

osto&logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille

Teema: Osaaminen & innovaatiot

1.2026

JUNGHEINRICH



Kaikki ratkaisut materiaalivirtoihin Saat Jungheinrichilta.

Meiltä löydät trukit, mobiilirobotit, hyllyt, varastojärjestelmät, automaation ja huollon saman katon alta.

Materiaalivirtasi tulevaisuus alkaa täältä: jungheinrich.fi



**Logistiikan
haasteena on
nyt priorisointi**
Ulla Tapaninen



**Tekoäly vauhdittaa
Bernerin
liiketoimintaa**
Joonas Honka



RELATIONSHIPMENTS



Lähtöpaikasta perille alan parhaan asiakaspalvelun avulla.



SISÄLTÖ

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



© KIMMO METSÄRANTA

28 Helsingistäkin halutaan risteilyalusten kääntösatama.



© ISSHUTTERSTOCK

18 Kyberhyökkäykset eivät pysähdy organisaatioiden rajoille.



© LOGY

LOGY Conference 2026 "Together – People, AI & Resilience" **20**

5 Pääkirjoitus

6 Uutiset

10 Logistiikan haasteena on nyt priorisointi

16 Tekoäly vauhdittaa Bernerin liiketoimintaa

18 Kyberturvaa toimitusketjuun

20 LOGY Conference 2026 ohjelma

22 LogDigis vauhdittaa yritysten sisälogistiikan digiosaamista

23 Yritykset oppivat toisiltaan

28 Helsingin satama uusii satamansa 700 miljoonalla

32 Helsingistäkin halutaan risteilyalusten kääntösatama

36 Blogi: Kilpailutus oikein tehtynä on hankinnan tehokkain työkalu

39 Logistiikkatoimijat ratkaisevat toimitusketjun kyvykkyyden

42 Älykästä logistiikkaa -risteily 23.-24.4.

43 Koulutuskalenteri

44 Uudet hallituksen jäsenet esittäytyvät

45 Tapahtumat

46 Koulutus

47 Uudet jäsenet

Trukki palveluna.

- ☑ Ennakoitavat kustannukset
- ☑ Läpinäkyvä sopimus
- ☑ Huollot ja ylläpito



TOYOTA

MATERIAL HANDLING



osto& logistiikka

Osto&Logistiikka on Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille. 29. vuosikerta
ISSN 2341-7374 (painettu)
ISSN 2341-7382 (verkko)

TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ:

Vaula Aunola, p. 050 5965426,
vaula.aunola@logy.fi

ULKOASU: Avone team

ILMOITUS- JA KUMPPANIMYYNTI:

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

JULKAISIJA:

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

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET:

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

LOGY ry:n täyden henkilöjäsenmaksun tai yritys- ja yhteisöjäsenmaksun maksaneille lehti lähetetään jäsenetuutena ilman eri veloitusta. Vuositilauksen hinta on 104 € (+alv).

LOGY

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

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

Lue lisää: www.logy.fi

Yhdessä kasvatamme parempaa resilienssiä

KATRI SALOVUORI, toiminnanjohtaja, LOGY ry

VUOTTA 2026 oli kulunut vain muutama viikko, kun saimme jälleen eteemme uuden kansainvälisen haasteen. Voimme nyt tehdä skenaarioita siitä, miten mahdolliset USA:n tullimaksujen korotukset vaikuttavat kaikkeen. Elämme jatkuvan muutoksen keskellä, ja kriisi seuraa toistaan. Noin vuosikymmenen kestänyt poikkeuksellisen tasainen ajanjakso on todellakin ohitettu, kuten professori **Ulla Tapaninen** haastattelussaan toteaa. Samalla hän korostaa, että riskienhallinnan on palattava osaksi jokapäiväistä toiminnan suunnittelua – ja että elämme nyt niin sanottua normaalia aikaa.

Suuri kysymys onkin, miten saavutamme riittävän resilienssin ja luomme liiketoiminnallemme toimivat olosuhteet kaiken myllerryksen keskellä. Tähän kysymykseen ei ole yksinkertaisia vastauksia, mutta onneksemme meillä on nykyään käytössämme huomattavasti aiempaa tehokkaampia työkaluja asioiden tutkimiseen, laskemiseen ja ennustamiseen.

Monissa suurissa yrityksissä tekoälyn hyödyntäminen on jo luonteva osa arkea. Tästä saamme konkreettisen esimerkin Bernerin **Joona Hongan** haastattelussa, jossa avataan paitsi tekoälyn käytännön sovelluksia myös sitä, miten sen tuottamia hyötyjä mitataan liiketoiminnassa. Samalla haastattelu tarjoaa maistiaisen niistä teemoista, joihin tulevassa LOGY Conferencessa tullaan syventymään.

Pienemmissä yrityksissä tilanne on usein toinen. Monessa ollaan vasta ottamassa ensiaskeleita digitalisaatioissa ja tekoälyn hyödyntämisessä. Tukea näille projekteille on saatavilla monien organisaatioiden kautta, ja sitä kannattaa hyödyntää aktiivisesti. LogDigis-hanketta esittelevä juttu tarjoaa tästä käytännönläheisiä esimerkkejä. Myös LOGYn omat koulutukset muodostavat tehokkaan ja helposti saavutettavan väylän oman osaamisen kehittämiseen.

On selvää, ettei kukaan pysty ratkaisemaan nykynormaalin haasteita yksin. Yritysten välinen yhteistyö ja tiedonvaihto nousevat yhä tärkeämpään rooliin toimintaympäristön muuttuessa nopeammin ja arvaamattomammin. Myöskään tekoäly ei ole itsenäinen ongelmanratkaisija. Aina tarvitaan ihminen, joka määrittelee kysymykset, ohjaa työn oikeaan suuntaan ja arvioi lopputuloksen. Teknologia on voimakas työkalu – mutta sen arvo syntyy vasta osaavan ihmisen käsissä.

TULEVA 5.-6.2.2026 järjestettävä LOGY Conference on erinomainen väylä tulevaisuuden hahmottamiseen ja verkostoitumiseen muiden alan ammattilaisten kanssa. Tapahtumassa kootaan yhteen menneet opit, nykyhetken haasteet ja tulevaisuuden näkymät. Tervetuloa LOGYn tapahtumiin syventämään ymmärrystä siitä, miltä logistiikan ja hankinnan ammattilaisen tulevaisuus näyttää.●

"KUKAAN EI PYSTY
RATKAISEMAAN
NYKYNORMAALIN
HAASTEITA YKSIN."

Together – People, AI & Resilience

5.-6.2. 2026 | Kulttuuritalo, Helsinki



© ISTOCK

Tie- ja rataverkon kunto on Suomen suuri haaste

TRAFICOMIN 9. tammikuuta julkaisema tilannekuva luo kokonaiskuvan Suomen liikennejärjestelmän keskeisistä haasteista. Tarkastelussa ovat tie- ja rataverkon korjaustarpeet, vesiliikenteen muuttuva toimintaympäristö sekä sotilaallisen liikkuvuuden kasvava merkitys.

Maanteiden korjausvelka on noin 2,6 miljardia euroa, ja noin 62 prosenttia koko valtion väyläverkon korjausvelasta kohdistuu tieverkolle. Vuonna 2024 huonokuntoisten päätteiden määrä saatiin kuitenkin vähenemään, ja myös vähäliikenteisten teiden päällysteiden kunnon heikkeneminen hidastui.

”Suurimpana haasteena on laajan maantieverkon pitäminen riittävän hyvässä kunnossa. Erityisiä haasteita ovat vähäliikenteisen tieverkon nopea heikkeneminen sekä siltojen ikääntyminen ja siitä seuraavat mittavat peruskorjaustarpeet”, sanoo Väyläviraston liikennejärjestelmäasiantuntija **Jukka Peura**.

Päällystettyjen teiden rakenteellisen kunnan parantaminen edellyttää pitkäjänteistä rahoitusta, erityisesti vähäliikenteisillä teillä. Vaikka lisärahoitusta saatiin vuosina 2024 ja 2025, korjaustarpeet ovat edelleen mittavia. Myös rataverkolla on

huomattavaa korjausvelkaa.

”Vaikka rataverkko on tieverkkoa suppeampi, korjausten lykkääminen heijastuu suoraan rautateiden palvelutasoon”, toteaa Väyläviraston liikennejärjestelmäasiantuntija **Kaisa Reunanen-Krause**.

Vesiväylillä korjausvelka ei ole samalla tavoin keskeinen haaste, mutta toimintaympäristön muutokset korostuvat. Sisävesiliikenteen merkitys on viime vuosina kasvanut, ja esimerkiksi raakapuukuljetukset ovat lisääntyneet. Talvimerenkulun turvaamista vaikeuttavat jäänmurtokaluston ikääntyminen sekä alusten energiatehokkuusvaatimukset, jotka heikentävät suorituskyyä jääolosuhteissa.

”Avustustarve kasvaa samalla, kun säävaihtelut lisääntyvät ja jääolosuhteet muuttuvat yhä vaikeammin ennakoitaviksi”, sanoo Väyläviraston merenkulkuyksikön päällikkö **Helena Orädd**. Haasteita lisäävät myös suunnitelmat laajoista merituulipuistoista, erityisesti Pohjanlahdella.

Tilannekuvassa arvioitiin ensimmäistä kertaa myös maantieverkon liikenteenhallintaa. Liikenteenhallinta tukee turvallisuutta ja sujuvuutta sekä mahdollistaa nopean reagoinnin keli- ja ruuhkatilanteisiin. Suomessa on käytössä laaja verkosto

tiesääasemia, kameroita ja automaattisia mittauspisteitä, joiden avulla liikennettä seurataan reaaliaikaisesti.

”Järjestelmät tarjoavat myös arvokasta tietoa liikenteen kehityksestä ja tulevista tarpeista”, sanoo liikenteenhallinnan asiantuntija **Petri Antola** Väylävirastosta.

Turvallisuusympäristön muutokset ja Suomen Nato-jäsenyys ovat nostaneet sotilaallisen liikkuvuuden merkitystä. Liikenneinfrastruktuurin on kyettävä palvelemaan sekä siviili- että sotilaskäyttöä, mukaan lukien raskaiden joukko- ja materiaalikuljetusten vaatimukset.

”Liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana pohjoismaista ja eurooppalaista kokonaisuutta, mikä edellyttää tiivistä kansainvälistä yhteistyötä”, sanoo Traficomin erityisasiantuntija **Marko Mäenpää**.

Käytännössä sotilaallinen liikkuvuus perustuu niin sanottuun kaksoiskäyttöön, jossa olemassa oleva infrastruktuuri palvelee sekä siviili- että puolustustarpeita. Tällaisia kohteita voidaan kehittää myös erillisellä rahoituksella varsinaisen liikenne- rahoituksen ulkopuolelta.●

Viking Line kasvatti rahdin markkinaosuuttaan

VIKING LINE kuljetti vuonna 2025 ennätysmäärän rahtia ja vahvisti samalla markkinaosuuttaan. Yhtiön aluksilla kulki vuoden aikana yhteensä 139 484 rahtyksikköä, mikä on lähes neljä prosenttia enemmän kuin vuotta aiemmin.

Viking Linen mukaan rahdin vahva kehitys perustuu pitkäaikaisiin asiakassuhteisiin ja uusiin kuljetusratkaisuihin. Yhtiö on tuonut markkinoille muun muassa fossiilivapaan kuljetusvaihtoehdon.

”Tässä epävarmassa taloustilanteessa olemme erittäin tyytyväisiä rahdin vahvaan suoritukseen. Asiakkaamme luottavat meihin, ja kehitämme heille jatkuvasti uusia ratkaisuja”, yhtiön rahtijohtaja Harri Tamminen toteaa tiedotteessa.

Matkustajaliikenteessä kehitys oli kaksijakoista. Viking Linen laivoilla matkusti vuonna 2025 yhteensä 4 608 573 matkustajaa, mikä on 0,8 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna.

Sen sijaan Birka Gotland -aluksen matkustajamäärä kasvoi selvästi. Viking Linen ja Gotlandsbolagetin yhteisomistaman aluksen matkustajamäärä nousi noin 30 prosenttia 570 513 matkustajaan. Vertailuvuonna 2024 alus oli liikenteessä lyhyemmän ajan. Birka Gotland liikennöi pääasiassa Tukholman ja Maarianhaminan välillä.

Viking Linen varatoimitusjohtajan Peter Hellgrenin mukaan kuluttajat ovat olleet varovaisia, mutta loppuvuonna nähtiin merkkejä kysynnän elpymisestä.

”Isoja ilonaiheitamme olivat kansainvälisten matkustajien osuuden kasvu 13,5 prosentilla sekä asiakastyytyvyyden paraneminen ennätyslukemiin kesäsesonin aikana”, Hellgren sanoo.

Reittikohtaisesti Helsinki–Tukholma-liikenne kasvoi 12 prosenttia 808 787 matkustajaan, ja Viking Linen markkinaosuus reitillä nousi 47 prosenttiin. Helsingin ja

Tallinnan välillä matkusti 1 823 917 matkustajaa ja Turun ja Tukholman välillä 1 944 798. Yhtiö kuljetti vuoden aikana yhteensä 509 634 henkilöautoa.

Viking Line jatkoi myös vihreitä investointejaan. Yhtiö kymmenkertaisti biokaasun käytön noin 6 000 tonniin, minkä arvioidaan vähentäneen kasvihuonekaasupäästöjä yli 60 000 tonnilla. Biokaasun käytön myötä matkustajille ja rahtiasiakkaalle avautui mahdollisuus valita hiilineutraali kuljetusvaihtoehto kaikilla reiteillä.

Kesäkuussa yhtiö esitteli Helsingin ja Tallinnan välillä suunnitellun Helios-sähkölaivakonseptin. Toteutuessaan maailman suurimmaksi kaavailtu sähkökäyttöinen matkustaja-autolautta mahdollistaisi vihreän merikäytävän avaamisen Suomenlahden yli jo 2030-luvun alkupuolella. ●



LOGICENTERS

Johtava modernien logistiikkakiinteistöjen toimittaja Pohjoismaissa

Autamme yrityksiä tehostamaan toimintaansa uusia logistiikkatiloja hyödyntämällä
Tule tapaamaan meitä LOGY Conferencessa 5.2.2026

Tutustu kohteisiimme: [Logicenters.com](https://www.logicenters.com)

Alko siirtää varastopalvelunsa ja verkkokauppalogistiikan Postilta Baronalle

BARONA on valittu Alkon varastopalveluiden uudeksi logistiikkakumppaniksi ja varastoratkaisujen tuottajaksi. Sopimus kattaa Alkon keskusvarastotoiminnot sekä verkkokauppalogistiikan. Yhteistyösopimus on kolmevuotinen.

Alkon keskusvaraston noin 500 000 litraa ja yli miljoona yksittäistä tuotetta siirretään Postin logistiikkakeskuksesta Vantaalta Avialogikseen keväällä 2026. Vuosittain keskusvarastosta lähtee noin 230 000 lähetystä, ja Alkon verkkokaupan valikoima sisältää yli 11 000 eri tuotetta.

Baronan tuottama palvelu kattaa tuotteiden vastaanoton, varastoinnin ja toimitukset sekä Alkon myymälöihin että verkkokaupan asiakkaille. Logistiikkaratkaisun tavoitteena on parantaa toimitusvarmuutta, tehokkuutta ja asiakaskokemusta kasvavassa verkkokaupassa.

Yhtiöt tiedottivat asiasta 27. marraskuuta.

KILPAILUTUKSELLE KEHITYSTÄ LOGISTIikkaAN

Alkon toimitusketjun johtajan **Tino Battilan** mukaan kumppanin valinta perustui kilpailutukseen, jonka tavoitteena oli kehittää sekä kustannustehokkuutta että asiakaskokemusta.

”Tavoitteemme oli kilpailutuksen avulla kehittää Alkon kustannustehokkuutta sekä loppuasiakkaidemme asiakaskokemusta. Barona erottui markkinassa ammattimaisuudellaan, kehitysmyönteisyydellään sekä palveluiden toimitusvarmuudella ja laadulla. Myös verkkokaupan tilausprosessin läpinäkyvyyden kehittäminen oli meille tärkeä kriteeri. Meillä on korkeat odotukset yhteistyölle, joka on jo käynnistynyt lupaavasti”, Battilana sanoo.

Baronan logistiikka-alasta vastaava johtaja **Janne Bergqvist** korostaa ratkaisun roolia Alkon logistiikan kehittämisessä.

”Olemme erittäin iloisia siitä, että Alko valitsi meidät kumppanikseen tuleville vuosille. Modernin varastoratkaisumme avulla voimme auttaa Alkoa kehittämään logistiikan toimitusvarmuutta ja asiakaskokemusta edelleen”, Bergqvist sanoo.

AUTOMAATIO JA YMPÄRISTÖSERTIFIINTI KESKIÖSSÄ

Palvelu tuotetaan pitkälle automatisoidussa Avialogis-logistiikkakeskuksessa Viinikkalassa Vantaalla. Keskuksessa on yksi Suomen suurimmista AutoStore-automaatiojärjestelmistä sekä älykäs Modula-tasoautomaatiojärjestelmä. Baronan mukaan automaatioratkaisut vähentävät merkittävästi perinteisen trukkiavusteisen keräilyn tarvetta ja tehostavat varastotoimintaa.

