yrityksille, jotka haluavat menestyä jatkuvasti muuttuvassa maailmassa. Verkostoitumisen ohella messut tarjoavat ainutlaatuisen mahdollisuuden parantaa näkyvyyttä kotimaan markkinoilla.

Monipuolinen ohjelma

Messuilla esitellään uutta teknologiaa, jonka avulla voidaan optimoida tuotantolaitoksen resurssienhallintaa, parantaa tuottavuutta ja lyhentää toimitusaikoja. Kahden messupäivän monipuoliseen ohjelmaan sisältyy mm. Kaukokiidon, Limowan sekä messujen pitkäaikaisen kumppanin Logyn puheenvuoroja.

Esittelyssä on niin trukkeja ja lisälaitteita kuin ICT-järjestelmiä ja mobiiliteknologioita. Esimerkiksi Konecranesin messuosastolla voi tutustua mm. Konecranes Agilon -varastonhallintajärjestelmään sekä palkittuun Konecranes E-VER 16-1200 C -sähkötrukkiin.

”Parasta messuilla ovat kohtaamiset uusien ja vanhojen asiakkaiden sekä yhteistyökumppaneiden kanssa. Messuilla kannattaa avata keskustelu näytteilleasettajien kanssa matalalla kynnyksellä. Olemme aina valmiita keskustelemaan logistiikka-alan kehityksestä sekä palveluistamme ja tuotteistamme”, Kaukovalta sanoo.

Tapahtuma on maksuton rekisteröityneille messuvieraille. Rekisteröitymisen jälkeen saat sähköpostiisi nimelläsi varustetun kortin, joka oikeuttaa maksuttomaan sisäänpääsyyn Logistiikka-messuille sekä samanaikaisesti järjestettäville Elintarviketeollisuus-, EuroSafety- ja Työhyvinvointi-messuille.

Rekisteröidy ennakkoon

logistiikkamessut.fi

Teiden kunto huolettaa ammattikuljettajia

PIENI KUOPPA, ISO HARMI

Jopa noin 17 prosenttia eli 8 800 kilometriä Suomen päällystetyistä teistä on huonokuntoisia.

AMMATTIKULJETTAJISTA liki puolet pitää teiden kuntoa erittäin huonona tai huonona. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kysyi kuorma- ja säiliöautonkuljettajilta teiden kunnosta 13.–20.6.2024.

Vastauksia tuli yli 800 ja ylivoimaisen enemmistön mielestä tiet ovat Suomessa vähintään joko erittäin huonossa tai huonossa kunnossa. Vain muutama vastaaja, alle neljä prosenttia oli sitä mieltä, että teiden kunto on hyvä.

Vastaajista vajaa puolet, 44 prosenttia, piti teiden kuntoa erittäin huonona tai huonona. Reilu puolet oli sitä mieltä, että on myös hyviä tiepätkiä, mutta vähintään yhtä paljon on huonossa kunnossa olevia. Vastaajista yli 90 prosenttia katsoo, että kunto oli viimeisen viiden vuoden aikana mennyt selkeästi tai vähintään jonkin verran heikommaksi.

TYÖTURVALLISUUS JO VAARASSA

Teiden kunto on jo niin heikko, että se heikentää työturvallisuutta. Tästäkin oltiin käytännössä yksimielisiä, vain noin kolmekymmentä vastaajaa ei uskonut työturvallisuuden juurikaan heikentyneen.

Erityisesti kuljettajat olivat kiinnittäneet huomiota pienempien teiden ongelmiin. Tiessä on monttuja ja kunto rapistuu vuosi vuodelta yhä enemmän. Maantieteellisiä eroja ei juurikaan ollut, joskin pienemmillä teillä ja pohjoisemmassa tiet tuntuvat olevan hieman heikommassa kunnossa kuin etelässä.

”Nuo valtateiden ulkopuoliset osuudet ovat liian usein järkyttävän huonossa kunnossa, paikoin jopa vaarallisia. Toisinaan pitää pelätä kaluston rikkoutumista, tien pettämistä tai toivoa, ettei ketään tule vastaan.”

Myös paikkaus saa moitteita. Useampi kuljettaja on sitä mieltä, että paikkaa paikan päälle -tyyppinen korjaus on liian yleistä. Etenkin sivuteillä paikkoja on pahimmillaan enemmän kuin itse tietä. Lisäksi urapaikkauksia pidetään huonolaatuisina. Tilkkutäkkipaikkauksesta pitäisi siirtyä oikeaan

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan huonokuntoisten maanteiden päällysteiden määrä on noin kaksinkertaistunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Viime vuonna julkaistun tiedon mukaan noin 17 prosenttia eli 8 800 kilometriä päällystetyistä teistä on huonokuntoisia. Traficom arvioi tilanteen heikkenevän entisestään tulevina vuosina: vuonna 2030 huonokuntoisia päällystettyjä teitä on arviolta 12 500 kilometriä.

© ADOBE STOCK

teiden kunnostamiseen.

”Reunat murenee, paikkaa paikan päällä, reikiä tiessä, routaheittoja löytyy. Varsinkin alemman tieverkon osalta, jossa ajamme paljon.”

”On monia teitä, jotka ei ole tehty raskaalle kalustolle, yksinkertaisesti pohjat pettävät.”

Autot ovat isompia ja painavampia ja vaikka ne pärjäävät valtateillä, niillä joudutaan ajamaan myös pienemmillä teillä, joiden pohjat eivät kestä näiden painoa.

Etenkin talvikunnossapito saa kuljettajilta moitteita. Auraus aloitetaan liian myöhään tai se on jopa ”olematonta” pienemmillä teillä. ●

© ADOBE STOCK

Tien surkea kunto pakottaa autoilijat kuoppapujotteluun – ”Tavattoman vaarallinen kehitys”

TIESTÖN heikentynyt kunto vaikuttaa suomalaisten ajotapoihin, selviää LähiTapiolan Arjen katsaus -kyselystä. 69 prosenttia vastaajista kertoo väistelevänsä päällystevaurioita vaihtamalla ajolinjaa. 38 prosenttia kertoo välttelevänsä huonokuntoisilla teillä ajamista aina, kun se on mahdollista.

"Teiden rapautuminen on pitkän ajan trendi, jonka kaikkia seurauksia ei suinkaan ole vielä nähty", sanoo LähiTapiolan liikenneturvallisuudesta ja autopalveluista vastaava johtaja **Tapani Alaviiri**.

Tieverkon kuntoa voi seurata netistä

SUOMEN tieverkko käsittää maantiet, kunnalliset katuverkot ja yksityistiet. Väylävirasto huolehtii valtion tieverkon ylläpidosta ja kehittämisestä yhdessä alueellisten ELY-keskusten kanssa. Valtion maanteitä on yhteensä noin 78 000 km, joista päällystettyjä teitä on noin 50 500 km ja sorateitä runsaat 27 000 km.

Tien päällysteen kunnon voi tarkistaa Väylän karttasovelluksesta. Palvelussa teiden kunto on jaoteltu viiteen luokkaan. Tietoa voi hyödyntää esimerkiksi reittien suunnittelussa. Päättäjät käyttävät tietoa esimerkiksi päällystysohjelmien suunnitteluun.

Päällysteiden kuntokartta: suomenvaylat.vayla.fi

Yhdysvaltojen presidentinvaalit:

Tuontitullipuheet herättävät huolta suomalaisviejissä

Republikaanien ehdokas Donald Trump ehdotti vastikään 20 prosentin tuontitulleja kaikille maille ja 60 prosentin tulleja Kiinalle. Toteutuessaan tämä politiikka olisi haitallista paitsi Yhdysvalloille, se aiheuttaisi myös päänvaivaa ympäri maailman.

