

Vihreämpi tapa kuljettaa.



Tallink-konsernin laivasto on keski-ikältään yksi maailman nuorimmista matkustaja- ja rahtilaivastoista. Moderni laivasto mahdollistaa vihreämmän tavan kuljettaa. Se tarjoaa ympäristöystävällisiä ratkaisuja mm. polttoaineen kulutukseen ja päästöjen minimoimiseen. Pidetään yhdessä meri sinisenä.

Lue lisää: www.tallinksilja.fi/cargo



ISO 14001:2004
environmental
certificate
by Lloyds Register

 TALLINK SILJA LINE 

10 TULEE PAHA
KUSKIPULA

LOGISTIIKKA KIINNOSTAA
HEIKOSTI NUORIA

18 KUNTA HANKKII
VARMAN PÄÄLLE

SUUNNITTELUSSA ON
SELVIÄ PUUTTEITA

26 ULKOISTA
NIIN SÄÄSTÄT

AUTOTEHDAS ULKOISTI
KOKO SISÄLOGISTIIKAN

FLEETLOGIS

ON THE JOB.

**KULJETUSTEN OHJAUS
AJONEUVOTELEMATIikka
TYÖAJAN SEURANTA
TUOTANNON RAPORTOINTI
AJO- JA TYÖMÄÄRÄYKSET**

FLEETLOGIS OY
Mestarintie 17
01730 VANTAA
info@fleetlogis.com
www.fleetlogis.com
puh. 0440 622710

OLEMME MUKANA TAPAHTUMASSA

**LOGISTIikka
SEMINAARI** 6.-7.2.2014

**KONTAKTI
FOORUMI** 7.2.2014

10

NAINEN TARTTUI ISOON RATTIIN

Kuljetuksissa ja varastoissa riittää tekemistä, mutta alan työt kiinnostavat heikosti nuoria suomalaisia. Mila Mattila on ilahduttava poikkeus.



18

KUNTA OSTAA ENNEN KUIN AJATTELEE



26

SISÄLOGISTIIKAN VOI ULKOISTAA

4 PÄÄKIRJOITUS

6 UUTISIKKUNA

8 AITIOPAIKALLA: AKU HAPPO

22 ÄLYLIIKENTEESSÄ ON PALJON JÄRKEÄ

28 RIKKIDIREKTIIVI SOTKEE POLTTOAINEKAUPPAA

31 KOLUMNI: VERKOTTUJA SAA ETUMATKAA

32 UUDET TUOTTEET

36 VÄITÖS: HINTOJEN VERTAILUUN TARVITAAN TYÖKALUJA

37 KOLUMNI: KAATUUKO PISAN TORNIN?

38 YHDISTYS: LOGY KASVOI VUONNA 2013

40 PIIRIT: VAHVA PALAUTE LUKIJATUTKIMUKSESTA

42 KOLUMNI: KAHDEN KERROKSEN OSAAMISTA

OSTO & LOGISTIikka

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti

ISSN 1238-6022 18. vuosikerta PÄÄTOIMITTAJA MARKKU HENTTINEN, LOGY RY

TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ TERHO PUUSTINEN, PURE MEDIA COMPANY

TOIMITUSSIIHTEERI MARIKA JAVANAINEN, AD VEERA AALTO, INDICIO OY

Toimitusvaliokunta PEKKA ORNE (PJ), JANI GRANQVIST, OLLI-PEKKA JUHANTILA, ERJA KUOKKANEN-KRAFT, PEKKA LÖFGRÉN, RITVA NATUNEN



PÄÄKIRJOITUS MARKKU HENTTINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N TOIMITUSJOHTAJA

300 miljardin euron kakku

LOGY valitsi kolme teemaa vuodelle 2014: kansantalouden kilpailukyvyyn edistäminen hankinnan ja logistiikan keinoin, älykäs toimitusketju sekä osaava ja koulutettu työvoima. Teemoja ei valittu sattumalta. Hankinnan ja logistiikan merkitys kansantaloudessamme on valitettavasti aivan liian harvojen tiedossa.

Tilastokeskuksen mukaan Suomessa toimi viime vuonna 2012 reilut 320 000 yritystä, jotka tekivät yhteensä 390 miljardin euron liikevaihdon.

Eri selvitysten perusteella tiedetään, että erilaisten hankintojen osuus liikevaihdosta on yrityksissä keskimäärin 60–70 prosenttia, jopa enemmänkin. Näin ollen voidaan arvioida, että hankintaosaamisella vaikutetaan hyvinkin noin 270 miljardin euron kustannuskertymään.

Kun tähän lisätään julkisen sektorin hankintojen arvo noin 30 miljardia euroa, voidaan pelkistää hankintojen kokonaisarvoksi Suomessa noin 300 miljardin euroa.

Hankintojen määrä kasvaa edelleen, sillä omia investointeja tehdään ja henkilöstöä lisätään harkitusti. Toiminnassa nojaututaan entistä enemmän ulkoisiin resursseihin. Toimittajasuhteiden ja toimittajakentän hallinta ei monessakaan organisaatiossa ole vielä täysin kehittynyttä, vaan parantamisen varaa on paljon.

Toimitusketjuista on muodostunut moniulotteisia toimitusverkostoja.

Tavaravirtojen, toimitusten ja yksittäisten komponenttien saatavuuden hallinta edellyttää pitkälle kehitettyä erikoisosaamista ja älykkäitä tietojärjestelmiä. Perinteisiä toimintarakenteita koetellaan, ja erityisesti erikoistavarakauppa joutuu kovaan paikkaan uusien haastajien rynnistäessä markkinoille.

Tyypillistä verkkokaupan toimijoille on voimakas kasvu sekä rajat ylittävä globaali toimintamalli. *Talouselämä*



Toimittajasuhteiden hoidossa on paljon parantamisen varaa.

-lehden mukaan yli 15-vuotiaiden suomalaisten eniten käyttämä verkkokauppa on Amazon. Seuraavaksi suurimpia ovat CDON, Compare, Verkkokauppa.com ja Zalando. Vasta tämän jälkeen tulevat perinteiset kaupan alan yritykset.

Verkkokaupan yritysten kasvua hillitsevät haasteet kannattavuuden kehityksessä.

Kuluttajat tilaavat useita kappaleita haluamiaan tuotteita, joista he sitten palauttavat sopimattomat. Kaupan toimijat taas pyrkivät tehostamaan palautusprosesseja ja palautettujen tuotteiden käsittelyä automatiikan avulla. Tunnistimien avulla pyritään erottamaan käytössä olleet tuotteet, jolloin käyttämättömät voidaan laittaa uudelleen myyntiin.

Tulevaisuudessa tulemme todennäköisesti näkemään nykyistäkin enemmän palveluratkaisuja, joissa henkilökohtaisten mittojen avulla valmistetaan haluttu tuote.

On selvää, että kustannustehokas logistiikka on avainasiassa verkkokaupan kannattavuudelle. Suorien asiakastilausten keräys logistiikkakeskuksissa edellyttää tehokkaita toimintamalleja ja automatiikan käyttöönottoa.

Elämme mielenkiintoista aikaa mielenkiintoisessa maailmassa.



LOGISTICS

Logistiikkaa kehittämällä parempiin tuloksiin

EP-Logistics Oy on riippumaton, 20 asiantuntijan logistiikan suunnittelu- ja konsulttitoimisto.

Toimintamme kattaa logistiikan suunnittelun koko kentän niin teollisuudessa, kaupassa, satamissa kuin myös julkisella sektorilla.

Palveluitamme ovat mm.

- ▶ Satamien yleissuunnittelu, toiminnallinen kehittäminen ja simulointi
- ▶ Tuotantolaitosten ja logistiikkakeskusten konsepti- ja toiminnallinen suunnittelu
- ▶ Logistiikkaverkostojen suunnittelu
- ▶ Logistiikan ICT-ratkaisujen määrittely, hankinta ja käyttöönotto
- ▶ Logistiikan simulointi ja optimointi
- ▶ Logistiikkastrategiat ja -selvitykset
- ▶ Tilaus-toimitusprosessien kehittäminen

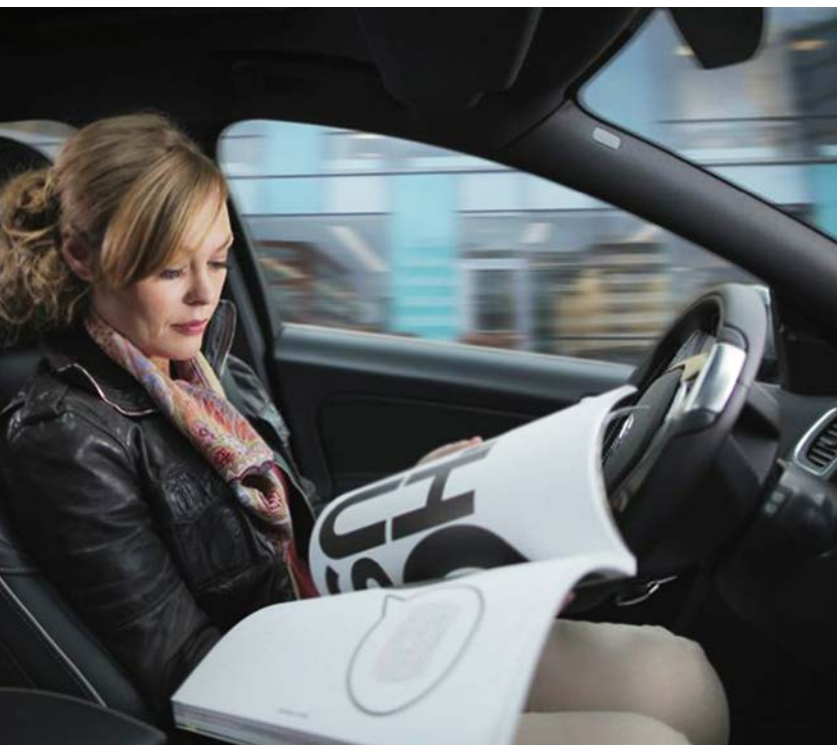
Olemme vuosien varrella kehittäneet suunnittelumenetelmiä ja työkaluja, jotka soveltuvat logistiikan kehittämiseen. Jatkuvassa käytössämme ovat mm. monipuoliset laskenta- ja analysointiohjelmat, simulointiohjelmat, GIS ja CAD.

Olemme Suunnittelu- ja Konsulttitoimistojen Liitto SKOL ry:n jäsen.

EP-LOGISTICS OY

Nuijamiestentie 5 C, 00400 HELSINKI
09 1344 531
www.ep-logistics.fi





ITSEOHJAAVAT AUTOT LIIKENTEESEEN RUOTSISSA

► Volvo Car Group käynnistää Ruotsissa ainutlaatuisen itseohjaiden autojen hankkeen, jossa sataa autoa ajetaan jokapäiväisissä liikenneolosuhteissa yleisillä teillä. Ruotsin hallitus tukee hanketta, jonka tavoitteena on tunnistaa itseohjaiden ajon yhteiskunnalliset edut, vähentää liikennekuolemia ja kehittää tulevaisuuden liikkumISRatkaisuja.

Itseajavan tekniikan ansiosta ajamisen voi antaa auton tehtäväksi, kun olosuhteet sen sallivat. Näin matkasta tulee ajankäytöllisesti tehokkaampi ja kuljettajalla on mahdollisuus käyttää turvallisesti puhelinta – tai yksinkertaisesti rentoutua.

Pilottihankkeeseen kuuluu noin 50 kilometriä valikoituja ruuhkaisia teitä Göteborgissa ja sen ympäristössä. Drive me -hanke käynnistyy 2014 aikana ja ensimmäiset autot saadaan liikkeelle vuoden 2017 aikana. ■



Logistiikka-alueiden yhtenäisen kehittäminen ontuu, ja se on vastoin kansallista etua. Meillä suunnitellaan liikaa logistiikka-alueita, ja ne sijaitsevat hajanaisesti siellä täällä.

Jorma Härkönen

liikennevaliokunnan jäsen, Keskuskauppakamari johtaja, LIMOWA ry



ITELLA HUOLEHTII KAPPALETAVARAT VENÄJÄLLE

► Itella Logistiikka tarjoaa asiakkailleen uudentyyppisen säännöllisen ja vaivattoman yhteyden itärajan ylittävän kappaletavaran kuljetuksiin. Asiakas saa tuotteensa perille helposti ja nopeasti yön yli eikä yllättäviä lisäkuluja synny.

Suorat, terminaalien väliset kappaletavarakuljetukset Kotkasta Pietariin palvelevat lähinnä suomalaisia yrityksiä, jotka vievät kappaletavaraa omiin toimipisteisiinsä Venäjällä tai venäläisille asiakkailleen. Palveluun sisältyy tullaus ja kolmen päivän tulliterminaalivuokra Pietarissa. Tullaus hoidetaan vastaanottavassa tulliterminaalissa, minkä jälkeen lähetykset toimitetaan vastaanottajille paikallisjaketulla.

Itella Logistiikka on Venäjän suurin varasto- palveluyritys. ■

SPECTA SATSAA PET-VANTEIDEN TUOTANTOON VENÄJÄLLÄ

► Suomalainen Specta investoi 10 miljoonaa euroa kolmeen korkealuokkaiseen PET-pakkausvanteita valmistavaan tuotantolinjaan Länsi-Venäjällä sijaitsevassa Kostromassa. Vanteiden raaka-ainena käytetään kierrätettyjä PET-pulloja.

Toinen PET-pakkausvanteiden tuotantolinja käynnistettiin marraskuun lopussa ja kolmas käynnistetään alkuvuodesta 2014. Specta on investoinut Kostroman alueelle jo yhteensä 27 miljoonaa euroa.

Investointi nostaa Spectan Euroopan suurimpien pakkausvanteiden valmistajien joukkoon. Venäjällä Specta palvelee monia eurooppalaisia ja suomalaisia yhtiöitä, kuten UPM:ää, StoraEnsoa ja Rautaruukkia. ■



CHEP PARANTAA HENKELIN TOIMITUSKETJUA

► Henkel on sopinut Saksassa kuormalavojen hallinnasta CHEPin kanssa. Sopimuksen myötä Henkel siirtyy käyttämään kaikessa tuotannossaan CHEPin kuormalavoja, mikä säästää kustannuksia ja edistää kestävästä kehityksestä.

Tutkimusten mukaan CHEPin Euroopan kuormalavoilla on pienemmät ympäristövaikutukset kuin vaihtoehtoisilla kuormalavajärjestelmillä eli lähinnä palautettavilla ja kertakäyttöisillä lavoilla. CHEPin poolikuormalavojen ansiosta Henkel vähentää Saksassa 895 tonnia hiilidioksidipäästöjä joka vuosi. ■

METSÄHALLITUS MUKAAN LOGFORCEEN

► Metsähallitus aloittaa metsäalan yhteisen LogForce-puunkuljetuspalvelun käytön vuoden 2015 aikana. Palvelun avulla kuljetusyrittäjät suunnittelevat ja ohjaavat puuraaka-aineen toimitusketjua lähtövarastosta käyttöpaikalle.

