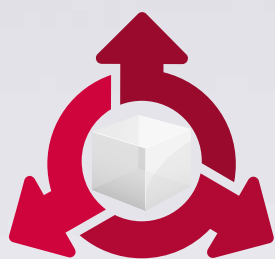


OSTO & LOGISTIIKKA ³2014

Kohtaamispaikkana portti maailmalle



transfairlog

4. – 6. marraskuuta 2014
Messe Hamburg, Saksa

2. Kansainväliset kuljetus- ja logistiikka- alan messut

Lisätietoa osoitteesta
www.transfairlog.com

Järjestäjä:

EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 (0)89 32391-241
www.transfairlog.com



10

**ITÄRAJALLA
HILJAISTA**

TULLI VALMISTAUTUU
KOVAAN VÄÄNTÖÖN

18

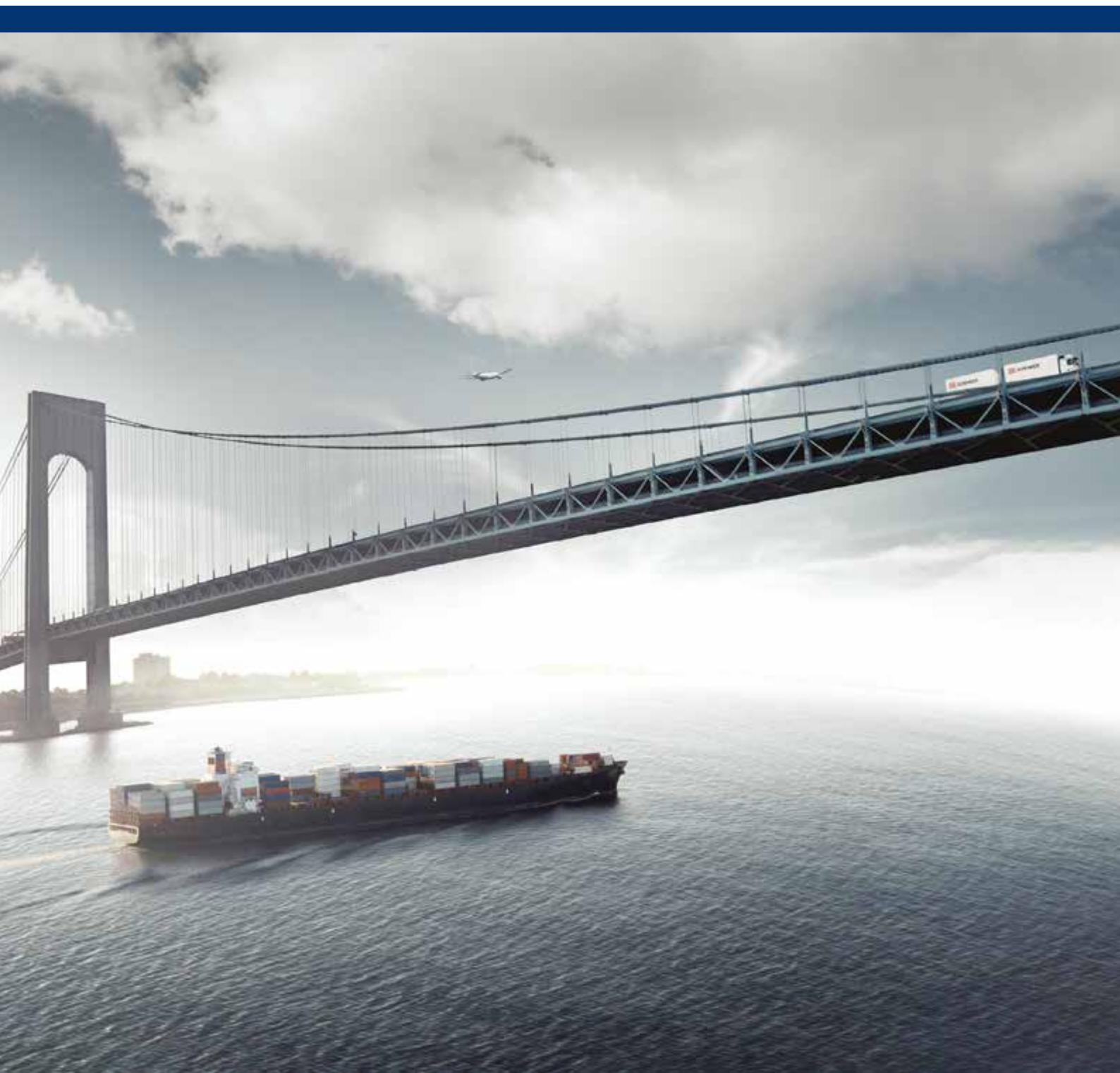
**DUUNARIN
RUOTO KESTÄÄ**

TERRAMARE PITÄÄ
VANHATKIN TÖISSÄ

30

**NIIN HELPPOA
JA HALPAA**

VERKKOKAUPPA OTTAA
KAIKEN MINKÄ SAA



Asiakkaasi arvostavat joustavuutta. Niin mekin.

DB Schenkerin lento- ja merikuljetukset ovat joustava ja luotettava tapa hoitaa globaalit tavaravirrat. Niitä järkevästi yhdistämällä säästät kustannuksia ja ympäristöä.

Lento- ja merikuljetusten lisäksi saat DB Schenkerin maakuljetukset sekä monipuoliset varastointipalvelut – suoraan Suomesta yhden kontaktin kautta. Olemme palveluksessasi 130 maassa kaikilla markkina-alueilla.

Puhutaan yhdessä tarkemmin. Soita 010 520 01 tai tutustu netissä:
www.dbschenker.com/fi.



10

JÄNNITYS
KASVAA
ITÄRAJALLA

Lännen pakotepolitiikan kiristyminen haittaisi liikennettä EU:n itäraajalla. Suomen tulli valmistautuu kovaan vääntöön venäläisten kollegoiden kanssa.



18

MINÄ TYKKÄÄN
RASKAASTA TYÖSTÄ

26

HIRVIÖREKKA ON
PAHA PIENELLE
TIELLE

- 4 PÄÄKIRJOITUS
- 6 UUTISIKKUNA
- 8 AITIOPAIKALLA: GÖRAN ÅBERG
- 30 VERKKOKAUPPA TUNKEE JOKA PAIKKAAN
- 34 SÄHKÖINEN RAHTIKIRJA ETENEE
- 36 SUOMI VOITTOON TOYOTAN DESIGN-KISASSA
- 40 KOLUMNI: OSTAJA VOITTAI NYT

- 42 UUDET TUOTTEET
- 44 UUDET IHMISET
- 46 KOLUMNI: KUKA PÄÄTTIKÄÄN HANKINNOISTA?
- 47 KOLUMNI: MINNE MENET, TYÖELÄMÄ?
- 48 YHDISTYS: OPISKELIJAT SIMULOIVAT BISNESTÄ
- 50 KOLUMNI: KUIN YDINASEELLA UHKAI

Koe ja näe enemmän verkkojulkaisussa!