© LIBRARY OF CONGRESS PRINTS & PHOTOGRAPHS DIVISION

”VAIKUTTAA KÄSITTÄMÄTTÖMÄN HUONOLTA TALOUSPOLITIIKALTA”

VAALIHUUMA nousee Yhdysvalloissa, ja ehdokkaat ovat jo ehtineet tehdä konkreettisia talouspoliittisia avauksia. **Donald Trump** ehdottama 20 prosentin tuontitullit olisi erityisen huono asia Suomelle, koska Suomi on riippuvainen kansainvälisestä kaupasta ja Yhdysvallat on yksi Suomen tärkeimmistä kauppakumppaneista, sanoo Finnveran pääekonomisti **Mauri Kotamäki**.

Viime vuosina Ruotsi ja Yhdysvallat ovat vuorotelleet Suomen tärkeimpänä viennin kohdemaana tavaraviennin arvolla mitattuna. Suomen tavaravienti Yhdysvaltoihin oli vuonna 2023 noin 8,5 miljardia euroa.

”Demokraattien ehdokas **Kamala Harris** ei kannata yleisiä tuontitulleja. Kauppapolitiikka olisi tältä osin selvästi Trumpia miedompaa – mitä voi pitää talouden kannalta hyvänä asiana. Todennäköisesti myös Harris jatkaisi **Joe Bidenin** tiukkaa linjaa Kiinaa kohtaan”, Kotamäki sanoo.

”Eivät Yhdysvaltain nykyisetkään tuontitullit ole taloudellisesta näkökulmasta ilmiselvästi kannatettavia, mutta toimitusketjuriskeihin ja geopolitiikkaan liittyen ne ovat sentään ymmärrettäviä”, hän jatkaa.

Kotamäki muistuttaa, että Kiinan omat poliittiset toimet ovat kaupparitojen takana.

”Kiina on tukenut omaa teollisuuttaan ja siten aiheuttanut globaalin markkinahäiriön. Kiinasta on yksinkertaisesti tullut liian suuri, jotta trendi voisi enää jatkua ilman vastatoimenpiteitä. Kaiken lisäksi Kiinan talousmalli ei ole kestävä Kiinan omastakaan näkökulmasta. Kaikille osapuolille olisi parempi, jos Kiina ottaisi askeleen kohti markkinataloutta ja alkaisi asteittain purkamaan keskusjohtoisuutta. Se, kuinka todennäköistä politiikan muutos olisi, on asia erikseen”, Kotamäki summaa.

Yhdysvaltain ja Kiinan kauppasota on ollut tapetilla jo vuosia ja siihen liittyen on keskusteltu tuontitulleista, joita sekä republikaanit että demokraatit kannattavat. Presidenttiehdokkaiden välillä on kuitenkin eroja tavassa, jolla tuontitullit implementoitaisiin.

Kotamäen mukaan Trumpin määrittelemä tuontitulli saattaisi vahvistaa dollarin arvoa. Valuuttakurssin vahvistuminen vähentäisi tuontitullin tavoiteltua vaikutusta ja heikentäisi Yhdysvaltain talouden hintakilpailukykyä.

”Valuuttakurssivaikutuksen lisäksi tuontitulli heikentäisi yhdysvaltalaisten yritysten kilpailukykyä ja kiihdyttäisi inflaatiota, koska yhdysvaltalaisyritysten käyttämien välipanosten hinta nousisi. Tuontitullien kustannukset päätyisivät siis lopulta yhdysvaltalaisten yritysten ja kuluttajien kontolle”, Kotamäki sanoo.

Negatiivinen vaikutus olisi sekin, että monet muut maat asettaisivat todennäköisesti vastatulleja yhdysvaltalaisia tuotteita vastaan, mikä edelleen haittaisi Yhdysvaltain taloutta.

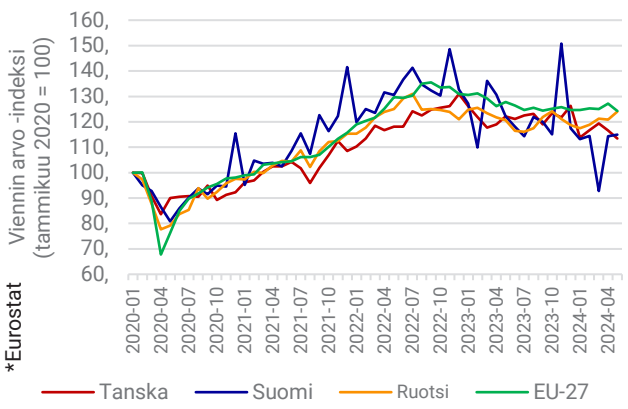
”Kaiken kaikkiaan Trumpin 20 prosentin tuontitulli vaikuttaa käsittämättömän huonolta talouspolitiikalta. Kansainvälinen kauppa kärsisi, kun maiden välille nousisi tulleja ja lopulta kaikilla menisi huonommin kuin alkupisteessä.”

”Asioihin, joihin emme voi vaikuttaa, on vain sopeuduttava. Tämä pätee myös Yhdysvaltain politiikkaan. Toisaalta presidentinvaalit käydään puheiden kautta, ja puheet ovat vasta puheita. Lopulta politiikan implementointi eli teot painavat ja kertovat, mikä on mahdollista ja mikä ei. Kumpikaan ehdokkaista ei tule saamaan ohjelmaansa läpi ilman poliittista kalabaliikkia”, Kotamäki toteaa. ●

© RONI REKOMAA

Mauri Kotamäki on Finnveran pääekonomisti.

Tavaraviennin kehitys (mitattuna käyvissä euroissa)



Lähde: Finnveran Rahoitus & kasvu -kesäkatsaus

Tampereen Messut

ALIHANKINTA

SUBCONTRACTING FAIR • FINLAND

AI DRIVEN PRODUCTIVITY

TEKOÄLYLLÄ TUOTTAVUUTTA

Teemakylän oma ”AI Stage” -ohjelmalava tarjoaa valmistavan teollisuuden toimijoille näkökulmia, jotka liittyvät tuottavuuden lisääntymiseen, asiantuntijatyön tehokkuuden parantamiseen ja kunnossapidon ennakoitavuuteen.

Rekisteröidy ennakkoon

alihankinta.fi

PÄÄKUMPPANI 8760 Fastems

OHJELMAKUMPPANI DIMECC MAKE in Finland

YHTEISTYÖSSÄ

Teknologiateollisuus · Kumiteollisuus ry Rubber Manufacturers' Association of Finland · LOGY · MUOVITEOLLISUUS RY Finnish Plastics Industries Federation

1.–3.10. TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUS

”TULEVAISUUDEN TEKIJÖIDEN TORSTAI”
-OPISKELIJAPÄIVÄNÄ LAVALLA
JOHANNES ”HATSOLO” HATTUNEN
HEAT STAGE KLO 9.45–10.30

Alihankinnan ohjelmassa haetaan tekoälyllä tuottavuutta

Alihankinta Euroopan suurin alihankintateollisuuden messutapahtuma järjestetään 1.–3. lokakuuta Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa. Teema on tänä vuonna Tekoälyllä tuottavuutta ja aiheeseen pureudutaan niin monipuolisen ohjelman kuin tekoälyyn keskittyvän teemahallinkin avulla.