LogForce-ohjelmistopalvelua käyttää jo yli 300 kuljetusyritystä, jotka ajavat puuta Metsä Groupille ja Stora Ensolle. Vuonna 2013 yli puolet Suomen puunkuljetuksista tapahtui palvelun kautta.

Luopuminen metsäorganisaatiokohtaisista järjestelmistä mahdollistaa sen, että yrittäjät voivat työskennellä joustavasti eri tilaajaorganisaatioille. ■



Kari Kuronen

42

LÄHETYSTÄ SEKUNNISSA

► DHL Express laajentaa Saksan Leipzigissa sijaitsevan Euroopan lajittelukeskuksensa kaksinkertaiseksi. Laajennus on kooltaan noin 44 000 neliometriä ja sen kustannusarvio on 150 miljoonaa euroa. Laajennus otetaan käyttöön loppuvuoden 2014 aikana.

Tiloihin asennettava uusi pakettien lajittelujärjestelmä pystyy käsittelemään yli 150 000 lähetystä tunnissa eli 42 lähetystä sekunnissa. ■

ITELLA POTKII VERKKOKAUPPAA

Itella on niin huolissaan suomalaisesta verkkokaupasta, että perusti sen avuksi uuden yksikön.

Suomalaiset ostavat yhä enemmän verkosta, mutta suomalaisten verkkokauppioiden osuus on huolestuttavan pieni, vain kuituisen prosenttia. Ainoa suomalainen kauppias Euroopan 200 suurimman listalla on Verkkokauppa.com.

Miksi verkkokauppiaksi ryhtyminen takkuu?

Itellan uuden eCommerce-yksikön johtaja **Aku Happonen** kertoo, että kauppias joutuu olemaan yhteydessä lähes kymmeneen eri toimijaan. Kauppias tarvitsee muun muassa softaa, maksujärjestelmän sekä markkinointia perinteisessä ja sosiaalisessa mediassa.

Hapon luotsaama yksikkö kehittää parhaillaan palvelua, jossa kauppias saa kaiken tarvitsemansa yhdeltä luukulta.

– Kokoamme yhteen kaikki verkkokaupan tarvitsemat palvelut, joista osa ei ole edes omia palvelujamme. Kun suomalaiset verkkokauppiat menestyvät, se tuo myös meille bisnestä, Happonen kertoo.

Verkko on Itellalle suuri mahdollisuus, vaikka verkon syyksi voisi vierittää myös postialaa piinaavat vaikeudet.

Perinteisten kirjeiden ja lehtien jakelumäärät pienenevät Suomessa vuoteen 2020 mennessä jopa puoleen nykyisestä. Samaan aikaan kuitenkin verkkokaupan pakettivirrat paisuvat, joten tarvitaan yhä enemmän sopivia varasto- ja muita logistiikkapalveluja.

Suomessa Itella on verkkokaupan tavaralähetysten yksikön ja kuljettaa seitsemän kymmenestä paketista.

– Haemme kasvua erityisesti Venäjältä. Siellä verkkokauppa kasvaa vuosittain 25–40 prosenttia. Vastaava luku Euroopassa pyörii kymmenen prosentin tuntumassa, Aku Happonen huomauttaa.

Saksassa heikompi kuluttajansuoja

Itella lupaa toimittaa suomalaisesta verkkokaupasta tilatut tuotteet yön yli sekä aikoo kasvattaa pakettien noutopisteiden määrän 1 700:aan vuoteen 2020 mennessä. Nyt niitä on 1 300 kappaletta, joista yli 300 on automaatteja.

Entä jos verkkokaupasta tilattu tuote ei vastaakaan odotuksia?

Vaatteet ja kengät ovat hyvin usein mitoituksiltaan erilaisia eivätkä kuvat kerro koko totuutta. Jo nyt iso osa verkkokaupan tavaralähetyksistä on palautuksia.

– Palauttaminen on ollut Suomessa hyvin helppoa.

KUKA?

AKU HAPPO

- ▶ Syntynyt vuonna 1973 Kajaanissa
- ▶ Tradenomi, MBA
- ▶ Itella Oyj eCommerce-liiketoimintayksikön johtaja, laajennetun johtoryhmän jäsen
- ▶ Itella-konsernin palveluksessa vuodesta 1997

Niinpä moni tilaa samaa tuotetta kolmea eri kokoa ja palauttaa sopimattomat. Jatkossa palauttaminen ei ole yhtä helppoa, Aku Happon kertoo.

Suomen hyvä kuluttajansuoja on taannut, että palautetuista tuotteista on saanut rahansa takaisin. Muualla on toisin. Esimerkiksi Saksassa kaikki palautetut tuotteet tarkistetaan ja jos tuotetta on käytetty, asiakas ei saa maksamaansa summaa kokonaan takaisin. Suomessakin aletaan kysyä asiakkailta, miksi he palauttavat tuotteen. Tämä liittyy uuteen EU-direktiiviin, jossa yhdenmukaistetaan etäkaupan palautuskäytäntöä.

3D-tekniikka helpottaa ostamista

Käyttötavarakaupan huonoissa myyntiluvuissa näkyy jo suomalaisten into ostaa verkosta – ja varsinkin kansainvälisistä verkkokaupoista. Tuotteita käydään katsomassa ja sovittamassa myymälässä, hintaa verrataan verkkokaupan hintaan ja lopulta tilataan tuote verkosta.

– Ne kauppiat pärjäävät, jotka yhdistävät kivijalkakaupan ja verkon. Kaupoista tulee eräänlaisia näyteikkunoita ja showroomeja. Sieltä voi tilata kyseisen tuotteen samalta kauppialta juuri sinne minne sen haluaa näppärästi omalla puhelimella, Aku Happon pohtii.

Myös uudet ostamista helpottavat tekniikat ovat tulossa käyttöön. Tulevaisuudessa tavarantoimituksia pystytään seuraamaan ja ohjaamaan entistä tarkemmin. Toisaalta vaatteiden ja kenkien ostoa helpottavat asiakkaasta 3D-tekniikalla otetut mitat.

Kaikki kaupankäynti ei kuitenkaan katoa verkkoon, ja ruokaa tilataan verkkokaupoista yhä varsin vähän.

Joillekin elintarvikkeille verkko on avannut jo aivan uusia markkinoita. Esimerkiksi eräs luomukarjankasvattaja pystyi aikaisemmin myymään lihaa vain lähiseudun ravintoloille ja kuluttajille. Itellan kylmäkuljetusten avulla karjankasvattaja voi nykyisin myydä lihaa verkkokaupassa koko Suomen alueella.

– Verkko on helpottanut lähiruoan hankintaa. Yksi koko ajan vahvistuvista trendeistä on, että haluamme jäljittää tuotteen alkuperän, Aku Happon huomauttaa.

Tämä voi suosia kotimaisia verkkokauppiaita. Kannattaako lisätä globaalia pakettirallia ja kuormittaa ympäristöä, jos siinä säästää muutaman euron? ■



Moni tilaa verkosta samaa tuotetta kolmea eri kokoa ja palauttaa sopimattomat.





Itsenäisesti sosiaalinen. "Tässä työssä on toimittava jämäkästi. Vaikka istun paljon auton ohjaamossa, päivän aikana on runsaasti kohtaamisia sekä asiakkaiden että työkavereiden kanssa", sanoo yhdistelmäajoneuvon kuljettaja Mila Mattila.

TÄMÄ ON ITSENÄISEN IHMISEN DUUNI

Hankintoihin, varastotöihin ja kuljetuksiin avautuu lähivuosina tuhansia työpaikkoja.

Mutta mistä löytyvät Mila Mattilan kaltaiset ihmiset, joiden mielestä rekan nuppi on yksi maailman parhaista paikoista?



M

ila Mattila on tottunut pujottelemaan kolossaalisella yhdistelmäajoneuvollaan kaupunkikeskustojen vilkkaiden katujen lisäksi omakotilähiöiden kapeilla kujilla. 37-vuotiaan

rekkakuskin ura alkoi kuusitoista vuotta sitten Saksan, Ranskan, Italian ja Norjan reiteillä.

Nyt 12-vuotiaan pojan äiti on tyytyväinen, kun vakioalue on pääkaupunkiseutu. Työpäivä alkaa aamulla puoli kuudelta ja päättyy iltapäivällä kolmelta.

– Tulen töihin, haen listan ajojärjestelijältä ja pakkaan kontit. Kyydissä voi olla renkaita, vaatteita, koruja, kännyköitä, kodinkoneita, rakennustarvikkeita – mitä ikinä ihmiset arjessaan tarvitsevat.

Saatuaan lastin valmiiksi DB Schenkerin terminaalissa Mattila käynnistää rakkaan *Pertsansa*, täysautomaattivaih-

teisen Mercedes Benzin, jonka matkamittariin on puolesatoista vuodessa kertynyt 145 000 kilometriä.

Asiakkaan luona Mattila vie toimituksen sovittuun paikkaan, pyytää kuittauksen ja jatkaa seuraavaan etappiin. Hän naurahtaa, että työ on sen verran fyysistä, ettei illalla tarvitse lähteä punttisalille. Hauskinta hommassa on itsenäisyys.

– Haasteita ovat tiukat aikataulut ja ahtaat tilat, joihin ison auton pitää mahtua.

Luulot pois nuorilta

Mattilan mielestä rekan nuppi on yksi maailman parhaita paikoista. Sieltä näkee kauas, ja koko ajan saa olla liikkeellä. Työ on itsenäistä vaan ei yksinäistä.

– Päivän mittaan on monta asiakaskohtaamista ja jatkuva tietoliikenneyhteys terminaaliin. Suunnitelmat muuttuvat ja tilanteet vaihtuvat – ja se on koko homman suola, Mattila kertoo.



Vieroitusoireita. "Kesälomallakin kaipaan rekkaa ja hauskaa työtäni. Kun ikävä yltyy oikein kovaksi, lähdän ajelemaan moottoripyörälläni", tunnustaa DB Schenkerillä työskentelevä yhdistelmäajoneuvon kuljettaja Mila Mattila.

Taloudellisen tiedotustoimiston (TAT) logistiikka-alan vetovoimaprojektin vetäjä **Marika Mertala** haluaisi löytää Suomesta nykyistä enemmän Mattilan tapaisia reippaita nuoria.

Hän kertoo selvityksestä, jonka mukaan vain viisi prosenttia lukiolaisista ja yksitoista prosenttia yläkoululaisista työskentelisi mielellään alan töissä. Nuoret olettavat, että logistiikka on pelkkää kuljettamista.

Nykyisessä matalasuhdanteessa logistiikka on niitä harvoja aloja, joilla riittää avoimia työpaikkoja ja pysyviä työsuhteita. Työvoiman tarpeen arvioidaan kasvavan lähivuosina edelleen.



Suurin pula on kuljettajista.

HANKINTA ON MUUTAKIN KUIN TINKIMISTÄ

Ei heti arvaisi, että äänessä on mineraali- ja metallienjalostusteknologiaita tuottavan yrityksen hankintajohtaja. Kulttuurien ymmärtäminen, psykologinen silmä, ennakkoluuloton asenne ja tutkiva mieli ovat ominaisuuksia, joita Outotecin **Jukka Ahvonen** edellyttää alaisiltaan.

– Vielä viisitoista vuotta sitten hankinta kutsuttiin palaveriin, kun tuotekehitysporukka oli saanut työnsä valmiiksi ja valmistuksen suunnittelu aloitettiin. Mitä halvemmalla ostajat pystyivät tinkimään materiaalit ja tarvikkeet jo ennalta määritellyiltä toimittajilta, sitä suurempaa arvostusta he nauttivat.

Globalisaatio, matriisiorganisaatio ja tuottavuusvaatimukset ovat Ahvosen mukaan mullistaneet käytännöt.

Hankinnasta on tullut strateginen toiminto sekä teollisuudessa että palvelutuotannossa, eikä uralla menestymiseen riitä kovan tinkijän maine. Hyvä ostaja tuntee organisaationsa toiminta-ajatuksen ja päämäärät, hallitsee alihankkijasuhteet ja löytää bisnestavoitteita parhaiten tukevat ratkaisut.

– Hankinta on mahdollisuuksien havaitsemista, luovaa työskentelyä monitahoisissa arvoketjuissa. Hyvä ostaja on muutosjohtaja organisaationsa eri toimintojen välillä. Nykypäivän verkottuneessa maailmassa jopa 70 prosenttia yrityksen tuloksesta syntyy ostoista, Ahvonen kiteyttää.

Outotecin viidestäsadasta hankinta-ammattilaisesta vain osalla on muodollinen alan tutkinto. Ahvonen toivoo, että mahdollisimman moni korkeakoulu vastaisi työelämän tarpeisiin ja tarjoaisi hankintaa joko pääaineena tai sivuainekokonaisuuksina.

– Ainakin Lappeenrannan teknillinen yliopisto, ammattikorkeakoulu Metropolia sekä Aalto-yliopisto antavat mahdollisuuksia laajaan erikoistumiseen. Osaajia tarvitaan kuitenkin enemmän kuin kouluista valmistuu. ■



Aina oikea ikä. "Kesätyöntekijöiden joukossa on jopa yli seitsemänkymppisiä osaajia. Hyvässä työyhteisössä on eri-ikäistä väkeä", sanoo DB Schenkerin henkilöstöjohtaja Katja Ahlstedt.

– Tulevaisuudessa alalle tarvitaan 5 000 uutta työntekijää joka vuosi, joista suurin piirtein 80 prosenttia kuljetus- ja varastotehtäviin, Mertala kertoo.

Kuski on käyntikortti

Suurin pula on kuljettajista. Siksi Mertala yrittää ravistella asenteita ja houkutella tuulilasien taakse ammatistaan ylpeitä ja kehittymishaluisia nuoria.

– Kun kerron nuorille, ettei logistiikka ole pelkkää kuljettamista, niin samalla lisään, ettei kuljettaminen ole pelkkää ratin kääntämistä.

Riippumatta siitä, istuuko kuljettaja jakeluauton, bussin, yhdistelmäajoneuvon tai erikoiskuljetusauton ohjaamossa, työ vaatii Mertalan mukaan monenlaista osaamista.

– Kuljettaja on työnantajansa ja asiakkaidensa käyntikortti. Tehtävässä menestyminen edellyttää hyviä vuorovaikutustaitoja ja palveluattituttua. Ammattikuskien tietopääomaa ovat erilaiset suositukset, lait ja käytännöt. Lisäksi hän käyttää sujuvasti digiteknologiaa ja ajaa taoudellisesti.



Välillä tuntuu, että veto työelämään on liiankin kova.

Mertala ihmettelee, mistä kumpuavat puheet kuljettajien huonoista palkoista. Esimerkkinä hän mainitsee linja-autonkuljettajan, jonka palkkapussi on pääkaupunkiseudulla ilta- ja vuorolisineen keskimäärin reilut 3 000 euroa kuukaudessa.

Opiskelupaikkojen määrä kasvaa

Opetusneuvos **Jukka Lehtinen** opetus- ja kulttuuriministeriöstä (OKM) yhtyy Mertalan huoleen ammattilaisien riittävydestä, mutta ei allekirjoita näkemystä nuorten nurjista asenteista.