Avialogikselle on myönnetty Excellent-tason BREEAM-sertifikaatti, joka on yksi Euroopan johtavista ympäristöluokitusjärjestelmistä. Sertifikaatti huomioi muun muassa energiatehokkuuden, ympäristövaikutukset ja kestävä rakentamisen ratkaisut. ●



Oletko siellä missä tavara virtaa? **Logicor on.**



Vuokraamme ja kehitämme logistiikka-
kiinteistöjä ratkaisevan tärkeissä sijainneissa.

Tutustu vapaisiin tiloihimme: logicor.eu/fi

**Vuosaaren
Logistiikkakeskus**

Tehokasta varastotilaa
Vuosaaren satama-
keskuksen ytimessä.



Tervetuloa tapaamaan meitä
LOGY Conferencessa 5.2.2026



LOGICOR

Logistiikan haasteena on nyt priorisointi

Teksti VAULA AUNOLA

"RAKENNAMME
YHTEISKUNTAA KUIN
TAVARAVIRRAT OLISIVAT
JATKUVASSA KASVUSSA."

"Kuljetusketjujen kapasiteettipullonkaulat ja energian hintavaihtelut eivät ole poikkeustila vaan osa globaalin liikennejärjestelmän normaalia toimintaa", Ulla Tapaninen toteaa.

SUOMALAISESSA logistiikkakeskustelussa eletään murrosvaihetta, jota kaikki eivät ole vielä tunnistaneet. Professori **Ulla Tapanisen** mukaan suurin ongelma ei ole rahoituksen puute vaan se, mihin rajalliset resurssit kohdistetaan.

"Elämme yhä oletuksessa kasvavista volyymeista, vaikka teollinen rakennemuutos on jo pitkällä."

"Meritse kulkee enää noin puolet Suomen viennin arvosta, ja esimerkiksi paperiteollisuuden osuus on pudonnut noin kymmeneen prosenttiin. Tästä huolimatta rakennamme yhteiskuntaa kuin tavaravirrat olisivat jatkuvassa kasvussa", Tapaninen sanoo.

Tapanisen mukaan tämä voi johtaa virheinvestointeihin: infrastruktuuria rakennetaan tilanteissa, jossa sille on yhä vähemmän käyttöä tai pahimmillaan vain yksittäisiä kriisiskenaarioita varten. ►



© SHUTTERSTOCK

"RISKIENHALLINNAN ON PALATTAVA OSAKSI JOKAPÄIVÄISTÄ TOIMITUSKETJUN SUUNNITTELUA."

"Jos uskomme, että ratkaisu on aina lisäraha ja uudet investoinnit, rahat loppuvat nopeasti. Todellinen kysymys on, mihin panostamme ja mistä olemme valmiita luopumaan. Priorisointi on nyt tärkein sana logistiikassa."

Liikenne- ja infrastruktuurisuunnitelmassa luetellaan usein tavoitteita, mutta harvemmin kerrotaan, mistä resurssit otetaan tai mitä jätetään tekemättä. Tapanisen mukaan kaikkea ei voida eikä pidä tehdä.

"On määriteltävä, mitkä kohteet ovat tärkeimpiä ja miten niihin kohdistuvat panostukset pidetään joustavina ja tehokkaina."

Keskustelua ohjaavat hänen mukaansa myös yksinkertaistavat sloganit, kuten väite siitä, että yli 90 prosenttia Suomen viennistä kulkee meritse tai että kaikki satamat jäätyvät talvisin.

"Todellisuus on monisyisempi. Esimerkiksi Helsingin satama ei ole jäänyt vuosikymmeniin, ja viennin rakenne on muuttunut palveluviennin kasvaessa."

JOUSTAVUUS ON UUSI HUOLTOVARMUUS

Viime vuosien kriisit ja muuttunut turvallisuuspoliittinen ympäristö ovat nostaneet huoltovarmuuden keskiöön. Tapanisen mukaan huoltovarmuutta ei kuitenkaan rakenneta pelkällä fyysisellä infrastruktuurilla.

"Meidän on pidettävä huolta merikuljetuksista, satamista ja fyysisestä infrastruktuurista, mutta yhtä tärkeää on se, että järjestelmä toimii tehokkaasti arjessa. Infra, joka seisoo tyhjänä ja odottaa kriisiä, rapautuu nopeasti eikä palvele kriisitilanteessa ketään."

Pandemia toimi tästä karuna esimerkinä. Matkustajaliikenteeseen nojaava malli romahti hetkessä, ja tavaraliikenteen turvaaminen vaati mittavia kansallisia tukitoimia.

"Kukaan ei ollut ennakoitunut pandemiaa. Tämä osoittaa, että emme voi rakentaa järjestelmää yhden kriisiskenaarion varaan."

POIKKEUKSET OVAT NORMAALEJA

Kuljetusketjujen kapasiteettipullonkaulat ja energian hintavaihtelut eivät ole poikkeustila vaan osa globaalin liikennejärjestelmän normaalia toimintaa.

"Viime vuosikymmenen suhteellisen vakaa ja ennustettava ajanjakso globaaleissa kuljetuksissa oli historiallisesti poikkeuksellinen. Nyt toimitusketjuja on rakennettava uudelleen siten, että niissä huomioidaan saataavuuteen, kuljetuksiin sekä hintojen ja

aikataulujen venymiseen liittyvät riskit."

Riskienhallinnan on palattava osaksi jokapäiväistä toimitusketjujen suunnittelua.

"Kyse ei ole yksittäisistä kriiseistä vaan pysyvästi muuttuneesta toimintaympäristöstä."

ONKO MEILLÄ LIIKAA SATAMIA?

Yksi esimerkki infrarakenteen haasteista ovat satamat. Vuonna 2024 Suomen satamien kautta kulki yhteensä 85 miljoonaa tonnia tavaraa, mikä on alhaisin taso sitten vuoden 2009.

"Tilastojen valossa näemme, että viidentoista sataman kautta kulkee yli 95 prosenttia meriliikenteestä. Loput satamat jakavat keskenään alle viisi prosenttia."

Huoltovarmuuskeskuksen viime vuonna tekemän selvityksen mukaan Suomessa on kokonaisuutena jopa kaksinkertainen satamakapasiteetti tarpeeseen nähden.

Samaan aikaan EU:n TEN-T-verkkoon kuuluvilta satamilta edellytetään mittavia investointeja muun muassa multimodaaliin yhteyksiin, vaihtoehtoihin polttoaineisiin, jätehuoltoon ja digitalisaatioon. EU osallistuu rahoitukseen, mutta Suomessa tuki kattaa tyypillisesti vain 20-30 prosenttia kustannuksista.

"Kun samaan aikaan satamille asetettavat vaatimukset kiristyvät ja investointitarpeet kasvavat, herää kysymys siitä, miten kaikki satamat voivat selviytyä."

USEIDEN KEINOJEN VALIKOIMA

Riippuvuutta haavoittuvista toimitusketjuista voidaan vähentää paremmalla tiedonkululla, alihankkijaverkoston monipuolistamisella, vaihtoehtoisten tuotteiden suunnittelulla, ennustettavuuden parantamisella sekä tilauspisteen siirtämisellä mahdollisimman myöhäiseen vaiheeseen.

Aiemmin toimitusketjujen riskejä hallittiin pitämällä suuria varastoja. Varastointi on ollut osa ihmiskunnan selviytymismalleja vuosituhansien ajan.

"LOGISTIIKKA PITÄISI
NÄHDÄ ITSENÄISENÄ
KASVAVANA
LIIKETOIMINTANA JA
PALVELUVIENTITUOTTEENA."



© VAULA AJUNOLA

"Meillä on korkean tason asiantuntemusta ja hyviä esimerkkejä edelläkävijäyrityksistä," professori Ulla Tapaninen toteaa.

"Viime vuosikymmeninä tästä mal-
lista kuitenkin luovuttiin, kun varas-
tot nähtiin turhina kustannuksina.
Samalla tuotantoa siirrettiin yhä kau-
emmaksi halvan kustannustason mai-
hin."

"Nyt, kun palaamme epävarmem-
paan normaaliin, varastoinnin mer-
kitys kasvaa uudelleen. Tämä ei kui-
tenkaan tarkoita paluuta massiivisiin
varmuusvarastoihin, vaan laajempaa
keinovalikoimaa toimitusketjujen tur-
vaamiseen."

LOGISTIIKKA ON VIENTITUOTE

Tapanisen mukaan logistiikka näh-
dään Suomessa yhä liian usein vain
vientiteollisuuden tukipalveluna.

"Logistiikka pitäisi nähdä itse-
näisenä kasvavana liiketoimintana ja
palveluvientituotteena. Meillä on val-
tavasti osaamista digitalisaatiossa,
analytiikassa ja järjestelmissä, mutta

emme välttämättä osaa myydä sitä
emme rakentaa siitä kansainväli-
sesti kiinnostavaa kasvutarinaa."

Hän korostaa, että epävarmuu-
den lisääntyessä osaamisen merkitys
kasvaa.

"Maailma ei ole enää lineaarinen.
Volyymit laskevat, rakenteet muuttu-
vat ja kriisit syntyvät yllättäen. Van-
hoihin toimintamalleihin nojaami-
nen ei enää riitä."

Suomalaisella logistiikka-alalla
on kaikki edellytykset menestyä, jos
suuntaa uskalletaan muuttaa.

"Meillä on korkean tason asian-
tuntemusta ja hyviä esimerkkejä
edelläkävijäyrityksistä kuten vaikka
huippuluokan yritys RELEX. Nyt tar-
vitaan rohkeutta nähdä logistiikka
strategisena, itsenäisenä toimialana
- ei vain kustannuseränä tai infrakry-
symyksenä."

Logistiikka-ala on Tapanisen
mukaan digitalisaatiossa jäljessä

potentiaalistaan, mutta ei välttä-
mättä enää pitkään.

"Yritykset, jotka tarttuvat uusiin
mahdollisuuksiin ajoissa, saavat sel-
vän etulyöntiaseman."

EDELLÄKÄVIJYYS TUO MUKANAAN OSAAJIA

Alan heikko arvostus näkyy myös työ-
voimapulana. Nuoret hakeutuvat mie-
luummin kasvuyrityksiin ja kansain-
välisiin teknologiayhtiöihin.

"Koulutus ei yksin riitä. Tarvit-
semme yrityksiä, jotka kasvavat, kan-
sainvälistyvät ja näyttävät, että logis-
tiikka on dynaaminen ja globaali ala."

Samaan aikaan automaatio ja tek-
nologinen kehitys muuttavat työnku-
via.

"Ihmisiä tarvitaan jatkossakin,
mutta roolit muuttuvat. Teknologia
luo myös uusia tehtäviä."

Tapaninen toteaa, että Suomen
menestys on perustunut kykyyn tehdä



Kuka?

Ulla Tapaninen on meriliikenteen professori Tallinnan teknillisessä yliopistossa Virossa ja johtaa meriliikenteen tutkimusryhmää Viron merenkulkuakatemiassa. Hän on myös osa-aikainen professori (meritalous ja logistiikka) Turun yliopistossa Suomessa. Tapanisella on yli 30 vuoden kokemus logistiikasta ja meriliikenteestä akateemisissa maailmassa, julkisella ja yksityisellä sektorilla.

Hän on työskennellyt avaintehtävissä kahdessa suomalaisessa varustamoyhtiössä (irtotavara- ja RoRo-sektori) ja vanhempana asiantuntijana Helsingin kaupungilla vastuullaan meriklusterin kehittämisen. Tällä hetkellä hän on Helsingin sataman hallituksessa, joka on yksi maailman vilkkaimmista kansainvälisistä matkustajasatamista.

Tapaninen on julkaissut kymmeniä vertaisarvioituja tieteellisiä artikkeleita, konferenssiesitelmiä ja raportteja sekä muita julkaisuja tieteellisissä ja ei-tieteellisissä lehdissä. Hän on usein puhujana seminaareissa. Hän on julkaissut Kogan Pagen oppikirjan *Meriliikenne*, joka esittelee meriliiketoiminnan perusteet.

asioita hieman paremmin kuin muut, ja samaa vaaditaan myös tulevaisuudessa.

”Osaamista ja koulutusta on kehitettävä määrätietoisesti, samalla kun yrityksissä huolehditaan kokemuksen ja hiljaisen tiedon siirtymisestä eteenpäin. Pitkäjänteinen yhteistyö oppilaitosten kanssa on keskeistä, jotta alalle riittää osaajia myös tulevaisuudessa.”

KULJETUSYRITYSTEN KUSTANNUSLASKENTA MURROKSESSA

Yksi merkittävimmistä muutoksista kuljetusalalla on siirtyminen pois fossiilista polttoaineista. Venäjän sota-toimet, EU:n sääntely ja ilmastotavoitteet nostavat polttoaineiden kustannuksia, eikä paluuta halpaan dieseliin ole enää odotettavissa maalla eikä merellä.

”Kuljetusyritysten on päivitettävä polttoainestrategiansa ja sisällytettävä kuljetussopimuksiin polttoainelausekkeet, jotka siirtävät kustannusten nousun asiakkaalle. Ilman tätä ne kantavat kohtuuttoman riskin kustannusten heilahteluista.”

”Samalla kustannuslaskennan on vastattava vähähiilisten toimitusketjujen todellisuutta, ja riskienhallinnan on oltava osa jokapäiväistä taloudellista suunnittelua.”

KANNATTAVUUS EI RATKEA YHDELLÄ LUVULLA

Tapaninen on ollut mukana arvioimassa useita kansallisia ja EU:n liikennehankkeita. Hänen mukaansa suurten infrastruktuurihankkeiden taloudellinen kannattavuus on harvoin yksiselitteistä.

”Uusia liikenneyhteyksiä voidaan tarkastella liiketaloudellisesta näkökulmasta, yhteiskuntataloudellisina investointeina tai laajempien, pitkällä aikavälillä toteutuvien laajempien talousvaikutusten kautta.”

Suurissa rata-, silta- ja tunnelihankkeissa kannattavuus ei synny suorista tuloista vaan esimerkiksi turvallisuus-, ympäristö- ja aluevaikutuksista, joiden arvottaminen perustuu aina oletuksiin.

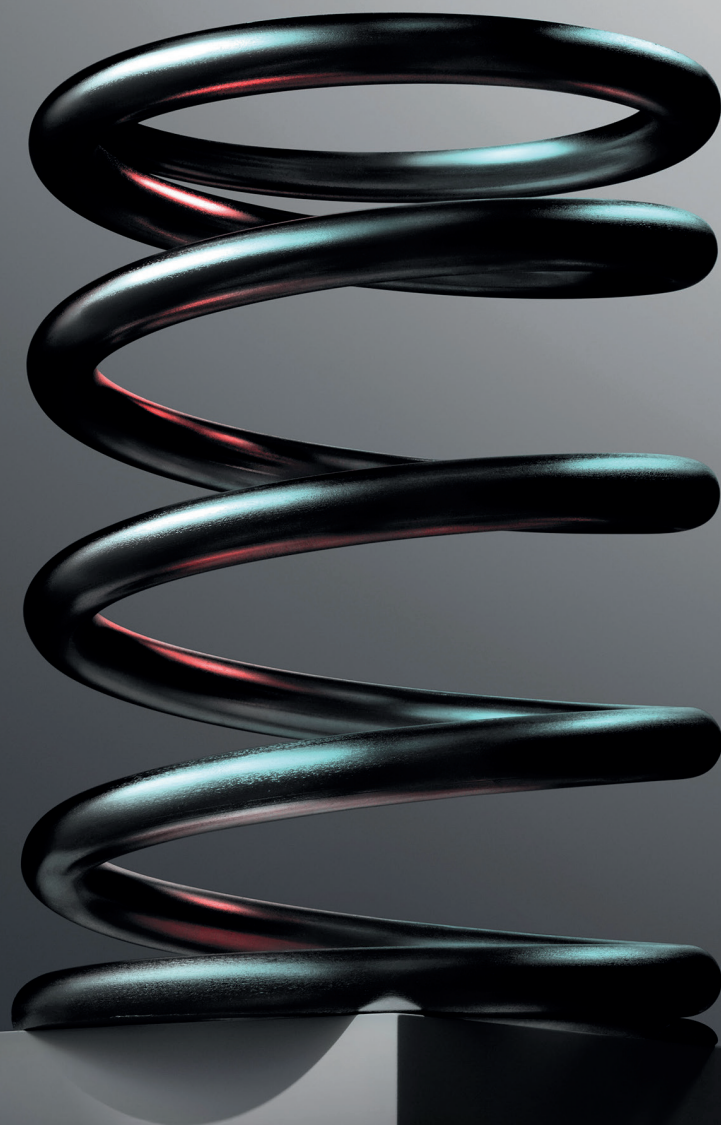
”Yksittäinen kannattavuusluku kertoo harvoin koko totuutta. Arviot ovat päätöksenteon tukivälineitä, eivät vastauksia. Lopulta kyse on myös arvovalinnoista: millaista liikennejärjestelmää haluamme ja mihin rajalliset resurssit kohdistetaan.” ●

" KUSTANNUSLASKENNAN ON VASTATTAVA VÄHÄHIILISTEN TOIMITUSKETJUJEN TODELLISUUTTA."



© SHUTTERSTOCK

Alihankinta mahdollistaa
menestyksen.



