LOGY

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille Teema: Toimitusketjut & huolinta 5.2022

Päästövähennykset onnistuvat toimitusketjun yhteistyöllä
Anni-Kaisa Kähkönen 18

Kaskisten satama päihitti koronapandemian
Patrik Hellman 32

Energiamuodolla on väliä

pienemmät CO2-päästöt

pienempi virrankulutus

enemmän lataussyklejä

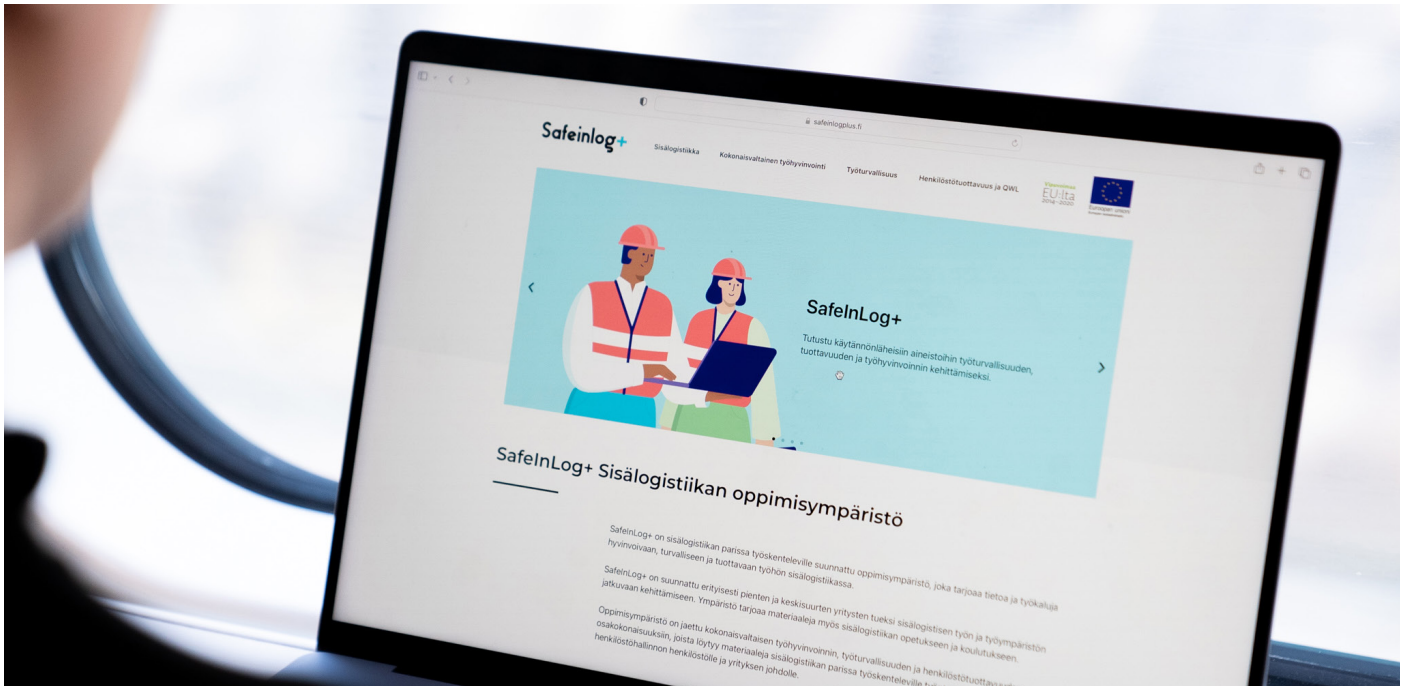
enemmän joustavuutta

Kaikkea näitä **ja paljon muuta** litiumioniakuilla varustetuissa trukeissamme.

www.toyota-forklifts.fi

TOYOTA

MATERIAL HANDLING



Ota käyttöön Safeinlog+ -oppimisympäristö ja SafeInLog-sovellus

Kehitä työhyvinvointia ja turvallisempaa työtä sisälogistiikassa

TEKSTI: NIINA SALLINEN, ULLAMARI TUOMINEN, PIRITA NIEMI
KUVA: EETU KARPPINEN

Safeinlog+ -oppimisympäristö tarjoaa tietoa ja välineitä pk-yritysten työntekijöille, esimiehille ja johdolle sekä koulutusorganisaatioille. Oppimisympäristö koostuu vuorovaikutteisista videoista, 360-ympäristöistä, testeistä, laskureista ja muista työkaluista, joita yritys voi hyödyntää mm. perehdyttämisessä sekä esihenkilötyön ja työturvallisuusjohtamisen kehittämisessä. Safeinlog+ on kehitetty tukemaan pk-yritysten työhyvinvointia, työturvallisuutta ja henkilöstötuottavuutta.

Safeinlog+ pk-yritysten sisälogistiikkatoimijoiden tukena

Varastotyön työhyvinvoinnin ja työturvallisuuden kehittämiseen on tarvetta erityisesti pk-yrityksissä. Tähän tarpeeseen halutaan vastata Safeinlog+ -oppimisympäristöllä. SafeInLog-hankkeen projektipäällikkö **Jaana Lerssi-Uskelin** kertoo, että oppimisympäristön sisältö on kehitetty hankkeessa mukana olleiden yritysten tarpeisiin. Aineistoa on koottu erilaisten työhyvinvointi- ja työturvallisuuskartoitusten avulla. Lerssi-Uskelin toivoo, että mahdollisimman moni pk-yritys hyödyntää oppaan antia.

Safeinlog+ sisältää aineistoja työhyvinvoinnin, työturvallisuuden ja henkilöstötuottavuuden osa-alueista. Sisälogistiikka-osio perehdyttää varastoympäristöön ja sisälogistiikkaprosessin vaiheisiin. Oppimisympäristöstä löytyy kuvaus työhyvinvoinnin osa-alueista linkitettynä sisälogistiikan kontekstiin. Safeinlog+ tarjoaa osallistavan toimintamallin kokonaisvaltaisen työhyvinvoinnin kehittämiseen. Työturvallisuuden kehittämiseen se tarjoaa tietoa ja välineitä työsuojelusta, työhyvinvointia ja työturvallisuutta ohjaavasta lainsäädännöstä, hylly- ja koneturvallisuudesta sekä työturvallisuuden johtamisesta. Henkilöstötuottavuus-osio perehdyttää työelämän laadun osatekijöihin ja niiden linkitykseen henkilöstötuottavuuteen. Tarjolla on mm. videoita erityisesti esihenkilötyön kehittämiseen.

Työ- ja hyllyturvallisuustyökalu sisäisiin tarkastuksiin ja raportointiin

Työturvallisuuden kehittämisen apuvälineeksi SafeInLog-hankkeessa on kehitetty nettikäyttöinen työkalu (SafeInLog-sovellus), jonka avulla yrityksen oma henkilöstö voi tehdä työ- ja hyllyturvallisuuteen liittyviä sisäisiä tarkastuksia ja raportointia. Sovelluksen työ- ja hyllyturvallisuusraporttien tavoitteena on edistää sisälogistiikan työympäristön työturvallisuutta, mutta myös seurata sen kehittymistä pitemmällä aikajänteellä. SafeInLog-sovellukseen luodaan yrityskohtainen pääkäyttäjätunnus, jonka avulla hallinnoidaan tarkastuksiin käytettäviä alitunnuksia ja vanhoja ja keskeneräisiä tarkastusraportteja. Yrityskohtainen tunnistautuminen mahdollistaa työ- ja hyllyturvallisuuden seurannan, sen kehittymisen ja vertailun.

Tervetuloa tutustumaan hankkeessa tuotettuun oppimisympäristöön ja työturvallisuussovellukseen. Molemmat ovat saatavilla **Safeinlog+ -oppimisympäristön verkkosivulla safeinlogplus.fi**

SafeInLog – työturvallisuudella tuottavuutta ja työhyvinvointia sisälogistiikkaan (2020-2022) on LAB-ammattikorkeakoulun, Lapin yliopiston ja TTS Työtehoseuran toteuttama kehittämishanke. Hankkeessa on kehitetty pk-yritysten sisälogistiikkatoimijoiden työhyvinvointia ja työturvallisuutta ja tuotettu tietoa ja materiaaleja turvallisempaan ja tuottavampaan työelämään.

Vipuvoimaa EU:lta 2014–2020
Euroopan unioni
Euroopan sosiaalirahasto

LOGY

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille Teema: Toimitusketjut & huolinta 5.2022

LOGYn jäsenosio

SIVUT 52-55

UUTEEN NOUSUUN

Finavian toimitusjohtaja Kimmo Mäki odottaa lentoliikenteen elpyvän koronavuosien syöksyn jälkeen.

© SUVI-TUULI KANKAANPÄÄ

TÄSSÄ NUMEROSSA

28

SATAMAT, PANDEMIA JA TALOUS

Tuore tutkimus selvitti, minkälaisen loven korona-pandemia aiheutti suomalaisten satamien talouteen. Vaikka satamat pärjäsivät talouslukujen valossa yleisesti ottaen hyvin, niin satamien tuloskunnossa on silti ollut suuria eroja.

© JARMO VEHKAKOSKI / HELSINGIN SATAMA

20

© HELENA RAUNIO

”Toimitusketjujen johtamisen alalla huomio on vasta hiljattain kiinnittynyt ihmisen käyttäytymisen merkitykseen yritysten välisessä toiminnassa”, sanoo tutkija Oskari Rintala.

34

© INFRA RY

2000-luku on ollut väylien näkökulmasta korjausvelan kertymisen aikaa, sanoo INFRAn toimitusjohtaja Paavo Syrjö.

SISÄLTÖ

Osto&Logistiikka 5/2022

5 Pääkirjoitus

6 Uutiset & Ilmiöt

14 Aitiopaikalla Kimmo Mäki

18 Päästövähennykset onnistuvat toimitusketjun yhteistyöllä

20 Toimitusketjussa on tarve tulla kuulluksi

28 Satamat selvisivät koronavuosista pääosin hyvin

32 Kaskisten satama päihitti pandemian

34 Väylävisio ravistelee keskusteluun väylien tulevaisuudesta

40 Sellun ykkössatama digitalisoituu harkiten

48 Asiantuntijalta, Ilkka Sillanpää

49 Nimitykset

50 Muistokirjoitus, Eero Takkula

52 LOGYn jäsensivut

LOGY

Osto&Logistiikka on Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille. 25. vuosikerta
ISSN 2341-7374 (painettu) ISSN 2341-7382 (verkko)

PÄÄTOIMITTAJA: Markku Henttinen
0400 730073, markku.henttinen@logy.fi

osto&logistiikka

TOIMITUS JA ULKOASU: Sisio sisältötoimisto Oy, Ilmari Tuomivaara, ilmari@sisio.fi
ILMOITUSMYYNTI: Mika Säilä, 050 352 3277, ilmoitukset@logy.fi

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

TILAUKSET JA OSOITTEENMUUTOKSET:
Marja Vuori, 044 336 7083, yhdistys@logy.fi.
LOGY ry:n täyden henkilöjäsenmaksun tai yritys- ja yhteisöjäsenmaksun maksaneille lehti lähetetään jäsenetuutena ilman eri veloitusta.
Vuositilauksen hinta on 89 euroa (+alv).
JUTTUVINKIT: toimitus@ostologistiikka.fi

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

Toimitusketjun monet kasvot

VUOSINA 1870–1914 eurooppalaiset valloittivat niin paljon uusia alueita, että aikaa on kutsuttu imperialismin aikakaudeksi. Imperialismi tarkoittaa sitä, että jokin valtio valloittaa toisen maan ja pakottaa sen palvelemaan omia tarpeitaan.

Ihmiskunnan ahneus ja vallanhimo on ollut liikkeellepaneva voima läpi historian. Valitettavasti vielä nykyäänkin jotkut kansakuntien johtajat eivät noudata kansainvälisiä sopimuksia ja käyttävät sotilaallista voimaa yrittäessään tyydyttää imperialistiset halunsa.

Geopolitiikka ja liike-elämä liittyvät toisiinsa hyvin läheisesti. Hankinta- ja logistiikka-ammattilaisten on hyvä tiedostaa geopolitiikan ja maailmantalouden painopisteen muutosten vaikutukset.

Globaalissa taloudessa kaikki yritykset ovat riippuvaisia myös valtioiden toimenpiteistä. Demokraattisesti valitun hallinnon on pakko kuunnella yritysten ja kansalaisten mielipiteitä. Autoritäärinen hallinto valjastaa yritykset ja kansakunnan omien tarpeiden toteuttamiseen tukahduttamalla eriävät mielipiteet. Ruokaa ja energiaa käytetään aseina.

YRITYKSET ovat tiedostaneet toimitusverkostojen kriittisyyden silloin, kun jotakin ennalta arvaamatonta tapahtuu. Meillä kaikilla on muistissa maailmantalouden shokit, finanssikriisi, Fukushiman ydinvoimalan onnettomuus sekä pandemian vaikutukset kriittisten komponenttien saatavuudelle. Tällaisiin äkillisiin muutoksiin globaalissa taloudessa ei ole helppoa varautua. Ideaalitilanteessa materiaali virtaa raaka-aineista tuotantoprosessien lävitse kuluttajille ´just in time´. Pitäisikö nyt yritysten huolehtia omasta huoltovarmuudestaan nostamalla varastotasoja periaatteella ´just in case´?

Globaalissa taloudessa on nähtävissä talouden painopisteen siirtyminen Aasiaan. Yritykset siirsivät tuotantoaan alhaisen kustannuksen kehittyviin maihin perinteiseen siirtomaatyyliin suurten voittojen toivossa. Erityisesti Kiinasta muodostui koko maailman tehdas. Sittemmin Aasian taloudet ovat kehittyneet taloudellisesti ja myös teknologisesti maailman huipputasolle, osin jo ohitse läntisen maailman. Kustannustaso on noussut Aasiassa, jonka myötä perinteisestä kustannusedusta on muodostunut strateginen riippuvuus. EU:n poliittiset päättäjät ovat nyt heränneet globaaliin riippuvuuteen sisältyviin riskeihin. Yritykset harkitsevat siirtymistä kaukomaiden sijasta lähihankintoihin vähentääkseen toimituksellisia riskejä.

SUOMESSA on perinteisesti erittäin vahvaa alihankintaosaamista. LOGY palkitsi Tampereen Alihankinta-messuilla Vuoden Päähankkija -tunnustuksella iLOQ Oy:n sekä Vuoden Alihankkijana HT Laser Oy:n. Molemmat yritykset ovat erinomaisa esimerkkejä suomalaisesta osaamisesta, jossa yhdistyvät korkea teknologinen osaaminen ja laatu. Globaalin talouden muutoksiin sisältyy erinomainen mahdollisuus suomalaiselle osaamiselle. Tunnustuksista lisää voit lukea seuraavalta sivulta.

Ukrainan sodan myötä fossiilisen energian ja erityisesti maakaasun hinta on kohonnut pilviin, mikä vaikuttaa myös sähkön hintaan. Korkealla hinnalla on laajoja vaikutuksia yrityksiin ja kaikkiin kansalaisiin EU:n alueella. Toisaalta kallis fossiilinen energia voi vauhdittaa vihreää siirtymää. ●

"SUOMESSA ON PERINTEISESTI ERITTÄIN VAHVAA ALIHANKINTA-OSAAMISTA."

LOGY jakoi Vuoden Päähankkija- ja Vuoden Alihankkija -tunnustukset jo 36:nnen kerran.

© JYRI KIVIMÄKI / TAMPEREEN MESSUT

HT Laser ja iLOQ juhlivat Tampereella

TAMPEREEN Alihankinta-messuilla oli suuren urheilujuhlan tuntua, kun LOGY jakoi vuotuiset tunnustukset hankinnoissa kunnostautuneille organisaatioille.

Vuoden 2022 Alihankkijan palkinnon pokkasi tänä vuonna HT Laser Oy ja Vuoden Päähankkija -tunnustuksen iLOQ Oy.

”LOGYn huomionosoitus on perinteikäs ja arvostamme sen hyvin korkealle. Palkinto on iso kunnia koko henkilökunnallemme”, sanoi Vuoden Alihankkijan palkinnon vastaanottanut HT Laserin toimitusjohtaja **Markus Lehti**.

Tomi Parmasuon johtama palkintovaliokunta arvosti perheyhtiö HT Laserin yli 30 vuoden kokemusta vaativien ohutlevyrakenteiden toimittamisesta asiakkailleen. Pisteitä yhtiö sai myös erittäin korkeasta kierrätysasteestaan ja ilmastopäästöjen mittaamisesta ja vähentämisestä.

VUODEN PÄÄHANKKIJA ILOQ OY

Vuoden 2022 Päähankkijana LOGY palkitsi iLOQ Oy:n, joka on digitaalisten ja mobiilipohjaisten lukitus- ja pääsynhallintajärjestelmien toimittaja. Yhtiön pääkonttori sijaitsee Oulussa ja se työllistää yli 250 henkilöä.

”Viime vuosien häiriöt – Covid-pandemia ja puolijohdekriisi – ovat haastaneet globaaleja toimitusketjuja ennennäkemättömällä tavalla. Voimme tyytyväisinä todeta, että toimituskykymme on kestänyt testin hyvin ja toimituskykymme on säilynyt erinomaisella tasolla”, sanoi iLOQin operatiivinen johtaja **Erja Sankari**.

”iLOQ panostaa hankintatoimen ja toimittajaverkoston systemaattiseen kehittämiseen. Johtaminen on eettistä ja henkilöstötyytyväisyys korkealla tasolla. Vaikka yritys kansainvälistyy ja kasvaa vauhdilla,

HT Laserin toimitusjohtaja Markus Lehti tuuletti Vuoden Alihankkija -palkinnon kunniaksi. Kuvassa oikealla mm. palkintovaliokunnan puheenjohtaja Tomi Parmasuo ja vasemmalla takaalalla LOGYn puheenjohtaja Janne Lehtimäki.

ovat koko ylin johto, hallinto sekä hankinta ja tuotekehitys pysyneet Suomessa", perusteli palkintovaliokunnan **Tomi Parmasuo** valintaa.