Päinvastoin: logistiikka on yksi tekniikan ja liikenteen ammattikoulutuksen vetovoimaisimmista aloista, ja

SCHENKER-POMO KEHUU KOULUTUKSEN

Ammattikoulujen, ammattikorkeakoulujen sekä yliopistojen harjoittelijat, kesälomittajat ja opinnäytetöiden tekijät ovat tuttu näky DB Schenkerin terminaalissa Helsingin Metsälässä. Valmistuttuaan moni heistä saa vakituisen työpaikan Suomen suurimmasta logistiikkayrityksestä.

Henkilöstöjohtaja **Katja Ahlstedt** on tyytyväinen alan koulutukseen. On vain yksi käytäntö, jonka hän haluaisi muuttaa.

– Harjoittelun ajoitus opiskelun alkuun ei välttämättä ole tehokkain vaihtoehto. Opiskelijat hyötyisivät ensimmäisestä työkaksosta nykyistä enemmän, mikäli heidät lähetettäisiin yrityksiin vasta toisena vuotena. Aluksi kannattaisi keskittyä teoriaan ja alaan kokonaisuutena.

Päteviä ihmisiä DB Schenker tarvitsee kuljetusten ohella

muun muassa varasto-, tullaus- ja ajojärjestelytehtäviin.

Ahlstedtin mukaan väki on sitoutunutta ja vaihtuvuus vähäistä. Tämän tästä kahvipöytään kannetaan kakku, kun joku talon senioreista siirtyy eläkkeelle jopa 40-vuotisen palveluksen jälkeen.

– Ihmiset viihtyvät, kun he voivat vaikuttaa työhönsä ja saavat monipuolisia haasteita. Meillä on matala organisaatio ja kehittymiseen kannustava kulttuuri, Ahlstedt toteaa.

Schenkeriläiset vahvistavat osaamistaan sekä oppilaitosten kanssa toteutettavissa että talon omissa koulutuksissa. Sisäisillä siirroilla he pääsevät kokeilemaan erilaisia tehtäviä.

Maailmanlaajuinen, noin 96 000 henkilöä työllistävä logistiikkajätti tarjoaa mahdollisuuksia myös kansainvälistä kokemusta haluaville. ■

alan opintoihin on viime vuosina ollut enemmän hakijoita kuin paikkoja. Tällä hetkellä logistiikan perustutkintokoulutukseen mahtuu noin 950 opiskelijaa vuosittain.

Valtaosan raskaan kaluston ammattilaisista kouluttaa puolustusvoimat. Vuosittain 3 500–3 700 varusmiestä saa kuljettajan ammattipätevyyden palvelusaikanaan.

Vuoteen 2016 ulottuvassa OKM:n koulutuksen ja tutkimuksen kehittämissuunnitelmassa logistiikan opiskelupaikkojen tarpeeksi on määritelty 5 100 eli 800 nykyistä enemmän.

– Opetus- ja kulttuuriministeriössä vaje tunnustetaan, mutta usein resurssien puute estää koulutuksen järjestäjiä. Jos järjestäjä ei pysty investoimaan raskaaseen kalustoon, se ei voi tarjota myöskään opetusta, Lehtinen sanoo.

Ratkaisuksi Lehtinen ehdottaa uutta teknologiaa ja innovatiivista ajattelua. Osan kalliista ajoneuvoista voisi korvata ajosimulaattoreilla ja yhteistyöllä yritysten kanssa.

Konkarit jättävät aukon

Alan vetovoimaan Lehtinen luottaa, mutta poistuma mietityttää. Noin yhdeksän prosenttia logistiikan perustutkinto-opiskelijoista keskeyttää, ja meneillään ovat isojen ikäluokkien eläköitymisvuodet. Konkareilta tyhjäksi jäävä aukko voi osoittautua ennakoitua isommaksi ongelmaksi, mikäli talous kirmaa taantumän jälkeen jyrkkään nousuun.

– Sellaisessa tilanteessa voidaan harkita lyhyitä perustason ammattipätevyyskoulutuksia, joissa kuljettaja suorittaa ajokortin ja osan tutkintovaatimuksista.

Ammattikuljettajien riittävyys turvaamiseksi Lehtinen lähettää terveisiä puolustusvoimille, työvoimaviranomaiselle ja yrityksiin.

HANKINTAGURU TIETÄÄ, ETTÄ...

...ostaminen on strateginen toiminto.

...hankkiminen alkaa tuotekehityksestä.

...hintaa ei ole ainoa valintakriteeri.

...kumppanuus on parempi kuin kertosuhde.

...viisaista ostoista syntyy kannattava bisnes.

LOGISTIikkaOSAaja ON...

...yhteistyöstä nauttiva asiakaspalvelija.

...kokonaisuuksia ymmärtävä ongelmanratkaisija.

...informaatioviidakossa viihtyvä suunnistaja.

...jämmäkkä järjestelijä ja jouheva luovija.

– Toivon, että puolustusvoimat ei vähennä koulutuksia omien säästöpaineidensa alla. Ne ovat myös hyvää työllisyyspolitiikkaa, koska raskaan kaluston kuljettajille riittää töitä. Yritysten kannattaa puolestaan tarjota opiskelijoille riittävästi harjoittelu- ja työssäoppimispaikkoja.

Logistiikka vetää Metropoliaan

Logistiikan imu on havaittu myös ammattikorkeakoulu Metropoliaassa. Insinöörin tutkintoon johtavassa auto- ja kuljetustekniikan koulutuksessa aloittaa joka vuosi 120 opiskelijaa. Heistä neljännes valitsee pääaineekseen logistiikan.

E erityisen suosittu on kansainvälinen *International Business and Logistics* -ohjelma, jonka aloituspaikat tuplatiin seitsemäänkymmeneen viime keväänä. Hankintatoin



meen voi syventyä maisteritutkintoa vastaavan ylemmän ammattikorkeakoulututkinnon opinnoissa.

– Meiltä valmistuvat nuoret työllistyvät hyvin. Välillä tuntuu, että veto työelämään on liiankin kova, sillä kaikki eivät palaa koulunpenkille harjoittelu- tai kesätyöpai- kastaan, rehtori **Riitta Konkola** toteaa.

Opinnot keskeytyvät yleensä loppumetreillä, kun jäljellä on muutama tentti tai oppinäytetyön viimeiste- ly. Rehtori toivoo, että työnantajat kannustaisivat nuoria suorittamaan tutkinnon valmiiksi.

– Keskeyttäminen voi harmittaa myöhemmin, kun haluaisi jatkaa uralla eteenpäin. Muuttuvassa maailmassa tutkintopaperi on kovaa valuutaa, joka avaa ovia ja antaa mahdollisuuksia osaamisen syventämiseen.

Logistiikka-alan pienet ja keskisuuret yritykset voisi- vat Konkolan mielestä hyödyntää oppilaitosten kokemus- ta ja verkostoja sekä nuorten potentiaalia nykyistä enem- män oman toimintansa kehittämiseksi.

Yhteistyö voi olla paljon muutakin kuin perinteistä harjoittelupaikan tarjoamista.

– Projektityöt, ideoiden testaaminen, Tekes-rahoit- teiset tutkimushankkeet, Konkola luettelee yhteistyön ulottuvuuksia.

60%

”EU-direktiivin mukainen 35 tunnin pätevyyskoulutus on oltava kaikilla raskaan kaluston kuljettajilla 14.9.2014. Tällä hetkellä vasta 60 prosenttia työssä olevista kuljet- tajista on sen suorittanut.”

Marika Mertala,
TAT, joulukuussa 2013

MERKITTÄVÄ TYÖLLISTÄJÄ

- ▶ Logistiikkapalvelut työllistävät Suomessa yli 130 000 henkilöä.
- ▶ Suurimpia ovat Itella, VR, Finnair, DB Schenker ja DHL.
- ▶ Lisäksi kauppa ja teollisuus työllistävät tuhansia logistiikan ammattilaisia.
- ▶ Alalta jää vuosittain eläkkeelle noin 3 300 henkilöä vuoteen 2020 saakka.
- ▶ Erityisesti pulaa tulee kuljettajista.

Lähde: Taloudellinen tiedotustoimisto TAT

Insinööri pomoksi

Paria tenttiä vaille valmis logistiikkainsinööri **Stefan Thil- man**, 25, kertoo halunneensa alalle, jossa saa suunnitella itsenäisesti ja vaikuttaa kokonaisuuksiin.

Ammattikorkeakoulu Metropoliaan tekemässä opin- näytetyössään hän selvitti erään yrityksen kuljetustoimin- nan kannattavuuden parantamista. Seuraava tavoite on va- kituisen työpaikan löytäminen joko ajojärjestelijänä tai kuljetusesimiehenä.

Kuljetusten organisointi sopii Thilmanin mielestä työtä pelkäämättömälle, vauhdikkaasta menosta nautti- valle, kurinalaiselle ja järjestelmälliselle tiimipelajalle, joka säilyttää malttinsa myös silloin, kun pyörät eivät pyö- ri suunnitelmien mukaan.

Thilman on hankkinut opiskeluvuosinaan kokemus- ta varastotöissä, jakeluauton kuljettajana ja ajojärjesteli- jän kesälomasijaisena. Siksi hän suhtautuu luottavaisesti mahdollisuuksiinsa työmarkkinoilla.

– Avoimia tehtäviä on myös mukavasti tarjolla. ■



Kesäkissa vai työharjoittelija?

Tammikuu on aikaa, jolloin monella opiskelijalla alkaa olla katse vahvasti jo touko-kesäkuussa. Kesätyönhaku on kohta kuumimmillaan.

Sanotaan, että nuorissa on yhteiskunnan tulevaisuus. Sama pätee myös yritysmaailmaan. Koulun penkillä käydään läpi teoriaa sekä sovelletaan työelämän esimerkkejä. Tähän lisätään käytännön harjoittelu ja meillä on valmis ammattilainen.

Helppoa. Mutta entä jos nuori tulevaisuudenlupaus ei saakaan tarpeeksi käytännön kokemusta?

Kevät on loistavaa aikaa koota opiskelijat ja yritykset yhteen. Kesätyön löytämiseksi on monia loistavia, Mytechin kaltaisia kanavia, jotka kokoavat useiden yritysten kesätyötarpeet yhdelle sivustolle. Myös oppilaitokset ja eri yhdistykset tekevät arvokasta työtä opiskelijoiden ja yritysten hyväksi.

Oli kesätyöpaikka valmiina tai ei, verkostoitumisen merkitystä ei voi koskaan vähätellä. Moni pätevä kesätyönhakija hukkuu hakemuspinon alimmaiseksi. Erottuakseen joukosta on oltava aktiivinen sekä luova. Keinoja työn löytämiseksi on lähes yhtä paljon kuin hakijoita.

Kesätyönhaku on monelle opiskelijalle usean kuukauden projekti, josta ei jaeta opintopisteitä eikä palkkaa makseta. Onko se silti kannattavaa? Kyllä on. Monet mittaavat kesätyöstä saadun hyödyn palkan määrässä, vaikka todellinen hyöty on jotain aivan muuta.

Kesä on arvokasta aikaa kehittää ammatillista osaamista sekä luoda suhteita yritysmaailmaan. Elämme aikaa, jolloin pelkkä todistus tutkinnosta ei välttämättä johda työsuhteeseen. Valintaprosessissa arvosanat jäävät



Minä uskon siihen, että osaaville tyypeille löytyy aina töitä.

usein työkokemusten varjoihin. Olisiko siis viisaampaa jättää kevätkaudella opiskelu toissijaiseksi ja keskittyä täyspäiväisesti kesätyöpaikan metsästämiseen?

Kun lopulta koittaa se hetki, jolloin työpaikan ovet kavatuvat, opiskelijan on parasta ottaa saadusta mahdollisuudesta kaikki irti.

Sama pätee myös yritykseen. Harjoittelijan ei kannata kulkea laput silmillä ja keskittyä vain omaan työtehtäväänsä. Pelisäännöt kannattaa kuitenkin tehdä selväksi jo ennen kesää ja keskustella yhdessä, mitä opiskelija ja työnantaja odottavat ajalta. Työnantajan kannattaa miettiä, haluaako hän työmaalle kesäkissan vai työharjoittelijan.

Parhaimmillaan kesätyöstä syntyy pitkä yhteistyösuhde, jossa opiskelija pääsee kehittämään ammattitaitoaan sekä tuo yritykseen uutta näkökulmaa ja tiedon uusimmista ratkaisuisista. En ihmettele ollenkaan, että näin päädytään usein vakituiseen työsuhteeseen.

Henkilökohtaisesti uskon, että päteville hakijoille ja osaaville tyypeille löytyy aina töitä. Tärkeää olisi kuitenkin saada opiskelijat ja yritysten edustajat saman pöydän äärelle, jotta saataisiin oikea henkilö oikeaan tehtävään.



HOSUMINEN KOSTAUTUU KUNTIEN HANKINNOISSA

Julkisten hankintojen valmisteluun pitäisi käyttää enemmän aikaa ja ymmärrystä. Pelkkä kilpailuttaminen ei riitä.

Yleinen käsitys siitä, että kunnat ostavat aina halvinta, ei pidä yleensä paikkaansa. Ensin hankintayksiköt tarkistavat, ovatko tarjoajat kelpoisia ja täyttyvätkö tarjouspyynnön vaatimukset. Vasta sen jälkeen ryhdytään vertailemaan asetettuja laadullisia kriteerejä ja hintoja.

Hankintoja tekevien työ on monimutkaistunut vuosi vuodelta. On eri asia järjestää kuntalaisille hyvät sosiaali- ja terveystalvet kuin kilpailuttaa toimistotarvikkeiden toimittajia.

Talent Vectian johtava konsultti **Unto Kariniemi** peräänkuuluttaa kokonaisnäkemystä hankinnan koko elinkaaresta.

– Hankintoja pitäisi suunnitella ja valmistella paljon enemmän kuin mihin on totuttu. Kilpailutuksen jälkeen pitäisi seurata myös sitä, kuinka hankinta on onnistunut ja johtaa toimittajasuhteisiin. Kaiken lisäksi tulisi vielä ymmärtää toimittajien markkinoita, Kariniemi sanoo.

Kariniemi on huomannut, että viimeisen parin vuoden aikana varsinkin suurissa kaupungeissa on alettu panostaa hankintatoimen kehittämiseen. Hankintatoimi on kasvanut kilpailuttajasta uusien palvelumallien luojaksi ja markkinoiden tuntijaksi.

Asian mittasuhteet ovat valtavat, sillä hankintalain piiriin kuuluvia julkisen sektorin hankintoja tehdään 22,5 miljardilla eurolla vuodessa. Niistä valtaosan tekevät kunnat, sillä valtion osuus on vain 4,5 miljardia euroa.

Näiden miljardien päälle tulevat vielä julkisen kil-



”Hankintoja pitäisi suunnitella paljon enemmän kuin mihin on totuttu.”

JOHTAVA KONSULTTI UNTO
KARINIEMI, TALENT VECTIA



”Oulussa hankinnat ovat osa kaupungin strategiaa.”