Alihankinta

Subcontracting Fair Finland

29.9.-1.10.2026

Alihankintateollisuus on suomalaisen
vientimenestyksen mahdollistaja ja
Alihankinta-messutalan vaikuttavin tapahtuma.
Merkitse kalenteriisi vuoden tärkeimmät
päivät 29.9.-1.10.2026 Tampereen Messu- ja
Urheilukeskuksessa. Vuoden 2026 teemana on
kasvu ja kansainvälisyys.

alihankinta.fi

Tampereen Messut

Tekoäly vauhdittaa Bernerin liiketoimintaa

Bernerillä tekoälyä hyödynnetään käytännössä ennusteista tuotantoon. Head of AI & Analytics Joonas Honka avaa yhtiön tekoälymatkaa ja sen liiketoimintavaikutuksia.

Teksti: JUKKA NORTIO

KUN Joonas Honka aloitti monialayritys Bernerillä tekoälyn ja analytiikan kehittämisen keväällä 2019, generatiivinen tekoäly oli vasta tulossa. Tänä Head of AI & Analytics -roolissa toimiva Honka vastaa ratkaisusta, joita hyödynnetään muun muassa raaka-ainehintojen ja kysynnän ennustamisessa sekä liiketoimintadatan hyödyntämisessä.

Tekoäly ja analytiikka ovat nykyään keskeinen liiketoiminnan moottori, mutta niiden todellinen arvo syntyy vasta käytännön sovelluksissa. Honka kertoo meille, miten Bernerin tekoälymatka on edennyt.

KYSYNNÄN ENNUSTEISTA LIIKKEELLE

Ensimmäinen merkittävä askel oli koneoppivien mallien kehittäminen kysynnän ennustamiseen.

”Manuaaliset ennusteet eivät olleet riittävän tarkkoja, ja niiden tekeminen vei paljon aikaa. Halusimme ymmärtää paremmin, mistä kysyntä koostuu ja mitkä tekijät siihen vaikuttavat,” Honka kertoo.

Mallien avulla kysyntää analysoidaan tuotekohtaisesti. Ennusteissa huomioidaan muun muassa raaka-ainesten saatavuuden vaihtelut sekä

sesongit ja muut kysynnän muutokset.

”Lopputuloksena syntyi jokaiselle tuotteelle rullaava kysynnän ennuste. Ennustemallia on päivitetty matkan varrella, mutta kysyntämalli perustuu edelleen koneoppivaan kysyntäennusteeseen.”

ANALYTIIKALLA ENNAKOIDAAN HÄIRIÖITÄ

Tekoälyä ja analytiikkaa hyödynnetään myös Bernerin tuotannossa. Datapisteiden aiempaa tehokkaampi analysointi auttaa tunnistamaan syitä esimerkiksi tuotannon yllättäville keskeytyksille.

”Datan avulla pystymme analysoimaan tuotannon keskeytyksiä ja tunnistamaan ongelmia tulevaisuudessa etukäteen.”

Moderneissa WMS-ratkaisuissa tekoäly voi optimoida keräilyä määrittämällä tuotteille järkevimmät paikat, mikä nopeuttaa prosessia ja parantaa työn laatua.

DATAN LAATU SUURIN HAASTE

Tekoälyn ja analytiikan kehitystyön suurimmat haasteet ovat liittyneet datan laatuun ja saatavuuteen. Kaikki tieto ei ole ollut riittävän tarkkaa tai analytiikkaan sopivassa muodossa.

Päästölaskenta on tästä konkreettinen esimerkki.

”Toimittajatiedoissa saattaa olla vain pääkonttorin osoite, vaikka tavara toimitetaan täysin eri puolelta maailmaa. Tällaisesta datasta ei voi tehdä luotettavaa päästölaskentaa,” Honka sanoo.

Myös vanhojen järjestelmien datan integrointi uusiin analytiikka- ja tekoälyratkaisuihin on vaatinut paljon työtä.

TOIMITUSVARMUUS ETUSIJALLA

Tekoälysovellusten onnistumista mitataan Bernerillä muun muassa toimitusvarmuuden ja liiketoimintaan sitoutuneen käyttöpääoman avulla.

”Tehokas varastohallinta edellyttää, että varastossa ei ole liikaa pääomaa sitovaa tavaraa. Samalla tavaraa täytyy olla riittävästi, jotta toimitusvarmuus säilyy. Tämä on jatkuvaa optimointia, sillä toimitusvarmuus on meille tärkein mittari,” Honka sanoo.

TEKOÄLY PARANTAA TYÖTYTYTYVÄISYYTTÄ

Tekoälyn avulla pyritään tehokkuuden lisäämisen rinnalla myös parantamaan henkilöstön työtyytyväisyyttä. Tylsiä ja toistuvia työvaiheita on automatisoitu, ja henkilöstön tekoälyosaa-

”Manuaaliset ennusteet eivät olleet riittävän tarkkoja, ja niiden tekeminen vei paljon aikaa”, Bernerin Head of AI & Analytics Joona Honka toteaa.



"TEKOÄLYSOVELLUSTEN
ONNISTUMISTA MITATAAN MUUN
MUASSA TOIMITUSVARMUUDEN
JA SITOUTUNEEN
KÄYTTÖPÄÄOMAN AVULLA."

© BERNER

mista kehitetään systemaattisesti.

”Mittaamme tekoälyosaamista säännöllisesti, ja se on noussut tasaisesti. Jo 90 prosenttia tietotyöläisistämme on koulutettu tekoälyn käyttöön, ja työtyytyväisyys on parantunut sen myötä.”

Bernerillä on laajassa käytössä ruotsalainen Sana AI, joka hyödyntää useita kielimalleja, kuten Claude-, Gemini- ja ChatGPT-malleja. Ratkaisu on integroitu suoraan arjen työkaluihin, kuten kalenteriin, sähköpostiin ja ryhmätyötiloihin.

”Mahdollisuus käyttää eri kielimalleja tuo joustavuutta. Jokaiseen tehtävään voidaan valita siihen parhaiten sopiva malli”, Honka sanoo.

PITKÄ LISTA KEHITYSHANKKEITA

Tekoälyn kehitys jatkuu Bernerillä aktiivisesti. Tällä hetkellä yhtiössä on pitkältä listalta priorisoitu 15 projektia, joissa tekoälyllä voidaan tehostaa toimintaa tai poistaa pullonkauloja.

”Henkilöstöltä tulee paljon hyviä ideoita. Arvioimme hankkeiden vaikuttavuutta ja kustannuksia, ja sen jälkeen ne etenevät roadmapille ja toteutukseen.”

Vuoden 2026 suunnitelmissa on tekoälyhankkeita, jotka liittyvät muun muassa tuotekehityksen tehostamiseen ja palveluliiketoiminnan vauhdittamiseen. ●

LOGY
CONFERENCE
5.2.2026

11:45 From Data to Decisions – How AI and Analytics Empower People and Operations
Joona Honka, Head of AI & Analytics, Berner



© DNV CYBER

”Teemme auditointeja, laadimme auditointiraportteja ja selvitämme, pitävätkö auditointien tulokset paikkansa”, DNV Cyberin Valtteri Peltomäki sanoo.

KYBERTURVAA TOIMITUSKETJUUN

Kyberhyökkäykset eivät pysähdy organisaatioiden rajoille. DNV Cyberin Valtteri Peltomäki kertoo, miksi toimitusketjujen kyberturva on kriittistä ja miten EU-sääntely velvoittaa yrityksiä.

Teksti: **JUKKA NORTIO**

VALTTERI PELTOMÄELLÄ on vaativa pesti. Hän vastaa kansallisen turvallisuuden liiketoiminnasta tietoturvayhtiö DNV Cyberissä.

”Meillä on ollut jo pitkään useita kansallisen turvallisuuden asiakkaita, joille olemme tehneet palvelutoimituksia,” Peltomäki kertoo.

”Pari vuotta sitten päätimme, että teemme kriittisen infrastruktuurin, kansallisen turvallisuuden ja puolustusteollisuuden toiminnoista oman toimialansa. Suomen kokonaisturvallisuuden malli ja sen toimintaperiaatteiden vieminen myös ulkomaille on ollut päätöksen taustalla.”

KYBERTURVA TYÖLLISTÄÄ

”Kyberhyökkäyksiä on paljon. Kyberturvallisuuden hallinta on vaikeaa, koska toimitusketjut eivät ole organisaatioiden omissa käsissä. Tarvitaan sopimuksia ja niiden valvontaa.”

Toimitusketjujen kyberhyökkäykset ovat tyypillisesti kohdennettuja ja ulottuvat läpi koko ketjun.

”Hyökkääjät pyrkivät käsiksi dataan siellä, missä sen suojaus on heikointa. Kun data vaikuttaa tulevan luotettavaksi oletetusta lähteestä, verkkorikolliset pääsevät murtautumaan varsinaiseen kohteeseensa. Saatuaan väärää dataa kohdeorganisaatio altistuu hyökkäykselle eikä välttämättä edes tiedosta tapahtunutta välittömästi.”

**"YRITYKSET ASETTAVAT
YHÄ USEAMMIN
VAATIMUKSIA
TOIMITUSKETJUNSA
KUMPPANEIDEN
KYBERTURVALLE."**

**YHTEEN TOIMIJAAN
KOHDISTUNUT
HYÖKKÄYS LEVIÄÄ**

"Toinen tapa on hyökätä toimitusketjun toimijaan, joka palvelee useita asiakkaita. Vaikutus kohdistuu yhteen, mutta kaikki muutkin ketjun toimijat kärsivät."

Esimerkiksi Ukrainan sodan alussa Venäjä hyökkäsi Viasatin tiedonsiirtoon, minkä seurauksena noin 40 000 Viasatin asiakasta Euroopassa jäi ilman palvelua.

**VAATIMUKSIA
KUMPPANEIDEN
KYBERTURVALLE**

Yritykset asettavat yhä useammin vaatimuksia toimitusketjunsä kumppaneiden kyberturvalle. Tämä koskee erityisesti dataintensiivisiä toimialoja, kuten finanssi-, ICT- ja telekommunikaatioalaa. Valmistava teollisuus, erityisesti pk-sektori, on vasta heräämässä tilanteeseen.

"Meiltä pyydetään jatkuvasti prosesseja siihen, miten toimitusketjun kyberturvaa voitaisiin hallita paremmin. Teemme auditointeja, laadimme auditointiraportteja ja selvitämme, pitävätkö auditointien tulokset paikkansa."

**SÄÄNTELY ULOTTUU
HANKINTAKETJUIHIN**

Toimitusketjun kyberturvan hallintaan liittyy lainsäädäntöä ja vaatimustenmukaisuusveloitteita (compliance). EU:n viime vuonna julkistama laajennettu kyberturvadirektiivi NIS2 (Network and Information Security Directive 2) velvoittaa kriittisiä toimijoita valvomaan kyberturvaa sekä omassa toiminnassaan että hankintaketjuissaan.

NIS2 koskee kriittisiä toimialoja,

kuten energiaa, liikennettä, terveydenhuoltoa, juomaveden tuotantoa, digitaalista infrastruktuuria, julkishallintoa, jätehuoltoa, elintarviketeollisuutta, valmistavaa teollisuutta sekä tieto- ja viestintäpalveluita. Sääntelyn piirissä on tuhansia yrityksiä ja organisaatioita.

"Yrityksissä selvitetiin jo viime vuonna, kuuluvatko ne NIS2:n piiriin. Sen jälkeen tehtiin riskiarviointeja ja varmistettiin kontrollien avulla, täytetäänkö sääntelyn vaatimukset. Siitä, kuinka kattavasti yritykset ovat varmistaneet vaatimusten toteutumisen toimitusketjuissaan, ei ole tarkkaa tietoa. Kriittiset toimijat ovat kuitenkin tunnistanee toimitusketjuihinsa liittyvät riskit."

**CER-SÄÄNTELY
VAHVISTAA
HUOLTOVARMUUTTA**

EU:n yritysturvallisuutta koskeva CER-sääntely (Critical Entities Resilience Directive) etenee parhaillaan yritystasolle. Se koskee huomattavasti pienempää joukkoa yrityksiä kuin NIS2. Kyseessä on Peltomäen mukaan eräänlainen huoltovarmuussääntely, jolla varmistetaan kriittisten toimijoiden toimintakyky kaikissa tilanteissa.

"Sisäasiainministeriö ilmoittaa heinäkuun 17. päivään mennessä niille yrityksille, jotka kuuluvat CER:n piiriin. Yrityksen on tehtävä yhdeksän kuukauden kuluessa CER-riskien arviointi ja 12 kuukauden aikana suunnitelma siitä, miten se varautuu riskeihin."

Peltomäki pitää myönteisenä sitä, että sääntely toimeenpannaan riskiarviointien kautta. Näin yritysten ei tarvitse investoida kohtuuttomasti kyberturvansa parantamiseen, mutta ne saavat riittävän kuvan nykytilanteestaan ja kehitystarpeistaan. ●



© SHUTTERSTOCK

**Kolme askelta
toimitusketjun
kyberturvan
kehittämiseen**

- ❶ Tunnista toimitusketjun kriittisimmät kumppanit.
- ❷ Sisällytä kyberturvavaatimukset kriittisiin sopimuksiin.
- ❸ Valvo jatkuvasti vaatimusten täyttymistä: trust, but verify.

**LOGY
CONFERENCE
5.2.2026**

9:50 Suomen kriittisen infrastruktuurin turvaaminen: Painopiste toimitusketjuissa ja regulaatioissa
Valteri Peltomäki, Kansallisen turvallisuuden palveluista vastaava johtaja, DNV Cyber

LOGY CONFERENCE 2026

5.-6.2.2026
Helsinki

Together – People, AI & Resilience

LOGY Conference 2026 kokoaa yhteen logistiikan, hankinnan ja toimitusketjujen johtajat, asiantuntijat ja vaikuttajat pohtimaan, miten ihmiset, tekoäly ja resilienssi kietoutuvat yhteen yritysten tulevaisuuden menestyksessä.

Tapahtuman teema "Together – People, AI & Resilience" korostaa, että kestävä kilpailukykyä ei rakenneta yksin, vaan yhteistyön, luottamuksen ja jatkuvan oppimisen kautta.

OHJELMA

Torstai 5.2.2026 – LOGY Conference -seminaari

- 9:00 Konferenssin avaus ja johdatus päivän teemaan sekä LOGYn tervehdys
Taru Lindeman, Toimitusjohtaja, Boardman ja **Rudi Rok**
Jyri Vilko, Hallituksen puheenjohtaja, LOGY ry
- 9:10 Miten geopolittinen epävarmuus muovaa yritysten toimintaympäristöä – näkymiä vuoteen 2026 | **Hiski Haukkala**, Johtaja, Ulkopoliittinen instituutti
- 9:50 Suomen kriittisen infrastruktuurin turvaaminen: Painopiste toimitusketjuissa ja regulaatioissa | **Valtteri Peltomäki**, Kansallisen turvallisuuden palveluista vastaava johtaja, DNV Cyber
- 10:20 Kahvi- ja verkostoitumistauko
- 10:50 Fireside Chat: Energia-alan murros, ja tekoälyn rooli tulevaisuuden rakentamisessa
Keskustelemassa **Mika Anttonen**, Hallituksen puheenjohtaja, St1 Nordic
- 11:20 Leading in the Age of AI: How People and Technology Drive Each Other Forward
Markus Hongisto, Maaajohtaja, Google Cloud
- 11:45 From Data to Decisions – How AI and Analytics Empower People and Operations
Joona Honka, Head of AI & Analytics, Berner
- 12:10 Lounas
- Ilmapäivän kolme rinnakkaista ohjelmakokonaisuutta – valitse itsellesi mieleisin!
- TRACK SCM & KULJETUS – Global Connectivity and Sustainable Resilience**
moderaattori: **Hannele Haavisto**, myyntipäällikkö, Helsingin KTK ja **Jonna Paasonen**, Customs Manager, Posti
- 13:10 Kestävän logistiikan rakentaminen ihmisten, infrastruktuurin ja yhteistyön varaan – DHL:n näkökulma resilienssiin ja kasvuun | **Oktay Nuri**, CEO, DHL Express (Finland)
- 13:40 Improving supply chain resilience with AI | **Glen Campbell**, Senior Director, Oracle
- 14:10 Vähäpäästöisten ja resilienttien kuljetusverkostojen rakentaminen: Coca-Colan case-esimerkki vastuullisen ja tehokkaan kuljetusverkoston rakentamisesta
Otto Utriainen, Global Leader of Network Design & Optimisation and Warehouse & Logistics Technology Coca-Cola



LUE LISÄÄ JA ILMOITTAUDU:
logy.fi/logy-conference2026

LOGY

TRACK SISÄLOGISTIIKKA – Smart Warehouses: People, Automation and AI in Harmony
moderaattori: **Jussi Peltola**

13:10 **Optimising Factory Material Flow – People, Processes and Intelligent Systems in Modern Intralogistics** | Michael Muhr, Product Manager, KNAPP

13:40 **Building Modern Intralogistics in an Omnichannel World – Data, Processes and People Working Together** | Mari Nenonen, Logistics Director, Fiskars Group

14:10 **Airamin logistiikkaratkaisujen uudistus: merkittävät vaikutukset turvallisuuteen, laatuun ja tuottavuuteen** | Pekka Molarius, Supply Chain Director, Airam

TRACK HANKINTA – Sustainable Procurement as a Driver of Resilience
moderaattori: **Rudi Rok**

13:10 **Kestävä hankinta kilpailuetuna, vastuullisuudesta strategiseksi voimavaraksi**
Carl-Erik Sandström, General Manager, Central Supply Management, Wärtsilä

13:40 **Vastuullisella hankinnalla säästöä ja parempia tuloksia**
Esapekka Kuikka, Hankintajohtaja, Senaatti-kiinteistöt

14:10 **Nato-yhteistyö ja uudet mahdollisuudet suomalaisyrityksille kansainvälisissä hankinnoissa** | Teemu Anttila, Toimitusjohtaja, Finnish Operations Center

14:40 Kahvi- ja verkostoitumistauko

Iltapäivän yhteinen osuus

15:10 **Leadership in the Age of Intelligent Systems**
Tero Ojanperä, Teknologia- ja tekoälyvaikuttaja

15:50 **Together in Reflection** -keskustelu ja seminaarin yhteenveto sekä tilaisuuden päätös
Taru Lindeman ja Rudi Rok

16:15–18:00 **Networking Event**
Verkostoituminen jatkuu seminaarin jälkeen rennossa cocktail-tilaisuudessa Kulttuuritalon aulatilaisissa. Ohjelmassa pientä naposteltavaa ja pianomusiikkia.