Alihankinta-messut lähestyy teemaa kahdesta näkökulmasta. Teknisempi näkökulma keskittyy ottamaan tehot irti tekoälystä ja näissä ohjelmasisällöissä pohditaan, miten saadaan toimintoja ja tuotantoprosesseja tehostettua. Pehmeämpi näkökulma taas keskittyy ihmisten rooliin tekoälyn takana, sillä tekoäly ja muutkin teknologiat voivat talouden lisäksi heijastua henkilöstön hyvinvointiin.

”Tiistain iltapäivän keynote-puhuja on tekniikan tohtori **Seppo Kuula**, joka on luotsannut menestykseen lukuisia suomalaisia digitaalisen teknologian edellä käyneitä yhtiöitä”, valottaa Alihankinnan ohjelmatuottaja Johanna Hannelius.

Keskiviikon keynote-puheenvuorot avaa Teknologiateollisuuden tuore kasvo, AI Finland -verkoston johtaja Karoliina Partanen. Partasen uusi rooli tekoälyverkoston johtajana kertoo selkeästi siitä, että teema on tulossa teollisuuteenkin nyt laajasti ja nopeasti. Iltapäivän puheenvuoron takana puolestaan on futuristi ja tietokirjailija Perttu Pölönen puheenvuorollaan ”Tekoäly tulee, miten pysyä muutoksen mukana?”.

Torstaina päälavalla on Ville Availa, jolla on takanaan jo yli 25 vuoden ura yrittäjänä ja liikkeenjohtajana. Availan puheenvuorossa käsitellään kilpailuedun rakentumista vastuullisuuskysymysten kautta ja se johdatteleekin jo kohti ensi vuoden Alihankintaa.

Mielenkiintoista ohjelmaa ja verkostoitumista

Vuodesta toiseen Alihankinnan suosituimpia ohjelmanumeroita ovat Vuoden Päähankkija ja Vuoden Alihankkija -palkintojen jakaminen. Vuodesta 1987 saakka jaettujen tunnustusten tarkoituksena on edistää suomalaisen tuotannon kilpailukykyä tukevaa verkostoitumista. Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry jakaa tunnustukset heti ensimmäisenä messupäivänä tiistaina.

Alihankinta-messuilla on jälleen käytössä verkostointityökaluna Brella. ”Hyvät verkostoitumismahdollisuudet ovatkin yksi Alihankinta-messujen vahvuuksista. Messuilla voi tavata valmistavan teollisuuden osaajia, jotka ovat tekoälyn ja muiden älykkäiden ratkaisujen kanssa jo pitkällä. Heiltä voi saada ajankohtaista tietoa sekä ajatuksia siitä, miten erilaiset yritykset voivat hyötyä vaikkapa tekoälyn kasvavasta potentiaalista”, Hannelius kertoo.

Tutustu ohjelma-aikatauluun netissä

alihankinta.fi

Asiakkaan verrattain uusi trukki oli saanut työtehtävissä kolhun, minkä seurauksena ohjaamon lasi hajosi sekä turvakaari vioittui. Toyotan huollossa Vantaalla trukki tarkastetaan ja kunnostetaan. Suurin osa trukkien vaurioista korjataan Toyotan oman henkilökunnan toimesta, mutta esimerkiksi turvakaaren vaihdon saa tehdä vain valtuutettu alihankkija.

”Turvallisuuskriteerien täyttyminen on käytettyjen trukkien a ja o”, sanoo Korjaamon työnjohtaja **Petri Kansonen**.

NOPEA KIERTO JA VASTUULLISUUS ON PUOLESTAAN LUONUT TARPEEN KUNNOSTAA JA KIERRÄTTÄÄ HYVÄKUNTOISTA KALUSTOA UUDELLEEN KÄYTTÖÖN.

TRUKIN MONTA ELÄMÄÄ

Yhä useammin yhden trukin elinkaaren varrelle mahtuu monta eri asiakasta. Osto&Logistiikka tutustui Toyota Material Handlingin huollossa, miten kovia kokeneet siirtolaitteet kunnostetaan ja lähetetään uusiin tehtäviin entistä ehompina.

Teksti **LAURI LEHTINEN** Kuvat **ILMARI TUOMIVAARA**

SIIRTOLAITTEISTON kohdalla asennoituminen vuosien varrella on muuttunut. Trukkeja ja muuta kalustoa vuokrataan ja vaihdetaan nopeammassa tahdissa, tarpeen muuttuessa. Tällöin kalustoon ei sitoudu pääomaa, ja uutta vastaavaksi Vantaalla kunnostettu trukki saa uuden käyttäjän ja lisää käyttövuosia.

Aikaisemmin yritykset hankkivat trukit ja varaston siirtotyökalut ostamalla ne omiksi, ja menettely katsottiin luontevaksi tavaksi toimia. Vuosien varrella ajattelu yritysten ydintoiminnasta selkeytynyt. Ellei kalustolle ole jatkuvaa käyttöä, siihen ei kenties kannata sitoa pääomaa, joka tuottaisi paremmin omissa, tuotantoteknisissä investoinneissa.

Toyotan trukeista menee asiakkaille vuokrauksen kautta yhä enemmän, osuus on jo kasvanut lähes 70 prosenttiin. Erilaiset vuokraus- ja rahoitusratkaisut lisäävät joustomahdollisuuksia, ja yritys voi esimerkiksi hankkia koneen käyttöönsä sesongin mukaan, vaikka päiväksi kerrallaan.

Sidotun pääoman irrottaminen ydinliiketoimintaan on ajan mittaan tuonut ajatuksen hankkia trukit ja muut investointihyödykkeet joko vuokraamalla tai kierrättämällä niitä ripeään tahtiin. Silloin kalustokin saadaan vastaamaan paremmin yrityksen kulloisiakin tarpeita.

Nopea kierto ja vastuullisuus on ▶

Korjaamon työnjohtaja **Petri Kansonen** ja mekaanikko **Esa Järvinen** tarkastelevat huollossa työvuoa odottavaa yksilöä. Kun käytetty trukki palaa huoltoon, kone käydään laadunvarmistusprosessin mukaisesti läpi. Aina ensin tarkistetaan voimasiirron, jarrujen ja nostolaitteiden kunto. Vasta tämän jälkeen mietitään, tarvitseeko trukkia maalata tai vaihdetaanko penkit.

Varaosaa odottavat trukit sijoitetaan huollon niin sanotulle sairaala-alueelle odottamaan seuraavaa työvaihetta.

► puolestaan luonut tarpeen kunnostaa ja kierrättää hyväkuntoista kalustoa uudelleen käyttöön. Toyota Material Handling kunnostaa käytettyjä trukkeja Vantaalla, mikä mahdollistaa tehokkuuden lisäksi kotimaisen työvoiman tukemisen ja trukkien kuljetuksista aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen vähentämisen. Jotta paikallinen kunnostaminen on kilpailukykyistä, korjaamolla työskennellään Toyotan tuotantojärjestelmän eli Toyota Production Systemin mukaisesti, mikä on käytössä Toyotan tehtailla kautta maailman.

ELINKAAREN ARVIOINTI

Kun käytetty trukki saapuu Vantaalle, sille tehdään kunto- ja käyttötarkastus. Tarkastuksen pohjalta arvioidaan trukin elinkaari; onko trukki tarpeeksi hyvässä kunnossa kunnostettavaksi ja edelleen käyttöön.

”Kunnostuksella trukin käyttöikää voi pidentää. Mekaanisia kulutusosia ja muita kuluvia osia uusimalla viisivuotias laite on käytössä lähes uudenveroinen”, kertoo Toyota Material Handling Finland:in toimitusjohtaja **Jukka Heinonen**.