KEHITTÄMISPÄÄLLIKKÖ
MARJUKKA MANNINEN, OULUN
KAUPUNKI

pailutuksen kynnysarvon alittavat pienhankinnat, joista ei ole tilastotietoa. Tällaisia ovat esimerkiksi alle 30 000 euron tavara- ja palveluhankinnat tai alle 150 000 euron rakennusurakat.

Lisää järkeä Ouluun

Pari vuotta sitten tehtyjen kuntaliitosten myötä Oulusta on kehkeytynyt 200 000 asukkaan kunta, jossa tehdään vuosittain hankintoja 500 miljoonalla eurolla. Tavoitteena on säästää muutaman vuoden aikana 10–50 miljoonaa euroa riskienhallinnan sekä fiksujen hankintamenetelyjen avulla.

– Oulussa hankinnat ovat osa kaupungin strategiaa, kertoo Oulun kaupungin strategisen hankintatoimen kehittämisspäällikkö **Marjukka Manninen**.

– ”Osaava ostaja” ja ”terveiden markkinoiden kehittäjä” kuvaavat, mitä hankintatoimelta odotetaan.

Terveiden markkinoiden kehittämiseksi vuoropuhelu yrittäjien kanssa on säännöllistä. Kunta ja yrittäjät järjestävät yhteistilaisuuksia sekä kehittävät yhteiskehittämismalleja ja markkinavuoropuhelun menettelytapoja.

Käytössä on myös yritysvaikutusten arviointi. Näin yrittäjät saavat tietoa tulevista hankkeista jo ennen varsinaista kilpailutusta ja pystyvät paremmin varautumaan niihin.

Huonossa työllisyystilanteessa vuoropuhelu on elintärkeää. Oulun hankinnat tuovat alueelle kaivattuja työpaikkoja sekä luovat referenssimahdollisuuksia erikokoisille yrityksille. Tärkeää on myös määritellä kunnan oman tuotannon osuus hankinnoista, jotta pystytään varautumaan markkinoiden tilaan ja kunnan työntekijöiden eläköitymiseen.

Oulussa on kokeiltu uusia toimintatapoja esimerkiksi koulukiinteistöjen hankinnassa.

Haukiputaalle rakennettiin elinkaarimallilla päiväkotia, alakoulu ja lukio jo olemassa olevan yläkoulun yhteyteen. Kokonaisuuden suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito ovat olleet yhteistyökumppanin vastuulla, joten kunnan tehtäväksi on jäänyt vain ostaa sopivaa tilaa lasten koulunkäyntiä ja päivähoitoa varten.

JULKISTEN HANKINTOJEN KIPUPISTEET

- ▶ **Kuntien erilaiset ja monimutkaiset kilpailutuskäytännöt.** Vain osa pienhankinnoista kilpailutetaan avoimesti.
- ▶ **Ei riittävästi tietoa markkinoista.**
- ▶ **Pk-yritysten kannalta hankintojen suuri arvo.** Ei sallita osatarjouksia.
- ▶ **Tarjouspyyntöä ei valmistella riittävästi.** Tarjoaja ei tiedä tarkasti, mitä tarjoaa, mikä nostaa tarjouksen hintaa.
- ▶ **Hankinnan elinkaaren hallinta.** Seurataanko, että toimittaja toimii sopimuksen mukaan?
- ▶ **Joustamattomat sopimukset.** Joustavassa sopimuksessa voisi yhdistää suuria ja pieniä, tarpeen mukaan vaihtuvia toimittajia.

Mikkelissä etsitään uskallusta

Lisää rohkeutta hankintoihin toivoo Mikkelin innovaatio- ja teknologiakeskus Miktech Oy:n kehitysjohtaja **Juha Kauppinen**. Rohkeus saattaa avata kehittyvälle yritykselle oven menestykseen.

– Riski pienenee, kun valmistelussa on riittävästi asian-tuntemusta. Tukea valmisteluun voi hakea esimerkiksi Tekesin Huippuostajat-ohjelmasta, Kauppinen kertoo.

Esimerkkinä innovatiivisista hankinnoista Kauppinen kertoo Varkauteen suunniteltavasta jätteenpolttolaitoksesta ja Mikkeliin suunniteltavasta jätevedenpuhdistamosta.

Näissä laitoksissa voidaan testata uusinta teknologiaa muun muassa rakentamalla testauspaikkoja mittauslaitteita varten. Innovaatioprosessiin mukaan lähtenyt laitos saa itselleen paljon enemmän tietoa omista prosesseistaan kuin tavallisesti.

– Laitos hyötyy, kun se pystyy ennakoimaan esimerkiksi tiukentuvia päästörajoituksia. Samalla innovoiva yritys saa mahdollisesti ensimmäisen referenssinsä, Kauppinen sanoo.



Hankintoja tekevien työ on monimutkaistunut vuosi vuodelta.

HANKINTA-ASIAMIES

- ▶ Suomen Yrittäjien alueellinen asiamiesverkosto
- ▶ Palvelee yrityksiä ja hankintayksiköitä julkisissa hankinnoissa.
- ▶ Mukana Etelä-Savo, Pirkanmaa, pääkaupunkiseutu ja Varsinais-Suomi
- ▶ Välineitä mm. hankintailmoitusten vahtipalvelu, hankintojen yritysvaikutusten arviointi, hankintojen valmistelun avustaminen, hankintakoulutus sekä yhteistyöfoorumit, joissa mukana kuntapäätäjii ja yrityksiä
- ▶ Lisätietoja www.hankinta-asiames.fi

Pk-yrittäjän kynnyksialas

Paikallisille pk-yrityksille kuntien hankinnat voivat olla tuhannen taalan paikka, ja samalla kunta saa kaipaamiaan verotuloja. Yrittäjiä kuntamaailman byrokratia ei välttänyt kuitenkaan houkuttelee.

Varsinais-Suomen yrittäjien hankinta-asiamiehenä toimiva **Jorma Saariketo** osallistui muutama vuosi sitten julkisiin kilpailutuksiin ja huomasi, kuinka vaikeaa se oli pk-yritykselle.

– Mieleeni juolahti idea palvelusta, joka toisi kuntien virkamiehet ja paikalliset yrittäjät yhteen ja siten sujuvoittaisi hankintojen tekemistä, Saariketo kertoo.

Palvelun kautta kunnan virkamiehet saavat ajantasaisia markkinatietoja ja kannustusta ryhtyä kokeilemaan uusia toimintatapoja, kuten suurten hankintojen jakamista pienempiin osiin. Näin pk-yritysten olisi helpompaa päästä toimittajiksi. Esimerkiksi Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiri alkoi pyytää elintarvikkeista tarjouksia osina, ja pystyy sen ansiosta hankkimaan elintarvikkeita myös lähiruuan tuottajilta.

Lähes neljä vuotta sitten alkaneen hankinta-asiamiespalvelun on tarkoitus kattaa koko Suomi vuoden 2015



”Se näkyy tarjousten hinnoissa, jos tarjouspyyntöä ei ole valmisteltu hyvin.”

TOIMITUSJOHTAJA MICHAEL LINDHOLM, ANALYSTICA

loppuun mennessä. Yrittäjät pyrkivät vaikuttamaan myös tulevaan kansalliseen hankintalakiin, jota valmistellaan EU:n hankintadirektiivin pohjalta.

Jos kynnysarvot nostetaan EU-direktiivin tasolle, kaksi kolmasosaa nykyään julkiseen tarjouskilpailuun ilmoitetuista hankkeista putoaa pois. Tällöin on vaarana, että markkinat eivät toimi läpinäkyvästi ja palataan vanhaan käytäntöön, jossa vain harvat toimijat voivat jättää tarjouksia.

– Emme halua lisätä byrokratiaa vaan päinvastoin. Yritämme vaikuttaa käytäntöihin, jotta sääntely olisi kevyttä mutta kattaisi kaikki hankinnat. Esimerkiksi pienhankintoihin riittäisi ultrakevyt menettely, Saariketo sanoo.

Joskus konsultti tietää paremmin

Julkisia hankintoja tekevä voi saada vertaistukea Suomen paras hankkija (SPH) -hankkeesta, jossa on mukana Kunta 10 -yhteisö.

– Hanke kerää hankintakohtaisesti toimittajilta arvioita siitä, kuinka hyvin hankinnat ovat onnistuneet. Tietoihin pääsevät käsiksi vain hankkeessa mukana olevien kuntien hankintayksiköt, kertoo SPH:n rakentaneen Analystican toimitusjohtaja **Michael Lindholm**.

Analystica on erikoistunut kyselyiden ja kartoitusten IT-ratkaisuihin. Lindholmilla on itsellään kokemusta hankinnoista aidan molemmin puolin: kaupungin puolelta tilajana ja yrittäjänä tarjoajana. Hän patistaa kunnan hankintatoimeen käyttämään rohkeammin konsulttiapua, jos omat rahkeet eivät tunnu riittävän.

Huonosti sujuneet hankintaprosessit voivat tulla todella kalliiksi.

– Se näkyy tarjousten hinnoissa, jos tarjouspyyntöä ei ole valmisteltu hyvin, Lindholm sanoo.

– Tarjoaja ei osaa lukea rivien välistä, minkä seurauksena otetaan varman päälle ja isketään tarjoukseen kova hinta. Joskus on jopa keskeytetty koko tarjousprosessi, koska yhtään kunnollista tarjousta ei ole saatu. ■



TEKSTI **TERO TUISKU** KUVA ISTOCKPHOTO

ÄLYKKÄÄSSÄ LIIKENTEESSÄ ON **VÄHEMMÄN RUUHKIA**

Satelliittipaikannukseen perustuva älyliikenne tulee Suomeen 2020-luvulla. Tavoitteena on parantaa kaikkien tiellä liikkuvien taivalta.

Turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen ovat älyliikenteen tärkeimpiä tavoitteita, vaikka Suomessa ei ole vakavia ruuhkia muualla kuin pääkaupunkiseudulla.

– Ideana on, että älyliikenne an-

taa aina optimaalisen reitin ja parhaan ajan lähteä liikkeelle, kertoo liikenneneuvos **Risto Murto** liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti marraskuussa 2013 kokeiluhankkeen, jossa selvitetään laajasti älyliikenteen käytännön toteutusta. Hankkeen virallinen

nimi on Liikenteen sähköiset palvelut -kokeiluhanke ja se jatkuu vuoteen 2015 asti.

Hankkeen tavoitteena on tuottaa muun muassa ajamista sujuvoittavaa liikennetietoa, liikenneturvallisuutta parantavia ratkaisuja sekä tietoa pysäköintimahdollisuuksista ja joukkoliikennepalveluista sekä vauhdittaa sähköisen ajopäiväkirjan kehitystä.

– Vain mielikuvitus on rajana sille, millaisia palveluja hankkeessa saavutetaan, kertoo liikenneneuvos Murto.

Murto korostaa, että osa mainituista tavoitteista on jo olemassa. Muun muassa eräät navigaattorit antavat tietoa reiteistä sekä matkan varrelle osuvista ruuhkista.

– Meillä on kuitenkin tuntuma siitä, että kokeilun myötä syntyy huomattava määrä erilaisia uusia palveluja.

Yksi mielenkiintoinen käynnissä oleva kokeilu on kuorma-autojen hidastuvuusanturit, jotka mittaavat tienpinnan kitkaa. Näin saadaan tietoa siitä, ovatko tiet jäässä vai eivät. Tieto leviää samalla muille tienkäyttäjille.

Järjestelmä ei valvo nopeutta

Kokeilussa testataan myös liikenteen maksujärjestelmien teknisiä ratkaisuja, valmiuksia ja sovelluksia. Hankkeessa tutkitaan, miten aikaan ja paikkaan liittyvän tiedon perusteella voidaan periä ajoneuvoikohtaisia maksuja.

– Samalla selvitämme yksilön suojaan liittyviä kysymyksiä sekä erilaisten maksamisjärjestelmien kustannuksia. Emme puutu lainkaan liikenteen verotukseen, Risto Murto kertoo.

On arveltu, että satelliittipaikannuksen avulla voitaisiin suorittaa myös nopeusvalvontaa. Murto kiistää tämän. Hänen mukaansa liikenteen nopeusvalvonta on jatkossakin poliisien tehtävä.

Murto arvioi, että ajotapa voisi vaikuttaa jatkossa jopa vakuutusmaksuihin. Tällä hetkellä vakuutusmaksut ovat samat riippumatta siitä, ajetaanko autolla 500 kilometriä tai 50 000 kilometriä vuodessa.

– Monet kokevat tämän epäoikeudenmukaiseksi. Satelliittiseuranta voisi antaa keinon päästä oikeudenmukaisempaan vakuutushinnoitteluun.

Isoveli ei valvo

Ajoneuvojen seuranta satelliittipaikannuksella muistuttaa pahamaineisen isoveljen valvontaa. Autotuoajat ry:n toimitusjohtaja **Tero Kallion** mielestä näin ei todennäköisesti tapahdu.

– Suomen liikenteessä liikkuu kolmisen miljoonaa autoa. Valtion resurssit eivät riitä tällaisen joukon reaaliaikaiseen seurantaan, eikä se ole älyliikenteen tarkoitukseen, Kallio kertoo.

Älyliikenteellä pyritään luomaan ensisijaisesti uudenlaista järjestelmää, jolla voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumiseen fiksulla tavalla ja eri liikennemuotojen käyttämiseen. Näin vähennettäisiin samalla tieliikenteen ruuhkia.



Satelliittipaikannus voi vaikuttaa jatkossa myös vakuutusmaksuihin.

Kallion mukaan älyliikenne voi avata tietä autoilun verotusuudistuksiin.

Suomessa on EU-maiden toiseksi korkein auton hankinnan vero. Älyliikenne voisi johtaa siihen, että siirryttäisiin verottamaan auton käyttöä.

Tällöin veron määrään vaikuttaisi esimerkiksi se, kuinka paljon, missä ja milloin autolla ajetaan. Toisinaan verotuksen perustana olisi ajosuorite ja sen ajoitus.

Kallion mukaan autovero vaikuttaa merkittävästi siihen, että Suomessa ajetaan länsimaiden vanhimmilla autoilla. Suomalaisautot pistetään kierrätykseen yli 20-vuotiaina, kun vastaava aika on useimmissa muissa maissa noin 15 vuotta.

– Kansainvälisen vertailun mukaan autoilua verotetaan Suomessa kolmanneksi eniten vanhoista EU-maista. Edellämme ovat vain Belgia ja Itävalta, Kallio kertoo.

Belgian korkea verotus johtuu siitä, että siellä myydään poikkeuksellisen paljon uusia autoja ja sen takia arvonnäköpotti nousee suhteessa muita maita suuremmaksi. Itävallan korkea luku johtuu puolestaan siitä, että maassa peritään suhteellisen paljon tienkäyttömaksuja.

Polttoainevero ei enää toimi

Polttoaineveron korotus on Kallion mukaan ongelmallinen tapa korvata autoveroa. Autot kuluttavat jo nyt vähemmän polttoainetta kuin aikaisemmin ja tulevaisuudessa tilanne muuttuu entisestään.

– Myös sähköllä, kaasulla ja muilla uudenaikaisilla voimanlähteillä varustetut autot vaikuttavat siihen, että perinteinen polttoaineverotus ei enää toimi toivotulla tavalla. Osin tämänkin takia satelliittipaikannukseen perustuva autoilun verotus on aiheellista, Kallio pohtii.