18:00 → **Get-together Show & Dinner ja After Party**
Tapahtumakokonaisuuden ensimmäinen päivä huipentuu illalliseen, kevyeen ohjelmaan ja mukavaan yhdessäoloon tuttuja ja uusien kollegoiden kanssa. Musiikista vastaa **Hanna Pakarinen**. Ilta päättyy jatkoihin legendaarisella Kult-klubilla, jossa LOGY Conferencen osallistujia viihdyttää **Mikko Sipola** yhtyeineen!

Perjantai 6.2.2026 – Post Conference Day

Paikka: Kino Konepaja

10:00 Päivän avaus ja tervetuloitovotus
Katri Salovuori, Toiminnanjohtaja, LOGY

10:30 Keynote-puheenvuoro:
People-First AI for Supply Chain Resilience: From Digital Twins to Faster, Better Decisions, Dr Muhammad Shujaat Mubarak, Associate Professor of Logistics and Supply Chain Management at Edinburgh Business School

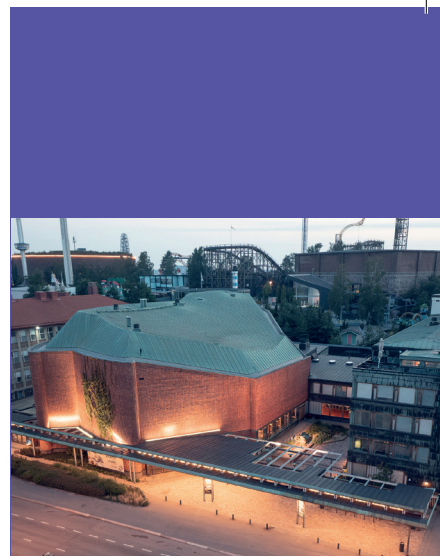
11:30 Keynote-puheenvuoro: **Future-Proof Airport Operations**
Jani Elasmaa, Vice President, Finavia

12:00 Lounas

13:00 Kuljetus yritysvierailu Finavialle lähtee hotellilta

15:00 Tilaisuus päättyy

Huom! Ohjelmamuutokset mahdollisia. Tilanne 20.1.2026



"YRITYKSISSÄ TEHDYN
ALKUKARTOITUKSEN
PERUSTEELLA VALITTIIN
KEHITTÄMISKOHTEET."

LogDigis vauhdittaa yritysten digiosaamista

Neljästä maakunnasta mukana hankkeessa oli eri alojen yrityksiä oppimassa toisiltaan.

Teksti: ESKO LUKKARI



DIGITALISAATIOTA, työhyvinvointia ja tuottavuutta vauhdittavassa LAB-ammattikorkeakoulun ja TIEKEN toteuttamassa LogDigis-hankkeessa on ollut mukana yrityksiä neljästä maakunnasta.

Mukana on ollut kaikkiaan 15 yritystä Uudeltamaalta, Etelä-Karjalasta, Päijät-Hämeestä ja Pohjois-Pohjanmaalta.

LogDigisin tavoitteena oli alle sata henkeä työllistävien yritysten digiosaamisen lisääminen ja sitä kautta myös työhyvinvoinnin ja tuottavuuden kehittyminen. LogDigis on osa EU:n osarahoittamaa valtakunnallista Parempi työelämä -hanketta, jota koordinoi Lapin ELY-keskus.

Kaksivuotinen EU:n osarahoittama LogDigis-hanke päättyi vuoden 2025 lopussa. Hankkeen tavoitteena oli kehittää etenkin osallistujayritysten sisälogistiikan digiosaamista.

Sisälogistiikka on tyypillisesti varastotyötä, ja varastoja on hyvin monella eri alan yrityksellä. LogDigis-hankkeessa oli mukana myös yrityksiä, joille varastologistiikan ja kuljetusten hallinta ja tehokkuus ovat liiketoiminnan avainsektoreita.

Hankeyrityksille järjestettiin työpajoja ja koulutusta. Vertaistukea jaettiin alueellisissa yritystapaamisissa ja valtakunnallisissa verkostotapaamisissa.

Yritykset valitsivat digikyvykyyden ja työhyvinvoinnin alkukartoitusten perusteella kehittämiskohteensa, ja loppukartoituksella seurattiin aikaansaannoksia.

MONELTA ALALTA YRITYKSIÄ

Neljästä maakunnasta oli mukana eri alojen yrityksiä. Vähittäiskaupasta Tavaratalo Mainio, teollisuudesta Misa, Rämö ja Ferroplan, terveydenhuoltoalalta Medifon, elintarviketalalta Kasvishovi ja Porlammin Meijeri, kivenjalostuksesta Ylämaan Graniitti, jätehuoltoalalta Akkuser, tekstiilialalta Hämeen Tekstiilihuolto, tapahtumajärjestäjistä Stopteltat sekä huonekalualalta Finnsoffat ja alan logistiikkayhtiö LGT Logistics.

”Verrokkina olivat suuren saksalaisen logistiikkayhtiön DHL Supply Chain Finlandin Sipoon ja Oulun yksiköt, joissa sisälogistiset prosessit ja digitalisointi ovat jo hyvin pitkällä. Nyt muilla yrityksillä oli mahdollisuus tutustua niiden toimintaan”, sanoo LogDigis-hankkeen projektipäällikkö **Jaana Lerssi-Uskelin** LAB-ammattikorkeakoulusta.

Lerssi-Uskelinin mukaan sisälogistiikka digitalisoituu ja automatisoituu vauhdilla, ja pysyäkseen kehityksessä mukana yrotysten on kehitettävä koko henkilöstönsä digiosaamista.

MONET VASTA DIGIPOLUN ALUSSA

Yritykset jakautuvat digitalisaation osalta reaktiivisiin ja proaktiivisiin. Erityisesti pienyritykset ovat reaktiivisia eivätkä vielä hyödynnä digitaalisia ja älykkäitä teknologisia ratkaisuja optimaalisesti. Moni onkin vasta ottamassa digitalisaatiota käyttöönsä.

TIEKEN verkottajan **Jari Salon** mukaan erityisesti monet pienet yritykset ovat vasta digitalisaatiomatkansa alussa.

TIEKEN dataosaajan **Jussi-Pekka Parkkarin** mukaan moni logistiikka-alan yritys käyttää sähköisiä järjestelmiä vaikkapa tilausten hallinnassa ja rahtikirjojen käsittelyssä, mutta tietojärjestelmien hyödyntämisessä taso vaihtelee.

Parempi työelämä -hankkeen, valtakunnallisen työelämän kehittämisen koordinaatiohankkeen, koordinoimat hankkeet sisältävät monia LogDigis-hankkeen kaltaisia projekteja. Moni niistä suuntautuu myös logistiikkaan. ●

Lisätietoja aiheesta löytyy osaavapienyrittys.fi ja parempityoelamahanke.fi sivustoilta.



”Hankkeen meille tuoma kustannustehokkuuden parantuminen realisoituu vasta jatkossa, mutta olen varma, että tehokkuus paranee”, Finsoffat Oy:n toimitusjohtaja Jarmo Honkanen sanoo.

YRITYKSET OPPIVAT TOISILTAAN

LogDigis-hanke tarjosi 15 yritykselle konkreettisia työkaluja, vertaisoppimista ja uusia näkökulmia työn sujuvoittamiseen.

Teksti: **ESKO LUKKARI** Kuvat: YRITYSTEN

U **UDELTAMAALTA** LogDigikseen osallistuneen Suomen Apteekkariliiton omistaman tukku-kauppa- ja logistiikkayhtiön Medifon Oy:n toimitusketju- ja IT-johtajan **Jyrki Ristisen** mukaan hankkeen paras anti tuli työhyvinvoinnin kehittämisestä.

”Saimme vinkkejä etenkin eri tiimien välisen yhteistyön kehittämiseen. Itse logistiikassa olemme jo vakiintunut toimija, eli sillä puolella ja digitalisoinnin kehittämisessä anti

jäi vähäisemmäksi. Logistiikkakeskukseen sisään tulevan tavarannakoinnista aiomme kuitenkin hankkeen seurauksena kehittää”, Ristinen sanoo.

”Muiden LogDigis-hankkeissa mukana olleiden yritysten ratkaisuihin tutustuminen oli sinänsä kiinnostavaa”, hän sanoo.

”Saimme vinkkejä etenkin eri tiimien välisen yhteistyön kehittämiseen”, Medifon Oy:n toimitusketju- ja IT-johtajan Jyrki Ristisen sanoo.



**”OLEN VARMA, ETTÄ
TEHOKKUUS PARANEE.”**



”Hanke toi meille uutta tietoa osaamisemme kriittisistä kohdista”, Kasvishovi Oy:n kehitysjohtaja Veera Jussila sanoo.

Medifon ylty vuonna 2024 reilun 100 miljoonan euron liikevaihtoon ja teki yli miljoonan euron tuloksen. Yhtiössä oli 68 työntekijää.

Medifonilla on Espoon Juvanmalmilla 11 000 neliön logistiikkakeskus, josta se palvelee Apteekkariliiton apteekkeja lääkkeiden ja terveystuotteiden maahantuojana ja jakelijana. Juvanmalmin logistiikkakeskuksessa on AutoStore-robotivarastointijärjestelmä.

Sisälogistiikastaan Medifon vastaa itse, mutta kuljetukset se on ulkoistanut kumppaneilleen, joista tärkein on PostNord.

FINSOFFAT UUDISTI VARASTONSA LAYOUTIN

Sohvia valmistavan sekä sohvia ja sänkyjä myyvän Finsoffat Oy:n toimitusjohtaja **Jarmo Honkanen** sanoo, että hanke johti yrityksessä esimerkiksi meneillään olevan varastolajennuksen, varastolayoutin jonkinasteiseen uudistamiseen ja uudenlaisten hyllytysratkaisujen kehittämiseen.

”Hankkeen meille tuoma kustannustehokkuuden parantuminen realisoituu vasta jatkossa, mutta olen varma, että tehokkuus paranee. Meillä onkin yrityksessä vuoden 2026 kärkiteemana juuri sisälogistiikan tehostaminen”, hän sanoo.

Honkanen sanoo, että varastoautomaation edistäminen sohvien koon ja muodon vuoksi on sinänsä vaikeaa, joten varastossa joudutaan tekemään yhä paljon käsityötä. Varastoautomaation kehittäminen etenkin tavaran ja valmismate-





”Parasta antia on ollut päästä käymään muissa yrityksissä ja tutustumaan heidän tekemiseensä”, LGT Logisticsin toimitusjohtaja Ari Venäläinen sanoo.

riaalien vastaanotossa viivakoodin ja sähköisen kirjaamisen avulla suoraan vastaanottosaldoille on yhtiön tavoitteena.

Yhtiö sai Honkasen mukaan LogDigis-hankkeessa uusia ideoita myös työhyvinvoinnin kehittämiseen.

Finsoffat ylty vuonna 2024 noin 5,5 miljoonan euron liikevaihtoon ja teki 46 000 euron tuloksen. Yhtiössä oli tuolloin töissä 37 henkeä. Yhtiöllä on vahva tase, sillä omavaraisuusaste on 64 prosenttia.

LGT LOGISTICS ON KANSAINVÄLINEN

Finsoffat on pitkään tehnyt yhteistyötä kuljetuslogistiikkaan ja nimenomaan huonekaluteollisuuden ja kaupan BtoB- ja BtoC-kuljetuksiin erikoistuneen LGT Logistics Oy:n kanssa. LogDigiksessä yritykset tekivät myös hankeyhteistyötä.

LGT Logisticsin toimitusjohtaja **Ari Venäläinen** sanoo, että yritysten yhteistyö on kehittynyt esimerkiksi yritysten välisessä tiedonsiirrossa (EDI).

LGT Logisticsilla on Lahdessa 18 000 neliön korkeavarasto, eli yhtiö on sisälogistiikassa merkittävä toimija. Yhtiö tarjoaa Lahden keskusvarastossaan yrityksille varastointipalveluja sekä huonekalujen ja muiden varastotuotteiden koontipalvelua.

”LogDigis on ollut meille ensisi-

jaisesti koulutus- ja oppimisprosessi. Parasta antia on ollut päästä käymään muissa yrityksissä ja tutustumaan heidän tekemiseensä. Meidän digivalmiuksiimme hanke antoi uutta tietoa”, hän sanoo.

LGT Logistics Oy:n omistaa tanskalainen kuljetuslogistiikkayhtiö Nordic Transport Group. Venäläisen mukaan LGT Logistics saa konsernin kautta myös logistiikkaan ja varastointiin liittyviä IT-palveluita ja alan osaamista.

Vuonna 2024 LGT Logistics ylty 5,2 miljoonan euron liikevaihtoon ja teki reilun 0,1 miljoonan euron tuloksen. Yhtiössä oli tuolloin 24 työntekijää.

KASVISHOVI LUOPUI PAPERILAPUISTA

Oululainen Kasvishovi Oy on elintarvikkeiden tukkuliike ja perheyrittys. Yhtiön kehitysjohtaja **Veera Jussila** sanoo, että heidän yrityksensä tukena LogDigis-hankkeessa olivat LAB-ammattikorkeakoulu, TIEKE ja muut osallistuneet yritykset.

Tukkuvarastojensa sisälogistiikasta yhtiö vastaa itse. Varastotoimintojaan yhtiö on systemaattisesti automatisoinut. Yrityksellä on toimipisteet Oulussa ja Kuusamossa, ja se toimii koko Pohjois-Suomessa.

”Hanke toi meille uutta tietoa

**”VIIMEISISTÄKIN
PAPERILAPUISTA
TOIMITUSKETJUSSA
LUOVUTTIIN.”**

osaamisemme kriittisistä kohdista. Viimeisistäkin paperilapuista toimitusketjussa luovuttiin. Esimerkiksi työturvallisuuden parantamiseen saimme paljon uutta tietoa, ja siltä pohjalta kehitimme sisäiseen käyttöön jatkuvan parantamisen kanavan. Itse logistiikassa saimme uutta osaamista esimerkiksi keräilyyn ja hyllyttämiseen sekä samalla toiminnan tehostamiseen”, Jussila sanoo.

”Parasta LogDigis-hankkeessa oli mielestäni päästä tutustumaan muihin yrityksiin. Oli hienoa päästä seuraamaan suuren kansainvälisen logistiikkayhtiön, DHL Supply Chainin, ratkaisuja, joissa toimintojen digitalisointi on viety paljon pidemmälle”, hän sanoo.

Kasvishovi ylty vuonna 2024 reilun 21 miljoonan euron liikevaihtoon ja teki 0,3 miljoonan euron tuloksen. Yhtiössä oli tuolloin 63 työntekijää.●

Onko logistiikkasi pullonkaula vai voimavara?

Toimitusketjut ovat nousseet keskeiseen rooliin yritysten arjessa. Geopoliittiset jännitteet, kustannuspaineet, vastuullisuusvaatimukset ja asiakkaiden kasvavat odotukset pakottavat organisaatiot tarkastelemaan logistiikkaa ja toimitusketjuaan aiempaa kokonaisvaltaisemmin. Kyse ei ole enää vain tavaransäilytyksestä paikasta toiseen, vaan siitä, miten älykäs logistiikka tukee liiketoiminnan jatkuvuutta, kasvua ja kilpailukykyä.

"Moni yritys huomaa vasta häiriötilanteessa, kuinka kriittinen rooli logistiikalla todellisuudessa on", sanoo Logent Suomen Business Area President Joni Sundelin. "Parhaimmillaan logistiikka ei reagoi ongelmiin, vaan ennakoii niitä."

Logent toimii logistiikkakumppanina yrityksille, jotka haluavat yksinkertaistaa monimutkaisia toimitusketjuja ja rakentaa niistä liiketoimintaa tukevan kokonaisuuden. Yhtiön lähestymistapa perustuu kokonaisvaltaiseen näkemykseen, jossa operatiivinen tehokkuus, data ja tiivis yhteistyö muodostavat toimivan perustan.

Kokonaisuus ratkaisee, ei yksittäinen palvelu

B2B-logistiikassa haasteet harvoin ratkeavat yksittäisillä toimenpiteillä. Useammin ratkaisevaa on se, miten varastointi, sisälogistiikka, kuljetukset ja lisäarvopalvelut toimivat saumattomasti yhteen. Logentin toimintamalli nojaa ajatukseen yhdestä kumppanista, joka hallitsee kokonaisuuden ja vastaa sen toimivuudesta.

"Asiakkaamme eivät etsi lisää toimittajia, vaan selkeyttä. Yksi kumppani, yksi näkymä ja yksi vastuu helpottavat arkea merkittävästi", Sundelin toteaa.