Shop

Osta tästä/Varaa matka/Tee tilaus



Video

Katsele videota



Info

Hae lisäinfoa



www

Siirry www-sivulle



Gallery

Katso lisäkuvia



PDF

Lataa pdf



Audio

Kuuntele ääniraitaa



Link

Linkki toiseen palveluun

**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 LOGISTIikka-LEHDEN PÄÄTOIMITTAJA JA LOGY RY:N TOIMITUSJOHTAJA

Korvaako järki rahan?

Logistiikan ammattilaiset ovat huolestuneet valtion-talouden kehyspäätöksissä tehdyistä 100 miljoonan euron leikkauksista liikenteen ja logistiikan perusinfraan rahoitukseen. Samaan aikaan kuulemme, että Ruotsi suunnittelee sijoittavansa vuosittain väylästön kunnossapitoon ja uusinvestointeihin 522 miljardia kruunua eli noin 4,8 miljardia euroa.

Suomikin kerää liikenteestä veroina ja maksuina vuosittain seitsemän miljardia euroa, mutta siitä vain kymmenen prosentin siivu palautuu infran ylläpitoon.

Miten tähän on tultu? Onko äly loppunut ennen kuin rahat?

Kansantalouden tila on kieltämättä karu. Tasapaino pitää saavuttaa, eikä velkaan perustuvaa elvytystä voi jatkaa enää pitkään.

Tarvitaan siis uutta, aiempaa terävämpää älykkyyttä. Kireät budjetit pakottavat hyödyntämään yhteisiä resursseja tehokkaammin.

On nähtävissä, että digitalisointikehitys muuttaa liikennettä ja logistiikkaa suuresti jo lähitulevaisuudessa. Tekniikka mahdollistaa jo nyt ajoneuvokohtaisen datan kuljettajan ajotavasta, etenemisnopeudesta, ruuhka-ajosta sekä polttoaineen tai sähköenergian kulutuksesta.

Näin erityisesti yksityisautoilijoita olisi mahdollista ohjata jo nyt niin sanotulla ruuhka-ajomaksulla vapaaehtoiseen valintaan joukkoliikenteen käytön hyväksi.

Reaaliaikaisen liikennetilannetiedon välittäminen älykkäisiin navigointijärjestelmiin tulee edistämään vähemmän ruuhkaisten reittien valintaa ja siten tasaa verkoston kuormitusta. Henkilöautoliikenteen väheneminen mahdollistaa tavaraliikenteelle optimaalisten reittien käytön sujuvasti ja kustannustehokkaasti.



Liikenteen älykäs ohjaaminen tasaa infran kuormitusta.

Sähköinen toimitusketju etenee hyvää vauhtia myös Suomessa, vaikka emme ole vielä tavoitteessa.

Sähköisesti välitetty, oikea-aikainen ja paikkansa pitävä kuljetustilautieto viimeistelee sujuvan toimitusketjun. Ennuste- ja optimointijärjestelmät tulevat mahdollistamaan nykyistä merkittävästi paremman kapasiteetin suunnittelun ja korkeamman täyttöasteen niin tavara- kuin henkilöliikenteessä.

Toivottavasti jo lähitulevaisuudessa pääsemme tilanteeseen, jossa välittömästi tavarakaupan tapahduttua kuljetusoperaattori saa tiedon tulevasta lähetettävistä tavaramääristä, niiden tilavuuksista ja lastausominaisuuksista.

Älykkäillä resurssien, kuormansuunnittelun ja kuljetusreittien optimoinnin välineillä voidaan saavuttaa selkeitä etuja. Ne säästöt eivät ole keneltäkään pois.

Suomessa on loistavia ohjelmistoalan yrityksiä, joilla on hyvät edellytykset luoda uudentyyppisistä toimitusketjun ohjelmistoista menestyviä vientituotteita.

Tämä ei onnistu ilman logistiikan palvelusektorin vahvaa panosta. Alan toimijoilta tarvitaan nyt näkemyksellistä johtamista kohti tulevaisuuden mahdollisuuksia.



Logistiikkaa kellon ympäri?

Onnistuu! Itellan sähköisillä palveluilla hallitset koko toimitusketjuasi helposti ja tehokkaasti. Palvelu on käytössäsi aina, viikon jokaisena päivänä. Mitä laitetaan ja minne?



Pyydä tarjous osoitteesta
itella.fi/logistiikka


itella 



LÄÄKÄRIILTO / JOUKO MYKKÄNEN

HOITOLOGISTIKKO **SÄÄSTÄÄ AIKAA**

► Säästöt ovat merkittäviä, jos logistista työtä siirretään sairaanhoitajilta logistiikkaan erikoistuneille ammattilaisille eli hoitologistikoille. *Hoitologistiikka*-hankkeessa huomattiin, että näin leikkauksissa tarvittavien tarvikkeiden ja välineiden keräilyyn käytetty aika väheni ja leikkaussalien vaihtoajat nopeutuivat.

Päijät-Hämeen keskussairaalassa tarvittiin ennen hanketta

keskimäärin 78 minuutin logistinen valmistelu-aika ennen uuden potilaan leikkausta. Valmistelu-aika lyheni 10 minuuttiin, kun tavaroiden hyllytyksen teki siihen erikoistunut henkilö, jolla oli salin ulkopuolella pyörillä kulkeva vaihtolaatikko.

LOGY ry palkitsi hankkeen vuoden tärkeimpänä sisälogistiikan hankkeena. Hankkeen havaintojen pohjalta on kehitetty jo kaupallinen palvelu, jota tarjotaan sairaaloille. ■

TULLISSA RIKOSTEN SUOMEN ENNÄTYS

► Tullin tietoon tuli vuonna 2013 yhteensä 10 724 rikosta. Määrä on kaikkien aikojen suurin. Tullirikokset ovat kasvaneet tasaisesti viimeisten kuuden vuoden ajan.

Tullirikostorjunnan yhteiskunnallinen vaikuttavuus oli viime vuonna runsaat 31 miljoonaa euroa. Suurin osa summasta (24,9 miljoonaa) muodostuu takaisin saadusta rikoshyödyistä. Vältettyjen verojen määrä oli 5,23 miljoonaa euroa.