Väitetään, että satelliittipaikannus ei ole kovin luotettava. Voihan autossa olevan paikantimen peittää tai jopa rikkoakin. Kallio ei pidä tätä ongelmana.

– Veroja on yritetty kiertää niin kauan kuin niitä on keksitty kantaa. Veronkierto on rangaistava rikos. Se ehkäisee väärinkäytöksiä tehokkaasti.

Matkustaja näkee missä mennään

Pohjolan Liikenteen noin 50 pikavuoroliikenteen linja-autossa on gps-paikannus ja laitteisto, jonka avulla tieto muutetaan matkustajia hyödyttävään muotoon.

Laitteistoon kuuluvien infomonitorien avulla matkustajat näkevät matkan etenemisen, uutis- ja säätietoja sekä ▶



Liikenneneuvos Risto Murto liikenne- ja viestintäministeriöstä uskoo, että älyliikenteellä on mahdollista saada mittavia parannuksia kaikille tienkäyttäjille.



Pohjolan Liikenteen toimitusjohtaja Heikki Alanko kertoo, että gps-paikannukseen perustuvan matkustajainformaation lisääminen on parantanut asiakastytyvyyttä ja matkustajien viihtyvyyttä.



Autotuojien toimitusjohtaja Tero Kallio kannattaa autoveron poistamista ja siirtymistä auton käytön verotukseen.

seuraavan pysäkin. Lisäksi monitoreilta näkyvät mahdolliset vaihto- ja jatkoyhteydet.

Pohjolan Liikenteen toimitusjohtaja **Heikki Alanko** korostaa, että nykyaikaisten autojen tietoväylistä kerättävissä olevaa tietoa on mahdollista hyödyntää muun muassa varoittamaan teiden liukkaudesta sekä antamaan tietoa matka-aikojen pitävyydestä.

– Teiden liukkautta koskeva tieto olisi hyvä saada leviämään muihinkin autoihin. Näin pystyttäisiin jakamaan ennakoitusti liikenneturvallisuutta parantavaa tietoa.

Gps-järjestelmän rakentaminen busseihin on ollut

kohtalaisen kallista, vaikka yksittäiseen autoon tulevat laitteet ovat melko edullisia.

Kokonaishinta nousee kuitenkin suhteellisen korkeaksi, kun laitteiden lukumäärä kerrotaan sadoilla ja päälle lisätään tiedonsiirrosta aiheutuneet kulut sekä tietojärjestelmän rakentamisen vaatimat menot.

Uusimmissa autoissa on valmiina tietotekniikkaa. Sitä ei kuitenkaan hyödynnetty rakennettaessa gps-seuranta-järjestelmää, vaan valmiina olevaa tietotekniikkaa käytetään ensisijaisesti tukemaan liiketoimintaa.

– Auton tietotekniikan avulla saamme tietoa muun

KUMPPANISI PROJEKTI- JA ERIKOISKULJETUKSISSA VENÄJÄLLE JA KESKI-AASIAAN JO VUODESTA 2004.



Stingray Cargo Oy
Hakamaenkuja 11
01510 Vantaa, Finland
Email: juha.kapraali@stingraycargo.com
Tel +358 500 712 724
Fax: +358 9 753 1159
www.stingraycargo.com

STINGRAY →
CARGO

AAA[®]
Korkein luottoluokitus
Soliditet 2012

TYÖRYHMÄ: KILOMETRI- POHJAISEEN AUTOVEROTUKSEEN

Jorma Ollilan vetämä työryhmä ehdottaa siirtymistä kilometripohjaiseen autoverotukseen, joka perustuisi satelliittipaikannukseen. Tarkka veron määrä riippuisi ajetuista matkoista ja ajoreiteistä sekä auton aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä. Työryhmän mukaan uusi vero korvaisi nykyisen autoveron sekä ajoneuvoveron.

Uuden verotustavan on tarkoitus tulla voimaan 2020-luvulla. Tarkempi aikataulu riippuu poliittisista päätöksistä. Työryhmän mukaan uusi verotustapa ei koskisi lainkaan raskasta liikennettä eli kuorma- ja linja-autoja.

– Emme keskustelleet lainkaan siitä, miten pakettiautoja verotettaisiin jatkossa, toteaa työryhmän jäsen, hallitusneuvos **Merja Sandell** valtiovarainministeriöstä.

Kilometrivoerjärjestelmän investointikustannukset ovat arvioiden mukaan 130 miljoonaa euroa. Vuotuiset operointikustannukset olisivat samaa tasoa. Sandell myöntää, että uuden verotustavan rakentaminen ja ylläpito maksaa suhteellisen paljon.

– Jos uutta verotustapaa verrataan muihin verotusmuotoihin, se on merkittävästi kalliimpi. Toisaalta missään ei ole vielä kokemuksia tällaisesta verosta, joten kaikki lukemat ovat arvioita.

Työryhmän mukaan uudistus lisäisi niiden suomalaisten veron määrää, jotka ajavat tavanomaisella autolla vuosittain yli 17 000 kilometriä. Vähemmän ajavat maksaisivat veroa nykyistä vähemmän. Veron hinnaksi muodostuisi vuoden 2025 liikenteellä keskimäärin 3,3 senttiä kilometriltä. Maalla ja haja-asutusalueilla vero olisi pienempi kuin kaupungeissa. Dieselautoista maksettaisiin lisäksi keskimäärin kaksi senttiä kilometriltä.

Työryhmän mukaan uudistus vähentäisi yksityisautoilua noin 30 miljoonalla matkalla vuodessa. Se on noin prosentti kaikista yksityisautoilla tehtävistä matkoista. Autoilun pienenevä määrä ei kuitenkaan alenna verokertymää, koska liikkumisen arvioitu muutos on otettu huomioon kilometrimaksun määrässä. ■

muassa ajokilometreistä ja polttoaineen kulutuksesta. Sitä kautta pystymme ohjaamaan huoltojärjestelmäämme sekä arvioimaan kuljettajien polttoaineen kulutusta, Alanko toteaa. ■

Ratkaisevasti parempaa osaamista

aaltopro.fi

Strategista kilpailuetua hankinnoista

Oivalla ulkoisten resurssien johtamisen keinot kilpailukyvyyn, tuottavuuden ja kasvun lisäämiseksi.

Startti 11.2.2014, ilmoittaudu nyt!

Diploma in Global Sourcing

Laajenna ja syvennä osaamistasi globaalin hankinnan kehittämisessä.

Seuraava toteutus suomeksi, **startti 5.11.2014**.

Kysy lisätietoja.

Klikkaa nettiin tai soita!

aaltopro.fi/kilpailuetuahankinnoista

aaltopro.fi/dgs

tupuna.tapanainen@aalto.fi, 050 359 0737



TEKSTI **JUKKA NORTIO** KUVA VALMET AUTOMOTIVE

AUTOTEHDAS ULKOISTI SISÄLOGISTIIKAN

Logistiikan ulkoistaminen on edennyt Suomessa hitaasti. Keski-Euroopassa ja Britanniassa ulkoistettujen toimintojen osuus on selvästi suurempi.

Moderni logistiikkakumppani on enemmän kuin palveluntarjoaja. Se optimoi materiaalivirtoja, etsii pullonkauloja ja kehittää uusia toimintatapoja.

– Me olemme osa Valmet Automotiven toimitusketjua, emme yksi kumppani muiden joukossa, kertoo HUB logisticsin toimitusjohtaja **Aarno Törmälä**.

HUB logistics on poikkeuksellinen logistiikan asiantuntijayritys, koska se toimii useimpien asiakkaidensa kanssa kaikilla muilla logistiikan alueilla paitsi kuljetuksissa. Yritys on erikoistunut hankintalogistiikkaan ja materiaalivirtojen optimointiin.

Logistiikkaketjun suurimmat ongelmat ovat Törmälän mukaan tavarantoimituksen vastaanotossa ja lähettämässä. Nii-

den tehokas optimointi ja järjeistäminen voi jopa puolittaa kyseisten toimintojen kulut.

– Vastaavia säästöjä ei saada kuljetuksia optimoimalla, Törmälä sanoo.

Ennätysnopea rakentaminen

Logistiikan ulkoistaminen on edennyt Suomessa hitaasti. Keski-Euroopassa ja Isossa-Britanniassa ulkoistettujen toimintojen osuus on selvästi suurempi.

HUB logisticsin yhteistyö globaalisti toimivan suomalaisen autotehtaan kanssa alkoi vuoden 2013 tammikuussa. Uutuutta kiiltävän Uudenkaupungin autotehtaan kaikki logistiikkatoiminnot päästiin rakentamaan puhtaalta pöydältä.

HUB logisticsin omistama 7 000 neliön logistiikkakeskus ja yhdystunneli rakennettiin ennätysajassa. Kuukausi lyötiin maahan huhtikuun alkupuolella ja varasto oli valmis syyskuun lopussa.

Fyysistä varastorakennusta tärkeämpi projekti oli kuitenkin materiaalivirtojen ja toimitusketjun yksityiskohdainen suunnittelu (*plan for every part*). Siinä määriteltiin muun muassa alihankkijoilta tulevien komponenttien sisällöt ja määrät, sisään ja ulos kulkevan tavarantoimitavat sekä varaston ja tuotannon välinen tavaraliikenne.

Pullonkaulat kuriin

Arkisen työn havainnoinnin pohjalta HUB logistics on kehittänyt asiakkaansa toimintaa konkreettisesti. Työkalupakissa on muun muassa liikerata- ja työpisteanalyysijä. Niiden perusteella on luotu kokonaiskuva materiaalivirroista: koko ketju hankinnasta tuotantoon sekä edelleen lähettämöön. Materiaalivirtojen pullonkaulat on löydetty ja ne on saatu kuriin.

– Kävimme läpi koko asiakkaan tuoterakenteen, jokaisen osan ja niihin liittyvät logistiset palvelut. Määrävinä tekijöinä olivat toimitusaikataulut, varastotasot, kulutus ja osan vaatima käsittely, Törmälä kertoo.

Lähettämötoimintojen kehittämisessä huomio kiinnitettiin erityisesti kokoonpanosarjojen pakkaustapoihin. Myös tuotantoa tukevat esiasennukset sekä pakkaussetit kartoitettiin tarkasti, sillä esitöiden tekeminen sarjoissa nopeuttaa tuotantolinjan töitä.

– Tuotannossa jokaisella komponentilla on kolmen minuutin aikaikkuna, jolloin sen pitää olla omalla paikallaan. Tavaroiden menekki, riittävyys ja erien siirrot pitää olla tarkasti kohdallaan.

Ajoitus vaatii vielä säästöä

HUB logistics auttaa Valmet Automotivea kehittämään yhteistyötä tavarantoimittajien kanssa, jotta materiaalivirrat ja toimitusprosessi toimisivat mahdollisimmat tehokkaasti.

– Ohjeistimme yhdessä asiakkaan kanssa tavarantoimittajat siitä, milloin ja mitä pitää toimittaa sekä kuinka komponentit pakataan. Oikealla pakkaustavalla säästäm-

DHL: ULKOISTUKSESTA 15–20 PROSENTIN SÄÄSTÖT

Rovaniemellä sijaitseva, kanadalaiseen konserniin kuuluva moottorikelkkavalmistaja BRP Finland haki loppuvuodesta 2012 uutta ratkaisua varaosa- ja tarvikelogistiikkansa hoitoon. Se valitsi Kumppanikseen DHL Supply Chainin.

Uusi 8 000 neliömetrin varasto vihittiin käyttöön Oulun Ruskossa lokakuussa 2013. Varaston läpi kulkee vuodessa yli miljoona tuotetta.

– BRP teki strategisen päätöksen hankkia pitkäaikainen ja globaali sopimuslogistiikkakumppani, joka vastaa toimitusketjun hallinnasta ja logistiikkatoiminnoista. He hakivat kumppania, jolla on jatkuvat valmiudet kehittää heidän toimitusketjunsä hallintaa, DHL Supply Chainin toimitusjohtaja **Magnus Nordberg** kertoo valinnan taustoja.

Toimitusketjun hallinnan ulkoistuksella haetaan Nordbergin mukaan joustavuutta suhdannevaihteluissa sekä kykyä tehostaa toimintaa ja tuottaa uusia ratkaisuja, kun toimintaympäristö muuttuu.

– Logistiikkatoimintojen tehokkuuden merkitys ymmärretään vihdoon myös yritysten johtoryhmissä.

Kumppanuus DHL:n kanssa on tuonut BRP:lle selkeitä hyötyjä. Toimitukset kulkevat ajallaan ja oikeisiin paikkoihin. Tehokkuus ja tavarantoimitusajat ovat olleet jopa ennakoitua parempia.

– Olemme lisäksi osoittaneet asiakkaallemme tuottamamme hyödyt kaikilla mittareilla, joita ovat toimitusten oikeellisuus, toimitusvarmuus ja keräilytarkkuus, Nordberg kertoo.

Entäpä sitten eurot?

Kun asiakas ulkoistaa toimitusketjun hallinnan meille, kykenemme yleensä tuottamaan 15–20 prosentin kokonaissäästöt sopimuskauden aikana, Nordberg lupaa. ■

me purkuajoissa ja komponenttien toimittamisessa tuotantoon, Törmälä kertoo.

Oikea-aikaisuus on jatkuva kehittämisen kohde. Toimitusjohtaja Aarno Törmälä uskoo, että seuraavan vuoden aikana siinä ollaan jo paljon nykyistä pidemmällä.

Joustavan materiaalihallinnon taustalla hyrrää HUB logisticsin alihankintaverkostojen hallintaan suunnittelema it-järjestelmä. Se tuottaa ajantasaista ja yksikkökohdaista tietoa hankinta- ja toimitusketjun kaikista vaiheista. Järjestelmästä nähdään ennusteet, hankinnat, toimitukset ja jalostus. ■

RIKKIDIREKTIIVI SEKOITTA POLTTOAINEPAKAN

Ölly-yhtiöt ennustavat, että MGO-kaasuöljyn kysyntä kasvaa jyrkästi. Samalla hinnat nousevat.

Varustamot miettivät paraikaa kaikkia mahdollisia keinoja, joilla voidaan kompensoida rikkipäästädirektiivin aiheuttama kustannusnousu. Vuoden 2015 alusta lähtien voimaan astuva direktiivi laskee polttoaineen sallitun rikkipitoisuuden 0,1 prosenttiin.

Direktiivin vaatimuksen täyttämiseksi varustamot joutuvat siirtymään keskitislepolttoaineeseen, joka tunnetaan merenkulussa termillä MGO (*marine gas oil*). Dieseliä muistuttava MGO poikkeaa maanteillä käytettävästä dieselistä muun muassa rikkipitoisuuden ja viskositeetin osalta. Maantiedieselin valmistusmäärät ovat toistaiseksi huomattavasti suuremmat ja puhtauskriteerit huomattavasti tiukemmat kuin meridieselillä.

Kun MGO:n käyttö kasvaa, sen ja raskaan polttoöljyn välinen hintaero todennäköisesti kasvaa.