"MARKKINOILLA ON OLLUT TARVETTA LUOTETTAVALLE KIERRÄTYS-KALUSTOLLE."

Hän kertoo, että kilpailu sekä markkinoiden tarpeet ovat muuttuneet paljon tällä vuosituhannella, ja erityisesti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Siksi käytettyjen trukkien myynti on noussut erääksi keskeiseksi tavaksi vastata asiakaskunnan muuttuneeseen kysyntään. Markkinoilla on ollut tarvetta luotettavalle kierrätyskalustolle.

Vaikka trukin ulkoinen olemus naarmuttuu helposti ahtaissa varastoissa, vuosikymmenten valmistuskokemus ja laatu määrittävänä tekijänä on saanut sen aikaan, että mekaaniset osat ovat pitkäikäisiä. Täsmällisesti tehdyillä ja oikein ajoitetuilla määräaikaishuolloilla kaluston kannattava käyttöikä on yli vuosikymmenen mittainen.

SÄHKÖN OSUUS KASVAA

Sähkön osuus käyttövoimana on ollut tasaisessa kasvussa. Trukeista puhuttaessa ratkaisu on erityisen sopiva, sillä pako- tai nestekaasun pääsystä työtiloihin ei tarvitse huolehtia. Jos akkuratkaisuna on litiumioniteknologia, lataaminen on helppo järjestää, ja ”taukolataus” pitää kaluston liikkeellä koko päivän ajan.

”Meille tuli ensimmäiset litiumioniteknologialla varustetut sähkötrukit jo 2013, ja nyt käytössä on jo niiden neljäs sukupolvi. Uudesta kalustosta 70 pro-

Toyotan vahvuudeksi toimitusjohtaja Jukka Heinonen nimeää ammattitaitoisen henkilöstön, joka tuntee toimialan asiakkaiden tarpeet.

”Meillä on Suomessa eri rooleissa yhteensä 175 ammattilaista, joilla on kokemusta Toyotan trukeista yhteensä 2085 vuoden edestä”, Jukka Heinonen sanoo.

senttia on litiumionitrukkeja, ja sähkötrukkien osuus ylittää 90 prosenttia kaikista käyttöön tulevista trukeista. Käytettyjen sähkötrukkien kysynnässä on selkeästi nähtävillä sama tasainen kasvu kuin uusissa sähkötrukeissa”, Heinonen kertoo.

SUOMALAISEN TYÖN ETU

Vantaalla Toyotan huolto- ja kunnostustoiminta on rakennettu vuosikymmeniä vanhan ja koetellun japanilaisen tuotantojärjestelmän pohjalta. Toyota Production Systemissä (TPS) pyritään jatkuvaan prosessin ja tuotteen laadun parantamiseen hukkaa minimoimalla.

”Modernissa toiminnanohjauksessa on pitkään koettu tärkeänä se, että kaikki tieto on tietojärjestelmissä. Usein on kuitenkin oleellisempaa, että tieto on samaan aikaan suoraan nähtävissä lattiatasolla ja jopa työn alla olevassa trukissa. Me käytämme ihan yksinkertaisia lappuja, jotka kiinnittyvät laitteeseen magneetilla tai josta repäistään korjaustehtävää merkitsevä liuska pois, kun työ on tehty. Päätteelle ei tarvitse mennä, ja työvaiheen voi tarkistaa suoraan trukin kyljestä.”

”Käytettyjen trukkien kunnostustoiminnan siirtoa toiseen maahan, esimerkiksi Toyotan Euroopassa sijaitseville trukkitehtaille, on harkittu. Tällöin menetettäisiin kuitenkin arvokasta aikaa ja tehokkuus heikentyisi. Lisäksi kaluston kuljetukset kasvattaisivat hiilijalanjälkeämme mutta myös rahtikustannuksia.”

”Me täällä Vantaalla käytämme hyödyksi henkilöstömme osaamista ja sitä, että kokonaisuus on jatkuvasti nähtävissä. On myös hyvin tärkeätä, että jokainen ymmärtää toimintamme ytimen: miksi teemme jotakin. Silloin syntyy ymmärrys ja motivaatio, ja työyhteisön on helppoa ja luontevaa puhaltaa yhteen hiileen. Tiimityöskentelyssä johto asettaa tavoitteen, ja kun työryhmä on sen sisäistänyt, porukka etsii tehokkaimmat ratkaisut itse.” ●

Mikäli trukki ei palaudu huollosta takaisin samalle asiakkaalle, se päätyy esittelyhalliin odottamaan uutta työmaata. Toyotan filosofian mukaisesti trukkeja pyritään kunnostamaan aina kulloinkin tarpeeseen sopivia määriä.

Visuaaliset ohjeet ovat monin paikoin läsnä Toyotan huollossa Vantaalla. Esimerkiksi kun käytetty trukki saapuu huoltoon, saa se kaulaansa kaikki työvaiheet sisältävän tarkastuskortin. Vaihe vaiheelta kortista repäistään tehty työ pois, kunnes trukki on valmis toimitettavaksi.

Lean–filosofian juuret näkyvät Toyotan huollossa

Toyota oli ensimmäinen yritys, joka otti käyttöön visuaalisen johtamisen mallin tuotannossaan Japanissa vuonna 1938. Ajattelumalli vaikuttaa edelleen monella tapaa esimerkiksi siihen, miten Vantaan huollossa toimitaan.

KUULUISA Lean-filosofia pohjautuu vahvasti Toyotan kehittämään Toyota Production System -johtamisfilosofiaan (TPS). TPS:n ytimessä ovat jatkuva prosessin ja tuotteen laadun parantaminen (Kaizen), hukan poistaminen (Muda) ja tahtiajan lyhentäminen (Takt time), jotta oikeat tuotteet voidaan valmistaa oikea-aikaisesti (JIT) vakioidulla prosessilla (Standard).

Oikea-aikainen tuotanto hyödyntää tehokkaasti visuaalista johtamista, jonka keskiössä ovat niin sanotut kanban-taulut. Kanban on japania ja tarkoittaa kirjaimellisesti taulua tai mainoskylttiä. Kanban-järjestelmän avulla voidaan määritellä, mitä tulee tuottaa, milloin ja millaisissa määrissä. Tehtävät esitetään visuaalisesti, mikä antaa työntekijöille kokonaiskuvan edistymisestä alusta loppuun. Uudet tehtävät siirtyvät jonoon kapasiteetin mukaan, mikä mahdollistaa tehtävien tehokkaan priorisoinnin ja ongelmien ratkaisemisen ennen kuin työjono kasvaa liian suureksi.

"Tehokkaassa johtamisessa on tärkeää tehdä organisaatiosta läpinäkyvä, jotta työntekijät ymmärtävät kokonaisuuden ja koko organisaatio osallistuu toiminnan kehittämiseen ja toimeenpanoon", kertoo Toyota Material Handlingin toimitusjohtaja **Jukka Heinonen**.

Visuaalinen johtaminen auttaa työntekijöitä keskittymään olennaisiin asioihin vaihe vaiheelta. Selkeät ja tarkoituksenmukaiset viestit ovat avainasemassa, sillä liiallinen visuaalinen informaatio voi hämmentää ja heikentää johtamisen vaikutusta.

TPS-filosofiaa pyritään soveltamaan myös asiakkaiden hyödyksi, ei pelkästään sisäisen toiminnan tehostamiseen.