Vuoden Päähankkija ja Vuoden Alihankkija -palkintoja on myönnetty vuodesta 1987 lähtien. Valinnat tekee LOGYn Alihankinnan palkintovaliokunta. Tunnustuksen tarkoituksena on edistää suomalaisen tuotannon kilpailukykyä tukevaa verkostoitumista. ●

Lue myös sivu 52: LOGYn sisälogistiikan innovaatiopalkinto Broman Groupille

Aiemmin palkittuja

	Vuoden Päähankkija	Vuoden Alihankkija
2021	Finn-Power Oy	Coreplast Laitila Oy
2020	Novatron Oy	Mectalent Oy
2019	Lojer Oy	Futurice Oy
2018	Puolustusvoimien log.laitos	MSK Cabins Oy
2017	John Deere Forestry	Darekon Ltd
2016	Isku-Yhtymä Oy	Tampereen Tiivisteteollisuus Oy
2015	K.Hartwall Oy Ab	Comptel Oyj
2014	Kemppi Oy	Purso Oy
2013	Pemamek Oy	Ata Gears Oy
2012	Ponsse Oyj	Lehtosen Konepaja Oy

Katso kaikki aiemmin palkitut LOGYn sivuilta www.logy.fi.

© JYRI KIVIMÄKI / TAMPEREEN MESSUT

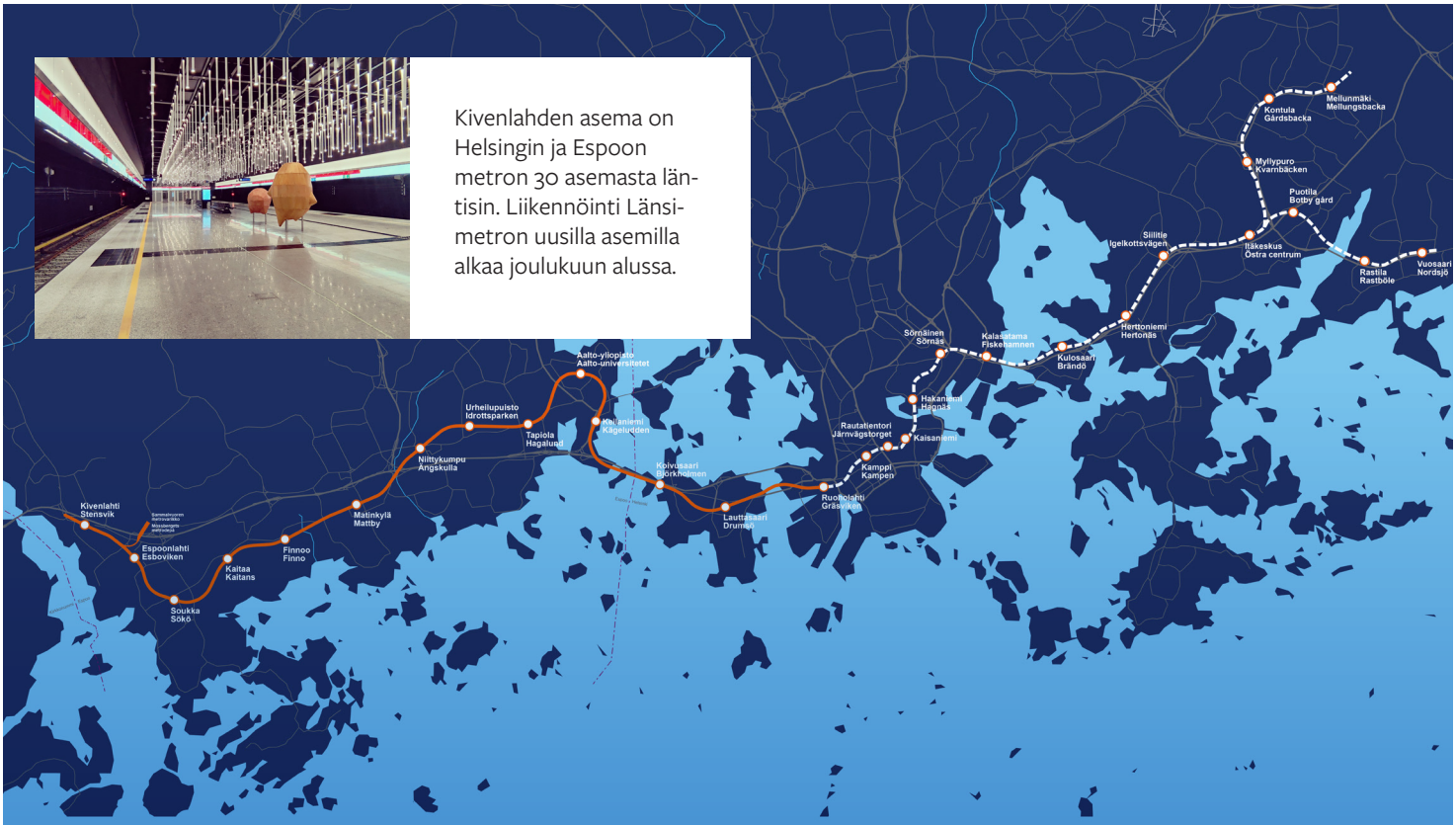
Alihankinta-messuilla yli 13 000 kävijää

SYYSKUUSSA Tampereella pidetyt Alihankinta-messut saivat järjestäjien mukaan kiitosta erityisesti kauan odotetuista kohtaamisista. Tapahtumassa vieraili yhteensä 13 108 kävijää ja näytteilleasettajia oli 1 006 kahdestatoista maasta.

Tapahtuman teemana oli tänä vuonna Teollisuuden vetovoima, tarpeet ja tekijät.

"Tämän vuoden teema osui todella ytimeen, ja sen ympärillä riitti keskusteltavaa niin ohjelmassa kuin hallien käytävillä ja osastoilla. Näytteilleasettajilta ja kävijöiltä saatu palaute tunnelmasta on ollut kiittävää", sanoo PR- ja kumppanuusjohtaja, Alihankinta ja AlihankintaHEAT -tapahtumakokonaisuuden projektipäällikkö **Tanja Järvensivu** Tampereen Messut -konsernista.

Kivenlahden asema on Helsingin ja Espoon metron 30 asemasta läntisin. Liikennöinti Länsimetron uusilla asemilla alkaa joulukuun alussa.



"Metro on nyt valmis"

Metron uusi osuus Matinkylästä Kivenlahteen avautuu 3. joulukuuta. Avautuvan seitsemän kilometrin osuuden varrella on viisi uutta asemaa: Finnoo, Kaitaa, Soukka, Espoonlahti ja Kivenlahti.

METROSSA on laajentumisen myötä yhteensä 30 asemaa ja 43 kilometriä metrorataa.

Vuonna 2017 metro laajeni kahdeksalla asemalla Ruoholahdesta Matinkylään, kun Länsimetron ensimmäinen vaihe valmistui. Nyt toisen vaiheen valmistumisen myötä uusia asemia otetaan käyttöön viisi.

"Metro on nyt valmis. Vuosikymmenien työ saa päätöksensä, vaikka metron kehittämistyö toki jatkuu. Metro on joukkoliikennevälineistämme pidetyin: 93 prosenttia asiakkaistamme antaa sille hyvän tai erinomaisen arvosanan. Ympäristöystävällisellä metrolla on omalla alueellaan mullistava vaikutus ihmisten liikkumiseen, ja se on erittäin tärkeä myös pääkaupunkiseudun ja koko Suomen elinvoimalle", sanoo HSL:n toimitusjohtaja **Mika Nykänen**.

Metroa liikennöi Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, joka vastaa myös kiinteistönhuollosta ja järjestelmien valvonnasta koko metrolinjan osuudella.

"Kaupunkiliikenne Oy ja noin 150 metrojunankuljettajaamme ovat valmiina metroliikenteen laajenemiseen. Olemme valmistautuneet liikennöinnin käynnistymiseen lukuisten valmistelevien töiden kautta; kuljettajakoulutusten ja koeajojen lisäksi esimerkiksi varmistamalla rataosuuden liikennöitävyyden ja että kaikki tekniset valvomojärjestelmät toimivat liikenteen alkaessa moitteettomasti", sanoo Kaupunkiliikenne Oy:n toimitusjohtajan sijainen, yksikön johtaja **Antti Nousiainen**.

YLI PARIN MILJARDIN PROJEKTI

Länsimetron molempien vaiheiden yhteenlasketun hinnan on arvioitu nousevan yli 2,3 miljardiin euroon. Vuonna 2017 valmistunut metron ykkösvaihe Ruoholahdesta Matinkylään maksoi 1,2 miljardia euroa. Kivenlahteen päättyvän kakkosvaiheen kustannusarvioksi on esitetty 1,16 miljardia euroa. ●

METROSSA ON LAAJENTUMISEN MYÖTÄ YHTEENSÄ 30 ASEMAA JA 43 KILOMETRIÄ METRORATAA.

© KUVA JA KARTTA: LÄNSIMETRO

© VIKING LINE

Turun ja Tukholman välille hiilineutraali meriväylä

Business Finland myönsi hiilineutraalin meriväylän kehittämiselle 1,6 miljoonan euron rahoituksen.

RAUMA Marine Constructionsin, Viking Linen, Kempowerin ja Åbo Akademin yhteisen Decatrip -hankkeen tavoitteena on kehittää Turun ja Tukholman välille niin sanottu vihreä käytävä, jota pitkin rahti ja matkustajat kulkevat hiilineutraalisti.

”Hankkeessa kehitettävä ratkaisu mahdollistaa Turun ja Tukholman välillä täysin hiilineutraalin rahtiliikenteen ja matkustuksen, mutta ratkaisu skaalautuu myös muille väylille. Tämä on tärkeää, sillä kaikki EU-maat, Suomi mukaan lukien, ovat sitoutuneet vihreiden meriväylien perustamiseen”, kertoo Rauma Marine Constructionsin väliaikainen toimitusjohtaja **Mika Laurilehto**.

Vihreän merikäytävän mahdollistava polttoaine on tarkoitus valmistaa paikallisesti Varsinais-Suomessa.

Viking Linen Turun ja Tukholman väliseltä reitiltä voidaan poistaa hiilipäästöt arviolta jo viiden vuoden kuluessa, arvioi Åbo Akademin tutkimusjohtaja, tuotantotalouden dosentti **Magnus Gustafsson.**

"Yhä useampi kuluttaja toivoo ostamiltaan tuotteilta ja palveluilta vastuullisuutta, mikä liittyy koko logistiikkaketjun päästöihin. Hankkeen lähtökohta on, että suomalaisella teknologialla kustannukset eivät päästöttömyyden myötä kohoa merkittävästi. Tämä tulee tarjoamaan kestävän vaihtoehdon matkustajille, teollisuudelle mahdollisuuden saada kilpailuetua kestävästä kuljetuksesta ja konkreettisen esimerkin siitä, miten suomalaisella osaamisella voidaan eliminoida merenkulun päästöt.” ●

Tutkijat: Liikenteen päästötavoitteita ei saavuteta – tarvitaan lisätoimia ja kokeiluja

SUOMEN tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja päästä 2045 kokonaan päästöttömään liikenteeseen. Tutkimustiedon perusteella kaikki tavoitteet eivät tule toteutumaan. Tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan lisätoimia ja kokeiluita, sanovat aiheeseen erikoistuneet VATT:n tutkijat, tutkimusprofessori **Tuomas Kosonen** ja johtava tutkija **Marita Laukkanen**.

”Tukitoimien tehokkuutta pitäisikin Suomessa testata kokeiluin. Kuinka paljon vaikuttaa hankintatuen kasvattaminen, entä latauspisteiden rakentamisen tukeminen? Kokeiluiden avulla voidaan löytää kaikkein tehokkaimmat tukikeinot, joilla päästään kohti päästötavoitteita, mutta huomioidaan samalla julkisen talouden reaaliteetit. Tulevan hallituksen tulisi ilman muuta ottaa tällaiset kokeilut ohjelmaansa”, tutkijat sanovat.

Vekka Group osti Lehtimäen Liikenteen

HÄMEENLINNALAINEN linja-autoyhtiö Vekka Group on ostanut Lehtimäen Liikenteen. Kaupan myötä Vekka Group kasvaa linja-autoliikenteen raskaaseen sarjaan. Kalustoa sillä on noin 300 linja-autoyksikköä ja työntekijöitä yli 400.

Vekka Group Oy on alkujaan Hämeenlinnalainen yritys, mutta nykyisin yhtiö on laajentanut toimintaa ympäri Suomea. Yhtiö ajaa tilausajoja myös Baltiassa. Vekka Groupin brändejä ovat Miodex, Hämeenlinnan bussiliikenne, Vekka ja Vekka Tours.

Vekka Groupin toimitusjohtaja **Tomi Vasiljev** toimii jatkossa myös Lehtimäen Liikenteen toimitusjohtajana. Myyjät **Sanna** ja **Mikko Lehtimäki** jatkavat konsernin palveluksessa.

Virtuaalinen varasto lyhentää toimitusaikoja

3D-tulostukseen soveltuvat erityisen hyvin varaosat, joita tarvitaan suhteellisen harvoin, ja osat, joita on varastoitava suuria määriä isojen vähimmäisostomäärien vuoksi.

SAKSALAINEN logistiikkajätti DB Schenker esitteli syksyn Product Show -konferenssissaan pilotoimansa virtuaalivaraston. Yhtiön mukaan se on ensimmäinen globaali logistiikkatoimija, joka tarjoaa 3D-tulostukseen perustuvaa varaosapalvelua. DB Schenker uskoo, että virtuaalivarastot alentavat toimituskustannuksia, lyhentävät toimitusaikoja ja kuormittavat vähemmän ympäristöä.

”Virtuaalivarastostamme tuotteet ovat saatavilla hyvin lyhyessä ajassa ja ne valmistetaan juuri sinne, missä niitä tarvitaan”, sanoo DB Schenkerin toimitusjohtaja **Jochen Thewes**.

Virtuaalivarastossa osat varastoidaan virtuaalisesti lataamalla 3D-piirustukset pilveen.

”Selvitystemme mukaan jopa kymmenen prosenttia yritysten varastoimista tuotteista voidaan valmistaa paikan päällä”, Thewes sanoo.

DB Schenker on pilottihankkeissa jo testannut virtuaalivarastoa, joka on suunniteltu konepaja- ja autoteollisuuden sekä rautatiekuljetusten asiakkaille. Asiakkaiden lähellä tuotettiin tilauksesta erilaisia osia, kuten kahvoja, verhoiluja ja koteloita. Ilman esivalmistusta ja varastointia tilaustuotanto vähentää pääoman sitoutumiskustannuksia.

© DB SCHENKER

”Haluamme lyhentää etäisyyksiä ja samalla pitää tuotteet saatavilla nopeammin ja halvemmalla. Tämän saavuttamiseksi olemme sitoutuneet digitaalisiin innovaatioihin”, sanoo DB Schenkerin toimitusjohtaja Jochen Thewes.

© ADOBE STOCK

Suomessa kuljetus- ja varastointi työllistää vähän ulkomaalaisia

TOIMIALOJEN välillä on merkittäviä eroja kansainvälisen työvoiman palkkaamisessa tai valmiudessa työllistää. Finanssi-, logistiikka- sekä kaupan alalla on heikoimmat valmiudet työllistää kansainvälisiä osaajia. Sen sijaan teollisuus- sekä majoitus- ja ravintola-ala ovat hyviä esimerkkejä. Tiedot selviävät Baronan toista kertaa teettämästä Kansainvälinen työvoima ja tulevaisuus 2022 -tutkimuksesta.

Eniten kansainvälisen työvoiman palkkaamista lisänneitä yrityksiä viime syksyyn verrattuna löytyi kuljetus- ja varastointi- (+17 %), teollisuus- (+15 %) ja rakennusalalta (+11 %).

“Vaikka kansainvälisten osaajien palkkaaminen on Suomessa yleisesti lisääntynyt, niin meillä on yhä aloja, joilla vain pieni osa työnantajista on aloittanut keskustelun asiasta. Viimeistään nyt on aika aloittaa valmistautuminen tähän ihan jokaisessa yrityksessä”, sanoo Baronan kansainvälisestä työvoimasta vastaava johtaja **Elina Koskela**.

"Korkein kynnys on ensimmäisen vieraskielisen työntekijän palkkaaminen, ja tämäkin on yleensä ollut helpompaa kuin yritykset osasivat ennakoida.”

Kiristyshaittaohjelmat vaarantavat lähes joka toisen suomalaisyrityksen toimitusketjut

TREND Micron toteuttama selvitys paljastaa, kuinka suomalaiset organisaatiot ovat alati suuremmassa vaarassa joutua toimitusketjujen kautta suoritettavien kiristyshaittaohjelmahyökkäysten uhreiksi.

Tutkimuksen mukaan 80 prosenttia suomalaisista IT-päättäjistä uskoo yhteistyökumppaniensa ja asiakkaidensa kasvattavan myös heidän omaa riskiään joutua kiristyshaittaohjelmahyökkäysten kohteiksi. Haaste on akuutti siksi, että yli kolmannes (38 %) vastaajista nojaa toiminnassaan mahdollisesti heikommin suojattujen pienten ja keskisuurten yritysten muodostamiin toimitusketjuihin.

”Havaintojemme mukaan 49:llä prosentilla suomalaisyrityksiä on jokin toimitusketjun alihankkijoista joutunut kiristyshaittaohjelmahyökkäysten uhreiksi. Tämä saattaa vaarantaa myös heidän omat järjestelmänsä”, sanoo Trend Micron kyberturva-asiantuntija **Kalle Salminen**.

”Silti monikaan ei yritä auttaa kumppaneitaan parantamaan kyberturvallisuuttaan. Ensimmäinen askel riskien minimointiin on oman, jatkuvasti kasvavan digitaalisen hyökkäyspinta-alan ymmärtäminen ja hallitseminen.”

RAHDIT | HUOLINTA JA TULLAUS
TOIMITUSKETJUN HALLINTA

Tehokkuutta ulkomaankaupan toimitusketjuun

Ulkomaankaupan toimitusketjussa on useita vaiheita, joissa ammattitaito punnitaan. Harva yritys pystyy yksin hallitsemaan logistiikan eri osa-alueita – eikä tarvitsekaan!