– Kaikkien öljytuotteiden volyymit ovat ajat sitten ylittäneet rajan, jonka jälkeen lisävolyymi ei enää merkitse hintatason laskua. Tämän takia on syytä olettaa, että MGO:n hinta nousee rikkidirektiivin myötä, sanoo St1:n hallituksen puheenjohtaja **Mika Anttonen**.

Ympäristöhyöty plus miinus nolla?

Anttonen arvioi, että vuodesta 2015 alkaen markkinoilla oleva raskas polttoöljy myydään pääasiassa maihin, joita EU:n rikkidirektiivi ei koske. Hänen mielestään poliittiset päättäjät eivät aina ymmärrä kokonaisuutta.

– Ympäristön kannalta rikkidirektiivi ei ole missään nimessä yksikäsitteisen hyvä asia, sillä samoja tuotteita on globaaleilla markkinoilla jatkossa sama määrä kuin aiemminkin. Saattaa jopa olla, että raskasta polttoöljyä käytetään jatkossa Euroopan ulkopuolella ympäristön kannalta nykyistä turmiollisemmin, Anttonen pohtii.

Euroopassa toimivien varustamojen on joka tapauksessa sopeutettava toimintansa direktiivin mukaiseksi. Vaihtoehtoja on kaksi: rikkipesuri tai rikkipitoisuudeltaan riittävän alhainen polttoaine.

Neste Oilin varustamotoiminnan näkökulmasta rikkidirektiivi merkitsee kasvavia kustannuksia, jotka nostavat merirahtien hintoja noin 5–10 prosenttia. Varustamoliiketoiminnan johtaja **Arvo Ruotsalainen** arvioi, että MGO:n käyttöönotto johtaa satojen tuhansien eurojen polttoainejäähdetysinvestointiin alusta kohti. Kun mukaan lasketaan kalliimpi polttoaine, lisäkustannukset ovat miljoonia.

Rikkipesurit eivät ole sen edullisempia, sillä niihin siirtyminen maksaisi Ruotsalaisen mukaan myös miljoonia. Lisäksi käyttökustannukset nousisivat, ja lastikapasiteettia menetettäisiin.

– Olennainen tekijä päätöstä tehtäessä on, paljonko aluksella on käyttöaikaa jäljellä ja millaisella alueella se liikennöi. Nykyisillä aluksilla me tulemme siirtymään MGO:n käyttöön, kertoo Arvo Ruotsalainen.



Lyhintä reittiä Saksaan. SOL Continent Line liikennöi Rostockin ja Hangon välisellä reitillä, joka on lyhin reitti Saksan ja Suomen välillä. Tällä hetkellä liikenteessä on kaksi RoRo-alusta.

Meridiesel vai rikkipesuri?

MGO:hon siirtyminen on Ruotsalaisen mukaan Neste Oilille samalla myös mahdollisuus, koska yhtiöllä on resurssit valmistaa MGO:ta varustamoille myytäväksi. Hän odottaa kiinnostuneena, millaiseksi MGO:n jakeluinfrastruktuuri kehittyi eli millainen saatavuus korkearikkisellä polttoaineella on suhteessa MGO:n jakelun kattavuuteen.

– Jos halutaan jakaa molempia, se vaatii muutoksia jakeluterminaalien säiliöihin ja putkistoihin, Ruotsalainen sanoo.

Göteborgilaisen varustamon SOL Continent Linen johtaja **Kai Peränen** ei sen sijaan näe ongelmaa MGO-infrastruktuurin riittävydessä. Rikkidirektiivin ratkaisukeinoista hän asettaa Ruotsalaisen tavoin etusijalle MGO:n. Syytkin ovat samoja.

– Itämeren liikenteessä käytettäviin aluksiin asennettuna rikkipesuri maksaa meille liikaa. Lyhyillä reiteillä MGO on kustannustehokkaampi ratkaisu.

SOL Continent Line liikennöi Rostockin ja Hangon välisellä reitillä, joka on lyhin reitti Saksan ja Suomen välillä. Tällä hetkellä liikenteessä on kaksi RoRo-alusta.

– Tarpeen mukaan voimme ottaa kolmannen sisäaluksen liikenteeseen lyhyelläkin varoitusajalla. Kaikissa kolmessa tulemme siirtymään MGO:hon, Peränen kertoo. ■

TRAFI LASKI KULUT

Liiikenteen turvallisuusvirasto Trafi teetti hiljattain Insinööritoimisto Elomaticilla selvityksen rikkidirektiivin taloudellisesta vaikutuksesta Suomen meriliikenteeseen.

Jos Suomeen suuntautuvat laivat ottavat käyttöön vähärikkisen polttoaineen, esimerkiksi kaasuöljyn eli MGO:n, rikkidirektiivi aiheuttaisi 460–490 miljoonan euron lisäkustannukset vuodessa. Jos taas uusien ympäristömääräysten veloitteet hoidetaan ottamalla käyttöön raskasta polttoöljyä puhdistavat rikkipesurit, rahaa palaisi yhteensä 120–140 miljoonaa euroa.

– Arvio on tehty 1 600 aluksen keskiarvona ja se perustuu polttoaineiden nykyhintatasoon, kertoo diplomi-insinööri **Peter Albrecht** Elomaticilta.

– Aluskohtaista vaihtelua siis on. Paljon riippuu myös siitä, millainen pesuritekniikka halutaan asentaa. On mahdollista, että rikkipesurin avulla polttoainekustannuksissa tulee jopa säästöä, koska pesurilla varustetussa aluksessa voi käyttää nykyistä rikkipitoisempaa polttoainetta. ■

LOGISTIKKASEMINAARI 2014

6.2.2014 FINLANDIA-TALO • 6.-7.2.2014 SILJA EUROPA

POHJOIS-EUROOPAN SUURIN OSTON JA LOGISTIIKAN KOHTAAMISPAIKKA

MODERAATTORI



KILPAILUKYKY JA
INNOVATIIVISET
PALVELURATKAISUT

PÄÄTTÄJÄPANEELI



PÄÄTTÄJÄPANEELI



PÄÄTTÄJÄPANEELI



PÄÄTTÄJÄPANEELI



KEYNOTE



KEYNOTE



TUTUSTU OHJELMAAN JA VARMISTA PAIKKASI WWW.LOGISTIKKASEMINAARI.FI

KONTAKTIFOORUMISSA SILJA EUROPALLA:

ALAN TUOTEUUTUUDET, PALVELURATKAISUT, PÄÄTTÄJÄT JA YHTEISTYÖKUMPPANIT



KARTTAKESKUS



LOGY

SUOMEN OSTO- JA LOGISTIikkAYHDISTYS LOGY RY



KOLUMNI JUHA HELTIMOINEN

KIRJOITTAJAN YRITYS 4T-CONSULTING KOULUTTAA JA KONSULTOI YRITYKSIÄ TEHOSTAMAAN TOIMITUSKETJUJA

Innovatiivinen verkostoituja on askeleen edellä

Benchmarking tarkoittaa oman toiminnan vertaamista toisten toimintaan. Tavoitteena on kyseenalaistaa omia toimintamalleja ja oppia itseään paremmilta sekä löytää parhaat käytännöt.

Helpommin sanottu kuin tehty. Voinko tunnustaa itselleni ja kenties muille, että saattaisin olla huonompi kuin muut? Joissain asioissa näin aivan varmasti on – ja tällöin opin muilta. Yhtä varmasti myös minulla on annettavaa muille.

Itse olen käyttänyt benchmarkingia konsernin kymmenen maan toimitusketjun ammattilaisten kanssa.

Alku oli todella hankalaa. Vaikka olimme saman yrityksen palveluksessa, pelko omasta osaamattomuudesta sekä haluttomuus paljastaa omia hyviä käytäntöjä estivät avoimen ja kaikkia hyödyttävän yhteistyön. Vähitellen solmut aukesivat, kun yksi toisensa jälkeen sai hyviä ajatuksia ja neuvoja muilta sekä huomasi omien tunnuslukujensa paranevan.

Vasta kun kollegat huomasivat hyötyvänsä itse, he alkoivat paljastaa omia hyviä käytäntöjään. Vaikka toimitusketjun tunnusluvut eivät aina olleet keskenään vertailukelpoisia, tunnuslukujen paraneminen rohkaisi avaamaan omat salaiset kansiot myös muille.

Miksi näin? Mitä me oikein pelkäämme?

Pärjätäksemme nykypäivän kovassa kilpailussa meidän pitää olla jatkuvasti askeleen edellä muita. Benchmarking ei saa olla toisten matkimista, vaan ryhmän tulee keskenään miettiä, miten se voi olla edellä kilpailijoita ja saada heidät tavoittelemaan meidän toimintamallejamme – askeleen pari jäljessä.



Voinko tunnustaa, että saattaisin olla muita huonompi?

Ole aloitteellinen ja innovatiivinen. Jos et löydä oman yrityksesi sisältä sopivaa ryhmää, verkostoidu toimitusketjun eri osa-alueiden ammattilaisten kanssa. Tunnet varmasti eri toimialoilta paljon kollegoita, jotka painivat luultavasti samojen ongelmien kanssa: miten parantaa saatavuutta, miten hallita varastoarvot, miten toimittaa ajoissa ja virheettömästi, miten parantaa prosesseja ja yrityksen tulosta, kassavirtaa ja asiakastyytyväisyyttä.

Olen ollut mukana tällaisessa ryhmässä, ja tulokset olivat todella kannustavia. Emme kilpailleet keskenämme, vaan huomasimme mieltivämme ratkaisuja samantyyppisiin ongelmiin.

Yhteistyön kehittyessä jokainen oppi toisiltaan, jakoi omia hyviä kokemuksiaan sekä paransi merkittävästi omaa toimintaansa. Kokoonnuimme 3–4 kertaa vuodessa. Otimme usein tapaamisen teemaksi jonkun osallistujan erityisen ongelman, jota pohdimme omien kokemustemme pohjalta. Usein kollegat löysivät ratkaisun ongelmaan. Myös me muut saimme uusia oivalluksia.

LOGYn jäsenenä sinulla on mahdollisuus verkostoitua ja olla itse aloitteen tekijä. Hyödynnä myös LOGYn foorumitoimintaa.



TARKAT LIIKKEET JA PORTAATON NOSTONNOPEUS

► Uudet tarkat ja tehokkaat STILL EK-X -keräilytrukit toimivat hyvin monimutkaisissa varastoissa ja käsiteltäessä herkästi rikkoutuvia tavaroita.

EK-X-trukit hyödyntävät energian säästöjärjestelmää ja talteenottoa. Kevyiden ABS-muovista tehtyjen osien ansiosta trukit ovat aiempaa kevyempiä, mikä myös säästää energiaa.

Älykäs OPTISPEED-järjestelmä valvoo ja säätelee ajonopeuksia nostokorkeuden ja kuormituksen perustella. Tämä mahdollistaa nopean työskentelyn ja työturvallisuuden yhdistämisen. Ohjaamo on tilava ja selkärankaan kohdistuu aiempaa vähemmän värinää.

Yksinkertaistetun huollon ansiosta trukkimallin käyttökustannukset ovat kohtuulliset. ■



MICHELIN RASKAAN SARJAN TESTI- VOITTAJAKSI

► Saksalainen tutkimus- ja testikeskus DEKRA vertaili raskaan kaluston jarrutusmatkoja märällä pinnalla. Michelinin voittorenaan jarrutusmatka oli 44,9 metriä lyhyempi kuin kilpailijoilla keskimäärin – ja jopa 68,8 metriä lyhyempi kuin viimeiseksi jääneellä renkaalla.

Testi toteutettiin märällä tienpinnalla, jonka kitkakerroin oli matala. Kaikki testirenaat olivat kuluneet niin, että alkuperäisestä kuviosyvyydestä oli jäljellä enää yksi kolmasosa. Renkaat edustivat premium-merkkien uusinta sukupolvea. ■

KASVOT TUNNIS- TETTAVAKSI JA VARJOKULKIJAT KURIIN

► Arikin kulunvalvontapisteisiin kehitetty Broadway 3D -kasvontunnistus ja TDFlex-varjokulkemisen esto varmistavat, että vain oikeat henkilöt pääsevät valvottuun kohteeseen.

Uudet turvaratkaisut perustuvat biometriikkaan. Kasvojen infrapunatunnistus erottaa jopa kaksoiset toisistaan kahdessa sekunnissa metrin etäisyydeltä. ■

LUOTSIJÄRJESTELMÄ TUO LISÄTURVAA SATAMALIIKENTEeseen

► Eurooppalaisessa tutkimushankkeessa kehitetty tarkka ja nopea luotsijärjestelmä parantaa satama-alueiden turvallisuutta ja nopeuttaa laivaliikennettä, mikä vähentää laivojen



polttoaineenkulutusta. Järjestelmän prototyyppiä kehitettiin Corkin satama-alueella tänä syksynä.

DockingAssist-järjestelmään kuuluu satama-alueella sijaitseva tukiasema ja kevyt, kannettava luotsityökalu, joka antaa luotsille nopeasti tiedon laivan sijainnista, nopeudesta

ja liikkeen suunnasta. Satamalaitureihin ei välttämättä tarvitse asentaa kalliita ohjausjärjestelmiä.

Senttimetrien tarkkuuteen yltävä paikannus, navigointi ja nopeuden mittaaminen perustuvat WiMAX-laajakaistaverkon ja RTK-tekniikalla tehostetun GNSS-paikannusteknologian yhdistämiseen. ■

POTKURIT SÄÄSTÄVÄT ROIMASTI

► Uusi potkurijärjestelmä voi säästää yhden rahtilaivan polttokuluja yli puoli miljoonaa euroa vuodessa. Jälkiasennetun potkurijärjestelmän polttoainekulutus on 5 prosenttia ja uustuotantona valmistetun 10 prosenttia pienempi perinteisiin ratkaisuihin verrattuna.

TRIPOD-projektissa selvitetään, millaisia hyötyjä saadaan yhdistämällä suomalaisen ABB:n kehittämä peräsinpodjärjestelmä ja espanjalaisen Sistamarin kärkilevypotkurit vastakain pyöriviin CRP-potkureihin. ■



FIMECC-PROJEKTI PALAUTTAA LASTARIN PERSTUNTUMAN

► Etäohjattavista työkoneista ei saada parasta tehokkuutta irti nykyautomaatiikalla, koska se reagoi muuttuviin tilanteisiin hitaammin kuin ihminen. Kun ohjain antaa signaalin etäohjattavan laitteen toiminnasta tuntoaistin avulla, kuljettaja pystyy reagoimaan muutoksiin todella nopeasti.

– Suuria kaivoslastareita ohjataan paljolti perstuntumalta. Kun laitetta ohjataan etänä maan päällä, kuljettajalta katoaa tuntuma. Silloin ei havaitse koneen mahdollista ylikuormittamista tai vaaratilannetta, jossa lastari saattaa ajautua vaikka päin tunnelin seinää. Myös lastarin tuottavuus on heikompi verrattuna tottuneeseen manuaalijoon, mikäli kauha jää kasalla vajaaksi, kertoo Sandvikin suunnittelupäällikkö **Arto Vento**.

