

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille

Teema: Toimitusketjut & huolinta

2.2025

Uusi TRAIGO48-mallisto

Johtavaa suorituskykyä & energiatehokkuutta



toyota-forklifts.fi

TOYOTA
MATERIAL HANDLING



**Laadukas hankinta
luo yritykselle
kilpailukykyä.**

Timo Mattila



**Kiinan ylituotanto
suuntautuu yhä
enemmän EU:n alueelle.**

Sami Rakshit

SALPOMEC

Edullista lisätilaa – kuutiot käyttöön!

Meiltä saat välitasoja,
älykkäitä ripustusratkaisuja,
sekä robottialustat.

40 vuoden kokemus

Tiedämme tehokkaimmat
ratkaisut tilankäyttöön,
energiatehokkuuteen ja
logistiikkaan.

Meiltä myös:

- ◆ Hoitotasot
- ◆ Vaatevarastot
- ◆ Kuljetinautomaatio
- ◆ Varastojärjestelmät
- ◆ Kuormalava- ja
pientavarahyllyt

SISÄLTÖ

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



28 Kahan ja Posti Logistiikan tiivis yhteistyö sisälogistiikassa varmistaa, että varaosat liikkuvat tehokkaasti.



12 Sami Rakshit aloitti toukokuun alussa 2024 Tullin pääjohtajana.



LOGY Conference vietti 40-vuotisjuhliaan Finlandia-talolla.

34

- | | | |
|--|---|--|
| 5 Pääkirjoitus | 32 Tekoälyn hyödyntäminen kehittyvä hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa | 42 Uudet IT-sopimusehdot käyttöön ensi vuonna |
| 6 Uutiset | | 44 Vastuullisuus ja tekoäly tuovat kilpailuetua |
| 12 Tulli turvaa myllerrysten maailmassa | 34 Juhlaseminaari piirsi suuntaviivoja pitkälle tulevaisuuteen | 46 LOGYn tulevat tapahtumat |
| 18 Konecranes ja hankinnan laatu | 40 Resilientti Suomi tarvitsee kattavan hankinnan ja logistiikan koulutusverkoston | 48 Jäsensivut ja uudet jäsenet |
| 26 Kymmeniä auditointeja vuodessa | 41 Tuotekohtainen hiilijalanjälkitieto ohjaa kestävämpiin valintoihin | |
| 28 Sisälogistiikka skaalautuu kysynnän mukaan | | |



1

RS 6.0

Radioshuttle

EAB Radioshuttle™ on puoliautomaattinen kuormalavojen varastointijärjestelmä, ja se lienee EAB:n kaikkein arvostetuin varastointiratkaisu. Tälläkin hetkellä Radioshuttle™ liikuttaa noin 200 000 lavaa ympäri maailman.

Radioshuttle™ on EAB:n aikanaan ensimmäisenä markkinoille tuoma vallankumouksellinen järjestelmä kuormalavojen varastointiin. Toisin kuin perinteisen syväkuormaushyllyjärjestelmän kanssa, Radioshuttle™ järjestelmässä trukilla ei ikinä tarvitse ajaa hyllystön sisälle. Järjestelmä mahdollistaa varastotilan maksimoimisen kaikissa lämpötiloissa, myös pakkasvarastoissa.

Radioshuttle™ RS 6.0 toimii yli 200 erilaisen hyväksytyn lavatyypin kanssa. Sukkulamaksimi kapasiteetti on hurjat 1 800 kg. Uusin sukkulamme on ajan tasalla kehityksessä, ja siinä on Wi-Fi, RFID ja WMS valmiudet. Radioshuttle™ toimii siis myös automaattitrukkien kanssa.



Built to last.®



EAB FINLAND OY | +358 9 4520 170 | MYYNTI@EAB.FI | WWW.EAB.FI

Osto&Logistiikka on Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille.

28. 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

ILMOITUS- JA KUMPPANIMYYNTI:

Mika Säilä, p. 050 352 3277,
ilmoitukset@logy.fi

JULKAISIJA:

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys
LOGY ry, Rautatieäisenkatu 6,
00520 Helsinki

JUTTUVERKOT JA PALAUTE:

toimitus@ostologistiikka.fi

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET:

Marja Vuori, p. 044 336 7083,
yhdistys@logy.fi

LOGY ry:n täyden henkilöjäsenmaksun tai yrityksen ja yhteisöjäsenmaksun maksaneille lehti lähetetään jäsenetuutena ilman eri veloituksia. Vuosittaisen hinnan on 104 € (+alv).

LOGY

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.

Lue lisää: www.logy.fi



Kirjoittaja on Osto&Logistiikka-lehden päätoimittaja
Ilmari Tuomivaara

Yhteistyö on toimitusketjujen kovinta valuuttaa

TULLIN pääjohtaja **Sami Rakshitin** haastattelu (s. 12–16) tuo esiin, kuinka keskeinen osa toimitusketjut ovat yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta. Kun Yhdysvallat sulkee ovia, tavaravirrat hakeutuvat uusiin reitteihin – usein myös EU:n suuntaan. Tulliviranomaiset joutuvat yhä tarkemmin seulomaan, mitä näistä ovista kulkee. Aasiasta vyöryvä ylituotanto ja halpatuotanto puolestaan näkyvät meillä pakettitulvana, jonka vaikutukset ulottuvat tuoteturvallisuudesta kiertotalouden kestävytyteen.

Verkkokaupan kasvu ja muuttuva kuluttajakäyttäytyminen ovat laajentaneet Tullin tehtäväkenttää merkittävästi. Rajalla ei enää tarkisteta pelkkiä papereita, vaan analysoidaan valtavaa määrää dataa. EU:n tulliuudistus vie järjestelmät kohti tekoälyavusteista valvontaa ja kirjanpitoon perustuvaa ilmoittamista. Uudistuksen ytimessä on luottamus – mutta yhtä lailla valvonta. Vain läpinäkyvillä ja vastuullisilla toimitusketjuilla on tulevaisuus Euroopan markkinoilla.

SUOMALAISEN teollisuuden vahvuus näkyy siinä, miten yritykset kehittävät yhdessä toimittajiensa kanssa uusia ratkaisuja, vähentävät riskejä ja reagoivat nopeasti muuttuviin vaatimuksiin. Kumppanuudet, kuten alihankkijoiden yhteiset kehitysohjelmat, osoittavat, että kilpailukyky syntyy yhteistyöstä – ei yksin.

Hyvänä esimerkkinä toimii Konecranesin Hyvinkään tehdas, jossa tuotanto, hankinta, laadunhallinta ja pitkäjänteiset kumppanuudet muodostavat toimitusketjuja, jotka kestävät aikaa, sääntelyä ja globaaleja häiriöitä (s. 18–25).

Toinen vahva esimerkki yhteistyön voimasta löytyy ajoneuvojen varaosa- ja lisävarusteiden tukkuliike ja maahantuoja Kahan ja Posti Logistiikan yhteistyöstä, jossa sisälogistiikasta on tehty selkeä kilpailuetu (s. 28–31). Kun Suomen teillä liikkuu yli kolme miljoonaa iäkäästä ajoneuvoa ja varaosien kysyntä kasvaa, ei toimitusten saa antaa hidastua logistiikan pullonkauloihin. Kahan ja Postin malli – jossa korostuvat joustava resursointi, läpinäkyvä kustannusseuranta ja tiivis päivittäisjohtaminen – pitää varaosat liikkeessä myös sesonkien ja sään äärihetkinä. ●

**"KILPAILUKYKY
SYNTYY
YHTEISTYÖSTÄ"**

MAINOS

Kilpailuetua logistiikkaan älykkäillä ohjelmistoratkaisuilla!

KuljetusVelho® | TilausVelho®



www.logisystems.fi | myynti@logisystems.fi | 030 6221 599

LogiSystems

Tilasto

Fintraffic esti 14 mahdollista karilleajoa

Itämeri ja etenkin Suomenlahti on vilkkaasti liikennöity merialue.

FINTRAFFICIN meriliikennekeskukset estivät viime vuonna 14 mahdollista alusten karilleajoa ja ehkäisivät useita läheltä piti -tilanteita. Suurin osa tapauksista sattui Suomen rannikkoalueella.

Kaikissa tilanteissa alukset olivat suuntaamassa kohti matalikkoa, mutta muuttivat kurssiaan meriliikennekeskuksen yhteydenoton jälkeen. Lisäksi navigointiapua annettiin kymmenen kertaa.

”Alusliikenne sujui vuonna 2024 pääosin turvallisesti. Valvoimme meriliikennekeskuksissa alusliikenteen, kuten rahtialusten ja matkustajalajien, turvallista kulkua ja välitimme tietoa niiden kulkuun vaikuttavista tekijöistä. Viime vuonna estämistämme karilleajoista kaikissa oli kyse tilanteesta, jossa alus oli suuntaamassa kohti matalikkoa, mutta muutti kurssiaan yhteydenotostamme. Avustimme myös kymmenen kertaa navigoinnissa, millä varmistettiin alusten turvallista kulkua väyläalueella”, sanoo Fintrafficin meriliikenteenohjauksen operatiivisen johtaja **Sari Talja**.

Alusliikenteen turvallisuutta parannettiin ottamalla vuoden aikana käyttöön erikoiskuljetusten varoalueet sekä uusia alusliikenteen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita.

”Varoalueiden käyttö on yksi liikenteen järjestelemisen keinoistamme. Erikoiskuljetusten varoalueilla varmistamme jatkossa erikoiskuljetusten, kuten esimerkiksi LNG- ja LPG-säiliöalusten, entistä turvallisemman liikumisen kauppamerenkulun väylillä”, kertoo Fintrafficin meriliikenteenohjauksen toimitusjohtaja **Rami Metsäpelto**.

Fintrafficin meriliikennekeskus perustaa varoalueita tarpeellisesti, kun liikennetilanne, ruuhka tai jokin muu liikennettä rajoittava tai vaarantava seikka sitä vaatii. ●

**"VIIME VUONNA
ESTÄMISTÄMME
KARILLEAJOISTA KAIKISSA
OLI KYSE TILANTEESTA,
JOSSA ALUS OLI
SUUNTAAMASSA KOHTI
MATALIKKOA, MUTTA
MUUTTI KURSSIAAN
YHTEYDENOTOSTAMME."**

Suomen rannikkovesillä liikkuu vuosittain kymmeniä tuhansia aluksia.

Näin meriliikennettä valvotaan Suomessa

Suomen merialueiden turvallisuutta ohjataan tarkasti sekä kansallisilla että kansainvälisillä vesillä. Valvontakeskukset seuraavat liikennettä ympäri vuorokauden ja puuttuvat tarvittaessa vaaratilanteisiin.

Suomenlahden meriliikennekeskus (Helsinki)

- Valvoo liikennettä Hangosta itärajalle sekä Suomenlahden kansainvälisillä merialueilla
- Kolme VTS-aluetta: Hanko, Helsinki ja Kotka (kullakin omat valvonta-alueensa)
- Helsinki Traffic vastaa GOFREP-alueen pohjoisosasta
- Valvoo meriteiden sääntöjen noudattamista ja puuttuu vaaratilanteisiin
- Alueella runsaasti risteävää rahti- ja matkustajaliikennettä

Länsi-Suomen meriliikennekeskus (Turku)

- Valvoo liikennettä Saaristomereltä Tornioon ja Ahvenanmerelle
- Kolme alueellista VTS-aluetta: Archipelago, West Coast ja Bothnia (kullakin omat valvonta-alueensa)
- Åland Sea Traffic valvoo Ahvenanmeren reittijakoaluetta
- Saimaa VTS toimii liikennekaudella ja vastaa Saimaan syväväylästä
- 16 000 aluskäyntiä vuodessa, 2100 km valvottuja väyliä

Kansainväliset merialueet ja GOFREP

- GOFREP (Gulf of Finland Reporting System) on Suomenlahden alusraportointijärjestelmä, joka on käytössä Suomen, Viron ja Venäjän alueilla
- Helsinki Traffic valvoo pohjoista osaa, Tallinn Traffic eteläistä ja St. Petersburg Traffic itäosaa
- 300 GT tai suuremmat alukset ilmoittautuvat pakollisesti
- Erityistilanteissa myös pienemmät alukset ilmoittautuvat

Satamat voisivat tuplata lastinkäsittelykapasiteettinsa

Satamilla on eniten kasvuvaraa break bulk -lasteissa sekä ro-ro-liikenteessä.

SUOMEN satamat pystyisivät tarvittaessa käsittämään jopa kaksinkertaisen tonnimäärän tavaraliikennettä vuodessa. Tämä selviää Turun yliopiston Huoltovarmuuskeskuselle tekemästä selvityksestä.

Selvityksessä tarkasteltiin Suomen keskeisten tavaraliikennesatamien lastityyppi-kohtaista kapasiteettia sekä kapasiteettia rajoittavia tekijöitä vuositasolla. Vastavaa selvitystä ei ole aiemmin tehty. Raportin ovat laatineet professori **Lauri Ojala** Turun kauppakorkeakoulusta yhdessä KTK **Juuli Jokisen** ja KTM **Rasmus Hellströmin** kanssa.

Satamat voisivat käsitellä jopa kaksinkertaisen määrän tavaraliikennettä verrattuna vuoden 2023 toteumaan, joka oli noin 93 miljoonaa tonnia. Vuonna 2018 Suomen satamat käsittelivät yli 110 miljoonaa tonnia ulkomaan ja kotimaan liikennettä.

Vuoden 2024 määrä oli Tilastokeskuksen ennakotietojen mukaan alle 91 miljoonaa tonnia. Satamien toimitilat, lastinkäsittelyjärjestelmät sekä henkilöstö eivät ole kyseisenä aikana merkittävästi vähentyneet tai muuttuneet.

NESTEMÄISET IRTOLASTIT

Satamien mahdollisuudet lisätä lastinkäsittelyä vaihtelevat satamien ja lastityyppien

välillä. Eniten kasvuvaraa on niin sanoituissa break bulk -lasteissa sekä ro-ro-liikenteessä, vähiten nestemäisissä irtolasteissa.

Yksittäisistä tekijöistä satamakapasiteettia rajoittavat eniten varastotilojen (erityisesti lämpimän varaston), junanvau-
nujen ja veturien saatavuus sekä kiinteiden satamanostureiden riittävyys.

Selvityksessä tarkasteltiin myös mahdollisuutta ohjata lastityyppien kuljetuksia toisiin satamiin, jos jokin satama olisi poissa käytöstä. Tämä edellyttäisi kuitenkin tarkempaa analyysiä lastilajeista, tavaravirroista ja satamien ulkopuolisista kapasiteettirajoitteista.

Maa- ja merikuljetustoimijoiden tai niiden käyttämän tie- ja raideverkon kapasiteettia ei selvitetty. Tulokset viittaavat kuitenkin siihen, että erityisesti ulkomaankuljetusten laajojen häiriöiden aikana maa-
kuljetusten ja laivakapasiteetin saatavuus muodostuisi satamien lastinkäsittelykapasiteettia suuremmaksi rajoitteeksi. ●

Suomen satamat ovat pitkälle erikoistuneita. Useiden tavaralajien kuljetus on keskittynyt vain rajalliseen määrään satamia. Tällaisia ovat esimerkiksi sementti sekä eräät kemikaalit ja polttonesteet.

Julkisen liikenteen hinnanalennus kallis tapa leikata päästöjä

HELSINGIN seudun joukkoliikenteen hintojen lasku vähensi autoilua ja hiilidioksidipäästöjä, mutta päästövähennyksille lasketut kustannukset olivat korkeat, osoittaa tuore väitöstutkimus. Tutkimuksen mukaan julkisen liikenteen hintojen alentaminen voi ohjata ihmisiä pois autoilusta, mutta ilmaston kannalta toimi on tehoton verrattuna esimerkiksi polttoaineverojen korotuksiin.

"Ajokilometrit vähenivät eniten, jopa 1400 kilometriä vuodessa, noin 600 metrin päässä vyöhykerajasta asuvilla. Julkinen liikenne tuli houkuttelevammaksi, mutta ei korvannut autoa kokonaan. Auton omistukseen hinnanmuutoksella ei ollut vaikutusta", tutkija **Kimmo Palanne** sanoo.

Nokian Renkaat tavoittelee 100 kumppania veturihankkeeseen

NOKIAN Renkaiden vetämä FUTURE-PROOF-veturihanke tähtää tulevaisuuden liikkumisen haasteiden ratkaisemiseen. Kehityskohteita ovat muun muassa renkaiden ja liikenteen digitalisaatio, tuotteiden elinkaaren hallinta sekä uudet valmistusteknologiat.

Business Finland tukee hanketta 20 miljoonalla eurolla ja sen ekosysteemiä yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Ekosysteemiin tavoitellaan yli 100 kumppania.

"FUTUREPROOF-hanke edistää sekä Nokian Renkaiden että ekosysteemikumppaneiden kasvua ja luo konkreettista hyötyä myös ajoneuvojen kuljettajille", Nokian Renkaiden toimitusjohtaja **Paolo Pompei** sanoo tiedotteessa.

Hankintalaki sai murskakritiikkiä

HALLITUKSEN ehdotus uudeksi hankintalaksi on kohdannut voimakasta vastustusta lausuntokierroksella. Lausuntopalvelu.fi-sivustolle kertyi peräti 607 lausuntoa, mikä tekee lakihankkeesta kulu-
van vaalikauden eniten kommentoidun. Vain NATO-jäsenyys, koronapandemia ja digitaalinen henkilöllisyys ovat saaneet enemmän palautetta palvelun historiassa.

Lausunnoissa kritisoitiin etenkin kustannuksia, vaikutusarvioiden puutteita, perustuslain tulkintaa sekä lain luomia riskejä kriittisten palveluiden toimivuudelle.

Hallituksen mukaan lain tavoitteena on tehostaa julkisia hankintoja ja lisätä markkinaehtoisuutta. Laajasta vastustuksesta huolimatta hallitus pyrkii viemään hanketta eteenpäin.



Huonokuntoisia päällystettyjä maanteitä oli vuoden 2024 lopussa noin 10 200 km.

Yli 3 000 kilometriä maanteitä päällystetään tänä vuonna

VÄYLÄVIRASTO ja ELY-keskukset päällystävät tänä vuonna reilut 3 000 kilometriä maanteitä. Päällystystyöt käynnistyvät vapun tienoilla, ja työt jakautuvat koko maahan.

Tiehankkeet mahdollistaa hallituksen myöntämä lisärahoitus, josta päällystämiseen käytetään 180 miljoonaa euroa. Kaikkiaan päällysteiden ja tiemerkintöjen parantamiseen ohjataan 365 miljoonaa euroa.

Vuonna 2024 päällystettiin yli 4 000 kilometriä, mutta silti huonokuntoisia teitä oli vuoden lopussa yhä noin 10 200 kilometriä.

MAINOS

"Mielenkiintoinen, kattava ja ajatuksia vahvistava valmennus – kiitos!"