Tullissa tutkittiin vuoden 2013 aikana myös yhteensä 259 talousrikosta. Uutta on, että monet rikokset liittyvät sähköiseen kaupankäyntiin ja sisäkaupan liikenteeseen. Veropetos- ja tuliselvitysrikoksina selvitetään myös esimerkiksi vientiselvittämättä jätettyjä tavaroita tai virheellisesti ilmoitettuja tavarankuvauksia ja tullinimikkeitä. ■

LENTORAHDIN KÄSITTELYN VAATIMUKSET KIRISTYVÄT

► Lentorahdin parissa työskentelevien terminaalityöntekijöiden ja kuljettajien koulutusvaatimukset kiristyvät. Muutos liittyy EU:n turvallisuusstandardien uudistukseen, joka määrittelee lentorahtitoimijoiden vastuut, menettelyt ja koulutusvaatimukset.

Koulutushaasteen hoitamiseksi lentorahdin ammattilaiset voivat osallistua verkkokoulutukseen, jonka Logistiikkayritysten liitto järjestää yhdessä alan suurten yritysten ja Airport Collegen kanssa.

– Tavoitteena on, että koulutuksen käyneet tietävät toimintatavat, joilla lentorahti etenee kuljetusketjussa turvallisesti, Airport Collegen toimitusjohtaja **Pertti Mero** sanoo. ■

PARIPYÖRÄT **SÄÄSTÄVÄT TIETÄ**

► Perävaunullisten ajoneuvojen paripyöräsääntö auttaa välttämään yksityisteiden, maanteiden ja katujen nopean vaurioitumisen.

Liikenneviraston tekemien tierasituskokeiden mukaan kosketuspinnaltaan alle 460 mm leveä yksittäispyörä rasittaa tietä 2–4 kertaa enemmän kuin paripyörä, jossa on yhtä suuri massa. Ero on pienin paksupäällysteisillä ja suurin ohutpäällysteisillä teillä. Keväällä ero on vieläkin suurempi.

Valtioneuvoston asetukseen määriteltiin syksyllä 2013, että yksittäispyörillä varustetuissa perävaunuissa ei saa käyttää yhtä suuria yhdistelmämassoja kuin paripyörillä varustetuissa yli 60 tonnin yhdistelmissä. ■



KONTTIALUKSET ETÄOHJAUKSEEN 2025?

► Konttialuksen etäohjaus on teknisesti jo hyvin pitkälti mahdollista. Ajatus täysin miehittämättömästä laivasta edellyttää kuitenkin laajaa yhteiskunnallista hyväksyntää. Etäohjaus voidaan nykyisin toteuttaa niin, että tietyt toiminnot ohjataan joko laivan komentosillalta tai maista käsin. Etäohjaus parantaa turvallisuutta, keventää työtehtäviä ja parantaa varustamojen kustannustehokkuutta.

VTT ja Rolls-Royce suunnittelivat, miten hinaajien, konttialusten ja öljynporauslaittojen huoltoalusten komentosilloilla toimitaan vuonna 2025.

Komentosillan ikkunaan heijastuu navigointitietojen lisäksi näkymät esimerkiksi oman ja muiden alusten reiteistä. Lisätyn todellisuuden tekniikan avulla ikkunaan voi saada tietoja ympäristössä näkyvien kohteiden yhteyteen. ■

”Biokaasuautoilun yleistyttyä nurmibiokaasu ei tarvitsisi enää yhteiskunnan tukea. Biometaanipolttoaineen verottomuus riittää kilpailueduksi.”

MTT:n tutkija **Arja Seppälä**



Kari Kuronen

YARA INVESTOI VARASTO-TERMINAALIIN

► Yara Suomi investoi noin 20 miljoonaa euroa lannoitteiden varastoterminaaliin. Terminaali rakennetaan Uudenkaupungin tehtaiden alueelle, ja rakennustyöt käynnistyivät maaliskuussa 2014. Samaan aikaan suunnitellaan varastoterminaalin laajennusta myös Siilinjärven tehtaalle.

Investoinnit lisäävät suursäkkien varastokapasiteettia noin 30 000 tonnilla. Uusi suursäkkivarasto ja säkityslaitteisto tehostavat olemassa olevan irtolannoitevaraston käytöstä sekä parantavat varasto- ja materiaalitoimintojen kustannustehokkuutta. ■



1061

► Huoltoasemat muuttuvat pikku hiljaa automaattiasemiksi. Vuoden aikana henkilökuntaa sisältävien asemien määrä väheni 40:llä. Automaattiasemia oli vuoden 2013 lopussa 1 061 eli 25 enemmän kuin vuotta aiemmin. Automaattiasemien osuus bensiinin myynnistä oli 59 prosenttia. ■

SOPEUDU NOPEASTI, NIIN SELVIÄT

Suomessa maksetaan liian kovia palkkoja, sanoo DB Schenkerin Pohjois- ja Itä-Euroopan aluejohtaja Göran Åberg.

Vuoden alussa Suomesta Ruotsiin siirtynyt DB Schenkerin aluejohtaja **Göran Åberg**, 58, on tottunut ennakoimaan logistiikka-alan toimintaympäristön muutoksia. Analysointi kuuluu myös hänen luottamustehtäviinsä. Huolinta-
liikkeiden liiton hallituksessa sekä Helsingin kauppamarin satama- ja logistiikkavaliokunnassa.

Åberg sanoo, että kilpailukyvyyn vahvistaminen ei ole ollut aiemmin hänen uransa aikana niin haasteellista kuin nyt.

– Vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen uskoimme hitaaseen kasvuun aina vuoteen 2010 asti, jolloin talous romahti uudestaan. Nyt tuntuu, etteivät vanhat lainalaisuudet päde ollenkaan.

Åberg ei enää luota myöskään kuljetusalan perinteisiin vuosivaihteluihin. Rekkaralli ei pyöri huippulukemissa maalis-huhtikuussa ja loka-marraskuussa, kuten vanhoina hyvinä aikoina.

Piikit ovat ympärivuotisia ja ennustamattomia, samoin hiljaiset hetket.

– Kustannusten hallinta vaatii nopeita sopeutumisloukkeitä. Meidän on oltava valppaina, jotta asiakkaat saavat palvelua silloin, kun he tarvitsevat.

Ruotsi oli fiksumpi

Valoa Åberg näkee Saksan ja Yhdysvaltojen piristyvissä talouksissa. Hän luottaa myös Aasian imuun. Ukrainan poliittinen kriisi ei vielä keväällä näkynyt DB Schenkerin tuloksessa.

– Sinne on kuljetettu tavaraa aktiivisesti, ehkä varastoon pahemman päivän varalle.