Jätä koko prosessi Varovalle – kansainvälisen logistiikan asiantuntijalle

Autamme valitsemaan toimivat ja kustannustehokkaat ratkaisut niin vienti- kuin tuontikuljetuksissakin.

Ota yhteyttä ja kysy lisää!

Puh. 09 773 96 300 | info@varova.fi

SUOMALAISTA PALVELUA

Varova on vuonna 1948 perustettu suomalainen, kansainvälisen logistiikan palveluyritys. Toimimme koko maailman laajuisen kuljetus- ja logistiikkaverkoston suomalaisena kumppanina auttaen vienti- ja tuontiyrityksiä löytämään sopivimmat rahtiratkaisut.

VAROVA

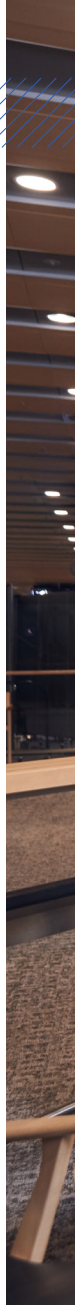
www.varova.fi

Kimmo Mäellä on pitkä tausta logistiikka-alalta. Ennen Finaviaa hän on toiminut muun muassa Helsingin Sataman toimitusjohtajana.

Finavia tekee tuloskäännettä koronavuosien jälkeen

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVAT **SUVI-TUULI KANKAANPÄÄ**

Finavian toimitusjohtaja Kimmo Mäellä on aihetta hymyyn. Hän arvioi matkustajamäärien Finavian asemilla lähentelevän tänä vuonna jo 15 miljoonaa.



VALTION lentoasemayhtiö Finavia on tänä vuonna jo vakauttamassa liiketoimintaansa kahden koronavuoden syöksyn jälkeen. Yhtiö tekee vielä tappiota, mutta luvut ovat jo huomattavasti siistimmät kuin parina edellisvuonna.

Toimitusjohtaja **Kimmo Mäen** mukaan tämän vuoden alkupuoliskolla liiketappio lähes puolittui ja oli -39,4 (-77,2) miljoonaa euroa. Käyttökate nousi jo 19 (-26,2) miljoonaa euroa plussalle.

”Loppuvuotta kohti matkustajamäärät ovat kasvaneet, mutta koko vuosi jäänee silti vielä tappiolliseksi”, hän sanoo.

Finavialla on käynnissä säästöohjelma, jolla operatiivisia kuluja leikataan 200 miljoonalla eurolla ja investointeja 100 miljoonalla vuoden 2023 loppuun mennessä.

Finavia johtaa 18 matkustajalentokenttää ja kahta sotilaskenttää. Yhtiö teki viime vuonna 145,4 miljoonan euron liikevaihdolla 130,7 miljoonan euron tappion. Valtio pääomitti Finaviaa tuolloin 350 miljoonalla eurolla ja vuoden lopussa yhtiön taseessa oli omaa 427 miljoonaa euroa, josta vuoden liiketappio katettiin. Korollisia lainoja Finavialla oli viime vuoden lopussa 738 miljoonaa euroa.

Mäki sanoo, että Finavia ei nyt näyttäisi tarvitsevan uutta pääomaa, koska omavaraisuusaste oli kesäkuussa reilut 41 prosenttia.

”Helsinki-Vantaan lentoaseman investointiohjelma valmistuu ensi vuonna ja investointimme ovat jo nyt selvästi pienenemässä ja se helpottaa meitä”, hän sanoo.

Viime vuonna lentoasemayhtiö investoi 164,7 miljoonaa euroa, kun edellisen vuoden luku oli huimat 255,7 miljoonaa euroa.

”KERRALLA VALMIIKSI OLLUT VIISASTA”

Mäki korostaa, että vaikeista vuosista huolimatta on ollut järkevää viedä Helsinki-Vantaan investoinnit loppuun nopeutetulla aikataululla.

"USKON, ETTÄ LYHYILLÄ ETÄISYYKSILLÄ SÄHKÖLENTOKONEET OVAT HYVIN KÄYTTÖKELPOISIA."

”Kerralla valmiiksi tekemällä säästämme rahaa ja investoinnit tehdään vuosikymmeniksi”, hän sanoo.

Helsinki-Vantaa on Finavian kruununjalokivi ja samalla yhtiön iso haaste. Lentoasemaan on investoitu miljardi euroa ja se on mitoitettu 30 miljoonalle vuosittaiselle matkustajalle. Vuonna 2019 lentoaseman läpi kulki liki 22 miljoonaa matkustajaa, mutta sitten tuli koronapandemia. Sen jälkeen puolestaan Venäjän hyökkäyssota sekoitti pakan jälleen uusiksi.

”Tänä vuonna Helsinki-Vantaalla mennään jo reilusti yli 10 miljoonan matkustajan ja koko Finavialla lähes 15 miljoonan eli suunta on ylöspäin”, Mäki sanoo.

Helsinki-Vantaa kilpailee Kööpenhaminan ja Tukholman lentoasemien kanssa. Lentoliikenne Tanskassa ja Ruotsissa on elpynyt jo 80 prosenttisesti koronaa edeltävälle tasolle, mutta Helsinki-Vantaa yltää vasta 65 prosenttiin.

Yksi iso kysymysmerkki Finavialle on toinen F eli Finnair. Sota Ukrainassa lopetti Finnarin lennot Siperian yli ja samalla Helsinki-Vantaan niin sanottu gateway-strategia meni uusiksi.

Mäki korostaa, että Finnair on vain yksi – joskin suurin – Helsinki-Vantaata käyttävistä lentoyhtiöistä. Esimerkiksi kaksi kiinalaista lentoyhtiötä: Sichuan Airlines ja Juneo Airlines lentävät yhä Siperian yli. Sichuan lentää Chengduun ja Juneo Shanghaihin.

Mäki muistuttaa, että Kiinan tiukat koronarajoitukset ovat vaikuttaneet kiinalaisten lentomatkustamiseen ja siten Helsinki-Vantaan matkustajalukuihin.

”PYSYVIÄ RATKAISUJA MAAKUNTAKENTILLE”

Kotimaan lentoasemien parin viime vuoden puhutuimmat aiheet ovat olleet Lapin matkailun iso buumi ja sen vaikutus lentoasemainfraan sekä viiden maakuntakentän lentoyhteydet.

Mäki sanoo, että Lapin matkailubuumi on valtavan hieno asia. Finavia on hänen mukaansa investoinut Lapin lentokenttiin satakunta miljoonaa euroa.

”Lapissa tehdään vielä pieniä jatkoinvestointeja, mutta lentoasemat ovat nyt pääosin kunnossa”, hän sanoo.

Viiden maakuntakentän poukkoilevaan lentoliikennekäytäntöön hän haluaa pysyvän ratkaisun.

”Nykyinen käytäntö, että lentoja on ja sitten ei ole, on huono sekä matkustajille että lentoyhtiöille. Asia pitäisi ratkaista kolmen mallin kesken. Eli olisi markkinahintaisia lentoja, tuettuja lentoja ja sitten asemia, joilta kuljetus järjestetään lähimmälle lentokentälle. Oulun alapuolen lentoasemilta pääsee noin kolmessa tunnissa Helsinkiin kulkemalla kohtuullisen matkan päässä olevan lentoaseman kautta”, hän sanoo.

Mäki muistuttaa, että Finavia on myös luopunut kolmen lentoaseman ylläpidosta. Enontekiön lentoasema siirtyi kunnan vastuulle viime vuonna. Lappeenrannan ja Joroisten lentoasemat vaihtoivat omistajaa muutama vuosi sitten.

Tampereen Pirkkalan lentoasema sai hiljattain airBaltic-lentoyhtiön Suomen kotikenttästatuksen. Tampereelta lennetään jatkossa esimerkiksi suoraan Amsterdamiin joka päivä. Lentojen lisääntyminen on herättänyt Tampereella toiveita jonkinlaisen Suomen kakkoskentän aseman saavuttamisesta.

Mäki ei tyrmää ajatusta, mutta sanoo, että suoraan useisiin kohteisiin suuntautuvaan mittavaan ulkomaan liikenteeseen kahdelta kentältä Suomen väkiluku ei riitä.

”On hyvä, että suoria ulkomaanyhteyksiä on muualtakin kuin Helsingistä, mutta määrällä on rajansa väes-

Finavia on investoinut isosti Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Kimmo Mäki on tyytyväinen, että investointiohjelma saatiin vietyä maaliin vaikeista vuosista huolimatta.

tömäärämme pienuuden takia", hän muistuttaa.

"SÄHKÖLENTOKONEITA VASTA 2030-LUVULLA"

Sähkölentoliikenteen orastava nousu on herättänyt suurta kiinnostusta Suomessa. Esimerkiksi liikenneministeri **Timo Harakka** asettaa sähköiseen lentoliikenteeseen suuria toiveita. Harakka uskoi (Yle 15.9.2021) sähkölentokoneiden ajan koittavan jo tällä vuosikymmenellä ja niiden tarjoavan ratkaisun kotimaan pienten lentoasemien lentoyhteysongelmiin.

Mäki arvioi, että sähköisen lentoliikenteen aika koittaa vasta 2030-luvulla ja hän viittaa Traficomin viime kesänä julkistamaan sähköistä lentoliikennettä koskevaan selvitykseen.

"Uskon, että lyhyillä etäisyyksillä sähkölentokoneet ovat hyvin käyttökelpoisia. Vaikkapa Helsinki–Tallinna tai Vaasa-Uumaja-väleillä. Mutta satojen kilometrien etäisyyksillä en usko niiden yleistymiseen."

Mäen mukaan sähkölentokoneet ovat alkuvaiheessa kalliita ja kapasiteetti varsin pieni. Saksalaisen tutkimuslaitos Ronald Bergerin mukaan 19-paikkaisen sähkölentokoneen kustannukset matkustajaa kohti tulevat olemaan vielä 45 prosenttia korkeammat kuin paljon käytössä olevan konventionaalisen ATR 80-konetyypin kustannukset.

"Nykytiedon mukaan sähkölentokoneet yleistyvät vasta 2030-luvun loppupuolella. Ennen yritysten investointeja ja palveluiden käynnistämistä aikaa kuluu koneiden kehittämisen jo tyyppihyväksynnän takia", hän sanoo. ●

KUKA
KIMMO MÄKI

Työ: Finavian toimitusjohtaja
Kotipaikka: Helsinki
Perhe: vaimo ja 10-vuotias tytär
Harrastukset: jalkapallo, salibandy, veneily ja kalastus

"ESIMERKIKSI ELINTARVIKE-TEOLLISUUDESSA 75–90 PROSENTTIA HIILIJALANJÄLJESTÄ SYNTYY TUOTANTOKETJUN ALKUPÄÄSSÄ."

Kokonaisuudessaan ketju voi olla vain niin ympäristöystävällinen ja vastuullinen kuin sen kaikki toimijat yhteenlaskettuna ovat, sanoo professori Anni-Kaisa Kähkönen.

LUT:n tutkimus:

Päästövähennykset onnistuvat toimitusketjun yhteistyöllä

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVA **TEEMU LEINONEN / LUT**

HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN vähentäminen onnistuu parhaiten toimitusketjun yhteistyöllä. Suurin osa yritysten hiilidioksidipäästöistä syntyy tyypillisesti yritysten ulkopuolella niiden hankinta- ja toimitusketjuissa.

Näin todetaan LUT-kauppakorkeakoulun hankintatoimen ja toimitusketjujen vastuullisuuden parantamista koskeneessa tutkimuksessa. Ilmastonmuutoksen kiihtyminen on lisännyt aiheeseen liittyvän ymmärryksen tarvetta. LUT:ssa on tutkittu, millaiset yritykset ovat sitoutuneet yhteistyöhön hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi toimitusketjuissa ja mitä yritysten kannattaa käytännössä tehdä.

Tutkimustulokset julkaistiin Journal of Business Ethics -tiedelehdessä artikkelissa Determinants of Supply Chain Engagement in Carbon Management (2022).

PAINE SIDOSRYHMILTÄ OHJAA MUUTOKSEEN

”Esimerkiksi elintarviketeollisuudessa 75–90 prosenttia hiilijalanjäljestä syntyy tuotantoketjun alkupäässä”, sanoo professori **Anni-Kaisa Kähkönen** LUT-kauppakorkeakoulusta.

Tutkimuksessa havaittiin, että yritykset, joiden toimialalla hiilidioksidipäästöt ovat yleensä suuret, toimivat instrumentaalisten motiivien mukaan eli heidän toimintaansa ohjaa esimerkiksi sidosryhmiltä tuleva paine ja pelko huonosta maineesta.

Toimitusketju voi olla vain niin ympäristöystävällinen ja vastuullinen kuin sen kaikki toimijat yhteenlaskettuna ovat. Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja ilmastonmuutoksen torjumiseksi yritysten on tehtävä yhteistyötä ja pyrittävä yhteisiin hyötyihin ja saavutuksiin.

TOIMITUSKETJUN YHTEISTOIMINTA

Tutkimuksen mukaan yhdessä toimiminen toimitusketjun eri toimijoiden kanssa antaa yrityksille uusia mahdollisuuksia hiilidioksidipäästöjen hallintaan. Toimittajayritysten ja asiakasyritysten sitouttaminen päästöjen hallintaan vähentää alttiutta riskeihin, jotka liittyvät kestävyyteen ja ympäristövastuuseen.

Sitouttaminen lisää yritysten ja toimitusketjujen joustavuutta ja sopeutumiskykyä, joka on erityisen tärkeää nykyisessä turbulentissa ympäristössä.

LUT:ssa on tutkittu Kähkösen mukaan, millaisiin taustatekijöihin toimitusketjun osapuolten sitouttaminen perustuu, ja millaiset motiivit ohjaavat yrityksiä sitouttamaan toimitusketjujaan hiilidioksidipäästöjen hallintaan.

Tutkimusaineistona hyödynnettiin Carbon Disclosure Project (CDP) -organisaation keräämiä tietoja hiilidioksidipäästöjen hallintaan liittyvistä sitouttamisen käytänteistä 345 kansainvälisessä yrityksessä. ●

Professori Anni-Kaisa Kähkösen mukaan yrityksen kannattaa:

- ottaa aktiivinen rooli hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi
- sisällyttää ilmastonmuutoksen torjumistoimenpiteet strategiaansa
- edellyttää vastuullisuus- ja kestävyystoimenpiteitä koko hankintaketjulta
- tehdä yritysyhteistyötä ja kehittää pitkäaikaisia suhteita toimittajiinsa
- käydä vastuullisuuskeskustelua myös asiakasyritysten kanssa

VÄITÖSKIRJA SELVITTI SOSIAALISTA TOIMIJUUTTA TOIMITUSKETJUJEN JOHTAMISESSA

TOIMITUSKETJUSSA ON TARVE TULLA KUULLUKSI

TEKSTI JA KUVAT **HELENA RAUNIO** KUVITUS **ADOBE STOCK**

Arvot, normit ja yksilöiden kompetenssi ovat olennainen osa toimitusketjuissa tapahtuvaa päätöksentekoa. Liiketoiminnan kannalta on tärkeää, että toimimme yhdessä, vaikka lähestyisimme tavoitteita hyvin erilaisista lähtökohdista. Syksyn aikana tarkastettava Oskari Rintalan väitöskirja käsittelee sosiaalisen toimijuuden roolia toimitusketjujen johtamisessa.

TURUN yliopiston kauppakorkeakoulussa tänä vuonna väittelevä kauppatieteiden maisteri **Oskari Rintala** pohti pitkään, voiko toimitusketjujen johtamista ja psykologiaa yhdistää. Hieman epäuskoisena hän lähti selvittämään asiaa ja alkoi opiskella myös sosiaalipsykologiaa Helsingin yliopistossa.

Uutta tutkimusta oli verraten vähän, mutta kenttä alkoi avautua.

Rintalan tarkastukseen tuleva väitöskirja ”The Role of Social Agency in Supply Chain Management Decision-Making” pureutuu siihen, miten sosiaaliset ja psykologiset tekijät vaikuttavat toimitusketjujen päätöksenteossa.

Väitöskirja tarkastelee toimitusketjuja sosiaalisina ympäristöinä, joissa inhimillisten päätöksentekijöiden ominaisuudet sekä selittävät yritysten välistä toimintaa että ottavat itsessään paikoin vaikutteita tästä toiminnasta.

”Olin onnellinen siitä, että näkökulma aiheeseen oli jo olemassa, jotta pääsin syventämään olemassa olevaa ymmärrystä. Uteliaalle mielelle jäi vielä tilaa. Kauppatieteiden kanditutkielmani aihepiirissä tutkin, mikä on inhimillisen päätöksentekijän rooli toimitusketjujen riskienhallinnassa. Sosiaalipsykologian maisterintutkielmani puolestaan käsittelee identiteetin roolia toimittajavalintaan liittyvässä päätöksenteossa”, Rintala kertoo.

Tutkimusala on melko uutta. Vaikka toimitusketjujen johtamisesta puhuttu kyllä kohtalaisen selkein termein jo 1980-luvulta, nimenomaan käyttäytymistieteellinen näkökulma aiheeseen on vakiinnuttanut asemaansa vasta 2010-luvulla.

LOGISTIIKKASELVITYKSET LÄHTEINÄ

Rintalan lähdemateriaalina oli muun muassa Turun yliopiston kauppakorkeakoulun ja Liikenneviraston yhteistyönä tekemät logistiikkaselvitykset vuosilta 2016 ja 2018.

Aineisto edustaa suomalaisia teollisuuden ja kaupan alan yrityksiä, logistiikkayrityksiä, ja toimijoita konsultoinnin ja opetuksen parissa logistiikka-alalla. Selvityksistä käy hyvin ilmi muun muassa suomalaisen teollisuuden ja kaupan alan toimijoiden taloudelliset tunnusluvut, asenteet, normit ja logististen toimintojen järjestäminen.