Kategoriajohtaminen

Paikka: Lähikoulutus (Helsinki) tai etäkoulutus

Aika: 21.–22.5.2025 (yht. 2 päivää)

Globaalissa kilpailussa hankintastrategioiden merkitys korostuu. Kategoriajohtaminen antaa organisaatioille mahdollisuuden hyödyntää hankinnan volyymit, analysoida markkinoita ja parantaa strategista neuvotteluasemaa toimittajamarkkinoille.

www.logy.fi



DACHSERin uusi terminaalit avattu

KANSAINVÄLINEN logistiikkayritys DACHSER on avannut uuden 5 100 neliömetrin logistiikkakeskuksen Tampere-Pirkkalaan, lentoaseman läheisyyteen. Kyseessä on yrityksen toinen logistiikka-terminaali Suomessa – ensimmäinen sijaitsee Keravalla.

Logistiikkakeskuksen rakennutti LogiCenters, ja se luovutettiin DACHSERille tammikuun 2025 lopussa. Kohde on suunniteltu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Energiasäätöä hyödynnetään muun muassa aurinkopaneeleilla ja maalämpöpöillä.

”Uusi keskus parantaa toimintamme tehokkuutta ja tukee kasvuaamme Suomessa”, sanoo DACHSER Finlandin toimitusjohtaja **Tuomas Leimio**.

PostNordille oma terminaalit Kuopioon

POSTNORD avasi helmikuun alussa uuden terminaalit Kuopioon. Terminaalit toimii yhtiön runkoliikenteen solmukohdaksi Itä-Suomessa ja parantaa palvelua Pohjois-Savon alueen yrityksille ja asukkailla. Uusi keskus työllistää 25 henkilöä.

Jakelu Kuopion keskustassa ja lähialueilla hoidetaan päästöttömästi kuudella sähköautolla. Kolmannes muista alueen jakeluista kulkee biokaasulla, kuten myös runkoliikenne Vantaalle ja Tampereelle.

”Oma terminaalit tuo meidät lähemmäs asiakkaita ja nopeuttaa toimituksia”, sanoo PostNord Oy:n toimitusjohtaja **Johanna Starck**.

Terminaalit koko on 1 210 m², ja se sijaitsee n. 9 000 neliön tontilla. PostNordilla on Pohjois-Savossa 110 noutopistettä.

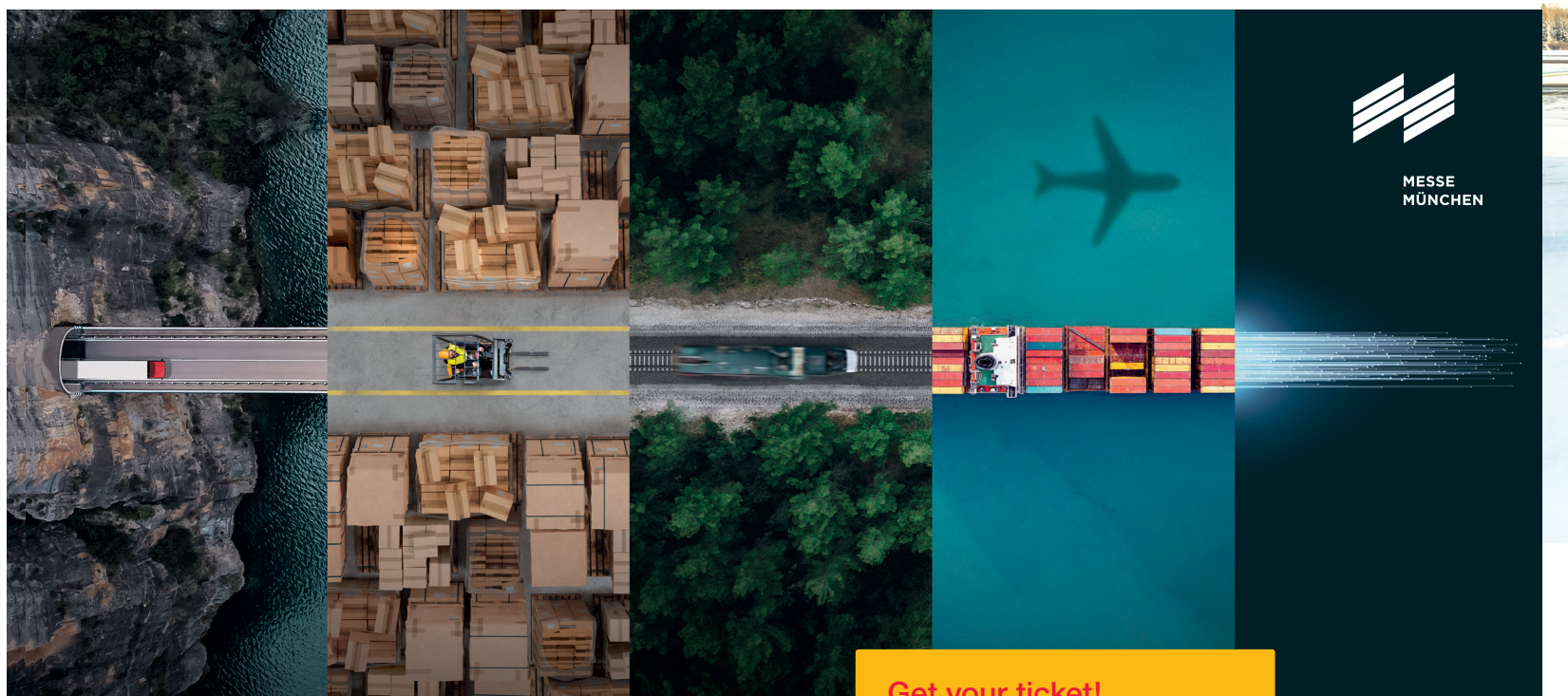
Barona laajentaa automaatiota Vantaalla

BARONA kasvattaa logistiikkakeskus Avialogiksen automaatiokapasiteettia Vantaalla merkittävästi. AutoStore-järjestelmän tuotantokyky nousee 60 %, ja laajennustyöt valmistuvat kesäkuun alkuun mennessä.

AutoStore on pientavaran varastointiin ja keräilyyn optimoitu järjestelmä, jossa toimii 75 robottia. Laajennuksen jälkeen se pystyy käsittelemään yli 1 000 verkkokauppatilausta tunnissa.

Järjestelmän kapasiteetti nousee 50 000:sta 80 000 laatikkoon ja sen pinta-ala kasvaa yli 3 000 neliömetriin. Kyseessä on yksi Suomen suurimmista AutoStore-kokonaisuuksista.

Barona avasi Avialogiksen vuonna 2022 ja on sen jälkeen jatkanut automaation kehittämistä.



MESSE MÜNCHEN

Get your ticket!
transportlogistic.de/tickets

Experience Connectivity

June 2–5, 2025
Messe München

transport logistic
the leading exhibition

Suomen lentoliikenne elpyy muuta Eurooppaa hitaammin

FINAVIAN lentoasemien kautta lensi vuonna 2024 yhteensä 19,6 miljoonaa matkustajaa – selvästi vähemmän kuin vuonna 2019, jolloin määrä oli 26 miljoonaa. Suomessa matkustajamäärät ovat edelleen 25 prosenttia alle pandemiaa edeltävän tason, kun muualla Euroopassa lentoasemien kokonaismatkustus on jo ylittänyt vuoden 2019 lukemat.

Finavia arvioi, että Suomi elpyy muita hitaammin erityisesti geopolittisen sijainnin vuoksi. Venäjän ilmatilan sulkua vaikuttaa merkittävästi Aasian lentojen ja vaihtomatrustajien määriin. Pohjoismaissa Suomi laahaa perässä: Norjassa matkustajamäärä on

palautunut 95 ja Ruotsissa 81 prosenttiin vuoden 2019 tasosta.

Kansainvälinen lento- ja vapaa-ajanmatkustus kasvavat nyt nopeimmin. Suomessa erityisesti Lapin lentoasemat hyötyivät matkailun kysynnästä – Rovaniemen lentoasema kasvatti matkustajamääräänsä 29 prosenttia.

”Vapaa-ajanmatkustus ohjaa vahvimmin lentoliikenteen kasvua. Lapin joulusesongin matkustajamäärät ovat jopa 50–65 prosenttia vuoden 2019 tason yläpuolella”, kertoo Finavian reittikehitysjohtaja **Petri Vuori**.

Sen sijaan liikematkustus on palautunut vain noin puoleen pandemiavuotta edeltävästä tasosta.

Euroopan TOP 5

Suurimmat lentoasematmatkustajamäärän mukaan.

Lentoasema	2024	2023	2019
Lontoo Heathrow	83,9	79,2	80,9
Istanbul	80,1	76,0	79,9
Pariisi (CDG)	70,3	67,4	76,2
Amsterdam	66,8	61,9	72
Madrid	66,1	60,2	61,7

(miljoonaa matkustajaa / vuosi)

Suomen TOP 5

Lentoasema	2024	2023	2019
Helsinki-Vantaa	16,3 milj.	15,3 milj.	21,9 milj.
Rovaniemi	948 000	735 000	661 000
Oulu	580 000	554 000	1,1 milj.
Kittilä	412 000	375 000	363 000
Turku	255 000	233 000	453 000

"LIIKEMATKUSTUS ON PALAUTUNUT VAIN NOIN PUOLEN PANDEMIAVUOTTA EDELTÄVÄSTÄ TASOSTA."

MAINOS

Procurement Fundamentals and Communication Skills Training Program

Where? Online education, Teams

When? May 27 – June 5, 2025 (4 half-day sessions)

This training provides a solid foundation in modern procurement—covering the full process, enhancing stakeholder collaboration, and preparing you to meet today's demands for cost-efficiency, supply chain resilience, and sustainability.

www.logy.fi

New Training!

TULLI

turvaa myllerrysten maailmassa

Teksti **JUKKA NORTIO** Kuvat **PÄIVI TUOVINEN** / ETELÄ-SUOMEN MEDIA OY

Sami Rakshit aloitti toukokuun alussa 2024 Tullin pääjohtajana. Hänen monipuolista kokemustaan tarvitaan, kun Tulli kohtaa runsaasti uusia haasteita.

PÖYDÄN ääressä istuu Tullin pääjohtaja **Sami Rakshit**. Hän on työskennellyt neljännesvuosisadan ajan lukuisissa Tullin tehtävissä. Keskusteluaiheidemme lista on hengästyttävä: kiinalaisten verkko-kauppojen tavaravirta EU:n alueelle, Venäjän vastaiset pakotteet, EU:n tulliuudistus, ja Tullin toiminnan digitalisaatio - näin aluksi.

Rakshit kysyy aluksi:

"Jos USA asettaa korkeat Kiinan tullit, miten se vaikuttaa?"

Ja vastaa:

"On oletettavaa, että Kiinan ylituotanto suuntautuu yhä enemmän EU:n alueelle. Se ei tee hyvää tuotteiden laadulle ja alkuperän selvittämiselle."

Rakshit viittaa Kiinan kulutustavaratuotantoon, joka on maassa huomattavasti suurempi kuin tuotteiden kysyntä. Tuotanto ei saa laskea, jotta elintaso maassa pysyy ennallaan.

DATA JA DIGI TULLIUUDISTUKSEN YTIMESSÄ

Siirrytään lähemmäksi eli Suomea ja Tullia sekä kaikkia EU-alueen yrityksiä koskevaan tulliuudistukseen. Sen on määrä tulla valmiiksi vuonna 2038. Lähivuosina alkava urakka seuraa tänä vuonna valmistuvaa laajaa tulliuudistusta, jossa EU-jäsenmaat ovat digitalisoineet tullijärjestelmänsä.

"Suomi toi jo kymmenen vuotta sitten EU:ssa esille, että kaikille maille kannattaa luoda yhteinen järjestelmä", Rakshit kertoo kehitystä pitkään seuranneena. ►

"ISO OSA KIINASTA TULLEISTA
TAVAROISTA PÄÄTYY JOPA
KÄYTTÄMÄTTÖMÄNÄ
JÄTEHUOLTOON TAI
KIERRÄTYKSEEN."

- Pian alkavan uudistuksen muutos koskee erityisesti tulli-ilmoituksia. Ne tehdään jatkossa EU:n tulliunionin ilmoitusrekisteriin, ei kansalliselle viranomaiselle.

Toinen iso uudistus on trust and check -menettely. Siinä yritysten ei tarvitse tulevaisuudessa tehdä tulli-ilmoituksia, vaan viranomaiset saavat pääsyn niiden kirjanpitoon, näkevät tapahtumat sieltä ja voivat näin varmistaa, että tullit on hoidettu asianmukaisesti. Tämän menettelyn piiriin pääsevät ne yritykset, jotka ovat osoittaneet luotettavuutensa ja toimivansa laillisesti.

Uudistukseen liittyy kolmanneksi se, että EU-alueelle tuotavien tavaroiden logistiikkaketjusta kerätään digitaalista tietoa yhteen paikkaan. Dataa analysoimalla tehdään riskianalyseja esimerkiksi tullitarkastuksia varten. Uusi järjestelmä tulee käyttöön vapaaehtoisena vuonna 2032 ja pakollisena 2038.

VALTAVA VERKKOKAUPPA

Verkkokaupan volyymit ovat kasvaneet Suomessa 35-kertaisiksi kahden viime vuoden aikana. Viime vuonna tullin läpi kulki 28 000 000 ulkomailta tullutta lähetystä, joista lähes 98 prosenttia tuli Kiinasta. Toki suomalaiset ovat aktiivisia temuttelijoita, mutta iso osa pakettitulvasta on Suomen kautta läpikulku-matkalla Ruotsiin ja Baltiaan.

Syynä on Suomen ja Kiinan välinen lyhyt lentoreitti Venäjän yli. Toinen syy on se, että Suomessa ei peritä verkkokaupan lähetyksiltä käsittelymaksua toisin kuin Ruotsissa. Esimerkiksi seitsemän euron maksu on melkoinen lisä noin kuuden euron arvoisen paketin hintaan. Tämän verran kiinalaisesta verkkokaupasta tilattu lähetys keskimäärin maksaa.

Verkkokaupan kasvun vuoksi Tullin on pitänyt lisätä tietojenkäsittelyresurssejaan. Järjestelmät rakennettiin hyvin skaalautuviksi onneksi jo brexitiin ja alv-muutoksiin valmistauttaessa vuosina 2020–2021.

"Teknisesti olemme olleet valmiita. Nykyiset määrät ovat olleet kuitenkin niin valtavia,

että kapasiteettimme on ollut koko ajan aivan ylärajoilla", Rakshit sanoo.

KULUTTAJILLA ON ISO VASTUU

Kiinalaisten verkkokauppojen lähetykset eivät ole ongelma pelkästään tullille. Samalla kun Rakshit kertoo ymmärtävänsä kuluttajien hinkua edullisten tuotteiden perään, hän herättelee kansalaisia pohtimaan ostettujen tuotteiden negatiivisia vaikutuksia.

"Useiden tuotteiden valmistuksen työolosuhteita tai vastuullista raaka-ainehankintaa ei voida varmistaa. Ei tiedetä esimerkiksi min-kälaisille kemikaaleille tuotteita tekevät työntekijät altistuvat", Rakshit sanoo.

Varsinaiset tuoteturvallisuusvaatimukset on säädetty kuluttajien turvallisuuden varmistamiseksi.

Vain hyvin harva kiinalainen teollisuusyritys kuuluu EU:n tuottajavastuun piiriin. Kun miljoonia tonneja Kiinasta tuotua muovitavaraa ja tekstiilejä päätyy kierrätykseen, EU-alueen yritykset maksavat käsittelyn.

Myös tavarapaljous huolettaa.

"Kun ostaa yhden, saa kymmenen ilmaiseksi. Niinpä iso osa Kiinasta tulleista tavaroista päätyy jopa käyttämättömänä jätteenhuoltoon tai kierrätykseen. Kiertotalouteen tulee ongelmia, kun tavaroissa on vaarallisia aineita, jotka saastuttavat kiertotalouden prosesseja."

VENÄJÄ-PAKOTTEET OVAT MUUTTANEET TULLIN ROOLIA

Venäjää koskevat EU-pakotteet ovat muuttaneet radikaalisti tullin toimintaa. Kun tulliviranomaiset ovat perinteisesti valvoneet maahan tulevaa tavaravirtaa, on painopiste siirtynyt nyt myös maasta lähtevään tavararaan.

"Suomi, Baltian maat ja Puola ovat suunnanneet katseensa siihen, mitä maasta lähtee, ettemme tue Venäjää sen hyökkäyssodassa emmekä anna sen kehittää sotataloutta ja sotilaallista kyvykkyyttä", Rakshit sanoo.

Suomalaisyritykset ovat reagoineet tilan-

Kuka?

Sami Rakshit

Syntymävuosi: 1973

Perhe: puoliso ja kaksi lasta

Tutkinnot ja arvonnimet: OTK 1999 (arvonimi: OTM)

"VIIMEISTÄÄN
VERKKOKAUPAN KASVU
ON MERKINNYT SITÄ,
ETTÄ TEKNOLOGIALLA JA
DATALLA ON PYSTYTTÄVÄ
KOHDENTAMAAN
IHMISTYÖTÄ SINNE, MISSÄ
VAIN SILLÄ SAADAAN
TULOKSIA."



"KERRAN LASKIN YHTEISKUNNAN TURVALLISUUSSTRATEGIAN KOHTIA. NIISTÄ LÄHES PUOLESSA TULLI ON TOIMIJANA."

► teeseen aktiivisesti. Ne eivät halua maineris-kiä, vaan siirtävät myyntinsä Venäjältä muille markkinoille. Niinpä Venäjälle tavaroita vievien yritysten määrä on pudonnut sotaa edeltävästä 1000:sta nykyiseen 35:een.

Entä miten Suomen Tulli voi kontrolloida, kun Venäjälle viedään tavaroita Keski-Aasian maiden kautta?

"Kaikki toimijat eivät ole kyseisissä maissa viranomaisten hallinnassa. Yksittäinen yritys voi halutessa ostaa Euroopasta ja viedä tavar-
ran edelleen eteenpäin Euraasian tulliunionin sisämarkkinoilla (Venäjälle)", Rakshit sanoo.

Hän muistuttaa, että EU on luonut painetta Keski-Aasian maille ja se on tuottanut tulosta. Samalla on syntynyt uusia kautta-
reittejä, kuten Turkki, Intia, Singapore, Thai-
maa ja Kiina, joiden kautta Venäjälle viedään pakotteiden alaisia tuotteita.

Sama toimii myös toiseen suuntaan.

"EU:n energiatuonti Venäjältä on romah-
tanut, mutta lähes yhtä paljon on kasvanut Intian ja Kiinan tuonti. Joku voi päätellä, mitä se tarkoittaa."

TEKNOLOGIAN LISÄÄMINEN VAATII OSAAMISEN PÄIVITYSTÄ

Koska toimintaympäristö muuttuu jatkuvasti, pitää Tullin työntekijöiden päivittää osaa-
mistaan. Tulli kouluttaa kaikki työntekijänsä itse siten, että koulutuspäiviä on keskimäärin noin kymmenen yhtä tullimestä kohti vuo-
dessa.

Teknologia ja data ovat työssä koko ajan tärkeämmässä roolissa. Yksi esimerkki on ris-
kiperusteiset tarkastukset. Kun resurssit ovat rajalliset, voidaan
100 000 päivittäisestä lähetyksestä tarkastaa
200–300. Toiminnan onnistumisesta kertoo
se, osuutaanko data-analyysillä oikeisiin koh-
teisiin.