"Toimintamme on läpinäkyvää myös asiakkaille. He voivat esimerkiksi valita sopivaa kalustoa jo siinä vaiheessa, kun käytössä ollut trukki on saapunut varastoomme. Sen jälkeen trukki siirtyy kunnostukseen. Pyrimme kunnostamaan vain tarpeen mukaan, jotta voimme välttää hukan", Heinonen kuvailee. ●

Kestävän liiken-teen ratkaisut

Kestäviä latausratkaisuja matkalla kohti hiili-neutraalia tulevaisuutta. Autamme teitä saavuttamaan nettonollapäästöt liikenteessä Plugitin kattavan **Lataus palveluna -konsep-tin** avulla. Kokemuksella käteviä, luotettavia ja älykkäitä sähköajoneuvojen latausratkaisuja kunnille ja kaupungeille.

Tervetuloa mukaan!
Vieraile osoitteessa https://plugit.fi.

Plugit
Electrifying businesses

26.9.2024
Järvenpää, Aino Areena

LOGY
SCM-PÄIVÄ

LOGY
KULJETUSPÄIVÄ

Lue lisää: www.logy.fi

Anthony Sundström:

Asiantuntija, pistä itsesi likoon

Tiedonjakaminen ja verkostoituminen vievät aikaa, mutta samalla kehittävät niin ammattilaista kuin hiljalleen myös koko alaa. Omaa uutiskirjettä julkaiseva ja aktiivisesti somen eri alustoilla keskusteluun osallistuva Anthony Sundström pyrkiikin omalla esimerkillään kannustamaan asiantuntijoita rohkeasti osallistumaan keskusteluun logistiikan ilmiöistä.

Teksti **ILMARI TUOMIVAARA** Kuvat **ILMARI TUOMIVAARA / ADOBE STOCK**

ANTHONY Sundström, 36, kuvailee itseään ujoksi ja korkeintaan keskinkertaisesti kielioppia taitavaksi. Siihen nähden onkin yllättävää, että hän julkaisee säännöllisesti omaa logistiikka-alaa käsittelevää uutiskirjettään, osallistuu aktiivisesti alan keskusteluihin verkossa, esiintyy seminaareissa puhujana ja on hiljattain avannut oman YouTube-kanavansa, jossa hän haastattelee alan asiantuntijoita.

Ammatikseen Sundström työskennellyt myyntipäällikkönä logistiikka- ja energia-aloilla. Tätä haastattelua tehtäessä hänen vastuullaan on St1:n suurasiakasmyynti. On siis perusteltua kysyä, onko kaiken aktiivisuuden perimmäinen tavoite kerätä enemmän liidejä ja synnyttää kauppaa. Sundström torjuu ajatuksen.

"Ei, päinvastoin. Somessa ei myydä", hän painottaa. Sundströmin mielestä sosiaalisen median arvo asiantuntijalle piilee nimenomaan tiedon jakamisessa, uusien ilmiöiden tavoittamisessa, keskusteluissa ja verkostoitumisessa, ei suorassa myynnissä.

"Niin sosiaalisessa mediassa kuin muissakin kanavissa ja kohtaamisissa kaikki kulminoituu siihen, kuinka paljon minä tai kuka tahansa muu asiantuntija pystyy tuomaan sisällöillään arvoa alalle ja ihmisille", hän selittää.

OMA UUTISKIRJE

Suomessa on totuttu, että pidempiä analyyttisia sisältöjä tuottavat pääasiassa mediatalot ja yritysten omat viestinnän kanavat. Sundström on tehnyt tästä poikkeuksen ja julkaisee itsenäisesti omaa "Läpinäkyvää logistiikkaa" -uutiskirjettään.

"Uutiskirje syntyi nimenomaan halusta oppia uutta toimialasta ja jakaa tietoa eteenpäin. Huomasin, että tarjolla oli pääasiassa yritysten tuottamaa sisältöä, joten halusin kokeilla, voisinko itse tuottaa alan ammattilaisille arvoa etsimällä ja jakamalla minua kiinnostavia alan ilmiöitä", hän kertoo ja myöntää, että alkuun lähteminen ei ollut helppoa. ►

Anthony Sundström on toiminut muun muassa TNT Suomella Account Managerina, Post Nordilla Key Account Managerina ja St1:lla Sales Managerina ja Team Leadina.

"SOSIAALISEN MEDIAN ARVO ASIANTUNTIJALLE PIILEE NIMENOMAAN TIEDON JAKAMISESSA, UUSIEN ILMIÖIDEN TAVOITTAMISESSA, KESKUSTELUISSA JA VERKOSTOITUMISESSA"

"Aluksi se jännitti minua aivan valtavasti; mietin, uskallanko puhua logistiikasta vai pidetäänkö mua ihan pellenä", Sundström muistelee.

Palautteen perusteella pahimmat pelot eivät ole käyneet toteen.

"On ollut uskomatonta kuulla, että uutiskirjeeni saavat ihmisiä keskustelemaan kahvipöydissä. Muistan erityisesti tapauksen, jossa kirjoitin laivaliikenteen muuttuvasta sääntelystä ja muutosten vaikutuksista kustannuksiin. Yksi yritys otti yhteyttä, koska heillä ei ollut aavistustakaan, miten nämä muutokset voisivat vaikuttaa heidän liiketoimintaansa. Päädyimme puhelimessa yhdessä analysoimaan eri kuljetusmuotoja," hän kertoo.

Toinen mieleenpainuva kokemus oli, kun uutiskirjeen tilaaja edelleenlähetti uutiskirjeeni ystävälleen aamuyön tunteina, mutta laittoi Sundströmin vahingossa viestin kopioksi.

"Se kertoo sitoutumisesta," Sundström naurahtaa.

SOSIAALINEN MEDIA AVAA OVIA

Useat organisaatiot ovat jo vuosia kannustaneet asiantuntijoitaan rakentamaan henkilöbrändiään sosiaalisessa mediassa. Aktiivinen some-presenssi voi parhaimmillaan vahvistaa yrityksen osaamista, parantaa työnantajakuvaa ja edistää myyntiä, yrityksissä uskotaan. Sundström on tietoinen siitä, että sosiaalinen media ei ole kaikille.

"Ei tietenkään kaikkien tarvitse mennä LinkedIniin tai vastaavaan. Omalla kohdallani se on toiminut hyvin verkostoitumisessa ja monien sellaisten ovien avaamisessa, jotka muutoin olisivat jääneet huomaamatta. Tärkeämpänä kuitenkin pidän, että oli kyseessä some tai mikä tahansa muu ammatillinen haaste, kannattaa rohkeasti mennä omalle epämukavuusalueelle. Virheitä varmasti tulee, mutta mitä sitten. Epämukavuusalueella oppii tehokkaasti."

Sundström rohkaisee, että asiantuntijakin saa innostua ja innostuminen saa näkyä työssä.

"Suomessa meillä on vähän helmasyntinä varovaisuuteen taipuminen, minkä takia keskusteluista jää puuttumaan arvokkaita näkökulmia".

"ASIANTUNTIJA SAA INNOSTUA JA INNOSTUMINEN SAA NÄKYÄ TYÖSSÄ."

FOKUS ARVON LUOMISESSA

Sundström on pian julkaisemassa uutiskirjettä, jossa hän listaa kiinnostavia alan sisällöntuottajia, joita muidenkin alan ammattilaisten kannattaisi pitää silmällä.

"Suomalaisista esimerkiksi **Arhi Kivilahti** tekee kiinnostavia analyyseja kaupan ilmiöitä. Yritysten sisällöistä puolestaan Finn-ID:n Turhan työn puolittajat' ansaitsee kehut".