Rintala on itse ollut mukana suunnittelemassa asenteisiin liittyvää, vuonna 2018 toteutettua kyselypatteristoa.

Lisäksi hän pureutui Eurooppalainen sosiaalitutkimus -kyselyyn, mikä kattaa kaikkiaan 45 000 hengen asenteita, uskomuksia ja arvoja.

YMPÄRISTÖNÄKÖKULMAA ARVOPROFIILEIHIN

Yksi väitöskirjan osatutkimus koski ympäristökulmaa. Siinä etsittiin muun muassa vastauksia kysymyksiin, miten organisaatio voi saavuttaa paremman

”Toimitusketjujen johtamisen alalla huomio on vasta hiljattain kiinnittynyt ihmisen käyttäytymisen merkitykseen yritysten välisessä toiminnassa”, sanoo väitöskirjatutkija Oskari Rintala Turun kauppakorkeakoulusta.

suorituskyvyn toiminnassaan ja miten ympäristökysymykset vaikuttavat yritysten taloudelliseen menestykseen. Sosiaalitutkimukseen perustuen etsittiin vertailupohjaa arvoprofiileihin: miten yritysten tulisi mukautua toiminnallaan ihmisten ympäristöarvoihin.

”Keskeinen löydös oli se, että yritykset pystyvät suojaamaan taloudellista suorituskykyään. Toimittaessa markkinoilla, missä ihmiset puoltavat ympäristöarvoja, kokonaisvaltaisella kestävällä toiminnalla saadaan myös tehdyistä investoinneista hyödyt irti.”

Rintala korostaa sitä, ettei vain julisteta, vaan myös aidosti edistetään ympäristöasioita.

Kuluttajat vaativat läpinäkyvyyttä koko toimitusketjun matkalta. Kun tällainen paine on olemassa, sosiaalis-kognitiivisesta näkökulmasta katsoen päätöksentekijät ottavat opikseen, mutta muutos on hidasta. Omista arvoista ja asenteista pidetään kiinni.

”Päätöksentekijöiden käyttäytymisessä on nähtävissä tarve koheesiolle, sillä jokainen haluaa edistää sekä omia että oman sosiaalisen ryhmä etua. Kun esiin nousee ristiriitoja toimitusketjun portaissa tai yksittäisissä organisaatioissa, voi purkaminen olla hidasta.”

Rintalan mielestä merkittävää on niin sanottu takaisinkytkentä.

”Kun organisaatiossa toimitaan asenne- ja arvoperustaisesti, koetaan syntyneet päätökset herkästi onnistuneiksi. Näin syntyy takaisinkytkentää, jossa onnistunut päätös tukee omaa arvomaailmaa. Tästä seuraa, että näitä tietynlaisia arvoperusteisia päätöksiä voi olla vaikea kyseenalaistaa aikojen kuluessa, mistä voi syntyä ongelmia.”

Rintalan mukaan ”benchmarkkaaminen” suhteessa muihin toimijoihin on tärkeää, jotta saataisiin selville eroja päätöksissä ja voitaisiin edelleen pureutua tehtyjen päätösten juurisyihin.

"TIETYNLAISIA ARVOPERUSTEISIA PÄÄTÖKSIÄ VOI OLLA VAIKEA KYSEENALAISTAA AIKOJEN KULUESSA, MISTÄ VOI SYNTYÄ ONGELMIA."

OMA KOKEMUSTAUSTA KULKEE PÄÄTÖKSISSÄ

Kun päätöksenteossa ylitetään maarajoja ja yritysrajoja, haasteena on, miten toimitaan mahdollisimman hyvin yhteen. Päättäjien keskuudessa arvopohjat ja asenteet liiketoimintaa kohtaan ovat hyvin erilaisia. Siitä huolimatta toimitusketjusta pitäisi saada irti paras mahdollinen suorituskyky.

”Oli kyse sitten ketjun työntekijästä tai päällikkötasosta, on kaikilla oma merkityksensä. Jokainen kantaa mukanaan omaa kokemustaustaansa, ja siihen liittyviä asenne- ja arvotekijöitä päätöksentekoon.”

Rintala pitää tärkeänä myös ulkoa tulevaa sääntelyä, koska arvomaailma muuttuu yrityksissä hitaasti. Sääntelystä tulee päätöksentekijöille tukea.

”Kun puhutaan toimitusketju-kontekstista, niin siellä toimii erilaisia organisaatioita ja ihmisiä, joiden pitäisi toimia yhdessä. Tässäkin mielessä on tärkeätä ylhäältä tulevat ohjauskeinot. Tärkeää on, että yksilöt tiedostavat oman roolinsa ja oman kontribuutionsa organisaatioon, sekä miten he sijoittuvat siinä laajassa kuvassa ja miten heidän toimintansa auttaa tukemaan muita.”

IDENTITEETTIJOHTAMISELLA KOHTI TAVOITTEITA

Liiketoiminnan kannalta on tärkeää, että toimitaan yhdessä, vaikka lähestyisimme tavoitteita hyvin erilaisista lähtökohdista.

Jotta toimitusketjussa ei ajauduttaisi arvoristiriitaan, on etupainotteisesti tehty selvitystyö avainasemassa.

Rintala onkin tarkastellut työssään identiteettijohtamista: kannattaako toimitusketjussa korostaa, miten ollaan samanlaisia vai miettiä, että mikä meidän ja toimittajien kontribuutio on yhteisiin tavoitteisiin.

Merkittävää olisi, että toimitusketjujen toimintaan liittyvää päätöksentekoa voitaisiin tukea asettamalla toiminnalle tavoitteita, säätelemällä niitä ja lisäämällä toimitusketjussa palveluntarjoajien tietoisuutta niistä.

YKSILÖKESKEISEEN NÄKÖKULMAAN

Rintala puoltaa yksilö- ja ihmiskeskeistä näkökulmaa, vaikka hänen väitöstutkimuksensa painottuu kuitenkin kvantitatiivisten menetelmien puolelle.

”Päätöksenteossa toimitaan samantyyppisien parametrien suhteen, ja saadaan aikaan yhteinen asenneilmapiirikin, vaikka persoonallisia eroja saa olla. Ne ovat tavallaan vaatimuskin sille, että mieli pysyy avoimena erilaisia inhimillisiä tekijöitä kohtaan.”

Toimitusketjussa toimittaja ja ostaja ►

VÄITÖSKIRJA

Kauppatieteiden maisteri, valtiotieteiden kandidaatti Oskari Rintalan väitöskirja “The Role of Social Agency in Supply Chain Management Decision-Making” (sosiaalisen toimijuuden rooli toimitusketjujen johtamista koskevassa päätöksenteossa) tarkastetaan Turun yliopiston kauppakorkeakoulussa syksyn aikana. Rintala sai keväällä LOGYn kannusteapurahan.

”Hyvällä, asenteet ja arvot huomioon ottavalla päätöksenteolla voidaan tuoda yritykseen kilpailuetua – sekä toimittajille että ostajille”, muistuttaa kauppatieteiden tohtoriksi väittelevä Oskari Rintala.

voivat pelätä oman asemansa puolesta, ja tämä heijastuu päätöksentekijöiden käyttäytymiseen. Heikompi kokee tulevansa uhatuksi, jos valtasuhteet ovat epäsymmetriset. Liiketoiminnan kannalta, mutta myös psykologisella tasolla, tunne vaikuttaa päätöksentekijöihin ja heikentää kommunikointia.

”Kaikkien pitäisi tunnistaa oma tärkeä roolinsa ketjussa. Jatkuvan tehostamisen narratiivi on vahvassa asemassa toimitusketjuissa. Kyse on pitkälti siitä, miten yksittäinen yritys voi kehittää toimintaansa ja kasvaa. Suhteessa ihmiseen se voi olla raadollinen vaatimus.”

KITKAT JA SIILOT KYTKETTÄVÄ PIENEMMIKSI

Miten sitten toimitusketjussa voidaan tehdä yhteisiä arvoperusteisia ratkaisuja, jotka palvelevat koko yritystä?

Rintala tähdentää, että kitkaa ja siiloutumista toimitusketjuissa on mahdollista vähentää.

"Korostamalla erilaisten roolien merkitystä suhteessa yhteisiin tavoitteisiin voidaan madaltaa kynnystä yhteistoiminnalle sekä organisaatioiden sisällä että organisaatioiden välillä. Näin voidaan saavuttaa yhtenäisyyttä, konvergenssia koko ketjuun".

Esimerkiksi osasto- tai funktiotasolla voidaan miettiä logistiikan erilaisia toteuttamistapoja.

”Tutkimuksessa lähdettiin siitä käsityksestä, että on kaksi erilaista tapaa toimia, eksploratiivinen ja eksploitatiivinen eli tutkiva ja hyödyntävä. Tavoitteena oli selvittää, miten nämä toteutuvat suomalaisyritysten tavoissa toteuttaa logistiikkaa.”

Rintalan mukaan kyse on niin sanotusta kaksikätisyydestä eli on pystyttävä hyödyntämään olemassa olevia toimintoja, liikuttava oman klikin sisällä. Yhtä tärkeää on se, että pystytään hakemaan myös uusia menetelmätapoja, sekä katsomaan, miten muut tekevät. Näin kehitetään toimintaa kauemmas totutuista menetelmistä.

KILPAILUETUA SYNERGIOISTA

Yksi tutkimuksessa tehdyistä oletuksista oli, että suomalaisyrityksissä oltaisiin haluttomia ulkoistamaan niille strategisesti tärkeitä logistiikkatoimintoja. Päinvastoin löydettiinkin, että mitä tärkeämpi ydinkompetenssi logistiikka oli aineiston yrityksille, sitä enemmän ne ulkoistivat sitä.

Tämä kertoo toisaalta luottamuksesta sitä kohtaan, että ulkoistamispalvelun tarjoaja pystyy hoitamaan homman ja siitä syntyy kilpailuetua. Mutta kyse on myös siitä, että toimintoja voidaan kehittää yhdessä toimittajien kanssa, jolloin kilpailuetu syntyy synergioista. ●

Tehoa varastoon ja panostusta työtilan turvallisuuteen Kasten -tuotteilla.

Materiaalinhallinnan mestarit optimoi työtilat.

Constructor Finland Oy
www.kasten.fi

LOGY CONFERENCE

9.-10.2.2023

Pikku-Finlandia, Helsinki 9.2.2023 | Risteily Tallink Silja 9.–10.2.2023

Pikku-Finlandia
Helsinki 9.2.2023

Tallink Spa & Conference
Tallinna 9.-10.2.2023

Ammattilainen, koe koko alan yhteinen huippuseminaari

LOGY Conference 2023 järjestetään Helsingissä tapahtuma-areena Pikku-Finlandiassa. Seminaaripäivän päätteeksi LOGY Conference jatkuu Tallink Siljan risteilyllä, yöpymisellä Tallinnassa Tallink Spa & Conference -hotellissa ja paluuristeilyillä maittavien ruokalujen kera.

LOGY Conference tarjoaa jälleen kuulijoilleen sekä kotimaisia että kansainvälisiä kärkinimiä hankinnan ja logistiikan kentältä. Katso LOGY Conferencen ohjelma ja tutustu puhujiin osoitteessa **www.logy.fi**

Seminaarin hinnat

LOGY Conference | Pikku-Finlandia
Jäsenhinta: 690 € + alv
Hinta muille kuin LOGYn jäsenille 790 € + alv

LOGY Conference | Pikku-Finlandia + Tallinnan päivän ohjelmaosuus
Jäsenhinta: 890 € + alv
Hinta muille kuin LOGYn jäsenille 990 € + alv

Skannaa QR-koodi ja ilmoittaudu mukaan:

SATAMAT SELVISIVÄT KORONAVUOSISTA PÄÄOSIN HYVIN

Osto&Logistiikan talousvertailu

Tuore tutkimus selvitti, minkälaisen loven koronapandemia aiheutti suomalaisten satamien talouteen. Vaikka satamat pärjäsivät lukujen valossa yleisesti ottaen hyvin, niin satamien tuloskunnossa on silti ollut suuria eroja.

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVAT **ADOBE STOCK / SATAMAT**

SUOMEN satamat selvisivät koronavuosista 2020-2021 vähemmin vaurioin kuin monien muiden maiden satamat, koska toimintoja sopeutettiin nopeasti. Satamien kesken oli tosin suuria eroja.

Tätä mieltä on Oulun yliopiston väylä- ja liikennetekniikan professori **Pekka Leviäkangas**. Hän johti kolmen yliopiston tutkimusta, jossa selvitettiin pandemian vaikutusta satamiin. ”Financial and economic performance of Finnish seaports – restructuring and pandemic impacts” -tutkimuksen ykkösvaiheen tulokset esiteltiin International Association of Maritime Economists -konferenssissa Etelä-Korean Busanissa syyskuussa.

Oulun yliopiston ohella tutkimuksessa mukana olivat Turun yliopisto ja Dublin University College. Tutkimusta jatketaan vuoden 2022 aikana, jolloin arvioidaan muun muassa satamien kykyä uusinvestointeihin.

Tutkimuskohteena oli 18 osakeyhtiömuotoista satamaa. Poissa oli isoista satamista vain teollisuusyritysten satamat Nesteen Sköldvik ja Outokummun Tornio.

”Koronavuosina satamien liikevaihto notkahti ja koronavuosia edeltäneiden vuosien kasvutrendi taittui, mutta kannattavuus, maksuvalmius ja vakavaraisuus säilyivät kutakuinkin ennallaan, mikä kertoo satamien hyvästä sopeutumiskyvystä”, Leviäkangas sanoo.

Satamien työn ja pääoman tuottavuus kyettiin pitämään kutakuinkin pandemiaa edeltävällä tasolla.

Tutkimuksessa satamat ovat yhtenä joukkona eli se ei kerro yksittäisten satamien numeroita. Tähän artikkeliin Osto&Logistiikka on kerännyt julkisista lähteistä satamien 4-5 vuoden tilinpäätöstietoja ja niitä käytetään satamakohtaisissa arvioissa.

Leviäkangas sanoo, että hieman yllättäen tuontiin keskittyneiden satamien tulovirta kärsi koronasta kaikkein vähiten.

Satamat jakautuivat koronavaikutuksiltaan hänen mukaansa kolmeen ryhmään.

”Neljän heikkoimmin menestyneen sataman joukossa liikevaihto putosi jopa liki kolmanneksen. Keskiryhmässäkin pudotus meni pääsääntöisesti ’pakkaselle’. Parhaiten menestyneessä ryhmässä liikevaihto säilyi koronaa edeltäneellä tasolla tai jopa kasvoi hieman”, hän sanoo.

Vertailu tehtiin laskemalla parin vuoden keskiarvot sekä ennen että jälkeen koronan puhkeamisen, eivätkä kuvaa yksittäisiä vuosia, jotka saattoivat heilahdella osin muistakin syistä kuin koronasta johtuen.

"KANNATTAVUUS, MAKSUVALMIUS JA VAKAVARAISUUS SÄILYIVÄT KUTAKUINKIN ENNALLAAN"

Korona haastoi etenkin isoja satamia

Tilinpäätöstietojen mukaan korona vaikutti eniten Oulun, Helsingin, HaminaKotkan ja Porin satamiin.

© OULUN SATAMA

© HAMINAKOTKA

© PORT OF HELSINKI

OULUN SATAMA

Keskisuuren Oulun Sataman vaikeudet alkoivat jo ennen koronaa. Sen liikevaihto oli laskenut vuodesta 2018 lähtien, jolloin se oli 8,7 miljoonaa euroa. Vuonna 2020 liikevaihto putosi 11,4 prosenttia ja vuonna 2021 vielä 9,5 prosenttia. Liiketuloskin valahti koronavuosina 7,7-12,1 prosenttia miinukselle ja työntekijät vuoden 2017 23 hengestä vuoden 2021 10:een.

HAMINAKOTKA

HaminaKotka on Suomen suurin yleis-, vienti-, kontti- ja transitosatama. Liikevaihdolla mitattuna HaminaKotkalle koronavuodet olivat myös hankalia. Vuonna 2020 liikevaihto putosi liki 10 prosenttia ja vuonna 2021 vajaat viisi prosenttia. Satama piti silti hyvän tuloskuntonsa ja teki jopa 14,6-17,6 prosentin liikevoiton ilman henkilövähennyksiä.

HELSINGIN SATAMA

Helsingin satama on Suomen tärkein tuontisatama ja matkustajaliikenteen ykkönen. Matkustajaliikenteen pudotuksen vuoksi satama otti kovan iskun koronasta. Vuonna 2020 sen liikevaihto putosi lähes 30 prosenttia ja tulos valahti 2,4 miljoonaa miinukselle. Vuonna 2021 liikevaihto kasvoi 2,4 prosenttia. Sataman tulos on nyt matkustajaliikenteen palaututtua vahvassa nousussa.

Entä sitten menestyjät?

Pieni taitaa olla kaunista satamissa. Menestyjien joukossa on monta pientä satamaa.

NAANTALIN SATAMA

Keskisuuressa Naantalin satamassa aurinko paistoi koronavuosinakin. Liikevaihto kasvoi ja tulos vain parani. Yhtiö tekee hienoa noin 25 prosentin liikevoittoa ja sataman liikevaihto kipuaa kohti 10 miljoonan euron rajaa.

RAAHEN SATAMA

Raahen satama kasvoi koronavuosina ja petrasi tulostaan. Vuonna 2020 liikevaihto tosin polki paikallaan, mutta hyppäsi seuraavana vuonna peräti 27 prosenttia. Sataman liikevaihto yltää liki seitsemään miljoonan euroon. Sen huolena on 13 prosentin omavaraisuusaste.

KASKISTEN SATAMA

Kaskisten satama kasvoi koronavuosina ja paransi tulostaan. Piskuinen satama yltää kahden miljoonan euron liikevaihtoon. Vuonna 2020 sen liikevaihto nousi 15 ja seuraavana vuonna 2,4 prosenttia. Vuosi 2021 oli yhtiön paras tulosvuosi ja liikevoittoprosentti 17,7.