"Kaikki teknologia vaatii ihmisen, joka
osaa käyttää sitä, ja teknologian kykyjen rajal-
lisuudet pitää myös ymmärtää. Viimeistään
verkkokaupan kasvu on merkinnyt sitä, että
teknologialla ja datalla on pystyttävä kohden-
tamaan ihmistyötä sinne, missä vain sillä saa-

daan tuloksia."

"Meidän pitää tun-
nistaa yritykset, kuten
kuljetusliikkeet niin,
että 90 prosenttia yri-
tyksistä voi toimia vapaasti ja me keskitämme
toimintamme riskipitoisimpaan 10 prosent-
tiin."

Miten Tulli suoriutuu tästä työstä?

"Olemme kohtuullisen hyviä, mutta koko
ajan on parannettavaa. EU-maista olemme
TOP10:ssä, mutta olemmeko TOP5:ssä, on
jo vaikeampi sanoa. Me olemme hyviä siinä,
että porukkamme on erittäin motivoitunutta
ja sitoutunutta työhönsä. Lähes puolet 2000
työntekijästämme on ollut täällä töissä yli 20
vuotta."

Samalla, kun Tulli kehittää päivittäin
omaa toimintaansa, se tekee tiivistä yhteis-
työtä sekä laajan kotimaisen viranomaisver-
kon että kumppanimaiden kollegoidensa
kanssa. Pelkkä kotimainen linnake ei riitä, jos
Viron tai Ruotsin tulliraja vuotaa.

Tullilla on keskeinen rooli Suomen koko-
naisturvallisuuden varmistamisessa.

"Kerran laskin yhteiskunnan turvalli-
susstrategian kohtia. Niistä lähes puolessa
Tulli on toimijana."

Tulli torjuu rajalla biologisia, kemiallisia ja
radioaktiivisia uhkia. Tulli on aktiivinen toi-
mija rikostorjunnassa. Tulli huolehtii tuon-
titavaroiden tuoteturvallisuudesta ja turvaa
näin kansalaisten arkea.

"Kun olin ollut muutaman vuoden täällä
töissä, huomasin, että saan olla laajasti teke-
misissä koko yhteiskunnan kanssa. Se tekee
työstä mielenkiintoisen ja luo meille konse-
ptin kokonaisturvallisuuden tekijänä. Tulli
tukee muita viranomaisia kuten Ruokaviras-
toa, Tukesia, Sykeä, Lukea ja Museovirastoa."

Kun Tulli on paljon vartija, onko painopis-
tealueita, joihin rajalliset resurssit pitää koh-
dentaa?

"Kansallinen turvallisuus on tärkeintä. Se
liittyy monella tavalla turvallisuusympäris-
töön. Suurin vaikuttavuus toiminnallamme on
tuoteturvallisuuteen kansalaisten arjessa." ●

Tilaan sopivat varastointiratkaisut

lisäämään tehokkuutta
ja tuottavuutta

- Lavatavaralle ja pientavaranhallintaan
- Ratkaisuja erikokoisille ja -painoisille tuotteille
- Laaja lisäosien valikoima nostamaan turvallisuutta



KONECRANES

HANKINNAN LAATU

Laadukas hankinta luo yritykselle kilpailukykyä. Kun hankintaa kehitetään määrätietoisesti, maksimoidaan hyötyjä koko organisaatiolle.

"JOKAISTA OSAA EI ERIKSEEN
TARKASTETA, VAAN
NIIDEN VALMISTAJAT ON
AUDITOITU JA AUDITOIDAAN
SÄÄNNÖLLISESTI."

Teksti **JUKKA NORTIO** Kuvat **JUHO KUVA**

KONECRANESIN Hyvinkään tuotannossa on tekemisen meininki. Yhdessä työpisteessä ohjelmoidaan tuliterää automaattisorvia, joka työstää satoja kiloja painavasta teräskappaleesta konttinosurien vaihteiston hammaspyörää.

Toisaalla on huone, jonka hiiletyskarkaisun kolmessa uunissa teräsosat lämmitetään hiiltä luovuttavassa kaasuseoksessa 920 celsiusasteen lämpötilaan. Hehkuvat osat karkaitaan öljysäiliössä, jolloin ne saavutta-

vat lopullisen lujuuden ja kulutuskestävyyden. Öljykäsittely on näyttävä, sillä kuumien teräsosien upotus nostaa melkoiset lieskat ilmaan. Se on harvojen herkkua.

"Olen muutaman kerran nähnyt lieskojen esityksen, vaikka olen vuosien varrella melkoisen monta kertaa käynyt tällä paikalla", tuotantojohtaja **Pekka Koskinen** sanoo.

Kolmannessa paikassa asiansa osaavat ammattilaiset hiovat kiiltävät osat millimetrien osien tarkkuudella, jotta ne sopivat täydellisesti jopa satoja tonneja nostavien nostureiden vaihde-

laatikoihin.

Kun siirrymme toiseen tehdashalliin, on muutos melkoinen. Avarassa, valoisassa ja viimeisen päälle kiillotetussa hallissa kootaan valmiita nostovaunuja sekä naapurihallissa valmistetuista että alihankkijoilta tulleista osista. Yksi työn alla oleva laite on energiyhtiön jätteenkäsittelylaitokselle menevän nosturin nostovaunu.

Suuret satamanosturit kootaan lähellä asiakasta. Hyvinkään tehtaalta toimitetaan niihin muun muassa kontin kokoisia sähköhuoneita ja nosturien vaihdelaatikoita. Suuret teräsrungot ►



Konecranesin Hyvinkään tuotannossa työskentelee joukko huippuosaajia. Jokainen vaihteiston osa ja nostovaunu rakentuu tarkkuudella, kokemuksella ja yhteistyöllä.

- tulevat kokoonpanopaikalle logistisesti järkevä matkan päässä olevalta ali-hankkijalta.

Kun siirrymme yhteen tehdasalueen lukuisista varastoista, näemme valmistettavissa laitteissa tarvittavien osien moninaisuuden. Pienimmät ovat ruuveja, muttereita ja prikoja, suurimmat nippa nappa EUR-lavalle mahtuvia vaihteistokoteloita.

HANKINTAKÄSIKIRJA OHJAA TOIMINTAA

Kaikki Konecranesin tuotannossa käytettävät osat ovat läpäisseet hankintaprosessin tarkat laatuksiteerit. Tai ollaanpa tarkkoja: jokaista osaa ei erik-

seen tarkasteta, vaan niiden valmistajat on auditoitu ja auditoidaan säännöllisesti. Prosessi, miten auditointi on sovittu tehtäväksi alihankkijoilla ja miten sitä kehitetään, on hankintajohdaja **Kimmo Kemppisen** ja toimitusketjusta vastaavan johtajan **Timo Mattilan** heiniä.

Yhtiöllä on laaja tuotevalikoima nyrkinkokoisista laitteista valtaviin satamanostureihin ja näihin kuuluvaa hankintaa tehdään hankintakäsikirjan mukaan.

"Mikään malli ei ole täydellinen, mutta tämä on meidän tapamme, jota toki kehitetään jatkuvasti", Mattila sanoo.

"Laatu on tärkeä ohjenuoramme sekä hankinnoissa että yhteistoiminnassamme talon sisäisten sidosryhmien kanssa", Kemppinen sanoo.

Laadun määreistä korostuvat erityisesti turvallisuus ja luotettavuus. Toisaalta eri laatuun liittyvät kriteerit korostuvat erilaisten tuotteiden kohdalla. Tämä heijastuu komponenttien hankintaan.

INNOVATIIVISET KUMPPANIT

Luotettavuus heijastuu Mattilan mukaan muun muassa siihen, ettei yhtiö käytä laitteissaan aivan viimeisimpiä materiaalitietekniikan innovaatioita tai uusimia mikroprosessoreja. Näin



Hankintajohtaja Kimmo Kempainen seuraa tarkasti toimittajien suorituskykyä. Laatu, turvallisuus ja luotettavuus ohjaavat Konecranesin hankintapäätöksiä.

siksi, että kaikkien Konecranesin tuotteissa olevien tekniikoiden pitää olla käytössä luotettaviksi koetuja ja sataprosenttisen varmatoimisia ennen kuin ne voidaan ottaa käyttöön.

Kehityksen jälkijunassa yhtiö ei kuitenkaan tule.

"Edellytämme alihankkijoiltamme innovatiivisuutta. He voivat esimerkiksi muuttaa jonkin osan koneistusta niin, että saamme parempaa tuottavuutta laitteen valmistuksessa. He voivat myös tuoda yhteistyöhön materiaali-innovaatioita, joilla voidaan laskea tuotteen painoa. Oleellista on, että teemme koko ajan tiivistä yhteistyötä, jolla parannamme tuotteemme laatua,

kilpailukykyä ja yhteistä toimituskykyämme", Mattila sanoo.

PROJEKTIKUMPPANEISTA VAKIO-OSIEN TOIMITTAJIIN

Alihankkijoiden välillä on suuria eroja. Toisessa päässä ovat osa-alueeseen erikoistuneet projektikohtaisten toimitusten kumppanit. Toisessa päässä ovat ne kumppanit, jotka toimittavat standardoituihin tuotteisiin suuria määriä vakio-osia.

Strategisten ja kriittiseksi todettujen toimittajien kanssa Konecranes tekee syvällistä yhteistyötä, kehittää yhteistyötä pitkällä tähtäimellä ja innovoi komponentteihin ja lopputuottei-

**"LAATU ON TÄRKEÄ
OHJENUORAMME
SEKÄ HANKINNOISSA
ETTÄ YHTEIS-
TOIMINNASSAMME
TALON SISÄISTEN
SIDOSRYHMIEN
KANSSA"**



- siin uusia ominaisuuksia. Myös riskejä vähennetään yhdessä ja pyritään voittamaan yhdessä uusia asiakkaita.

Syvällistä työtä ei kuitenkaan kaikkien toimittajien kanssa tehdä ja joiltakin odotetaan vain tasaista laatua, kustannustehokkuutta, toimitusvarmuutta ja sovittujen ehtojen mukaan toimimista.

Yhteistyökumppaneiden jako eri segmentteihin on vuotuinen prosessi.

"Toimittajan on kyettävä osoittamaan koko ajan, että se täyttää vaatimuksemme ja lunastaa lupauksensa. Jos hyväksymättömyyden raja on ylitymässä, me viestimme siitä. Mitään ei kuitenkaan lähtökohtaisesti tehdä äkillisesti, vaan molemmien puolin yhteistyö pitää nähdä pitkällä aikavälillä", Mattila sanoo ja jatkaa:

"Arvioimme tarpeellisen kumppanuuden tason vuosittain ja toimittajien operatiivinen suoriutuminen vaikuttaa arvioomme, Kemppinen sanoo. Nopeampaan sykliin ei ole tarvetta, koska myöskään lopputuotteisiin liittyvät teknologiset muutokset eivät tapahdu hetkessä."

ASIAKKAAN TARPEET KESKIÖSSÄ

Konecranesin tehtaalla valmistettava jätelaitoksen nosturi on tyypillinen projektityö. Sen kustomoidut osat on tilattu yhteistyökumppanilta jo mahdollisesti useita viikkoja, ellei jopa aikaisemmin, ennen kuin ne asennetaan.

"Asiakkaan kanssa pyrimme keskustelemaan aina sellaiseen lopputulokseen, että voisimme käyttää standardiratkaisujamme - sellaisia, joilla saadaan

asiakkaamme tarpeeseen sopivin ja samalla kustannustehokas kokonaisuus", Mattila sanoo.

Erikoisratkaisuihin, kuten eri maiden ydinvoimaloissa tai jätteenkäsittelyratkaisuihin, vastaan tulee viranomaismäärittelyjä, jotka asettavat vaateita laitteille ja sitä kautta hankintaprosessille ja sen laadulle. Lopulta alihankkijan ja sen raaka-ainetoimittajan on kyettävä vastaamaan siihen, mitä Konecranesin asiakas joutuu viranomaisille raportoimaan laitteestaan.

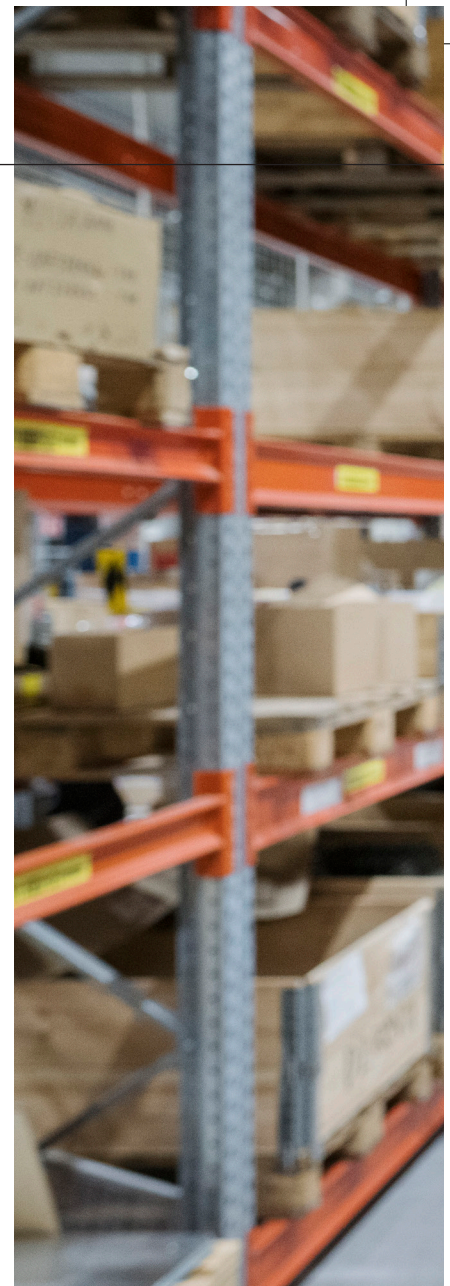
AUDITOINNISSA KARTOITETAAN RISKEJÄ

Kumppaneiden auditointi on monivaiheinen. Kaikkia koskee kuitenkin samat pääkriteerit.

"Kaikki lähtee tarpeistamme ja siitä, miten arvioimme toimittajan kyvykkyiden vastata niihin. Jos toteamme perusvalmiuden, selvitämme onko toimittajalla valmius toimia hyvän liiketavan periaatteiden (code of conduct) mukaisesti. Tämän jälkeen teemme sekä projektitoimituksissa että standarditoimituksissa riskiperustaisen arvioinnin, ja selvitämme yhtiön taloustiedot, omistuksen ja maa- ja kategoriakohtaiset riskit", Mattila sanoo.

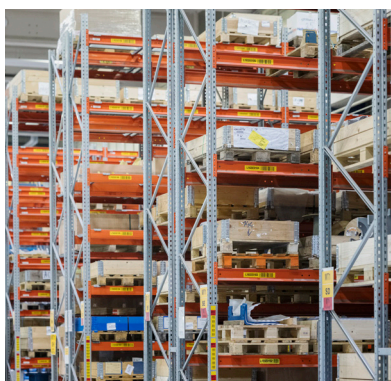
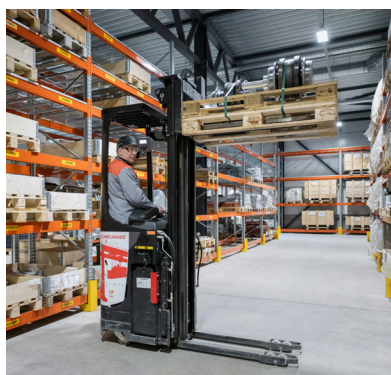
"Tämän jälkeen päätämme, teemmekö vielä alustavan tarkemman auditoinnin vai käytämmekö jopa ulkopuolista arvioijaa apuna. Kattavan tiedonkeruun perusteella päätämme, voimmeko ottaa toimittajan mukaan toimittajakuntaamme", Mattila sanoo.

Riskejä arvioidaan Konecranesin ►



Toimitusketjusta vastaava johtaja Timo Mattila korostaa pitkäjänteistä yhteistyötä ja luotettavuutta Konecranesin hankintaprosesseissa – innovaatiot ja laatu syntyvät yhdessä kumppanien kanssa.

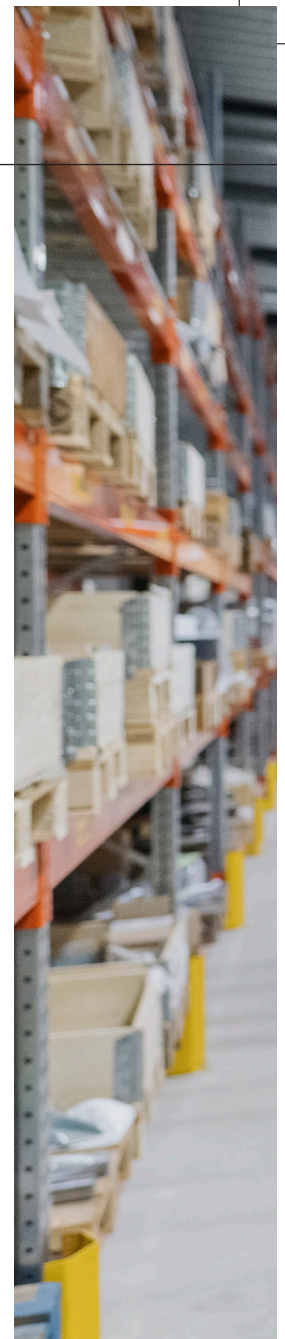
"TOIMITTAJAN ON KYETTÄVÄ
OSOITTAMAAN KOKO
AJAN, ETTÄ SE TÄYTTÄÄ
VAATIMUKSEMME JA
LUNASTAA LUPAUKSENSA."



3 askelta hankinnan kehittämiseen

Konecranesin hankintajohtaja Kimmo Kempisen ja toimitusketjusta vastaavan johtajan Timo Mattilan kolme neuvoa hankinnan laadun kehittämiseen.

1. Ole johdonmukainen, pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen
2. Kun asiakkaiden vaatimukset, toimittajakenttä ja oman organisaation tarpeet muuttuvat, näe selvästi mistä tulet ja minne menet. Jouta toimintatavoissa muutosten mukaan. Ota organisaation sisäiset ja ulkoiset sidosryhmät tiiviisti mukaan kehittämistyöhön
3. Viesti avoimesti ja odota laadukasta viestintää. Ole uskottava, lupaa ja pidä lupauksesi.



- organisaation eri osissa. Yritysvastuu- ja lakiosaston asiantuntijat arvioivat esimerkiksi toimittajan maariskii ja vastuullista toimintaa. Yhtäkään kumppania ei kelpuuteta vain yhden ihmisen arvioinnin perusteella.

Valvonta vaihtelee melkoisesti kumppaneiden välillä. Kun suurta satamanosturia kootaan asiakkaan luona, Konecranesin asiantuntijat valvovat töiden etenemistä ja kumppaneiden toimintaa. Toisessa ääripäässä ovat standardien volyymiosien toimittajat. He raportoivat Konecranesille säännöllisesti omasta toiminnastaan sovittujen mittareiden mukaan.

"Valvonta riippuu kategoriasta. Jos kyseessä on katalogikomponenttien toimittaja, on valvonta erilaista kuin kriittiseen voimantuottokehtuun telamate-

"EDELLYTÄMME ALIHANKKIJAILTAMME INNOVATIIVISUUTTA."

riaalien toimittajan kanssa esimerkiksi hitsausten ja auditointien kanssa", Mattila sanoo.