Göteborgin työhuoneen ikkunasta Åberg kertoo saaneensa kotimaahan uuden, aiempaa huolestuttavamman näkymän. Suomen muita maita nopeammin nousseet palkat sekä muutamaan toimialaan ja isoon yritykseen nojautuva vienti ovat heikko pohja kansainvälisen kilpailukyvyyn kehittämiseksi.

Maaottelussa sinikeltainen lippu vie voiton.

– Ruotsi pärjää, koska teollisuuden rakenne on monipuolinen ja muutaman ison sijaan talouden veturina toimivat keskisuuret vientiyritykset, Åberg sanoo.

Digi mullistaa kuljetukset

Taloussuhdanteiden ohella Åberg pitää kuljetusalan suurena haasteena sitä, että palvelut ja tuotanto digitalisoidaan. Robottiautojen ryntäykseen hän ei usko, mutta 3D-tulostus on jo ovelta.

– Kärsimme henkilöstöpuhlasta vielä pitkään. Ja vaikka

NUPISTA NÄKÖALAPAIKALLE

Kauppatieteiden ylioppilas **Göran Åberg** pyöritti kesäisin kuorma-auton rattia. Liikkuvat työ ja opiskelijan saldoa mukavasti pönkittäneet tienestit sopivat hänelle hyvin.

Åbergin isällä oli pieni kuljetusliike ja isoisällä huolintayritys, joten vastavalmistuneen ekonomin uravalinta ei yllättänyt. Göran Åbergin työura alkoi nimittäin Viktor Ekin palveluksessa vuonna 1980.

Taival on yli 25 vuotta jatkunut suomalaisyrityksissä, jotka ovat siirtyneet kauppojen myötä osaksi kansainvälistä DB Schenkeriä.

Åbergin perheeseen kuuluu vaimo, kaksi aikuista lasta ja viisi lastenlasta. Hän harrastaa mökkeilyä Sipoon saaristossa ja salitreeniä Göteborgissa. ■



**Ukraina on kuljetettu
tavaraa aktiivisesti,
ehkä varastoon
pahemman
päivän varalle.**

robotisaatio yleistyisi, se ei vaikuta kuljettamistarpeisiin. Jonkun täytyy viedä ne tulostimetkin käyttäjille.

Miehittämätön kuljetuskalusto ja tavaroiden printtaaminen ovat toistaiseksi usvaisia näkymiä. Tätä päivää ovat osina kuluttajille toimitettavat huonekalut ja verkkoshoppailu, ja niiden vaikutukset ulottuvat kuljetusalan arkeen. Åbergin mukaan kuljetukset varastosta kotiin lisääntyvät ja erät pienenevät. Samalla kuljetushenkilöstöltä edellytetään aiempaa monipuolisempaa osaamista.

– Se ei riitä, että viemme tavarat asiakkaalle. Autosta on löydettävä pätevyyttä myös esimerkiksi elektroniikka-asennuksiin ja putkitöihin. Totta kai kokoamme sohvaa, jos asiakas niin toivoo. ■



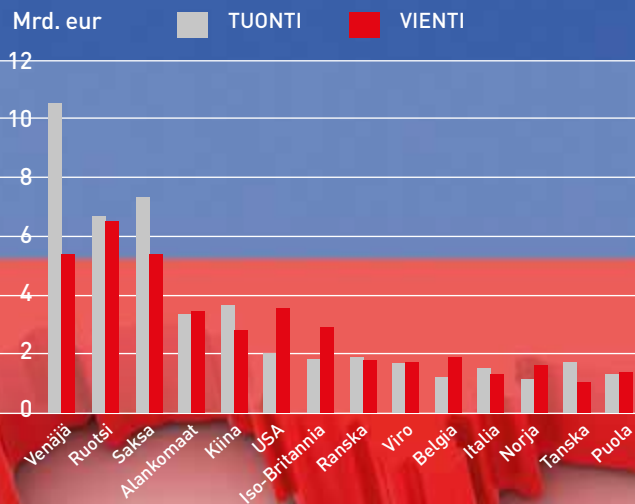


TÄMÄKIN VIELÄ

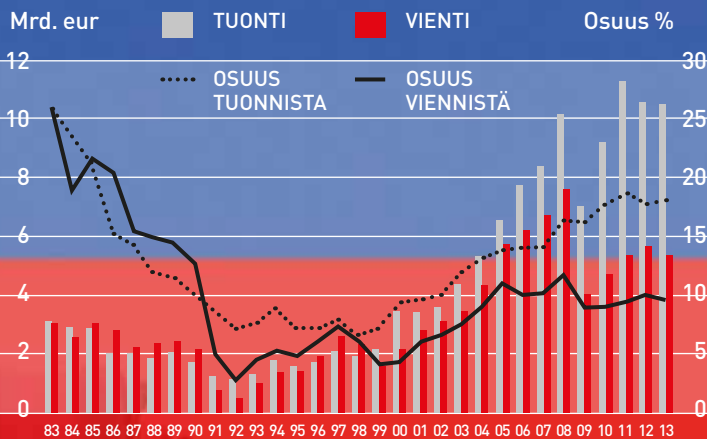
Eurooppa seuraa jännittyneenä Venäjän ja Ukrainan ottelua. Suomalaiset huolestuivat lyhenevistä rekkajonoista jo ennen kriisin puhkeamista.

VENÄJÄ, VENÄJÄ, VENÄJÄ

VENÄJÄ HALLITSEE SUOMEN TUONTIA...



...MUTTA NEUVOSTOLIITTO OLI VIELÄ TÄRKEÄMPI



Suomen tullissa seurataan tarkkaan Venäjän ja Ukrainan tilannetta. Mikäli Venäjän ja EU:n väliset kauppapakotteet toteutuvat, rajaviranomaisten tehtävänä on osaltaan valvoa määräysten noudattamista. Tullin pääjohtajan **Leo Nissisen** mukaan mahdolliset kauppapakotteet suurentavat tullin työmäärää.

– Odotettavissa voi olla mielenkiintoisia keskusteluja Venäjän tullin kanssa siitä, kuuluuko jokin tuote kiellon piiriin vai ei. Kokemuksesta tiedän, että suomalaiset ja venäläiset tulliasiantuntijat voivat olla hyvinkin eri mieltä esimerkiksi tavaroiden luokittelusta kansainvälisen tullitariffin eri nimikkeisiin.