RAUMAN SATAMA

Rauman satama on keskisuurten satamien koronavuosien menestyjä. Se piti liikevaihtonsa koronaa edeltävien vuosien reilussa 11 miljoonassa eurossa eikä tuloskaan juuri kärsinyt. Satama saneerasi ja puolitti henkilöstönsä vuoden 2018 31 työntekijästä 14 työntekijään vuoteen 2021 mennessä.

PIETARSAAREN SATAMA

Pietarsaaren pieni satama selvisi hyvin koronasta. Liikevaihto tosin putosi vuonna 2020 noin 2,9 miljoonaan eli lähes 10 prosenttia. Seuraavana vuonna liikevaihto ampaisi 18 prosentin nousuun. Liikevoittonsa satama piti hyvällä 21-24 prosentin tasolla.

NAANTALIN SATAMASSA AURINKO PAISTOI KORONAVUOSINAKIN

TURUN SATAMA
Moniin satamayhtiöihin korona vaikutti suhteellisen vähän. Suurista satamista esimerkiksi Turun sataman liikevaihto putosi vuonna 2020 kahdeksan prosenttia ja päätyi 21,9 miljoonaa euroon ja tulos valahti nollaan. Vuonna 2021 liikevaihto ei kasvanut, mutta tuloksensa satama hinasi jo 1,2 miljoonaa euroa voitolliseksi.

© TURUN SATAMA

Nämä satamat pitivät pintansa

HANGON SATAMA
Hangon satamaa korona kuritti vuonna 2020, kun liikevaihto laski 30 prosenttia ja päätyi 12,5 miljoonaa euroon. Yli 30 prosentin liikevoittoa tehneen sataman liikevoitto putosi 15 prosenttiin. Seuraavana vuonna Hanko palasi 9,2 prosentin liikevaihdon kasvulla jo 24 prosentin liikevoittotasolle.

INKOON SATAMA
Inkoon satama on noin 12 miljoonan euron liikevaihdollaan keskisuuri satama. Sitä korona kohteli viime vuonna kaltoin, kun liikevaihto putosi yhdeksän prosenttia. Tulos pysyi silti plussalla ja liikevoitto parissakymmenessä prosentissa.

KEMIN SATAMA
Kemin sataman liikevaihto putosi vuonna 2020 neljänneksen ja päätyi 4,4 miljoonaan euroon ja liiketappio oli 220 000 euroa. Seuraavana vuonna liikevaihto ponkaisi 15 prosentin nousuun ja liikevoitto 0,7 miljoonaan euroon.

UUDENKAUPUNGIN SATAMA
Uudenkaupungin sataman liikevaihto laski liki neljänneksen vuonna 2020 ja oli 3,2 miljoonaa euroa. Liikevoittoa kertyi 0,9 miljoonaa. Vuonna 2021 liikevaihto kasvoi 10 prosenttia ja liiketulos oli 1,1 miljoonaa euroa. Satamalla on taseessa yli 90 prosenttia omaa pääomaa.

KALAJOEN SATAMA
Kalajoen sataman liikevaihto tippui vuonna 2020 23 prosenttia ja päätyi 1,8 miljoonaan euroon. Seuraavana vuonna se nousi 10 prosenttia.

TOLKKISTEN SATAMA
Tolkkisten satama on joukon pienin. Vajaan miljoonan liikevaihtoa ja hurjaa noin 50 prosentin liikevoittoa tehnyt satama selvisi hyvin koronavuosista.

KVARKENHAMNAR AB
Kvarkenhamnar AB on Uumajan ja Vaasan satamat omistava ruotsalaisyhtiö. Se teki vuonna 2020 8,7 miljoonan euron liikevaihdolla nollatuloksen.

KASKISTEN SATAMA PÄIHITTI PANDEMIAN

TEKSTI **ESKO LUKKARI** KUVAT **KASKISTEN SATAMA**

KASKISTEN Satama Oy on keskittynyt ulkomaankauppaan. Sen rahdista 60 prosenttia on vientiä ja 40 tuontia. Satama ylti viime vuonna kahden miljoonan euron liikevaihtoon ja 360 000 euron liiketulokseen.

Sataman tärkein asiakas on Metsä Group, joka vie Kaskisten kautta tuotteitaan, muuan muassa sellua ja sahatavaraa, maailmalle esimerkiksi Isoon-Britanniaan, EU-maihin ja Afrikkaan. Metsä Board suunnittelee Kaskisiin miljardi euroa maksavaa 800 000 tonnin taivekartonkitehdasta. Se on lottovoitto satamallekin.

Muita tärkeitä sataman asiakkaita ovat Lunawood Oy ja Aureskosken jalostustehdas. Sataman kautta kuljetetaan myös kemianteollisuuden tuotteita ja bulkkirahtia.

Satama on selvinnyt koronavuosista toimitusjohtaja **Patrik Hellmanin** mukaan hyvin. Vuonna 2021 rahtiliikenne jopa kasvoi kuusi prosenttia vuodesta 2020 ja aluskäyntejä oli 387.

Yhtiö investoi vuonna 2021 noin 0,8 miljoonalla eurolla, kun laitureita lisättiin ja satamakenttiä laajennettiin.

Tämä vuosi on Hellmanin mukaan tavallaan menetetty. Kuitupuun tuonti Baltian maista loppui Ukrainan sodan vuoksi kuin seinään. Kuitupuun tuonti Baltian maihin Venäjältä loppui sodan vuoksi ja maat tarvitsevat kuitupuunsa itse.

ISOT INVESTOINNIT KÄYNNISTYMÄSSÄ

Kaskisten sataman toimintaa aiotaan silti kehittää voimakkaasti lähivuosina.

”Meillä on tarkoitus jatkaa investointeja ja vuosina 2023-2024 aiomme investoida 6,5 miljoonalla eurolla”, Hellman sanoo.

Kaskisten satama on selvinnyt koronavuosista toimitusjohtaja Patrik Hellmanin mukaan hyvin.

Kaskisten satama (Port of Kaskinen) sijaitsee Suomen länsirannikolla, Pohjanlahdella noin 100 km Porista pohjoiseen.

FAKTA

Väyläsyvyys: syväsatama 9 m	**Neste Bulk -laiturit:** 1 kpl
Laivauskoot: 1.000–45.000 dwt	**Varastotila kappaletavara:** 38 000 m²
Kääntöpaikka: 270 m / 350 m	**KuivaBulk:** 15 000 m² + 53 500 m²
Lolo/Bulk -laiturit: 7 kpl	**NesteBulk:** 49 000 m³
RoRo-laiturit: 2 kpl	**Satama-alue:** 16 ha

Hellmanin mukaan Kaskisten kautta Suomeen aletaan tuoda ensi vuonna tuulivoimakomponentteja esimerkiksi Intiasta, Turkista ja Saksasta.

”Tavoitteenamme on kasvattaa satamaliikennettä jopa 150 aluksella jo ensimmäisen puolen vuoden aikana ensi vuonna”, hän sanoo.

Kaskisten satama sijaitsee 100 kilometriä Porista pohjoiseen. Suojaisa satama tarvitsee sijaintinsa vuoksi talvisin hyvin harvoin jäänmurtajapalveluita. Satamalla on yhdeksän metrin syväväylä ja suora yhteys avomerelle ja Itämeren laivaväylille. Satama on osa EU:n TEN-T-satamaverkostoa.

Kaskisten Satama Oy digitalisoi toimintaansa norjalaisen yhteistyökumppanin Grieg Connectin avulla. Satamalle luodaan pilvipalvelupohjainen sataman digihallintajärjestelmä. Sen ensimmäinen vaihe otettiin käyttöön jo viime helmikuussa. Koko ohjelma on määrä saada valmiiksi kolmessa vuodessa.

”Lastidokumentoinnin digitalisoinnilla vähennetään paperisotaa. Porttitoimintojen siirtäminen järjestelmään tehostaa sataman maaliikenteen kulunvalvontaa ja kauko-seurantaa”, Hellman sanoo.

Havator on investoimassa sataman nostopalveluiden kehittämiseen, mitä Hellman pitää erittäin hyvänä sataman kilpailukyvyn kehittämiselle. ●

"MEILLÄ ON TARKOITUS JATKAA INVESTOINTEJA JA VUOSINA 2023-2024 AIOMME INVESTOIDA 6,5 MILJOONALLA EUROLLA."

Elinkeinoelämän järjestöt julkaisivat Väylävisio 2025 – 2050 -raportin.

VÄYLÄVISIO RAVISTELEE KESKUSTELUUN VÄYLIEN TULEVAISUUDESTA

TULEVAISUUDEN kilpailukykyinen ja hiilineutraali Suomi rakentuu modernien väylien varaan, uskovat elinkeinoelämän järjestöt. INFRAn, EK:n, Keskuskauppakamarin, SAK:n, SKALlin ja Tieyhdistyksen yhteistyönä teettämän selvityksen mukaan etenkin pääväylien modernisointi kannattaisi. Se mahdollistaisi hiilineutraalin liikenteen ja parantaisi Suomen saavutettavuutta, huoltovarmuutta, kuljetusten taloudellisuutta sekä liikenneturvallisuutta.

Väylävisio vuosille 2025–2050 on järjestöjen mukaan ensimmäinen digiajalla tehty pitkän aikavälin liikennevisio Suomessa.

”Teimme vision malliksi ja herättelyksi – koska muuten sitä olisi ehkä saatu odotella vielä vuosia”, sanoo elinkeinoelämän väylävisiotyössä mukana ollut toimitusjohtaja **Paavo Syrjö** INFRAsta.

Sotien jälkeen Suomi modernisoi vielä rohkeasti visioiden osin kehitysmaatasolla ollutta väyläverkkoaan. 1980- ja 1990-luvuilla korostui modernisoidun verkon laadukas ylläpito, mutta sitten jotain tapahtui.

”Moni päättäjä alkoi ilmeisesti nähdä liikennejärjestelmän pelkkänä pakollisena kulueränä, joka haluttiin tietenkin painaa minimiin. Yhteys kansantalouteen tai kilpailukykyyn unohtui. 2000-luvun ensimmäinen neljännes onkin ollut väylien näkökulmasta korjausvelan kertymisen aikaa”, Syrjö sanoo.

Perusväylänpidon taso on ollut Suomessa riittämätön koko 2000-luvun. Elinvoimainvestointejakin on tehty ilman kokonaisvaltaista, vuosikymmenten yli kantavaa strategista ideaa.

Visioraportin mukaan esimerkiksi tieverkon ylläpitoon ja kehittämiseen

© INFRA RY

2000-luku on ollut väylien näkökulmasta korjausvelan kertymisen aikaa, sanoo INFRAn toimitusjohtaja Paavo Syrjö.

oli vuonna 1991 käytössä lähes kaksinkertaisesti määrärahoja vuoteen 2021 verrattuna. Verkon pituus ei tarkastelujaksolla juuri muuttunut. Myös väylärahojen inflaatiotarkistukset ovat jääneet historian saatossa tekemättä.

”RUOTSI INVESTOI KOLME KERTAA SEN MITÄ SUOMI”

Rahoituksen kutistumisen seurauksena Suomella on paljon kiinni kurottavaa muihin Pohjoismaihin nähden. Niin korjaus- kuin investointivelkakin on paisunut isoksi.

”Seuraavan kymmenen vuoden aikana Ruotsi aikoo investoida liikenneinfraan lähes kolminkertaisesti sen mitä Suomi”, vision koostamisesta vastannut professori **Jorma Mäntynen** vertaa.

Ruotsissa on selvästi enemmän yhtenäistä 2+2- tai 2+1-kaistaista tiestöä, eikä ihme: Suomi käyttää tiestöön rahaa ajoneuvokilometriä kohti 80 ja asukasta kohti 70 prosenttia Ruotsin vastaavasta määrästä.

Rautateihin Suomi käyttää vain puolet Ruotsin käyttämästä rahasta niin asukaslukuun kuin rata- tai tonnikilometreihinkin suhteutettuna. Naapurusten tavaraliikenteen volyymi raiteilla on samaa luokkaa ratapituuteen suhteutettuna, mutta radat ”vetävät” lännessä paremmin, sillä kaksi- tai useampiraiteista rataa on huomattavasti Suomea enemmän.

”Suomi tarvitsee kipeästi lisäraiteita. Se loisi edellytykset myös tehokkaille intermodaalisille kuljetuksille Ruotsin tapaan. Riihimäeltä Tampereelle tarvitaan silloin vähintään kolme raidetta ja Tampere–Oulu-välille koko matkalle kaksi”, Destiassa Strategiset liikennejärjestelmät -yksikköä vetävä Mäntynen sanoo.

NÄIN YHTEYDET SUOMESSA PARANISIVAT

Järjestöjen väylävisiossa pääväyläverkon palvelukyky nousee 25 vuodessa uudelle tasolle. Verkko digitalisoituu ja tarjoaa kattavan lataus- ja jakeluinfrastruktuurin hiilineutraalille liikenteelle.

Lisäkaistojen ja -raiteiden rakentamisen myötä tavara- ja henkilöliikenne mahtuvat sujuvasti samaan liikennejärjestelmään. Se näkyy nopeutuvina matkoina ja kuljetuksina sekä onnettomuuksien vähenemisenä.

Suomen päätieverkko on jo hyvin tiheä, eikä elinkeinoelämä esitä uusia väyläyhteyksiä.

”Tärkeämpää on jo olevien väylien parempi kunnossapito ja niiden laadun nosto. Ehdottamamme parannukset eivät täytä Suomea moottoriteillä, vaan sujuvuus saavutetaan esimerkiksi teiden osalta rakentamalla valtatei- ►

© EK

Globaalit turvallisuusuhat muuttivat nopeasti koko Suomen liikenteellistä asemaa. Uudessa visiossa Suomi on ankkuroitu vankasti länteen, sanoo EK:n johtava asiantuntija Tiina Haapasalo.

"HALLITUSTEN PITÄÄ SITOUTUA LIIKENNE 12 -OHJELMAAN JA PITÄÄ LIIKENNERAHOITUS SIINÄ LINJATULLA TASOLLA."

► hin lisäkaistoja ja kaistanlevennyksiä", EK:n johtava asiantuntija **Tiina Haapasalo** sanoo.

Visiossa nelikaistaista tietä pääsisi Helsingistä niin Poriin ja Raumalle kuin pohjoiseenkin – aina Tornioon asti. Nelikaistainen tie veisi myös Tampereelta Seinäjoen kautta Kokkolaan.

”Globaalit turvallisuusuhat muuttivat nopeasti koko Suomen liikenteellistä asemaa. Uudessa visiossa Suomi on ankkuroitu vankasti länteen. Esimerkiksi Itä-Suomessa nelikaistainen tieyhteys johtaisi Imatralta Lappeenrannan, Kouvolan ja Lahden kautta Tampereelle ja sieltä länsirannikolle”, Haapasalo jatkaa.

Hangon satamakin yhdistyisi nelikaistaisesti muuhun pääväyläverkkoon vuoteen 2050 mennessä.

Raideverkolla liikenne nopeutuisi ja häiriöt vähenisivät, kun päärata saisi lisäraiteet Helsingistä Ouluun asti. Myöhemmin liikenne voisi kulkea kaksilla raiteilla Oulusta aina Kemiin ja Tornioon, Ruotsin rajalle saakka. Laurila–Tornio–Haaparanta- radan sähköistys kytkisi maat toisiinsa rautateitse.

Tärkeä kaksiraiteistettava osuus olisi myös väli Tampere–Jyväskylä.

DIGIRATA-HANKKEESTA MALLIA

Visio sisältää myös aikataulun ratayhteyksien digitalisoimiseksi modernia, radioverkkopohjaista kulunvalvontaa hyödyntäviksi vuoteen 2040 mennessä.

Päätiet tulisi visioraportin mukaan rakentaa älyteiksi, joilla tieinfra, tien käyttäjät ja taustajärjestelmät kommunikoivat keskenään uusia palveluja mahdollistaen.

”Suomen Digirata-hanke etenee parhaillaan mallikkaasti – samanlaista määrätietoisuutta tarvitaan nyt pääteiden älykkyyden kehittämisessä sekä tulevaisuuden lataus- ja jakeluinfrastruktuurin rakentamisessa raskaalle liikenteelle”, sanoo projektipäällikkö **Riku Huhta** Destian strategiset liikennejärjestelmät -yksiköstä.

YHTEISKUNNASSA ON TILAUSTA VÄYLÄKESKUSTELULLE

Edellytykset vision toteutumiselle luodaan Paavo Syrjön mukaan pitkäjänteisellä väyläpolitiikalla sekä oikein ajoitetulla ja riittävästi rahoitetulla perusväylänpidolla.

Rahoituksen turvaaminen edellyttää isoa kuvaa Suomen sisäisestä ja ulkoisesta saavutettavuudesta, parlamentaarisesti hyväksyttyä toimenpideohjelmaa saavutettavuuden parantamiseksi sekä systeemitason muutosta väylärahoituksessa.

”Hallitusten pitää sitoutua Liikenne 12 -ohjelmaan ja pitää liikennerahoitus siinä linjatulla tasolla. Yhteiskunnassa on käytävä myös kiireellisesti keskustelu siitä, miten järjestetään visioon pohjaavien elinvoimainvestointien erillisrahoitus budjettikehyksen ulkopuolelta. Voimmeko soveltaa hyötyjä maksaa -ajattelua tai käyttömaksuja? Entä miten EU-rahoituksen saanto paranisi? Visioraportin mukaan esimerkiksi Ruotsi sai vuosina 2014–2020 CEF-rahoitusta lähes 60 prosenttia enemmän kuin Suomi”, Syrjö vertaa.

Elinkeinoelämän kuljetusten palvelutason ja turvallisuuden parantaminen edellyttää vision laatijoiden mukaan 2–3 miljardin euron investointeja vuoteen 2032 mennessä. Ne kohdistuisivat erityisesti valtateille 3, 4, 9, 12, 15 ja 25 sekä kantateille 40 ja 50. ●

Lue lisää: ”Modernit pääväylät – kilpailukykyinen Suomi - Väylävisio 2025 – 2050” -raportti on luettavissa INFRAn, EK:n, Keskuskauppakamarin, SAK:n, SKALlin ja Tieyhdistyksen kotisivuilta.