ISOT KUMPPANIT MÄÄRÄÄVÄT TAHDIN

Toimittajien kanssa on sopimuksissa sovittu, miten Konecranes tai ulkopuolinen toimija voi haluttaessa auditoida alihankkijan tuotannon. Konecranesin tuhannesta suurimmasta alihankkijasta lähes 90 prosenttia on sitoutunut Konecranesin code of conductiin.

Loppujen kanssa yhtiössä on todettu, että kumppanin omat prosessit ovat riittävät.

"Maailmassa on muun muassa isoja ohjelmistotaloja, jotka ovat meitäkin isompia. Tällaisissa tapauksissa saatamme päätyä soveltamaan heidän Code of Conductia. Löydämme kyllä aina ratkaisun kun yhteinen halu löytyy", Kemppinen sanoo.

Toimittaja-auditoinnin lisäksi Konecranes valvoo alihankkijoiden toimituksia tai usein valvonnan toteuttaa itse toimittajat, ja he sitten raportoivat tavaroidensa laadusta, tuotantoprosessista tai toimituksiin liittyvästä Konecranesille. Kriittisimpien komponenttien kohdalla raportointi on hyvin syvällistä.

"Saamme toimittajalta monipuolista

Tuotantojohtaja Pekka Koskinen tuntee Hyvinkään tehtaan kuin omat taskunsa. Lieskojen leimahdus karkaisuöljyssä tekee yhä vaikutuksen, vaikka käyntejä on kertynyt lukemattomia.

tietoa prosesseista, kyvykkyydestä laadun tuottamiseen ja tietyistä suureista ymmärrämme myös toimittajien ongelmanratkaisukyvyyn kehityksen", Kempainen kertoo.

ALITUISTA KEHITTÄMISTÄ

Jatkuvasti muuttuva globaali ympäristö vaatii hankinnan ja toimittajien laadun jatkuvaa kehittämistä ja muutoksia myös toimittajakuntaan. Konecranesilla sitä tehdään myös liiketoimintojen tavoitteita toteuttavien kategoriastategioiden ajamana. Kategorioita on yli 200. Useassa kategoriakohtaisessa suunnitelmassa esimerkiksi nearshoring on tullut viime vuosina ajankohtaiseksi.

"Meillä saattaa olla esimerkiksi aasialaisia toimittajia, joille olemme

etsineet vaihtoehtoja. Ei niin, että lopettaisimme yhteistyön heidän kanssaan, vaan kartoitamme tilannetta riskimielessä, ja lopulta yhdessä eri sidosryhmien teemme päätöksiä toimenpiteistä", Mattila sanoo.

Myös yhteisen arvoketjun parissa pyritään parannuksiin, tästä viimeisempänä esimerkkinä ovat 15 Konecranesin suomalaista kumppaniyrittäjä, jotka halusivat yhteistyössä lähteä kehittämään tarpeeseen räätälöidyn Alihankkija-akatemioiden kautta. Hankkeella parannetaan yhteistä kilpailukykyä ja laatua tähän liittyvissä arvoketjuissa, jolloin sekä Konecranes että alihankkija voittaa.

"Yhdessä oppimalla voitamme molemmat, kun opimme toistemme toimintatavoista", Mattila sanoo. ●

**"YHDESSÄ
OPPIMALLA
VOITAMME
MOLEMMAT,
KUN OPIimme
TOISTEMME
TOIMINTA-
TAVOISTA"**



Toimittajaverkoston hallinta

"Koska valikoimassamme on laaja valikoima kategorioita, aina tulee uutta regulaatiota. Yksi uusista on EU:n yleinen tuoteturvallisuusasetus GPSR, joka koskee laajalti tuotteitamme. Käymme aina hyvissä ajoin tavaratoimittajien kanssa läpi, miten uudet vaatimukset vaikuttavat tuotteisiin", sanoo Duellin ostojohtaja Jukka Smolander.



Kymmeniä auditointeja vuodessa

Teksti **JUKKA NORTIO** Kuvat **DUELL**

MOOTTORIURHEILU-tarvikkeita Pohjoismaissa ja Euroopassa jakelevan Duellin laajan tuotevalikoiman takana on melkoinen toimittajaverkosto. Yhtenäiset kriteerit (code of conduct) takaavat kumppaneiden ja heidän toimittamiensa tuotteiden laadun.

Vaatimusten lista on tuttu:

"Hintalaatusuhde pitää olla kohdillaan, tuotteiden ominaisuudet pitää vastata vaatimuksiamme, toimittajan pitää olla luotettava ja maineeltaan selvä, että meidän tietomme heistä vastaa vaatimuksiamme", Duellin ostojohtaja **Jukka Smolander** sanoo.

Kun kyse on nopearytymisestä tavarakaupasta, pitää jokaisen tuotteen saa-

tavuuden ja toimitusajan täsmätä.

OMIEN BRÄNDIEN TUOTANTO ON LUUPIN ALLA

Duell tekee kumppaneidensa tehtaille tarkastuksia, jotta työolosuhteet vastavat luvattua. Käynneillä tarkastetaan, että kumppaniyritys noudattaa toiminnassaan toimitussopimukseen liitettyä Duellin code of conductia. Siinä kielletään ehdottomasti muun muassa lapsityövoiman käyttö.

"Työntekijämme käyvät säännönmukaisesti tekemässä tarkastuksia niillä tehtaila, missä valmistetaan omia brändejämme. Tarkastamme esimerkiksi jokaisen tekstiilitoimittajien tehtaan ennen sesongin valmistuksen alkua eli 1-2 kertaa vuodessa. Näitä

käyntejä tehdään muutaman kymmenen kumppanin tehtaalla", Smolander sanoo.

Tehdastarkastus tehdään sovitun kaavan mukaan. Jos tarve on tarkentaa jotain asiaa, prosessista voidaan aina poiketa.

Ne toimittajat, joiden tehtaila ei vieraila, sitoutetaan sopimuksilla noudattamaan sovittuja pelisääntöjä.

VASTUULLISUUS ON KIINTEÄ OSA HANKINTAA

Vastuullisuuden huomiointi on kiinteä osa modernin yrityksen hankintaa. Duell suosii rahdeissa aina merikuljetuksia. Kun kuljetukset suunnitellaan ajoissa, se onnistuu.

"Tuotteiden pitää olla kestäviä ja

LYHENTEET HALTUUN

EUDR (EU Deforestation Regulation)

EU:n metsäkatoasetus. Edellyttää, että EU:ssa myytävien tuotteiden, kuten luonnonkumia sisältävien renkaiden, alkuperä voidaan jäljittää eikä niiden tuotanto ole aiheuttanut metsäkatoa.

GPSR (General Product Safety Regulation)

EU:n yleinen tuoteturvallisuusasetus. Tavoitteena varmistaa, että kaikki kuluttajille tarjottavat tuotteet ovat turvallisia, myös verkokaupassa ostetut tuotteet.



Duellin valikoimasta löytyy moottoriurheilun varusteita laidasta laitaan. Kypärät, renkaat, ajovarusteet ja varaosat palvelevat harrastajasta ammattilaiseen.

niiden raaka-aineiden pitää olla kierrätettäviä. Otamme mielellään käyttöön tuotteita, joiden valmistukseen on käytetty kierrätettyjä raaka-aineita. Tekstiileissä käsittelemme takuuajaisia reklamaatioita niin, että korjaamme niitä aina kun se on mahdollista", Smolander kertoo.

Ympäristövaikutuksista käydään yhä enemmän keskusteluja kumppaneiden kanssa. Tämä koskee erityisesti Duellin omia brändejä. Erityisesti niiden valmistajalla pitää olla nuhteeton tausta.

Hankinnan vastuullisuus kehittyi jatkuvasti. Uusin vaade on EUDR-metsäkatoasetus. Se edellyttää, että renkaista pitää pystyä jäljittämään, mistä plantaasilta niiden raakakumi on tullut

ja ovatko tuotanto-olosuhteet olleet vastuullisia.

"Koska valikoimassamme on laaja valikoima kategorioita, aina tulee uutta regulaatiota. Yksi uusista on EU:n yleinen tuoteturvallisuusasetus GPSR, joka koskee laajalti tuotteitamme. Käymme aina hyvissä ajoin tavaratoimittajien kanssa läpi, miten uudet vaatimukset vaikuttavat tuotteisiin."

JOKAPÄIVÄISTÄ KEHITTÄMISTÄ

Hankinnan laadun kehittäminen on osa Duellin kilpailukyyn parantamista. Smolanderilla on siinä työssä koko ajan monta rautaa tulessa.

"Sopimusehtoja pitää päivittää jatkuvasti. Pyrimme aina käyttämään puitesopimustamme."

"Toimittajien valintaprosessi on toinen asia: ketkä ovat strategisesti tärkeitä kumppaneita, joiden kanssa kehitämme ja kasvatamme yhteistyötä. Kun yrityksemme on kasvanut yritysostoilla, toimittajien määrä on kasvanut. Nyt olemme optimoineet toimittajavalikoimaa niin, että toiminta on mahdollisimman laadukasta. Kun ostoja keskiteään, kustannustehokkuus paranee."

Kolmas tärkeä asia on päivittäinen toimitusketjun prosessin hienosäätö, jotta koko ketju toimii tehokkaasti ja oikea-aikaisesti.

"Koska elämme koronan jälkeistä aikaa, ovat toimitusketjut edelleen epänormaalissa tilassa." ●

**"ASIAKAS ON TYYTYVÄINEN,
KUN HÄN SAA OIKEAN TUOTTEEN
OIKEAAN AIKAAN JA OIKEAAN
PAIKKAAN EIJÄNÄ PERILLE. TÄMÄ EI
ONNISTU, JOS LOGISTIikka EI TOIMI
SAUMATTOMASTI."**



Vasemmalta: Kahan varatoimitusjohtaja Kimmo Torni, logistiikkapäällikkö Juha Piirainen ja Posti Logistiikan asiakkuusjohtaja Kai Kankaala. Tiivis yhteistyö varmistaa, että varaosat liikkuvat tehokkaasti ja asiakkaat pysyvät liikkeellä.

Vantaan Ansatiellä sijaitseva varasto toimii Kahan logistiikan sydämenä – täältä varaosat lähtevät nopeasti liikkeelle.



Sisälogistiikka skaalautuu kysynnän mukaan

Teksti ja kuvat **ILMARI TUOMIVAARA**

Ajoneuvojen varaosa- ja lisävarusteiden tukkuliike ja maahantuoja Kaha luottaa Posti Logistiikan tukeen voimakkaasti sesonkien ja kiireiden mukaan vaihtelevassa liiketoiminnassa.

YHDESSÄ henkilöautossa on keskimäärin 30 000–40 000 osaa ja komponenttia. Jos jokainen yksittäinen osa – ruuveista

johtoihin ja muttereihin – lasketaan erikseen, määrä voi jopa kaksinkertaistua.

Suomen maanteillä liikkuu päivittäin satoja eri automalleja kymmeniltä valmistajilta. Viime vuonna maassa oli käytössä yhteensä 3,2 miljoonaa ajoneuvoa, joiden keski-ikä oli 16,4 vuotta. Pohjoinen ilmasto, lumi ja pakkanen rasittavat iäkäästä autokantaa, kuluttaen osia ja lisävarusteita nopeammin kuin leudommissa olosuhteissa.

Ei siis ole yllätys, että varaosien ja lisävarusteiden kysyntä Suomessa on valtava – ja että se kasvaa entisestään sesonkien mukana.

Ajoneuvojen varaosa- ja lisävarusteiden tukkuliike ja maahantuoja Kaha tuntee tämän tarpeen hyvin. Kun ajoneuvo hajoaa, varaosa on saatava tilalle nopeasti. Mitä nopeammin autokorjaamo tai jälleenmyyjä saa tarvitsemansa osan, sitä nopeammin heidän

asiakkaansa pääsee jatkamaan matkaansa.

”Asiakas on tyytyväinen, kun hän saa oikean tuotteen oikeaan aikaan ja oikeaan paikkaan ehjänä perille. Tämä ei onnistu, jos logistiikka ei toimi saumattomasti”, tiivistää Kahan logistiikkapäällikkö **Juha Piirainen**.

Kiristyvässä kilpailussa Kahan etu kansainvälisiin verkkokauppoihin nähden on juuri logistiikassa.

”Kun osaa tarvitaan, ei ole aikaa odottaa toimitusta toiselta puolelta maapalloa”, Kahan varatoimitusjohtaja **Kimmo Torni** toteaa.

Tekninen tukkukauppa nojaa vahvasti logistiikkaan, Torni muistuttaa:

”Asiakastyytyväisyys ja koko toimitusketjun toimivuus perustuvat siihen, että varaosat ja lisävarusteet liikkuvat tehokkaasti. Vaikka tuotteita voi osittain tilata esimerkiksi ulkomaisista verkkokaupoista, Kahan tuottamasta lisäarvosta asiakkaalle iso osa syntyy siitä, että logistiikka toimii saumattomasti, läpinäkyvästi ja luotettavasti – kaikissa toimitusketjun vaiheissa.”

YLI PUOLI MILJOONAA TUOTENIMIKETTÄ

Autoalan ja ajoneuvoteollisuuden asiakkaat voivat tilata Kahalta yli puolta miljoonaa erilaista komponenttia ja lisävarustetta. Yhtiön valikoimassa on 520 000 tuotenumikettä, joista jatkuvasti saatavilla varastoista on noin 110 000.

”Kaha ei yrityksenä tai yritysniemenä ole kovin tuttu tavalliselle kuluttajalle, mutta jos olet auton omistaja, niin todennäköisesti sinunkin autosasi on meidän myymäämme ja yhteistyökumppanimme Posti Logistiikan toimittamaa tuotetta”, kertoo Torni.

Kahan juuret yltävät aina vuoteen 1934, mutta tavalliset kuluttajat tuntevat silti yritystä paremmin sen edustamat tuotemerkit, kuten esimerkiksi Webasto, Thule, Calix ja Bosch. Näiden ja yli kahden sadan muun tuotemerkin tuotteita pyritään tilaamaan maailmalta aina sesongin mukaan ja kulloistakin tarvetta ennakoiden.

Kahan tavaravirtoja hallitaan pinta-aloiltaan yhteensä reilun 30 000 neliömetrin varastoista, joista suurim-

Sisälogistiikka



**"JOS HENKILÖSTÖ OLISI KOKONAAN
OMAA, SEN MÄÄRÄN SÄÄTÄMINEN
SESONKIEN JA KYSYNNÄN
VAIHTELUIDEN MUKAAN OLISI
HAASTAVAA."**

- mat kaksi sijaitsevat Vantaan Ansatiellä keskellä Kehä kolmosta. Varastot toimivat kolmessa vuorossa aamukuudesta iltayhdeksään.

SISÄLOGISTIIKASTA KILPAILUETU

Nykyään noin kolmannes Kahan logistiikkatyöntekijöistä on yhtiön omalla palkkalistalla, kun taas kaksi kolmanesta työskentelee yhteistyökumppani Posti Logistiikan kautta.

Kahan ja Posti Logistiikan (entisen Transvalin) yhteistyö käynnistyi jo vuonna 2008, kun Kaha tarvitsi lisää joustavuutta ja skaalautuvuutta sisälogistiikkaansa. Alan voimakkaat kausivaihtelut - erityisesti kevät- ja syyskesä - edellyttivät resurssien mukauttamista kysynnän vaihtelui-

hin, mikä olisi ollut vaikeaa pelkästään omalla henkilöstöllä.

"Halusimme myös lisää tehokkuusmittareita, joita meillä ei tuolloin ollut juurikaan käytössä, mutta joita Transvalilla oli. Tavoitteena oli parantaa tehokkuutta, ennakointia, budjetointia ja skaalautuvuutta sekä varmistaa resurssien joustavuus", kertoo varoitumisjohtaja Kimmo Torni.

Posti Logistiikan tuella Kahan varastot siirtyivät kaksivuorotyömallista kolmeen vuoroon, mikä jo lisäsi toimintatehokkuutta merkittävästi.

"Jos henkilöstö olisi kokonaan omaa, sen määrän säätäminen sesonkien ja kysynnän vaihteluiden mukaan olisi haastavaa. Esimerkiksi talven kylmät säät lisäävät varaosien kysyntää, mutta oman henkilöstön määrää ei voi

nopeasti kasvattaa. Posti Logistiikan vahvuus on laaja työntekijäverkosto, jonka ansiosta työvoimaa voidaan lisätä tarpeen mukaan", Torni jatkaa.

Aluksi yhteistyö rajoittui pakkaamo-toimintoihin, joihin Kaha sai lisätyövoimaa Transvalilta. Vuosien saatossa yhteistyö on laajentunut kattamaan yhä useampia sisälogistiikan osa-alueita.

"Nykyisin Posti Logistiikan työntekijät vastaavat Ansatie 2:n varastollamme keräyksestä, pakkaamosta, saapuvan tavarankäsittelystä ja palautushyllytyksestä. Omia logistiikan työntekijöitä meillä on reilut 30, ja Posti Logistiikan kautta määrä kasvaa sesongista riippuen 70-80 työntekijällä", kertoo logistiikkapäällikkö Juha Piirainen.



Kahan varastoissa logistiikkaa tehostetaan automaatiolla. Sähkötrukkien latausasema on osa tarkoin suunniteltua ja vastuullista sisälogistiikkaa.

KAHA LUKUINA

Liikevaihto:
107,9 € (2022)
Henkilöstö: 210
Perustettu: 1934
Varastotilat: 30 864 m²
Toimisto: 3000 m²
Koulutus- ja asennustilat: 600 m²
Tuotteet:
n. 500 000 nimikettä

"SUORITE- POHJAINEN HINNOITTELU PALVELEE MOLEMPIA OSAPUOLIA."

SUORITEPOHJAINEN HINNOITTELU TUO JOUSTAVUUTTA

Vuosien varrella Kahan ja Posti Logistiikan yhteistyömallia on hiottu entistä tehokkaammaksi. Tänä päivänä noin 85-90 prosenttia Posti Logistiikan tekemästä työstä hinnoitellaan suoritepohjaisesti, ja vain pieni osa perustuu tunti-veloitukseen.

"Suoritepohjainen hinnoittelu palvelee molempia osapuolia. Kun työtä tarvitaan, sitä tehdään - ja kun on hiljaisempaa, voimme siirtää työntekijöitämme muihin kohteisiin", sanoo Posti Logistiikan asiakkuusjohtaja **Kai Kankaala**.

Posti Logistiikan työvuorosuunnittelu tehdään aina kaksi viikkoa etukäteen. Kahan logistinen sijainti tukee tehokasta resursointia.

"Maantieteellisesti tämä on työvoiman saatavuudenkin näkökulmasta loistava paikka. Kun Ansatieltä piirretään kymmenen kilometrin säteellä ympyrä, meillä on alueella tuhansia työntekijöitä. Tämä auttaa resursoinnissa merkittävästi", Kankaala kertoo.

Työntekijäpalapelin rakentamisessa keskeisessä roolissa on Posti Logistiikan kohteessa toimiva operatiivinen vastuupäällikkö, joka seuraa resursointia päivittäin ja keskustelee muiden Postin yksiköiden kanssa.