'Turhan työn puolittajat' on vuonna 2020 käynnistynyt Finn-ID:n podcast-sarja, jossa on käsitelty muun muassa johtamista, oppimista ja LEAN-menetelmiä. Sundström mielellään näkisi ja kuulisi enemmänkin vastaankaltaisia yritysten tuottamia sisältöjä, joissa fokus on arvon luomisessa myynnin sijaan.

"Kansainvälisistä alan asiantuntijoista olen saanut inspiraatiota muun muassa **Jason Milleriltä**, joka on todella analyyttinen toimitusketjujen hallinnan ilmiöiden tulkitsija. **Brittain Ladd** puhuu paljon sisälogistiikan ilmiöistä. Logistiikan datan analysoinnissa Teslan hankintajohtajanakin toiminut **Nathan A. Cummings** on omaa luokkaansa."

Ylivoimaisesti paras ja kaikkein

Katosta väärinpäin roikkumista ja sähkökaapelit nänneihin

ITSENSÄ likoon pistäminen on näkynyt myös **Anthony Sundströmin** asiakasprojekteissa myyntipäällikkönä toimiessaan. Yksi mieleenpainuneista projekteista oli PostNordin ja Varustelekan yhteinen kampanja joulusesongin alla 2020. Kohderyhmän huumorintajua puhuttelevissa videoissa PostNordin Sundström ja Varustelekan **Etunimi Sukunimi** neuvottelevat pakettitoimitusten yksityiskohdista. Videoissa neuvottelutilanne ei ole aivan tasapuolinen, sillä Sundström on vuoroin sidottu kettingeillä, ripustettu roikkumaan katosta väärinpäin ja kiinnitetty sähkökaapelit nänneihin. Ylimääräistä neuvotteluetua käytetään varmistamaan kuluttajille poikkeuksellisen hyvät toimitusehdot.

”PostNord oli pakettitoimituksissa Pohjoismaiden ykkönen ja halusimme kasvaa Suomessa kakkoseksi. Varusteleka oli tuolloin suurimpia verkkokauppa-asiakkaitamme Zalandon ohella.”

Myynnin kasvattamiseksi PostNordin ja Varustelekan yhteistyönä syntyi idea videoihin, joissa molemmat osapuolet laittavat niin sanotusti ihoa peliin.

"Lopputulos oli onnistunut ja kampanjan avulla tai siitä huolimatta se taisi olla tuohon mennessä kaikkien aikojen paras verkon myyntipäivä Varustelekalle."

Sundström tunnistaa, että luovissa ratkaisuissa on aina mahdollisuus mennä myös penkin alle.

"Ammattilaisena pitää ymmärtää alan isoa kuvaa ja prosesseja. Niitä kunnioittaen voi soveltaa ja haastaa totuttuja tapoja toimia. Ammattitaidon kasvamisen myötä kehittyy myös ammattilinen riskinottokyky – ja sen myötä uskaltaa rehellisemmin olla oma itsensä."

kokonaisvaltaisen lähde on kuitenkin WSJ Logistics Report ja sen vastaava toimittaja **Paul Page**.

”Mielestäni jokaisen logistiikasta innostuneen ihmisen tulisi tilata Pagen uutiskirje. Sieltä saan omiinkin töihini, ajatuksiini ja sisältöihin paljon inspiraatiota.”

PINNALLA NYT

Mistä ilmiöistä sitten Sundström tällä hetkellä eniten itse innostuu?

"Vastuullisuus ja geopolitiikka ovat luonnollisesti hyvinkin keskeisiä kattoteemoja. Näiden asioiden ymmärtäminen on elintärkeää, sillä ne vaikuttavat suoraan logistiikkaan ja toimitusketjuihin", hän selittää.

Teknologia on myös yksi Sundströmin kiinnostuksen kohteista.

"Logistiikan, toimitusketjujen ja hankinnan äärellä toimivilta ihmisiltä edellytetään hyvin laaja-alaista ymmärrystä aina energiasta erilaisiin teknologioihin ja logistiikasta vastuullisuuteen. Geopoliittiset jännitteet, globaalin talouden ymmärrys ja muutokset valmistuspaikoissa – kaikki nämä vaikuttavat siihen, miten logistiikkaa ja toimitusketjuja johdetaan tulevaisuudessa," Sundström kiteyttää.

”Siinä piileekin tämän alan hienous, että opittava ei ihan heti lopu kesken.” ●

Varusteleka markkinoi verkkokaupan pakettitoimituksia kohderyhmälähtöisesti.

LÄPINÄKYVÄÄ LOGISTIIKKAA

Anthony Sundströmin Läpinäkyvää logistiikkaa -uutiskirje käsittelee logistiikka-alan ilmiöitä ja uutisia. Alla tiivistelmä 30.5.2024 julkaistusta uutiskirjeestä.

10 tekoälyn käyttötapaa logistiikassa

1. Dynaaminen hinnoittelu
Amazonin Web Servicen mukaan dynaaminen hinnoittelu voi parantaa logistiikan tarjoajan myyntikatetta jopa 10 %.

2. Dynaaminen reittioptimointi
Ajon aikana reittijärjestys voi muuttua dynaamisesti perustuen aikaan tai polttoaineen kulutukseen huomioiden liikenne- ja säätietoja.

3. Laadunvarmistus
Ford ja Amazon hyödyntävät tätä menestyksekkäästi jo nyt.

4. Pakkaaminen
Siemens paransi tekoälyllä asiakkaan pakkauskonetta, minkä avulla sen tuotteiden läpivirtaus parantui 35 % verrattuna aikaisempaan.

5. Toimitusketjun optimointi ja hinnoittelu
Walmart hyödyntää tekoälyä myynnin ennustamiseen ja varaston optimoimiseen.

6. Automatisoitu keräily
Vieraillessani Mercedez-Benzin tehtaalla liukuhihna liikkui tasaiseen tahtiin ja ihmiset ainoastaan asensivat robottien tuomat komponentit.

7. Järjestelmien ylläpito
Uber, Meta ja isot verkkokaupat ovat käytännön kautta huomanneet, että tekoäly on tehokkaampi kuin ihminen varmistamaan sovelluksen, verkkokaupan tai verkkosivuston käytettävyyden ja luotettavuuden.

8. Ennakoivat huollot
United Airlinesilla koneiden moottoreiden kunnon seurantaan ja huoltotarpeiden tunnistamiseen käytetään AI:ta.

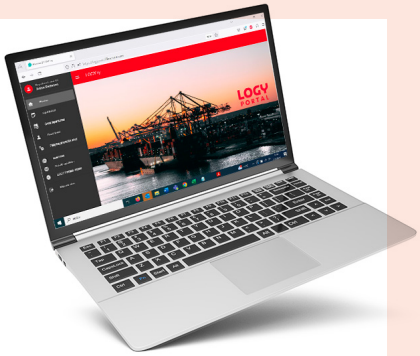
John Deere ja UPS hyödyntävät myös tekoäyä käyttöiän, kunnon ja huoltovälien optimointeihin.

9. Päästöjen vähentäminen
Käyttötapoja ovat reittien optimointi, pakkausmateriaalin valinta, kuljetusmuodon valinta ja kuormanlastaustilan parempi hyödyntäminen kuormatilan optimointiin ja läpinäkyvyyteen kaikkien osapuolien välillä. Tekoälyllä pystytään myös ohjaamaan kuljettajaa ajamaan kestävämmin.