VÄYLÄVISIO: 4 TAPAA MODERNISOIDA PÄÄVÄYLIÄ

1 Pidetään huolta nykyisten teiden ja ratojen kunnosta

- ”Perustan” ylläpito varmistaa, että muihin parantamiskeinoihin on varaa
- Riittämätön ylläpitorahoitus kasvattaa korjausvelkaa joka vuosi
- Rahaa hukataan, jos korjausta ei tehdä kerralla kunnolla, sillä korjaamistarve tulee eteen joka kerta aiempaa nopeammin ja korjaus maksaa entistä enemmän

2 Parannetaan pääväylien laatutasoa vastaamaan kysyntää

- Varmistetaan liikenteen sujuvuus ja palvelutaso
- Vähennetään investointivelkaa
- Parannetaan liikenneturvallisuutta
- Parempi energiatalous ja kuljetustalous tasaisella liikenteellä

3 Digitalisoidaan pääväyliä

- Kehitetään digiratoja ja älyteitä
- Hyödynnetään yhteistoiminnallisia älyliikenteen palveluja
- Mahdollistetaan liikenteen ja infran vuorovaikutuksella tehokkaampi infran käyttö sekä sujuvampi liikenne

4 Rakennetaan lataus- ja jakeluinfrastruktuuria raskaalle liikenteelle

- Mahdollistetaan uuden kaluston käyttö pääväylillä ennakoivilla investoinneilla
- Vastataan EU-vaatimuksiin
- Ratojen osalta varmistetaan sähköistys mahdollisimman laajasti

Pienikin vaurio voi olla SUURI RISKI

Piileekö yrityksessäsi turvallisuusriski?
Selvityksemme mukaan vain murto-osa yrityksistä tiedostaa kuormalavahyllystöjen kuntoon liittyvät riskit.

TTS Työtehoseura on Suomen ainoa itsenäinen ja riippumaton SEMA-sertifioitu toimija, joka tarjoaa **kuormalavahyllystöjen tarkastuksia sekä siihen liittyviä koulutuksia.**

TULEVAT ASIANTUNTIJAKOULUTUKSET

• Kuormalavahyllytarkastajan koulutus (Taso 2)	2.11.2022 ja 25.1.2023
• Kuormalavahyllyturvallisuuden tiedostava koulutus (Taso 1)	1.11.2022 ja 24.1.2023

KEHITÄ ITSEÄSI JA TYÖTÄSI KOULUTUKSELLA – OPISKELE JOUSTAVASTI TYÖN OHESSA

• Logistiikan lähiesimiestyön ammattitutkinto	7.12.2022
• Palvelulogistiikan ammattitutkinto	13.1.2023

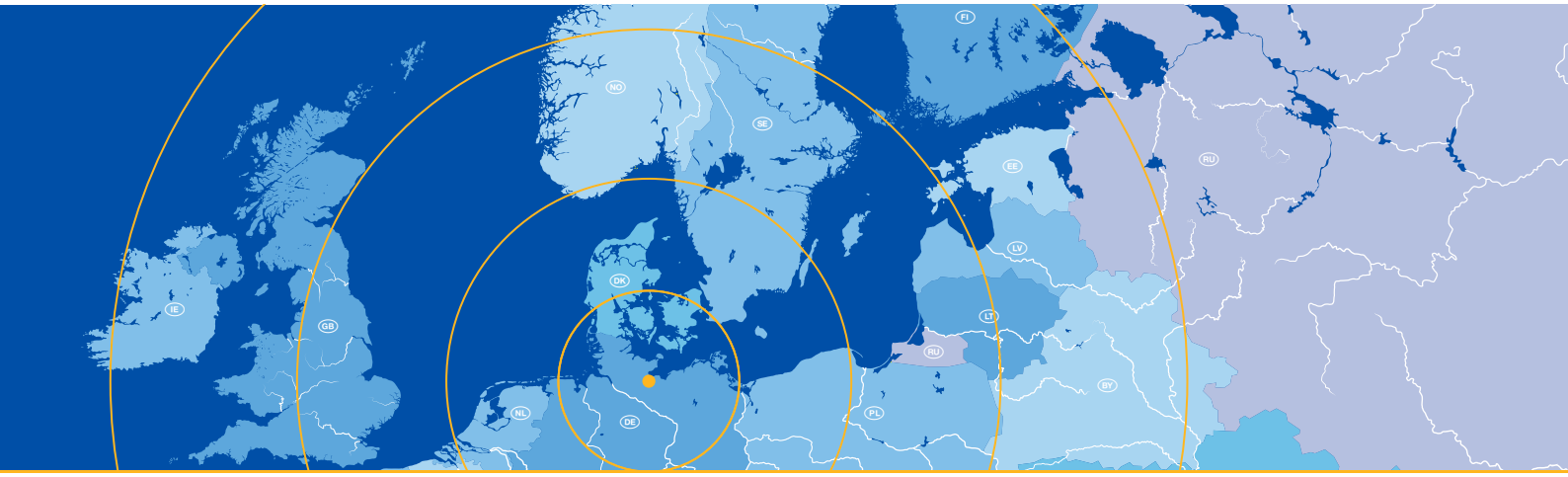
LISÄTIETOJA: www.tts.fi/turvallinenvarasto

TTS Työtehoseura Vantaa - Nurmijärvi - Turku

#työturvallisuus

Bruhn
SPEDITION

Your new location for warehousing & logistics



Trimodal Logistics in Lübeck-Travemünde

10.000 m² of modern warehousing surface, state of the art logistic solutions and over 125 years of expertise **Henry-Koch-Straße 4 | 23570 Lübeck | Germany**

www.bruhnsped.com

Location

- **Lübeck-Travemünde:** international hub between continental Europe and the Baltic Sea Area
- Connecting the economic centers of western and central Europe with Scandinavia, Finland, the Baltic States and Russian Federation
- Biggest Ro-Ro-harbor in the Baltic Sea Area
- Trimodal Logistics – road, sea and rail

Property

- 28.000 m² area
- 10.000 m² of divisible surface in a Greenfield warehouse
- Spacious outdoor area with ample parking space for trucks and trailers
- Fully enclosed property
- Modern and environmentally friendly architecture and technology

Facilities

- Sections from 5.000–10.000 m²
- Adjustable to individual requirements
- Warehouse height ca. 8,25 m
- Floor heating (heatable per section)
- 25 ramps suitable for jumbo trailers
- One ground level gate with side ramp
- Mezzanine: preliminary set-up for offices and social areas in place
- Fire and burglary alarm
- Fire water retention

Logistics

- Warehouse Management System available
- Suitable for a wide variety of cargo with multi-user-solutions and dedicated warehousing ideas/concepts

Bruhn SPEDITION

- Bruhn Spedition is a family business with long-term experience in Smart Logistics for the chemical, agricultural and foodstuffs industry.
- Intermodal Transportation is our core business. A team of experienced experts makes the best combinations to provide you with the optimal solution for your dry bulk, liquid or packed cargo.

Guarantees

- **Expertise** – 125 years of experience in logistics
- **Efficient multimodal solutions –** direct proximity of road, rail and sea
- **Reliability** and **flexibility**
- **Business Intelligence** – data driven reporting and tailor made analyses
- **Responsive** – our customer service team is always at your disposal

Contact

Torben Brandt
Business Development Manager
General Cargo
+49 451 4804 835 | +49 172 453 03 11
t.brandt@bruhnsped.com

Bruhn Spedition | Karlstraße 14 | 23554 Lübeck | Germany

Peer-Ove Buß
Operations Manager
General Cargo
+49 451 4804 300 | +49 172 454 03 96
p.buss@bruhnsped.com

KOTKAN MUSSALON SATAMAAN ON KESKITETTY SUURIN OSA ETELÄISEN SUOMEN SELLULOGISTIIKASTA JA LIKI NELJÄNNES KOKO MAAN SELLUVIENNISTÄ.

SELLUN YKKÖSSATAMA DIGITALISOITUU HARKITEN

TEKSTI **JUKKA NORTIO** KUVAT **JUHO KUVA**

Kotkan Mussaloon on noussut vuosikymmenessä yksi Itämeren komeimmista sellusatamista. Logistiikkaketjun digitalisaatio etenee siellä hallitusti ja yhteistyössä selluvalmistajien kanssa.

VIIMAINEN syyspäivä tervehtii meitä, kun astelemme Mussalon sataman D-alueella kahden 400 metrisen selluvaraston välissä. Kumpainenkin jättihalli vetää reilusti toistasataatuhatta tonnia sellua, jota junat ja rekat tuovat jatkuvalla syötöllä. Väkivahva pyöräkuormaaja purkaa parhaillaan rekkaa. Työhön menee noin 15 minuuttia.

Samalla kun rekka tyhjenee, saapuu purkualueelle juna, jota aletaan purkaa välittömästi. Noin 50 rekkaa ja 40 junavaunua tyhjennetään päivittäin sellulastistaan. Sellua saapuu laajalta alueelta Kaakkois- ja Keski-Suomesta sekä Pohjois-Pohjanmaalta.

”Selluterminaalimme etuna on se, että samanlaista tuotetta käsitellään suuret määrät yhdessä paikassa. Näin voimme kehittää toimintaamme mahdollisimman tehokkaaksi. Synergia palvelee sekä meitä että asiakkaitamme”, Stevecon metsäteollisuuden myyntijohtaja **Markus Myllylä** sanoo.

Rekkakuljetusten osuus on noin viidennes kuljetuksista, mutta pian viimeisetkin tehtaat siirtyvät rautatiekuljetuksiin. Tällä on positiiviset ilmastovaikutukset, sillä sähköistetyillä rautateillä kulkevilla sellujunilla on huomattavasti pienempi hiilijalanjälki kuin kumipyörillä. Dieselvetureita tarvitaan vain viimeisillä kilometreillä, kun selluvaunuja siirretään Kotkan ratapihalta Mussalon terminaalialueelle.

SELLU LIIKKUU EUROOPPAAN BREAK BULKINA

Sellua lähtee terminaalista satoja laivoja vuodessa. Satamassa on parhaillaan UPM:n aikarahtaama oranssi laiva. Sen vieressä odottaa on 100 tonnia sellua kantava valkoinen lavetti, jonka vetomestari hinasi hetkeä aiemmin paikalleen.

Euroopan liikenteessä olevat laivat vetävät keskimäärin 5000 – 6000 tonnia sellua. Satamaan on 17,5 metrin väylä-syväys, joten suurimmat Itämerellä liikennöivät laivat pääsevät laituriin Kotkassa. Esimerkiksi Kiinaan viedään sellua yli 50 000 tonnin break bulk -laivoilla.

Break bulkia käytetään sellun vientiin Euroopan paperitehtaille, mutta Kauko-Itään sitä viedään konteissa. Siksi terminaalien vieressä satoja kontteja odottamassa lasejaan.

”Laivaaja buukkaa tarvitsemansa konttimäärän, varustamo vapauttaa kontteja meille, me lastataan niihin sovitut sellut ja siirrämme täydet kontit odottamaan laivausta” Myllylä kertoo.

TYÖNJOHTO VAATII TARKKUUTTA

Terminaalitoimintojen valvomossa tapaamme työjohtajan tuuraajan **Vinski Syrjäsen**. Hän seuraa isoilta näytöiltä silmä kovana töiden etenemistä.

”Ruudulla näemme ajoneuvoennakot eli mistä ja milloin tulee tavaraa purkuun. Kolmesta varastosta näemme niiden reaaliaikaisen tilanteen eli kuinka paljon tavaraa on missäkin varastopaikassa. Minun pitää olla

koko ajan kartalla, miten tavara liikkuu sisään ja ulos”, Syrjänen kertoo näyttöjen grafiikka- ja lukuviidakosta.

Syrjänen opiskelee Jyväskylän ammattikorkeakoulussa logistiikkaa ja on toiminut vuodesta 2018 ahtaajana Haminassa. Hän hallitsee myös tarkkuutta vaativat työnjohdon tehtävät.

Syrjäsen kiireisimmät päivät ovat niitä, kun autoja tulee 80 päivässä ja jokaisessa kolmessa varastossa on myös

Työjohtajan tuuraaja Vinski Syrjänen seuraa näytöiltä sataman töiden etenemistä.

Tekoäly automatisoi suunnittelua

TASS- ja VTS-järjestelmät ovat osa laajempaa digitalisaation hyödyntämistä satamalogistiikassa. Nykyisiin tietojärjestelmiin kertyy valtavat määrät määrämuotoista tietoa, joka on erinomaista raaka-ainetta koneoppivalle tekoälylle. Kun logistiikan ammattilaiset ovat vuosikaudet tehneet päätöksiä miljoonien tavaraerien liikkeistä, voi tekoäly mallintaa tästä datasta itselleen sääntöjä, joiden mukaan se voi ensin tehdä ehdotuksia toiminnan pohjaksi ja jatkossa toimia jopa itsenäisesti.

”Tavoitteemme on, että järjestelmät voivat tulevaisuudessa suunnitella lastien käsittelyn jo siinä vaiheessa, kun lastit lähtevät tehtaalta. Tekoäly voi päättää Flow-järjestelmän tietojen perusteella esimerkiksi sen, miten lasti käsitellään ja minne se sijoitetaan varastossa. Näin saamme entistä parempaa ennakoivuutta”, **Heikki Jääskeläinen** kertoo Stevecon suunnitelmista.

Kaksi miljoonaa tonnia sellua maailmalle

Kotkan Mussalon satamaan on keskitetty suurin osa eteläisen Suomen sellulogistiikasta ja liki neljännes koko maan selluviennistä. Parin viime vuoden aikana sataman D-alueelle on noussut 20 000 ja 24 000 neliömetrin varastot, joiden lisäksi B-alueella on vielä vanhempi Metsä Groupin 15 000 neliömetrin varastotorakennus. Ne ovat täynnä hohtavan valkoisia paaleja, joista on tehtaalla tehty 2000 kiloa painavia paketteja.

Kolmen varaston läpi kulkee vuosittain maailmalle noin kaksi miljoonaa tonnia sellua. Kun varastossa katsoo oikein tarkkaan, erottuu siellä kotimaisten selluvalmistajien nimien lisäksi brasilialaisen selluvalmistajan nimi. Syykin on selvä: lyhytkuituista sellua tuodaan Suomeen kartonkiteollisuuden tarpeisiin.

- junavaunujen purkua. Tämän lisäksi voi tulla samaan aikaan vielä laivojen lastaukset.

REKOILLE TARKAT PURKUAJAT

Yhdellä Syrjäsen ruuduista on Exceliin piirrettynä kolmen selluvaraston pohjapiirrokset kukin omalla välilehdellä. Piirroksiin on merkitty, kuinka paljon sellua on milläkin varastopaikalla.

Toisella näytöllä Syrjänen käyttää TASS-järjestelmää (Truck Appointment System Steveco), joka kertoo rekkojen varaamat purkuajat. Järjestelmässä ei ole junia, koska niiden liikenne on liki päivittäin samanlaista, eikä niiden siksi tarvitse varata purkuaikoja samalla tavalla kuin rekkojen.

”Näemme esimerkiksi tuosta auton GKU, joka tuli juuri purkuun. Näin kuittaan sen saapuneeksi”, Syrjänen näyttää ruudulla valittua autoa ja pyyhkäisee hiirellä sen vieressä olevaa kuittauspainiketta.

"RUUHKAT OVAT HELPOTTANEET, KUN KAIKKI AUTOT EIVÄT TULE AAMULLA SAMAAN AIKAAN."

Aivan kaikki liikennöitsijät eivät varaa purkuaikoja, mutta tavoite on saada nekin käyttämään TASSia. Ne kuljetusliikkeet, jotka ovat ottaneet järjestelmän käyttöön, ovat pelkästään kiitelleet sitä.

Terminaalipäällikkö **Arto Sinikannas** korostaa, että TASS-järjestelmä parantaa töiden suunnittelua, koska siitä nähdään työmäärä useita päiviä eteenpäin. Näin työt osataan resursoida optimaalisesti.

”Ruuhkat ovat helpottaneet, kun kaikki autot eivät tule aamulla samaan aikaan”, Sinikannas sanoo.

Hän on 44 vuoden satamatyön kokemuksella erittäin tyytyväinen selluterminaalin toimintaan. Kaikki pelaa, kun terminaalin infra on suunniteltu sellua varten.

”Purkuraiteet ovat hyvät ja konekalusto on sovitettu sellulle. Olemme voineet hyödyntää D-alueella niitä oppeja, joita olemme saaneet vuonna 2016 käynnistyneestä yhteistyöstä Metsä Groupin kanssa ja nostaneet työn tehokkuutta koko ajan. Olemme muun muassa rakentaneet omia tietojärjestelmiä, jotka visualisoivat yhdellä kuvaruudulla meille, mitä varastossa on”, Sinikannas viittaa Syrjäsen käyttämään Excel-sovellukseen.

KYMMENIEN MILJOONIEN INVESTOINTI

17 hehtaarin terminaalialueen kehittäminen oli HaminaKotka Satama on investoinut alueelle yli 70 miljoonaa euroa. Tämän päälle tulee vielä Stevecon parikymmenen miljoonan euron investoinnit terminaalirakennuksiin.

D-alueen selluterminaalin kehittämiseen ovat osallistuneet UPM vuodesta 2018 lähtien ja Stora Enso tänä syksynä valmistuneen varaston parissa.

Metsä Group on ollut sellulogistiikan pioneeri. Sen ja Stevecon yhteistyö alkoi jo vuonna 2013 Mussalon B-alueen selluvaraston kehittämisellä.

”Metsä Group oivalsi volyymiedun ja sen että yhdessä paikasta sellu voidaan lähettää maailmalle konteilla, irtolastauksena tai vaikka rekoilla Eurooppaan”, Myllylä sanoo.

DIGIHANKKEET HALLITUSTI ETEENPÄIN

Kun tarkkoja ollaan, niin Stevecon tytäryhtiö Saimaa Terminals pyörittää selluterminaalien toimintaa Stevecon alihankkijana. Emo- ja tytäryhtiön erillisyys heijastuu jonkin verran digitalisaatioon eritahtisuuteen.