"Kun täällä on väljempää, voimme siirtää ammattilaisiamme muihin yksiköihin. Monet työntekijämme arvostavat tätä vaihtelua - osa heistä on koulutettu useampaan eri tehtävään ja työskentelee mielellään eri kohteissa", Kankaala sanoo.

Posti Logistiikan työntekijäpoolin resursoinnissa tärkeintä on kysynnän ennakointi.

"Meillä on täällä yksi parhaista operatiivisista vastuuhenkilöstämme. Hän tuntee logistiikan haasteet ja osaa optimoida resursoinnin niin, että päivät

saadaan vietyä tehokkaasti läpi", Kankaala sanoo.

YHTEISTYÖ TIIVISSÄ SEURANNASSA

Kahan ja Posti Logistiikan välistä yhteistyötä seurataan tarkasti useilla eri tasoilla. Ohjausryhmä, joka koostuu molempien yritysten johtohenkilöistä, kokoontuu säännöllisesti seuraamaan toimintaa sovittujen mittareiden pohjalta. Päällikkötasolla kokoonnutaan kerran kuukaudessa palaveriin, jossa käydään saman rungon ja tunnuslukujen läpi sekä mennyttä että tulevaa.

Seurantapalaverissa käydään läpi muun muassa työturvallisuutta, tehokkuutta ja kustannuksia.

"Työturvallisuusaspekti on tässä yhteisössä ja yhteistyössä todella korkealla. Kaikki turvallisuushavainnot ja läheltä piti -tilanteet käsitellään nopeasti, ja jatkuva koulutus varmistaa, että työt sujuvat turvallisesti", Torni sanoo.

"Kaikista tärkein yhteistyön taso on kuitenkin esihenkilötasolla tapahtuva päivittäisjohtamisen malli, missä käydään läpi työturvallisuusasiat, laatuasiat, kuluvan päivän läpikäynti sekä miten pystytään resurssien pohjalta päivä hoitamaan", sanoo Juha Piirainen.

YHTEINEN TAVOITE: TYTYTYVÄINEN ASIAKAS

Sisälogistiikan henkilöstön ulkoistuksessa sekä Torni että Kankaala näkevät tärkeäksi, että sekä asiakkaan että palveluntuottajan pitää olla tyytyväisiä, jotta yhteistyö on molemmille kestävä.

"Siksi käymme esimerkiksi kustannuksia avoimesti läpi ja puhumme läpinäkyvästi logistiikan kustannuksista molempiin suuntiin. Ajatuksena on juuri se, että molemmat hyötyvät yhteistyöstä mahdollisimman kustannustehokkaasti", Torni sanoo.

"Tässä yhteistyössä parasta on se, että meillä on yhteinen päämäärä: tyytyväinen asiakas, joka saa oikean tuotteen oikeaan aikaan ja oikeaan paikkaan. Jotta se voi tapahtua, on yhteistyön oltava avointa, suoraa ja rehtiä. Sillä tavoin pääsemme eteenpäin - aina lattiatasolta ohjausryhmään asti", Kankaala sanoo. ●

Tutkimus

Tampereen yliopiston väitöskirjatutkija **Elviira Saarelma** ja professori **Aki Jääskeläinen** korostavat, että tekoälyn hyödyntäminen hankinnassa vaatii muutakin kuin teknologiaa – se edellyttää myös organisaation prosessien ja toimintamallien kehittämistä.



Tekoälyn hyödyntäminen kehittyi hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa

© ADOBE STOCK



Tekoälyllä on merkittävä mutta vielä osin hyödyntämätön potentiaali hankinnan ja toimitusketjujen hallinnassa. Tampereen yliopiston AI-SIM-projekti selvittää tekoälyn nykyisiä ja tulevaisuuden käyttötapauksia.

T EKOÄLY on kehittynyt viime vuosina nopeasti, mutta sen potentiaalisten sovelluskohteiden tutkimus ei ole pysynyt kehityksen tahdissa. Asiakasrajapintaan liittyvät ratkaisut ovat saaneet eniten huomiota, mutta myös hankinnan ja toimitusketjujen hallinnan alueilla on merkittäviä mahdollisuuksia tekoälyn hyödyntämiseen.

Tampereen yliopiston Business Finlandin rahoittama AI-SIM-projekti (NLP-AI liiketoiminnan ja toimittajaidon hallinnan radikaalina uudistajana) keskittyy tunnistamaan tekoälyn potentiaalisia käyttötapauksia sekä

valottamaan tekoälyn tulevaisuuden suuntaa hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa.

"Nykyisessä nopeasti muuttuvassa liiketoimintaympäristössä edistyneiden digitaalisten teknologioiden, kuten tekoälyn, hyödyntäminen on noussut kiinnostavaksi osaksi hankintaa ja toimitusketjujen hallintaa. Huolimatta tekoälyn merkittävästä potentiaalista sen käytännön hyödyntäminen on vielä alkuvaiheessa, ja konkreettiset sovellukset ovat edelleen rajallisia", sanoo AI-SIM-projektin johtaja, professori **Aki Jääskeläinen** Tampereen yliopiston tuotantotalouden laitokselta.

AI-SIM-projektissa toteutetun haas-

tattelututkimuksen myötä on tunnistettu tekoälyn nykyisiä käyttötapoja hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa sekä selvitetty tulevaisuuden potentiaalisia käyttömahdollisuuksia.

"AI-SIM-projektissa emme ajattele tekoälyä pelkästään työkaluna, vaan osana organisaation arkea ja käytäntöjä. Tekoälyn hyödyt eivät synny itsestään, vaan sen täytyy olla osa organisaation toimintamalleja ja prosesseja, jotta se voi oikeasti parantaa yrityksen suorituskykyä. Tekoälyn kehittämisen rinnalla on tunnistettava käytännöt, joihin tekoäly vaikuttaa", sanoo väitöskirjatutkija **Elviira Saarelma** Tampereen yliopistolta.

AI-SIM-PROJEKTI

AI-SIM-projekti tutkii tekoälyn hyödyntämistä toimittajatiedon hallinnassa keskittyen erityisesti tekstimuotoiseen tietoon. Projekti on Business Finlandin rahoittama co-innovation-konsortio ja sen koordinaattorina toimii Tampereen yliopiston Tuotantotalouden yksikkö.

NYKYISET JA TULEVAISUUDEN
TEKOÄLYN KÄYTTÖTAPAUKSET

Haastattelututkimuksesta nousi esiin sekä perinteisiä, aiemmassa tutkimuksessa tunnistettuja että uudempia, vähemmän tutkittuja tekoälyn sovelluksia hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa.

"Perinteisemmät tekoälyratkaisut, kuten spendi-analytiikka ja prosessien automaatio, kuten tilaus- ja laskunkäsittely, ovat edelleen keskiössä. Uusina käyttötapauksina nousivat kuitenkin esiin esimerkiksi markkinaraporttien luominen ja sopimusanalyysit", kertoo Jääskeläinen.

Tekoälyn avulla voidaan laatia markkinaraportti, joka aiemmin on toteutettu manuaalisesti. Tekoälymalli analysoi markkinadataa ja aiempia raportteja, tuottaen niiden pohjalta luonnoksen. Hyötyinä nähdaan muun muassa ajantasaisempi tieto, tehostunut analytiikka, automatisoidut päivitykset ja vähentynyt manuaalinen työ.

Sopimusanalyysin tekoälysovellukset puolestaan helpottavat suurten sopimusmäärien hallintaa.

"Tekoäly kerää avaintietoja sopimuksista ja rikastaa dataa muista lähteistä, mahdollistaen tietojen etsimisen hakutoiminnolla sopimustietokannasta

"TULEVAISUUDESSA
HUOMIO SIIRTYY
ENEMMÄN
TOIMITTAJARISKIEN
HALLINTAAN
JA MARKKINA-
ANALYTIikkaAN"

sekä tekoälyavusteisen sopimus pohjien luomisen. Näin manuaalinen työ vähenee, aikaa säästyy ja päätöksenteko tehostuu", toteaa Saarelma.

TULEVAISUUDEN TARPEET

Haastattelututkimuksessa selvitettiin myös tulevaisuuden tarpeita ja tekoälyn potentiaalia kehittää hankintaa ja toimitusketjujen hallintaa. Tekoälyn uskotaan parantavan erityisesti uusien toimittajien etsintää ja toimittajariski arviointia.

"Tekoäly voi analysoida miljoonia toimittajia lyhyessä ajassa, mikä tehostaa päätöksentekoa ja kasvattaa neuvotteluvoimaa. Lisäksi tekoäly voi auto-

maattisesti kerätä ja analysoida tietoa toimittajista sekä varoittaa mahdollisista maine-, talous- tai vastuullisuusriskeistä", kertoo Jääskeläinen.

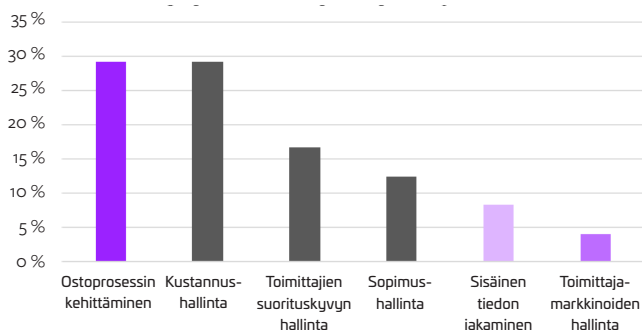
Tutkimuksen tulokset osoittivat, että tekoälyratkaisujen käyttö hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa on vielä rajallista ja keskittyy erityisiin osa-alueisiin.

"Nykyratkaisut keskittyvät pääasiassa hankintaprosessin kehittämiseen ja kustannusten hallintaan, kun taas tulevaisuudessa huomio siirtyy enemmän toimittajariski en hallintaan ja markkina-analytiikkaan", toteaa Saarelma.

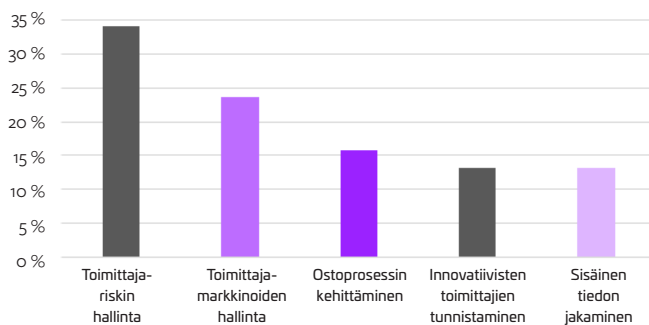
Tekstimuotoista dataa hyödyntävien tekoälyteknologioiden, kuten NLP (Natural Language Processing), käyttö hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa on lisääntymässä. Nämä teknologiat mahdollistavat suurten tekstiasojen analysoinnin, kuten sopimusten, laskujen ja tarjousten tulkinnan, tehostaen tiedon louhintaa ja syvällisempiä liiketoimintanäkemyksiä.

Tekoälyn integroiminen hankinnan ja toimitusketjujen hallinnan toimintoihin on vasta alkutekijöissä, mutta sen hyödyt voivat olla merkittäviä organisaatioiden suorituskyvylle tulevaisuudessa. ●

Nykyiset tekoälyn käyttötapaukset

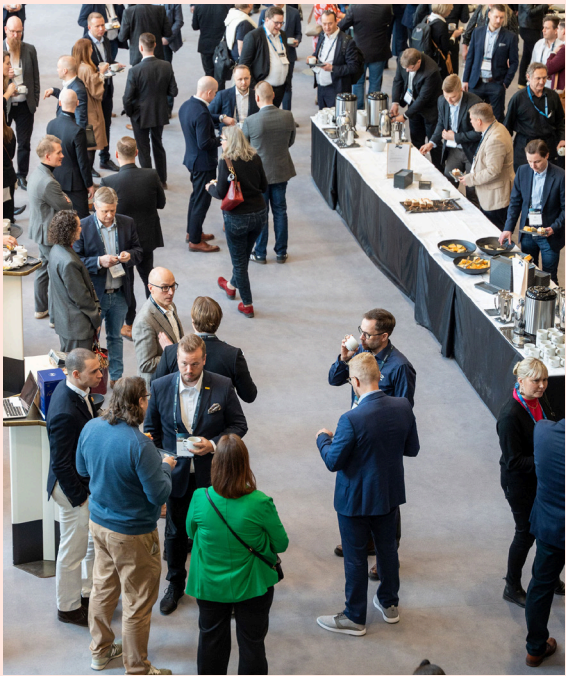


Tulevaisuuden potentiaaliset käyttötapaukset



Tutkimuksen toteutus: Tekoälyn käyttötapauksien tunnistamiseksi projektissa toteutettiin laaja haastattelututkimus, jossa haastateltiin hankinnan ammattilaisia useiden eri toimialojen yrityksistä sekä hankinnan alueen digitaalisiin ratkaisuihin erikoistuneiden palveluntarjoajien edustajia. Haastattelut toteutettiin vuoden 2024 touko-kesäkuussa. Tavoitteena oli saada kattava kuva tekoälyratkaisuiden nykytilasta kuulemalla sekä ratkaisujen käyttäjiä että kehittäjiä. Projektin seuraavat vaiheet keskittyvät syventämään näitä löydöksiä ja tarkastelemaan tarkemmin tekoälyn tulevia sovelluksia hankinnassa ja toimitusketjujen hallinnassa. **Lisätietoa:** Aki Jääskeläinen (aki.jaaskelainen@tuni.fi), Elviira Saarelma (elviira.saarelma@tuni.fi), Tuotantotalous, Tampereen yliopisto, <https://projects.tuni.fi/ai-sim/>

LOGY Conference



Teksti **SAMI ANTEROINEN** Kuvat **SAMI SIILIN**

LOGY Conference vietti 40-vuotisjuhliaan Finlandia-talolla 6. helmikuuta 2025.

Juhlaseminaari piirsi suuntaviivoja pitkälle tulevaisuuteen

TILAISUUDEN kattoteemana oli Navigating Global Complexity ja kuumina puheenaiheina mm. vastuullisuus, talouden näkymät, 5G ja tekoäly.

Yli 20 kotimaista ja ulkomaista eturivin asiantuntijaa antoi runsaslukuiselle vierasjoukolle paljon ajateltavaa, jota oli hyvä sulatella juhlaristeytyksellä, joka starttasi heti Finlandia-talon runsaan annin jälkeen. Logistiikan ammattilaisten vuotuisen ykköstopah-tuman pääyhteistyökumppaneina toimivat Posti ja Dynamik.

LOGY Conferencen avauspuhe lausui LOGYn puheenjohtaja **Jyri Vilko**.

Toista vuotta LOGYn puheenjohta-

**"KILPAILUKYKY
TÄMÄN PÄIVÄN
LIIKETOIMINNASSA
NOUSEE
TOIMITUS-
KETJUISTA"**

jana toimiva Jyri Vilko oli erittäin mielissä, että tapahtumaa päästiin jälleen viettämään Finlandia-talolle – ja teemat ja esiintyjät olivat juhluvuoden veroisia.

”Teknologian murros ja talouden turbulenssi ovat tosiasioita. Kentällä tiedetään hyvin ja tunnustetaan, että kilpailukyky tämän päivän liiketoiminnassa nousee toimitusketjuista”, pohti Vilko.

Vilkon mukaan kestävämpien ja joustavampien toimitusketjujen kehittäminen on nyt se haaste, joka kohtaa koko toimialaa – ja siinä tekoälyn kaltaiset teknologiset innovaatiot voivat auttaa.

Vilko kertoi myös, että seminaarin edellä järjestetty tiedefoorumi – Logistics and Supply Chain Management Forum – oli sujunut erittäin hyvin. ►



LOGYn toiminnanjohtaja **Katri Salovuori** ja puheenjohtaja **Jyri Vilko** iloitsivat siitä, kuinka tapahtuma kokoaa yhteen alan huippuasiantuntijat ja ajankohtaisimmat teemat.

“LOGY Conference on ainutlaatuinen foorumi, jossa logistiikan ja hankinnan asiantuntijat pääsevät päivittämään osaamistaan, verkostoitumaan ja katsomaan yhdessä kohti tulevaisuuden haasteita”, Salovuori sanoo.

- ”Tässä seminaarin ’akateemisessa lisäosassa’ törmäytetään tutkijat ja alan toimijat. Tätä kautta saadaan käytännön relevanssia tutkimuksesta”, Vilko avasi ensimmäistä kertaa järjestettyä foorumia.

ÄLÄ JÄTÄ MUUTOSTA PUOLITIEHEN!

Juhlaseminaarin keynote-puhuja **Tomas Nyström** on varmasti yksi tekoälyyn parhaiten perehtyneistä yritysjohtajista Suomessa. Accenturen pohjoismaiden teknologiajohtaja totesi, että tekoäly ja muut nousevat teknologiat ovat nyt se kaikkein mahtavin muutosvoima maailmassa – ainakin silloin, kun haetaan kasvua ja kilpailukykyä.

Nyström helpotti ”tavispomojen” tuskaa toteamalla, että ei jokaisen toimijan tarvitse kehittää omia voittavia teknologioitaan, vaan riittää, kun ottaa asiakseen soveltaa olemassa olevia teknologioita fiksusti. ”Fiksuus” tarkoittaa tässä yhteydessä kattavuutta:

”Uuden teknologian soveltaminen on vietävä läpi koko organisaatiossa, jotta hyöty olisi maksimaalinen”, Nyström totesi.

Jahka muutos juurtuu, luvassa on muitakin kuin kustannussäästöjä.

”Myös nopeus, laatu ja palvelutaso paranevat ja samalla uusia kyvykkyysia syntyy.”

"TEKNOLOGIAN HYÖDYNTÄMISEN LÄHTÖKOHTANA ON OLTAVA ASIAKAS JA YRITYKSEN STRATEGIA"

Teknomuutosta ei pidä lähteä puskemaan sokeana, vaan se tarvitsee toimiakseen kaksi moottoria.

”Teknologian hyödyntämisen lähtökohtana on oltava asiakas ja yrityksen strategia”, ohjasti Nyström.

ETEENPÄIN, SANOI ROBOTTI LUMESSA

Perinteiseen tapaan seminaarissa nähtiin myös palkitsemisseremonia kukkapuskineen. Vuoden Logistikkona palkittiin **Matti Lankinen**, Vediafi Oy:n perustaja ja hallituksen puheenjohtaja. Lankinen on kunnostautunut erityisesti kuljetuskäytävien digitalisoinnissa.

Vuoden logistiikkayritys oli SOK, joka pökkasi pystin koko Suomea ihasuttaneiden ruokatoimitusrobottien ansiosta. **Tiina Meyer** SOKista kertoo, että ”robovallankumous” on tullut pitkän matkan vuoden 2022 pilotista:

”Nyt on jo takana miljoona kuljetua kilometriä ja 350 000 robokuljetusta”, tyytyväinen Meyer kertoi semi-



▲ **Markku Rajala** (Turun ammattikorkeakoulu): "Olen ensimmäistä kertaa tapahtumassa ja kyllä nauttinut. Aiheet on hyvin valittu ja talouden ja teknologian puolelta on hyviä puhujia. Tilaisuutta voi suositella kaikille, jotka haluavat tietää, mihin maailman oikein on menossa".