FIMECC-projektissa tutkitaan tuntoaistin yhdistämisestä työkoneiden tekniikkaan. Virtuaaliympäristössä testaamiseen on nyt valmistettu kaksi prototyyppiä, jotka antavat palautteen koneen käyttäytymisestä tuntoaistin avulla. Prototyyppiä on testattu Sandvikin lastaussimulaattorissa ja Kalmarin mobiilipukkinosturin (RTG) simulaattorissa. ■

Hae nyt koulutukseen!

Ostajan koulutusohjelma

Koulutus alkaa 28.3.2014.

Koulutusohjelman tavoitteena on antaa valmiuksia toimia yritysten monipuolisissa ja vaativissa osto- ja hankinta-tehtävissä sekä kehittää samalla myös yritysten hankintatoimintaa.

Ostopäällikön koulutusohjelma

Koulutus alkaa 28.3.2014.

Koulutusohjelma on tarkoitettu henkilöille, jotka toimivat oston/hankinnan/logistiikan esimiestehtävissä tai muissa asiantuntijatehtävissä.

Ulkomaankaupan ammattitutkinto

Koulutus alkaa 27.3.2014.

Ulkomaankaupan ammattitutkinto on tarkoitettu kansainvälistä kauppaa - tuontia tai vientiä - käyvien yritysten sekä huolinta- ja kuljetusalan yritysten eri tehtävissä toimiville.

Koulutukset soveltuvat myös henkilöille, jotka suunnittelevat siirtyvänsä kyseisiin tehtäviin.

Viimeinen hakupäivä koulutuksiin: 21.3.2014.

Lisätietoja: Pertti Niskanen, p. 0400 345 660, pertti.niskanen@edupoli.fi

Virnatie 5 A
01300 Vantaa

edupoli

LUE LISÄÄ
WWW.EDUPOLI.FI



EKOREKKA SAI LUVAN

► Ekorekkakokeilu käynnistyi Suomessa marraskuussa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myönsi 19.11.2013 viiden vuoden kokeiluluvan yhdelle Speed Oy:n suuri-kapasiteetiselle moduuliyhdistelmälle. Rekka aloittaa Vuosaaren sataman ja Lahden välisellä reitillä.

Ekorekkakokeilun tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä jopa 40 prosenttia. Se on mahdollista, koska rekka voidaan jakaa sisämaanterminaalissa kahdeksi normaaliksi traileriyhdistelmäksi.

– Tarpeettomat tyhjen konttien kuljetukset vähenevät merkittävästi. Samalla ympäristö kuormittuu vähemmän ja kuljetustehokkuus nousee, hankkeen koordinaattorina toimivan Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy:n toimitusjohtaja **Jukka Rantanen** kertoo.

Vastaavanlaista yhdistelmää on testattu aiemmin Ruotsissa. ■

180

► Suomen ABB on saanut vuoden 2013 aikana 180 miljoonan dollarin tilaukset maailman suurimmilta risteilyalan yrityksiltä voimalaitos- ja propulsiojärjestelmien toimittamisesta. Tilaukset sisältävät toimitukset kahteen Norwegian Cruise Linen ja Royal Caribbean Internationalin alukseen sekä yhteen Holland America Linen sekä Carnival Cruise Linesin alukseen. ■

KONTAKTIFOORUMI

7.2.2014 M/S SILJA EUROPA

LOGY

SUOMEN OSTO- JA LOGISTIikkAYHDISTYS LOGY RY

NÄYTTELYTAPAHTUMASSA MUKANA ALAN TUOTEUUTUDET, PALVELURATKAISUT JA PÄÄTTÄJÄT



Mukana kumppaneidemme lisäksi mm.
Digia, Euroports Finland, Intolog Group,
Kouvola Innovation, Leanware, Neste Oil,
Paetronics, Rocla, Suomen Transval,
Taipale Telematics

Kontaktifoorumi on Logistiikkaseminaarin toisen päivän näyttelytapahtuma m/s Silja Europalla. Laivalla tiedossa myös Alf Rehnin vetämä **valmennusfoorumi** ja **round table** -keskustelutilaisuudet ajankohtaisista aiheista.

Varaa paikkasi ja tule mukaan www.logistiikkaseminaari.fi

PÄÄYHTEISTYÖKUMPPANIT:



KARTTAKESKUS



HANKINNAT JA TULOSENTEKO

- Talouden tehoisku hankinnan ammattilaisille

11.-12.2.2014

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa



Myynnillä eletään - mutta hankinnoilla tehdään tulosta!

Paneudumme koulutuksessa asioihin, jotka jokaisen hankinnan ammattilaisen tulee taloudellisista asioista hallita sekä siihen, millä työkaluilla ja miten hankintatoimen taloudellisuutta ohjataan.

Koulutuksen käytyäsi:

1. osaat hyödyntää taloudellisia muuttujia hankintatoimessa
2. osaat arvioida ja hallita toimittajien taloudellista suorituskykyä
3. tiedät miten hankinnoilla vaikutetaan yrityksen tulokseen
4. ymmärrät mitä taloudellisia seikkoja tulee selvittää ja seurata
5. osaat huomioida kokonaiskustannukset toiminnan kehittämisessä



KEHITY, NIIN
MENESTYT.

LOGY

LUE LISÄÄ:
www.logy.fi/koulutus

Liity mukaan vetovoimaiseen verkostoon

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

Liity: www.logy.fi/jasenyys

Opiskelija:
huomaa edullinen opiskelijajäsenhintä!



www.logy.fi

LOGY

STANDARDIEN PUUTE VAIKEUTTAA LOGISTIKKAKUSTANNUSTEN VERTAILUA

Makrologistiikkakustannusten mittaamista tutkinut KTM Karri Rantasila kehitti väitöskirjassaan uuden mallin logistiikkakustannusten mittaamiseen ja vertailuun.

Karri Rantasila tutki toimitusketjujen johtamisen alan väitöstyössään makrologistiikkakustannusten mittamista kansainvälisellä tasolla. Tutkimuksen mukaan kansainvälistä vertailua vaikeuttaa standardien ja yhteisesti sovitujen tutkimusmetodien puuttuminen.

Logistiikkakustannusten käsite ja mittayksiköt vaihtelevat. Yleensä logistiikkakustannuksilla käsitetään yritysten fyysisen materiaalivirran hallintaan liittyvät kustannuserät, kuten kuljetuskustannukset, sekä logistiisiin toimintoihin läheisesti liittyvät epäsuorat kustannukset, kuten hallintokustannukset.

Rantasila kävi tutkimuksessaan läpi 49 yksittäistä, eri puolilla maailmaa tehtyä tutkimusta, joissa selvitettiin makrotason logistiikkakustannuksia kansallisella tai alueellisella tasolla.

Uusi yhteinen malli kustannusten mittaamiseen

Rantasila esittää väitöskirjassaan yleistä mallia logistiikkakustannusten mittaamiseen. Malli perustuu aiempien tutkimusten lisäksi transaktiokustannusteorian soveltamiseen kustannuskomponenttien uudelleenryhmittelyssä. Mallin tuloksena saadaan neljä logistiikan kustannuskomponenttia: käyttö-, markkina-, hallinto- ja muut kustannukset.

Mallia voidaan soveltaa myös aikaisempien tutkimustulosten vertailukelpoisuuden parantamiseen.

Useimmissa Euroopan maissa ja Pohjois-Amerikassa logistiikkakustannukset ovat viiden ja kymmenen prosentin välillä bruttokansantuotteesta. Eräissä Aasian ja Afrikan talouksissa logistiikkakustannusten on arvioitu vastaavan jopa yli kahtakymmentä prosenttia bruttokansantuotteesta.

Logistiikkakustannukset vaihtelevat huomattavasti

Rantasila analysoi väitöskirjassaan myös suomalaisten kaupan ja teollisuuden alan yrityksiltä kyselytutkimuksella kerättyjä logistiikkakustannusten tunnuslukuja. Aineisto on osa professori Lauri Ojalan johtaman logistiikan tutkimusryhmän kokoamaa laajaa Logistiikkaselvitys-kyselyaineistoa vuosilta 2006, 2009, 2010 ja 2012. Aineisto on laajin tällä hetkellä olemassa oleva logistiikkakustannusten tietokanta.

Aineiston mukaan suomalaisten teollisuusyritysten painottamattomat keskimääräiset logistiikkakustannukset olivat vuonna 2011 noin 16 prosenttia liikevaihdosta. Korkeimmat kustannukset olivat nahkatuotteiden sekä ajoneuvojen valmistuksessa. Kaupan alan keskimää-

räiset logistiikkakustannukset olivat 17,4 prosenttia.

Karri Rantasila erotti toimialojen sisäisistä muutoksista viisi erilaista muutostyyppeä. Osalla toimialoista (esim. tekstiilin valmistus) epäsuorat logistiikkakustannukset pysyivät korkeina koko tarkastelujakson ajan ja muut kustannukset muuttuivat. Toisaalta esimerkiksi julkaisu- ja painotoiminnassa käyttökustannukset pysyivät korkeina, mutta suorat ja epäsuorat kustannukset muuttuivat merkittävästi. Tietyille toimialoille oli tyypillistä kaikkien kustannuslajien muuttuminen voimakkaasti, kun taas esimerkiksi konepajateollisuudessa oli havaittavissa syklinen muutos. Ruoan vähittäiskaupassa logistiikkakustannukset pysyivät muuttumattomina suhteessa muihin kaupan toimialoihin. ■

KTM Karri Rantasila on syntynyt vuonna 1984 Porissa ja kirjoittanut ylioppilaaksi Porin Lyseon lukiosta 2003. Hän on valmistunut kauppatieteiden maisteriksi 2010 Turun kaupakorkeakoulusta. Rantasila työskentelee parhaillaan VTT:llä Liikenne ja logistiikka -yksikössä asiakaspäällikkönä ja logistiikan tutkimusryhmän tiimipäällikkönä. Väitöskirja kuuluu toimitusketjujen johtamisen alaan.



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N PROJEKTIPÄÄLLIKKÖ

Kaatuuko Pisan torni?

Se oli niin lähellä. Vuosi 2013 oli melkein taputeltu purkkiin ja katseita suunnattiin kohti uutta vuotta. Harva edes muisti, että kolmen vuoden sykleissä julkistettavan Pisa-tutkimuksen tulokset vuodelta 2012 olisivat saapumassa. Sinivalkoinen menestys oli ollut tutkimuksen alkuajoista lähtien erinomaista. Joulukuu toi kuitenkin tullessaan huonoja uutisia.

Pisa-tutkimus mittaa OECD-maiden 15-vuotiaiden koululaisten koulutaitoja. Viime kuussa julkaistuisia tutkimustuloksissa Pohjoismaiden menestys oli kääntynyt laskuun. Ruotsissa ja Norjassa julistettiin median leikkisästi nimeämä ”hätätila” opetuksen ja koulutuksen tasosta. Kansa ja media ottivat Suomessa koululaitoksen hampaisiinsa ja vaativat päitä vadille. Miten tässä nyt näin kävi?

Vuoden opettajaksi valittu **Kai-Ari Lundell** pelkisti lehtihaastatteluissa sanoman päättäjille yksinkertaiseen muotoon – *Sitä niitetään mitä kylvetään*. Kun opetuksen budjetista karsitaan, niin on selvää, että tulos näkyy jossain. Budjettileikkaukset ovat näkyneet myös muissa mediahuomion ylittävissä tapauksissa: mäkikotkien kansalaistalkoissa ja uuden lastensairaalan yksityisessä varainkeruussa.

Opetuksen budjettileikkauksista ei ole kuitenkaan tarjolla kompensatiopisteitä Pisa-tutkimuksessa, vaan kaikki maat lähtevät samalta linjalta. Malli tarjoaa omat hyvät ja huonot puolensa. Lähestymistapoja tasa-arvoisen lähtökohdan aikaansaamiseksi on terävöitettyä kaksi. Lähdemmekö liikkeelle siitä olettamuksesta, että kaikilla on samanlaiset mahdollisuudet vai siitä, että lähtökohdat voivat olla jo alusta alkaen erilaiset? Tasa-arvoinen lähtökohda toteutunee jossain näiden kahden ajattelumallin välimaastossa.



Yhden tuloksen takia ei kannata heittää hanskoja tiskiinkin.

Olemme geeniperimän, kulttuurin ja kasvatuksen tulostosta. Täydellisen mittarin luomiseksi tulee myös nämä osa-alueet huomioida. Tällä hetkellä Pisa-tutkimuksen kaltaista meritokratiaan perustuvaan suoritusarviointiin pohjautuvia mittareita on työelämässä käytössä useita. Näissä työuralla eteneminen tai palkankorotukset pohjautuvat suoritteisiin ja menestykseen. Mittari ei sellaisenaan palkitse lojaalisuudesta, innovaatioista tai vaikkapa luovuudesta.

Opetuksen ja koulutuksen tulee jatkossakin olla Suomessa huippuluokkaa. Olisiko nyt kuitenkin aika ottaa käyttöön myös muita mittareita? Standardoimiselle perustuva arviointijärjestelmä tarjoaa toki vertailupohjaa kansakilpailijoihin, mutta se ei kerro sellaisenaan paljoakaan kyvystä soveltaa ratkaisuja käytäntöön. Eli siitä ajattelusta ja kyvystä, jota työelämässä käytetään päivittäin.

Mittareita on onneksi monia, eikä yhden tuloksen takia kannata heittää hanskoja tiskiinkin. Kun asiaa ajattelee tarkemmin, niin Pisastahan tulee helposti mieleen Pisan kalteva torni. Täydellistä suoritusta tavoiteltaessa on tervettä huomata, että kyseinen torni toimii erinomaisena symbolina erehtyvyydestä, kaatumisen uhasta ja epäonnistumisesta. Ei kukaan opi tekemättä virheitä.

YHDISTYS

SYYSKOKOUS JA FOORUMI-ILTAPÄIVÄ 28.11.2013



LOGYn hallituksen puheenjohtaja Pekka Orne (vasemmalla) ja toimitusjohtaja Markku Henttinen (keskellä) kiittivät yhdistyksen palveluksessa työnsä päättänyttä johtaja Tomi-Pekka Juhaa ansiokkaasta työstä alan hyväksi. Juha sanoi lähtevänsä hyvillä mielin katselemaan uusia haasteita.



Minä panen riman mielelläni kolmeen metriin, mutta minusta me voimme olla tyytyväisiä siihenkin, jos pääsemme kahteen.

– TOIMITUSJOHTAJA MARKKU HENTTINEN, LOGY RY

LOGY KASVOI VUONNA 2013

LOGYn sääntömääräinen syyskokous pidettiin 28. marraskuuta hotelli Haagassa, yhdistyksen toimiston naapurissa. **Jyrki Kurkisen** puheenjohtamassa kokouksessa läsnä olleet 60 jäsentä saivat kuulla toimitusjohtaja **Markku Henttisen** kuvauksen päättävän vuoden toiminnasta ja toimintasuunnitelman alkaneelle vuodelle.

Henttisen mukaan vuosi 2013 oli sekä haasteellinen että menestyksellinen. Haasteellisuutta lisäsivät muutok-

set toimiston henkilöstössä mutta tiimin venymisten ansiosta tilanteista selvittiin hyvin. Erityisen myönteisenä Henttinen piti LOGYn piirissä toimivien ammattilaisten määrän kasvua.