Nissisen mainitsemaan ongelmaan viitataan myös ulkomaankauppa-ministeri **Alexander Stubbin** viime vuonna teettämässä kaupanesteselvityksessä. Suomalaiset viejät ovat törmänneet usein siihen, että Venäjän viranomaisten tariffitulkinnat muuttuvat äkillisesti tai poikkeavat aiemmin käytetyistä tai EU:n vastaavista. Tulkintojen muuttuminen vaikuttaa puolestaan kuljetusten vauhtiin ja kustannuksiin.

– Kauppapakotteet voivat aiheuttaa yrityksille merkittäviä taloudellisia tappioita, jos kaupankäynti vaikeutuu ja Venäjän tulli pysäyttää rekat rajalleen. Elintarvikerekoissa tavarat voivat pilaantua, Nissinen summaa.

TIR-liikenne kutistuu

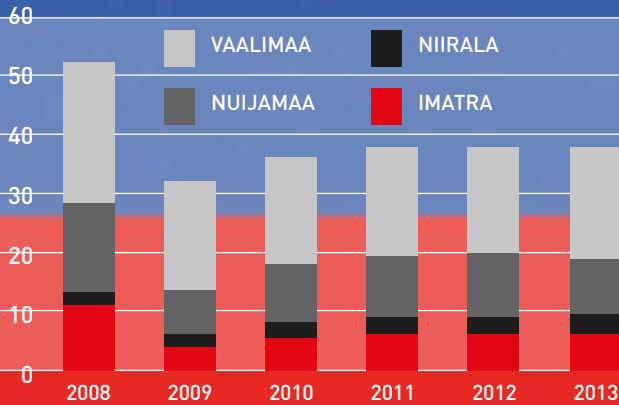
Viimeisten kolmen vuoden aikana itärajan rekkaliikenne on junnannut paikallaan. Erityisesti pääkaupunkiseudun, Tampereen, Turun, Haminan ja Kouvolan tullitisekeillä avattujen TIR-passitusten määrä on vähentynyt. Itärajalla Nuijamaalla, Vaalimaalla ja Imatralla tullivalvonnan painopiste on siirtynyt raskaasta liikenteestä henkilöliikenteeseen.

– Olemme Venäjän viennissä ja transitossa kaukana huippuvuosien 2007 ja 2008 luvuista, pääjohtaja Leo Nissinen kertoo.

Nissisen mukaan venäläisten ostosmatkailu alkoi kasvaa vuosina 2009 ja 2010, kun Venäjä väljensi yksityishenkilöiden tuontirajoituksia. Venäläisten mökkilomainnostus Suomessa on lisännyt muun muassa lemmikkien tarkastuksia. Tulli varmistaa yhdessä rajavartioiden kanssa, että venäläisten kissat ja koirat on sirutettu ja rokotettu säädösten mukaan.

...JA REKKARALLI TASAANTUI JO PARI VUOTTA SITTEN

x 10 000 Kuormatut kuorma-autot vuosittain 2008–2013 (kpl)



Venäjä on Suomen suurin kauppakumppani.

Vuonna 2013 Suomesta vietiin Venäjälle tavaroita noin 5,4 miljardin arvosta. Laskua edellisvuoden vastaavaan jaksoon oli 6 prosenttia. Tuonnin arvo oli viime vuonna 10,5 miljardia euroa. Energiatuotteiden osuus tuonnista oli 83 prosenttia.

Kauppan arvo on moninkertaistunut kolmenkymmenen vuoden aikana. Ensin Neuvostoliitto ja myöhemmin Venäjä on Suomen suurin kauppakumppani.

Suomen ja Venäjän rajan yli liikkui 52 000 kuorma-autoa vuonna 2008. Vuonna 2009 autoja tilastoitiin 31 000. Määrä pysyi alle 40 000 autossa viime vuoteen asti.



Kauppapakotteet voivat aiheuttaa yrityksille suuria taloudellisia tappioita.

Duuma määrää

Tällä hetkellä Suomen ja Venäjän välisessä tavaraliikenteessä toimii vajaat sata suomalaista kuljetusyritystä, kun niitä oli Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen 1990-luvulla vielä seitsemisensataa.

Dramaattinen väheneminen 2000-luvulla johtuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n toimitusjohtaja **liro Lehtosen** mukaan duuman ukaasista, jonka mukaan

TOIVOTTAVASTI VENÄJÄ NOUSEE TAAS

Toivon, että Venäjä nousee jaloilleen pian. Totta kai on mukavampi palvella vaurasta ja vakaata naapuria kuin pelätä köyhää ja levotonta, sanoo SE Mäkisen hallituksen puheenjohtaja **Tapio Mäkinen**.

Perheyriksen päivittäisistä rutiineista lastenlasten leikitäjäksi siirtynyt idänkuljetusten konkari muistaa hyvin menneet. Neuvostoliiton ja Suomen bilateraali-kauppa piti volyymit vakaina 1970- ja 1980-luvuilla. Kaasuttelu sujui rattoisasti aina 1990-luvun alun lamaan ja Neuvostoliiton kaatumiseen asti.

Lamasta noustiin, kaupankäynti elpyi ja pyörät alkoivat pyöriä sekä idän että lännen valtaväylillä. Kansainvälinen finanssiromahdus hyydytti vauhdin vuonna 2008, ja nyt pelätään valta-poliittisen kriisin seurauksia.

– Kävi niin tai näin, yrittäjän on turha marista toimintaympäristön hankaluuksia, koska hän ei voi niihin vaikuttaa. Laman jälkeen tulee uusi nousu – jos on tullakseen, Mäkinen sanoo. ■



”Muistan nekin ajat, jolloin tukkipuiden kuljetus Venäjältä Suomeen paperitehtaille oli kokonaan suomalaisten hallussa.”

SKAL:N TOIMITUSJOHTAJA IIRO LEHTONEN



”Mahdolliset kauppapakotteet todennäköisesti lisäävät tullin työtä.”

SUOMEN TULLIN PÄÄJOHTAJA
LEO NISSINEN



”Venäläisten pitäisi päättää, millä ne oikeasti haluavat elää. Teollisuuteen ei ole investoitu sitten Neuvostoliiton hajoamisen jälkeen.”

PROFESSORI PEKKA SUTELA

Venäjän ulkomaankuljetuksissa ei pidä käyttää muita kuin venäläisiä kuljetusyriityksiä ja satamia.

Rajanylityspaikoilla nähdään kuitenkin myös suomalaisrekkoja, sillä kaikki viejät eivät tottele mahtikäskyä.

– Suomalaisten osuus Venäjän rajanylitysliikenteestä on vajaat viisi prosenttia. Se voi tuntua vähäiseltä, mutta pitää muistaa, että siivu on sitä muhkeampi, mitä reippaammin naapuri ostaa ja myy tavaraa, Lehtonen muistuttaa.