Logentin palveluvalikoima kattaa muun muassa varastoinnin, sisälogistiikan, kuljetuspalvelut, puupakkauspalvelut, erilaiset lisäarvopalvelut sekä tullauksen. Palvelukokonaisuudet suunnitellaan aina asiakkaan toimialan, volyymin ja kasvutavoitteiden mukaan.

Älykäs logistiikka on parempaa päätöksentekoa

Digitalisaatio ja data ovat muuttaneet myös logistiikan roolia. Logent hyödyntää dataohjautuvia ratkaisuja ja automaatiota, joiden avulla asiakkaat saavat ajantasaisen näkymän toimitusketjuunsa ja pystyvät tekemään päätöksiä ennakoivammin.

"Älykäs logistiikka ei ole teknologiaa teknologian vuoksi. Se on kykyä tehdä parempia päätöksiä oikeaan aikaan", Sundelin kiteyttää.

Skaalautuvat ratkaisut tukevat liiketoimintaa kasvun, sesonkivaihteluiden ja muutostilanteiden keskellä. Samalla kestävän kehityksen näkökulma on integroitu osaksi päivittäistä tekemistä, ei erilliseksi hankkeeksi.

Integraatio vahvistaa osaamista Suomessa

HUB logisticsin liittyminen osaksi Logentia vahvistaa yhtiön asemaa Suomen logistiikkamarkkinassa. Yhdistyminen tuo yhteen laajemmat resurssit, syvemmän osaamisen ja vahvan paikallisen tuntemuksen, jotka näkyvät asiakkaille entistä parempana palvelukyynä.

"Yhdessä olemme enemmän kuin osiensa summa. Asiakkaille tämä tarkoittaa kumppania, joka pystyy vastaamaan myös tulevaisuuden vaatimuksiin", Sundelin sanoo.

Ratkaisut syntyvät yhteistyössä

Logentin toimintamalli perustuu tiiviiseen yhteistyöhön asiakkaiden kanssa. Työ alkaa kuuntelemisesta ja jatkuu suunnittelun kautta jatkuvaan kehittämiseen. Tavoitteena ei ole ainoastaan nykyisten prosessien tehostaminen, vaan koko toimitusketjun pitkäjänteinen kehittäminen.

Aktiivinen yhteistyö näkyy käytännössä sujuvampina prosesseina, parempana kustannustehokkuutena, vahvempuna toimitusvarmuutena ja parempana näkyvyytenä logistiikan kokonaisuuteen.

"Meidän tehtävämme on tehdä logistiikasta asiakkaalle mahdollisimman helppoa ja samalla mahdollisimman vaikuttavaa", Sundelin tiivistää.

Logistiikkakumppani, joka auttaa liiketoimintaasi kasvamaan

Kun logistiikka toimii, se ei ole pelkkä taustatoiminto. Se on strateginen voimavara, joka tukee kasvua, parantaa asiakaskokemusta ja vahvistaa liiketoiminnan kilpailukykyä.

Logent haluaa olla kumppani, joka auttaa yrityksiä rakentamaan toimitusketjuistaan aidon kilpailuedun.



Joni Sundelin
Business Area President
Logent Finland

Palveluvalikoima, joka kattaa kaikki logistiikan osa-alueet:



VARASTOINTI



SISÄLOGISTIIKKA



KULJETUKSET



PUUPAKKAUSPALVELUT



LISÄARVOPALVELUT



TULLAUS



Smart moves simplified.

HELSINGIN SATAMA UUSII SATAMANSA 700 MILJOONALLA

Satamista tärkein eli Länsisatama saa satamatunnelin ja uuden komean Merikeskuspaviljongin.

Teksti **ESKO LUKKARI**

HELSINGIN Satama Oy ja Helsingin kaupunki ovat käynnistäneet 2030-luvulle ulottuvan Helsingin satamien kehittämisohjelman.

Kyse on noin 700 miljoonan euron investoinnista ja Itämeren alueen suurimmasta käynnissä olevasta satamauudistuksesta.

Ohjelma koskee Länsisatamaa, Katajanokkaa, Eteläsatamaa ja Vuosaaren satamaa. Se on porrastettu siten, että edellisen vaiheen toteu-

tus on edellytys seuraavalle. Helsingin Satama rahoittaa suuren uudistusohjelman itse. EU:lta saataneen tukea vain satamien maasähköhankkeisiin.

"Ohjelma sisältää uusien hankkeiden ohella paljon elinkaarikorjausta, kuten jopa 100 vuotta vanhojen laiturirakenteiden kunnostamista. Yksin satamatunnelin osuus on jo 300 miljoonaa euroa," sanoo Helsingin Satama Oy:n matkustajaliiketoiminnasta vastaava johtaja **Kaj Takolander**.





Tältä Helsingin Länsisatama näyttää vuonna 2032.
Havainnekuva: PES-arkkitehdit

"HELSINGIN SATAMA
RAHOITTA
SUUREN
UUDISTUSOHJELMAN
ITSE."

Helsingin Satama

- Helsingin Satama on Euroopan vilkkain ulkomaanliikenteen matkustajasatama 9,5 miljoonalla vuotuisella matkustajalla. Noin 70 prosenttia Suomen merimatkoista tehdään Helsingin kautta.
- Sataman toiminnan taloudellinen vaikutus on noin 4,2 miljardia euroa. Sataman kautta kulkevat matkustajat käyttävät Helsingissä yli 900 miljoonaa euroa vuodessa. Satamatoiminnan työllisyysvaikutukset ovat yli 39 000 henkilöä.
- Helsingin Satamalla on kaksiliiketoimialuetta: rahti- ja matkustajaliikenne eli linjaliikenne autolautoilla Tallinnaan ja Tukholmaan sekä ro-ro- ja ropax-aluksilla Travemünde.
- Helsingin Sataman matkustajaliikenteestä noin 80 prosenttia suuntautuu Tallinnaan ja 20 prosenttia Tukholmaan. Travemündin liikenteessä matkustajia on noin 170 000 vuodessa.
- Linjaliikenteen satamia ovat Länsisatama ja Katajanokka, ja ro-ro- ja ropax-liikenteen satama on Vuosaari. Risteilyliikenne keskittyy Heresaareen ja Eteläsatamaan.
- Vuosaari on Suomen tärkein rahtiliikenteen vienti- ja tuontisatama. Suomen tuonnin arvosta noin 50 prosenttia kulkee Helsingin Satamien kautta.

Ohjelman keskeisenä tavoitteena on Takolanderin mukaan parantaa Suomen tärkeimmän vienti- ja tuontisataman logistista tehokkuutta ja vähentää raskasta satamaliikennettä Helsingin keskusta-alueella.

Helsinki ei ole ainoa Itämeren rannalla sijaitseva kaupunki, joka tehostaa satamatoimintaansa. Tukholma uudisti joitakin vuosia sitten merkittävästi Värtanin satamaansa, Tallinna ja Riika uudistavat parhaillaan risteilyterminalaalejaan ja laitureitaan, ja Turussa on käynnissä uuden matkustajaterminalin rakentaminen.

"Helsingin Satama odottaa lähivuosille maltillista kasvua sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä. Voimme ennustaa volyymeja kohtuullisella varmuudella 15-20 vuodeksi eteenpäin. Satamainvestointeja tehdään kuitenkin jopa 50 vuoden tähtäimellä. Eteläsataman Olympiaterminali valmistui jo vuonna 1952 ja on peruskorjattuna yhä käytössä," Takolander sanoo.

PÄIVITETTY ARVIO
TULOSSA LIIKENTEESTÄ

Helsingin Satama on päivittänyt matkustaja- ja rahtiliikenne-ennusteitaan viimeksi vuonna 2020, ja uusi päivitetty arvio liikennemääristä on valmistumassa lähiaikoina.

"Päivitykseen vaikuttavat esimerkiksi pääkaupunkiseudun nopea väestönkasvu sekä Ukrainan sodan päätymisen ja maan jälleenrakentamisen mahdolliset vaikutukset rahtiliikenteeseen," Takolander sanoo.

Uudistusohjelman yhtenä keskeisenä tavoitteena on vähentää keskustan satamaliikennettä jopa 75 prosentilla ja samalla pienentää liikenteen päästöjä. Helsingin on varauduttava myös sähköisen laivaliikenteen käynnistymiseen ja ensimmäisten sähkölaivojen tulon vilkkaalle Helsinki-Tallinna-reitille.

Helsingin Satama on Suomen ulkomaankaupan tärkein vienti- ja tuontisatama. Sataman kautta kulkee noin puolet Suomen tuonnin arvosta, mukaan lukien kulutustavaroita, elektroniikkaa, ajoneuvoja, polttoaineita, kemianteollisuuden tuotteita sekä teollisuuden komponentteja.

"Helsingin Satama on erityisen tärkeä koko Suomen huoltovarmuudelle. Varustamoiden pitää voida luottaa siihen, että sataman palvelut toimivat ja liikenne on tehokasta ja sujuvaa," Takolander sanoo.

EUROOPAN VILKKAIN
MATKUSTAJASATAMA

Helsinki on myös Euroopan vilkkain ulkomaanliikenteen matkustajasatama noin 9,5 miljoonalla vuotuisella matkustajalla. Noin 70 prosenttia Suomen merimatkoista tehdään Helsingin kautta.

Satamien uudistusohjelmassa matkustaja-autolauttasatamien määrä vähenee kolmesta kahteen, kun Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan ja Tukholman liikenne Katajanokalle. Säännöllinen laivaliikenne Eteläsatamassa päättyy, ja sinne jää vain kansainvälisen risteilyliikenteen pienempiä aluksia. Eteläsatamaan on tulossa uusi arkkitehtuuri- ja design-museo.

Tallinnan liikenteen keskittäminen Länsisatamaan kasvattaa Jätkäsaaren liikennemääriä, mikä edellyttää satamatunnelin rakentamista Länsisatamasta Länsiväylälle raskasta liikennettä varten. Tavoitteena on Takolanderin mukaan, että Länsisataman uudistukset valmistuvat vuoteen 2032 mennessä ja Katajanokan ja Eteläsataman muutokset noin vuotta myöhemmin.

Länsisatama on taloudellisilta vaikutuksiltaan Helsingin Sataman merkittävin satamanosa, ja siksi suurin osa uudistusohjelman investoinneista kohdistuu sen kehittämiseen.

Länsisatamassa uudistetaan laitureita ja kenttäjärjestelyjä sekä rakennetaan lisää satamakenttää. Uusi Jätkäsaaren Merikeskus korvaa viime vuonna puretun T1-terminalin.

Satamatunnelin investoinnista vastaa Helsingin Satama. Hanke rahoitetaan sataman liiketoimintatuloilla eli asiakkailta kerättävillä maksuilla.

Länsisataman liikennemäärien arvioidaan kasvavan merkittävästi vuoteen 2040 mennessä, kun Katajanokalta siirtyvä liikenne ja Tallinnan liikenteen ennustettu kasvu lisäävät volyymeja.

Katajanokalla on edessä suuren terminalin peruskorjaus tai kokonaan uuden terminalin rakentaminen Tukholman liikennettä varten. Vuosaaren satamassa rahti-, ro-ro- ja ropax-liikenne saa myös uusia investointeja. Jo nyt 61 prosenttia Helsingin Sataman kautta kulkevasta rahtitonniäärästä kulkee Vuosaaren kautta. ●

”Voimme ennustaa volyymeja kohtuullisella varmuudella 15–20 vuodeksi eteenpäin. Satamainvestointeja tehdään kuitenkin jopa 50 vuoden tähtäimellä.”, sanoo Helsingin Satama Oy:n matkustajaliiketoiminnasta vastaava johtaja Kaj Takolander.

Helsingistäkin halutaan risteilyalusten kääntösatama

Kääntösatamamalli voisi kaunistaa risteilyaluslukuja Kööpenhaminan ja Tukholman tapaan.

Teksti **ESKO LUKKARI**

HELSINGIN Sataman viime vuosien murheenkryyniin eli risteilykäyntien jyrkkään vähenemiseen halutaan muutos. Helsingistä aiotaan tehdä nopeasti niin sanottu risteilyalusten kääntösatama Kööpenhaminan ja Tukholman malliin.

Kööpenhamina on toiminut kääntösatamana jo parikymmentä vuotta. Tukholmassa esimerkiksi viime vuonna oli 41 niin sanottua turnaround-tilannetta, joissa matkustajat aloittivat tai päättivät risteilynsä kaupungissa. Tukholman Frihamnii on rakennettu terminaaleja ja satamalaitureita nimenomaan näitä matkustajia varten.

”Kääntösatama tarkoittaa Helsingissä sitä, että Hernesaaressa, jonne isot risteilijät tulevat, vaihdettaisiin matkustajat. Aluksella tulleet jäisivät kaupunkiin tai lentäisivät Helsingistä muualle, ja risteilyalukseen nousisivat uudet matkustajat. Heille tarjottaisiin Itämerellä esimerkiksi neljästä vii-

teen kaupunkikohteeseen suuntautuva risteilypaketti”, sanoo Helsingin Sataman varatoimitusjohtaja ja matkustajaliikenteestä vastaava johtaja **Kaj Takolander**.

LUKIJEN USKOTAAN KOMISTUVAN

”Useat varustamot ovat kiinnostuneita tästä kääntösatamavaihtoehdosta. Ensi kesänä luvassa olisi kahdeksan matkustajavaihtoa, ja vuonna 2027 niitä tulisi lisää – vuonna 2028 ehkä vieläkin enemmän”, hän sanoo.

Helsingin tavoitteena olisi hänen mukaansa nousta Pohjois-Itämeren johtavaksi kääntösatamaksi. Takolanderin mukaan Itämeren ympärillä on monia kansainvälisiä ja myös suomalaisia risteilymatkustajia kiinnostavia kohdekaupunkeja. Listalla voisivat olla esimerkiksi Tukholma, Kööpenhamina, Hampuri, Riika, Tallinna ja Visby.

Helsinkiin tulevista risteilyaluksista suurimmat joutuvat ankkuroi-

tumaan Hernesaareen. Kustaanmiekan läpi Eteläsatamaan pääsevät vain enintään 2 500 matkustajan alukset.

Takolanderin mukaan Helsingin Satama suunnittelee Hernesaareen uuden matkustajaterminaalin rakentamista risteilymatkustajia varten.

”Se olisi varustukseltaan risteilyseonkiin sopiva, hallimainen terminaali”, hän sanoo.

Vuonna 2019 Helsingissä kävi 309 kansainvälistä risteilyalusta, ja niillä oli yhteensä 605 000 matkustajaa. Luku romahti koronan ja Ukrainan sodan seurauksena. Vuonna 2023 aluskäyntejä oli vain 92 ja matkustajia 163 000. Vuonna 2025 aluskäyntien määrä oli 98 ja matkustajamäärä 180 000.

Tukholmassa kävi viime vuonna 137 risteilyalusta ja matkustajia oli 256 000. Pohjoismaiden ykkönen Kööpenhamina keräsi 295 risteilyaluskäyntiä ja 850 000 matkustajaa. ●

Jätkäsaaren Merikeskus.
Havainnekuva: PES-arkkitehdit



Paikka, jossa koko toimitusketju kohtaa

"Tavoitteemme messuilla ovat täyttyneet hyvin. Tavoitteemme ovat olleet uusien liidien saaminen ja viestiä uusista tuoteominaisuuksista asiakkaillemme. Erittäin hyvä ja positiivinen fiilinki täällä."

Jarkko Hemmi,
myyntipäällikkö
Konecranes Oyj

LOGISTIIKKA LOGISTICS FAIR FINLAND

9.–10.9.2026

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

Logistiikka-messut tulee jälleen!

Koko logistiikan arvoketju saman katon alla yhdellä sisään-
pääsillä! Kolmen messun kattaus tarjolla syyskuussa Tampe-
reen Messu- ja Urheilukeskuksessa! Entisestään laajentuneet
Logistiikka-messut tuovat koko logistisen arvoketjun esiin.
Näytteilleasettejamyynti käy jo kiivaana.

Jos vielä haluat mukaan, nyt on aika toimia!

Koe yhdellä kertaa Logistiikka-messut,
Food Industry ja EuroSafety-messut!

Katso lisää: logistiikkamessut.fi



Tapahtumakumppaneina

LOGY



LIMOWA

1.2026

Tampereen Messut

33

WILOG

Luotettavat sisälogistiikan kokonaisratkaisut



AUTOMAATIO



TURVALLISUUS



DIGITAALISET RATKAISUT



ENERGIA



- Varastoautomaatit ja -kalusteet
- Trukit, AGV- ja AMR -ratkaisut
- Turvallisuusratkaisut
- Konsultointi- ja elinkaari palvelut

KYSY MEILTÄ SISÄLOGISTIIKAN AUTOMAATIOSTA

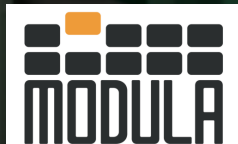
Automaatiolla turvaa ja tehoa sisälogistiikkaan – Wihuri WiLog

WiLog palvelee kaikenkokoisia yrityksiä suunnittelusta toteutukseen ja yksittäisistä laitteista kokonaisratkaisuihin, kun sisälogistiikan merkitys tehokkuuden parantamiseksi kasvaa .

WiLogin sisälogistiikkaratkaisuja ovat kaikki hyllyratkaisut, varastoautomaatit, varastohallintajärjestelmät, keräilyratkaisut ja trukit sekä konsultointi, suunnittelu, huolto ja koulutukset.

Asiakastarpeet ovat erilaisia ja pystymme vastaamaan niihin kattavasti monipuolisella tuote- ja palveluvalikoimalla. Tavoitteena on aina mahdollisimman tehokkaat ratkaisut, jotka parantavat asiakkaidemme kilpailukykyä ja kustannustehokkuutta. Autamme rakentamaan kokonaisuuden, jossa ovat kohdillaan niin kustannukset, tehokkuus, ergonomia kuin työturvallisuuskin.

WiLogin edustamien brändien ratkaisupaketeilla pääsee rakentamaan automaattista sisälogistiikan maailmaa kustannustehokkaasti. Automaatio sopii kaikenkokoisille asiakkaille, jotka haluavat tehostaa työtä ja tehdä siitä seurattavampaa sekä turvallisempaa. Automaation voi toteuttaa kerralla laajemmin tai automatisoida vain osia toiminnasta – joskus on hyvä edetä askel kerrallaan.



WILOG ELI WIHURIN SISÄLOGISTIKKARATKAISUT kokoaa alan johtavat teknologiat, palvelut ja ratkaisut yhden sateenvarjon alle.

Olemme mukana!

**LOGY
CONFERENCE 2026**

Together – People, AI & Resilience

W | WILOG

Tutustu valikoimaamme:

www.wilog.fi



Blogin kirjoittaja Jani Suomalainen on Logyn hankintafoorumien johtoryhmän jäsen ja Teollisuuden suorat hankinnat -alaryhmän puheenjohtaja. Hän on tehnyt pitkän uran hankintaohjajana suurissa yrityksissä ja perusti oman hankinnan konsultointiyhtiön viime vuonna.

JANI SUOMALAINEN:

Kilpailutus oikein tehtynä on hankinnan tehokkain työkalu

KILPAILUTTAMISELLE lienee monta määritelmää. Tässä käytetään siitä laajaa määritelmää, joka kattaa koko prosessin tarpeen ja toimittajavaihtoehtojen määrittelyä aina valittujen toimittajien suorituskyvyn seuraamiseen ja parantamiseen.

Hankinta kilpailuttaa, koska silloin hankinta - eivätkä toimittajat - on ajan penkillä. Jos hankinta ei kilpailuta, toimittajat ottavat aloitteen itselleen ja alkavat nostaa hintoja.

Toimittajat vihaavat ammattimaisten ostajien kilpailutuksia, koska niissä puristetaan toimittajista löysät pois ja alennetaan toimittajien voittotasoa. Kilpailuttaminen on kuitenkin normaalia markkinatalouden toimintaa, jossa hintatasoa tarkastetaan säännöllisin väliajoin, jotta ei ajauduta maksamaan liikaa - mikä iskee aina firman tulokseen.

Miten kilpailutetaan tehokkaasti ja miten kilpailutusprosessi etenee? Kilpailutus voidaan jakaa seuraaviin vaiheisiin:

- Valmistelevat kotityöt
- Tarjouspyynnöt
- Tarjoukset, neuvottelut ja toimittajien valinta
- Sopimukset ja implementointi
- Toimittajien suorituskyvyn seuranta ja puutteisiin puuttuminen

VALMISTELEVAT KOTITYÖT ovat kilpailutuksen tärkein vaihe. Jos teet tämän hyvin, koko loppuprosessi sujuu hyvin. Jos teet tämän puolivillaisesti, loppuprosessi voi mennä mönkään. Jos hankinta tekee valmistelevat kotityöt paremmin kuin myyjä, hankinta voittaa. Jos toimittajasi myyjä tekee ne paremmin kuin sinä, toimittaja voittaa.

Valmisteleviin kotitöihin kuuluvat ainakin seuraavat asiat: tarpeiden yhteenveto ja ennustaminen tulevalle

sopimuskaudelle, kaikkien mahdollisten toimittajien tunnistaminen, toimittajamarkkinoiden tilanteen ymmärtäminen, nykyisten toimittajien suorituskyvyn analysointi, sisäisten asiakkaiden tyytyväisyyden ja tyytymättömyyden kartoittaminen, uusien toimittajien etsintä, testaus ja hyväksyttäminen, kilpailutustiimin briiffaaminen ja riittävän ajankäytön varmistaminen, kilpailutussuunnitelman laatiminen, konkreettisten tavoitteiden asettaminen kilpailutuksen lopputulokselle, edellisen saman kategorian kilpailutuksen opit ja korjaavat toimet sekä ennakoilmoitus toimittajille lähestyvistä kilpailutuksesta ja sen aikataulusta. Kyseessä on pitkä lista asioita, jotka hankinnan on tehtävä kunnolla, jotta neuvottelut onnistuvat.

TARJOUSPYYNNÖT-vaiheessa lähetetään tarjouspyynnöt kaikille mahdollisille toimittajille, myös niille, joita ette ole vielä hyväksyneet toimittajiksi.



Heiltä voi tulla kiinnostavia tarjouksia, joita hyödynnätte neuvotteluissa. Tarjouspyyntöjen valmisteluun kannattaa käyttää aikaa ja vaivaa sekä ohjata toimittajakandidaatteja antamaan tarjoukset siinä muodossa ja laajuudessa kuin haluat. Saat hinnoiltaan parempia tarjouksia, jos pystyt antamaan tarkemmat ennusteet tulevista tarpeista.

Tarjouspyynnön liitteeksi kannattaa lisätä jo valmiiksi valikoituja ehtoja, joilla vähennät neuvotteluvaiheessa neuvoteltavia yksityiskohtia. Tällaisia ovat esimerkiksi lause ”Ostaja päättää toimittajat rivi riviltä eikä hyväksy pakettitarjouksia” sekä minimimaksuehdot, toimitusehdot, valuutat ja hintojen voimassaoloajat (lähtökohtaisesti kiinteät hinnat koko sopimuskauden ajan).

Vaikka sinulla olisi vain 1–2 hyväksyttyä toimittajaa, tee tarjouspyynnöstä sen näköinen, että se lähtee laajalla rintamalla ja että toimittajat joutuvat aidosti kovaan kilpailutilanteeseen. Lähetä tarjouspyyntö liitteenä kaikille toimittajille yksi kerrallaan sähköpostilla ja merkitse selvästi päivämäärä, mihin mennessä tarjous on toimitettava. Voit myös soitella toimittajille perään varmistaaksesi tarjouspyynnön perillemenon ja painottaaksesi tiettyjä asioita toimittajakohtaisesti.

TARJOUKSET, NEUVOTTELUT JA TOIMITTAJIEN VALINTA -vaiheessa alat saada tarjouksia ja voit aloittaa neuvottelut kunkin toimittajan kanssa heti. Kun saat tarjouksen, lue se huolellisesti ja varmista, että se on tarjouspyyntösi mukainen. Jos näin ei ole, soita toimittajalle, kiitä tarjouksesta, kerro mitä siitä puuttuu tai mikä on mielestäsi väärin ja pyydä uusi tarjous.

Kun kaikki tarjoukset ovat saapuneet, tee niistä yhteenveto ja vertaile toimittajia hinnan, maksuehdon, toimitusehdon, laadun, toimitusajan, vastuullisuuden ja muiden valintakriteerien perusteella. Jatka neuvotte- luita kunkin toimittajan kanssa ja pyri saamaan parannuksia niihin kohtiin, joissa näet ylihinnottelua tai muita selviä kehityskohteita.

Kutsu parhaat toimittajat kasvokkain käytäviin neuvotteluihin. Älä kutsu kaikkia toimittajia samana päivänä, jos olet Helsinkiä pienemmällä paikkakunnalla, sillä toimittajat voivat yöpyä samassa hotellissa, tavata sattumalta aamiaisella ja synkronoida neuvottelutaktiikoitaan ennen tapaamisia.

" JOS HANKINTA TEKEE VALMISTELEVAT KOTITYÖT PAREMMIN KUIN MYYJÄ, HANKINTA VOITTAÄ."

Neuvottele kunkin toimittajan kanssa paras mahdollinen lopputulos ja jatka neuvotteluja niin kauan, kunnes tarjouksia ei enää pystytä parantamaan.

Lyö kaupat kiinni valitun tai valittujen toimittajien kanssa. Kerro niille toimittajille, joita et valinnut, mitä heidän tulisi parantaa seuraavaa kilpailutusta varten. Ole palautteessa konkreettinen, esimerkiksi: ”Hintanne oli X prosenttia korkeampi” tai ”maksuehto oli Y päivää lyhyempi kuin kilpailijoilla”.

SOPIMUKSET JA IMPLEMENTOINTI -vaiheessa teet toimitussopimukset valitsemiesi toimittajien kanssa ja varmistat mahdollisten toimittajavaihtojen sujuvuuden. Käytä mieluiten oman lakiosastosi hyväksymiä sopimus pohjia ja liitteitä. Se kertoo myös siitä, kumman markkinat vallitsevat: myyjän vai ostajan.

Pyri minimoimaan sopimukseton tila ja huolehdi, että uusi sopimus on allekirjoitettu ennen vanhan sopimuskauden päättymistä. Huolehdi myös siitä, että siirtymä vanhasta sopimuskaudesta uuteen sujuu ongelmitta: vanhat varastot käytetään loppuun, uudet hinnat ovat ERP-järjestelmässä ajoissa ja tuotanto sekä toimittajatiimit tietävät, miten vaihto toteutetaan.

Sopimuskausi kannattaa tehdä määräaikaiseksi, jotta kilpailuttaminen ei unohtu. Yhden vuoden sopimuskausi on usein hyvä, monimutkaisemmissa hankinnoissa 2–3 vuotta voi olla perusteltua. Volatiileissa hankinnoissa lyhyt sopimuskausi tai hintakaava voi olla paras ratkaisu.

TOIMITTAJIEN SUORITUSKYVYN SEURAAMINEN JA PUUTTEISIIN PUUTTUMINEN, on olennainen osa kilpailutusprosessia. Se toimii sekä prosessin viimeisenä vaiheena että seuraavan kilpailutuksen ensimmäisenä vaiheena. Erityisesti toimittajavaihdosten jälkeen uuden toimittajan laatua, toimitusvarmuutta, tilausvahvistuksia,

toimituksia ja laskutusta on seurattava tarkasti.

Tässä on kyse myös omasta uskotavuudestasi. Jos olet valinnut oikeat toimittajat, he suoriutuvat hyvin, ja pystyt tarvittaessa vaihtamaan toimittajaa myös tulevissa kilpailutuksissa. Kirjaa ylös ne parannukset, joita et vielä saavuttanut, jotta muistat ottaa ne esiin seuraavassa kilpailutuksessa.

Voiko ostaa tehokkaasti ilman kilpailuttamista? Ei voi. Voit toki partneroitua kriittisen toimittajan kanssa, mutta jos et koskaan kilpailuta, partneri nostaa aivan varmasti hintoja. Kilpailuttaminen ei poissulje valikoituja kumppanuuksia, eikä kumppanuuden pidä estää kilpailuttamista.

PITÄÄKÖ KOKO SPENDI KILPAILUTTAA? Ei. 20/80-säännön mukaan keskity suureen spendiin ja suuriin toimittajiin. Häntäspendin ja pikkutoimittajat voit jättää vähemmälle huomiolle.

Summa summarum: oikein kilpailuttamalla parannat firmasi tulosta, kassavirtaa ja kilpailukykyä, kunhan olet ensin huolehtinut tarjonnan kasvattamisesta. Koska yhdellä ostajalla ei voi olla samanaikaisesti useita kilpailutuksia käynnissä, kannattaa luoda vuosisikello, jossa neuvotteluvaiheet eivät mene päällekkäin useammassa kategoriassa. ●



Logistiikkatoimijat ratkaisevat toimitusketjun kyvykkyyden

Turun Ammattikorkeakoulun Resilientit palvelu- ja logistiikkaketjut -tutkimusryhmän jäsenet vierailivat Antwerpenissä imemässä tietoa viimeisimmistä logistiikka-alan kehitysaskeleista.

Teksti **SAKARI KAJANDER**, erityisasiantuntija, Turun ammattikorkeakoulu ja TKT, yliopettaja **HELI ARAMO-IMMONEN** S4M projektin tutkimuksesta vastaava johtaja
Kuvat: S4M-projekti ja Transport & Logistics 2025

O **PINTOMATKA** oli osa Turun AMK:n Sustainable Material Management Maturity Model - S4M-projektia, jossa pureudutaan laivanrakennus ekosysteemin materiaalihallinnan ja logistiikan tehostamiseen kestävästi kehityksen keinoin.

Antwerpenin Transport & Logistics 2025 -tapahtuma tarjosi hyvän ajankohtaisen katsauksen siihen, missä eurooppalaisella ja globaalilla logistiikka-alalla mennään. Toimintaansa esittelemässä oli kolmisensataa yritystä - mukana luonnollisesti suurimmat toimijat DSV:stä Maerskiin ja DHL:stä Kuehne+Nageliin - mutta myös paljon pieniä yrityksiä, joista monet ovat tulleet markkinoille teknologisten innovaatioidensa myötä. Varsinaisten toimintojensa lisäksi yri-

tykset toivat selkeästi esille myös niitä ohjaavia arvoja, erityisesti vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyteen liittyen, sekä digitalisaation edistysaskeleita. Nämä keskeiset teemat, resilienssin ohella, puhuttivat paljon myös tapahtuman seminaariosuoksien puheenvuoroissa ja paneeleissa.

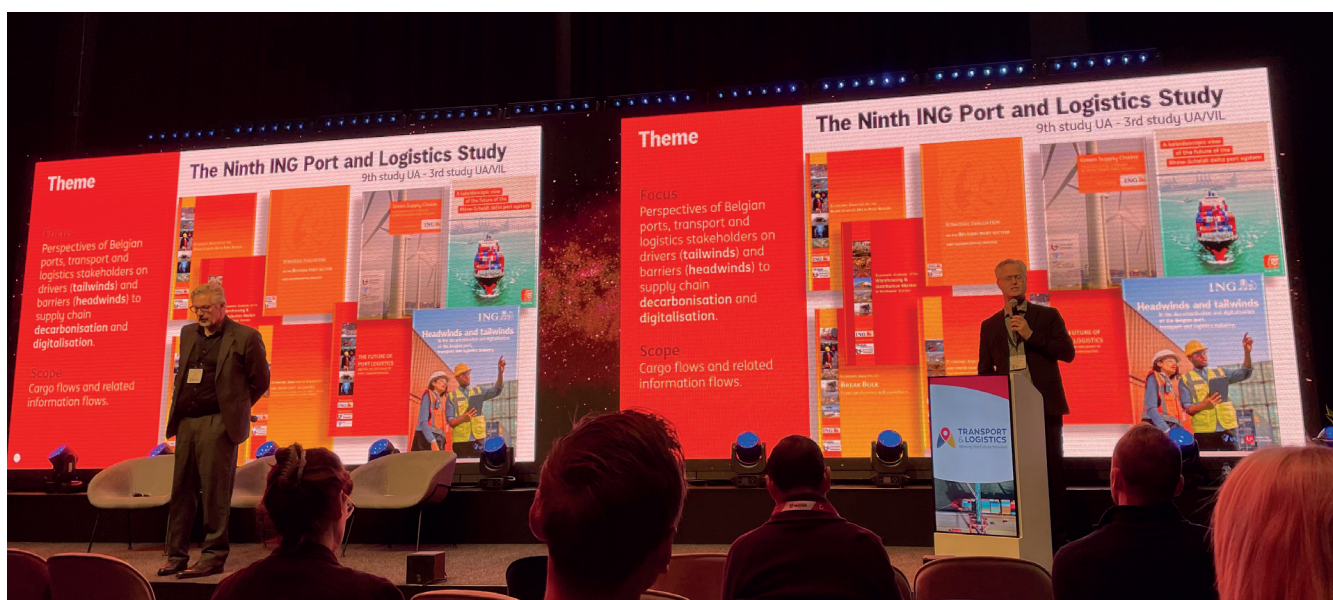
Näyttelyjen ja seminaarien viesti oli läpileikkaava: logistiikkatoimijoiden kypsyyden ratkaisee, miten vähähiilinen, digitaalinen ja resilientti koko toimitusketju on. Asiakasyritykset voivat asettaa omat tavoitteensa strategioihin, mutta viime kädessä kuljetusliikkeen,

terminaalit, varastot ja satamaoperaattorit toimivat arjen toteuttajina. Toimitusketjun suorituskyky konkreettisesti heidän toiminnassaan.

VÄHÄHIILISYYS ETENEE - MUTTA VASTATUULTAKIN ON

Tapahtumassa esitelty Antwerpenin yliopiston ja Flanders Institute for Logisticsin tuore selvitys toi keskus-

" LOGISTIKKATOIMIJOIDEN KYPYSYYS RATKAISEE, MITEN VÄHÄHIILINEN, DIGITAALINEN JA RESILIENTTI KOKO TOIMITUSKETJU ON."





Yli 77 000 kävijää yli 130 maasta osallistui Transport & Logistics 2025 -tapahtumaan.

teluun logistiikkayritysten tämänhetkiset painotukset. Selvityksen mukaan yritykset ovat ottaneet käyttöön laajoja digitalisaatio- ja vähähiilisyysohjelmia, ja teknologiat kuten tekoäly, automaatio, digitaaliset kaksoset ja IoT muuttavat nopeasti alan arkea. Kyse ei ole visionäärien puheesta vaan käytännön toiminnasta, joka näkyy päätöksissä, investoinneissa ja asiakkaiden kanssa tehtävissä sopimuksissa. Yrityksen mainetekijät, kilpailukyky ja kasvavat ESG-vaatimukset ohjaavat kehitystä voimakkaasti. Esimerkiksi kuljetusmuodon tai satamaoperaattorin valinta on jo vahvasti sidoksissa yrityksen päästöjalanjälkeen ja käytössä olevaan teknologiaan.

Myös liiketoiminnan asiantuntijapalveluita tuottavan Deloitteen kestävyyselvitystä esiteltiin logistiikan näkökulmasta. Selvitys korosti, että kestävyys on edelleen yritysten tärkein prioriteetti, ja suuri enemmistö yritysjohtajista kertoo organisaationsa muuttavan liiketoimintamalliaan kohti kestävämpää suuntaa. Mitä keinoja kuljetus- ja logistiikkasektorilla tähän sitten on? Alan päästövähennysten työkalupakista esiteltiin keskeisiä kehittämisskeinoja: vähäpäästöisempiä polttoaineita ja sähköistämistä, kuljetusverkoston optimointia ja reittiopiti-

mointia tekoälypohjaisella dynaamisella reitittämällä, kuljetusmuotojen optimaalista yhdistämistä, ”kuljetettavan ilman” minimointia kehittämällä pakkaamista ja kasvattamalla kuljetusvälineiden täyttöastetta sekä siirtymää kiertotalousperusteisiin toimitusketjuihin. Tutuilta kuulostavia keinoja, mutta merkittävää kehitystä näillä osa-alueilla on jo saavutettu.

Kehityksessä on silti myös vastuuta. Ilmastotavoitteet ovat kyllä myötätuulta päästövähennystoimille, mutta poliittisten linjausten hajanaisuuden ja poukkoilevuuden koettiin hidastavan käytännön toimenpiteitä yrityksissä. Vihreisiin investointeihin liittyvä taloudellinen epävarmuus jarruttaa niiden etenemistä, ja globaaleissa arvoketjuissa päästöjen mittaminen on edelleen vaikeaa. Yrityksillä on halu vähentää päästöjä, mutta vaikutusten todentaminen ja läpinäkyvyyden varmistaminen monivaiheisissa ja maantieteellisesti hajautuneissa ketjuissa on haastava tehtävä.

DIGITALISAATIOSTA LOGISTIIKAN PERUS-INFRASTRUKTUURIA

Esitellyissä selvityksissä todettiin, että monet organisaatiot kokevat digitalisaation tällä hetkellä taloudelli-

sesti turvallisemmaksi investointikohdeksi kuin vihreät teknologiat, vaikka nämä kaksi kulkevatkin yhä useammin käsi kädessä. ING Port and Logistics -selvityksen vastaajista 81 % katsoo digitalisaation vahvistavan kilpailukykyä, ja 64 % uskoo samaa vähähiilistä ratkaisusta. Digitalisaatio etenee logistiikassa nopeasti, ja se on nousut jopa työvoimakysymysten ratkaisemisen välineeksi. Ala kärsii monissa maissa työvoimapulasta, ja automaatio sekä älykkäät prosessit tarjoavat tähän konkreettisia ratkaisuja. Yhtä tärkeää on se, että modernit digitaaliset työkalut tekevät alasta houkuttelevamman nuorille osaajille. Selvityksen tekijät totesivat, että yrityksen maine ja kyky houkuttaa uusia työntekijöitä ovat nousseet yhdeksi merkittävimmistä digitalisaation ajureista — lähes yhtä tärkeäksi kuin tehokkuus tai kannattavuus.

RESILIENSSI ON NOUSSUT KOLMANNEKSI KILPAILUKYVYN KIVIJALAKSI

Antwerpenin tapahtumassa nousi vahvasti esiin myös kolmas teema: toimitusketjujen resilienssi. Kuljetus- ja logistiikkayhtiö DSV:n näkökulmia resilienssiin ovat muovanneet kokemukset viime vuosien häiriöistä maail-

malla. Geopoliittiset jännitteet, kauppareittien häiriöt, suhdannevaihtelu ja sääilmiöt ovat tehneet toimitusketjuista haavoittuvia, ja yritykset etsivät nyt keinoja vahvistaa ketjunjensa kestävyttä. DSV korostaa kolmea pääperiaatetta: hajauttamista, joustavan kuljetusketjun rakentamista ja ennakoivaa varautumista.

Hajauttaminen näkyy konkreettisesti esimerkiksi niin kutsuttuna ”Kiina+1”-strategiana, jossa yhden suuren toimittajan rinnalle rakennetaan vaihtoehtoinen lähde. Multimodaalisuuden kasvu puolestaan lisää joustoa tilanteissa, joissa yksittäinen kuljetusmuoto tai reitti kohtaa häiriön. Joustava reititys, vaihtoehtoiset kuljetusmuodot ja kyky muuttaa suunnitelmia nopeasti lisäävät ketjun sietokykyä huomattavasti. Kolmas resilienssin elementti on ennakointi. Logistiikan maailmassa on tapahtunut siirtymää just-in-time-ajattelusta kohti just-in-case-mallia, jossa varastot ja puskurit ovat jälleen hyväksytty osa riskienhallintaa. Reaaliaikainen näkyvyys ketjun eri vaiheisiin, häi-

riöiden ennakointi ja skenaariotyöskentely ovat nousseet keskeisiksi kyvykkyyksiksi. Korostettiin myös valmiiden ”pelikirjojen” merkitystä: vaikka seuraavaa kriisiä ei ehkä voi ennustaa, siihen voi silti varautua.

Kun yhdistää nämä kolme suurta kehityslinjaa — vähähiilisyden, digitalisaation ja resilienssin — syntyy selkeä kuva logistiikkatoimijoiden merkityksestä toimitusketjussa. Kun logistiikka digitalisoituu, koko ketju digitalisoituu. Kun logistiikka siirtyy vähähiilisyteen, koko ketjun päästöt laskevat. Kun logistiikka rakentaa resilienssiä, koko toimitusketjun toimitusvarmuus paranee.

Alan yritysten kokoontuessa yhteen halutaan viestittää, että paras tapa kehittää toimitusketjua on kehittää yhteistyötä logistiikkatoimijoiden kanssa. Ja kieltämättä onhan logistiikka strateginen tekijä, joka vaikuttaa yrityk-

" KULJETUSMUODON TAI SATAMAOPERAATTORIN VALINTA ON JO VAHVASTI SIDOKSISSA YRITYKSEN PÄÄSTÖJALANJÄLKEEN JA KÄYTÖSSÄ OLEVAAN TEKNOLOGIAAN."

sen kilpailukykyyn, asiakaslupaukseen ja toimintakykyyn muuttuvassa maailmassa. Mitä kehittyneempi logistiikkakumppaniverkosto on, sitä kehittyneempi koko toimitusketju on.●

Lähteet: Seminaariesitykset Antwerp Transport and Logistics 2025 -tapahtumassa 14.-16.10.2025.



Fiksuin reitti Pohjanlahden yli – Aurora Botnia

Wasaline ajaa päivittäin Vaasan ja Uumajan väliä ja ylimenot ovat nopeat – alle neljä tuntia. Voimme kuljettaa kaikkein leveimmät ja painavimmat rahdit, joita pohjoismaiden teillä liikkuu. Laivaan mahtuu jopa 15 metriä leveää rahtia. Erikoiskuljetukset ovat mahdollisia ja kapasiteetti on hyvä vuoden kaikkina kuukausina.

Uumajan sataman kombiterminalista on myös erinomaiset mahdollisuudet intermodaali liikenteeseen Ruotsin ja Euroopan rautatieverkon kautta.

Tapaa meidät LOGY konferenssissa 5.2.

wasaline
CARGO





© VIKING LINE

Älykästä logistiikkaa -risteily 23.-24.4.

Lähde mukaan keväiselle seminaariristeilylle, jossa älykäs logistiikka, alan ajankohtaiset näkymät ja verkostoituminen kohtaavat Viking Gracella.

KEVÄÄLLÄ on aika nostaa ankkurit ja suunnata kohti älykkäämpää logistiikkaa. Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGYn Satakunnan ja Varsinais-Suomen alueet kutsuvat sinut mukaan jo vuotuiseksi perinteeksi muodostuneelle seminaariristeilylle, jonka teamana on tällä kertaa älykäs logistiikka ja sen tuomat mahdollisuudet.

Aloitamme seminaarin torstaina Turun satamassa, jossa kuulemme ajankohtaisia logistiikkanäkymiä Viking Line Cargon edustajilta sekä Turun sataman uudistuksista. Kun olemme siirtyneet laivaan, jatkamme yhteisellä verkostoitumistapahtumalla. Perjantiaamu alkaa lai-

van buffet-aamiaisella, ja sen jälkeen käynnistyy varsinainen seminaariohjelma. Puhujiksi seminaariin on saatu logistiikka-alan osaajia, jotka kertovat käytännön esimerkkien avulla, kuinka logistiikan eri vaiheita voidaan älykkäästi automatisoida ja digitalisoida sekä miten tekoälyä voidaan hyödyntää osana logistiikkaprosesseja.

Olitpa logistiikan ammattilainen, konkari tai vasta urasi alussa, tämä on tilaisuutesi tavata uusia tuttavuuksia ja vaihtaa ajatuksia alan huipputekijöiden kanssa.

Mukaan ovat tervetulleita kaikki aiheesta kiinnostuneet – voit siis ilmoittautua tapahtumaan, vaikka et olisikaan LOGYn jäsen. ●

Hinnat:

Matkan hinta sisältää: tervetuloilaisuuden (Ravintola 3. Linja), risteilyn valitussa hyttiluokassa, verkostoitumistapahtuman tarjoiluineen, seminaariohjelman tarjoiluineen (aamiainen, buffetlounas, seminaaritalan tarjoilut).

Normaalihinta: 1 hengen ikkunallinen hytti 199 €/hlö + alv (LOGYn jäsenet) tai 249 €/hlö + alv (muut)

Alennushinta: 1 hengen ikkunallinen hytti 124,50 €/hlö + alv (LOGYn foorumeiden ja alueiden johtoryhmäläiset) 2 hengen ikkunallinen hytti 124,50 €/hlö + alv (LOGYn opiskelija- ja seniorijäsenet)

Yhteistyössä:



DYNAMIK

LOGIAN

PORT OF TURKU
FINLAND

VIKING LINE
CARGO

SEMINAARIN OHJELMA

TORSTAI 23.4.2026

19.00 Tervetuloilaisuus, Ravintola 3. Linja

Puheenvuoroissa Viking Line Cargon ajankohtaiset kuulumiset sekä Turun Sataman tulevat uudistukset ja logistiikka, **Erik Söderholm**, toimitusjohtaja, Turun Satama Oy. Tarjolla pientä purtavaa ja juotavaa.

20.00 Matkalippujen jako Viking Linen terminaalissa

20.30 Siirtyminen laivaan

21.00 Tervetuloa Älykästä logistiikkaa -seminaariristeilylle. LOGYn tervehdys, esittäytymiset ja verkostoituminen laivan auditoriossa

Leikkimielinen joukkuekilpailu seminaarin osallistujille. Tule, verkostoidu, tiedä ja voita!

Tarjolla syötävää ja juotavaa yhteistyökumppanien tarjoamana

22.00 Vapaata verkostoitumista

PERJANTAI 24.4.2026

8.45 Aamiaisbuffet (buffet Aurora)

Seminaariohjelma auditoriossa klo 9.45–18.00 Teemoina: Älykäs osaaja, Älykäs toimitusketju, Älykäs varasto ja Älykäs tuotanto

9.45 Johdatus seminaaripäivään

Anne E. Suominen, Turun yliopisto, TSE Pori

10.00 Miten toimitusketjusta tehdään fiksumpi

Kalle Karvanen, Operations Director, Finnish Design Shop

10.40 Optimoijien kuljetus, jakelu ja pakkaus AI:n avulla

Tuomas Mikkonen, CEO, Dynamik Oy

Tauko

11.15 Puhuja vahvistuu pian

12.00 Tauko (makea välipala ja hedelmiä)

12.45 Puunjalostuksen toimitusketju ja tuotanto - joustavasti ja tehokkaasti!

Eunice Joensuu, Director, Supply Chain and Production, Koskisen Oyj

13.15 Logistiikan toiminnanohjauksesta - tekoäly apuna päätöksissä, SAP Finland Oy

Tauko

14.00 Älykkään logistiikan tulevaisuus valmistavan teollisuuden logistiikassa

Tiina Kapulainen, Global Manager, Logistics, Port Solutions, Konecranes Oyj

14.30 Buffet Aurora

16.00 Puhuja vahvistuu pian

16.45 Digitalisaation, tekoälyn ja automatisaation hyödyntäminen sekä datan kerääminen ja niiden tuomat mahdollisuudet eri liikennemuodoissa Fintraffic

17.30 Seminaariohjelman päätös ja yhteenvedo

18.00 Vapaata verkostoitumista

19.50 Laiva saapuu Turun satamaan – Turvallista kotimatkaa!

Muutokset ohjelmassa mahdollisia.

LOGYn koulutukset

Tuoreimmat tiedot kaikista koulutuksista löytyvät verkkosivuiltamme: logy.fi/tapahtumat/koulutukset



| Koulutus | Milloin | Kesto | Paikka | Hinta |
|--|------------------|------------|-------------------|--------------------|
| Tehokas tuotannonohjaus ja -suunnittelu | 3.3. & 12.3.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Hankinnan mittaaminen | 5.3. & 12.3.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Toimittajayhteistyön johtaminen ja kehittäminen | Alk. 6.3.2026 | 12,5 t | Etäkoulutus | 1 255 €* / 1 495 € |
| Vaarallisten aineiden tiekuljetukset | 10.3.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Generatiivisen tekoälyn perusteet hankinnassa | 11.3.2026 | 1 pv | Helsinki | 755 €* / 895 € |
| Sisälogistiikan Best Practices | 17.3.2026 | 2 pv | Helsinki | 1 355 €* / 1 595 € |
| Hankintapäällikön koulutusohjelma | Alk. 18.3.2026 | noin 12 kk | Monimuotokoulutus | 5 200 €* / 6 200 € |
| Laatuliite käytännössä | 19.3.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Vastuullinen hankinta | 20.3.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Sales & Operations Planning and Key Supply Chain Processes | 23.3.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Oston peruskurssi | Alk. 25.3.2026 | Yht. 6 pv | Monimuotokoulutus | 2 895 €* / 3 255 € |
| Mikä ihmeen logistiikka? | 27.3.2026 | 0,5 pv | Hybridikoulutus | 290 €* / 390 € |
| Tuontikaupan hallinta | 8.4.2026 | 1 pv | Tampere | 755 €* / 895 € |
| Vientikaupan hallinta | 9.4.2026 | 1 pv | Tampere | 755 €* / 895 € |
| Kestävä varasto | 10.4.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Hintojen ja kustannusten analysointi | 14. & 17.4.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Oston sopimukset ja lakiasiat | Alk. 14.4.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Viennin kuljetusmuodot ja Tullin ajankohtaiskatsaus | 21.4.2026 | 1 pv | Tampere | 755 €* / 895 € |
| Hankintojen strateginen johtaminen ja kehittäminen | Alk. 21.4.2026 | 3 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 1 255 €* / 1 495 € |
| Generatiivinen tekoäly hankinnassa | 23.4.2026 | 1 pv | Helsinki | 755 €* / 895 € |
| Tekoäly hankintojen johtamisessa ja kehittämisessä | 27.4.2026 | 1 pv | Helsinki | 955 €* / 1 055 € |
| Sales & Operations Planning | 27.4. & 4.5.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Inventory Management | 29.4. & 5.5.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Logistiikkapäällikön koulutusohjelma | Alk. 5.5.2026 | 6,5 pv | Hybridikoulutus | 3 900 €* / 4 500 € |
| Kuljetusten päästöraportointi | 8.5.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Sales & Operations Planning ja toimitusketjun avainprosessit | 18.5.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Tuloksellinen neuvottelutaito | 19.-20.5.2026 | 2 pv | Helsinki | 1 355 €* / 1 595 € |
| Hankintapäällikön Workshop | 21.5.2026 | 0,5 pv | Tampere | 490 €* / 550 € |
| Projektityön perusteet | 25.5. & 2.6.2026 | 2 x 0,5 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |
| Vastuullisuusdirektiivi | 26.5.2026 | 0,5 pv | Etäkoulutus | 290 €* / 390 € |
| Kategoriaojohtaminen | 3.-4.6.2026 | 2 pv | Helsinki | 1 355 €* / 1 595 € |
| Positiivinen muutosjohtaminen | 3.-8.9.2026 | 2 pv | Etäkoulutus | 715 €* / 845 € |

MAKSUTTOMAT INFOT JA TIETOISKUT:

- Hankinnan tulevaisuuden taidot & kumppanudet kilpailuetuna 10.2.
- Hankintapäällikön koulutusohjelma 11.2.
- Projektit haltuun 5.3.
- Logistiikkapäällikön koulutusohjelma 12.3.
- Positiivinen muutosjohtaminen 12.5.

Hintoihin lisätään alv. / Muutokset ohjelmaan mahdollisia.

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

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



YSTÄVÄNPÄIVÄ ON PAREMPI YHDESSÄ OPPIEN.

Osallistu koulutukseen kollegan kanssa ja hyödynnä ystävänpäivän hintaetu. Kampanja 26.1.–14.2. Kollegalle -50 % yksittäisissä koulutuksissa ja -35 % koulutusohjelmissa.

LOGYN HALLITUS 2026

LOGYN hallitukseen kuuluu puheenjohtaja ja 10–15 jäsentä, jotka valitaan kolmen vuoden toimikaudelle. Hallitus vastaa yhdistyksen toiminnan ja talouden ohjauksesta sekä tekee aloitteita kansantaloudellisesti merkittävässä kysymyksissä.

HALLITUKSEN KOKOONPANO 2026

PUHEENJOHTAJA

Jyri Vilko, Associate Professor, LUT

VARAPUHEENJOHTAJAT

Susanna Närvänen, kategoriajohtaja, Hansel Oy

Ville Tiainen, Indirect Sourcing Lead, Ponsse Oyj

MUUT HALLITUKSEN JÄSENET

Vesa Alatalo, lehtori,

LAB-ammattikorkeakoulu

Tuulia Kuusinen, Consultant,

Boston Consulting Group

Jarmo Palukka, COO, Suomen Lamina Oy

Jyrki Ristinen, johtaja,

Head of SCM & IT, Oy Medifon Ab

Juha Ruotsalainen, asiakkuus- ja

LogSol-johtaja, Logisnext Finland Oy

Nina Stenström-livarinen, Supply Chain

Director, Naapurin Maalaiskana Oy

Tiina Talala, hankintapäällikkö,

NordLab hyvinvointiyhtymä

Pasi Virmajoki, logistiikka-alan asiantuntija

Uudet hallituksen jäsenet esittäytyvät



TIINA TALALA

Olen kokenut hankintapäällikkö ja tiedolla johtamisen asiantuntija. Minulla on yli 20 vuoden kokemus hankinnoista, logistiikasta ja projektinhallinnasta eri organisaatioissa. Vahvuuksiani ovat hankintojen kehittäminen, kilpailutukset sekä sidosryhmäyhteistyö. Koulutukseltani olen YAMK-tradenomi, ja olen täydentänyt osaamistani myös yritysneuvojan erikoisammattitutkinnolla. Työssäni painotan vastuullisuutta, tiedolla johtamista ja jatkuvaa kehittämistä.

PASI VIRMAJOKI

Olen työskennellyt logistiikka-alalla lähes 20 vuotta erilaisissa tuotannon esimiestehtävissä, kehitysrooleissa ja myynnissä.

LOGY:ssä olen toiminut Päijät-Hämeen alueen puheenjohtajana sekä tapahtumavaliokunnan jäsenenä. Lisäksi olen Logistiikan tutkimuksen edistämissäätiön (LTES) hallituksen jäsen.



JYRKI RISTINEN

Vastaan apteekkitukku kaupan toimitusketjusta ja tietohallinnosta kokonaisuutena. Nykyisessä tehtävässä olen toiminut 14 vuotta, ja sitä ennen olen työskennellyt muun muassa DHL Supply Chain Nordics -organisaatioissa, Tellabs Oy:ssä sekä Inex Partnersilla. Kokemusta logistiikan alalta on kertynyt lähes 30 vuotta.

Kannusteapurahoja logistiikan ja hankinnan opiskelijoille – hae nyt

LOGISTIIKAN tutkimuksen edistämissäätiö myöntää myös tänä vuonna kannusteapurahoja väitöskirjatutkijoille. Apurahoja jaetaan enintään kolme kappaletta, ja kukin niistä on arvoltaan 2 000 euroa.

Apurahaa voivat hakea henkilöt, joilla on opinto-oikeus tohtorintutkintoon suomalaisessa yliopistossa. Tutkimuksen aiheen pitää käsitellä joko logistiikkaa, hankinta- ja ostotoimintaa, toimitusketjun hallintaa tai muuta Logistiikan tutkimuksen edistämissäätiön tarkoituksenmukaiseksi katsomaa teemaa.

Hakemukset toimitetaan sähköpostilla LOGYN palkintovalikunnalle.



Toimitusketjujen hallinta – mitä riskejä tulevaisuudessa?

GLOBAALIT haasteet ovat jo arkipäivää toimitusketjujen hallinnassa, ja oman varautumisen merkitys yritysmaailmassa on korostunut koko ajan. Mahdolliset riskit voivat liittyä esimerkiksi kuljetuksiin, toimitiloihin, tuoteväärännöksiin, terrorismiin tai pandemiaan.

Tässä LOGYn SCM-foorumien järjestämässä napakassa webinaarissa käsitellään toimitusketjun riskejä merenkulun ja ilmaston näkökulmista. Webinaari on tarkoitettu LOGYn yritysajajille ja aktiivipaketin hankkineille henkilöajajille.



Paikka: Teams
Aika: 11.2.2026 8:30 - 09:30

KATSO KAIKKI TAPAHTUMAT LOGY.FI

Urapolkuja logistiikan ja hankinnan parissa

TERVETULOA LOGY Pohjois-Suomen ja Young Professionalsin järjestämään tilaisuuteen, jossa tutustutaan erilaisiin hankinnan ja logistiikan työtehtäviin yritysajajien ja innostavien uratarinoiden myötä.

Tapahtuma on maksuton ja kaikille avoin – voit siis ilmoittautua mukaan, vaikka et olisi-kaan LOGYn jäsen.



Paikka: Etäosallistuminen tai Oulun yliopisto, Linnanmaan kampus
Aika: 18.2.2026 12.15 - 13.45

Varaudu hankinnoissa

TULE kuulemaan hyviä näkökulmia hankintojen varautumisesta. Tapahtuman on ideoinut Hankintafoorumien Julkisten hankintojen tiimi, ja se on tarkoitettu tarkoitettu LOGYn yritysajajille ja aktiivipaketin haltijoille.

Miksi hankinnoissa varaudutaan?

Kari Tossavainen, lakimies, Tossavainen & Metsävainio Oy

Miten olemme kansallisesti varautuneet?

Aki Pihlaja, johtava varautumisasiantuntija, Huoltovarmuuskeskus

Varautuminen käytännössä hankinnoissa

Timo Martelius, hankintajohtaja, HUS & **Esapekka Kuikka**, hankintajohtaja, Senaatti-kiinteistöt

Miten iso yritys varautuu tulevaisuuteen?

Olli Laitinen, SOK



Paikka: Teams
Aika: 5.3.2026 09:00 - 11:00



Skannaa QR-koodi ja tutustu kaikkiin tuleviin jäsentapahtumiin.

LOGY Golf 2026



PERINTEINEN LOGY Golf järjestetään tänä vuonna Linna Golfin viheriöllä 22.5.2026! Varmista paikkasi Linna Golfin huippukentälle ajoissa, paikkoja rajoitetusti. Tapahtuman järjestävät yhteistyössä LOGY Häme, Hämeenlinnan Kaupunki ja Linnan Kehitys Oy.

Pakettihinta 79 € + alv. 25,5 % /hlö sisältää seuraavat palvelut: aamiainen Klubiravintolassa, Green Fee, harjoitusalueiden käyttö palloineen, bägikärryt pelaajille, klubisaunojen käyttö ja pyyhkeet, keittolounas klubiloungessa, mahdolliset palkinnot.

Pelimuoto: Pistebogey, henkilökohtainen kilpailu (maksimitasoitus 36,0). Oheiskilpailuina pisin avauslyönti ja lähimmäksi lippua -kilpailut. Lisäksi palkitaan paras scratch-tulos – ja tietysti päivän parhaat pelaajat.



Paikka: Linna Golf, Vanajanlinnantie 485, 13330 Hämeenlinna
Aika: 22.5.2026 08:30 - 17:30

LOGYn koulutukset

Tutustu kaikkiin koulutuksiin ja ilmoittaudu LOGYn verkkosivuilla: www.logy.fi

Logistiikkapäällikön koulutusohjelma

JOHTAVAN asiantuntijan rooli logistiikassa vaatii muutakin kuin prosessien ymmärrystä – se vaatii kykyä johtaa kokonaisuuksia, tehdä strategisia valintoja, toimia paineessa ja rakentaa kestäviä yhteistyösuhteita.

Oletko logistiikka-, varasto- tai tuotantopäällikkö, joka haluaa syventää osaamistaan ja kehittää johtamistaitojaan? LOGYn Logistiikkapäällikön koulutusohjelma on juuri sinua varten.

Logistiikka-ala elää jatkuvassa muutoksessa. Toimitusketjujen tehokas hallinta, digitaaliset ratkaisut, vastuullisuus ja kyky sopeutua muutoksiin ovat nousseet logistiikan keskiöön.

Tämä käytännönläheinen ja asiantuntijavetoinen koulutuskokonaisuus tarjoaa sinulle ainutlaatuisen mahdollisuuden pysähtyä, kehittyä ja vahvistaa rooliasi organisaatiosi avainhenkilönä.



Paikka: Hybridi: etä- ja lähikoulutuspäiviä Helsingissä
Aika: 5.5.–8.10.2026

Generatiivisen tekoälyn perusteet hankinnassa

KOULUTUKSEN jälkeen ymmärrät generatiivisen tekoälyn perusteet ja osaat soveltaa niitä hankinnan arjessa. Pääset turvallisesti alkuun käytännön tekemisessä ja löydät konkreettisia tapoja hyödyntää genAI-työkaluja tuottavuuden ja laadun parantamiseksi.

Koulutus sopii kaikille hankinnan parissa työskenteleville. Erityistä teknistä osaamista ei tarvita.



Paikka: Lähikoulutus, Helsinki
Aika: 11.3.2026
klo 9:00 - 16:00

Generatiivinen tekoäly hankinnassa, jatkokurssi

JATKOKOULUTTAUTUMINEN on ajan-kohtaista ja tärkeää silloin, kun peruspromptaus on hallussa. Seuraava hyppäys syntyy syvemmistä käyttötapauksista: analytiikasta, skenaariotyöstä ja neuvottelujen valmistelusta.

Koulutus on suunnattu hankinta-asiantuntijoille, -päälliköille ja -johtajille, joilla on jo peruskokemus generatiivisen tekoälyn käytöstä.



Paikka: Lähikoulutus, Helsinki
Aika: 23.4.2026
klo 9:00 - 16:00

Tekoäly hankintojen johtamisessa ja kehittämisessä

NYT on aika rakentaa hallitut ja skaalautuvat käytännöt: governance-malli, mittarit ja selkeä tiekartta, joiden avulla AI:sta saadaan pitkäjänteistä liiketoiminta-arvoa. Koulutus on suunnattu hankintajohdolle, kehityspäälliköille sekä prosessi- ja IT-arkkitehtuurista vastaaville, jotka haluavat rakentaa kestävä pohjan tekoälyn hyödyntämiselle hankinnan johtamisessa ja organisaatiotason kehittämisessä.

Paikka: Lähikoulutus, Helsinki **Aika:** 27.4.2026 klo 9:00 - 16:00



”Koulutusohjelma tarjoaa tiiviin ja huolella mietityn kokonaisuuden sinulle, joka haluat vahvistaa strategista hankintaosaamistasi ja valmiuksiasi toimia hankinnan vetäjänä niin yksityisellä kuin julkisella sektorilla. Toivotan sinut huippukouluttajakollegoideni kanssa lämpimästi tervetulleeksi! Nähdään keväällä!”

Hanna Pajunen-Muhonen, Innodea Oy

Hankintapäällikön koulutusohjelman viides vuosikurssi käynnistyy keväällä 2026

HANKINTAPÄÄLLIKÖN koulutusohjelma antaa hyvät valmiudet toimia vastuullisissa ja vaativissa hankinnan tehtävissä yrityksissä tai julkisella sektorilla. Koulutus sopii kaikille näissä tehtävissä toimiville tai sellaisiin pyrkiville.

Koulutuksen suorittuaan osallistuja saa LOGYn hankintapäällikön koulutusohjelma -lisenssin sekä **kansainvälisen IFPSM PAS -sertifikaatin**.

Ohjelman kouluttajina toimivat kokeneet hankinnan asiantuntijat ja valmentajat: **Hanna Pajunen-Muhonen** (Innodea Oy), **Lauri Vihonen** (Leader's Beacon Group Oy), **Ilkka Sillanpää** (Hegemonia Oy), **Satu Welling** (Completo Consulting Oy) ja **Harri Laakso** (Suomen Hankintajuristit Asianajotoimisto Oy).



Paikka: Monimuoto-opetus
Aika: 18.3.2026–22.4.2027

**"TODISTA
OSAAMISESI
SERTIFIKAATILLA"**

Uudet jäsenet

LOGYn verkostoon liittyi joulukuussa 20 uutta ammattilaista. Osto&Logistiikka-lehdessä julkaistaan julkaisuluvan antaneiden nimet.

- **Ahokas Jussi**,
Logistics Team Lead,
Keskisen kello Oy
- **Ahtola Esa**,
Logistiikan tuntiopettaja,
Vantaan kaupunki
- **Hokkanen Osku**,
Sourcing Manager - Hydraulics & Electric Powertrain,
Avant Tecno Oy
- **Juvela Petra**,
Ostaja,
Fredman Operations Oy
- **Karekki Jarno**,
Ostaja,
Fredman Operations Oy
- **Lilja Esa**,
Learning Manager,
Posti Group Oyj
- **Lähti Harri**,
Toimitusjohtaja,
Motium Oy
- **Marnela Markus**,
Myyntipäällikkö,
SOL Logistiikkapalvelut Oy
- **Mustaniemi Hanna**,
Asiakkuusasiantuntija,
Motium Oy
- **Rosvall Henna**,
Branch Manager,
Pfaff International GmbH
- **Ruupansalo Juhana**,
Myynti ja hankinta,
Tripoint Oy
- **Salminen Riikka**,
Sourcing Manager,
Orion Oyj
- **Sharma Ranjay**,
Student,
Tampereen yliopisto
- **Tuomivaara Ilmari**,
Viestintäpäällikkö,
DHL Freight (Finland) Oy
- **Turkia Timo**,
Head of Logistics,
Lidl Suomi Ky

TUTUSTU JÄSENETUIHIIN

Tarjoamme jäsenillemme runsaasti hyödyllisiä ja rahanarvoisia etuja. Jäsenenä pysyt ajan tasalla alan muutoksissa, kehität ammattitaitoasi ja verkostoidut muiden alan ammattilaisten kanssa. Skannaa QR-koodi ja tutustu kaikkiin jäsenetuihin.



Uudet yritysjäsenet



Lidl Suomi Ky



Motium Oy



Pfaff International GmbH

osto&logistiikka

ostologistiikka.fi

Osto&Logistiikka on Suomen tehokkain media, kun haluat tavoittaa logistiikan ja hankinnan ammattilaiset.

Osto&Logistiikka ammattilehti tavoittaa yli 22 000 hankinnan ja logistiikan ammattilaista. Yli puolet lukijoista tekee itsenäisesti hankintapäätöksiä.

Ostologistiikka.fi verkkolehdeissä julkaistaan uutisia joka arkipäivä. Lehden maksuton uutiskirje kokoaa joka perjantai tilaajien sähköposteihin viikon kiinnostavimmat hankinnan ja logistiikan uutiset.

Tutustu mediakorttiin: ostologistiikka.fi/mediakortti

SEURAAVA LEHTI ILMESTYY 24.4.2026

Varaa mainospaikkasi 24. mennessä.

Ilmoitusmyynti: mika.saila@totalmarketing.fi
Mika Säilä, 050 352 3277



Ole edellä – käynnistä raskaan liikenteen vihreä investointi satamassa



Helsingin Satama on valmis investoimaan raskaan liikenteen latausasemaan, joka tekee päästöttömästä kuljetuksesta totta.

Nyt etsimme Vuosaaren sataman porttialueelle **ankkuriasiakasta**, jonka tarpeisiin infrastruktuuri voidaan muokata ja jonka kanssa hanke voidaan toteuttaa kannattavasti ja nopeasti.

Tämä on mahdollisuus olla **edelläkävijä sähköisessä logistiikassa**, saada pysyvää kilpailuetua ja näkyvyyttä vastuullisena toimijana koko kuljetusketjussa.

Miksi mukaan nyt?

- Olet mukana määrittämässä merkittävää raskaan liikenteen lataushanketta
- Saat vaikutettua infrastruktuuriin omien operatiivisten tarpeidesi mukaan
- Ankkuriasiakkuus sisältää erittäin kilpailukykyisen sähkön hinnan
- Nostatat yrityksesi profiilia päästöttömän logistiikan suunnannäyttäjänä

Sijainti: Helsingin Satama (Vuosaaren satama) – logistiikan keskipiste, jossa tulevaisuuden energia kohtaa liikenteen.

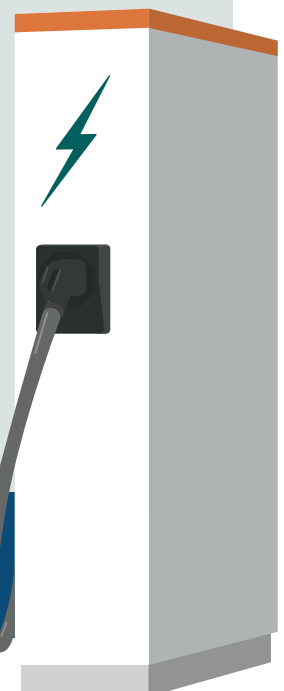
Tartu tilaisuuteen nyt – investointi toteutuu, kun ankkuriasiakas löytyy.

Ota yhteyttä:

Jani Lindroos

Rahtiliiketoiminnan kehityspäällikkö
Helsingin Satama Oy
jani.lindroos@portofhelsinki.fi
p. +358 40 5055708
www.portofhelsinki.fi

REKKALATAUS, lue uutinen



|| PORT OF
HELSINKI ||

Jokaisen kehitysmatkan varrella