▲ **Nina Stenström-Iivarinen** (Naapurin Maalaiskanta Oy): "Olen käynyt tapahtumassa aikaisemminkin, hyviä ajankohtaisia esityksiä ja verkostoitumista on tarjolla. Tänä vuonna olen erityisesti kiinnostunut kuulemaan, miten tekoäly mullistaa hankintoja".



▲ **Väinö Mettiäinen** (Logian): "Ensimmäistä kertaa tapahtumassa ja on ollut mukava huomata, että täällä on paljon tuttuja kasvoja, myös asiakkaita. Loistava paikka verkostoitua ja vaihtaa ajatuksia".



▲ **Katarina Kirjarinta** (DSV Road Oy): "Osallistuin LOGY Conferencen myös viime vuonna. Kumpainakin vuonna on ollut hyvin mielenkiintoista antia. Nyt kiinnostavinta on ehkä se, millaiseksi tulevaisuus tekoälyn kanssa muodostuu logistiikassa".



- naariväelle. Toistaiseksi robotteja on käytössä noin 120 S-ketjun kaupassa ja vuoden lopussa sympaattisia pikkuroboja on jo liki 200 kaupassa.

Entä sitten jatko? Joko pian robotit ajavat S-rekkoja? Meyer vastasi, että SOK seuraa aktiivisesti mitä maailmalla tapahtuu ja tekee mielellään pilotteja, kun maalipaikka aukeaa.

”Esimerkiksi droonien kanssa olemme tehneet jo parikin pilottia, yhden Helsingin Itäkeskuksessa ja toisen Turun saaristossa.”

KAIUTINGURUT PANOSTAVAT LOGISTIikkaVERKOSTOON

Genelecin toimitusjohtaja **Siamäk Naghian** puhui seminaarin Hankinta-rinnakkaissessiossa teknologiayrityksensä matkasta kohti jatkuvasti vastuullisempaa hankintaa ja logistiikkaa. Genelecin valmistamilla maailman parhailla aktiivikaiuttimilla on jo 90 jakelijaa maailmalla; vastaavasti yri-

tys tarvitsee käyttöönsä korkean teknologian komponentteja lukuisista eri maista.

”Jos kaiuttimia haluaa tehdä lisälmellä, niin tarvitsee olla toimiva verkosto tukena”, Naghian linjasi.

Naghian toteaa, että koska hankinnan kustannukset – ja siinä mahdollisesti saavutettavat säästöt – ovat huomattavia, tämän teeman pitäisi olla nykyistä vahvemmin johdon agendalla.

”Miksi hankinnat ei näy yritysten strategiassa”, hän kysyy.

Sinänsä hankintojen ja toimitusketjujen pyörittäminen ei poikkea normaalista, hyvästä johtamisesta, Naghian huomautti. Genelecin kaltaisessa yrityksessä kysymys on viime kädessä siitä, miten luovuutta ja innovaatioita johdetaan.

”Kun innovaatiot kytketään kannattavuuteen ja kestäväan kehitykseen, meillä on toimiva resepti myös logistiikan operatiiviseen toimintaan.” ●



Genelecin toimitusjohtaja Siamäk Naghian korosti hankinnan strategista merkitystä ja toimivan logistiikkaverkoston roolia globaalissa menestyksessä.

Matti Lankinen palkittiin Vuoden Logistikkona

UUODEN 2024 Logistikon palkinnon poksasi Vediafi Oy:n hallituksen puheenjohtaja ja yrittäjä **Matti Lankinen**, joka on tehnyt pitkäjänteisesti työtä logistiikan digitalisaation edistämiseksi.

Perustamansa yrityksen kautta hän on ollut merkittävä toimija älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisessä. Lisäksi Lankinen on toiminut aktiivisesti useissa luottamustehtävissä, kuten perustajana, hankkeistajana ja hallituksen jäsenenä kuljetuskäytävien kehittämisverkostossa CaaS Nordic ry:ssä, joka toimii Itämeren alueella.

”Viimeisten vuosien aikana CaaS-ekosysteemimme sekä eFTI Expert-verkostomme on mahdollistanut erityisesti sähköisten rahtitietojen (eFTI) kehittämistä yli 100 miljoonan euron CEF-hankeissa, joissa suomalaiset viranomaiset ja yritykset ovat saaneet etumatkaa yli 10 miljoonan euron hankeosuudella. Kilpailukyyn parantaminen logistiikan digitalisaatiolla on intohimoni myös tulevana vuosina”, kertoo Lankinen.

**"KILPAILUKYVYN PARANTAMINEN
LOGISTIIKAN DIGITALISAATIOLLA
ON INTOHIMONI MYÖS TULEVINA
UUOSINA"**



Panostus robottikuljetuksiin toi S-ryhmälle Vuoden Logistiikkayrityksen palkinnon

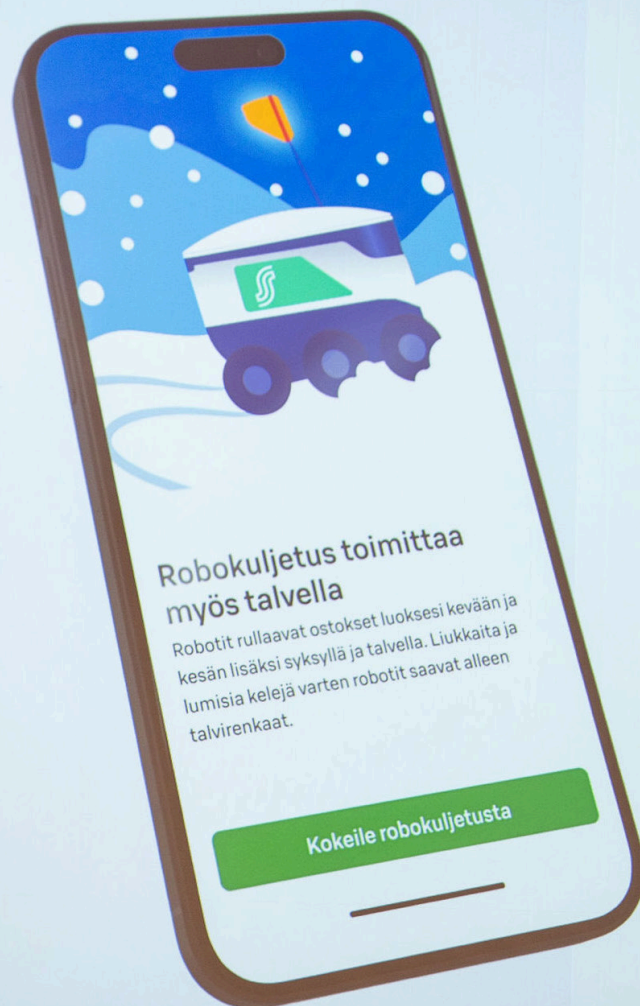
VUODEN 2024 Logistiikkayritykseksi valittiin S-ryhmä, joka on ennakkoluulottomasti satsannut ruoan verkkokaupan robottikuljetusten kehittämiseen.

Starship Technologiesin valmistaamat pikkurobotit alkoi-
vat kuljettaa suomalaisten ruo-
kaostoksia kaupoista koteihin
keväällä 2023, ja asiakkaat otti-
vat arkea helpottavan toimitus-
vaihtoehdon nopeasti omak-
seen. S-ryhmä on kyennyt
vastaamaan kysyntään ja vie-
mään palvelun pikavauhtia laaja-
mittaiseen käyttöön: nyt robotit
liikkuvat ympäri vuoden noin 40
paikkakunnalla pääkaupunkiseu-
dulta Ouluun, yhteensä yli sadan
myymälän lähialueella.

Täysin sähköllä toimivat
robotit ovat kulkeneet Suo-
messä jo yli miljoona kilometriä

ja korvanneet merkittävän mää-
rän kauppareissuja, jotka asi-
akkaat muuten olisivat tehneet
omilla autoillaan. Päästöttö-
mät robokuljetukset vähentävät
logistiikan hiilijalanjälkeä ja edis-
tävät siten ruoan verkkokaupan
kestävää kehitystä.

”Lähdimme arkailematta
kokeilemaan aivan uutta pika-
kuljetusmuotoa ja näyttämään
mallia autonomisten kuljetusten
hyödyntämisessä asiakastoimi-
tuksissa ihan maailmankin mit-
takaavassa. Ruokarobotit ovat
rullanneet niin asiakkaiden kuin
meidän ässäläistenkin sydämiin.
Ne ovat loistava esimerkki siitä,
miten voimme tekoälyn avulla
helpottaa asiakkaiden arkea”,
Business Developer **Tiina
Meyer** S-ryhmän vähittäiskau-
pasta toteaa.



LOGY

Nostamme
suomalaisen hankinnan
ja logistiikan
osaamista maailman
huipputasolle.



Skannaa QR-koodi ja katso lisää
kuvia LOGY Conferencesta.



Marika Tuomela-Pyykkönen

Hankintatoimen lehtori, Metropolia ammattikorkeakoulu

Kirjoittajalla on 20 vuoden kokemus hankintatoimen tehtävistä, opetuksesta ja tutkimuksesta, muun muassa Jyväskylän ja Lapin ammattikorkeakouluista. Tuomela-Pyykkönen sai LOGYn kultaisen ansiomerkin Pohjoisen Logistiikkaforumin yhteydessä 23.1.2025.

Resilientti Suomi tarvitsee kattavan hankinnan ja logistiikan koulutusverkoston

"VUODEN 2025 ensimmäisessä Osto&Logistiikka-lehdessä kerrottiin Manpowerin teettämästä selvityksestä, jonka mukaan yritysten osaajapula myös logistiikan alalla on kiristymässä. Jo vuonna 2014 pidin aiheesta puheenvuoron Pohjoisen Logistiikkaseminaarissa, jossa painotin, kuinka logistiikan ja hankintatoimen koulutusta tulee vahvistaa erityisesti Pohjois-Suomessa. Jyväskylän ammattikorkeakoulu oli tuolloin maamme pohjoisin korkeakoulu, jossa erityisesti hankintatoimen korkeakoulutusta tarjottiin.

Vuonna 2022 teimme Lapin ammattikorkeakoulussa selvityksen, jossa tavoitteena oli luoda kokonaiskuva logistiikan koulutus- ja osaajatarpeesta Pohjois-Suomen ja Pohjois-Ruotsin alueella. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan oli tuolloin alkanut ja koulutus- ja osaamistarve alueella myös huoltovarmuuden näkökulmasta oli selkeä. Korkeakoulutuksen osalta tämä näkyi siinä, että yritykset kertoivat työvoimatarpeen olevan akuutti erityisesti työnohjatustasolla. Selvityksen tuloksena Lapin ammattikorkeakoulu haki logistiikan koulutusvastuuta ja tammikuussa 2025 Opetus- ja kulttuuriministeriö teki asiassa myönteisen päätöksen. Syksyllä alkavan koulutuksen yhtenä tavoitteena onkin tukea alueen elinvoimaisuutta ja turvallisuutta yhdessä teollisuuden huoltovarmuuden kehittämisen kanssa.

Hankintaosaamisen merkitys nousi yhteiskunnalliseksi keskustelun aiheeksi viimeistään koronapandemian myötä. Maskiepisodei, mikä merkitys hankintaosaamisella on myös julkisen talouden ja kriisinhallinnan kannalta. Valtiovarainministeriön ja Kuntaliiton johtama kansalli-

"LOPPUJEN LOPUKSI, LOGISTIIKAN JA HANKINTATOIMEN TODELLINEN ARVO MITATAAN SIINÄ, KUINKA ALAN IHMISET TOIMIVAT YHTEISTYÖSSÄ KESKENÄÄN."

sen hankintastrategian toimenpideohjelma 2020 - 2023 tekikin erinomaista työtä hankintaosaamisen kehittämiseksi kahdeksassa eri teemaryhmässä. Mukana oli yli 1500 hankintatoimen kehittämisestä kiinnostunutta ja saimme aikaan mm. ensimmäisen julkisten hankintojen mentorointiohjelman. Noina vuosina saatiin myös selkeä kuva siitä, kuinka hyvää hankintaosaamista maassamme on ja kuinka on strategisen johdon tehtävä luoda puitteet ja taata resurssit tämän osaamisen täysimittaiseksi hyödyntämiseksi.

Nykyisen hallitusohjelman myötä Hankinta-Suomen toisella toimikaudella mukaan on tullut uusia organisaatioita kehittämään julkisia hankintoja. Samalla olemme kuitenkin nähneet muutoksen kohti kapeaa yksikkökustannus- ja tehokkuusajattelua. Yhteiskunnallisten arvojen koventuessa, yhteistyön merkitys kuitenkin kasvaa. Hankintatoimessa ja logistiikassa vaaditaan usein molemminpuolista joustamista tilanteiden, esimerkiksi sääolojen, äkisti muuttuessa. Loppujen lopuksi, logistiikan ja hankintatoimen todellinen arvo mitataan siinä, kuinka alan ihmiset toimivat yhteistyössä keskenään." ●

LOGYN HANKINTAPÄIVÄSSÄ kuullaan eturivin liike-elämän ja hankinta-ammattilaisten puheenvuoroja, puhumassa muun muassa DHL:n **Veli-Matti Qvintus**, Emergyn **Ira Leppänen**, EK:n **Heli Siikaluoma**, Turun yliopiston **Harri Lorentz** ja monia muita. Tutustu ohjelmaan osoitteessa www.logy.fi.



Heidi Peltonen:

Me puhumme
Hankintapäivässä!

Tuotekohtainen hiilijalanjälkitieto ohjaa kestävämpiin valintoihin

Outokummun vastuullisuusjohtaja Heidi Peltonen kertoo Hankintapäivässä, kuinka vastuullisuus työ vie sanoista tekoihin.

OUTOKUMPU oli ensimmäinen ruostumatoman teräksen valmistaja maailmassa, joka alkoi tarjoamaan asiakkailleen tuotekohtaista hiilijalanjälkitietoa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että jokainen yhtiön valmistama terästuote toimitetaan asiakkaalle oman hiilijalanjälkitiedon kanssa.

"Olemme Outokummulla vienneet vastuullisuuden läpinäkyvyyden uudelle tasolle tarjoamalla ensimmäisenä alallamme tuotekohtaisen hiilijalanjälkitiedon", kertoo vastuullisuusjohtaja **Heidi Peltonen** Outokummun verkkosivuilla.

Tuotekohtainen hiilijalanjälkilaskenta voi tulevaisuudessa muodostua uudeksi teolliseksi standardiksi ja avata tietä ilmastokestävään toimitusketjuun.

"Monet yritykset laskevat ja raportoivat jo suoria ja epäsuoria päästöjään, mutta koko toimitusketjun ilmastovaikutusten ymmärtäminen vaatii myös tietoa ostettujen materiaalien

hiilijalanjäljestä", Peltonen huomauttaa.

Tuotekohtainen tieto hyödyttää paitsi asiakkaita, myös päättäjiä ja viranomaisia. Peltonen näkee sen tärkeänä välineenä esimerkiksi päästöstandardien ja verokannustimien kehittämisessä.

"Tuotekohtaiset laskelmat lisäävät läpinäkyvyyttä myös suhteessa viranomaisiin ja lainsäätäjiin."

Yhteiskunnan tasolla avoin päästötieto tukee kuluttajien mahdollisuuksia tehdä tietoisempia valintoja ja edistää vihreää siirtymää.

"Kuluttajien tukeminen kestävämpien valintojen tekemisessä on ainoa tapa, jolla vihreä siirtymä voi oikeasti toteutua."

Heidi Peltonen on yksi LOGYn Hankintapäivän puhujista 8. toukokuuta. Puheenvuorossaan hän avaa, kuinka vastuullisuus työ voidaan viedä sanoista tekoihin ja valjastaa konkreettisiksi työkaluiksi, jotka palvelevat sekä liiketoimintaa että yhteisiä ilmastotavoitteita. ●



Paikka: Solo Sokos Hotel Helsinki
Aika: 8.5.2025 8:00-17:00

Hankintapäivän teemana on "Monikriisi haastaa hankinnan – selviydy vahvempana". Päivän aikana syvennytään siihen, miten yritykset voivat ennakoida ja hallita riskejä sekä rakentaa joustavia ja kestävä kehityksen mukaisia hankintaprosesseja.

Tutustu ohjelmaan ja ilmoittaudu LOGYn kotisivuilla.

Minna Aalto-Setälä:

Uudet IT-sopimusehdot käyttöön ensi vuonna

© ELMO EKLUND



IT-sopimusehdot uudistuvat vastaamaan muuttuvan teknologian ja sääntelyn tarpeisiin.

IT-ALAN sopimuskäytäntöjä ohjaavat IT-sopimusehdot ovat parhaillaan uudistuksen alla. IT-ehtojen taustalla ovat Keskuskauppakamari, Software Finland ry, LOGY ry, Teknoliigateollisuus ry sekä Tieto- ja viestintätekniikan ammattilaiset TIVIA ry. Tavoitteena on julkaista päivitettyt ehdot ensi vuonna nimellä IT2026. Uudistuksen keskeisiä painopisteitä ovat yleisten ehtojen tarkistus, kansainvälisten sopimustilanteiden huomioiminen sekä erityisehtojen ajantasaisuuden arviointi.

IT-EHTOJEN JATKUVA KEHITTÄMINEN

Keskuskauppakamarin johtava asiantuntija **Minna Aalto-Setälä** korostaa päivitystyön merkitystä:

”IT-ehtojen ajanmukaisuutta tarkastellaan säännöllisesti, jotta ehdot vastaavat alan kehitystä ja palvelevat alan yritysten tarpeita. Digitalisoituvaa yhteiskuntaa tarvitsee yhä enemmän ohjelmistoihin perustuvia tuotteita ja palveluita. Samoin IT-alalle tulee koko ajan uusia toimijoita, jotka tarvitsevat helposti käyttöön otettavat sopimusehdot. On myös havaittu, että tiedontarve IT-ehdoista ja niiden käytöstä on jatkuvaa.”

IT-sopimusehdot ovat kotimaisia ehtoja, joita sovelletaan IT-palveluita toi-

mittavien yritysten ja tilaajien välisiin sopimuksiin. Nykyinen ehtokokoelma koostuu yleisistä sopimusehdoista, kymmenestä erityisehdestä ja yhdeksästä sopimusmalista. Niiden päivittäminen toteutetaan kolmen vuoden välein, jotta ne vastaavat muuttuvaa toimintaympäristöä ja uusia säännöksiä.

EU-SÄÄNTELY JA PILVIPALVELUEHDOT KESKIÖSSÄ

Tämän uudistuskierroksen merkittävä taustatekijä on EU:n uusi datasäädös, joka vaikuttaa erityisesti IT-ehtojen pilvipalveluja koskeviin osiin.

”Komissiossa valmistellaan parhailaan datasäädöksen edellyttämiä pilvipalveluja koskevia vakiosopimuslausekkeita. Niiden on määrä valmistua ensi syksynä, kun datasäädöksen soveltaminen alkaa. Tällöin viimeistään tiedetään, miten IT-ehtojen pilvipalvelu- eli ETP-erityisehtoja tulee muokata,” Aalto-Setälä toteaa.

Päivitystyöhön osallistuu kokeneita IT-alan asiantuntijoita, ja tavoitteena on varmistaa ehtojen käytettävyys sekä asiakkaiden että toimittajien näkökulmasta. Sopimusehtojen selkeyttä ja sovellettavuutta pyritään myös parantamaan ohjeistuksen ja käyttömallien avulla. ●

Mikä? IT-alan sopimusehdot helpottavat sopimusten laatimista ja vähentävät kustannuksia.