10. Raportointi
PWC tulee investoimaan tekoälyyn miljardin verran tulevan kolmen vuoden aikana, niin hyvät kokemukset heillä on AI:n hyödyntämisestä ja varsinkin raportoinnista!

LOGYn jäsensivut

LOGY on Suomen suurin logistiikan ja hankinnan asiantuntijoiden verkosto. Jäsenilleen LOGY tarjoaa alan tuoreimman tiedon, hyödyllisimmät ideat ja arvokkaimmat kontaktit.



Tulossa pian: LOGYn jäsenten uusi extranet, LOGY Portaali, helpottaa jäsenasioiden hoitoa

LOGY Portaali on uusi extranet-sivusto, jossa LOGYn jäsenet voivat tarkastella ja päivittää jäsentietojaan, tutustua ja ilmoittautua LOGYn tuleviin tapahtumiin sekä saada tapahtumien aineistoja. LOGY Portaali on osa LOGYn uutta CRM-järjestelmää, joka on otettu käyttöön alkuvuodesta 2024.

Portaali julkaistaan jäsenille kahdessa vaiheessa. Koko jäsenistölle LOGY Portaali julkaistaan 16. syyskuuta. Myöhemmin syksyn aikana kaikki LOGYn jäsentapahtumien ilmoittautumiset siirtyvät tapahtumaan LOGY Portaalista aiemman verkkosivulomakkeen sijaan.

Logistiikka-messut Tampereella 11.-12.9.2024. LOGYn tilaisuus järjestetään Logistiikka-messuilla keskiviikkona 11.9.2024 klo 11.00–12.55.

© TAMPEREEN MESSUT

Matka kohti automaation ja manuaalityön saumatonta integraatiota

LOGISTIIKKA-MESSUT tarjoavat kosolti syitä matkustaa Tampereelle kauempaakin! Messuilla on esillä runsaasti sisälogistiikka- sekä logistiikka- ja varastointipalveluja. Messut tarjoavat apua myös logistiikka- ja toimitusketjun hallintaan, varastonkiertoon ja logistiikan ulkoistamiseen. Esittelyssä on myös trukit ja lisälaitteet, ICT-järjestelmät ja mobiiliteknologiat.

Messujen ohjelmassa on myös LOGYn järjestämä tilaisuus, jossa sukelletaan syvälle automaation maailmaan! Puhujalavalle nousevat Ponssen **Tapio Honkanen**, Verkkokauppa.comin **Markus Myllymäki** ja Valmet Automotive EV Powerin **Petteri Liutu**.

Lue lisää: **www.logy.fi**

Hei, me muutimme!

LOGYN toimisto muutti syyskuun alussa uuteen osoitteeseen. Yhdistyksen kotipaikka säilyy edelleen Helsingin Pasilassa. Uusi postiosoite on Rautatieläisenkatu 6, 00250 Helsinki ja toimiston käyntiosoite on Kellosilta 7 (kävelytaso).

LOGY mukana myös Alihankintamessuilla!

TAMPEREELLA messukausi jatkuu Alihankintamessuilla 1.-3.10.2024. LOGY järjestää Alihankintamessujen yhteydessä 2.10. kaikille avoimen Hankintafoorumin tapahtuman! Paneelikeskustelun aiheena on Kilpailukykyä tekoälyn avulla. Paneelin juontaa **Pekka Heikkilä**, toimitusketjujen ja hankinnan tehostamisen asiantuntija.

Tutustu tilaisuuteen ja muihin paneleihin LOGYn sivuilla: **www.logy.fi**

Kuljetus- & SCM-päivä Järvenpäässä 26.9.2024!

LOGYN seminaarikausi käynnistyy syyskuussa vauhdikkaasti, kun perinteiset Kuljetus- & SCM-päivä yhdistävät voimansa ja valtaavat Aino Areenan Järvenpäässä.

Tapahtuman teemana on tällä kertaa "Älykäs ja arvoa tuottava toimitusketju", ja päivän puheenvuoroissa ruoditaan monipuolisesti toimitusketjun hallinnan ja kuljetusalan tuoreita ilmiöitä ja caseja. Lavalle nousevat mm. SOK:n **Tiina Meyer**, Roima Intelligencen **Hannu Ojasalo** ja Kaukokiidon **Samuli Toivonen**.

Tutustu päivän ohjelmaan ja ilmoittaudu mukaan LOGYn kotisivuilla: **www.logy.fi**.

Naton muut kuin sotilaskäyttöön liittyvät hankinnat

NATOLLA on valtava määrä erilaisia tarpeita, joista suinkaan kaikki eivät liity puolustusteollisuuteen: organisaatio hankkii tuotteita ja palveluita elektroniikasta logistiikkaan, ajoneuvoista elintarvikkeisiin, lääkkeistä tietotekniikkaan.

Nato-jäsenyys onkin avannut uusia ovia monenlaisille suomalaisille yrityksille. Millaisia julkisia tarjouskilpailuja on tällä hetkellä avoimena? Kuinka osallistua niihin, mitä prosessista on hyvä ymmärtää ja miten onnistuu byrokratian kiemuroiden taklaus?

Tule mukaan LOGY Saimaan järjestämään ajankohtaiseen webinaariin, jossa kuulet näkökulmia ja käytännön neuvoja kahdelta huippuasiantuntijalta. Tilaisuus pidetään 12.9.2024 klo 15:00-16:00.

Tapahtumia

Jäsentapahtumat

4.9.	Yritysvierailu: Toyota Material Handling Finland Oy
5.9.	Tule mukaan julkisten hankintojen erityisalojen sparraustiimiin (Teams)
5.9.	AI in future Supply Chains - How work is changing (Teams)
11.9.	Matka kohti automaation ja manuaalityön saumatonta integraatiota
11.9.	LOGY Savo-Karjala: Vuosikokous
12.9.	Naton muut kuin sotilaskäyttöön liittyvät hankinnat (Teams)
16.9.	Yritysvierailu: InterControl Oy
2.10.	Kilpailukykyä tekoälyn avulla
3.10.	Markkinointihankinta-aamiainen (Helsinki / Teams)
8.10.	LOGY Varsinais-Suomi: Vuosikokous
15.-18.10.	LOGY Seniorikilta: Syysmatka Vilnaan

Seminaarit

26.9.	Kuljetuspäivä ja SCM-päivä
31.10.	Sisälogistiikkapäivä
6.-7.2.	LOGY Conference 2025

Uusi jäsenetu!

Uusi jäsenetu LOGYn yritys- ja yhteisöjäsenille sekä aktiivipaketin hankkineille:

Maksuton lakineuvonta

LOGY pilotoi yhteistyössä lakitoimisto Yritysjuristin kanssa syyskuun alussa uuden jäsenedun.

SYYSKUUSTA joulukuun loppuun kestävän kokeilujakson tarkoituksena on auttaa LOGYn yritys- ja yhteisöjäseniä sekä aktiivipaketin hankkineita jäseniä ratkaisemaan juridisia kysymyksiä nopeasti ja tehokkaasti.

Päivittäisessä liiketoiminnassa ilmenee erityisesti sopimuksiin, toimitusketjuihin, reklamaatioihin, työsuhteisiin ja kilpailuoikeuteen liittyviä oikeudellisia kysymyksiä, joissa tarvitaan juristin asiantuntemusta. Maksuton lakineuvonta tarjoaa yrityksille kanavan, jonka kautta ne voivat saada nopeasti vahvistusta päätöksilleen.

Yritysjuristin tiimi koostuu kokeneista juristeista, joilla on syvällinen ymmärrys liiketoiminnan ja juridiikan haasteista.