Molemmilla on käytössä konserninlaajuinen Flow-lastienhallintajärjestelmä. Siitä on linkit myös asiakkaiden ja varustamojen järjestelmiin niin, että sanomaliikenteen välittämä tieto lastien liikkeistä välittyy kitkatta läpi toimitusketjun. Flow’lla on ikää jo 17 vuotta ja sen edeltäjät tekivät jokseenkin samoja asioita jo 1980-luvulla. ►

Kuvassa vasemmalta terminaalipäällikkö Arto Sinikannas, Stevecon kehitysjohtaja Heikki Jääskeläinen ja Stevecon metsäteollisuuden myyntijohtaja Markus Myllylä.

► Stevecon Flow'n päälle rakentama graafinen VTS-järjestelmää (Varastotyön suunnittelu) ei ole Saimaa Terminalsin operoiman selluterminaalin käytössä, koska Excel-grafiikkaan perustuva järjestelmä on riittänyt Sinikankaan mukaan heidän tarpeisiinsa. Toisaalta VTS automatisoisi työtä, sillä se hakee tiedot suoraan Flowsta toisin kuin Excel-sovellus, jota pitää päivittää käsin.

”Tutkimme Stevecon kanssa VTS:n käyttöönottoa. Jos saamme siitä hyötyä, otamme sen ilman muuta käyttöön”, Sinikannas sanoo.

”Tavoitteemme on saada VTS käyttöön selluterminaalissa vuoden loppuun mennessä. Suurin juttu on piirtää varastoiden pohjapiirustukset järjestelmän sisälle”, Stevecon kehitysjohtaja **Heikki Jääskeläinen** kertoo.

Jääskeläinen korostaa digihankkeiden hallittua läpivientiä, jotta hankkeet pystytään jaksottamaan ja operointi jatkuu saumattomasti uusien järjestelmien käyttöönottojen yhteydessä.

VTS:n kehityskaari on hyvä esimerkki, miten työ tehdään ajan kanssa. Idea syntyi vuonna 2007 ja suunnittelu käynnistyi 2015. Ensimmäisen kerran VTS:n varasto-osio otettiin käyttöön syksyllä 2020 Hietasen satamassa.

VTS on työnjohdon tärkein työväline Stevecon muissa varastoissa. Se kertoo sataman reaaliaikaisen tilanteen kuten sen, ovatko junavaunut tyhjiä vai täysiä, miten täysiä mitkäkin varastot ovat ja mikä on laivojen lastaustilanne.

Kun työnjohtaja alkaa suunnitella töitä, hän klikkaa esimerkiksi junavaunua ja näkee, mitä lasteja vaunussa. Tämän tiedon perusteella hän jakaa koneenkuljettajalle työtehtäviä. Koneenkuljettajat näkevät tehtävänsä omilla näytöillään heti, kun he siirtyvät varastosta tai junanvaunusta toiseen. ●

"TAVOITTEEMME ON SAADA VTS KÄYTTÖÖN SELLU-TERMINAALISSA VUODEN LOPPUUN MENNESSÄ."

Rfid-tieto seuraa sellua

RFID-TUNNISTUS on edistyksellinen osa sellulogistiikan digitalisaatiota. Mussalon selluterminaalin pyöräkuormaajien sarvissa on rfid-lukijat ja Stevecon tietojärjestelmät käsittelevät lukijoiden tuottamaa dataa.

Kun tavara saapuu ja sitä aletaan käsittelemään, pyöräkuormaajan rfid-lukija välittää tiedon sellun saapumisesta ja varastopaikasta Stevecon Flow-järjestelmälle. Kun tavara lastataan laivaan, tieto päivittyy järjestelmään ja se välitetään myös laivaajan tietojärjestelmään. Seuraavaksi tavarantoimittaja saa tiedon, kun sellu on saavuttanut määräsataman, jos siellä on valmius rfid-tunnistukseen. Yksi kolmesta suuresta selluvalmistajasta on jo pidemmän aikaa käyttänyt rfid:tä sellunsa liikkeiden seurantaan.

OSA PAREMPAA ASIAKASPALVELUA

UPM:llä ja Stevecolla on pitkä yhteistyö metsäteollisuustuotteiden satamapalveluiden kehittämisessä. Syys-lokakuussa kuussa käyttöönotettiin rfid-teknologiaan perustuva selluyksiköiden tunnistus.

”Olemme tämän vuoden aikana ottaneet rfid-skannauksen käyttöön Itä-Suomen tehtaidemme varasto-operaatioissa. Kun vastaanotamme paalauslinjoilta sellua varastoon, tunnistamme rfid:n avulla kaikki yksiköt. Haluamme viedä selluntoimitusketjussa yksikkötason jäljitettävyyttä voimakkaasti eteenpäin”, UPM:n **Antti Ilovuori** sanoo.

Sellun yksikkökohtainen tunnistus tuo lisäarvoa ja parantaa UPM:n digitaalisia palveluita asiakkaille. Asiakkaat haluavat yhä tarkemmat tiedot sellun alkuperästä: onko sellu valmistettu sertifioidusta puusta, mistä valmistuserästä se on ja mikä on sellunyksikön laatu.

Eurooppalaisia selluasiakkaita ei kiinnosta niinkään selluyksiköiden matka läpi logistiikkaketjun. Ne hankkivat sellunsa pääasiassa hyvin nopealla toimitusajalla eli siinä vaiheessa, kun sellupaalit jo ovat UPM:n Manner-Euroopan jakeluvarastoissa lähellä asiakasta.

Myös Stora Ensolle rfid-tekniikan käyttöönotto on seuraava iso kehitysaskel sellulogistiikassa.

”Rfid:n avulla voidaan siirtyä bulkkibisneksestä kollikohtaiseen tiedon välittämiseen”, Stora Enson Suomen ja Baltian logistiikkajohtaja **Timo Hatva** sanoo.

Stora Ensolla rfid ei ole vielä laajamittaisessa käytössä, vaikka siitä on kokemusta. Teknologia ei ole Hatvan mukaan niin luotettava, että pelkästään siihen voitaisi nojata.

”Voimme siirtyä rfid:n käyttöön vasta, kun kaikki operaattorit voivat lukea paalit sataprosenttisella varmuudella. Tänä päivänä asia ei ole vielä näin.”

Hatva arvioi 30 vuoden kokemuksella digitaalisten palveluiden vaikutusta logistiikkaketjuun.

”Tiedon luotettavuus ja sitä kautta toiminta- ja toimitusvarmuus ovat parantuneet merkittävästi näiden vuosien aikana. Robotiikka ja automaatio ovat tehostaneet kokonaisuutena logistiikkaketjun toimintaa varsinkin hallinnossa.” ●

Markkinatilanne on muuttanut toimitusketjujen mittaamista

Ilkka Sillanpää on yrittäjä ja yritysten kehittäjä, Tuotantotalouden Dosentti, KTT, TkT. Hän on myös yksi LOGYn toimitusketjun hallinnan kouluttajista.

TEKSTI **ILKKA SILLANPÄÄ**

KANSAINVÄLISET häiriötilanteet ovat osoittaneet, kuinka herkkiä toimitusketjut ovat häiriöille ja muutoksille. Olemme uuden normaalin edessä, jossa markkinoiden häiriöt ja muutokset lienevät pysyviä.

Globaalit toimitusketjut ovat olleet erityisen herkkiä muutoksille. Uskallan väittää, että me jokainen olemme päässeet tätä todistamaan arjessa muun muassa ruoka- ja elektroniikkakaupoissa. Samat vaikutukset ovat näkyneet myös yrityksille. Mitä globaalimpia toimitusketjut ovat, sitä suuremmat ovat haasteet.

Sen sijaan paikalliset toimitusketjut ovat toimineet paljon paremmin kuin on osattu kuvitella. Suomalaiset – ja eurooppalaiset – toimitusketjut ovat olleet vähemmän haavoittuvampia.

Voisikin todeta, että kustannusten perässä juoksemisella on ollut seurauksensa. Tyypillisesti nämä seuraukset ovat osuneet isojen pörssiyhtiöiden toimitusketjuihin. Olemme saaneet kuulla useamman pörssiyhtiön osavuosikatsauksissa saman viestin; toimitusketjuissamme on ongelmia.

Perinteisesti toimitusketjuja on mitattu ja johdettu kustannukset, toimitusaika ja laatu keskeisesti. Nämä mittarit ovat painottuneet mielestäni liikaa kustannuksiin.

Liian vähän on huomioitu toimitusketjujen kumppanuuksia, joustavuutta, toimitusaikoja ja toiminnan laatua. Ne yritykset, jotka ovat mitanneet ja johtaneet toimitusketjua näistä lähtökohdista, ovat menestyneet käynnissä olevassa häiriötilanteessa paremmin.

Juhlapuheissa ja tieteellisessä tutkimuksessa on korostettu kumppanuuden merkitystä toimitusketjuissa jo pitkään. Ne yritykset, jotka ovat osanneet luoda pitkäaikaisia kumppanuuksia ovat menestyneet viime vuosina. Käynnissä olevassa häiriötilanteessa olemme viimeistään oppineet, kuinka suuri merkitys on kumppanuudella, pitkillä yhteistyösuhteilla ja luottamuksella.

On hyvin tyypillistä, että raaka-aineiden ja komponenttien toimittaja on joutunut valitsemaan, kenelle asiakkaista tuotteita pystytään toimittamaan. Perinteisesti on ajateltu, että ostava yritys valitsee toimittajat. Tässä häiriötilanteessa tämäkin on muuttunut; toimittajat valitsevat asiakkaat. Näissä tilanteissa kumppanuudella ja pitkillä luottamuksellisilla yhteistyösuhteilla on ollut merkityksensä. Tämän vuoksi kumppanuuksien taso ja syvyys on konkretisoitunut useissa toimitusketjuissa.

Häiriötilanne, kysynnän merkittävä kasvu talouden hyvän tilanteen vuoksi, on toimitusketjujen johtamisessa siirrytty keskittymään kumppanuuksiin, saatavuuteen sekä joustavuuteen kustannusten sijaan. Kestävän kehityksen painoarvo toimitusketjujen johtamisessa kasvaa. On pystyttävä kertomaan kuinka ympäristö, taloudellinen- ja sosiaalinen vastuu toteutuu toimitusketjuissa. ●

"KUMPPANUUKSIEN TASO JA SYVYYS ON KONKRETISOITUNUT USEISSA TOIMITUSKETJUISSA."

NIMITYSUUTISIA MYÖS VERKOSSA! Ilmoita yrityksesi uudet nimitykset OstoLogistiikka.fi-uutissivustolla. Nimitykset julkaistaan Osto&Logistiikan verkkosivuilla ja rivimainintana viikkokirjeessä. LOGYn jäsenetuihin kuuluu kiintiömäärä nimitysuutisia vuodessa. Aineistot nimitysuutisiin: toimitus@ostologistiikka.fi

Ahola Groupin konsernijohtajaksi Ida Saavalainen

Vuodesta 1982 toimitusjohtajana ja myöhemmin konsernijohtajana toiminut Hans Ahola jatkaa hallituksen puheenjohtajana.

LOGISTIIKKA-ALAN perheyritys Ahola Group käy läpi sukupolvenvaihdosta. Uudeksi konsernijohtajaksi on nimetty **Ida Saavalainen**, ja vuodesta 1982 toimitusjohtajana ja myöhemmin konsernijohtajana toiminut **Hans Ahola** jatkaa hallituksen puheenjohtajana. Ahola Transportin toimitusjohtajaksi on nimetty liiketoimintajohtajana toiminut **Åke Nyblom**.

Ahola koostuu maantiekuljetusten Ahola Transportista, erikoiskuljetuksiin keskittyvästä Ahola Specialista sekä logistiikan digitaalisia ratkaisuja tarjoavasta Ahola Digitalista. Konserni palvelee asiakkaita Pohjoismaissa, Baltiassa, Puolassa ja CEE-maissa. Partneriverkon kautta Aholalla on yhteydet koko Eurooppaan.

"On ollut etuoikeus seurata Ahola Groupin kehitystä yhdeksi Suomen johtavista logistiikka-alan yrityksistä kuluneiden vuosikymmenten aikana, jotka olen saanut viettää erilaisissa rooleissa. Nyt on kuitenkin aika väistyä ja antaa uudelle sukupolvelle tilaa luotsata yritystä. Huolimatta tämänhetkisestä maailmantilanteesta ja muista muutoksista uskoni yrityksen tulevaisuuteen on vankkumaton ja jään innolla seuraamaan mitä tulevaisuus tuo tullessaan", Ahola sanoo.

"Kuten arvata saattaa, jättää Hans isot saappaat täytettäväksi ja siksi Aholan johtamiseen seuraavien vuosikymmenien aikana tarvitaan sekä minua että Åkea. Puhun meidän molempien puolesta kiittäessäni Hansia tästä luottamuksesta ja kaikista vuosista, jotka hän on yritykselle antanut", sanoo Saavalainen.

Lauri Helke Fenniarailin toimitusjohtajaksi

DIPLOMI-INSINÖÖRI Lauri Helke (40) on aloittanut lokakuun alussa Fenniarail Oy:n toimitusjohtajana. Hän on toiminut aiemmin OnniBus.com Oy:n toimitusjohtajana ja oli sitä aiemmin VR:n suunnittelupäällikkö.

”Olen erittäin otettu, että pääsen johtamaan rautatiealan muutosta ja Fenniarailin menestystä. Yhtiö on vahvassa kasvussa ja sen kaltaisesta tilanteesta minulla on kokemusta, jota voin nyt hyödyntää”, Helke sanoo.

Fenniarail Oy on vuonna 2009 perustettu suomalaisomisteinen yksityinen rautatieyhtiö, joka liikennöi koko Suomen rataverkolla. Yhtiön liikevaihto viime vuonna oli 6,9 miljoonaa euroa ja työntekijöitä sillä oli 26.

Matkahuollon toimitusjohtaja vaihtuu

MATKAHUOLLON alan ykkösbrändiksi nostanut **Janne Jakola** siirtyy Boyden Oy:n partneriksi. Uudeksi Matkahuollon toimitusjohtajaksi on nimitetty **Mika Husso**.

Husso aloittaa työt Matkahuollossa tammikuussa 2023. Matkahuollon vt. toimitusjohtajana toimii yhtiön varatoimitusjohtaja ja talousjohtaja Teemu Naatula lokakuusta alkaen siihen asti, kunnes Husso aloittaa tehtävässään.

”Janne Jakola on tehnyt merkittävän työn Matkahuollon uudistamiseksi ja kehittämiseksi nopeasti muuttuneessa toimintaympäristössä ensin hallituksessa ja sitten toimitusjohtajana viiden viime vuoden aikana”, sanoo tiedotteessa Matkahuollon hallituksen puheenjohtaja **Raija-Leena Söderholm**.

Kimmo Naski jatkaa BPO:n puheenjohtajana

KTT Kimmo Naski (HaminaKotka Satama Oy) jatkaa Itämeren satamaliitto BPO:n puheenjohtajana vuoteen 2024 asti.

Eero Takkula 1955–2022

Logistiikan edistäjä ja innostaja eli täydellä palolla

LOGY Pohjois-Suomen alueen kunniapuheenjohtaja, kauppatieteiden lisensiaatti, HHJ **Eero Takkula** menehtyi äkillisesti vaikeaan sairauteen 66 vuoden iässä 25.7.2022 Oulussa.

Eero toimi 80-luvulta lähtien aktiivisesti LOGY:n sekä sitä edeltäneen Materiaalitaloudellisen yhdistyksen luottamustoimissa ollen mm. Pohjoisen piirin perustajajäsen, sen pitkäaikainen puheenjohtaja (1990–1999) ja hallituksen jäsen (2010–2016). Työurallaan Eero vaikutti logistiikan hyväksi mm. opettajana ja yliopettajana Kemi-Tornion ammattikorkeakoulussa ja Satakunnan ammattikorkeakoulussa kuten myös rehtorina ja toimitusjohtajana Raahen Aikuiskoulutuskeskuksessa.

Verkostojen rakentaminen ja vaaliminen kuului Eeron erityisiin vahvuuksiin. Hän nautti toimimisesta ihmisten kanssa ja eli täydellä palolla hänelle tärkeiden asioiden puolesta, olipa sitten kyse työstä, yhdistystoiminnasta, metsänhoidosta, äijäjoogasta tai matkustamisesta sekä yhdessäolosta vaimonsa, lapsiensa, lapsenlapsiensa ja ystäviensä kanssa.

Tätä intensiivistä elämäntapaa Eero hyödynsi myös edistäessään voimallisesti logistiikan opetusta. Hän rohkaisi nuorempiaan nauttimaan logistiikan eteen tekemästä työstä, sillä niin hän itsekin teki, ja siten loi miellyttävällä persoonallaan ja huumorillaan viihtyisän tunnelman yhteisiin kokoontumisiin.

Erityisen humaanin ominaisuuden - kyvyn antaa varauksetta myönteistä ja innostavaa palautetta, Eero omaksui lapsuudenkodistaan Haukiputaan Takkurannassa. Tämän taidon hän sai iskostettua moniin ihmisiin ympärillään.

Timo Pohjosenperä
Kirjoittaja on yksi monista Eeron yhdistystoimintaan innostamista ja kannustamista LOGY:n aktiivijäsenistä.

LOGYn koulutukset

HANKINTA

- Hankinnan projektijohtaminen alk. 28.10.
- Oston sopimukset ja lakiasiat alk. 31.10.
- Tuontikaupan hallinta 1.11.
- Vientikaupan hallinta 2.11.
- Toimittajien johtaminen alk. 2.11.
- Tuloksellinen neuvottelutaito 8.-9.11.
- Tietoisku: Tilaajavastuulaki 11.11.
- Hintojen ja kustannusten analysointi 15.11.
- Hankinnan johtaminen ja kehittäminen 22.-23.11.
- Hankinnan digitalisaatio alk. 25.11.
- Oston peruskurssi alk. 14.2.2023
- Hintojen ja kustannusten analysointi alk. 14.3.2023
- Hankinnan mittaaminen alk. 14.3.2023
- Oston sopimukset ja lakiasiat alk. 16.3.2023

TOIMITUSKETJUN HALLINTA

- Varaston suunnittelu ja ohjaus 16.-17.11.
- Tehokas tuotannonohjaus – työvälineitä tuotannon kehittämiseen alk. 23.11.
- Tietoisku: Toimitusketjun riskien hallinta 8.12.
- Inventory Management – työvälineitä materiaalinohjaukseen 18.-20.1.2023
- Logistiikan peruskurssi alk. 24.1.2023
- Tietoisku: Vastuullisuus toimitusketjussa 14.2.2023

Katso kaikki koulutukset LOGYn sivuilta: **www.logy.fi**

Jäsenille etuhintaan!