Kuka? Kehittäjinä toimivat mm. Keskuskauppakamari ja alan järjestöt.

Miksi? Jatkuvasti muuttuva sääntely ja digitalisoituminen edellyttävät ehtojen päivitystä.

Milloin? Uusien IT2026-ehtojen on tarkoitus tulla käyttöön ensi vuonna.

Miksi hyödyllinen ostajalle? Selkeät sopimusehdot vähentävät riskejä, varmistavat oikeudenmukaiset ehdot ja helpottavat neuvotteluja toimittajien kanssa.

Nykyisten IT2022-ehtojen käyttö edellyttää voimassa olevaa lisenssiä, jonka voi hankkia Keskuskauppakamarilta. LOGYn jäsenet saavat 40 % alennuksen.

LOGYn koulutukset & seminaarit

Kevään 2025 tapahtumatarjonnassamme on runsaasti hankinnan ja toimitusketjun hallinnan koulutuksia eri uravaiheissa oleville ammattilaisille. Tutustu kaikkiin tuleviin tapahtumiimme osoitteessa www.logy.fi

Koulutus	Milloin	Kesto	Hinta*
ChatGPT:n ja Copilotin hyödyntäminen kilpailutusprosessissa (TÄYNNÄ)	9.4.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Sales & Operations Planning ja toimitusketjun avainprosessit	14.4.2025	3 h	290 €* / 390 €
Tuontikaupan hallinta	23.4.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Vientikaupan hallinta	24.4.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Viennin kuljetusmuodot	7.5.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Hankinnan tehostaminen digiajassa	7. & 15.5.2025	3 * 0,5 pv	1 255 €* / 1 495 €
Tuloksellinen neuvottelutaito	14.–15.5.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Varaston suunnittelu ja ohjaus	20.–21.5.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Kategoriajohtaminen	21.–22.5.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Procurement Fundamentals and Communication Skills Training Program	Alk. 27.5.2025	4 * 0,5 pv	1 570 €* / 1 690 €
ChatGPT:n ja Copilotin hyödyntäminen kilpailutusprosessissa	5.6.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Inhimilliset taidot hankinnan johtamisessa – strateginen lähestymistapa vaikuttavaan yhteistyöhön	12.–13.6.2025	1,5 pv	1 255 €* / 1 495 €
Info: Hankintapäällikön koulutusohjelma	12.6.2025	1 h	
Info: Hankintapäällikön koulutusohjelma	26.8.2025	1 h	
Hankintojen strateginen johtaminen ja kehittäminen	2., 4. & 11.9.2025	3 pv	1 255 €* / 1 495 €
Epäsuorien hankintojen koulutusohjelma – lisäarvoa ja kustannussäästöjä	Alk. 10.9.2025	5 * 0,5 pv	1 700 €* / 1 950 €
Tehokas tuotannonohjaus ja -suunnittelu: strategiat, kapasiteetin hallinta ja jatkuva kehittäminen	23. & 30.9.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Hankintapäällikön koulutusohjelma	Alk. 8.10.2025	4 lähipäivää, 20 puolen päivän etäpäivää	5 200 €* / 6 200 €

Seminaarit ja messut	Milloin
Hankintapäivä, Helsinki	8.5.2025
Kuljetus- & SCM-päivä, Helsinki	11.9.2025
Alihankintamessut, Tampere	30.9.–2.10.2025
Sisälogistiikkapäivä, Helsinki	30.10.2025
LOGY Conference 2026, Helsinki	5.–6.2.2026

Hintoihin lisätään alv.

* Jäsenhintana 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. Läsäoloon perustuvissa koulutuksissa hintaan sisältyy lisäksi tarjottu. 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.

Kysy lisää kumppanuuksista: Mika Säilä, p. 050 352 3277, ilmoitukset@logy.fi
Lisätiedot ja ilmoittautumishjeet osoitteessa www.logy.fi

LOGY

Jasmiina Toikka

VASTUULLISUUS JA TEKOÄLY TUOVAT KILPAILUETUA

© ADOBE STOCK

Hankintatiimit ovat joutuneet viime vuosina kovaan testiin geopoliittisten kriisien ja pandemian ravistellessa toimitusketjuja. LOGY ry:n Hankintafoorumin vastuullisten hankintojen tiimin uusi vetäjä Jasmiina Toikka näkee tilanteessa paljon mahdollisuuksia oppimiseen ja kehitykseen.

JASMIINA TOIKKA on seurannut läheltä, miten koronapandemia ja globaalit geopoliittiset myllerrykset ovat vaikuttaneet hankinnan arvoihin ja toimintatapoihin. Hänen mukaansa vastuullisuuden merkitys on kasvanut samalla, kun toimitusketjujen resilienssiä ja jatkuvuutta on jouduttu arvioimaan uudelleen.

"Toimitusketjun rooli ja jatkuvuuden turvaaminen saivat aivan uuden merkityksen pandemian myötä. Omien toimittajien tunteminen, ketterä päätöksentekokyky, datanhallinta ja analyttinen osaaminen nousivat hankinnan kyvykkyyksien kärkeen", Toikka toteaa.

Hän muistuttaa, että prioriteetit voivat muuttua nopeasti. Konkreettinen esimerkki tästä saatiin pandemian aikana.

"Kun vielä juuri ennen pandemiaa

keskityttiin esimerkiksi kertakäyttömuovien poistamiseen tuotekategorioista, pian kilpailtiin yksittäispakattujen tuotteiden ja desinfiointiaineiden saatavuudesta."

GEOPOLIITTIKKA JA VASTUULLISUUDEN ARVOVALINNAT

Geopoliittiset kriisit ja pakotteet ovat haastaneet yrityksiä pohtimaan kumppanuuksiaan entistä tarkemmin. Yritysten on täytynyt tehdä strategisia arvovalintoja siitä, millaisten kumppanien kanssa ne haluavat rakentaa liiketoimintaansa nyt ja tulevaisuudessa.

"Viime vuodet ovat olleet todellinen stressitesti hankintatiimeille. Haluan uskoa, että epämukavuusalueella on aina mahdollisuus oppia uutta ja hankiutua eroon turhasta tekemisestä, joka ei palvele tarkoitusta ja loppuasiakasta."

Toikka korostaa, että vastuullisuus ei ole enää vain lisäarvo, vaan olennainen osa laadukasta hankintastrategiaa ja liiketoiminnan jatkuvuuden turvaamista. Tämä näkyy myös Euroopan Unionin tiukentuneissa vastuullisuusraportointivaatimuksissa ja ESG-riskien hallinnassa.

TEKOÄLY JA TEKNOLOGIA VASTUULLISUUDEN TUKENA

Teknologian kehitys ja tekoäly tuovat mukanaan uusia mahdollisuuksia mullistaa hankintaprosesseja, erityisesti vastuullisuuden näkökulmasta. Toikka näkee tekoälyn suurena apuna erityisesti tiedon analysoinnissa ja päätöksenteossa.

"Hankinnan aika on rajallista ja tekoäly vapauttaa aikaa rutiinitekemiseltä syvällisemmän tason suunnitteluun, päätöksentekoon sekä ihmisten



Vastuullisten hankintojen tiimi tukee kestävää muutosta

VASTUULLISTEN hankintojen tiimi on LOGY ry:n Hankintafoorumin alainen asiantuntijatiimi, jonka tavoitteena on edistää kestävää hankintaa niin suorien, epäsuorien kuin julkisten hankintojen osalta. Tiimi jakaa parhaita käytänteitä ja näkökulmia vastuullisen hankinnan teemoihin liittyen.

”On tärkeää, että vastuulliselle hankinnalle on oma tiimi Hankintafoorumin alla, sillä vastuullinen hankinta ei ole mikään irrallinen kehityshanke, vaan olennainen osa hankintastrategiaa”, Toikka painottaa.

RAKENTEET JA OSALLISTUMISMAHDOLLISUUDET TUKEMASSA OPPIMISTA

Tiimi tapaa noin neljä kertaa vuodessa ja järjestää vuosittain iltapäiväseminaarin, jossa käsitellään vastuullisen hankinnan ajankohtaisia puheenaiheita. Tapaamisten teemat määritellään jäsenistön kyselyiden perusteella, mikä takaa ajankohtaisuuden ja jäsenten vaikuttamismahdollisuudet.

”Tiimin tapaamisiin on kutsuttu alan asiantuntijoita alustamaan aiheita, ja jokaisella jäsenellä on mahdollisuus vaikuttaa esiin nouseviin teemoihin ja haasteisiin”, Toikka kertoo.

STRATEGISTA VAIKUTTAVUUTTA JA YHTEISTYÖTÄ

Toikan mukaan on tärkeää ymmärtää, että vastuullisuus ei ole vain yksittäinen kehityshanke, vaan strateginen valinta, joka vaikuttaa koko hankintaketjuun. Hän uskoo, että vastuullisten hankintojen tiimi voi toimia tehokkaana tiedonjakamisen ja yhteistyön alustana.

”Hankintapäälliköt ovat avainasemassa kumppanien osallistamisessa, tuotekehityksessä ja uusien palvelumallien innovoinnissa. Syväosaamista ja yhteistyöhalua löytyy, joten pyörää ei kannata keksiä uudelleen”, Toikka kiteyttää.

Lue lisää LOGYn foorumi- ja tiimitoiminnasta osoitteessa www.logy.fi.

väliseen yhteistyöhön”, hän selventää.

Tekoäly mahdollistaa valtavien vastuullisuusdata-aineistojen analysoinnin sekunneissa, mikä tukee päätöksentekoa ja toimenpidesuosittelun laatimista. Lisäksi avointen maaindeksien ja muiden julkisten riskityökalujen hyödyntäminen helpottaa kategoriatyön ja kilpailutusten suunnittelua.

”Vastuullisuusdatan määrä tulee lisääntymään tulevaisuudessa ja se tuo mukanaan myös uusia mahdollisuuksia hyödyntää esimerkiksi julkisia CSRD-raportteja hankinnan kehityspuolella”, Toikka visioi. ●

**"VIIME VUODET OVAT OLLEET
TODELLINEN STRESSITESTI
HANKINTATIIMEILLE."**

Rahtikirja siirtyy EU-aikaan

RAHTIKIRJA on yksi kuljetusalan keskeisimmistä asiakirjoista. Se toimii todisteena siitä, että tavara on luovutettu kuljetettavaksi, ja sisältää kaikki olennaiset tiedot lähetyksestä: kuka lähettää, mitä kuljetetaan, mihin ja miten. Rahtikirjan perusteella voidaan osoittaa, kuka on vastuussa kuljetuksen aikana mahdollisesti tapahtuneista vaurioista tai viivästyksistä.

Perinteisesti rahtikirja on ollut paperinen dokumentti, joka kulkee tavaran mukana. Kuljettaja esittää sen viranomaisille tarkastusten yhteydessä, ja vastaanottaja kuittaa sen saadesaan lähetyksen. Vaikka teknologia on kehittynyt, monet kuljetukset ovat yhä nojanneet tähän analogiseen tapaan.

Sähköisiä rahtikirjoja – kuten eCMR tai e-AWB lentorahdissa – on ollut käytössä jo pitkään, mutta niiden leviäminen on ollut hidasta. Syynä on ollut standardien puute: eri järjestelmät eivät ole keskustelleet keskenään, ja viranomaiset eri maissa eivät ole aina voineet vastaanottaa sähköisiä asiakirjoja.

Tähän tulee muutos eFTI-asetuksen (electronic Freight Transport Information) myötä. Euroopan unionin asettama eFTI-standardi pyrkii digitalisoimaan ja yhdenmukaistamaan kuljetustiedon siirron koko EU-alueella. Käytännössä tämä tarkoittaa, että yritykset voivat toimittaa kuljetusasiakirjat täysin digitaalisesti, ja viranomaisen on velvollisuus hyväksyä ne.

15

Yritysjäsenille | Mikä on eFTI ja sen potentiaali tulevaisuudessa?

Paikka: Teams

Aika: 15.4.2025 14:00-16:00

Mitä eFTI tarkalleen tarkoittaa, ja miten se vaikuttaa logistiikka-alan toimijoihin? LOGYn Kuljetusfoorumin webinaarissa kuullaan asiantuntijoiden näkemyksiä aiheesta ja miten tulevaisuudessa sähköisistä rahtikirjatiedoista saadaan kaikki hyödyt irti.



Mikä rahtikirja?

Rahtikirja on asiakirja, joka toimii kuljetussopimuksen kirjallisena todisteena tavaroiden kuljetamisesta. Se sisältää yleensä tiedot lähettäjästä, vastaanottajasta, kuljetettavista tavaroista, kuljetuksen ehdoista, mahdollisista varaumista sekä muista tarvittavista tiedoista. Rahtikirjan sisältö voi vaihdella riippuen maantieteellisestä alueesta, kuljetusmuodosta ja liikennesäännöksistä. Yleisiä rahtikirjatyyppejä:

- CMR-rahtikirja: käytössä kansainvälisessä maantiekuljetuksessa (yleinen Euroopassa)
- AWB (Air Waybill): lentorahdissa
- Bill of Lading (B/L): merikuljetusten rahtikirja
- SMGS- tai CIM-rahtikirja: rautatiekuljetuksissa käytettäviä

LOGY Pirkanmaan ja Hämeen alueet kutsuvat jäseniään tutustumaan Suomen viennin sydämeen, Mussalon satamaterminaliin! Päivän aikana pääset tutustumaan Suomen suurimpaan konttiterminaliin sekä metsäteollisuuden käsittelyketjuun satama-alueella. Lisäksi saat ainutlaatuisen mahdollisuuden nähdä läheltä Suomen suurimman vientsataman infrastruktuuria ja toimintaa.

JÄSENTAPAHTUMA: Vierailu Stevecolla HaminaKotkan satamassa **MILLOIN?** 7.5.2025 klo 8:00–17:30



Young Talent – Ura hankinnan ja toimitusketjujen parissa

OLETKO opiskelija, vastavalmistunut tai urasi alkuvaiheessa oleva hankinnan tai toimitusketjun ammattilainen, joka on kiinnostunut kehittämään työnhakutaitojaan? Haluatko saada konkreettisia vinkkejä CV:n optimointiin, työnhakuun ja urasuunnitteluun?

Tule mukaan suosittuun Young Talent -uratapahtumaan ja nappaa arvokkaita eväitä urasi alkuun! Tänä vuonna ohjelmassa on muun muassa inspiroiva puheenvuoro Academic Workin asiantuntijalta, joka jakaa käytännön vinkkejä työnhakuun ja CV:n hiomiseen. Lisäksi ohjelmassa paneelikeskustelu ja verkostoitumista.



Paikka: Teams / Keilaranta 4, Espoo
Aika: 24.4.2025 17:00–19:00

Miten toimii kierto- talouden logistiikka?

MITEN kierrätyskeskuksen toimitusketju ja logistiikka oikein toimivat? Tule ottamaan siitä selvää SCM-foorumin järjestämällä yritysvierailulla Suomen suurimpaan kierrätysmyymälään – Nihtisillan Kierrätyskeskukseen Espooseen!

Nihtisillan 7000 neliömetrin tiloista 3000 on varattu laajalle myymälälle, ja loput jakautuvat muun muassa valtavan lajittelukeskuksen, Plan B -ompelimon ja -verhoomon, erilaisten verstaiden, käden- taitopalvelu Näprän sekä Materiaalitukun kesken.

Vierailun aikana saat kattavan katsauksen logistiikkakeskuksen ja Kierrätyskeskuksen toimintaan. Esittelyn jälkeen voit vielä tutustua myymälään omatoimisesti.



Paikka: Kutojantie 3, Espoo
Aika: 29.4.2025 9:15–11:00

Vihreän logistiikan aamiaisseminaari

VIHREÄN logistiikan aamiaisseminaarissa kysytään, siirtyykö rahti raiteille?

LOGY Pirkanmaan ja Business Tampereen yhteistyössä järjestämä tapahtuma on avoin kaikille teemasta kiinnostuneille, ja esityksiä on mahdollista seurata joko paikan päällä Tampereella tai etänä livestriimin välityksellä.

Aamiaisseminaarissa on puhumassa VR Transpointin kaupallinen johtaja **Joni Lehtonen**, UPM Timber Senior Manager, Logistics & Dispatching **Juha Vallittu**, Väyläviraston projektipäällikkö **Aapo Tiilikainen** ja Puolustusvoimien Chief of Transportation **Marko Sipura**. Tutustu puhujiin ja tilaisuuden tarkempaan ohjelmaan LOGYn verkkosivuilta.



Paikka: Teams / Satakunnankatu 18 A, Tampere
Aika: 13.5.2025 8:30–12:00



LOGY Golf 2025: Kuka vie himoitun mestaruustittelin?

PERINTEINEN LOGY Golf järjestetään jälleen 16.5.2025 Linna Golfin upealla kentällä Hämeenlinnassa. Tapahtuma on avoin kaikille golfin ystäville, ja se järjestetään yhteistyössä LOGY Hämeen, Hämeenlinnan kaupungin sekä Linnan Kehitys Oy:n kanssa. Paikkoja on rajoitetusti, joten varmista oma paikkasi ajoissa ja tule nauttimaan mukavasta pelipäivästä huippukentällä.

LOGY Golf pelataan pistebogey-systeemillä henkilökohtaisena kilpailuna (maksimitulos 36,0). Oheiskilpailuina järjestetään pisin avauslyönti ja lähimmäksi lippua -kilpailut. Lisäksi palkitaan paras scratch-tulos ja tietysti päivän parhaat pelaajat. Tervetuloa tavoittelemaan himoittua mestaruustitteliä ja nauttimaan hyvästä seurasta!



Paikka: Linna Golf, Vanajanlinnantie 485, 13330 Hämeenlinna
Aika: 16.5.2025 08:30 - 18:00

KAIKKI TULEVAT JÄSENTAPAHTUMAT VERKOSSA!

Tutustu kaikkiin tuleviin tapahtumiin, ohjelmakuvauksiin ja tilaisuuden puhujien tietoihin LOGYn verkkosivuilta. Ilmoittautuminen jäsentapahtumiin on mahdollista niin verkkosivuilta kuin LOGY Portaalin kautta.



LOGYn jäsensivut

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



LOGYn puheenjohtaja Jyri Vilko kertoo yhdistyksen ajankohtaisista asioista kevätkokouksessa.

Verkostoidu LOGYn jäseniltapäivässä 10. huhtikuuta

KEVÄÄN LOGYn jäseniltapäivä tarjoaa ajankohtaista asiaa, inspiroivia puheenvuoroja ja ennen kaikkea mainion tilaisuuden verkostoitua muiden logistiikan ja hankinnan ammattilaisten kanssa. Tapahtuma järjestetään torstaina 10. huhtikuuta Scandic Pasilassa Helsingissä.

Jäseniltapäivä järjestetään kaksi kertaa vuodessa – keväällä ja syksyllä – ja se toimii helposti lähestyttävänä foorumina, jossa pääsee kuulemaan LOGYn toiminnasta ja alan ajankohtaisista teemoista. Tapahtuman ohjelma yhdistää asiantuntevat puheenvuorot, yhdistyksen viralliset asiat sekä rennon yhdessäolon.