Monet pienet ja keskisuuret kuljetusyriitykset elävät sekä Suomen ja Venäjän välisestä tuonti- ja vientiliikenteestä että transitokuljetuksista.

Niinivirta pärjää laadulla

Konkreettinen esimerkki idänkaupan tahtiin kukoistavasta ja kuihtuvasta kuljetusyriityksestä on kotkalainen Team Niinivirta. Venäjän-kuljetukset muodostavat yli 90 prosenttia sen liikevaihdosta. Huhtikuussa 60 vuotta täyttänyt perheyrittäjä kuljettaa rahteja 13 kuorma-auton ja 22 alan ammattilaisen voimin – ja ylittää itärajan noin 1 500 kertaa vuodessa.

– Emme pysty kilpailemaan hinnalla venäläiskollegoiden kanssa, mutta kun kysymys on laadusta, kuljetus tilataan meiltä. Olen investoinut kalustoon, jolla hoidamme erityislämpötiloja vaativat rahat. Viemme esimerkiksi herkästi pilaantuvat elintarvikkeet perille tuoreina, lupaa toimitusjohtaja **Veikko Niinivirta**.

Team Niinivirta on erikoistunut Venäjän lisäksi muihin entisen Neuvostoliiton alueelta itsenäistyneisiin valti-



Totta kai on mukavampi palvella vaurasta ja vakaata naapuria kuin pelätä köyhää ja levotonta.

oihin. Ukraina putosi yrityksen kartalta kuitenkin jo pari vuotta sitten.

– Ukrainan tämänhetkinen kaaos ei toisin sanoen vaikuta välittömästi meihin, mutta toki jännitteen jatkuminen Venäjän kanssa huolestuttaa.

Niinivirran mukaan ruokakuljetukset Venäjälle ovat jatkuneet kriisin ajan totuttuun tahtiin, mutta tavaroiden ja erityisesti papereiden vienti on kevään aikana selvästi vähentynyt.

Monista ylä- ja alamäistä ehjin nahoin selvinnyt kolmannen polven yrittäjä aikoo seurata tilannetta kesän ▶

KAIKEN TAKANA VÄÄRÄ VAKAUDEN TAVOITTELU

Lappeenrannan teknillisen yliopiston professori, Venäjän talouden tuntija **Pekka Sutela** näkee itänaapurin ongelmien taustalla vääränlaisen vakauden tavoittelun. Putinin hallinnon periaate on, ettei valtio saa velkaantua.

2000-luvun alun taloushistoriaa kerraten Sutela toteaa, että Venäjä sai maailmalta halpaa rahaa aina vuoteen 2008 asti. Talous kasvoi seitsemän prosenttia ja tuonti 30 prosenttia vuosittain.

– Rupla vahvistui ja Venäjä maksoi edulliset valuuttalainat pois. Kun halpaa rahaa ei enää ollut tarjolla Yhdysvalloista alkaneen finanssikriisin jälkeen, yksityiseen kulutukseen perustunut kupla puhkesi.

Viime vuonna Venäjän talouskasvu putosi vajaaseen puoleentoista prosenttiin ja inflaatio nousi kuuteen prosenttiin. Valtion velkaantumistaso on kymmenen prosenttia bruttokansantuotteesta. Siitä kaksi prosenttia on ulkomaanvelkaa.

Toinen syväasukelluksen syy on näkemyksetön investointipolitiikka. Tiet, talot ja lentokentät ovat huonossa kunnossa. Sähkön ja lämmön jakelussa on ongelmia, eikä teollisuuteen ole investoitu sosialismin kaaduttua.

Ulkomaisia sijoituksia tarvittaisiin kipeästi, mutta rahoittajien into loppuu, kun käy ilmi, ettei uuteen tuotantolaitokseen ole kovin helppo saada viemäreitä.

– Venäläiset eivät ole tosissaan miettineet, mikä on maan kilpailuetu. Mille aloille pitäisi investoida? Täytyykö koko maa pitää asuttuna vai pitäisikö satsata Venäjän Euroopan puoleiseen osaan? Mistä muusta kuin energiasta he aikovat ansaita elantonsa?

Venäjän investointiaste on rikkaille jälkieteollisille maille tyypillinen 20 prosenttia bruttokansantuotteesta.

– Mutta Venäjä ei ole jälkieteollinen maa, Sutela huomauttaa.

Vertailun vuoksi: Kiinan investointiaste on 48 prosenttia. Sotien jälkeen Suomen investointiaste oli 33 prosenttia.

Sutelan mukaan poliittinen epävarmuus ja heikko rupla kurittavat Venäjän taloutta toistaiseksi. Ja mitä heikommin Venäjän taloudella menee, sitä nihkeämmin pyörivät myös Suomen rattaat.

– Mikäli Venäjä supistaa omaa tuontiaan viisi prosenttia, Suomen vienti sinne vähenee kymmenen prosenttia. Se olisi kova isku Suomen taloudelle. ■

Rocla



VALMISTETTU SUOMESSA.

- Rocla -varasto- ja automaattitrukit
- Cat® -vastapainotrukit
- Kattava huoltoverkosto ja varaosamyynti
- Käytetyt trukit, trukkien vuokraus, vaihtokoneet

**Kysy lisää monipuolisesta mallistosta
p. 020 788 1300.**

www.rocla.fi



Yrittäjän on turha marista toimintaympäristön hankaluuksia.

yli. Mahdollisten sopeuttamisratkaisujen aika on vasta syksyllä.

SKAL arvostelee Transpointia

Oman mausteensa valta- ja talouspoliittiseen keitokseen tuo Venäjän päätös luopua kansainvälisestä TIR-käytännöstä, jonka mukaan kuorma kulkee rajojen yli tullamatta, ja muodollisuudet hoidetaan vasta määränpäässä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALin Iiro Lehtosen mukaan päätös heikentää suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukykyä.

– Transitoliikenteen kustannukset nousevat ja toimitukset hidastuvat, kun tavarat pitää jatkossa tullata jokaisella rajalla.

Lehtosen mielestä myös Suomen valtio sahaa suomalaisten kuljetusyritysten oksaa. Hän viittaa VR Transpoint-yhtiöön.