"Ymmärrämme yritysten arkea ja tavoitteemme on toimia liiketoiminnan mahdollistajana. Olemme avustaneet satoja yrittäjiä liiketoiminnan eri vaiheissa, joten monet meille tulevat kysymykset ovat meille arkipäiväisiä, joihin meiltä löytyy vastaus nopeasti ja helposti. Yrittäjille nämä kysymykset voivat kuitenkin aiheuttaa päänvaivaa", kertoo Yritysjuristin osakas **Ramezan Puhto**.

YHTEYDENOTTO JA PALVELUKANAVAT

Yritysjuristin maksuton lakineuvonta kuuluu kokeilujakson aikana LOGYn jäsenyrityksille ja -yhteisöille sekä aktiivipaketin hankkineille henkilöjäsenille ja tarjotaan puhelimitse ja sähköpostitse. Voit ottaa yhteyttä lakipalveluun puhelinnumerossa +358 40 4151 116 tai sähköpostitse info@yritysjuristi.fi. Yleinen neuvonta-aika on noin viisitoista minuuttia. Yritysjuristi lupaa vastata kaikkiin yhteydenottoihin viimeistään 48 tunnin sisällä.

"TAVOITTEEMME ON TOIMIA LIIKETOIMINNAN MAHDOLLISTAJANA"

Kysy esimerkiksi seuraavista aiheista:

- Työoikeudelliset asiat
- Kilpailuoikeus
- Julkiset hankinnat
- Yrityksen sopimusasiat
- Yrityksen sopimukset
- Yhtiö- ja kauppaoikeus
- Kiinteistölainsäädäntö
- Yritysjärjestelyt ja yrityskaupat
- Maksukyvyttömyys
- Vahingonkorvausasiat
- Teknologia, IT ja tietosuoja
- Veroasiat
- Riidanratkaisu

Maksulliset toimeksiannot ja alennukset

Neuvontapalvelussa ei käsitellä oikeudellisia toimeksiantoja eikä laadita tai tarkisteta sopimuksia ja muita asiakirjoja. Oikeudelliset toimeksiannot, kuten sopimusten ja muiden asiakirjojen laatiminen ja tarkistaminen tehdään toimeksiantotyönä, josta sovitaan erikseen. LOGY ry:n jäsenet saavat 10 % alennuksen Yritysjuristin palveluista.

LOGYn uudet jäsenet

LOGY sai touko-heinäkuussa 58 uutta henkilöjäsentä. Uusia yritysjäseniä liittyi kuusi. Osto&Logistiikka-lehdessä julkaistaan julkaisuluvan antaneiden nimet.

- **Ala-aho Kirsi**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Alatalo Vesa**
  LAB-ammattikorkeakoulu Oy
- **Eskola Johanna**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Eweiss Sami**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Heikkinen Tiina**
  Pirkanmaan hyvinvointialue
- **Irmak Reetta**
  Vantaan kaupunki
- **Isoheiko Tuomas**
  Munax Oy
- **Kari Päivi**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Keisala Robert**
  T-Drill Oy
- **Kummunmäki Antti**
  BearingPoint Finland Oy
- **Kundu Sachin**
  Otawave Robotics Oy
- **Kuusisto Ilkka**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Lehtinen Janne**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Lukkarila Jukka-Pekka**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Länsipuro Toni**
  CDO Palvelut Oy
- **Miettinen Katri**
  FinVector Oy
- **Paasonen Jonna**
  Logent Services Oy
- **Pannila Nimni**
  Teknologian tutkimuskeskus VTT
- **Penttilä Topias**
  BearingPoint Finland Oy
- **Pietiläinen Markku**
  Metso Oyj
- **Reunanen Janne**
  SOK
- **Ristala Ville**
  SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Salmela Mirkka**
  Tampereen Messut Oy
- **Seppälä Jaana**
  Koskisen Oyj
- **Sipilä Olli**
  Veikkaus Oy
- **Toivonen Johanna**
  Plastoco Oy Ab
- **Turpeinen Janne**
  Abena Finland Oy
- **Viitanen Sanna-Kaisa**
  Wallac Oy

UUDET YRITYSJÄSENET

- **Logent Services Oy**
- **BearingPoint Finland Oy**
- **Pielispakari Oy**
- **Caverion Suomi Oy**
- **CDO Palvelut Oy**
- **Volmera YMS Oy**

Monipuoliset jäsenetumme

LOGY RY:N jäsenenä pääset mukaan oston ja logistiikan ammattilaisten yhteisöön – saat runsaasti mielenkiintoisia kontakteja, alan viimeisimmän tiedon ja uusia ideoita työhösi. Yhdistyksemme jäsenenä on noin 370 yritystä sekä yhteisöä ja yli 5 000 henkilöä.

Voit osallistua jäsentapahtumiin, joista suurin osa on maksuttomia. Yritys- ja yhteisöjäsenemme voivat lisäksi osallistua veloituksetta foorumien järjestämiin livetilaisuuksiin ja webinaareihin (noin 30 tapahtumaa/vuosi).

Jäsenetujasi ovat mm. kuusi kertaa vuodessa ilmestyvä Osto&Logistiikka-lehti sekä reilut alennukset seminaareistamme ja koulutuksistamme. Saat myös tehokkaat LOGY Best in Class Hankinta- ja Toimitusketju -työkalut ja IT-ehdot jäsenhintaan.

Katso kaikki edut: **www.logy.fi**

Printti- ja digimedia hankinnan ja logistiikan ammattilaisille.

SEURAAVA NUMERO ILMESTYY 1.11.2024
Mediakortti: www.ostologistiikka.fi/mediakortti
Varaa mainospaikkasi 14.10. mennessä.
Ilmoitusmyynti: Mika Säilä, 050 352 3277

osto&logistiikka

LogiSystems

KuljetusVelho®

on kuljetusliikkeen tilaus- ja ohjausjärjestelmä, jonka avulla hallinnoit tilauksesta laskuun kaikki kuljetukset konteista kappaletavaraan sekä sorakuormista tuntiajoon.

- Hallinnoi helposti tilaamista, palveluja sekä tuotteita
- Pysy ajan tasalla yritystoimintasi kannattavuudesta jopa yksittäisen kuorman tasolla
- Tarjoa asiakkaillesi vaivaton sähköinen asiointi joko nettilomakkeilla tai tiedonsiirtoratkaisuilla
- Hinnoittele tarjoamasi palvelut reaaliajassa, jolloin voit laskuttaa vaikka heti kuljetuksen tapahduttua
- Käytä SMS- ja sähköpostiviestejä monipuolisesti
- Tarjoa asiakkaillesi toimitus, jossa kuljetusten seuranta on helppoa ja reaaliaikaista

Tutustu lisää:
www.logisystems.fi/palvelut/kuljetusvelho

LogiSystems Oy
www.logisystems.fi

www.portofturku.fi

Kun ajalla on merkitystä

Turun sataman tehokas kuljetusketju vie vaativimmatkin tuotteesi perille. Nykyaikaisen tehokkaat peruspalvelut lastinkäsittelystä varastointiin, tiheä ja säännöllinen linjaliikenne Skandinaviaan ja Saksaan sekä suora yhteys valtamerilinjoille tuovat joustavuutta kuljetusaikatauluihin. Hyvien ja ruuhkattomien maantieyhteyksien ansiosta aikaa säästyy myös Suomen päässä ajosuunnasta riippumatta. Vetovoimaiset yhteydet rakennetaan yhdessä.

PORT OF TURKU
FINLAND