Tänä keväänä ohjelmassa on muun muassa katsaus Suomen uuteen teollisuuspoliittiseen strategiaan, jossa logistiikalla on keskeinen rooli. Lisäksi tilaisuudessa jaetaan LOGYn kannusteapurahat ja pidetään yhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous. Iltapäivä huipentuu yhteiseen iltapalaan ja vapaaseen verkostoitumiseen.

UUSI TEOLLISUUSPOLIITTINEN STRATEGIA KOROSTAA LOGISTIIKAN MERKITYSTÄ

Työ- ja elinkeinoministeriön ohjausryhmän valmisteleva teollisuuspoliittinen strategia luovutettiin elinkeinoministeri **Wille Rydmanille** joulukuussa 2024. Strategia linjaa keinoja, joilla Suomen investointiympäristön kilpailukykyä voidaan parantaa: ennakoitavaa sääntelyä, kannustimia yrityksille, panostuksia aineettomiin investointeihin ja julkisen rahoituksen tehokkaampaa kohdentamista uuden kasvun tueksi.

Strategia muodostaa kokonais kuvan Suomen teollisuuden uudistumisesta ja hallituksen teollisuuspoliittisista painopisteistä. Se kytkee EU-tason aloitteet osaksi kansallista teollisuuspolitiikkaa ja nimeää seitsemän tavoitetta, joiden saavuttamiseksi esitetään konkreettisia politiikkatoimia.

Jäseniltapäivässä kuullaan liikenneneuvos **Veli-Matti Syrjäsen** (LVM) puheenvuoro, joka syvennyy erityisesti logistiikkaan liittyviin kirjauksiin strategiassa. ●



Paikka: Teams / Scandic Pasila, Maistraatinportti 3, Helsinki
Aika: 10.4.2025 14:30–19:30

- 14.30** Kahvit ja verkostoituminen
- 15.00** Tervetulosanat, Jyri Vilko, LOGYn hallituksen pj.
- 15.10** TEM teollisuuspoliittinen strategia – Veli-Matti Syrjänen, Liikenneneuvos, LVM
- 16.40** Kannusteapurahojen jako
- 17.00** Tauko ja jäsenyyden tarkistus
- 18.00** LOGYn sääntömääräinen kevätkokous
- 19.30** Iltapala
- 19.30** Tilaisuus päättyy

Tilaisuus on avoin kaikille LOGYn jäsenille. Tapahtumaan voi osallistua paikan päällä tai Teamsillä. Ilmoittautuminen on auki 10.4. asti. Jos haluat osallistua ruokailuun, tarjoiluja sekä paikkavarausta varten ilmoittaudu viimeistään 2.4. klo 12 mennessä osoitteessa www.logy.fi



Voittajat julkistetaan näyttävästi Tampereen Alihankinta-messuilla 30.9.2025.

Etsinnässä vuoden 2025 parhaat hankkijayritykset

LOGY etsii jälleen vuoden ansioituneimpia hankkijayrityksiä. Arvostetut Vuoden Päähankkija- ja Vuoden Alihankkija -tunnustukset jaetaan vuosittain yrityksille, jotka ovat osoittaneet erinomaista osaamista hankintaketjun eri rooleissa. Palkinnot ovat olleet osa suomalaista teollisuus- ja logistiikka-alaa jo vuodesta 1987.

Nyt sinulla on mahdollisuus vaikuttaa – tiedätkö yrityksen, joka on onnistunut erottumaan edukseen esimerkiksi vastuullisuudessa, kansainvälistymisessä, kasvussa tai innovatiivisuudessa? Ehdota sitä mukaan kilpailuun!

Palkittavat yritykset valitsee alan asiantuntijoista koostuva Alihankinnan palkintovaliokunta. Vapaamuotoiset ehdotukset perusteluineen tulee toimittaa 30.4.2025 klo 18.00 mennessä osoitteeseen alihankinta@logy.fi.



Osallistu LOGY-barometriin

MITEN sujui kvartaali tällä kertaa? Entä miltä seuraavat kuukaudet vaikuttavat? LOGY-barometri on kvartaaleittain toteutettava kysely, joka antaa kuvan hankinnan ja logistiikan nykyhetkestä sekä tulevaisuuden odotuksista.

Barometrissa on omat kysymyskokonaisuutensa logistiikkapalvelujen ostajille, logistiikkapalveluja toimittaville ja hankinnoista vastaaville. Ota Barometri seurantaan LOGYn sivuilta ja käy vastaamassa aina kulloisenkin kvartaalin päätteeksi.



Tulevia tapahtumia

Jäsentapahtumat

- 10.4. LOGYn jäseniltpäivä ja sääntömääräinen kevätkokous
- 15.4. Yritysjäsenille: Mikä on eFTI ja sen potentiaali tulevaisuudessa?
- 15.4. LOGY Savo-Karjalan yritysvierailu: Mantsinen Group
- 24.4. LOGY Young Professionals: Young Talent – Ura hankinnan ja toimitusketjujen parissa
- 29.4. SCM-foorumin yritysvierailu: Kierrätyskeskus Nihtisilta
- 6.5. Webinaari: Kestävyydatasta kannattavuuden kulmakivi?
- 7.5. Vierailu Steve Colla HaminaKotkan satamassa
- 13.5. Vihreän logistiikan aamiaisseminaari
- 16.5. LOGY Golf 2025
- 1.–3.6. Transport Logistic 2025 -messumatka Müncheniin
- 4.6. Yritysjäsenille | Sisälogistiikkafoorumin tapahtuma

Seminaarit & messut

- 8.5. Hankintapäivä
- 11.9. Kuljetus- & SCM-päivä
- 30.9.–2.10. Alihankintamessut
- 30.10. Sisälogistiikkapäivä
- 5.–6.2. LOGY Conference 2026

Kysy lisää kumppanuuksista: tomi.pietikainen@logy.fi





LOGYn koulutukset



Varsinkin kilpailutuksissa Chat GPT:tä pystyy hyödyntämään useammassa eri vaiheessa. Käyttötapaukset kilpailutuksiin liittyen ovat yksinkertaisimmillaan sähköpostien luonnostelua, kun taas edistyneemmät käyttötapaukset liittyvät tarjousten vertailuun, omien GPT:iden luontiin ja agenttien käyttämiseen.”

Oliver Kaivola, kouluttaja

KOULUTUS: ChatGPT:n ja Copilotin hyödyntäminen kilpailutusprosessissa **MILLOIN?** 4.6.2025 klo 9-16

Varmista paikkasi pian!
Edelliset Chat GPT -koulutukset myytiin täyteen!

Kehitä tuontia ja vientiä kahdella koulutuksella

GLOBAALI kauppa vaatii yrityksiltä entistä parempaa riskienhallintaa, logistista osaamista ja toimitusketjujen optimointia. **Tuontikaupan hallinta-** ja **Vientikaupan hallinta -koulutukset** tarjoavat käytännön työkaluja, joilla yritykset voivat pienentää kustannuksia, varmistaa toimitusvarmuuden ja tehostaa kansainvälistä kaupankäyntiään.

Tuontikaupan hallinta (23.4.) keskittyy tullimääräysten, sopimusehtojen ja logistiikan tehokkaaseen hallintaan. Vientikaupan hallinta (24.4.) tarjoaa ratkaisut toimitusketjujen häiriöttömään toimintaan ja kansainvälisten asiakasvaatimusten täyttämiseen.



Paikka: Helsinki

Aika: 23.4.2025 (Tuontikauppa)
24.4.2025 (Vientikauppa)

Uusi koulutus auttaa optimoimaan kuljetusmuodot

KANSAINVÄLISEN kaupan sujuvuus edellyttää oikeiden kuljetusmuotojen hallintaa ja toimitusketjun riskienhallintaa.

Viennin kuljetusmuodot -koulutus tarjoaa käytännön ratkaisuja toimitusvarmuuden parantamiseen ja kuljetuskustannusten optimointiin.

Saapuvien ja lähtevien kuljetusten tehokkaampi hallinta tuo merkittäviä säästöjä ja vähentää operatiivisia riskejä. Lisäksi koulutus auttaa hallitsemaan kuljetussopimuksia, toimituslausekkeita ja kansainvälisen kaupan vaatimuksia, kuten Incoterms 2020 ja Psym 2015.



Paikka: Helsinki

Aika: 7.5.2025

Varaston optimointi säästää euroja – koulutus tarjoaa käytännön ratkaisut

VARASTON tehokas hallinta voi tuoda merkittäviä säästöjä ja parantaa kassavirtaa. **Varaston suunnittelu ja ohjaus -koulutus** tarjoaa käytännön työkalut varastojen optimointiin, jotta sekä kustannukset että hävikki vähenevät.

Esimerkiksi 10 %:n varastoarvon pienentäminen voi 500 000 € varaston arvolla tarkoittaa jopa 50 000 € vuotuisia säästöjä. Lisäksi tehokkaampi kiertonopeus vapauttaa pääomaa, mikä lisää kassavirtaa ja vähentää varastoon sitoutuneita resursseja.



Paikka: Helsinki

Aika: 20.-21.5.2025



Seuraava Hankintapäällikön koulutusohjelma alkaa lokakuussa 2025.

Neljäs "hankintaheimo" syntyi

LOGYn neljäs Hankintapäällikön koulutusohjelma käynnistyi maaliskuussa 2025 täyden osallistujajoukon voimin. Vuoden mittainen ohjelma tarjoaa kattavan tietopohjan ja käytännön työkalut hankintapäällikön tehtäviin. Osallistujat muodostavat tiiviin ammattilaisverkoston – *hankintaheimon*, joka tukee osaamisen kehittämistä myös koulutuksen jälkeen.

”Kasvava kiinnostus koulutusta kohtaan osoittaa sen merkityksen niin yksityisellä kuin julkisella sektorilla”, iloitsee LOGYn liiketoiminta- ja kehityspäällikkö **Maarit Mänttari**.

"HANKINTAHEIMO" TUKEE OSAAMISEN KEHITTÄMISTÄ MYÖS KOULUTUKSEN JÄLKEEN.



HANKINTAPÄÄLLIKÖN KOULUTUSOHJELMA

Koulutusohjelma yhdistää teorian tiedon ja käytännön esimerkit, tarjoten konkreettisia työkaluja hankintatoiminnan kehittämiseen. Ohjelman suorittaneet saavat LOGYn hankintapäällikön lisenssin sekä kansainvälisesti tunnustetun IFPSM PAS -sertifikaatin, mikä vahvistaa heidän osaamistaan työmarkkinoilla. Lue lisää: www.logy.fi

lähestyvät tekoälykeskustelua siitä näkökulmasta, mitä hankintatyökaluja se voisi korvata. Litteästi ainakin toistaiseksi nykyisten työkalujen korvaaminen on vaikeaa. GenAI on olemaan lähinnä osa niitä, mutta ei täysin korvaava.”

Uudet jäsenet

LOGYn verkostoon liittyi tammi-helmikuussa 141 uutta ammattilaista. Uusia yritysjäseniä liittyi yhdeksän. Osto&Logistiikka-lehdessä julkaistaan julkaisuluvan antaneiden nimet.

- **Alivuotila Mikko**
Business Development Manager, Elisa IndustrIQ Finland Oy
- **Antikainen Esa**
Business controller, VR-Yhtymä Oy
- **Engström Daniel**
Demand Planner, Tamro Oy
- **Hälonen Mikael**
Operaattori, FinVector Oy
- **Hänninen Jukka**
Varastosienhenkilö, Tuomi Logistiikka Oy
- **Kaipainen Teppo**
Toimitusjohtaja, URA Sisälogistiikka Oy
- **Kajaan Roope**
Operaattori, FinVector Oy
- **Kallankari Taavi**
Perustaja, Matoco Oy
- **Koivisto Mikko**
Myynti- ja markkinointijohtaja, Tukimet Oy
- **Kuha Jarkko**
Lehtori, Koulutuskuntayhtymä OSAO
- **Laaksonen Eero**
Varastosiemies, Scanoffice Oy
- **Lassy Viivi**
Projektipäällikkö, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK
- **Loikkanen Julius**
Supply Chain Planner, Metso Oy
- **Louhiluoto Tuomas**
Sr. Project Procurement Manager, Metso Oyj / Metso Germany GmbH
- **Malinen Jyrki**
Toimitusjohtaja, Suomen Vuokrakontti Oy
- **Pöllänen Outi**
Category Manager, Best Friend Group Oy
- **Rannasto Annika**
Supply Chain Coordinator, Leafhill Solutions Oy
- **Ruotsalainen Mari**
Operaattori, FinVector Oy
- **Röppänen Neeta**
Senior Procurement Manager, Best Friend Group Oy
- **Salmi Kari**
Category Manager, Indirect Procurement, Lumene Oy
- **Tervonen Riina**
Operator, FinVector Oy
- **Tolonen Ari**
Lehtori, Koulutuskuntayhtymä OSAO
- **Wires Niko**
Logistiikan tuotannon suunnittelupäällikkö, Meira Nova Oy
- **Österlund Stefan**
Warehouse Supervisor, Oy ViskoTeepak Ab



Oletko jo tutustunut LOGY Portaaliin?

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 on nyt kaikkien LOGYn jäsenten käytettävissä. Ota Portaali käyttöön ja tarkastele vaikka, mihin kaikkiin LOGYn tapahtumiin olet historian saatossa osallistunut!

Ohjeet Portaalin käyttöönottoon löydät LOGYn kotisivuilta.

Uudet yritysjäsenet

OSAO

Koulutuskuntayhtymä OSAO

FINNISH DESIGN SHOP

Finnish Design Shop Oy

DIFFO

Diffo Solutions Oy

MATOCO

Matoco Oy

Best Friend GROUP

Best Friend Group Oy

FLG
Finnish Logistics Group

FLG Finnish Logistics Group Oy

TUKIMET OY

Tukimet Oy

econ
WE MAKE IT WORK

Econ Oy

SeaRail

SeaRail Oy

Printti- ja digimedia hankinnan ja logistiikan ammattilaisille.



SEURAAVA NUMERO ILMESTYY 13.6.2025
Mediakortti: www.ostologistiikka.fi/mediakortti

Varaa mainospaikkasi 26.5. mennessä.
Ilmoitusmyynti: Mika Säilä, 050 352 3277

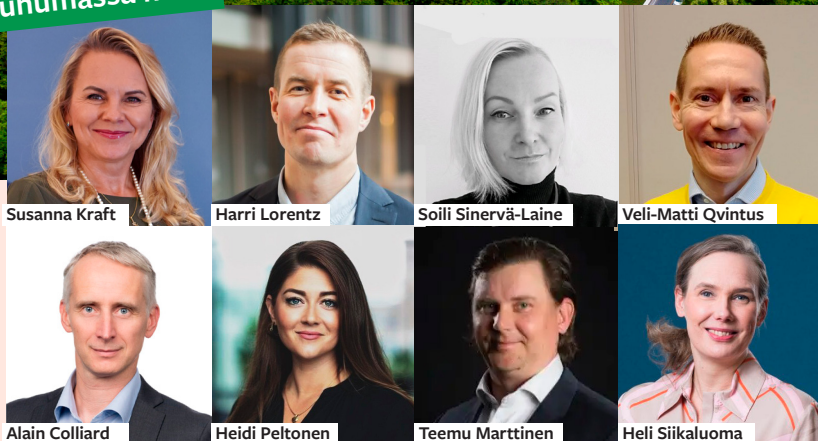
osto&logistiikka

8.5.2025 Helsinki

Hankintapäivä 2025

Monikriisi haastaa hankinnan – selviydy vahvempuna

Puhumassa mm.



NYKYISESSÄ GLOBAALISSA liiketoimintaympäristössä hankinnan ammattilaiset kohtaavat jatkuvasti monimutkaisempia haasteita. Geopoliittiset jännitteet, toimitusketjujen häiriöt, vastuullisuusvaatimukset ja sääntelyn kiristyminen vaikuttavat merkittävästi hankinnan strategiaan päätöksiin.

Tämän vuoden Hankintapäivän teemana on ”Monikriisi haastaa hankinnan – selviydy vahvempuna”. Päivän aikana syvennyttään siihen, miten yritykset voivat ennakoida ja hallita riskejä sekä rakentaa joustavia ja kestävä kehityksen mukaisia hankintaprosesseja.

Hankintapäivässä pureudutaan muun muassa seuraaviin kysymyksiin:

- Miten kansainvälisen kaupan ja geopoliittisten muutosten vaikutukset näkyvät hankinnassa?
- Millaisia riskejä kuljetus- ja logistiikkayritysten hankintoihin liittyy, ja miten niitä voi hallita?
- Kuinka luoda hankintastrategia, joka tukee kestävä kehitystä ja vastuullisuutta?
- Miten hankintaorganisaatiot voivat varautua kiristyvään regulaatioon, ja mitä se tarkoittaa käytännössä?

Paikka: Solo Sokos Hotel Helsinki, Kluuvikatu 8, 00100 Helsinki

Aika: 8.5.2025 8:00–17:00

Yhteistyökumppani:

LIEKE

Asianajotoimisto



Skannaa QR-koodi ja ilmoittaudu mukaan oppimaan, verkostoitumaan ja kehittämään hankinnan strategista kyvykkyyttä muuttuvassa maailmassa!

Ilmoittaudu: www.logy.fi

Ohjelma

Ennen tapahtuman alkua on mahdollista käydä aamiaisella Sokos Hotel Solossa.

9.00 Avaus ja tervetulosanat

Harri Lorentz, Professori, Turun yliopisto

9.15 Kauppasodat ja kansainvälisen kaupan haasteet

Heli Siikaluoma, Kauppapolitiikan asiantuntija, EK

9.45 Kuljetus- ja logistiikkayritysten riskit ja ratkaisut hankinnoissa

Veli-Matti Qvintus, CEO, Cluster Finland, Norway and Baltics, DGF, DHL

10.15 Kahvitauko

10.45 Luontoa kunnioittavat ja uudistavat toimitusketjut vastauksena monikriisiin

Anne Quarshie, Asst. Prof., University of Turku

11.15 Vastuullisuus kilpailuetuna – käytännön näkökulma

Heidi Peltonen, VP Sustainability, Outokumpu

11.45 Pääyhteistyökumppanin puheenvuoro

12.00 Lounas

13.00 Building Resilient Procurement: How Sandvik Manages Supply Risks in a Changing World

Alain Colliard, Head of Sourcing, Underground Drilling Division, Sandvik

13.30 Regulaatioiden kasvu ja hankinnan sopeutuminen

Soili Sinervä-Laine, Head of Sourcing and Vendor Management, Kesko

14.00 Kahvitauko

14.30 Paneelikeskustelu: Monikriisien vaikutukset hankintatoimeen ja ratkaisu

Panelistit: **Susanna Kraft**, Hankintajohtaja, Elisa, **Esapekka Kuikka**, Director of Procurement, Senaatti-kiinteistöt, **Kati Löytönen**, Head of Procurement, Kalevala koru
Moderaattorina: **Teemu Marttinen**, Partner, Zeal Sourcing

15.15 Empatia ja inhimilliset arvot johtamisessa

Ira Leppänen, Managing Partner, Tunnetaitovalmentaja, MSc (econ), Emergy

15.45–16.00 Yhteenvedo ja päätössanat

Cocktail-tilaisuus tapahtuman jälkeen.

LOGY