– Valtion firman pääkonttori on Kotkassa, mutta kalusto on rekisteröity Venäjälle. Autoja ajavat venäläiset

HILJAINEN HELMIKUU

SATAMA	HELMIKUU 2014 (TONNIA)	MUUTOS EDELLISEN VUODEN HELMIKUUHUN VERRATTUNA [%]
HaminaKotka	52 462	4,4
Hanko	4 270	-17
Helsinki	31 352	-8,9
Kemi	1 405	-7,4
Kokkola	761	-26,1
Oulu	3 367	2,9
Pori	2 625	13,4
Raahe	228	-27,9
Rauma	24 573	46,1
Tornio	1 663	-7,2
Turku	203	3,6

Lähteet: Liikennevirasto ja Satamaliitto



”Väylämaksusta pitää luopua ja EU:lta on saatava rahaa satamien kehittämiseen.”

SATAMALIITON TOIMITUSJOHTAJA
ANNALEENA MÄKILÄ

kuljettajat, joille ei tarvitse maksaa Suomen työehtosopimuksen mukaisesti. Kun henkilöstökulut ovat pienet, valtio osallistuu hintakilpailuun tavalla, johon yksityiset suomalaisfirmat eivät pysty, Lehtonen kertoo.

Satamat haluavat tukea

Satamaliiton toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilä** ei vai- vu epätoivoon, vaikka Suomen ja Venäjän välisen kaupan kutistuminen on vähentänyt meriliikennettä. Hän huomauttaa, että Suomessa on 50 satamaa, ja niistä 20 vastaa ulkomaankaupan kokonaisuudesta. Muutamille transito- kuljetukset ovat elinehto.

Mäkilä vertaa Suomen volyymia itänaapurin kapasiteettiin.

– Ust-Lugan satama Pietarissa on samankokoinen kuin Suomen kaikkien satamien yhteenlasketut kuljetukset viime vuonna eli 96 tonnia. Tälläkin hetkellä Venäjän satamia kehitetään vauhdikkaasti, ja kilpailu Itämeren satamien välillä on todellista.

Mäkilän mielestä Suomen satamien kilpailukykyä on vahvistettava, ja siihen tarvitaan yhteiskunnan tukea.

– Nyt vaihtuu EU:n ohjelmakausi ja tukia jaetaan uusilla kriteereillä. Suomen pitää ottaa osansa tarjolla olevasta rahasta.

Valtiovalalta Mäkilä toivoo helpotusta meriliikenteen kustannuspaineisiin. Kataisen hallituksen päätös puolittaa vuotuinen 80 miljoonan euron väylämaksu 40 miljoonan euroon oli oikeansuuntainen, mutta se ei riitä. Mäkilän mielestä väylämaksusta pitää luopua kokonaan. ■

Me teemme kaiken, mitä Leif Johanson lupaa.

Ruotsin Viaredissa käy kuhina koko ajan. Täällä, Boråsin kupeessa on Elloksen keskusvarasto, josta lähetetään päivittäin kymmeniä tuhansia paketteja asiakkaille kaikkialle Pohjoismaihin. Jotta tämä toimisi, tekee Ellos yhteistyötä PostNord Logisticsin kanssa.

“Meillä ei ole fyysisiä kohtaamisia asiakkaiden kanssa, joten on erityisen tärkeää, että pidämme lupauksemme”, sanoo Leif Johanson, Ellos Groupin operatiivinen johtaja.

“Meidän on toimitettava oikeaan paikkaan ja oikeaan aikaan. Jos sanomme, että tuote tulee seuraavana päivänä, niin sen on tultava. Jotta tämä toimisi, tarvitaan todella hyvä logistiikkakumppani. Onneksi meillä on sellainen.”

Tutustu yhteistyöhömmme osoitteessa postnordlogistics.fi/ellos

postnord
LOGISTICS





TEKSTI MAARIT KAUNISKANGAS KUVAT VESA-MATTI VÄÄRÄ

RUOPPAAJAN SELKÄRANKA KESTÄÄ

Vesirakentaja Terramaren työntekijät eivät hevin vaihda toisiin hommiin. Mikä houkuttelee raskaaseen työhön, jota tehdään usein ankarissa olosuhteissa?

Lannoitetehdas Yaran satamassa tuulee ja paistaa. Vesireitien rakentaja Terramare ruoppaa Uudessakaupungissa sijaitsevan sataman allasta ja rakentaa laitureita. Työmaalla tapaamme **Bror-Erik Anderssonin**, joka laittaa paikkoja kuntoon talven jäljiltä. Muu työporukka saapuu työmaalle lähipäivinä.

– Olen ollut Terramaren hommissa vuodesta 2005. Sitä ennen tein betonivalutöitä talonrakennustyömailla. Kerran satuin valuhommiin laituri-työmaalle ja kiinnostuin vesirakentamisesta, Andersson kertoo.

Terramaressa houkuttelivat vaihtelevat työt ja mukavat työporukat. Yhtiö kouluttaa ahkerasti työntekijöitään, ja Anderssonkin kutsuu itseään nykyään moniosaajaksi. Työpaikan vaihto ei kiinnostanut, vaikka ▶



Ruoppaja Attilan kaivuhommat on tehty, ja alus hinataan seuraavaksi Gävleen.

hän välillä poti sairauslomalla selkävaivoja. Nyt selkä pysy kunnossa kuntoutuksen ja jumpan ansiosta.

– Olisin voinut kouluttautua metsätyökoneen kuljettajaksi. Mutta mieluummin teen työtä satamissa, vaikka työ voi olla raskasta ja olemme toisinaan ahtaissa paikoissa, kuten laiturin alla.

Reissuhommiin tottunutta Anderssonia ei haittaa, vaikka työmaat ovat yleensä kaukana kotoa ja kotiin Kemijoen pääsee vasta viikonloppuna.

Ruoppaja on jo menossa

Laiturityömaalta lähdemme työmaapäällikkö **Markku Sollon** kanssa tapaamaan ruoppaja Attilan miehistöä. Ruoppa-

jaa ei ole kaivuuhommissa, sillä sen työ on jo tehty ja alusta valmistellaan hinattavaksi seuraavaan kohteeseen Gävleen, Ruotsiin. Meitä vastassa on hyväntuulinen kolmikko, kaksi ruoppajan kuljettajaa eli operaattoria ja heidän esimiehensä. Kuinka he päätyivät Terramaren hommiin?

– Parikymmentä vuotta sitten appiukkonni kaveri kyselee nuoria miehiä ruoppaajille töihin. Olin silloin maarakennushommissa. Terramaressa pääsin työnjohtajakoulutukseen ja sitä kautta tähän työhön, esimies **Vesa Luhtaniemi** kertoo.

Jouni Ilmola hakeutui ruoppaajalle, koska hänen veljensä olivat jo siellä töissä. Työkokemusta miehelle on kertynyt jo 36 vuotta. **Viljo Romppanen** puolestaan tuli



Työmaapäällikkö Markku Sollo kertoo monen tulleen Terramareen sukulaisen tai tuttavan kertoman perusteella.