– Olemme saaneet aktiiveja lisää lähes 300 henkilön verran puolessa vuodessa, Henttinen sanoi.

– Näyttää siltä, että olemme kääntyneet selkeälle kasvu-uralle, vaikka suhdanteita ei voi pitää suosiollisina.

Aktiiveja on tullut lisää varsinkin yh-



Toiminta EU:ssa on jatkuvaa tulipalojen sammuttamista.

– LOGISTIIKKAPÄÄLLIKKÖ OUTI NIETOLA, METSÄTEOLLISUUS RY



Metsäteollisuus ry:n logistiikkapäällikkö Outi Nietola kertoi selkeät ja suorat terveiset logistiikan merkityksestä ja rikkidirektiivin vaikutuksesta. Nietola nousee uutena jäsenenä LOGYn hallitukseen.

teisöjäsenien piiristä. Henttisen mukaan myös yhdistyksen talouden vakauttaminen on onnistunut. Vuoden 2013 tulos näyttää päätyvän lievästi plussalle, mikä on budjetoitua parempi saavutus.

LOGYn vuoden 2014 toimintasuunnitelmaan kuuluu muun muassa toi-

minnan eri tasojen (toimisto, valiokunnat, piirit ja foorumit) roolien tarkastelu, sähköisten palvelujen kehittäminen ja valmistautuminen yhdistyksen visuaalisen ilmeen uudistamiseen.

Toimintasuunnitelmasta käytiin lyhyt keskustelu, jossa todettiin suunnitelman kunnianhimoisuus. Toimitusjohtaja Henttinen sanoi olevansa samaa mieltä. Kovat tavoitteet on laadittu tietoisesti.

– Minä panen riman mielelläni kolmeen metriin, mutta minusta me voimme olla tyytyväisiä siihenkin, jos pääsemme kahteen. ■

Syyskokouksessa palkittiin opinnäytteistään Minna Hyvärinen (vasemmalla) ja Antti Puurunen (oikealla). Mervi Rajahongan väitöskirja sai Vuoden Logistiikkatutkimus 2013 –tunnustuksen.

LOGYN HALLITUKSEN JÄSENET 2014

UUDET

- ▶ Petri Impola, myyntijohtaja, Euroports Oy
- ▶ Joanna Luukkonen, senior consultant, CapGemini Oy
- ▶ Petri Miettinen, senior vice president, Tikkurila Oyj
- ▶ Outi Nietola, logistiikkapäällikkö, Metsäteollisuus ry
- ▶ Jorma Ruikka, hankintajohtaja, Valio Oy

JATKAVAT

- ▶ Pekka Orne (puheenjohtaja)
- ▶ Jukka Hallikas
- ▶ Tapio Hyvönen
- ▶ Ketty Kortelainen
- ▶ Maritta Könönen
- ▶ Petri Palo
- ▶ Pekka Aaltonen
- ▶ Pekka Meronen
- ▶ Sanna Nieminen
- ▶ Sanni Rönkkö
- ▶ Jukka Viinikainen



VAHVA PALAUTE LUKIJATUTKIMUKSESTA

Toteutimme joulun alla lukijatutkimuksen uudistuneelle *Osto & Logistiikka*-lehdelle. Saimme 900 vastausta, mitä voidaan pitää ilahduttavan kattavana otoksena. Saimme paljon kiitosta mutta myös hyödyllistä kritiikkiä, mitä pyrimme parhaamme mukaan hyödyntämään lehden kehittämisessä ja tuotannossa.

Osto & Logistiikka-lehden parhaita puolia ovat lukijoiden mielestä asiantuntemus, laadukkuus ja selkeys. Näistä lukijat antoivat lehdelle keskiarvosanan 3,5 kun asteikko oli 1–4. Tutkittujen asioiden heikoin keskiarvosana oli 3,1 joka tuli lehden erottuvuudesta.

Lukijatutkimuksemme mukaan lukijat arvostavat varsinkin alan case-juttuja, kannanottoja ja tietoa tulevaisuuden trendeistä. Monet olivat huomanneet lehden uudistumisen. Yhden lukijan mielestä lehti on ”virkistynyt ja ammattimaistunut” ja toinen totesi, että kokonaisuus on ”raikas ja vakuuttava”.

Kriittisissä puheenvuoroissa esille nousivat muun muassa hankinnan ja logistiikan uusimman tutkimustiedon nostaminen esiin lehdessä sekä hankintaan liittyvien juttujen painoarvon kasvattaminen. Vastauksista kävi myös ilmi, että tekniset jutut eivät kiinnosta kaikkia lukijoita.

Kaikkien lukijoiden miellyttäminen kaikissa jutuissa on lähes mahdoton tehtävä. Otamme kuitenkin jokaisen nyt saadun ja tulevat kehitysehdotukset kiitollisina vastaan ja lupaamme tehdä parhaamme käytettävissä olevilla resursseilla. Kiitos vielä kerran, ollaan yhteydessä!

Terho Puustinen
terho.puustinen@puremedia.fi

TUTUSTUMINEN SKANSKA-TALOON

LOGYn Helsinki-Uusimaan piiri järjesti aamupäivälaisuuden yhteistyössä Skanskan kanssa 13.11.2013. Vierailulla kuultiin todella mielenkiintoiset esitykset Skanskan ympäristötyöstä, hankintatoimesta, logistiikka- ja tuotantotilojen projektikehityksestä, Skanskatalon ympäristötehokkaista ratkaisuista sekä työmaiden logistiikkaratkaisuista.

Skanska-konserni toimii valituilla kotimarkkina-alueilla Euroopassa, Yhdysvalloissa ja Latinalaisessa Amerikassa. Skanska Oy on osa Skanska-konsernia, ja sen alaisuudessa ovat rakentamispalvelut ja asuntoprojektikehitys Suomessa. Suomen rakentamispalveluihin kuuluvat talonrakentaminen, talotekniikkapalvelut sekä maa- ja ympäristörakentaminen.

Skanska on ottanut edelläkävijän roolin vastuullisuudessa ja alan kehityksen suunnannäyttäjänä. Skanska edellyttää myös alihankkijoiltaan vastuullista liiketoimintaa ja sitoutumista Skanskan toimintaperiaatteisiin. Vastuullisuuden sisältö ympäristövastuu, sosiaalinen vastuu ja taloudellinen vastuu.

Kiitos vielä Skanskalle hienoista esityksistä ja monipuolisista esiintyjistä!

Mia Jyrkänkallio
Hallituksen jäsen, LOGYn
Helsinki-Uusimaan piiri

SKANSKA OY

- ▶ Liiketoimintojen yhteenlaskettu liikevaihto noin 980 miljoonaa euroa vuonna 2012
- ▶ Henkilöstön määrä noin 2 460
- ▶ Lisätietoja www.skanska.fi

LOGYN UUDET JÄSENET

MARRAS-JOULUKUU

- Aikkila Riitta** Konecranes Finland Oy
Honkanen Matti Asianajaja Asianajotoimisto Teperi & Co Oy
Hopeasaari Paula Opiskelija
Jolkkonen Pasi Key account manager
Juha Tomi-Pekka
Kallio Petteri Myyntineuvottelija Toyota Material Handling Finland Oy
Koivisto Aleksi Opiskelija
Kolu Reijo Key Category Manager Metso Power Oy
Lehmus Jukka Ostaja, mekaaniset komponentit
Leppikangas Sauli Opiskelija
Lindfors Petri Toyota Material Handling Finland Oy
Luukkola Juha Logistiikkakoordinaattori Oy Transmeri Ab
Molarius Pekka Warehouse and development manager Altia Oyj
Myryläinen Markku OstajaKonecranes Finland Oy
Peltoniemi Kaisa
Puurunen Antti Business consultant
Pyhälampi Antti Opiskelija
Reponen Jarno Kuljetuspäällikkö
Rissanen Sami
Salminen Tarja Projektipäällikkö Päijät-Hämeen sosiaali- ja terveydenhuollon kuntayhtymä
Satola Tommi Logistiikka-päällikkö Nordkalk Oy Ab

UUDET YHTEISÖJÄSENET

- Sievo Oy**
UFF Finland ry Keräys

Härkäjuhlat Tampereella

Niinan Keittiössä 8.3.2014 klo 18
Ilta hyvässä seurassa mukavan
ohjelman parissa ja maukkaasta
ruoasta nauttien

Ohjelmassa myös tanssia ja
arpajaiset

Tervetuloa!

Tarkempaa tietoa juhlista myöhemmin
Tiedustelut 040 523 2882 / Maritta Könönen,
Pirkanmaan piiri

KALENTERI 2014

HELMIKUU

4.-5.2.

Varaston suunnittelu

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

5.2.

Incoterms

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

6.-7.2.

Logistiikkaseminaari

Finlandia-talo ja m/s Silja Europa

10.2.

Hankintafoorumin round table: Palveluhankintojen tehostaminen

Hotel Haaga, Helsinki

11.-12.2.

Hankinnat ja tulokseteko: Talouden tehoisku hankinnan ammattilaisille

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

12.2.

Hankintatoimen taloudellinen ohjaaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

STILL first in intralogistics



Laadukas ja monipuolinen mallisto.
Tehokas jälkimarkkinointi.
Käytetyt trukit ja trukkien vuokraus.
Monipuoliset rahoituspalvelut.



KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Kahden kerroksen osaamista

Koulutus ja kilpailukyky ovat vuosia olleet suomalaisia kärkihankkeita. Pisa-tulokset ovat herättäneet ihailua maailmalla ja kohottaneet itsetuntoa Opetushallituksessa. Sen sijaan kiista kilpailukyvyn mittareista ja ”väärä tulos” on saanut yritysjohton tuntemaan lähes myötähäpeää.

Nyt Suomi on molemmilla mittareilla normalisoitunut. Media raportoi luku- ja laskutaidon romahtaneen. Pisa-tulosten heikkeneminen herätti poliitikot vaatimaan opetuksen tehostamista. Kilpailukyvyn heikkenemisestä ei huolta kannettu.

Opetusviranomaiset torjuvat hälyuutiset torjuttiin nopeasti: olemme yhä Euroopan parhaita. Suomen edellä ovat lähinnä aasialaiset maat.

Sen ei pitäisi kuitenkaan rauhoittaa, sillä Suomi kilpailee globaalissa sarjassa. Euroopan mestaruus ei riitä maalle, joka menettää tuotantoa, suunnittelua ja tuotekehitystä juuri näille nopeasti oppiville maille.

Etäällä näistä mittauksista on arkielämän osaaminen: tiedot ja taidot, joita tarvitaan työmarkkinoilla ja elinympäristössä.

Yrityksillä on jatkuvasti vaikeuksia saada työntekijöitä. Koulutettuja hakijoita voi olla jopa satoja, mutta joka kolmannella teollisuus- ja palveluyrityksellä on pulaa ammattitaitoisista työntekijöistä – rakennusalalla vielä enemmän. Yleensä syynä on puuttuva kokemus tai epäkurantti osaaminen.

Sitran tuore raportti antaa viitteitä tulevaisuuden osaamistarpeista. Elinympäristön monimutkaistuminen vaatii laajaa yleissivistystä ja monipuolisia tietoja ja taitoja sekä kykyä yhdistää erilaista osaamista. Yleisosajilta edellytetään laajaa tietotaitoa yhdistyneenä jonkin erikoisalueen syvään osaamiseen. Tarvitaan systeemiälyä, kykyä tunnistaa, yhdistellä ja koota tietoa eri lähteistä yh-



Euroopan mestaruus ei riitä maalle, joka menettää tuotantoa, suunnittelua ja tuotekehitystä nopeasti oppiville kilpailijoille.

teistyössä muiden kanssa nykypäivän erikoistuneessa työelämässä ja tietoyhteiskunnassa.

Nykyisen koulutusjärjestelmän tarjoama tietovaranto ei riitä kehittämään itsenäistä ajattelukykyä, synnyttämään tervettä uteliaisuutta ja kannustamaan luovuuteen. Yleissivistys ja koulutuksen tuoma osaaminen ovat heikentyneet koko 2000-luvun ajan. Pelkkä puhe elinikäisestä oppimisesta ei enää riitä.

Vielä vuonna 2004 pidettiin liioitteluna varoituksia Suomen hitaasta näivettymisestä, ellei kansalliseksi tavoitteeksi määritellä globaalia huippuosaamista.

Nyt tavoitteeksi on määritelty olla maailman osaavin kansa 2030. Se edellyttää kansainvälisesti kilpailukykyistä koulutusta, joka antaisi kansalaisille taidon hyödyntää tehokkaasti ja tuloksellisesti markkinoiden ja teknologian mahdollisuuksia tasapainoisen talouden, ympäristön ja hyvinvoinnin saavuttamiseksi.

Siinä riittää haastetta suomalaiselle koulutusjärjestelmälle, jonka kehittäjät ovat jääneet nauttimaan peruskoulukamppailun jälkeisestä onnistumisen tunteesta ja Pisa-tuloksista, unohtaen muun maailman muutoksen.

KEHITY, NIIN MENESTYT.

KOULUTUKSIA KEVÄÄLLÄ 2014

Oston peruskurssi	28.-29.1., 11.-12.2. ja 5.-6.3.
Varaston suunnittelu	4.-5.2.
Incoterms - Toimituslausekkeet tutuiksi	5.2.
Hankinnat ja tulokseteko	11.-12.2.
Hankintatoimen taloudellinen ohjaaminen	12.2.
Varastotoiminnan ohjaus	5.-6.3.
Materiaaliohjauksen laskentakurssi	13.3.
Kansainvälinen kauppa- ja sopimusoikeus	18.-19.3.
Strategisen ostajan parhaat käytännöt	26.- 27.3.
Oston lakiasiat	1.-2.4.
Oston peruskurssi	8.-9.4., 13.-14.5. ja 3.-4.6.
Kuljetuspalvelujen ostaminen	23.4.
Logistiikan mittarit	24.4.
Tuontikaupan perusteet	7.-8.5.
Toimitusketjun hallinnan perusteet	14.-15.5.
Toimitusketjun hallinta ja kehittäminen	21.-22.5.
Oston sopimukset - Tee kerralla oikein!	28.5.
Tuloksellinen neuvottelutaito	3.-4.6.
Hankintojen johtaminen ja kehittäminen	4.-5.6.

SEMINAAREJA KEVÄÄLLÄ 2014

Logistiikkaseminaari	6.-7.2.
Terveystuonon logistiikkapäivä	2.4.

Tutustu sisältöihin www.logy.fi

Käymistäni kursseista

yksi parhaista.

LOGY

LOGY RY - OTA YHTEYTTÄ, ME PALVELEMME!

SUOMEN OSTO- JA LOGISTIIKKAYHDISTYS LOGY RY ■ NUIJAMIESTENTIE 3 A ■ 00400 HELSINKI
yhdistys@logy.fi ■ www.logy.fi

EUROPORTS

TÄYDEN PALVELUN SATAMAOPERAATTORI



EUROPORTS - RAUMA - PIETARSAARI
info@euroports.fi, www.euroports.com
02 - 831 21