Koulutuksia toteutetaan joko etä- tai lähikoulutuksina. Etäkoulutukset muodostuvat useammista puolen päivän tilaisuuksista.

Oppimisympäristö tukenasi
Uusin tieto • Parhaat vinkit • Tehokkaat menetelmät
Kokeneet kouluttajat • Käytännönläheinen lähestymistapa

LOGY

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

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

Kuvassa vasemmalla LOGYn palvelupäällikkö **Mirka Airas** ja toimitusjohtaja **Markku Henttinen** sekä Broman Groupin Head of Logistics **Jussi Peltola** ja Director Supply Chain **Petri Nietula**.

LOGYn sisälogistiikan innovaatiopalkinto Broman Groupille

"YHTIÖ ON SAAVUTTANUT MERKITTÄVÄN KASVUN SISÄLOGISTIIKAN KEHITTÄMISEN AVULLA."

LOGY RY:N vuoden 2022 Sisälogistiikan Innovaatio -palkinto myönnettiin Broman Group Oy:lle Tampereen Logistiikka-messujen yhteydessä syyskuussa. Vuosittain jaettavan palkinnon tarkoituksena on edistää kotimaisen sisälogistiikan kehittymistä palkitsemalla alan osaajia.

”Tuomaristo arvosti päätöksessään sitä, kuinka merkittävästi Broman Group on konsernina panostanut juuri sisälogistiikan kehitykseen. Huomionarvoista on sisälogistiikan ja sen kehityksen suuri rooli koko konsernin laajenemisessa ja kehittymisessä. Tämä on vielä suhteellisen epätyypillistä suomalaisille yrityksille”, sanoo LOGYn Sisälogistiikkafoorumin puheenjohtaja **Elina Häme**.

KERAVALLA HUIPPUTASON AUTOMAATIOVARASTO

Broman Logistics otti viime syksynä käyttöön Keravalla huippumodernin automaatiovaraston, jossa 97 prosenttia tuotteista käsitellään automaatioavusteisesti.

”Keravan automaatiovarasto edustaa Euroopan kehittyneintä teknologiaa. Keskus mahdollistaa verkkokauppamme kategorioiden ja valikoiman laajentamisen. Oma tuontimme on kasvanut koko ajan ja kasvaa edelleen. Keskus mahdollistaa myös tavaran nopeamman käsittelyn ja läpimenon”, sanoi Broman Groupin toimitusjohtaja **Antti Tiitola** yhtiön tiedotteessa.

Broman Logisticsilla on logistiikkakeskus myös Hyvinkäällä. Broman Group ylti toissavuonna 435 miljoonan euron liikevaihtoon ja 37,8 miljoonan euron liiketulokseen. Yhtiön omavaraisuusaste oli tuolloin 61,5 prosenttia ja konsernissa 1 672 työntekijää.

"HUOMIONARVOISTA ON SISÄLOGISTIIKAN JA SEN KEHITYKSEN SUURI ROOLI KOKO KONSERNIN LAAJENEMISESSA JA KEHITTYMISESSÄ."

Lue lisää LOGYn ajankohtaisista aiheista: www.logy.fi

LOGY Conferencen ensimmäiset puhujat julkistettu

ENSI vuoden tapahtumakalenteri saa vauhdikkaan startin, kun odotettu ja suosittu LOGY Conference valtaa Pikku-Finlandian ja Tallink Spa & Conference -hotellin Tallinnssa 9.-10.2.2023.

LOGY Conferencen lopullinen ohjelma julkaistaan marraskuun aikana, mutta jo nyt ohjelmaan on kiinnitetty toistakymmentä liike-elämän eturivin ammattilaista. Ilta huipentuu autourheilija **Emma Kimiläisen** inspiroivaan puheenvuoroon menestyksen konseptista, asenteista ja ennakkoluuloista. Mistä henkinen kantti syntyy ja mikä tekee voittajan? Mitä jokainen voi oppia formulatallin tiimityöskentelystä ja miten hallita jännitystä sekä stressiä?

Katso koko päivän ohjelma osoitteessa **www.logy.fi**.

Jäseniltapäivä ja syyskokous marraskuussa

LOGYN jäseniltapäivä ja sääntömääräinen syyskokous järjestetään Helsingissä Hotelli Presidentissä torstaina 10.11. klo 15-19.

Jäseniltapäivässä on aiheina muun muassa tulevaisuuden näkymät logistiikassa sekä ajankohtainen analyysi LOGY Barometrin Q3:n sisällöstä. Paneelikeskustelussa keskustelevat muun muassa DHL Freight Finlandin Key Account Manager **Mia Jyrkänkallio** ja Kajalahti Oy:n toimitusketjujen ja hankinnan tehostamisen asiantuntija **Pekka Heikkilä**. Katso jäseniltapäivän tarkka ohjelma ja ilmoittaudu mukaan LOGYn sivuilta.

Hyödynnä IT-sopimusehtoja

TEETKÖ IT-palveluhankintoja? IT-sopimusehdot helpottavat IT-alan sopimusten tekemistä. Sopimusehdot soveltuvat käytettäviksi kotimaisissa IT-toimituksissa asiakkaiden ja toimittajien välillä.

”Euromääräisesti pienissäkin it-hankinnoissa kannattaa aina huomioida immateriaalioikeudelliset ja datan käyttöön liittyvät kysymykset sekä tietoturva ja henkilötietojen käsittely. IT2022-ehtoja käyttämällä säästää merkittävästi aikaa ja juristipalkkioita”, sanoo Keskuskauppakamarin lakimies **Minna Aalto-Setälä**.

LOGYn yritys- ja yhteisöjäsenet saavat IT-sopimusehdoista 40 prosentin alennuksen.

Webinaari logistiikan energiaratkaisuista

LOGY Häme järjestää kaikille LOGYn jäsenille avoimen ja maksuttoman webinaarin logistiikan energiaratkaisuista 1. marraskuuta. Webinaarissa kuulet kuinka logistiikka-alalla voidaan pyrkiä energiatehokkaisiin ratkaisuihin nykyaikaisin menetelmin. Tilaisuudessa puhuvat muun muassa **Heikki Lahtinen** (LOGY Häme & LIMOWA), **Markku Ahonen** (Ramboll), **Markku Tahkokorpi** (Utuapu), **Jaakko Jokitalo** (Rototec) ja **Ari Laitala** (Sykli).

JÄSENTAPAHTUMAT

Yritysjäsentapahtumat:

9.11. AGV-markkinat ja niiden käyttöönotto käyttäjän näkökulmasta
1.12. Hiilineutraalisuus hankinnoissa
8.12. SCM: S&OP aiheinen tapahtuma

Jäsentapahtumat:

1.11. Webinaari: Logistiikan energiaratkaisut
1.11. Yritysvierailu: DB Schenkerin terminaali Liedossa
2.11. Teatteri-ilta Tampereella
7.11. LOGY Saimaa: Syyskokous
7.11. Teatteri-ilta Lappeenrannassa
8.11. Yritysvierailu: DB Schenkerin terminaali Lempäälässä
10.11. LOGYn jäseniltapäivä ja sääntömääräinen syyskokous
23.11. LOGY Pohjois-Suomi: Syyskokous

Ilmoittautumiset: www.logy.fi

LUKU

20

KEVÄÄLLE 2023 on julkaistu jo 20 erilaista koulutusta. Tutustu koulutuksiin osoitteessa www.logy.fi.

Kevään koulutukset julkaistu

KEVÄÄN 2023 koulutukset on julkaistu ja ilmoittautuminen niihin on avattu.

LOGYn koulutuksia on kiitelty vaikuttavuudesta.

”Olemme panostaneet, että koulutuksemme ovat monimuotoisia ja osallistavia. Niissä vaihtelee kouluttajien alustukset teemaan, pienryhmäkeskustelut, erilaiset harjoitukset. Ryhmätöiden avulla opittua asiaa sovelletaan heti käytäntöön. Koulutusten jälkeen järjestetään Q&A-tilaisuus, jossa osallistujat saavat sparrausta koulutusteemaan liittyvissä kysymyksissään”, kuvailee LOGYn liiketoiminta- ja kehityspäällikkö **Maarit Mänttäri**.

Koulutuksia voit suorittaa yksittäin, kokonaisen koulutusohjelman edestä tai vain valitsemasi koulutusohjelman tason verran, jolloin saat kyseiselle tasolle osoitetun sertifikaatin.

MAARIT MÄNTTÄRI
LIIKETOIMINTA- JA KEHITYSPÄÄLLIKKÖ

LOGYN koulutuksissa saat alan uusinta tietoa ja parhaimmat vinkit, opit käyttämään tehokkaita menetelmiä ja pääset kysymään juuri sinua askarruttavista asioista. Kouluttajamme ovat arvostettuja alan asiantuntijoita. Koulutuksiimme voi osallistua kuka tahansa, mutta LOGYn jäsenille tarjoamme koulutukset jäsenhintaan.

Millä tasolla oikean hinnan pitäisi olla?

PELKKÄÄN hintaan perustuva ratkaisu ei useinkaan ole paras vaihtoehto. Menestyvä ostaja osaa kiinnittää huomiota kaikkiin hankintoihin liittyviin osa-alueisiin.

Pyytämällä vain tarjouksia voidaan päätyä ns. basaarihinnoitteluun, jossa toimittajat seuraavat toistensa hintoja. Kustannusanalyysillä ja tavoitehinnoittelulla lasketaan, mitä tuotteen tai palvelun tuottaminen maksaa.

LOGYn marraskuussa alkavalla Hintojen ja kustannusten analysointi -koulutuksesta saat käytännönläheisen tietopaketin hinta- ja kustannusanalyysin tekemiseen. Koulutuksessa opit, mistä saa tietoja ja kuinka laskenta tehdään. Tietoa sovelletaan sekä nykyiseen toimittajaan että lasketaan vaihtoehtoja volyymin muuttuessa ja siirryttäessä edullisen kustannustason maahan.

Koulutuksessa osallistujat saavat uusia ajatuksia hankinnan kustannustehokkuuden analysointiin omassa yrityksessä ja päivittäisessä työssä, oppivat ymmärtämään tuotteiden kustannusrakenteet ja -driverit sekä käyttämään näitä tietoja neuvottelutilanteissa.

Hintojen ja kustannusten analysointi
Alkaen 15.11.-9.12.2022
Ilmoittaudu: www.logy.fi

KOULUTTAJA:
TIMO KIVISTÖ
DI,KTT, KONSULTTI, KOULUTTAJA

LOGYn uudet jäsenet

LOGY SAI ELO-SYYSKUUSSA 99 UUTTA HENKILÖJÄSENTÄ. UUSIA YRITYKSIÄ LIITTYI 5. OSTO&LOGISTIIKKA-LEHDESSÄ JULKAISTAAN JULKAISULUVAN ANTANEIDEN NIMET.

- **Bergman Kari**
  Ostopäällikkö, Scanoffice Oy
- **Eskelinen Risto**
  Toimitusjohtaja, AsstrA Finland Oy
- **Hakala Ari-Pekka**
  Projektipäällikkö, Sweco PM Oy
- **Heino Mikapetteri**
  Senior Sourcing Manager
  Fortum Power and Heat Oy
- **Heino Niina**
  Hankintasuunnittelija, Satasairaala
  Logistiikka- ja hankintakeskus
- **Helin Tomi**
  Materiaalipäällikkö, Valio Oy
- **Holmström Jens**
  Ostaja, Meyer Turku Oy
- **Hämäläinen Timo**
  Hankintapäällikkö, YIT Oyj
- **Hänninen Aksu**
  Varastovastaava, Scanoffice Oy
- **Hänninen Sami**
  Logistiikkatyöntekijä,
  Meira Nova Oy
- **Härkönen Timo**
  Tuotepäällikkö / Ostaja,
  Scanoffice Oy
- **Hörkkö Heli**
  Turvallisuusneuvonantaja
  DB Schenker
- **Jaatinen Marita**
  Senior Advisor Logistics,
  Tampereen kaupunkiseudun
  elinkeino- ja kehitysyhtiö Business
  Tampere Oy
- **Jauho Jenny**
  Hankinta-asiantuntija, Lappeenrannan
  kaupunki Hankintapalvelut
- **Johansson Niclas**
  Head of Material Logistics
  VR FleetCare Ltd
- **Julkunen Salla**
  Opiskelija, Kaakkois-Suomen
  ammattikorkeakoulu XAMK
- **Kaivola Tomi**
  Hankintasuunnittelija, Metropolia
  ammattikorkeakoulu
- **Kalaja Susanna**
  Back office manager, Mirion
  Technologies (Rados) Oy
- **Keski-Levijoki Riikka**
  Sourcing Manager, Valio Oy
- **Korhonen-Low Mira**
  Kategoriapäällikkö, Veikkaus Oy
- **Korpela Mikko**
  Delivery Control Specialist
- **Krusell Sirpa**
  Purchaser, Sandvik Mining and
  Construction Oy
- **Kuisma Antti**
  Teleste Oyj
- **Laakso Kristian**
  Sourcing Specialist, Valio Oy
- **Lahtinen Niklas**
  Varastoesimies, Scanoffice Oy
- **Larick Eero**
  Sourcing Manager, Orion Oyj
- **Laurila Marjut**
  Sourcing Specialist, Valio Oy
- **Lehto Tuomas**
  Myyntipäällikkö, AsstrA Finland Oy
- **Leinonen Pertti**
  VP, Enterprise Architecture and
  Portfolio Management, YIT Oyj
- **Litmanen Heidi**
  Hankinta-asiantuntija, Hansel Oy
- **Mankinen Roosa**
  Sourcing Specialist, Valio Oy
- **Montonen Milla**
  Sourcing Specialist, Valio Oy
- **Mynttinen Mira**
  Opiskelija Kaakkois-Suomen
  ammattikorkeakoulu XAMK
- **Määttä Marko**
  Consultant
- **Neuvonen Mika**
  Hankintapäällikkö, Respect Project Oy
- **Pellikka Valtteri**
  Sourcing Engineer, Katsa Oy
- **Phuo Ang**
  Logistiikkatyöntekijä, Meira Nova Oy
- **Puustinen Jarkko**
  Asiantuntija, ostot, Valio Oy
- **Rajala Markku**
- **Rakkolainen Tiina**
  Specialist, NPI owner & DFFA,
  Teleste Oyj
- **Ratilainen Karoliina**
  Ajojärjestelijä, DB Schenker
- **Remsu Tommi**
  Kehityspäällikkö, Suomen Transval Oy
- **Sivonen Kari**
  Logistiikkapäällikkö, Teknos Group Oy
- **Tapola Olli**
  Yrittäjä, Greenshield Finland Oy
- **Valtonen Erkki**
  Senior Procurement Manager,
  Valmet Flow Control Oy
- **Viitanen Tomi**
  Vuoroesimies, Meira Nova Oy
- **Wilén Lauri**
  Av-arkkitehti, Tietohallintapalvelut,
  Metropolia ammattikorkeakoulu
- **Winter Maritta**
  Ostosihteeri, Olvi Oyj
- **Vuorinen Ville**
  Ostopäällikkö, Munax Oy
- **Väisänen Juha**
  Global Sourcing Manager,
  YIT Suomi Oy
- **Väisänen Minna**
  Director, Logistics,
  Valmet Technologies Oy
- **Väänänen Kirsi**
  SCM Consult, Leanware Oy

AsstrA Finland Oy

Honkarakenne Oyj

Scanoffice Oy

Tampereen kaupunkiseudun elinkeino- ja kehitysyhtiö Business Tampere Oy

YIT Oyj

Monipuoliset jäsenetumme

Tarjoamme jäsenillemme runsaasti hyödyllisiä ja rahanarvoisia etuja. Jäsenenä pysyt ajan tasalla alan muutoksissa, kehität ammattitaitoasi ja verkostoidut muiden alan ammattilaisten kanssa.

Seuraava lehti ilmestyy 12.12.2022

Osto&Logistiikka on Suomen tehokkain media, kun haluat tavoittaa logistiikan ja hankinnan ammattilaiset. Lehti postitetaan muun muassa kaikille LOGY ry:n noin yritys- ja yhteisöjäsenille sekä henkilöjäsenille. Tutustu LOGYn yritys- ja yhteisöjäseniin täällä.

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

osto&logistiikka

LOGY CONFERENCE

9.-10.2.2023

Pikku-Finlandia, Helsinki 9.2.2023 | Risteily Tallink Silja 9.–10.2.2023

Yritys, ryhdy LOGY Conferencen kumppaniksi

Haluatko näkyvyyttä palvelullesi? Oletko lanseeraamassa uutta tuotetta, jolle haluaisit lisää huomiota? Tai haluatko nostaa yrityksesi tunnettuuta alan ammattilaisten keskuudessa?

LOGY Conference on kustannustehokas ratkaisu kaikkiin edellämainittuihin. Sen sijaan, että käyttäisit aikaa kylmäsoittoihin, LOGY Conferencessa kohtaat asiakkaasi kerralla innostavassa ympäristössä - aito kohtaaminen jättää todistetusti paremman muistijäljen, luo henkilökohtaisemman sekä luottamuksellisemman suhteen.

LOGY Conferencen kumppanipaketit sisältävät monia elementtejä, joilla saat näkyvyyttä niin tapahtumaa ennen, sen aikana kuin tilaisuuden jälkeenkin. Tutustu kumppanipaketteihin osoitteessa www.logy.fi.

Varaukset ja tiedustelut:
Maria Tiilikainen,
p. 050 3685862,
maria.tiilikainen@logy.fi

Lataa kumppaniesite: