

osto & logistiikka

Erikoislehti logistiikan ja hankinnan ammattilaisille

Teema: Kuljetukset

4.2025

Trukki palveluna.



TOYOTA

MATERIAL HANDLING



Nurminen
Logistics löysi uuden
kasvumarkkinan

Olli Pohjanvirta



Thomas Doepel luotsaa
Finnlinesia kohti
vahvempaa tulokuntoa

Thomas Doepel

FREJA

RELATIONSHIPMENTS



Lähtöpaikasta perille alan
parhaan asiakaspalvelun avulla.

A  B

SISÄLTÖ

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



16 Finnlines siirtää kumipyöräliikenteen aalloille ja tavoittelee markkinoita.



10 Kauppasodan vastakkainasettelu horjuttaa maailmankauppaa.



22 Sähköistymisen aalto etenee kevyestä raskaaseen kalustoon.

- | | | |
|---|---|---|
| 5 Pääkirjoitus | 24 Kuljetusyritykset suuntaavat investointeja vaihtoehtoihin käyttövoimiin | 39 Turvavyö 2.0 |
| 7 Uutiset | 28 Nurminen Logistics löysi uuden kasvumarkkinan | 40 Hae LOGYn hallitukseen |
| 10 Maailmankauppa murroksessa | 34 Akkuteollisuus nostaa logistiikan osaamisvaatimuksia | 41 Älypakkaukset kertovat tuotteen tilasta värimuutoksilla |
| 16 Thomas Doepel luotsaa Finnlinesia kohti vahvempaa tuloskuntoa | 36 FENTECin shop-in-shop-älykaappi kiinnostaa maailmalla | 42 Jäsensivut ja uudet jäsenet |
| 22 Sähköistyvä liikenne voi tuoda miljardisäästöt | | |



KUN AJALLA ON MERKITYSTÄ

Turun satamasta on nopeat ja tiheät yhteydet Skandinaviaan ja Keski-Eurooppaan, riittävä kapasiteetti ja monipuolinen aluskanta kaikenlaisiin merikuljetuksiin.

Säännöllinen linjaliikenne avaa rahtiliikenteelle oikotien niin Euroopan markkinoille kuin valtamerilinjojen kautta kaukaisempiin maihin. Nämä takaavat joustavuutta kuljetusaikatauluihin tarjoten kilpailukykyisiä ja kustannustehokkaita ratkaisuja kaupan ja teollisuuden tuonti- ja vientikuljetuksille.

Yksikköliikenteen lisäksi satamassa on erikoisosaamista vaativien projektikuljetusten hoitamiseen. Rahdin läpimenoaika on lyhyt, minkä ansiosta lastia tuovat ja noutavat ajoneuvot pääsevät nopeasti takaisin tien päälle.

Turun satama reagoi nopeasti muuttuviin tilanteisiin varmistaakseen toimitusketjusi sujuvuuden.



PORT OF TURKU
FINLAND

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

28. vuosikerta

ISSN 2341-7374 (painettu)

ISSN 2341-7382 (verkko)

PÄÄTOIMITTAJA:

Ilmari Tuomivaara, p. 044 7461454, ilmari.tuomivaara@logy.fi

TOIMITUS JA ULKOASU:

Sisio sisältötoimisto Oy

ILMOITUS- JA KUMPPANIMYYNTI:

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

JULKAISIJA:

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

JUTTUVINKIT JA PALAUTE:

toimitus@ostologistiikka.fi

TILAUKSET JA

OSOITTEENMUUTOKSET:

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

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

LOGY

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

Kauppasota heiluttaa kuljetusten pelikenttää

Teksti **ILMARI TUOMIVAARA**

KULJETUSALA on aina ollut riippuvainen kansainvälisen kaupan vakaudesta. Kun tullimuurit nousevat ja protektionismi voimistuu, vaikutukset näkyvät heti terminaaleissa, satamissa ja teillä. Yhdysvaltojen ja EU:n välinen tullikiista on tuore esimerkki siitä, kuinka nopeasti kuljetusten logiikka voi muuttua.

Itä-Suomen yliopiston professori **Katja Weckström** muistuttaa (sivut 10–14), että kauppasota luo yritystoiminnalle samanlaista epävarmuutta kuin sota konsanaan: suunnitelmat voivat kaatua yhdessä yössä, ja ennustettavuus katoaa. Se on myrkyä markkinoille – ja siten myös kuljetusketjuille, jotka perustuvat pitkäjänteiseen suunnitteluun ja investointeihin.

Kun tavaravirrat eivät enää liiku totuttuja reittejä, kuljetusyritysten on etsittävä uusia markkinoita ja rakennettava uusia verkostoja. Se, mikä tänään kulkee Atlantin yli, saattaa huomenna virrata Aasian ja Euroopan välillä. Suomalaisyriyten onkin oltava ketteriä, jotta kilpailukyky ei murene muuttuvassa pelikentässä. Hyvä esimerkki tästä on Nurminen Logistics, jonka ydinliiketoimintana olivat ennen Venäjän hyökkäystä Ukrainaan Kiinasta Venäjän kautta kulkeneet täysjunat – ja joka joutui hetkessä rakentamaan liiketoimintaansa uusiksi (s. 28–32).

**"KAUPPASODAN KESKELLÄ
YRITYKSET ETSIVÄT
UUSIA KUMPPANEITA
JA TURVALLISEMPIA
TOIMITUSKETJUJA"**

EPÄVARMUUS voi kuitenkin synnyttää myös mahdollisuuksia. Kauppasodan keskellä yritykset etsivät uusia kumppaneita ja turvallisempia toimitusketjuja – ja juuri tässä kohtaa suomalainen logistiikkaosaaminen voi nousta arvoonsa. Lyhyemmät reitit, vaihtoehtoiset käyttövoimat ja älykäs automaatio tarjoavat kilpailuvaltteja tilanteessa, jossa vanhat rakenteet rakoilevat.

Kuljetukset ovat globaaleja hermoverkkoja, jotka eivät siedä pitkiä katkoksia. Siksi kauppasodan seuraukset ulottuvat varastojen hyllyiltä aina kuluttajien ostoskoriin asti. Kysymys kuuluu: rakennammeko kuljetusjärjestelmämme niin vahvoiksi ja monipuolisiksi, että ne kestävät geopoliittiset myrskyt?

Vastaus ratkaisee, onko Suomi pelkkä sivustaseuraaja maailmankaupan kriiseissä – vai aktiivinen toimija, joka löytää uusia väyliä silloin, kun vanhat sulkeutuvat. ●

MAINOS

KOULUTUS

Inhimilliset taidot hankinnan johtamisessa – strateginen lähestymistapa vaikuttavaan yhteistyöhön

Paikka: Hybridi, etä- ja lähikoulutusta (Helsinki)

Aika: 7.–9.10.2025 (yht. 1,5 päivää)

www.logy.fi

LOGY

EDIA EX

DESIGN
FROM
FINLAND



YLPPEÄSTI KOTIMAINEN

Valmistettu ja suunniteltu Järvenpäässä

Mitsubishi Forklift Trucks -trukit syntyvät Euroopan Mitsubishi Design Centerissä Järvenpäässä ja valmistetaan Suomessa. Trukkimme kantavat Avainlippu- ja Design from Finland -merkkejä, jotka kertovat suomalaisesta laadusta ja suunnittelusta.

Teknistä etumatkaa ja luotettavuutta

Älykäs teknologia, kuljettajalähtöinen suunnittelu ja energiatehokkuus tekevät trukeistamme luotettavan kumppanin työhön kuin työhön. Nelipyöraohjaus ja vaikuttava jäännöskapasiteetti varmistavat suuren trukin suorituskyvyn, kompaktissa kuoressa. AutoBoost-teknologian ansiosta voima ei loppu kesken – koskaan.

Huolto aina lähelläsi

Koko Suomen kattava huoltoverkostomme varmistaa, että trukki pysyy toimintakunnossa – nopeasti, joustavasti ja asiantuntevasti. Meiltä saat paikallista palvelua, johon voit luottaa.



WHEN
RELIABILITY IS
EVERYTHING...

Logisnext Finland Oy
www.mitsubishi-forklift.fi

 MITSUBISHI
FORKLIFT TRUCKS

EU-SÄÄDÖSMUUTOS:

Rajat ylittävässä kuorma-autossa oltava älypiirturi

ELOKUUN puolivälissä voimaan tullut EU-säädösmuutos muuttaa merkittävästi kansainvälistä kuorma-autoliikennettä. 18.8. lähtien kaikissa rajat ylittävissä liikenteessä käytettävissä kuorma-autoissa on oltava niin sanottu toisen sukupolven älypiirturi.

Vaatus koskee myös yksityisiä kuljetuksia, kuten hevoskuljetuksia tai omia muuttokuormia, jos auton kokonaismassa ylittää 7,5 tonnia.

”Muutos tulee huomioida kaikkien, jotka ajavat kuorma-autolla maiden rajat ylittäen. Jos kuorma-auto on otettu käyttöön ennen elokuuta 2023, siinä ei todennäköisesti ole vaadittavaa toisen sukupolven älypiirturia, ellei laitetta ole jo uusittu”, muistuttaa SKALin asiantuntijapalveluiden johtaja **Petri Murto**.

Uusi laite tunnistaa ja rekisteröi ajoneuvon sijainnin aiempaa tarkemmin. Tämä tekee tietojen manipuloinnista huomattavasti vaikeampaa ja vähentää harmaan talouden riskejä kuljetusalalla. Lisäksi tarkempi sijaintiseuranta auttaa viranomaisia

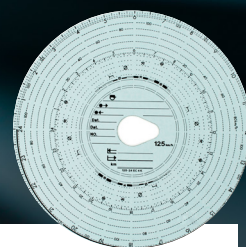
valvomaan kabotaasiliikennettä – eli ulkomaisen kuorma-auton tilapäistä liikennettä Suomen sisällä.

Viranomaiset pystyvät tarkastamaan ajoneuvon piirturin etäyhteydellä DSRC-valvontalaitteiden avulla. Jos piirturi ei ole vaatimusten mukainen, se kirjataan rikkomukseksi EU:n yhteiseen ERRU-rekisteriin. Tämä voi johtaa tuntuviin sakkoihin ja pahimmillaan jopa liikenneluvan menetykseen.

On hyvä huomioida, että pelkästään kotimaan liikenteessä toimivat kuorma-autot eivät tarvitse uutta älypiirturia. Sen sijaan kaikki rajat ylittävä liikenne, myös yksityinen, kuuluu nyt uuden säädöksen piiriin.

”Esimerkiksi hevoskuljetus ja muuttokuorman vieminen ulkomaille yli 7,5 tonnin kuorma-autolla edellyttää nyt toisen sukupolven älypiirturia. Vaatimus koskee kaikkia kuljetuksia, riippumatta matkan pituudesta tai siitä, onko kyse kaupallisesta vai yksityisestä ajosta”, SKALin Petri Murto painottaa. ●

Analoginen ajopiirturi piirsi datan pahvikiekkolle.



AJOPIIRTURIT EIVÄT OLE UUSI KEKSINTÖ

Ajopiirturien avulla on seurattava kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista jo vuosikymmeniä.

1978 – Analoginen kiekopiirturi tuli pakolliseksi uusiin kuorma-autoihin Suomessa.

2006 – Ensimmäisen sukupolven digipiirturit korvasivat paperiset kiekot.

2019 – Toisen sukupolven digipiirturit eli älypiirturit tulivat käyttöön.

21.8.2023 alkaen – Kaikkiin uusiin kuorma-autoihin on asennettu älypiirturi.

18.8.2025 alkaen – Älypiirturi pakollinen kaikissa rajat ylittävissä kuljetuksissa.



Raskas liikenne sai oman tiekartan vuoteen 2035

BUSINESS Finland ja VTT ovat saaneet valmiiksi Suomen raskaan tieliikenteen tiekartan 2035. Tiekartta osoittaa suuntaa ja luo edellytyksiä teollisuus-, tutkimus- ja julkisen sektorin toimijoiden kokoamiselle yhteisen agendan ääreen.

”Tiekartta on jatkuvasti kehittyvä työkalu, joka on avoin kaikille. Sen avulla voidaan tunnistaa tärkeimmät tavoitteet, hahmottaa tarvittavat kehitysjatkumot ja tarttua niihin toimenpiteillä kiinni. Tiekartta mahdollistaa eri tahojen toimenpiteiden samansuuntaisuutta ja täydentävyyttä”, toteaa **Ilkka Homanen**, ohjelmajohtaja Business Finlandilta.

Tiekartan teemoja ovat muun muassa nollapäästöinen järjestelmä, ihminen osana järjestelmää, data-intensiiviset palvelut ja autonomia ja automaatio logistiikassa.

Ruotsalaisyhtiö Logent osti HUB logisticsin

RUOTSALAINEN Logent Group vahvisti asemiaan Suomen sisälogistiikassa ostamalla HUB logistics Finland Oy:n osakkeet. Yhdistyvä 76 miljoonan euron liikevaihtoa tekevä yhtiö aikoo sisälogistiikan markkinajohtajaksi.

Ruotsalaisyhtiö tuli Suomeen muutama vuosi sitten ostamalla raumalaisen Logistikas Oy:n, joka toimi tuolloin Suomessa kymmenellä eri paikkakunnalla. Nyt se ottaa entistä isomman siivun sisälogistiikkamarkkinasta ostamalla HUB:n, joka toimii 13 paikkakunnalla eri puolilla Suomea ja työllistää yli 400 henkilöä.

Yhdistyneen Logent Groupin ja HUB logisticsin organisaation Suomen toimintojen eli Logent Groupin uutena toimitusjohtajana aloitti heinäkuun alussa HUB logisticsin toimitusjohtaja **Joni Sundelin**.

Pohjolan Liikenne nappasi oululaisen Oubusin

VR GROUPIN tytäryhtiö Pohjolan Liikenne ostaa Oulussa toimivan Oubus Oy:n. Kaupassa Pohjolan Liikenteelle siirtyy Oubusin henkilöstö, kalusto ja liikennöintisopimukset.

Kauppa tuo vuonna 1940 perustetun Pohjolan Liikenteen takaisin juurilleen, sillä Oulussa on yhtiön alkuvuosina toiminut muun muassa keskuskonttori ja -korjaamo.

Oubus on vuonna 2006 perustettu perheyriutus, joka tarjoaa tilausajo- ja paikallisliikenteen linja-autopalveluja Oulussa. Oubusilla työskentelee noin 60 henkeä. Yhtiöllä on 30 linja-auton kalusto, joista osa kulkee sähköllä tai biokaasulla. Oubusin varikko on Oulun Takalaanilassa.

Ostettu yhtiö ylty viime vuonna kuuden miljoonan euron liikevaihtoon ja 0,8 miljoonan euron tulokseen.



Liikennevakuutus täytti 100 vuotta

SUOMALAINEN liikennevakuutus on yksi kattavimmista liikenteen vakuutusjärjestelmistä maailmassa. Se turvaa sekä syyttömät että onnettomuuden aiheuttajan.

Liikennevastuulaki tuli voimaan 1.9.1925 säätäen liikennevakuutuksen pakolliseksi. Liikennevakuutuksesta korvataan runsaat 90 000 kolaria vuosittain, ja maksettavien korvausten määrä kohoaa yhteensä lähes puoleen miljardiin euroon.

LOGY Podcast

HANKINTAPUHETTA KULMAHUONEESTA

”IT ulkoistuskilpailutuksessa tärkeää on tavoitteiden ja vaatimusten selkeys, riittävä resursointi ja prosessin läpinäkyvyys.”

Hanna Uusi-Oukari

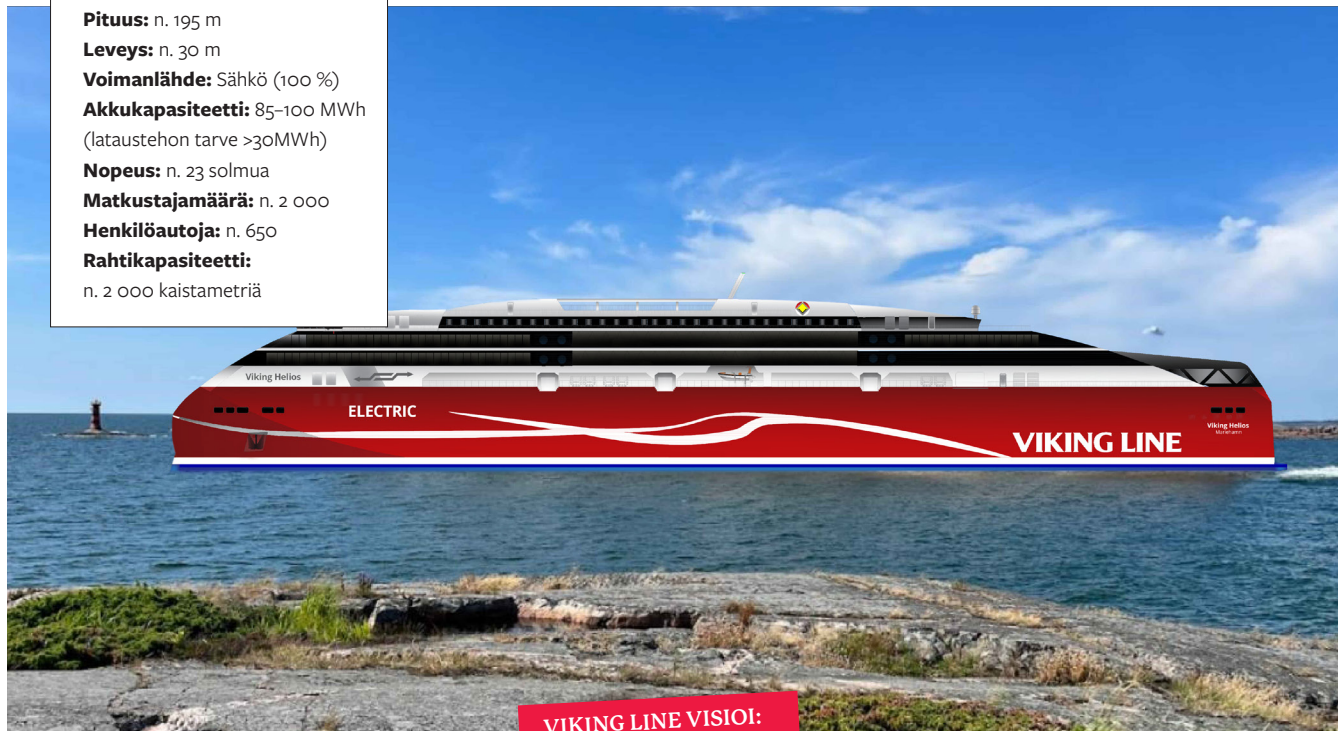
Director, IT Procurement and Category Management,
Metso

Kuuntele uusin jakso!



VIKING HELIOS

Pituus: n. 195 m
Leveys: n. 30 m
Voimanlähde: Sähkö (100 %)
Akkukapasiteetti: 85–100 MWh
 (lataustehon tarve >30MWh)
Nopeus: n. 23 solmua
Matkustajamäärä: n. 2 000
Henkilöautoja: n. 650
Rahtikapasiteetti:
 n. 2 000 kaistametriä



© VIKING LINE

VIKING LINE VISIOI:

Sähköinen matkustaja-autolautta Helsinki-Tallinna-liikenteeseen

Sähkölaivojen kehitys etenee vauhdilla, mutta suurten alusten käyttöönottoa hidastavat vielä akkuteknologian, kustannusten ja kantaman rajoitteet.

VIKING Line on visioinut sähköisen liikenteen mahdollisuuksia Helsingin ja Tallinnan väliselle reitille. Varustamon akkukäyttöinen Helios-laivakonsepti voisi toteutua yhtiön mukaan jo 2030-luvun alkupuolella. Se olisi toteutuessaan maailman suurin sähkökäyttöinen matkustaja-autolautta.

Viking Linen suunnittelema noin 85–100 megawattitunnin (MWh) akkukapasiteetin Helios kuljettaisi 2 000 matkustajaa Suomenlahden yli reilussa kahdessa tunnissa. Konseptialuksen pituus on 195 metriä, leveys 30 metriä ja nopeus noin 23 solmua. Rahtikapasiteettia laivassa on noin 2 kilo-

metrin verran. Perinteisten laivojen siluetista Helioksen erottaa savupiipun puuttuminen.

Viking Line on tutkinut konseptia Rauman telakan ja muutaman muun yhteistyökumppanin kanssa. Alus sopisi Helsingin ja Tallinnan välille, sillä noin 80 kilometrin eli 43 merimailin pituinen reitti soveltuu sähköiseen laivaliikenteeseen. Sähköalusta ladattaisiin aina, kun se on satamassa. Alus tarvitsee yli 30 megawattitunnin lataustehon.

”Tavoittemme on tilata reitille kaksi sähkökäyttöistä alusta, mikä tuplaisi nyky-

sen kapasiteettimme ympäri vuoden”, Viking Linen toimitusjohtaja **Jan Hanses** sanoo yhtiön kesäkuussa julkaistussa tiedotteessa.

Sähköllä toimivia matkustaja- ja rahtilaivoja on jo käytössä eri puolilla maailmaa. Yksi suurimmista esimerkeistä on Kiinan Jangtse-joella liikennöivä Chang Jiang San Xia Hao, joka kuljetttaa 1 300 matkustajaa ja saa käyttövoimansa 7,5 MWh:n akustosta. Kaupunkiliikenteessä sähkölautat ja -katamariinit ovat jo arkipäivää, ja ne soveltuvat erityisesti lyhyille, tiheästi liikennöidyille reiteille. ●

MAINOS

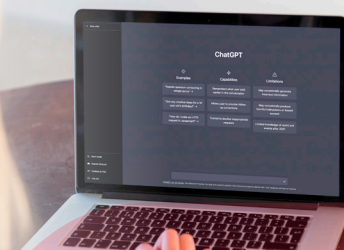
KOULUTUS

ChatGPT:n ja Copilotin hyödyntäminen kilpailutusprosessissa

Paikka: Helsinki

Aika: 9.10.2025 (1 pv)

www.logy.fi



LOGY

ANALYYSI:

Maailmankauppa murroksessa

Teksti JUKKA NORTIO

"KAUPPASOTA LUO
YRITYSTOIMINNALLE
SAMANLAISTA
EPÄVARMUUTTA KUIN
TAVANOMAINEN SOTA."

**Elämme globaalin kauppapolitiikan epävarmuuden aikaa.
Kauppasota tullimuureineen uhkaa sääntöpohjaista
maailmanjärjestystä.**

KESKUSTELEN Katja Weckströmin kanssa päivän jälkeen, kun USA:n presidentti Donald Trump on määrännyt 25 prosentin tullit EU-alueelta tulevalle teräkselle. Weckström on Itä-Suomen yliopiston kauppaoikeuden ja erityisesti immateriaalioikeuden ja kansainvälisen kauppaoikeuden professori.

Trumpin ensimmäisen ulostulon jälkeen on ehtinyt tapahtua paljon. Ilma on sakeana arvailuja, mitä tapahtuu seuraavaksi, ja onko tuloksena laajamittaiseen globaali kauppasota.

Vaikka monet tämänhetkiseen maailmankaupan myllyrykseen liittyvät kysymykset ovat vailla vastausta, kauppasotaan liittyvät perusasiat ovat ennallaan. Weckström avaa ne meille.

TULLISOTA MUUTTA MAAILMANKAUPPAA

Epävarmuuden aika on myrkyä yrityksille, kun suunnitelmat voivat kaatua hetkessä.



© UEF

Kuka?

Katja Weckström, Professori, Itä-Suomen yliopisto

Erikoisala: kauppaoikeus, erityisesti immateriaalioikeus ja kansainvälinen kauppaoikeus

Ajankohtaista: analysoi kansainvälisen kauppapolitiikan ja tullisotien vaikutuksia yrityksiin

Näkemys: kauppasota synnyttää epävarmuutta yrityksille, mutta avaa samalla uusia markkinoita ja yhteistyömahdollisuuksia

► "Kauppasota luo yritystoiminnalle samanlaista epävarmuutta kuin tavannonomainen sota. Arvaamattomuus on ainoa vakio Trumpin toisen kauden toiminnassa", Weckström sanoo.

Hän korostaa maailmankaupan luonnollista dynamiikkaa: koska kysyntää erilaisille tuotteille ja palveluille on, siirtyvät markkinat sinne, missä tullirajat ja kauppasodat eivät hankaloita kaupankäyntiä. Kun maailmankaupan järjestys on muuttunut, pitää yritysten ymmärtää uusi tilanne ja toimia sen mukaan. Pelaaminen kentällä, jossa maali liikkuu, vaatii uudenlaista taktiikkaa.

"Yritysten kannattaa miettiä skenaarioita eri tilanteisiin eli mitkä ovat yrityksen mahdollisuudet selviytyä erilaisissa tilanteissa. Miten ja minne uusia markkinoita voi kehittyä ja mistä uusia asiakkaita voidaan etsiä. Onko tuote ja palvelukonsepti kunnossa kansainvälisen markkinakehityksen näkökulmasta?"

Hyvää tässä tilanteessa on se, että maailmalla on runsaasti yrityksiä samassa tilanteessa. Ne kaikki etsivät uusia kumppaneita ja verkostoja, joiden kanssa voisi kasvattaa liiketoimintaa. Näiden kanssa suomalaisyritystenkin kannattaa lähteä yhteistyöhön.

"Verkostoituminen voi luoda jotain sellaista uutta, jota ei ennakolta edes tiedetä. Emmehän tiedä, minne markkinat menevät ja mitä tulevaisuuden tarpeet ovat", Weckström sanoo.

Yhdysvaltojen kauppakumppanit alkavat miettiä yhä enemmän muita markkinoita ja ne kyseenalaistavat sen, onko Yhdysvallat enää maailmankaupan ja -talouden moottori.

Samalla talouksia ravistelevat megatrendit kuten digitalisoituminen, tekoälyn laajamittainen käyttö sekä Euroopan maiden satojen miljardien

"YLLÄTYKSELLISYYS JA ENNAKOIMAT- TOMUUS OVAT MYRKKYÄ MARKKINOILLE"

eurojen investointi puolustusteollisuuteen. Ne tuottavat kysyntää innovaatioille, joille suomalaisilla korkean osaamisen teknologiayrityksillä on paljon annettavaa tuotteiden lisäksi palveluihin ja palvelumuotoiluun.

"Suomalaisyritysten on mietittävä, miten osataan laajentua innovatiivisesti uusille aloille. Tämä murrosaika tapahtuu samanaikaisesti monella talouden sektorilla", Weckström sanoo.

MYRKKYÄ MARKKINOILLE

Trumpin politiikan ydintä on ollut muuttaa kansainvälinen sääntöpohjainen järjestys kahdenvälisiin diileihin perustuvaksi strategiaksi. Se luo Yhdysvalloille etulyöntiaseman suhteessa kaikkiin maailman maihin, Kiinaa ehkä lukuun ottamatta.

"Trumpin strategia perustuu yllätyksiin. Se on guerrilla-taktiikkaa, jolla pyritään yllättämään neuvottelukumppanit."

Kun pelikenttä muuttuu sääntöpohjaisesta yllätykselliseksi, vaikuttaa se syvästi koko maailmakauppaan.

"Yllätyksellisyys ja ennakoimattomuus ovat myrkkyä markkinoille. Kaupankäynnin luottamus rikkoutuu, ja investoinnit jäätyvät. Maailmantalous hidastuu väijäämättä."

Kun Yhdysvallat pyrkii samalla luomaan kahdenvälisiä sopimuksia halua-

miensa maiden kanssa. Voisiko Suomi siis sopia vapaakauppasopimuksen Yhdysvaltojen kanssa?

"EU neuvottelee keskitetysti tulleista jäsenvaltioiden puolesta Yhdysvaltojen kanssa. EU:lla on myös valta asettaa vastatulleja tai sanktiota Yhdysvaltain tuotteille ja palveluille. Siten EU:n neuvotteluasema on yksittäisiä jäsenvaltioita vahvempi", Weckström sanoo.

KYMMENEN VUOTTA TULLISOTAA

Trumpin vaalilupaus oli saada inflaatio kuriin ja talous kuntoon. Ensimmäisellä kaudellaan hän onnistui tässä korotetuilla tulleilla. Nyt näin ei käynyt, vaan päinvastoin.

Vaikka kauppasodan uhka tuntuu uudelta vaiheelta maailmataloudessa, ei se sitä ole. Eri maat ovat Weckströmin mukaan käyttäneet tulleja enenevässä määrin viimeisen kymmenen vuoden ajan ja pyrkineet protektionismilla parantamaan omien yritystensä kilpailuetua.

"Tilanne on aivan toinen kuin vuonna 1995, kun WTO (World Trade Organization, Maailman kauppajärjestö) perustettiin. Maat olivat silloin hyvin yksimielisiä siitä, että vapaa-kauppa hyödyttää kaikkia. Mitä vähemmän on tulleja tai sanktioita, joilla pyritään saamaan etuja omille yrityksille, sitä paremmin edistetään kaikkien maiden talouksien kasvua."

Selkeä muutos nähtiin jo Trumpin ensimmäisellä kaudellaan, kun Yhdysvalloissa haluttiin parantaa maan omien yritysten edellytyksiä kotimarkkinoilla. Kauppasotaan lähdettiin silloin sekä Kiinaa että Eurooppaa vastaan.

Kun tulleja nostettiin, nousivat tuontituotteiden hinnat Yhdysvalloissa. ►

Kuljetusyrittäjät varautuvat heikompaan kysyntään

SUOMALAISET kuljetusyrittäjät tuntevat kansainvälisen tilanteen vaikutukset arjessaan. SKALin heinäkuussa julkaistun kuljetusbarometrin mukaan erityisesti tuonti- ja vientikuljetukset ovat haavoittuvaisia Yhdysvaltojen tullipolitiikan ja globaalien jännitteiden keskellä.

Noin joka neljäs yrittäjä arvioi toimintaedellytystensä heikkenevän lähikuukausina, ja yli kolmannes raportoi kysynnän jo vähentyneen. SKALin toimitusjohtaja **Anssi Kujalan** mukaan suurin epävarmuus liittyy Yhdysvaltojen asettamiin tulleihin ja niiden vaikutuksiin kansainväliseen kauppaan.

Pientä toivoa tuo euroalueen talouden varovainen elpyminen, jonka arvioidaan tukevan tuontikuljetuksia ja tasapainottavan osaltaan vaikeaa markkinatilannetta.

"TRUMPIN STRATEGIA
PERUSTUU YLLÄTYKSIIN.
SE ON GUERRILLA
TAKTIIKKAA, JOLLA
PYRITÄÄN YLLÄTTÄMÄÄN
NEUVOTTELUKUMPPANIT."

► Monet niistä oli sellaisia, joilla ei ollut yhdysvaltalaisia kilpailijoita. Niinpä yritykset ja kuluttajat joutuivat maksamaan tuotteista kymmeniä prosentteja korkeampia hintoja.

Trumpin ensimmäisen kauden tulit tulivat Euroopalle yllätyksenä, eikä niihin oltu valmistauduttu. Nyt tilanne on toinen, sillä EU ja myös Kiina osasivat hyvissä ajoin valmistautua siihen, että Trumpin valinnan myötä tulleja on luvassa

VASTATULLIT SÄÄNTÖJEN MUKAAN

Nyt Yhdysvaltojen tulliuhkailut ovat johtamassa Kiinan ja EU:n asettamiin vastatulleihin. EU on väläyttänyt tulleja esimerkiksi yhdysvaltalaisille moottori- ja bourbon-viskille. Ne ohjaisivat kuluttajien valintoja EU:ssa tuotettujen tuotteiden äärelle.

Vastatullit perustuvat WTO-sopimuksiin.

"Jos joku toimija epäoikeudenmukaisesti harjoittaa kauppasotapolitiikka, sopimuskomppanilla on oikeus asettaa vaikutukseltaan vastaavansuuruisia vastatulleja."

WTO:n sääntöjen mukaan vastatullien pitää olla tasapuolisia eli vastatoimien saavat vaikuttaa kauppasodan aloittaneen maan vientiin euromääräisesti samansuuruisesti kuin aloittaneen osapuolen toimet ovat. Näin erikokoiset maat voivat tulleilla ja vastatulleilla vahingoittaa tasapuolisesti toisiaan.

Kun EU rakensivat keväällä vastatulleja, ne asetettiin yhtä suurelle euromäärälle (kahdeksan miljardia euroa) kuin Yhdysvallat oli asettamassa muun muassa EU:ssa valmistetuille autoille ja alumiinille.

Johdonmukaisuus on Weckströmin mukaan toinen kauppasodan sääntö. Esimerkiksi niin, että EU:n vastatullit Yhdysvalloille ovat nyt samoja kuin neljä vuotta sitten. Sääntöpohjaisessa kauppasodassa ei yllätetä vastustajaa. EU:n ja Kiinan vastatullit ovat kansainvälisten sopimusten mukaisia eli ne noudattavat suhteellisuusperiaatetta.

KAUPPASODASSA ON VAIN HÄVIÄJIÄ

Kun EU päättää komission johdolla vastatulleistaan, päätöksen takana on prosessi, jossa kerätään jäsenmaista ja niiden yrityksistä tietoa Yhdysvaltoihin kohdistuvasta viennistä. Tietoa keräävät maiden viranomaiset sekä elinkeinoelämän etujärjestöt. Saatujen tietojen perusteella kukin maa esittää tiettyjä tuotteita ja palveluita, joita vastatullit voisivat koskea.

"Politiikka ohjaa päätöksentekoa esimerkiksi niin, että vastatullit voisivat koskea esimerkiksi Yhdysvaltojen autoiteollisuutta, koska Trumpilla on vahvat yhteydet autoteollisuuteen. Vastatulleissa kyse on aina strategiasta."

"EU on esittänyt, että tietyt Yhdysvaltalaiset yritykset voidaan sulkea pois julkisista hankintakilpailuista, kun puolustusteollisuuden investoinnit lähivuo-

**"JOS JOKU TOIMIJA EPÄOIKEUDEN-
MUKAISESTI HARJOITTA KAUPPASOTA-
POLITIikka, SOPIMUSKUMPPANILLA ON
OIKEUS ASETTAA VAIKUTUKSELTAAN
VASTAAVANSUURUISIA VASTATULLEJA."**

sina toteutetaan. Toteutuessaan tämä vaikuttaisi laajasti tulevaisuuden markkinoiden kehitykseen, markkinatoimijoiden markkinaosuuksiin etenkin puolustus- ja digitaalisen infrastruktuurin aloilla, ja vähentäisi EU:n ja Euroopan riippuvuutta Yhdysvaltalaisesta teknologiasta."

Tulleilla ja vastatulleilla ei pelkästään suojella omaa tuotantoa, vaan luodaan myös valttikortteja neuvotteluun: Emme aseta tiettyjä vastatulleja, jos vastapuoli ei kohdistu tulleja tiettyihin tuotteisiin. Logiikka on selvä.

"Kukaan ei lopulta halua olla kauppasodassa, koska se vahingoittaa kaikkien taloutta", Weckström sanoo. ●



Radioshuttle™

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

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

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

EAB

Built to last.®



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



Teksti ESKO LUKKARI

Thomas Doepel luotsaa Finnlinesia kohti vahvempaa tuloskuntoa

Uusia aluksia saava yhtiö vähentänyt Suomi-riippuvuuttaan
ja haluaa lisää matkustajia laivoihinsa.

"PYRIN HIOMAAN
TOIMINNAN NIIN
TEHOKKAAKSI, ETTÄ
OTAMME VAIKKAPA JOKAISESTA
SATAMAKÄYNNISTÄ POIS 2-5
MINUUTTIA. VUODEN MITTAAN
SEN KERTAUTUVA VAIKUTUS ON
SUURI KONSERNISSA."

Aitiopaikalla

**DOEPEL SANOO, ETTÄ YHTIÖ HALUAA KASVAA,
MUTTA KASVUN EI TARVITSE TAPAHTUA
OTTAMALLA MARKKINAOSUUKSIA POIS MUILTA
ALAN TOIMIJOILTA.**



M AALISKUUN alussa Suomen johtavan vientikuljetusvarustamon, Finnlines-konsernin, toimitusjohtajana aloittaneella **Thomas Doepelillä**

on selvä käsitys siitä, miten hän aikoo ohjata isoa konsernia lähivuosina.

”Aion parantaa yrityksen operatiivista suorituskykyä. Siinä auttavat motivoitunut, osaava henkilöstömme, moderni ja teknologialtaan entistä parempi laivastomme ja alusten uudet polttoaineratkaisut, joilla vastaamme ympäristöhaasteisiin”, Doepel sanoo.

Japanilaiset käyttävät Doepelin mukaan verbiä waste, kun tarkoittavat aikaa, jonka yritys menettää toimimalla tehottomasti. Doepel aikoo päästä ”wastesta” eroon myös Finnlinesissa.

”Pyrin hiomaan toiminnan niin tehokkaaksi, että otamme vaikkapa jokaisesta satamakäynnistä pois 2-5 minuuttia. Vuoden mittaan sen kertautuva vaikutus on suuri konsernissa. Haluan myös, että jokainen meidän 1 800 työntekijästä on entistäkin asiakasorientuneempi”.

Doepelin mukaan Finnlinesin omistajan, Grimaldi-konsernin noin 140 aluksen ja käytännössä koko maailman

kattava reittivalikoima on niin suuri, että yhtiö pystyy eri maiden talustilanteen ja rahtikysynnän vaihteluiden mukaan siirtämään aluksia eri reiteille.

”Se on meille tärkeä kilpailuetu tulevaisuudenkin suhdannevaihteluissa”, hän sanoo.

Doepel on koulutukseltaan merikapteeni ja kauppatieteiden maisteri. Hän on tehnyt merenkulkualan töitä aiemmin rahtialuksilla ja matkustajalaitteilla, Varustamoliikelaitoksessa ja Silja-Linellakin 8 vuotta. Vuodesta 2010 lähtien hän on työskennellyt eri tehtävissä Finnlinesilla ja vuonna 2022 hän nousi varatoimitusjohtajaksi.

KUMIPYÖRÄLIKENNETTÄ MERILIIKENTEESI

Doepel sanoo, että yhtiö haluaa kasvaa, mutta kasvun ei tarvitse tapahtua ottamalla markkinaosuuksia pois muilta alan toimijoilta. Tavoitteena on pikemminkin kasvattaa omia vientikuljetuksia kehittämällä kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin ja kasvattaa yhtiön varustamoliiketoimintaa talouskasvun vauhdittamana.

Viron kautta Suomeen tulevat kuljetukset ovat pääosin kumipyöräliikennettä Keski-Euroopasta. Ne voisivat Doepelin mukaan tulla myös meritse Suomeen suoraan Saksasta tai Puo-

lasta.

”Jonkinlainen nyrkkisääntö on, että jos talous kasvaa kaksi prosenttia merikuljetukset kasvavat kuusi prosenttia. Ilman talouskasvua, eivät kuljetukseen kasva. Talouskasvu vauhdittaa varustamoalan orgaanista kasvua”, hän sanoo.

Doepel saattoi toukokuun alussa uutena toimitusjohtajana julkistaa yhtiön vuoden 2025 ensimmäisen kvartaalin tuloksen ja tehtävä oli mieluisa.

”Vuoden ensimmäinen neljännes oli melko hyvä. Finnlines paransi kannattavuutta sopeuttamalla laivastoaan ja organisoimalla uudelleen osan rahtipalveluista. Lisäksi merkittävästi parantuneeseen tulokseen vaikuttivat velkojen pieneminen ja korkojen lasku”, hän sanoo.

Finnlinesin tammi-maaliskuun liikevaihto nousi 166,0 (162,2) miljoonaan euroon. Tulos ennen veroja oli 7,9 (0,4) miljoonaa euroa.

SUOMI-PAINOTUSTA KEVENNETTY

Finnlines on viime vuosina vähentänyt Suomi-painotusta liiketoimintaansa. Se on kuulemma paitsi normaalia riskien eliminointia myös kasvun hakemista uusilta markkinoilta. Suomen hidas talouskasvukin lienee yksi



syy, miksi uusien reittien avaamiseen muualla Euroopassa on kiinnostanut yhtiötä.

”Olemme panostaneet Ruotsin ja Puolan ja Ruotsin ja Saksan väliseen kasvavaan liikenteeseen. Avasimme vuonna 2022 reitin Belgian Bryggestä Irlannin Roslareen ja reitti on otettu hyvin vastaan. Traileriliikenteen tuominen reitille on osoittautunut toimivaksi ratkaisuksi”, Doepel sanoo.

Toinen strateginen tavoite varustamolla on ollut lisätä matkustajaliikenteen osuutta aluksilla. Yhtiö onkin nostanut matkustajaliikenteen osuuden liikevaihdossaan muutamassa vuodessa 50 miljoonasta 100 miljoonaan eli noin 15 prosenttiin liikevaihdosta.

”Seuraava tavoite on tuplata sen osuus 200 miljoonaa euroon”, Doepel linjaa.

Rahtiliikenne ja nimenomaan kumipyörillä kulkeva rahtiliikenne on silti ropax-alusyhtiön kovinta ydintä.

Doepelin mukaan Suomen merikuljetusten kolmella isolla käytävällä: Ruotsiin, Viroon ja Saksaan kulkee kullakin rahtia kumipyörillä noin miljoonan rahtiyksikköä. Finnlinesin osuus koko kumipyöräliikenteestä on kolmannes. Saksan reitillä varustamon osuus on jopa 60 prosenttia, jos lasketaan pelkät meriyhteydet eikä Via Baltican volyymit ole mukana.

”Yhteensä kuljetimme viime vuonna noin 780 000 rahtiyksikköä”, hän sanoo.

TÄRKEÄ OSA GRIMALDIEN KONSERNISTA

Finnlines on osa Napolissa toimivasta italialaisesta perheomisteisesta Grimaldi Groupista. Konsernin liikeidea on ▶

”AVASIMME VUONNA 2022 REITIN BELGIAN BRYGGESTÄ IRLANNIN ROSLAREEN JA REITTI ON OTETTU HYVIN VASTAAN. TRAILERILIIKENTEEN TUOMINEN REITILLE ON OSOITTAUTUNUT TOIMIVAKSI RATKAISUKSI.”

► kiteytettynä ”globaalit rullaavat kontti- ja yksikkötavarakuljetukset yhdistettynä matkustajaliikenteen harjoittamiseen”.

Konsernin liikevaihto on reilut viisi miljardia euroa, joten Finnlines on noin 700 miljoonan euron liikevaihdollaan siitä iso osa. Grimaldissa on neljä muutakin tytäryhtiötä: kreikkalainen Minoan Group, ruotsalainen ACL, maltalainen Malta Motorways of the Sea ja espanjalainen Tramed GLE, jotka ovat liikevaihdoltaan suomalaisyhtiötä pienempiä.

Grimaldi Groupin emoyhtiön liiketoiminta jakautuu kahteen isoon divisioonaan: Short Sea ja Deep Sea. Short Sea eli lähinnä Välimeren lähiliiketoiminta on Suomessa aiemmin Finnlinesia menestyksellä johtaneen Emanuele Grimaldin käsissä. Deep Sea eli globaali merikuljetusliiketoiminta on veljen Gianluca Grimaldin vastuulla.

ISOT INVESTOINNIT KÄYNNISSÄ

Grimaldi-konsernilla on käynnissä parin miljardin euron investoinnit. Konserni rakennuttaa yhdeksän ropax-alusta China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) -telakalla. Se sopimus yksin on arvoltaan 1,16 miljardia euroa.

Laivoista kuusi tulee liikennöimään Välimerellä ja kolme, ”Hansa Supertar -luokka”, Itämerellä Helsingin ja Travemünden välillä. Kaikkiin laivoihin asennetaan moottorit, jotka voivat käydä metanolilla.

Välimerellä liikennöivät uudet ropax-alukset tulevat Grimaldi Lines- ja Minoan Lines -brändien alle. Finnlinesin Itämeren liikenteeseen tulee kolme

uutta alusta. Yhdeksän alusta varustetaan moottoreilla, jotka voivat käyttää metanolia. Näin alukset pystyvät saavuttamaan hiilineutraaliustavoitteet.

Neljä aluksista purjehtii Italian lipun alla ja Grimaldi Lines -brändin alla. Kaksi alusta tulee purjehtimaan Kreikan lipun alla ja ne tulevat Minoan Linesin käyttöön. Nämä kuusi sisäalusta ovat ”Next Generation Med” -luokan aluksia ja palvelevat Välimeren reiteillä.

Kolme Finnlinesin alusta liikennöivät Suomen lipun alla. Nämä ”Hansa Superstar” -luokan alukset ovat jatkoa huipputekniikkaa hyödyntäville ”Superstar”-luokan aluksille ja ne suunniteltu erityisesti Itämeren reiteille.

Kaikki yhdeksän alusta toimitetaan vuosina 2028-2030. Optimoitu runkosuunnittelu ja propulsio, energiatehokkuutta parantava energiahallintajärjestelmä, maasähkövalmius ja uudenlaiset pohjamaalit vähentävät hiilidioksidipäästöjä yli 50 % kuljetettua lastiyksikköä kohden, verrattuna nykyaluksiin.

”MIKSI TUETAAN KALJARISTEILYJÄ?”

Suomessa vellovan yritystukikeskustelun ytimessä on vuosia ollut varustamojen tukeminen. *Miksi tuetaan ”kaljaristeilyjä”*, on usein poliitikoilta ja myös mediasta kuultu väite ilman sen kummempia perusteluita.

Doepel innostuu selvästi aiheesta. Hän vakuuttaa, että varustamojen saamassa tuessa ei ole kyse varsinaisesta yritystuesta vaan työvoimakustannusten palautusjärjestelmästä, jota monet

**HÄN VAKUUTTAU,
ETTÄ VARUSTAMOJEN
SAAMASSA TUESSA
EI OLE KYSE
VARSINAISESTA
YRITYSTUESTA VAAN
TYÖVOIMA-
KUSTANNUSTEN
PALAUTUS-
JÄRJESTELMÄSTÄ**

muutkin maat käyttävät.

”EU on hyväksynyt, että valtiot voivat hyvittää sille maksetut työntekijöiden verot sekä sosiaali- ja eläkemaksut, jotta varustamoala EU-maissa voisi kilpailla mukavuuslippumaiden kanssa”, hän sanoo.

Ilman tukijärjestelmää laivoja saatetaan hänen mukaansa ulosliputtaa Suomesta muihin maihin. Se voisi vaikuttaa esimerkiksi Suomen huoltovarmuuteen, kuten matkustajavarustamot ovat sanoneet.

Finnlines on ollut palautusjärjestelmän pienimpiä tuensaajia suomalaisvarustamoista. Siihen on selvä syy. Esimerkiksi Tallinkin Silja Europella on 300 työntekijää laivalla ja sama määrä maissa vuoronvaihtoa odottamassa. Esimerkiksi Finnlinesin Saksan reitin aluksissa on vain 40 työntekijää. Siitä löytyy varustamokohtainen ero. ●



Kuka?

Thomas Doepel, toimitusjohtaja, Finnlines (maaliskuusta 2025)

Koulutus: merikapteeni, kauppätieteiden maisteri

Ura: työskennellyt rahti- ja matkustajaliikenteessä, Varustamoliikelaitoksessa ja Silja Linella; vuodesta 2010 lähtien eri tehtävissä Finnlinesilla, nousi varatoimitusjohtajaksi 2022

Johtamislinja: panostaa operatiivisen tehokkuuden parantamiseen, ympäristöystävällisiin polttoaineratkaisuihin ja asiakaslähtöisyyteen

Strategia: kasvu kehittämällä kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin, matkustajaliikenteen osuuden tuplaaminen, vahvempi kansainvälinen painotus

Tausta: Finnlines on osa italialaista Grimaldi Groupia, jonka laivastossa on noin 140 alusta

LOGYn koulutukset & seminaarit

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

Koulutus	Milloin	Kesto	Hinta
Vastuullisuusdirektiivi – mitä hankintapäällikön pitäisi tietää ESG-direktiivistä?	17.9.2025	3 h	290 €* / 390 €
Tehokas tuotannonohjaus ja -suunnittelu: strategiat, kapasiteetin hallinta ja jatkuva kehittäminen	23. & 30.9.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Epäsuorien hankintojen koulutusohjelma – lisäarvoa ja kustannussäästöjä	Alk. 29.9.2025	5 * 0,5 pv	1 700 €* / 1 950 €
Sales & Operations Planning	Alk. 29.9.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Inhimilliset taidot hankinnan johtamisessa	7. & 9.10.2025	1,5 pv	1 255 €* / 1 495 €
Hankintapäällikön koulutusohjelma	Alk. 8.10.2025	Yht. 14 pv	5 200 €* / 6 200 €
ChatGPT:n ja Copilotin hyödyntäminen kilpailutusprosessissa	9.10.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Tekoälyn hyödyntäminen sopimusneuvotteluissa	23.10.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Kuljetusten päästöraportointi – ota kuljetusten hiilijalanjälki hallintaan	24.10.2025	3,5 h	290 €* / 390 €
Tuloksellinen neuvottelutaito	27. & 28.10.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Sales & Operations Planning ja toimitusketjun avainprosessit	27.10.2025	3 h	290 €* / 390 €
IT-hankinnat nyt ja tulevaisuudessa	Alk. 28.10.2025	3 * 0,5 pv	1 255 €* / 1 495 €
Tietoisku: Selviytymisstrategiat toimitusketjussa	28.10.2025	2 h	120 €* / 190 €
Procurement Fundamentals and Communication Skills Training Program	Alk. 4.11.2025	4 * 0,5 pv	1 570 €* / 1 690 €
Inventory Management – työvälineitä materiaalinohjaukseen	6. & 12.11.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Hankintatoimen digitaalinen transformaatio: strategiat ja käytännöt	Alk. 7.11.2025	3 * 0,5 pv	1 255 €* / 1 495 €
Vaarallisten aineiden tiekuljetukset – yleinen tiedostava koulutus	7.11.2025	0,5 pv	290 €* / 390 €
Oston sopimukset ja lakiasiat	10. & 13.11.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Oston peruskurssi	Alk. 12.10.2025	Yht. 6 pv	2 895 €* / 3 255 €
Kestävä varasto	13.11.2025	3,5 h	290 €* / 390 €
Hintojen ja kustannusten analysointi	18. & 19.11.2025	2 pv	715 €* / 845 €
ChatGPT and Copilot in RFX Processes	19.11.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Vientikaupan hallinta	19.11.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Kansainväliset hankintasopimukset – takuu ja immateriaalioikeudet käytännössä	25. & 28.11.2025	2 * 0,5 pv	715 €* / 845 €
Kategorijahtaminen	26. & 27.11.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Viennin kuljetusmuodot ja Tullin ajankohtaiskatsaus	27.11.2025	1 pv	755 €* / 895 €
Varaston suunnittelu ja ohjaus	3. & 4.12.2025	2 pv	1 355 €* / 1 595 €
Logistiikkapäällikön koulutusohjelma	Alk. 11.12.2025	6,5 pv	3 900 €* / 4 500 €

Seminaarit ja messut	Milloin
Kuljetus- & SCM-päivä, Helsinki	11.9.2025
Alihankintamessut, Tampere	30.9.–2.10.2025
Sisälogistiikkapäivä, Helsinki	30.10.2025
LSCM Forum 2026, Helsinki	4.–6.2.2026
LOGY Conference 2026, Helsinki	5.–6.2.2026
Hankintapäivä, Helsinki	7.5.2026

Hintoihin lisätään alv. / Muutokset ohjelmaan mahdollisia.

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

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

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

LOGY

SELVITYS

Sähköistyvä liikenne voi tuoda miljardisäästöt

Tuoreen selvityksen mukaan liikenteen sähköistymisellä on merkittävä kansantaloudellinen hyötypotentiali.

TAMPEREEN yliopistossa Sähköinen liikenne ry:n toimeksiannosta laadittu tutkimus arvioi, että yhteiskunta voi saavuttaa jopa 6,6 miljardin euron kokonaissäästöt vuoteen 2035 mennessä.

Päästövähennysten kustannustehokkuus korostuu sähköautoilun kasvussa. Selvityksen mukaan täyssähköautojen lisääminen johtaa päästövähennyskustannukseen 102 euroa hiilidioksiditonnilta, kun taas uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen nojaava malli nostaa kustannuksen lähes kaksinkertaiseksi, 197 euroon tonnilta. Sähköautojen hintojen laskiessa päästövähennykset voivat jopa muuttua yhteiskunnalle merkittäväksi nettosäästökseksi, arviolta -573 euroa tonnilta.

KOLME VAIHTOEHTOISTA POLKUA

Tutkimuksessa tarkasteltiin kolmea erilaista kehitysskenaariota:

Perusskenaario (BAU): Kehitys jatkuu nykyisellä uralla, fossiilisten poltto-

"RASKAASSA
LIIKENTEESSÄ
SÄHKÖISTYMISEN
VAIKUTUKSET
NÄKYVÄT ERITYISEN
SELVÄSTI."

toaineiden käyttö vähenee vain osittain ja vuoden 2030 ja 2035 päästövähennystavoitteet jäävät saavuttamatta.

Sähkö-skenaario: Liikenteen sähköistyminen etenee nopeasti, ja sekä henkilö- että raskas liikenne siirtyvät täyssähköautoihin ja ladattaviin hybrideihin. Tämä tuo suurimmat säästöt niin kustannuksissa kuin energiankulutuksessa.

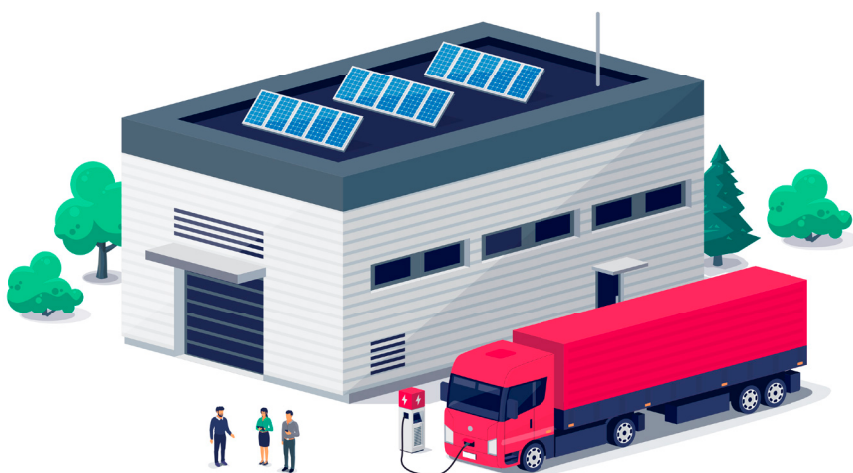
Bio-skenaario: Päästöjä leikataan

pääasiassa uusiutuvan dieselin avulla kirstimällä jakeluelvoitetta. Polttoaineiden hinnat nousevat ja sähköistyminen etenee vain hieman perusskenaariota nopeammin.

ENERGIATEHOKKUUS RATKAISEE

Sähköautopainotteinen skenaario tuo selvityksen mukaan merkittävimmät hyödyt. Energiatehokkuus johtaa kymmenessä vuodessa yli 33 terawattitunnin säästöön – enemmän kuin kahden Olkiluoto 3 -ydinvoimalan vuosituotanto. Vuonna 2035 tieliikenteen energiankulutus olisi noin 12 TWh nykyistä alhaisempi.

Raskaassa liikenteessä sähköistymisen vaikutukset näkyvät erityisen selvästi. Kuorma-autoilun kokonaiskustannukset jäävät vuonna 2035 yli 300 miljoonaa euroa pienemmiksi sähkövetoisessa mallissa verrattuna jakeluelvoitteen nojaavaan ratkaisuun. Tämä luo kilpailuetua suomalaiselle logistiikalle.



Fossiilisten käyttö on puolittettava vuoteen 2030 mennessä ja vähennettävä kolmasosaan vuoteen 2035 mennessä, jotta Suomi saavuttaa hiilineutraalustavoitteensa.

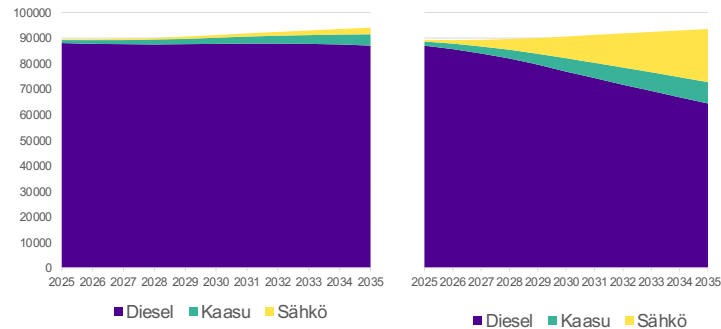
Lue raportti kokonaisuudessaan Teknologiateollisuuden sivulta osoitteessa <https://teknologiateollisuus.fi/>

Kolme skenaariota vertailussa

Kuorma-autokanta skenaarioissa

● ● BAU & Bio

● Sähkö



VÄLTÄMÄTTÖMÄT VÄHENNYKSET

Liikenteen päästövähennykset ovat keskeinen osa Suomen velvoitteita EU:n taakanjako-sektorilla sekä kotimaisen hiilineutraalisuustavoitteen saattamiseksi vuoteen 2035 mennessä.

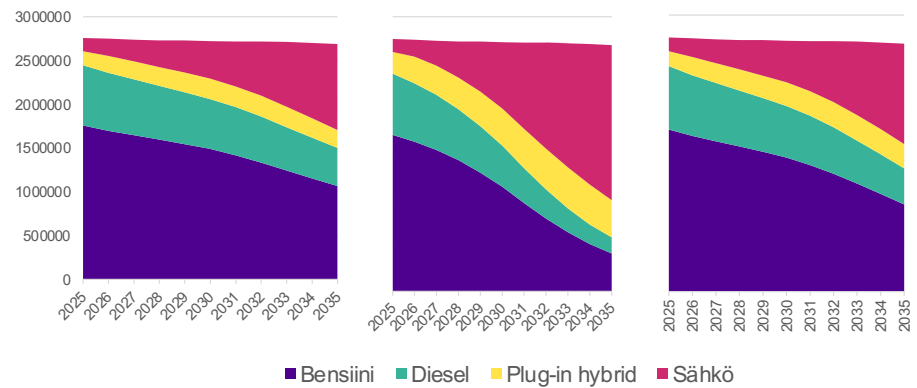
Fossiilisten polttoaineiden käyttöä on vähennettävä vuoden 2005 tasosta puoleen vuoden 2030 mennessä ja kolmasosaan vuoteen 2035 mennessä – eli noin 31 TWh:lla. Selvityksen mukaan tämä ei onnistu nykyisillä politiikkatoimilla, vaan vaatii määrätietoista sähköistymisen edistämistä yhdistettynä ajoneuvokannan energiatehokkuuden parantamiseen ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöön. ●

Henkilöautokanta skenaarioissa

● BAU

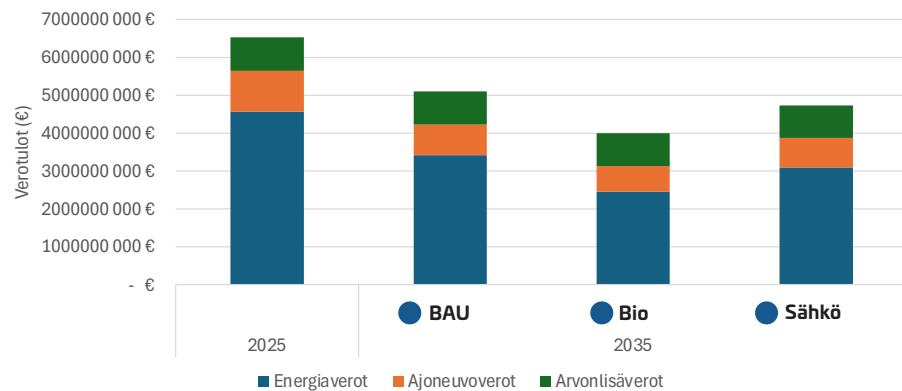
● Bio

● Sähkö



■ Bensini ■ Diesel ■ Plug-in hybrid ■ Sähkö

Liikenteen verokertymä lajeittain



LÄHDE: SÄHKÖISEN LIIKENTEEN PÄÄSTÖVÄHENNYSTEN KUSTANNUSTEHOKKUUS -SELVITYS, SÄHKÖINEN LIIKENNE RY

Kuljetusyritykset suuntaavat investointeja vaihtoehtoiseihin käyttövoimiin



Diesel säilyttää vahvan asemansa kuljetuskalustossa, mutta SKALin kuljetusbarometrin mukaan biokaasu- ja sähköajoneuvojen osuus on kasvussa.

VAIKKA diesel on edelleen hallitseva käyttövoima, biokaasu- ja sähkökäyttöisen kaluston osuus on nousussa.

Näin kertoo SKALin kuljetusbarometri (2/2025), johon vastasi 413 kuljetusyritystä eri puolilta Suomea. Vastaajista 29 prosenttia kertoi aikovansa investoida kalustoon seuraavan neljän kuukauden aikana. Tämä on yksi prosenttiyksikkö vähemmän kuin vuoden alussa, mutta pidemmällä aikavälillä tarkasteltuna investointihalukkuus on keskitason tuntumassa.

”Kuljetusyritysten investointiaikeiden tasoa voi pitää kohtuullisena taloudessa vallitseva epävarmuus huomioon otettuna”, analysoi tiedotteessa SKALin johtaja

Petri Murto.

Barometrin mukaan 18 prosenttia autoihin investoivista yrityksistä aikoo seuraavan neljän kuukauden aikana hankkia biokaasukäyttöistä kalustoa. Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja on puolestaan hankkimassa seitsemän prosenttia vastaajista. Diesel säilyttää edelleen vahvan asemansa: 90 prosenttia yrityksistä aikoo investoida siihen kokonaan tai osittain.

INVESTOINTIHALUT EIVÄT MUUTU OSTOPÄÄTÖKSIKSI

Vaikka yhtiöillä olisi investointihaluja, eivät ne aina realisoidu ostopäätöksiksi. Murto nostaaakin esiin huolestuttavan kehitysuunnan kuorma-autojen ensirekisteröin-

neissä. Niiden määrä on vähentynyt yli 20 prosentilla vuoden aikana, ja uusista kuorma-autoista 90 prosenttia on edelleen dieselkäyttöisiä.

”Kuorma-autojen ensirekisteröintimäärät ovat huolestuttavan alhaisella tasolla, mikä tulee johtamaan kuljetuskaluston keski-ikänsä kasvamiseen. Kuljetusyritysten investointikyvyn ja rahoituksen saannin varmistaminen eri keinoin on tärkeää alan kehittymisen kannalta”, Murto linjaa.

Barometrissa selvitettiin ensimmäistä kertaa myös yritysten investointitapoja. Tulosten mukaan leasing on noussut hie-man suosituimmaksi vaihtoehdoksi kuin auton hankinta yrityksen omaan taseeseen. ●

Lue lisää uutisia: ostologistiikka.fi

St1 avasi Suomen ensimmäisen sähköautoilijoille suunnatun asemansa

SHELL Ylöjärven asema muuttui St1:n ensimmäiseksi energia-asemaksi Suomessa, joka palvelee pelkästään sähköautoilijoita. Samalla fossiilisten polttoaineiden myynti päättyi kokonaan ympäristöluvan puutteen vuoksi.

Asemalla jatkavat HelmiSimpuk-

ka-ravintola ja autopesupalvelut normaalisti, mutta polttonesteiden jakelun tilalle tulee suurteholataus, jonka maksimiteho on 400 kW. Latauspisteet on sijoitettu vanhan polttoainekatoksen alle ja ne on suunniteltu läpiajettaviksi. ●



© ST1

© KESKO



"HALUAMME OLLA RASKAAN LIIKENTEEN SÄHKÖISTÄMISEN EDELLÄKÄVIJÄ. KULJETUSKALUSTON SÄHKÖISTYS ON KESKEINEN OSA PÄÄSTÖVÄHENNYS-TAVOITTEITAMME."

Kesko sähköistää kuljetuksiaan – 70 sähköautoa jakaa ruokaa suomalaisille vuoteen 2026 mennessä

KESKO kasvattaa nopeasti sähköajoneuvojen osuutta päivittäistavarakaupan kuljetuksissaan. Vuoden 2026 loppuun mennessä liikenteessä on jo 70 sähkökuorma- ja -pakettiautoa, ja vuoteen 2030 mennessä noin kolmasosa kuljetuskalustosta on täyssähköistä.

Tällä hetkellä Keskon logistiikkaketju kuljettaa päivittäin yli 700 kuormaa eri puolille Suomea. Suurin osa kuljetuksista lähtee Vantaan keskusvarastoilta ja alueellisista terminaaleista. Sähköistämisen lisäksi kuljetuksia tehdään myös biokaasulla – tänä vuonna käyttöön otetaan 17 kaasukäyttöistä ajoneuvoa.

"Haluamme olla raskaan liikenteen sähköistämisen edelläkävijä. Kuljetuskaluston sähköistys on keskeinen osa päästövähennystavoitteitamme", kertoo Keskon logistiikkajohtaja **Jyrki Tomminen**.

Sähköistyminen vaatii tuekseen kattavan latausinfrastruktuurin. Kesko investoi lähes 10 miljoonaa euroa raskaan kaluston latauspisteisiin, joita rakennetaan kaikkiin päivittäistavarakaupan logistiikkakeskuksiin. Latauspisteverkostoa laajennetaan mm. Oulun, Turun, Jyväskylän ja Mikkelin terminaaleihin. Latausjärjestelmästä vastaa Keskon oma K-Lataus, ja sähkö tuotetaan uusiutuvilla energialähteillä. ●

ÅLAND Post on hankkinut Ahvenanmaan kaksi ensimmäistä kaasua käytävää kuorma-autoa. Yhtiö kuljettaa biokaasulla kulkevilla R 460 Scania-kaasukuorma-autoilla tavaraa saarella, vaikkei Ahvenanmaalla ole ainuttakaan kaasutankkausasemaa. Tempu onnistuu hyvän suunnittelun ja Turussa tapahtuvan kaasutankkauksen avulla. Lisäksi autojen alustaan, kylmäkorin alle oli asennettu kahdeksan 152 litran kaasusäiliötä eli setti on suurimmasta päästä, mitä markkinoilta löytyy.

Ahvenanmaan ensimmäiset kaasukuorma-autot Åland Postille

Investoinnin taustalla on muun muassa asiakkaiden toiveet vastuullisista kuljetuksista. ●

SPONSOROITU



Alihankinta
Subcontracting Fair Finland
30.9.-2.10.2025



Alihankinta-messut tarjoaa painavaa asiaa, ratkaisuja ja oivalluksia kestävästä kilpailukyvästä

Vuoden vaikuttavin teollisuustapahtuma Alihankinta järjestetään Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa 30.9.-2.10.2025. Pohjoismaiden suurin teollisuustapahtuma tuo yhteen yli 23 000 ammattilaista, uusimmat innovaatiot ja tärkeimmät puheenaiheet.

Tänä vuonna Alihankinta-messujen teema on "Kilpailukykyä kestävästi". Teema ja sen ympärille rakennettu ohjelma muistuttaa, ettei vastuullisuus kuulu vain suuryrityksille, vaan sillä luodaan arvoa koko toimintaketjulle. Alihankinnan kolmipäiväinen ohjelmakokonaisuus kokoaa yhteen näkemyksiä, konkreettisia esimerkkejä ja ajankohtaisia oivalluksia.

"Haluamme tuoda esille konkreettisia asioita, jotka voivat auttaa yrityksiä eteenpäin. Kun kuulet, miten joku toinen yritys on ratkaissut haasteen, jonka kanssa itsekin kamppaillet, voit saada uudenlaisia ideoita oman työn kehittämiseen. Ohjelmalavoilla tarjotaan ennen kaikkea tietoa ja inspiraatiota", kuvailee Tampereen Messujen projektipäällikkö **Sami Siurola**.

Ohjelmaa Alihankinnassa riittää, sillä kolmen päivän ohjelma rakentuu lähes 50 erilisestä puheenvuorosta tai keskustelusta. Näiden myötä ääneen pääsevät myös Alihankinnan pääkumppani Sandvik sekä tee-

makumppanit Elisa Industriq, TT Gaskets ja Vastuu Group.

Näkemyksiä teollisuuden huipulta

Alihankinnan keynote-puheenvuorot tuovat lavalle kaksi johtavaa vaikuttajaa suomalaisesta teollisuudesta ja teknologiasta. Tiistaina Elisan toimitusjohtaja Topi Manner avaa, miten Elisa Industriq yhdistää tekoälyä, dataa ja ohjelmistoja valmistavan teollisuuden kilpailukykyyn tueksi. Yli 2 000 asiakasyritystä palveleva kansainvälinen ohjelmistoliiketoiminta auttaa asiakkaitaan vastaamaan esimerkiksi toimitusvarmuuden, läpinäkyvyyden ja vastuullisuuden haasteisiin.

Keskiviikon keynote-puhujana on President of the Digital Mining Technologies **Riku Pulli** Sandvikilta. Hänen puheenvuoronsa

tarjoaa näkymiä siihen, miten automaatio, sähköistyminen ja vastuulliset ratkaisut ohjaavat kaivosteollisuutta kohti kestävämpää tulevaisuutta yhteistyössä asiakkaiden ja kumppanien kanssa.

”**Yhteispeli kannattaa ja se kannattaa tehdä koko arvoketjun läpi, sillä kestävään kilpailukykyyn ei päästä yksin vaan yhdessä.**”

Teemakeskusteluissa esillä alaa mietityttävät puheenaiheet

Avauspäivän ajankohtaisessa teemakeskustelussa pureudutaan kilpailukykyyn rakentamiseen kestävyuden näkökulmasta. Paneelikeskustelun lähtökohtana on

ajatus siitä, että vastuullisuus ei ole vain suuryritysten velvollisuus, vaan koko alan kasvun ja tehokkuuden edellytys.

”Kuulijoita herätellään huomaamaan, miten hiilijalanjäljen hallinta, resurssien säästäminen ja kestävät liiketoimintamallit avaavat uusia markkinamahdollisuuksia ja vahvistavat yritysten menestystä”, Siurola summaa.

Keskiviikkona julkaistaan vuoden 2026 Alihankinta-messujen teema, jota käsitellään syvällisemmin heti perään järjestettävässä paneelikeskustelussa. Paneelikeskustelussa tarkastellaan ensi vuoden messuteeman taustoja ja laajempia vaikutuksia tulevaisuuden teollisuuteen.

Ohjelmakumppani tarjoaa seminaarikokonaisuuden myös kansainvälisille osallistujille

Alihankinnan ohjelmakumppanina toimii DIMECC, jonka MAKE in Finland -ekosysteemi tuottaa englanninkielisen seminaarikokonaisuuden. Lavalla kuullaan, kuinka verkostomainen kilpailukyky rakentuu keskeillä toimintamalleilla.



Clémentine Arpiainen, DIMECC

”DIMECCin vetämä MAKE in Finland -ekosysteemi tuo Alihankinta-messuille ajan-kohtaista ohjelmaa verkostomaisen kilpailukykyyn teemoista. Seminaarissamme nostamme esiin konkreettisia yhteistyön tuloksia, esimerkiksi datan läpinäkyvyyden ja materiaalien kehittämisen alueilta, sekä keskustelemme siitä, miten kaikenkokoiset toimijat voivat olla mukana rakentamassa ja hyödyntämässä uutta kestävä kehityksen mukaista toimintamallia, eli kestävä pelikirjaa”, kertoo ekosysteemi-johtaja Clémentine Arpiainen DIMECCiltä.

”Yhteispeli kannattaa ja se kannattaa tehdä koko arvoketjun läpi, sillä kestävä kilpailukyky ei päästä yksin vaan yhdessä.”

Teemakylä täynnä 20 minuutin tietoisuuksia

Teemakylän ohjelmavallalla on tarjolla tiiviitä tietopaketteja eri aiheista. Lavalla kuullaan muun muassa ICT-ratkaisuista, vastuullisuudesta, tuotannon tehostamisesta ja turvallisuudesta. Mukana ovat kaikki messujen teemakumppanit: Sandvik, Elisa Industriq, TT Gaskets ja Vastuu Group.

”Teemakylässä puheenvuoroja on kolmena päivän oikeastaan parinkymmenen minuutin välein. Se on tiivistä ja vaihtelevaa ohjelmaa, josta löytyy jokaiselle jotakin”, lupaa tapahtumatuottaja Milla Paananen.

Teemakylän ohjelmavallalla on rutkasti myös englanninkielistä ohjelmaa. Tähän on panostettu, sillä tapahtuma haluaa huomioida myös kansainväliset osallistajat.

”Meillä on nyt ohjelmassa enemmän englanninkielisiä puheenvuoroja kuin koskaan aiemmin. Monet Alihankintaan osallistuvat kotimaiset yritykset tähtäävät myös kansainvälisille markkinoille ja haluamme ehdottomasti omalla panoksellamme olla mukana auttamassa. Alihankinta on erinomainen paikka tutustua suomalaisiin yrityksiin”, Paananen huomauttaa.

Teollisuuden tulevaisuuden tekijät mukana torstaina

Torstai on Alihankinnassa jälleen opiskelijoiden päivä. Ohjelmassa on mm. paneelikeskustelua teollisuuden ja korkeakoulujen yhteistyöstä sekä rastikartta, jonka avulla opiskelijat voivat tutustua messuihin ja tulla työntekijöihin.

”Opiskelijapäivä kokoaa yhteen alan yritykset ja tulevat tekijät. Yritykset kertovat työmahdollisuuksista ja opiskelijat pääsevät näkemään konkreettisesti, millaisia urapolkuja on tarjolla”, kertoo Siurola.

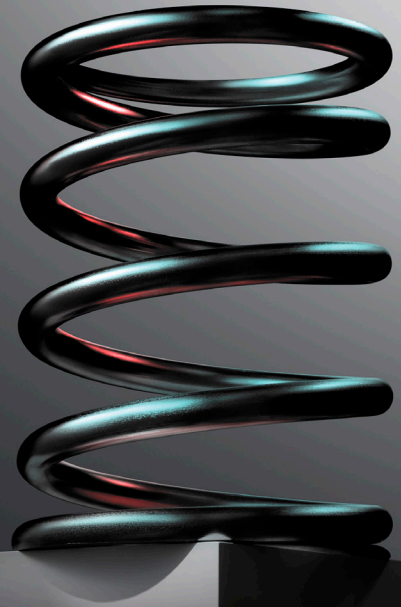
Tärkeä osa Alihankintaa on myös avajaisissa jaettavat Vuoden Päähankkijan ja Vuoden Alihankkijan palkinnot sekä valtakunnallisen Vuoden Teollisuusteko -tunnustuksen jakaminen keskiviikkona.

Alihankinta 2025 järjestetään Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa 30.9.–2.10.2025. Kolmipäiväinen tapahtuma koostuu jälleen yli 23 000 ammattilaista saman katon alle. Osallistu - Alihankinta mahdollistaa menestyksen.



Rekisteröidy maksutta alihankinta.fi

Alihankinta mahdollistaa menestyksen.



Alihankinta

Subcontracting Fair Finland

30.9.–2.10.2025

Tapahtuman pääkumppani



Tampereen Messut



**"OLEMME ERÄÄNLAINEN LOGISTIIKAN
INSINÖÖRITOIMISTO. YHDISTÄMME
ASIAKASKOHTAISET RAUTATIELIIKENTEN,
KUMIPYÖRÄLIIKENTEN JA
TERMINAALIPALVELUT TAVALLA, JOTA
MUUT EIVÄT TEE"**

Nurminen Logistics löysi uuden kasvumarkkinan

Teksti ESKO LUKKARI

Pohjolan ja Manner-Euroopan välinen rautatielogistiikka on nyt yhtiön kasvuveturi.

NURMINEN Logisticsin uniikki rautatielogistiikan palvelukonsepti on vauhdittanut yhtiön nopeaa kasvua, vaikka Euroopan talouskasvu on ollut vaisua.

Kahdella onnistuneella täsmäyrityksellä yhtiö siirsi liiketoimintansa painopisteen Venäjän kautta kulkevista Kiinan tuonti- ja vientikuljetuksista kuljetuksiin Euroopassa.

Yhtiön konttijunaratkaisu eli kuljetukset ovelta ovelle Pohjolasta Manner-Eurooppaan ja Euroopasta Aasiaan palvelee sekä tuonti- että vientiasiakkaita. Yhtiön tulos on parantunut kohisten ja tase vah-

vistunut.

Toimitusjohtaja **Olli Pohjanvirta** kehuu yhtiönsä liiketoimintakonseptia.

”Olemme eräänlainen logistiikan insinööri-toimisto. Yhdistämme asiakaskohdattaiset rautatieliikenteen, kumipyöräliikenteen ja terminaalipalvelut tavalla, jota muut eivät tee”, hän sanoo.

Pohjanvirran mukaan yhtiö kehittää aktiivisesti liiketoimintakonseptiaan ja kehityspanos on 2-3 prosenttia liikevaihdosta.

”Olemme onnistuneet hyvin myös kansainvälisten asiakkaiden uushankinnassa”, hän sanoo. ▶

**”NORTH RAIL ON ERITTÄIN
TEHOKAS YHTIÖ. SANOISIN
JOPA MAAILMAN
TEHOKKAIN.”**



© NURMINEN LOGISTICS

Nurminen Logisticsin toimitusjohtaja Olli Pohjanvirta luotsaa yhtiötä vahvassa kasvussa – uniikki rautatielogistiikan konsepti ja onnistuneet yritysostot ovat siirtäneet painopisteen Eurooppaan.

► Yhtiön liikevaihdosta jo yli 50 prosenttia tulee Suomen ulkopuolelta ja kansainväliset asiakkaat ovat Pohjanvirran mukaan kasvuveturi myös tulevaisuudessa, koska Suomen talouskasvu mataa.

Yhtiön palvelukonseptilla ei ole hänen mukaansa suoranaisia kilpailijoita, vaikka rautatieliikenteen palveluita tarjoaa Euroopassa moni yhtiö. Pohjanvirran mukaan Länsi-Euroopan valtio-omisteisista rautatieyhtiöistä harva tekee tulosta pelkillä rahtikuljetuksilla Nurminen Logisticsin tapaan.

NORTH RAIL ON KYSYMYSMERKKI

Nurminen Logisticsin yksi tuloksenteikijä on tytäryhtiö North Rail. Se ottaa Suomen puolella Venäjän rajaa vastaan Suomeen rekisteröityjen yhtiöiden Venäjältä tuomaa tavaraa: lannoitteita ja metalleja, joista osa jalostetaan tai käytetään Suomessa ja osa jatkaa edelleen maailmalle.

Nurminen Logistics osti vuonna 2023 virolaisen rautatieliikennettä harjoittavan Operail Finland Oy:n. Virolaisella yhtiöllä oli tuolloin lupa jatkaa Venäjän kuljetuksia. Nurminen Logistics antoi yhtiölle nimen North Rail ja

aloitti nykymalliset kuljetukset eli yhtiö ottaa Suomen rajalla vastaan asiakkaitensa Venäjältä tuomia tuotteita.

Venäjältä tulevien tuotteiden peikkona on tosin, että EU voi sanktoida lisää tuotteita ja se voisi iskeä loven Nurminen Logisticsin liiketoimintaan. Koska kyse on pääosin elintarvikkeisiin liittyvistä tuotteista riski ei liene kovin suuri.

Tuoreessa osavuositarkastuksessaan yhtiö ilmaisee riskin näin: ”Rautatieliiketoiminnassa maailmalle kriittisten ruokahuoltoon liittyvien lannoitteiden tai vihreään siirtymään tarvittavien metallien joutuminen pakotteiden kohteeksi vaikuttaisi negatiivisesti EU:n alueella suoritettavaan rautatieliiketoimintaan”.

Pohjanvirran mukaan North Railin asiakassopimuksia on jatkettu vuosille 2026–2029 ja uusiakin asiakkuuksia on tullut.

”North Rail on erittäin tehokas yhtiö. Sanoisin jopa maailman tehokain”, Pohjanvirta kehuu.

VANHA YDINBISNES MENI UUSIKSI

Nurminen Logisticsin ydinbisnestä ennen Venäjän Ukraina-hyökkäystä olivat täysjunakuljetukset Kiinasta Venä-

jän halki 40 HC-konteissa Suomeen Vuosaareen, josta tavara lähti edelleen ympäri Eurooppaa ja maailmaa. Yhtiön organisoimat täysjunat toivat Kiinasta ns. lisäarvotavaraa, jolle junareitillä säästetty aika hitaisiin laivakuljetuksiin verrattuna oli arvokasta.

”Toimme koneita, moottoreita, teollisuuden komponentteja, lääketieteellisten laitteita jne. Junassa tulleen kontin tullausarvo saattoi olla 100 000 euroa, kun laivakonteissa se oli keskimäärin 20 000 euroa. Arvokkaimman tuomamme kontin tullausarvo oli 3,5 miljoonaa euroa”, hän sanoo.

Vaikka Nurminen Logistics lopetti Venäjän halki tulleet Kiinan rautatiekuljetukset, kaikki muut eivät Euroopassa ole niin tehneet vaan reittiä käytetään.

”Esimerkiksi Saksaan tulee tietojeni mukaan yhä vähintään viisi täysjunaa vuorokaudessa Venäjän reittiä pitkin. Monet keskieuropalaiset yhtiöt käyttävät reittiä edelleen”, hän sanoo.

TRANS-KASPIASTA KORVAAJA

Kun Nurminen Logisticsin kuljetukset Kiinasta Venäjän halki loppuivat, kehitti yhtiö vuonna 2022 Venäjän kiertävän ns. Trans-Kaspiareitin. Reitti kulkee Kiinasta Kazakstanin, Azerbai-



džanin, Georgian ja Romanian kautta edelleen Keski-Eurooppaan.

Pohjanvirta myöntää, että uusi reitti ei ole kuitenkaan pystynyt volyymimielessä paikkaamaan Kiinasta tulleita ja Kiinaan menneitä kuljetuksia. Reitti on vaikea ja hitaampi ja kuljetusten hintakin on kalliimpi.

Rautatie- ja merikuljetusta yhdistävällä Trans-Kaspian reitillä kuljetusaika Kiinasta Keski-Eurooppaan on toki keskimäärin kolme kertaa nopeampi verrattuna merikuljetukseen.

Kiinasta ja Aasiasta Venäjän kautta kulkevissa junakuljetuksissa Pohjanvirta näkee silti suuren tulevaisuuden potentiaalin, kunhan reitti joskus avautuu myös hänen yhtiölleen. Kiinasta Eurooppaan tuodaan Pohjanvirran mukaan tuotteita 80 miljardilla eurolla ja osa siitä - etenkin lisäarvotuotteita - halutaan siirtää tulevaisuudessa rautateille.

Rautateillä on Pohjanvirran mukaan merikuljetuksiin verrattuna aikaetu ja vihreä siirtymä suosii rautatiekuljetuksia. Yhtiö odottaa rautatiekuljetusten volyymien kasvavan sekä Pohjoismaiden välillä että Euroopan ja pidemmällä aikavälillä myös Aasian välisessä liikenteessä muita liikenne-
muotoja nopeammin.

PAINOPISTE SIIRTYI EUROOPPAAN

Nurminen Logisticsin parhaat kasvunäkymät ovat nyt Etelä- ja Keski-Euroopan ja Pohjoismaiden välisessä rautatieliikenteessä. Yhtiö osti viime vuonna ruotsalaisen Essinge Railin ja sen avulla siitä on tullut merkittävä rautatieoperaattori Pohjoismaiden ja Manner-Euroopan välisessä rautatieliikenteessä.

Yhtiön Haaparanta-Göteborg-reitti on niin sanottu reititetty ovelta ovelle -yhteys ja sillä on LCL-verkko eli palvelu, jossa asiakas voi lähettää tavaraa vähemmän kuin kontillisen tai junanvaunullisen. Ne ovat Nurminen Logisticsin kilpailuvaltteja reitillä.

”Se on nyt meidän nopeimmin kasvava reittimme ja voimme palvella pohjoismaisia ja kansainvälisiä teollisuuden-, teknologian- ja kaupan alan yhtiöitä rautatiekuljetuksissa”, hän sanoo.

Nurminen Logistics yliti tämän vuoden alkupuoliskolla 60,3 miljoonan euron liikevaihtoon ja se tavoittelee tänä vuonna jo selvästi viime vuoden 104 miljoonaa euroa suurempaa liikevaihtoa. Yhtiö arvioi myös kannattavuutensa kehittyvän positiivisesti.

Yhtiö teki tämän vuoden ensimmäi- ▶

Vihreä siirtymä suosii rautatiekuljetuksia, joissa Nurminen Logistics tavoittelee kasvua.

**"JOS MAAILMANTALOUS KASVAA
NOPEASTI MEIDÄN
LIIKETOIMINNASSAKIN ON
MAHDOLLISTA KASVAA
ORGAANISESTI, MUTTA HEIKON
TALOUSKASVUN VAIHEESSA
OIKEASTAAN AINOA KEINO
KASVAA ON OSTAA ASIAKKUUKSIA
ELI MARKKINOITA"**



© NURMINEN LOGISTICS

► sellä vuosipuoliskolla historiansa parhaan liikevoiton 10,8 miljoonaa euroa ja kasvatti kansainvälisen liiketoiminnan osuutta myynnissään. Velkojensa kanssa takavuosina kamppailut yhtiö on puristanut nettovelkaantumisasenteensa ilman IFRS 16 -eriä jo hyvälle 29 prosentin tasolle ja maksanut osinkoa omistajilleen.

Yhtiön kasvuveturi ja tuloksentekijä on rautatieliiketoiminta. Sen liikevaihto kasvoi 50 prosenttia vuoden ensimmäisellä vuosipuoliskolla. Rautatieliiketoiminnan liikevoitto nousi 7,3 miljoonaan euroon (3,2).

YRITYSOSTOT YHÄ MAHDOLLISIA

”Vahva taseemme mahdollistaa epä-organisten laajenemisvaihtoehtojen arvioimisen. Jos maailmantalous kasvaa nopeasti meidän liiketoiminnassakin on mahdollista kasvaa orgaanisesti, mutta heikon talouskasvun vaiheessa oikeastaan ainoa keino kasvaa on ostaa asiakkaita eli markkinoita”, hän sanoo.

Nurminen Logistics teki vuonna 2022 yhteistyösopimuksen Shanghai Way-easy Supply Chainin kanssa vahvistaakseen rautatie- ja logistiikkapalveluitaan Euroopassa ja Kiinassa. Osa-

puolet tarjoavat yhdessä rautatierahtia ja logistiikkapalveluja Euroopassa ja Kiinassa. Yhteistyössä hyödynnetään Way-easyn palveluosaamista Kiinassa ja yhtiöllä on vahva asiakaskunta Euroopan rautatiekuljetuksissa.

Nurminen Logistics osti vajaa vuosi sitten Vantaalla ja Espoossa toimivan ILP-Group Logistics Oy:n, jonka erityisosaamista on varastointipalvelut, meri-, lento- ja maantiekuljetukset sekä huolinta. Ostolla Nurminen Logistics vahvistaa terminaalitoimintaansa Suomessa ja laajentaa palvelutarjontaansa asiakkailleen.

”Olemme kehittäneet kotimaan liiketoimintaa parantamalla maahantuonnin varstologistiikkaa ja erityisesti Helsingin terminaaliin rautateitse saapuvan vientirahdin käsittelyä, jotta voimme vastata paremmin erikoistuneeseen asiakaskysyntään”, hän sanoo.

Pohjanvirran mukaan yhtiön vahva tase mahdollistaa yritysostojen jatkamisen.

”Jos maailmantalous kasvaa nopeasti meidänkin on mahdollista kasvaa orgaanisesti, mutta heikon talouskasvun vaiheessa oikeastaan ainoa keino kasvaa on ostaa asiakkaita eli markkinoita”, hän sanoo. ●

Nurminen Logisticsin reittiverkosto yhdistää Pohjoismaat ja Keski-Euroopan.

Tehosta varastoinnin prosesseja

Kuten keräilyä, hyllytystä, inventaariota ja raportointia

Ottamalla tilan korkeuden
hyötykäyttöön, pitämällä
varaston siistinä ja työn
tehokkaana.

Tervetuloa
Alihankintamessuille
keskustelemaan
tehokkaista
varastointiratkaisuista.

Varastoautomaatti tuo tavarat ihmisen luo ja opastaa käyttäjää.



Akkuteollisuus



AkKuLOG tutkii akkuteollisuuden vihreää logistiikkaa

"AkKuLOG-hankkeen tavoitteena on ennakoida ja vähentää akkuteollisuuden rakentamisen ja tuotannon aikaisia ympäristövaikutuksia logistiikassa", sanoo hankkeen TKI-asiantuntijana Annemari Murtovaara-Kenakkala.

Akkuteollisuus on jo nyt merkittävä teollisuuden investointikohde Suomessa ja sen vaikutus työllisyyteen ja vientiin kasvaa jatkuvasti.

Akkuteollisuus nostaa logistiikan osaamisvaatimuksia

© ADOBE STOCK

AKKUTEOLLISUUS RY arvioi, että Suomessa alalle syntyy vuoteen 2027 mennessä 5 000-7 000 suoraan työpaikkaa ja kokonaisinvestoinnit kohoavat 6-9 miljardiin euroon. Välillisesti työllisyysvaikutus voi ylittää jopa 20 000 henkilöön.

Ei siis ihme, että maakunnat tavoittelevat akkuklusterin investointeja paikallisiksi kasvun moottoreiksi.

Yksi näistä alueista on Kymenlaakso, jossa yritykset, kunnat ja oppilaitokset valmistautuvat jo uuteen teollisuudenalaan. Alueella uskotaan, että akkuteollisuudelle on kaikki perusedellytykset kunnossa: strateginen sijainti, vahva teollinen perusta ja kattava logistiikkainfrastruktuuri.

"Tulevat investoinnit ja kehittyvä akkuklusteri vaativat logistiikalta tarkkuutta, turvallisuutta ja osaavaa työvoimaa - mutta avaavat samalla ovia uusille liiketoimintamahdollisuuksille

ja osaajille", sanoo **Annemari Murtovaara-Kenakkala**. Hän toimii Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun, Euroopan unionin osarahoittamassa AkKuLOG - Akkuteollisuuden kestävä kuljetuslogistiikka -hankkeessa TKI-asiantuntijana.

Murtovaara-Kenakkalan mukaan Kymenlaakson vahvuuksia ovat Hamina-Kotkan syväsatamat, Kouvolan RRT-rautatie- ja maantieterminaali sekä alueen teollinen infrastruktuuri. Yhdessä ne muodostavat vahvan perustan akkuteollisuuden vaativille logistiikkaratkaisuille.

KUN LITIUM LIIKKUU, VAADITAAN TARKKUUTTA JA OSAAMISTA

Akkuteollisuuden toimitusketjut vaativat erikoistunutta logistiikkaa, muistuttaa Murtovaara-Kenakkala.

"Litiumin ja muiden vaarallisten

aineiden kuljetus edellyttää vaarallisten aineiden luokitusten tuntemusta sekä sertifioituja varastointiratkaisuja. Joidenkin vaarallisten aineiden kohdalla tarvitaan lisäksi lämpötilasäädelyä kuljetuskalustoa."

Kymenlaaksossa on jo vankkaa kokemusta ja osaamista vaarallisten aineiden kuljetuksista, muun muassa Port of HaminaKotkan ansiosta. Tulevaisuudessa kasvavat volyymit kuitenkin edellyttävät lisää kapasiteettia ja entistä erikoistuneempaa työvoimaa.

Myös sisälogistiikka - kuten tehtaiden välinen komponenttiliikenne, varaosatoimitukset ja kunnossapidon logistiikka - kaipaa entistä älykkäämpiä ratkaisuja.

"Automaatio, sensorit ja digitaalisen seuranta nousevat tärkeään rooliin", Murtovaara-Kenakkala luettelee.

Kymenlaaksossa uskotaan, että akkuteollisuuden tulo alueelle loisi

Lisätietoja hankkeesta: www.xamk.fi/hanke/akkulog/
Hanke järjestää keskustelutilaisuuden alueen yrittäjille ja toimijoille rakentamisvaiheen logistiikasta 15.10.2025 klo 16-19 Xamkin Kotkan kampuksella. Paikalla on pääurakoitsijan yhteistyökumppanin, tehtaan ja aluekehitysyhtiön edustajat.



**"ALA TARJOAA MERKITTÄVIÄ
LIIKETOIMINTAMAHDOLLISUUKSIA
MYÖS PK-YRITYKSILLE, ETENKIN JOS
NE PANOSTAVAT ERIKOISOSAAMISEEN"**

satoja uusia työpaikkoja suoraan ja välillisesti, erityisesti logistiikkaan, kunnossapitoon, turvallisuuteen ja laatuvalvontaan.

"Työvoimatarpeet ovat monipuolisia, mutta yhteistä on teknologinen osaaminen ja kyky toimia vaativissa prosesseissa", hän lisää.

Koulutusorganisaatiot kuten Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamk, Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä Ekami ja LUT-yliopisto sekä aluekehitysorganisaatio Cursor Oy Invest In vastaavat osaamistarpeisiin tiivistämällä yhteistyötä yritysten kanssa. Yhteistyön kautta kehitetään osamiskartoituksia, täydennyskoulutusta ja uusia oppilaitosratkaisuja akkuteollisuuden tarpeisiin.

"Ala tarjoaa merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia myös pk-yrityksille, etenkin jos ne panostavat erikoisosaamiseen, digitalisaatioon ja vähähiilisiin ratkaisuihin. Akkuteollisuuden kasvu kytkeytyy vastuullisuuteen, mikä näkyy myös logistiikkavaatimuksissa: kaluston sähköistys, uusiutuvat polttoaineet ja toimitusketjujen läpinäkyvyys ovat tulevaisuuden keskeisiä kilpailutekijöitä", Murtovaara-Kenakkala sanoo. ●



Kotkaan rakenteilla akkumateriaalien tuotantokeskittymä

KOTKAN Keltakalliolle rakentuu Suomen ensimmäinen nikkeli-mangaani-kobolttipohjaisen katodiaktiivimateriaalin (CAM) tuotantolaitos. Materiaalia tarvitaan litiumioniakuissa, ja sen kysyntä kasvaa voimakkaasti erityisesti liikenteen sähköistymisen myötä.

Hankkeesta vastaa Easpring Finland New Materials Oy, jonka omistavat valtionyhtiö Finnish Minerals Group ja kiinalainen Beijing Easpring Material Technology, yksi alan globaaleista markkinajohtajista. Investoinnin arvo on noin 800 miljoonaa euroa. Rakentamisen vilkkaimmassa vaiheessa työmaalla työskentelee jopa 800 ihmistä. Tuotannon on määrä käynnistyä vuonna 2027, jolloin tehdas työllistää suoraan noin 270 henkilöä. Lisäksi sen epäsuorat työllisyysvaikutukset ovat mittavat.

Kotkan CAM-tehdas keskittyy katodiaktiivimateriaalin tuotantoon, jota hyödynnetään muun muassa sähköautojen akkujen kenoissa ja energian varastointiratkaisuissa.

Keltakalliolle on suunnitteilla myös kaksi muuta laitosta, jotka tukevat CAM-tuotantoa ja täydentävät koko akkukemikaalien arvoketjua: prekursoriaktiivimateriaalitehdas (pCAM) sekä grafiittianoditehdas.

– Näiden investointien myötä Keltakalliosta voi muodostua merkittävä eurooppalainen akkumateriaalien tuotantokeskittymä, joka tukee vihreää siirtymää ja strategista omavaraisuutta, arvioi Murtovaara-Kenakkala.

FENTEC:

Shop-in-shop-älykaappi kiinnostaa maailmalla



© FENTEC

Itsepalveluperiaatteella toimiva kaupintavarasto sijoitetaan asiakkaan tiloihin lähelle käyttökohdetta, jolloin palveluntarjoajan tuotteet ovat asiakkaiden saatavilla 24/7. Reaaliaikainen varastosaldon inventointi jokaisen tapahtuman jälkeen mahdollistaa automaattiset tuotteiden uudelleentilaukset ja laskutuksen suoraan palveluntarjoajan ERP-järjestelmään, mikäli asetettu saldoraja hälyttää.

Teksti **ESKO LUKKARI**

Würth Groupilla on jo älykaappeja ja FENTEC aikoo hankkia lisää kansainvälisiä asiakkaita.

TAMPERELAISEN FENTEC Oy:n kehittämät älykaapit, älykontit ja itsepalvelutilat tarjoavat uudenlaisen toimitusketjuratkaisun ja kumppanuusmallin eri toimialojen yrityksille.

Yhtiö on kehittänyt radiotaajuiseen etätunnistukseen eli RFID- ja vaakateknologiaan perustuvan älykaappiratkaisun. Sitä kutsutaan nimellä FENTEC Vending Solution.

Shop-in-shop-mallisessa älykaapissa inventaario ja käyttäjien tunnistus tapahtuu langattomasti etänä RFID- ja vaakateknologialla.

Vending Solution -ratkaisun avulla asiakasyritys voi suunnitella tuote-seurantaansa, automatisoida myyntiprosessiaan ja optimoida varastojensa kokoa. Tamperelaisyhtiöllä on useita ratkaisuun liittyviä omia patenteja.

”Automaattinen inventaario antaa yritykselle reaaliaikaista tietoa kulutuksesta, varmistaa tuotteiden saatavuuden ja kasvattaa siten yrityksen myyntiä”, sanoo FENTECin toimitusjohtaja

Jari Kinnunen.

Tekninen tukkukauppa on yhtiön suurin asiakastoimiala, mutta myös terveydenhuolto (healthcare) ja valmistavan teollisuuden varaosamyyntiä harjoittavat yritykset ovat kiinnostuneet yhtiön ratkaisuista.

”Esimerkiksi litiumakkuja ja erilaisia kemiantuotteita voidaan varastoida paloturvallisiin kaappeihimme”, Kinnunen sanoo.

Kinnunen korostaa, että FENTECin tuotteita ei pidä sekoittaa kuluttajatuotteita tarjoaviin myyntiautomaatteihin.

WÜRTH GROUPIN KANSSA SOPIMUS

FENTECillä on ollut vuodesta 2022 lähtien älykaappisopimus saksalaisen Würth Groupin kanssa. Jättiyhtiö on globaali markkinajohtaja kokoonpano- ja kiinnitysmateriaaleissa ja se toimii yli 80 maassa. Kinnunen uskoo tämän globaalin referenssin vauhdittavan yhtiön kansainvälistä myyntiä.

Würthin tarjoama 24/7 shop-in-

shop palvelu tarkoittaa, että yhtiö on sijoittanut varastopalvelupisteitään eli suomalaisia älykaappeja omien asiakkaitensa toimipaikoille.

FENTEC on kehittänyt Vending Solution -älykaappejaan eri kokoisten ja erilaisten yritysten tarpeisiin. Tarjolla on malleja pk-yrityksistä isoihin yritysisiin saakka. Älykaappiratkaisun hinta tuotteineen ohjelmistoineen, lukulaitteineen, pilvi- ja huoltopalveluineen on 8 000-60 000 euron haarukassa.

FENTECillä on yli 20 vuoden kokemus kaupintaratkaisujen ja automaattisen tunnistamisen ratkaisujen kehittämisestä. Nykymuotoisena yhtiö on toiminut vuodesta 2021 lähtien.

Yhtiö on tarjonnut aiemmin myös räätälöityjä RFID-ratkaisuja teollisuudelle, mutta nyt fokus on kasvavassa älykaappiliiketoiminnassa.

Yhtiön pääomistaja on tamperelainen Auroora Yhtiöt, jolla on omistuksia monissa eri toimialoilla toimivissa kotimaisissa yhtiöissä. FENTECissä vähemmistöomistajina on muutamia



**”JOTTA PYSTYMME
SKAALAUTUMAAN
TARPEEKSI NOPEASTI,
MEIDÄN ON KESKITYTTÄVÄ
YDINLIIKETOIMINTAAN.”**

yksityishenkilöitä.

”Auroora on tukenut meitä kansainvälisessä kasvussa ja auttanut verkostoitumisessa”, Kinnunen sanoo.

VARASTOINTI ULKOISTETTU

Helmikuussa FENTEC ulkoisti varastoliiketoimintansa HUB logisticsille. Se vastaa jatkossa FENTECin varastointi- ja pakkaustoiminnoista.

Tuotteet pakataan FENTECin viime vuonna valmistuneella uudella Riihimäen tehtaalla ja pakattujen kaappien varastointi siirtyi sieltä HUB logisticsin Riihimäen toimipisteeseen. HUB logistics vastaa kaappien pakkaamisesta, varastoinnista, keräilystä ja lähetyksestä.

Kinnusen mukaan FENTEC hakee voimakasta kasvua kansainvälisiltä markkinoilta.

”Jotta pystymme skaalautumaan tarpeeksi nopeasti, meidän on keskityttävä ydinliiketoimintaan. Älykäs varastologiikka ja korkean teknologian älykaappiratkaisut täydentävät toisiaan”, hän sanoo.

FENTEC ylti viime vuonna 4,3 miljoonan euron liikevaihtoon ja teki pienen 11 000 euron liiketappion. Yhtiö työllisti tuolloin 27 henkeä.

KASVUA HAETAAN KV-MARKKINOILTA

”Tänä vuonna tavoittelemme 6,5 miljoonan euron liikevaihtoa. Vending-liiketoiminta on hyvässä kasvussa ja meillä teknologista etumatkaa kilpailijoihimme. Me olemme tehneet kansainvälisen kasvun tiekartan seuraaviksi vuosiksi”, hän sanoo.

”Käytämme pitkäaikaisia kumppaneita tuotteittemme kehittämisessä ja valmistamisessa. Hankimme esimerkiksi ohjelmistojen, ohutlevy- ja pintakäsittelyn tuotekehitysosaimista yhteistyökumppaniltamme”, Kinnunen sanoo. ●



Seuraava koulutusryhmä alkaa 8.10.2025. Paikkoja ohjelmassa on rajallinen määrä, joten oma paikka koulutusohjelmassa kannattaa varmistaa pian!

Hankintapäällikön koulutusohjelman viides vuosikurssi

Huippusuositusta LOGYn Hankintapäällikön koulutusohjelmasta käynnistyy syksyllä jo viides vuosikurssi. Aiemmat vuosikurssit myytiin nopeasti loppuun, joten tätä tilaisuutta ei kannata empiä liian pitkään.

Viisi faktaa Hankintapäällikön koulutusohjelmasta

1. Ohjelma antaa hyvät valmiudet toimia vastuullisissa ja vaativissa hankinnan tehtävissä yrityksissä tai julkisella sektorilla.
2. Ohjelma sisältää 17 eri aihetta, 4 lähipäivää, 20 puolen päivän etäpäivää sekä noin 6 itseopiskelutai vertaisopiskelupäivää
3. Koulutuksista vastaa viisi kokenutta ja osaavaa hankintakouluttajaa.
4. Opiskelijoiden tukena on modernit digitaaliset oppimisympäristöt.
5. Koulutuksen suorittaneen osallistuja saa LOGYn hankintapäällikön koulutusohjelma -lisenssin sekä kansainvälisen IFPSM PAS -sertifikaatin.

Tutustu koulutusohjelmaan
LOGYn sivuilla: www.logy.fi

LOGY



Ulkomaan rahdit ja huolinta suomalaisen kumppanin avulla

Palvelumme on räätälöity suomalaisten tuonti- ja vientiyritysten tarpeisiin. Varovalla kyselyihin vastaa aina ihminen – palvelemme asiakkaan valinnan mukaan niin puhelimella, chatissä kuin sähköpostilla.

Varova tuo Kaukoidän lähemmäksi

Tarjoamme säännölliset meri- ja lentokuljetukset Kaukoidästä. Lähteyksenne ovat turvallisissa käsissä jo lähtöpäässä, jossa niistä huolehtivat pitkäaikaiset ja luotettavat yhteistyökumppanimme.

Täysi palvelu rahtikuljetuksissa

Meiltä saatte myös asiantuntevat tullaus- ja huolintapalvelut, jotka varmistavat turvallisen ja tehokkaan toimitusketjun.

Ota yhteyttä ja kysy lisää!

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



LYHYESTI



Merensuunnitelman kiinteän yhteyden esiselvitys valmis

VÄYLÄVIRASTO on saanut valmiiksi esiselvityksen Merensuunnitelman yli kulkevasta kiinteästä yhteydestä Vaasan ja Uumajan välillä. Selvityksen mukaan yhteys olisi teknisesti toteutettavissa usealla eri tavalla, mutta kustannukset olisivat mittavat – 5–29 miljardia euroa ratkaisusta riippuen. Konsulttina työssä toimi WSP Suomi.

Esiselvityksessä tarkasteltiin kuutta toteutusvaihtoehtoa: maantietä, rautatietä, tunneliratkaisuja sekä maantien ja rautatien yhdistelmää. Edullisimmillaan hankkeen hinnaksi arvioidaan noin 5 miljardia euroa, kun taas kokonaan tunnelissa kulkeva rautatie maksaisi lähes 30 miljardia.

Yhteydellä olisi merkittäviä vaikutuksia. Se lyhentäisi matka-aikaa Vaasan ja Uumajan välillä ja toisi uusia mahdollisuuksia matkailulle, energiansiirrolle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle. Liikenne-ennusteen mukaan päivittäin yhteyttä käyttäisi 2 000–3 000 ajoneuvoa sekä 1 300–1 400 junamatkustajaa.

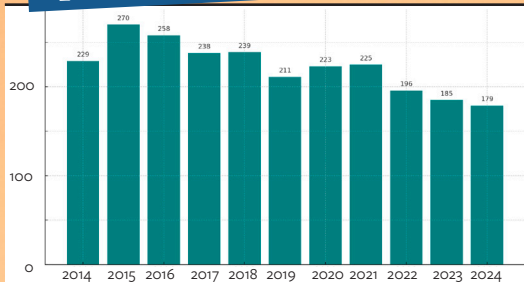
Haasteita kuitenkin riittää. Hanke vaikuttaisi haitallisesti laivaliikenteeseen, talvimerenkulkuun ja Merensuunnitelman herkkään luontoon, johon kuuluu Natura-alueita ja Unescon maailmanperintökohde. Vain tunneliratkaisu voisi välttää laivaliikenteen häiriöt ja kiertää kaikki suojelualueet.

Esiselvitys ei tarkoita päätöstä yhteyden rakentamisesta. Seuraavaksi Merensuunnitelman neuvosto selvittää EU-hankkeessa rahoitusmalleja ja taloudellisia vaikutuksia. Jos poliittinen tahto löytyy, tarkempi suunnittelu ja ympäristöselvitykset voisivat johtaa rakentamiseen aikaisintaan 2040-luvulla.

VAROVA

www.varova.fi

LIIKENNEKUOLEMAT SUOMESSA



LIIKENNEKUOLEMIEN MÄÄRÄ SUOMESSA LASKUSSA

Suomen tieliikenteessä kuolee vuosittain noin 200 ihmistä. Määrä on laskenut merkittävästi viime vuosikymmeninä. Kehityksen taustalla ovat parantuneet tie- ja ajoneuvoturvallisuus, nopeusvalvonta sekä turvavyön ja pyöräilykypärän käytön yleistyminen. Myös rattijuopumusten vähentyminen on vaikuttanut positiivisesti. EU:n tavoitteena on puolittaa liikennekuolemat vuoteen 2030 mennessä.

Turvavyö 2.0

Anturit, ohjelmistopäivitykset ja voim rajoitusprofiilit tekevät vyöstä aiempaa älykkäämmän.

Nykyaikaiset turvavyöt käyttävät voim rajoittimia säätääkseen, kuinka paljon voimaa turvavyö kohdistaa ihmiskehoon onnettomuuden aikana. Volvon uusi turvavyö nostaa voim rajoitusprofiilien määrän kolmesta yhteentoista ja tarjoaa enemmän asetuksia, minkä ansiosta se voi optimoida suoritustehon kutakin tilannetta ja yksilöllä varten.



LIIKENNETURVALLISUUDEN kehitys on viime vuosina painottunut muihin teknologioihin kuin turvavöihin. Silti turvavyön matka on kulkenut pitkän tien yksinkertaisista remmeistä nykypäivän monimutkaisiin, sensoreilla ohjattuihin turvajärjestelmiin.

Turvallisuudesta tunnettu Volvo on nyt vienyt turvavyön kehityksen entistä pidemmälle. Yhtiö on esitellyt ensimmäisenä maailmassa moniadaptiivisen turvavyön, joka mukautuu käyttäjän yksilöllisiin ominaisuuksiin ja onnettomuustilanteen luonteeseen.

Volvon älykäs turvavyö hyödyntää antureita, jotka analysoivat matkustajan pituutta, painoa, vartalon muotoa ja istuma-asentoa. Näiden tietojen perusteella vyö säätää auto-

maattisesti voim rajoitusprofiiliaan:

Suurempi matkustaja saa vakavassa törmäyksessä korkeamman asetuksen, mikä vähentää päävammojen riskiä.

Pienikokoinen matkustaja saa lievemmässä onnettomuudessa matalamman asetuksen, mikä puolestaan pienentää rintakehän ja kylkiluiden vaurioitumisen riskiä.

“Moniadaptiivinen turvavyö on yksi merkkipaalu autoturvallisuudessa ja esimerkki siitä, kuinka reaaliaikaisen datan hyödyntäminen voi pelastaa ihmishenkiä”, sanoo Volvon turvallisuuskeskuksen johtaja **Åsa Haglund**.

Uutuus esitellään ensimmäisen kerran Volvo EX60 -mallissa. ●

**ÄLYKÄS TURVAVYÖ
HYÖDYNTÄÄ
ANTUREITA, JOTKA
ANALYSOIVAT
MATKUSTAJAN
PITUUTTA,
PAINOA, VARTALON
MUOTOA JA
ISTUMA-ASENTOA.**



Hae LOGYn hallitukseen!

Tule vaikuttamaan Suomen merkittävimmän hankinta- ja logistiikka-alan verkoston tulevaisuuteen!

ETSIMME nyt avoimella haulla ehdokkaita Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n hallitukseen:

- hallituksen puheenjohtajaa toimikaudelle 2026-27
- viittä (5) hallituksen jäsentä toimikaudelle 2026-28.

LOGYn HALLITUS

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

Hallitus kokoontuu pääsääntöisesti noin kerran kuussa, joko etäyhteydellä tai vierailien hallituksen jäsenten organisaatioissa. Kaikkiin kokouksiin tarjotaan etäosallistumismahdollisuus. Lisäksi hallituksen jäsenen on mahdollista vaikuttaa valiokuntatyössä tai muissa kehitysprojekteissa.

Hallitukseen valittavan tulee olla (tai olla ollut) mukana LOGYn toiminnassa.

Hallituksen tehtävänä on muun muassa

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

HALLITUKSEN PUHEENJOHTAJA

Laitamme avoimeen hakuun hallituksen puheenjohtajan paikan toimikaudelle 2026-27, koska nykyisen puheenjohtajan ensimmäinen kaksivuotiskausi on tulossa päätökseen.

Mitä LOGYn hallituksen puheenjohtajalta odotetaan?

- Strategista lähestymistapaa ja kykyä nähdä laajoja kokonaisuuksia.
- Hyvää johtamistaitoa: kuuntelevaa, innostavaa ja kannustavaa johtamisotetta sekä tehtävässä tarvittavaa päätöksentekokykyä.
- Hallituksen puheenjohtaja toimii myös LOGYn toiminnanjohtajan esihenkilönä.

Puheenjohtajan toimikausi kestää kaksi vuotta. Perättäisten kausien enimmäismäärä on kaksi kahden vuoden jaksoa. Tehtävästä maksetaan yhdistyksen syyskokouksen määrittelemä palkkio, ja matkakulut korvataan yhdistyksen ohjeistuksen mukaisesti.

HALLITUKSEN JÄSENET

Haemme hallitukseen vähintään kahta uutta jäsentä erovuoroisten tilalle toimikaudelle 2026-28. LOGYn säännöt eivät

mahdollista erovuoroisten jäsenten suoraa valintaa jatkokaudelle.

Mitä LOGYn hallituksen jäseneltä odotetaan?

- Halua olla osaltaan vaikuttamassa LOGYn tulevaisuuden menestykseen.
- Halua osallistua yhteiskunnalliseen keskusteluun ja vaikuttaa LOGYn jäsenille tärkeisiin asioihin.
- Kykyä tuoda näkemyksiä strategiatyöskentelyyn ja strategian navigointiin.
- Hallituksen jäsenen toimikausi on kolme vuotta. Tehtävästä ei makseta erillistä palkkiota, mutta syntyneet matkakulut korvataan ohjeistuksen mukaisesti.

HAKEMINEN

Jos kiinnostuit hallitustyöskentelystä, lähetä hakemuksesi sähköpostilla LOGYn toiminnanjohtajalle **Katri Salovuorelle** (katri.salovuori@logy.fi) ja hallituksen puheenjohtajalle **Jyri Vilkolle** (jyri.vilko@logy.fi).

Hakuaika päättyy sunnuntaina 19.10.2025.

Otsikoi viestisi ”LOGY hallitushaku” ja lisää hakemukseen seuraavat tiedot:

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

Huomioithan, että lähettämällä viestin annat luvan jakaa tietosi nykyisille hallituksen jäsenille. Heihin voit tutustua LOGYn kotisivuilla osoitteessa www.logy.fi.

Hakijoita saatetaan kontaktoida jo hakuprosessin aikana, kuitenkin viimeistään marraskuussa. Nykyinen hallitus tekee yhdistyksen syyskokoukselle esityksen hallituksen puheenjohtajasta ja uusista hallituksen jäsenistä erovuoroisten tilalle, ja yhdistyksen jäsenet tekevät lopulliset valinnat LOGYn sääntömääräisessä syyskokouksessa 27.11.2025.

Lisätietoja antavat:

- hallituksen puheenjohtaja **Jyri Vilko**, puh. 0400 919 230, jyri.vilko@logy.fi
- toiminnanjohtaja **Katri Salovuori**, puh. 0400 910 746, katri.salovuori@logy.fi





Jari Isohanni selvitti väitöskirjassaan, miten älypakkausten värin tunnistamisessa voitaisiin tehokkaammin hyödyntää koneoppimista.

Älypakkaukset kertovat tuotteen tilasta värimuutoksilla

VAASAN yliopistossa tehty tutkimus raivaa tietä älypakkauksille, jotka kertovat tuotteen tilasta sävyään muuttavan painomusteen perusteella. Väitöskirjatutkija **Jari Isohanni** selvitti, miten älypakkausten värin tunnistamisessa voitaisiin tehokkaammin hyödyntää koneoppimista.

Vaasan yliopistossa väittelevän Jari Isohannin tietotekniikan väitöstutkimus osoittaa, miten älypakkaukset voivat tulevaisuudessa olla entistä laajemmin pakkaustollisuuden saatavilla. Painetuissa pakkauksissa sävyään muuttava painomuste ja hienovaraisten värimuutosten tunnistaminen koneellisesti tarjoaa edullisia ratkaisuja esimerkiksi elintarvikealan, terveydenhuollon, logistiikan ja elektroniikka-alan tarpeisiin.

Aiemmin ei ole tutkittu, milloin mitään värintunnistumenetelmää kannattaa käyttää. Isohannin tutkimus täytti tämän aukon vertailemalla koneoppimisen ja värirometodiikan soveltuvuutta erilaisiin tilanteisiin.

"Tutkimukseni osoitti, että suurten värierojen tunnistamisessa perinteiset, yksinkertaiset laskentamenetelmät riittävät hyvin. Hienovaraissa muutoksissa ja vaihtelevissa olosuhteissa sen sijaan tehokkaimpia olivat tekoälyyn pohjaavat konvoluutioneuroverkot", Isohanni selvittää.

OIKEA MENETELMÄ OIKEAAN TARKOITUKSEEN

Funktionaaliset painomusteet vaihtavat väriä olosuhteiden mukaan – esimerkiksi lämpötilan noustessa tai kosteuden lisääntyessä. Pienten värimuutosten havaitsemiseen keskittyvä tutkimus avaa teollisuudelle uusia mahdollisuuksia verrattuna nykyisiin elektroniisiin indikaattoreihin.

"Painomusteen värimuutos sen sijaan on niin hienovaraainen tai nopea, ettei sitä tunnisteta tarpeeksi tehokkaasti nykyisillä konenäkömenetelmillä. Kun musteen sävymuutos on koneellisesti tunnistettavissa, voi muutos olla jo liian pitkäällä tai vaurio tapahtunut", Isohanni havainnollistaa.

Tekoäly mahdollistaa teollisuudessa sävyn automaattisen tunnistamisen lähes ihmissilmän tarkkuu-

della, mikä antaa uusia työkaluja muun muassa laadunvalvontaan. Myös kuluttajille voidaan tutkimuksen pohjalta kehittää esimerkiksi elintarvikkeiden tai muiden tuotteiden tilasta kertovia ratkaisuita. Väitöskirjatutkimuksessa käytetty musteindikaattori voidaan painaa pakkaukseen tavallisen etiketin yhteydessä, ja sen kustannuslisä on minimaalinen verrattuna elektroniisiin älypakkausratkaisuihin.

"Kalliita elektroniisia mittareita ei voi laittaa esimerkiksi salaattipakkaukseen, koska se muodostaisi ison osan tuotteen hinnasta tai voisi aiheuttaa kierrätykseen lisähaasteita. Painetut indikaattorit ratkaisevat tämän ongelman", Isohanni kertoo.

Tutkimus avaa tien ympäristöystävälliselle vaihtoehdolle, jonka avulla voidaan tehostaa prosesseja ja parantaa kuluttajainformaatiota. Tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi elintarviketeollisuudessa säilyvyyden seurannassa, terveydenhuollon indikaattoreissa, logistiikassa kuljetusolosuhteiden tarkkailussa sekä elektroniikka-alalla kosteus- ja lämpötilavaurioiden havaitsemisessa. ●

"KALLIITA ELEKTRONISIA MITTAREITA EI VOI LAITTA ESIMERKIKSI SALAATTIPAKKAUKSEEN"



FM Jari Isohannin väitöstutkimus "Recognition of Subtle Colour Differences: A Comparative Study of Machine Learning and Colour Difference Metrics" tarkastettiin 3.9.2025 Vaasan yliopistossa. Tutustu väitöskirjaan QR-koodin kautta.

LOGYn jäsenisivut

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



Kaakon Logistiikkafoorumi kokosi yhteen alueen suunnannäyttäjät

Kaakkois-Suomen logistinen tulevaisuus, sisävesiliikenteen potentiaali sekä digitaaliset ratkaisut rahtiliikenteessä nousivat keskiöön LOGY ry:n ja Kymenlaakson liiton järjestämässä seminaarissa.

ENSIKERTAA järjestetty Kaakon Logistiikkafoorumi toi yhteen logistiikan, liikennepolitiikan ja teollisuuden asiantuntijat pohtimaan, millaisin keinoin Kaakkois-Suomen kilpailukykyä voidaan vahvistaa nopeasti muuttuvassa toimintaympäristössä.

Päivän aikana kävi selväksi, että alueen logistinen tulevaisuus kietoutuu monikerroksiseen yhtälöön: vientiteollisuuden tarpeet, rajaliikenteen muutokset, infrastruktuurin investoinnit ja ympäristötavoitteet limittyvät toisiinsa. Keynote-puheessaan Keskukskauppa-kamarin **Hanna Kalenoja** korosti, että kansainvälisiä kuljetuskäytäviä on tarkasteltava strategisesti ja koko Suomen liikennepolitiikan on

tuettava Itä-Suomen elinkeinoelämän edellytyksiä.

Sisävesiliikenteen mahdollisuudet nousivat keskusteluissa vahvasti esille. ”Sisävedet ovat merkittävä ympäristöystävällinen ja kustannustehokas vaihtoehto maantie- ja rautatiekuljetuksille, myös huoltovarmuuden näkökulmasta”, muistutti Lappeenrannan kaupungin **Marja Eskman**. Myös **Esa Korhonen** Järvi-Suomen Uittoyhdistyksestä näki vesiväylissä ratkaisun kuljetusresurssien niukkuuteen: yhdellä hinaajalla voidaan kuljettaa kerralla jopa 400 rekkakuormallista puuta.

Foorumissa katsottiin tulevaisuuteen myös digitalisaation näkökulmasta. Vediafi Oy:n toimitusjohtaja **Lasse Nykänen** esitteli EU-tason

eFTI-hanketta, joka voi mullistaa rahtiliikenteen tiedonvaihdon. ”Kolmois-siirtymä - ympäristö, digitalisaatio ja resilienssi - muuttaa logistiikan pelikenttää perusteellisesti”, hän kiteytti.

Paneelikeskustelu kokosi yhteen asiantuntijat pohtimaan Kaakon logistiikan tulevia kehityspolkuja. Yhteinen viesti oli selvä: liikennepolitiikan, aluekehityksen ja yritysten tarpeiden on nivouduttava yhteen, jotta Kaakkois-Suomen logistinen kilpailukyky voi vahvistua.

”Kaakon Logistiikkafoorumi osoitti, että vuoropuhelu eri toimijoiden kesken on ratkaisevan tärkeää - kestävyyttä, tehokkuutta ja kilpailukykyä unohtamatta”, tiivistä LOGYn puheenjohtaja **Jyri Vilko** päivän päätteksi. ●



ONKO valmistunut opinnäytteesi hankinnan, logistiikan tai toimitusketjun johtamisen alalta? Nyt sinulla on mahdollisuus saada työsi esille ja palkituksi. LOGY palkitsee ansioitu-neita opiskelijoita loppuvuodesta neljässä sarjassa: väitös-kirjat, pro gradut ja diplomityöt, YAMK-opinnäytteet sekä AMK-opinnäytteet. Palkintosummat vaihtelevat 1 000–4 000 euroon.

Arvioinnissa painotetaan tieteellistä ansiotuneisuutta, käytännön hyödynnettävyyttä ja vaikuttavuutta. Kilpailuun voivat osallistua opinnäytteet, jotka on hyväksytty 1.9.2024–31.8.2025. Ehdotuksen voi tehdä joko opinnäytetyön tekijä itse tai ohjaaja opiskelijan luvalla.

Ehdotukset tulee lähettää **24.9.2025 mennessä** osoitteeseen palkitseminen@logy.fi



Uusi jäsenetu: edullisemmin punaisille laivoille

HYVIÄ UUTISIA! LOGYn jäsenenä saat nyt myös tuntuvat alennukset Viking Linelta! Etu koskee mm. vapaa-ajan reit-timatkoja Helsinki–Tallinna-reitillä, Helsinki–Tukholma-risteilyjä ja vuorokauden risteilyjä Turusta. Edut eivät ole voimassa korkeasesongin aikana. Pyydä varausohje: yhdistys@logy.fi

Tutustu kaikkiin jäsenetuihin LOGYn sivuilta! Tarjoamme jäsenillemme runsaasti hyödyllisiä ja rahanarvoisia etuja. Jäsenenä pysyt ajan tasalla alan muutoksissa, kehität ammattitaitoasi ja verkostoidut muiden alan ammattilais-ten kanssa.

Tulevia tapahtumia

Jäsentapahtumat

- 16.9. Yritysvierailu: Halton Oy
- 16.9. Webinaari: Design for Decarbonization and Biodiversity in Logistics: Case BESTSELLER's logistics centre, Holland
- 17.9. Yritysvierailu: Keitele Group
- 22.9. LOGY Pohjois-Suomi: Syyskokous, Oulu
- 25.9. Yritysjäsenille SCM-foorumin webinaari: Pakkaus- ja pakkaus-jäteasetus
- 26.9. Yritysvierailut: Tapojärvi ja Pohjaset
- 30.9. LOGY Kymenlaakso: Vuosikokous, Kotka
- 30.9. LOGY Seniorikilta: Vierailu Traficomille, Helsinki
- 1.10. Kaikille avoin Hankintafoorumin tapahtuma Alihankintamessuilla: "Tekoälystä uutta tehoa hankintaan"
- 1.10. Kaikille avoin tapahtuma Alihankintamessuilla: Miten varmistetaan kilpailukyky regulaatiotsunamissa ja kauppasodissa
- 2.10. LOGY Pirkanmaa: Vuosikokous ja Pirkanmaan logistiikan näkymiä
- 3.10. Webinaari: Logistiikan sähköistymisen vaikutukset alan yrityksiin
- 3.10. Lastiturvallisuustyöryhmä LASTUn tapaaminen, Rauma
- 6.10. Yritysvierailu: JELD-WEN Suomi Oy
- 7.10. LOGY Varsinais-Suomi: Yritysvierailu Hakliftille ja vuosikokous, Kaarina
- 8.10. LOGY Savo-Karjala: Vuosikokous, Kuopio
- 8.10. Webinaari yritysjäsenille: Jatkuva parantaminen
- 23.10. Yritysjäsenille Kuljetusten ohjausjärjestemät - demotilaisuus
- 29.10. Webinaari: Tekoäly käyttöön – minäpystyvyydestä organisaation kyvykkyyksiin | 29.10.
- 11/25 SCM-foorumin yritysvierailu
- 20.11. Logistiikkapäivä 2025

Seminaarit & messut

- 30.9.–2.10. Alihankintamessut
- 30.10. Sisälogistiikkapäivä
- 4.–6.2. LSCM Forum 2026
- 5.–6.2. LOGY Conference 2026
- 7-5. Hankintapäivä 2026



SISÄLOGISTIIKKAPÄIVÄ 2025

Olli Pihlajamäki, DB Schenkerin VP of Operational Excellence, avasi Lean-ajattelun käytännön sovelluksia Sisälogistiikkapäivässä 2024 – tavoitteena parempaa tulosta vähemmällä.

Valokeilassa varaston vallankumous

Sisälogistiikkapäivässä käsitellään, miten automaatio, robotiikka ja data muuttavat varastoista älykkäitä ja vastuullisia hermokeskuksia.

KUN asiakas klikkaa verkkokaupasta ostoskoriin tuotteen, hän harvoin miettii, millainen orkestrointi sen takana on. Sisälogistiikka – varastojen, hyllyjen, keräilyjärjestelmien ja työntekijöiden saumaton yhteispeli – on toimitusketjujen näkymätön selkäranka.

Viime vuosina tämä kuluttajille näkymätön koneisto on kokenut vallankumouksen. Automaation, robotiikan ja datan avulla varastot eivät ole enää pelkkiä tavarataloja tuotteille, vaan älykkäitä solmukohtia, joissa jokainen liike on optimoitu.

”Sisälogistiikka on se kohta, jossa tehokkuus ja vastuullisuus todella kohtaavat”, toteaa logistiikka-asiantuntija **Laura Ruotsalainen** Helsingin yliopistosta. Hänen mukaansa varastot voivat pienentää ympäristökuormaa esimerkiksi lyhentämällä kuljetusketjuja, vähentämällä hukkakäyttöä ja säästämällä energiaa automaattisten ohjausjärjestelmien avulla.

Ruotsalainen puhuu tekoälystä ja teknologian muovaamasta tulevaisuudesta LOGYn Sisälogistiikkapäivässä,

joka kokoaa asiantuntijat vuosittain yhteen jakamaan näkemyksiä ja kokemuksia. Tänä vuonna Sisälogistiikkapäivä järjestetään 30. lokakuuta Helsingissä kauppakeskus Triplan Black Box 360 -tilassa. Teemalla ”Tulevaisuuden sisälogistiikka: älykkäämpää, automaattisempaa ja vastuullisempaa” tapahtuma nostaa esiin ratkaisut, jotka muovaavat sisälogistiikan tulevaisuutta – ja sitä kautta koko toimitusketjun menestystä.

Teknologian ohella päivän valokeilassa on monet käytännön esimerkit sisälogistiikan parhaista käytänteistä: Fresh Servant esittelee automaatio- ja keräilyvarastonsa, Gigantti avaa näkymiä keskusvarastonsa rooliin ja Valmet Automotive kertoo, miten dataa voidaan hyödyntää tehokkaasti sisälogistiikassa. ●



Paikka: Black Box 360, kauppakeskus Tripla, 5. kerros, Helsinki

Aika: 30.10.2025 9:00–16:00

Sisälogistiikkapäivä tarjoaa kattavan katsauksen alan ajankohtaisiin ilmiöihin: maailmantalouden näkymistä ja datalla johtamisesta aina tekoälyn mahdollisuuksiin logistiikassa. Ohjelmassa kuullaan yrityscaseja muun muassa Fresh Servantilta, Giganttilta ja Valmet Automotivelta sekä jaetaan Sisälogistiikan innovaatiopalkinto.

Ohjelma & ilmoittautuminen
www.logy.fi

**SISÄLOGISTIIKKAPÄIVÄ KOKOAA
ASiantuntijat vuosittain yhteen
JAKAMAAN NÄKEMYKSIÄ JA KOKEMUKSIA.**

**Kolme jäsentapahtumanostoa
syksyiltä!**

Katso kaikki jäsentapahtumat
www.logy.fi

Pakkaushallinnasta kilpailuetu

EU:N uusi pakkaus- ja pakkausjäteasetus (PPWR) velvoittaa yrityksiä vähentämään pakkausjätettä, parantamaan kierrätettävyyttä ja kehittämään uudelleenkäytettäviä ratkaisuja – ja se mullistaa myös pakkauskannan hallinnan.

LOGYn SCM-foorumi järjestää 25. syyskuuta yritysjäsenille ja aktiivipaketin haltijoille suunnatun webinaarin, jossa RINKI Oy:n, GS1 Finlandin ja DS Smithin asiantuntijat avaavat raportointivaatimuksia, datan merkitystä sekä keinoja kääntää sääntelyn haasteet kilpailueduksi pakkaushallinnan osalta.

Paikka: Teams
Aika: 25.9.2025

Tutustu kaikkiin
syksyn koulutuksiin
LOGYn verkkosivuilla
www.logy.fi

LOGY mukana Alihankintamessuilla

LOGY järjestää kaksi kaikille avointa tapahtumaa Tampereen Alihankintamessujen yhteydessä 1.10.2025.

Aamupäivän tapahtumassa tekoälyn mahdollisuuksia hankinnassa avaa LOGYn kouluttaja **Oliver Kaivola**. Tietoisun jälkeen osallistujat kuulevat LOGYn koulutustarjonnasta ja pääsevät verkostoitumaan – sekä saavat alennuskoodin tuleviin koulutuksiin.

Iltapäivällä päälavalla paneelikeskustelussa pohditaan, miten varmistetaan kilpailukyky regulaatiotsunamissa ja kauppasodissa. Keskustelua johtaa LOGYn Hankintafoorumistakin tuttu **Jani Suomalainen**.

Paikka: Alihankintamessut,
Tampere
Aika: 1.10.2025

Vääksyn ovitehdas avaa ovensa

YHDYSVALLOISSA 1960 perustettu JELD-WEN on yksi maailman suurimmista ovi- ja ikkuna-alan toimijoista, ja Suomessa se tunnetaan Swedoor-brändistään. LOGY Päijät-Häme järjestää 6. lokakuuta yritysvierailun JELD-WEN Suomi Oy:lle Vääksyyn.

Vierailulla tutustutaan Vääksyn logistiikkakeskukseen ja ovitehtaaseen, jossa työskentelee osa Suomen noin 400 JELD-WENin ammattilaisesta. Tilaisuus on maksuton ja avoin kaikille LOGYn jäsenille – mutta osallistujamäärä on rajallinen, joten paikat kannattaa varata ajoissa.

Paikka: Vääksy
Aika: 6.10.2025

Tule mukaan alueesi syyskokoukseen

SYKSY on jäsenistön vaikuttamisen aikaa – LOGYn alueet kokoontuvat jälleen syyskokouksiinsa päättämään tulevan vuoden suunnitelmista ja valitsemaan johtoryhmiä. Kokoukset tarjoavat hyvän tilaisuuden kuulla alueen toiminnasta, vaikuttaa sen kehitykseen ja verkostoitua muiden logistiikan ja hankinnan ammattilaisten kanssa.

Esimerkiksi Pohjois-Suomen syyskokous järjestetään Oulussa 22.9., ja Kymenlaakson vuosikokous Kotkassa 30.9. kokouksen jälkeisine lounaineen. Lokakuun alussa kokoontuvat myös Pirkanmaa, Varsinais-Suomi ja Savo-Karjala, joista Varsinais-Suomen ohjelmaan sisältyy yritysvierailu Hakliftille Kaarinassa.

Katso kaikkien LOGY-alueiden kokousajankohdat ja ilmoittautumishjeet LOGYn kotisivuilta. Kaikki kokoukset ovat maksuttomia ja avoimia LOGYn jäsenille. ●



Skannaa QR-koodi ja
tutustu kaikkiin tuleviin
jäsentapahtumiin.

**"KOKOUKSET TARJOAVAT TILAISUUDEN
KUULLA ALUEEN TOIMINNASTA, VAIKUTTA
SEN KEHITYKSEEN JA VERKOSTOITUA"**

LOGYn koulutukset

Vastuullisuus haltuun
syksyn koulutuksissa
Katso kaikki koulutukset www.logy.fi

Vastuullisuudirektiivi käytäntöön

EU:N uusi ESG-direktiivi asettaa yrityksille tiukkoja vaatimuksia ympäristövastuun, sosiaalisen vastuun ja hyvän hallintotavan toteuttamisessa. Tämä vaikuttaa erityisesti hankintatoimen rooliin.

Syyskuussa järjestettävä **Vastuullisuudirektiivi – mitä hankintapäällikön pitäisi tietää** -koulutus tarjoaa selkeän kokonaiskuvan siitä, miten hankinta voi vastata direktiivin vaatimuksiin käytännössä. Koulutuksessa opit hyödyntämään standardeja ja sertifiikaatteja, kehittämään toimitusketjun vastuullisuutta sekä integroimaan vastuullisuusvaatimukset hankintaprosesseihin strategisesti ja tehokkaasti.



Paikka: Teams
Aika: 17.9.2025

Kuljetusten päästöt hallintaan

KULJETUSTEN ilmasto-vaikutukset ovat nousseet keskiöön niin vastuullisuustyössä kuin lainsäädännössä. EU:n raportointivaatimukset lisäävät painetta huomioida kuljetusten päästöt, ja myös asiakkaat sekä sijoittajat odottavat läpinäkyvää ja mitattavaa tietoa.

Lokakuussa järjestettävä **Kuljetusten päästöraportointi** -koulutus tarjoaa käytännönläheisen kokonaiskuvan päästölaskeksen periaatteista, työkaluista ja soveltamisesta logistiikan arjessa. Koulutuksessa opit tulkitsemaan raportteja, tunnistamaan keskeiset standardit ja soveltamaan laskentaa oman organisaation tilanteeseen.



Paikka: Teams
Aika: 24.10.2025

Vastuullisuus osaksi sisälogistiikkaa

VASTUULLISUUS ei ole enää pelkkä kilpailuetu – se on varastotoimintojen ja sisälogistiikan perusedellytys. Varastoilla on keskeinen rooli toimitusketjun ympäristö- ja sosiaalisten vaikutusten hallinnassa, ja niihin kohdistuvat odotukset kasvavat nopeasti.

Marraskuussa järjestettävä **Kestävä varasto** -koulutus tarjoaa käytännön työkaluja varastojen vastuullisuuden arviointiin ja kehittämiseen. Koulutuksessa opit tunnistamaan oman organisaation keskeiset kehityskohteet, huomioimaan lainsäädännön vaatimukset ja hyödyntämään vastuullisuusmittareita.



Paikka: Teams
Aika: 13.11.2025

Tutustu kaikkiin
syksyn koulutuksiin
LOGYn verkkosivuilla
www.logy.fi



Uusi koulutusohjelma logistiikan ammattilaisille

LOGISTIIKKAPÄÄLLIKÖN rooli ei ole enää pelkkää prosessien hallintaa. Se vaatii strategista näkemystä, kykyä johtaa kokonaisuuksia ja taitoa rakentaa kestäviä yhteistyösuhteita muuttuvassa toimintaympäristössä.

Joulukuussa käynnistyy LOGYn uusi Logistiikkapäällikön koulutusohjelma, joka tarjoaa käytännönläheisen ja asiantuntijavetoisen kokonaisuuden logistiikka-, varasto- ja tuotantopäälliköille. Ohjelma auttaa syventämään osaamista ja kehittämään johtamistaitoja kuuden teemaosion kautta: toimitusketjun hallinta, sisälogistiikan kehittäminen, kuljetusten johtaminen, hankinnan rooli, vastuullisuus sekä Sales & Operations Planning.

Koulutus antaa valmiudet johtaa logistiikkatoimintoja strategisesti ja operatiivisesti, hyödyntää teknologiaa ja automaatiota, arvioida vastuullisuuden vaikutuksia sekä toimia vahvana yhteistyökumppanina niin sisäisissä kuin ulkoisissa suhteissa. Kaikki opittu siirtyy suoraan käytäntöön esimerkkien, harjoitusten ja asiantuntijakeskustelujen kautta.

Ohjelman lisäarvo on myös sen yhteisöllisyys: osallistujat saavat pysyvän verkoston kollegoista ja kouluttajista – oman logistiikkaheimon, joka tukee ja inspiroi myös koulutuksen jälkeen. ●



Skannaa QR-koodi ja tutustu Logistiikkapäällikön koulutusohjelmaan!

**"OHJELMAN LISÄARVO ON
MYÖS SEN YHTEISÖLLISYYS"**

Uudet jäsenet

LOGYn verkostoon liittyi touko-heinäkuussa 51 uutta ammattilaista. Uusia yritysjäseniä liittyi neljä. Osto&Logistiikka-lehdessä julkaistaan julkaisuluvan antaneiden nimet.

- **Backlund Tinja**
Opiskelija, Turun yliopisto
- **Chheda Moksh**
Student, LUT-yliopisto
- **Colliard Alain**
Head of Sourcing, Underground Drilling, Sandvik Mining and Construction Oy
- **Haavisto Tero**
Kunnossapitoinsinööri, Saarioinen Oy
- **Juhola Mikko**
Toimitusjohtaja, Metsäteho Oy
- **Lehti Juho**
Projektipäällikkö, CaaS Nordic ry
- **Leinonen Ilkka**
Research Trainee, Teknologian tutkimuskeskus VTT
- **Linros Anna**
Hankintasuunnittelija, Espoon kaupunki
- **Miettinen Pyry**
Opiskelija, LUT-yliopisto
- **Närvänen Noora**
Hankinta-asiantuntija, Senaatti-kiinteistöt
- **Pietarinen Mia**
Toimitusjohtaja, Oy Confoot Ltd
- **Ristaniemi Jaakko**
Senior Manager, Inventory Planning and Optimization, Metso Oyj
- **Salminen Juuso**
Sourcing Analyst, Valmet Automotive Oyj
- **Salminen Niina**
Sourcing Operations Specialist, Fiskars Finland Oy Ab
- **Salonoja Ari-Pekka**
Varastopäällikkö
- **Senanayaka Mudiyanelage Priyantha Senarath**
Opiskelija, LUT-yliopisto
- **Seppälä Ami**
Myyntipäällikkö, Freight Frame Oy
- **Sorri Tuomas**
Myyntijohtaja, Meira Nova Oy
- **Tiili Laura**
Sustainability Manager, Terveystalo Healthcare Oy
- **Viitanen Harri**
Warehouse and Logistics Lead, Pomppa Oy



Oletko jo tutustunut LOGY Portaaliin?

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

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

Ohjeet Portaalin käyttöönottoon löydät LOGYn kotisivuilta.

Uudet yritysjäsenet



Fortum Oyj



Asianajotoimisto

Lieke Asianajotoimisto Oy



Lumon Oy



Oy Confoot Ltd



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.

Printti- ja digimedia hankinnan ja logistiikan ammattilaisille.



SEURAAVA NUMERO ILMESTYY 31.10.2025
Mediakortti: www.ostologistiikka.fi/mediakortti

Varaa mainospaikkasi 13.10. mennessä.
Ilmoitusmyynti: Mika Säilä, 050 352 3277

osto&logistiikka

30.10.2025 HELSINKI

LOGY Sisälogistiikkapäivä 2025

Tulevaisuuden sisälogistiikka: älykkäämpää, automaattisempaa ja vastuullisempaa

Puhumassa mm.



Ohjelma

Ennen tapahtuman alkua tarjolla aamiaisen.

- 9.00** Avaus ja tervetulosanat
Jussi Peltola, Logistiikkajohtaja, Rexel
- 9.05** Maailmantalous: Missä mennään ja mihin ollaan menossa?
Sanna Kurronen, Vanhempi ekonomisti, Suomen Pankki
- 9.35** Sisälogistiikan innovaatiopalkinnon voittajan julkistus ja keskustelu
- 10.00** Case-esitys: Sisälogistiikkapalkinnon voittaja 2025
- 10.30** Kahvi- ja verkostoitumistauko
- 11.00** Fresh servantin automaatio- ja keräilyvarasto
Juha Tiitto, Logistiikka ja toimitusketjijohtaja, Fresh Servant
- 11.30** Pääyhteistyökumppanin puheenvuoro
Elisa Industriq
- 11.45** Case Gigantti
Raul-Johan Friman, Head of aftersales & Logistics, Gigantti Oy
- 12.15** Lounas ja verkostoitumista
- 13.10** Case Valmet Automotive: Datan hyödyntäminen sisälogistiikassa
Kalle Nuutila, Senior manager Technologies, Valmet Automotive
- 13.35** Paneelikeskustelu: Datalla johtaminen
Moderaattori: **Jussi Peltola**, Panelistit: **Jussi Kärkkäinen**, Logistiikkajohtaja, Kärkkäinen; **Lauri Impiö**, Head of Sales, SSI Schaefer; **Vesa Rinne**, Aluejohtaja, Varastointi- ja logistiikkapalvelut Suomi, Posti
- 14.15** Kahvi- ja verkostoitumistauko
- 14.40** Työympäristön kehittäminen ja turvallisuus
Vesa Korhonen, HSE & BCM Manager Finland, DHL Supply Chain
- 15.05** Sisälogistiikan jatkuva kehittäminen: Lean, tehokkuus ja vastuullisuus yhdessä
Isto Sahi, Toimitusjohtaja, Kaizen-Instituutti
- 15.35** Tekoäly ja teknologian muovaama tulevaisuus
Laura Ruotsalainen, University of Helsinki
- 16.00** Yhteenvedo ja päätös
- 16.05 ->** Cocktail-tilaisuus ja verkostoitumista

TERVETULOA LOGYn suosittuun Sisälogistiikkapäivään – tilaisuuteen, joka kokoaa logistiikan ammattilaiset yhteen tarkastelemaan sisälogistiikan käytännön ratkaisuja ja tulevaisuuden trendejä!

Sisälogistiikkapäivän tämän vuoden teema on "Tulevaisuuden sisälogistiikka: älykkäämpää, automaattisempaa ja vastuullisempaa."

Tilaisuus tarjoaa ajankohtaista tietoa sisälogistiikan kentältä, esittelee uusimmat innovaatiot ja tarjoaa näkökulmia, jotka ohjaavat tulevaisuuden suunnittelua. Tapahtuma nostaa esiin sisälogistiikan parhaat käytänteet, joita alan toimijat voivat hyödyntää strategiasaan ja päivittäisessä toiminnassaan.

Paikka: Black Box 360, kauppakeskus Tripla, Helsinki

Aika: 30.10.2025 8:00–16:00

Pääyhteistyökumppani:

ELISA INDUSTRIQ

Yhteistyökumppani:

SWISSLOG

WILOG

**SEW
EURODRIVE**

**ELEMENT
LOGIC**

LOGISTIIKKA



Skannaa QR-koodi, tutustu päivän ohjelmaan ja puhuijiin sekä ilmoittaudu mukaan!

Ilmoittaudu: www.logy.fi Muutokset ohjelmaan mahdollisia.

LOGY