Ruoppaajan kauha on järeä työkalu. Operaattorit Viljo Romppanen ja Jouni Ilmola pitävät taukoa seurassaan esimies Vesa Luhtaniemi (keskellä).

Terramareen kymmenen vuotta sitten maanrakennuskoneenkuljettajan kurssilta.

Ruoppaajalla työt painottuvat kesään. Talvella lomailtaan, tehdään huoltotöitä ja työkeikoilla suunnataan etelämmäksi. Työ on periodityötä: yleensä viikko töitä ja viikko vapaata. Työvuorot ovat 12-tuntisia. Aluksen kaksi operaattoria tekevät töitä tunti kerrallaan vuoron perään. Kun yksi ruoppaa, toinen tekee huoltotöitä tai lepää. Jokaisen työvuoron päätteeksi lämpiää sauna.

Terramaren aluksia voi nähdä Pohjoismaiden, Baltian ja Venäjän lisäksi Brittein saarten tuntumassa ja joskus jopa Afrikassa ja Intiassa asti. Jouni Ilmola kertoo olleensa vuosia sitten louhimassa Intiassa, Mumbain edustalla.



Sauna lämpenee jokaisen työvuoron päätteeksi.





Bror-Erik Andersson tekee mielellään töitä satamissa, koska työ on vaihtelevaa ja työporukat mukavia.

Maailman merillä ja satamissa tarvitaan kielitaitoa. Pelkällä suomella ei pärjää välttämättä edes kotivesillä, sillä aluksen kapteeni voi olla ulkomaalainen. Siksi moni Terramaren työntekijä on käynyt ja parhaillaan käy englannin kurseilla.

Attilan miehistön mukaan työ vaatii joustavuutta, yhteistyökykyä ja huumorintajua. Olosuhteet kun voivat olla hankalat.

– Nykyään sääennusteet ovat kehittyneet niin hyväksi, että myrskyt harvoin yllättävät. Mutta kuvittele, milaista on merellä pimeällä ja kovassa aallokossa. Väylillä liikkuu myös muita aluksia, joiden kulkua on seurattava todella tarkasti, Vesa Luhtaniemi sanoo.

Viljo Romppanen huomauttaa, että työporukassa kaveria ei jätetä pulaan eikä kokematon työntekijä selviytymään yksin.

Yksin ei ole jätetty myöskään ruoppaajan miehistöä, sillä miesten mukaan Terramaren ylin johto ja toimitusjohtaja käyvät usein työmailla. Johtajien kanssa pystyy juttelemaan suoraan ilman byrokratiaa.

Jouni Ilmola sanoo, että välillä tuntuu kuin johtajat arvostaisivat työntekijöidensä hommia enemmän kuin omiaan. He myös kannustavat työntekijöitä ilmoittamaan havaitsemistaan epäkohdista heti, jotta niihin päästään etsimään ratkaisua.

Miehille työnteko maistuu eikä Ilmolakaan vanhim-


POHJOISMAIDEN JOHTAVA VESIRAKENTAJA

Vesirakentamisessa ruopataan ja louhitaan veden alla, rakennetaan laitureita tai perustuksia tuulivoimaloille. Vesirakentajat asentavat myös laivaväyliä merimerkkejä ja luovat jopa kokonaisia keinosaaaria.

Kaikkea tätä tekee myös Terramare, jonka juuret juontavat muutaman yksityishenkilön 1950-luvulla perustamaan yhtiöön nimeltä Vesi-Pekka Oy. Yhtiö kulkeutui vuosikymmenten aikana ensin säätiömistykseen ja 1980-luvulla osaksi Rakennuskunta Hakaa, jonka konkurssin jälkeen yhtiön toimiva johto ja hollantilainen Royal Boskalis Westminster ostivat liiketoiminnan. Yhtiöön kuului myös kuivan maan rakentamista, josta luovuttiin kymmenisen vuotta sitten.

Nykyään Terramare on Boskalisin tytäryhtiö ja johtava yhtiö konsernin Boskalis Area Nordic -liiketoimintayksikössä. Liiketoimintayksikköön kuuluvat tytäryhtiö Virossa sekä sisaryhtiöt Ruotsissa ja Skotlannissa. Suomen Terramaren henkilöstön määrä oli viime vuonna 190, ja liikevaihtoa kertyi 50 miljoonaa euroa. Projektitoiminnan vuoksi yhtiön liikevaihto vaihtelee huomattavasti, ja esimerkiksi vuoden 2008 yli 90 miljoonan euron tuloksessa näkyivät Helsingin Vuosaaren sataman hankkeet. Terramare rakensi valtaosan sataman laitureista.

Tänä vuonna Yaran lannoitetehtaan sataman laiturihanke on yhtiön merkittävin hanke Suomessa. Muut isommat hankkeet sijoittuvat Ruotsiin, jossa meri-infraan investoidaan parhailtaan huomattavasti enemmän kuin Suomessa. ■



Kahvia menee.
Virkistäytymässä
Viljo Romppanen ja
Vesa Luhtaniemi.

pana vielä odottele eläkkeelle pääsyä. Päinvastoin hän voisi kuulemma eläkeläisenäkin tehdä ruoppauskeikkoja. Moni Terramaren työntekijä onkin palannut keikkahommiin vanhuuseläkkeelle jäämisen jälkeen. Mutta myös uusia työntekijöitä kaivataan. Mistä nuoria töihin?

– Työnjohtotehtäviin on halukkaita opintonsa päättäneitä tulijoita, mutta varsinkin rakennuspuolelle on paljon vähemmän tulijoita. Moni on tullut sukulaisen tai tuttavien kertoman perusteella, työmaapäällikkö Markku Sollo kertoo.

Merkittävä osa Terramaren työntekijöistä on kotoisin Pohjois- tai Itä-Suomesta alueilta, joilla on vähän työtä tarjolla.



Kovat keikat kiinnostavat miehiä vielä eläkkeelläkin.



Duunari tekee tuloksen

Terramaren toimisto sijaitsee Helsingin Haagassa. Taloudesta ja henkilöstön kehittämisestä vastaava johtaja **Tapio Leinonen** toivottaa tervetulleeksi. Leinonenkin on Terramaren pitkäaikaisia työntekijöitä. Hän tuli taloon nuorena diplomi-insinöörinä vuonna 1980, ja on päätenyt monien eri tehtävien kautta yhtiön johtoryhmään.

Leinonen kertoo, että projektityö tuo omat haasteensa henkilöstöjohtamiseen. Koska työmaapäälliköt vaihtuvat hankkeiden mukaan, jokaisella työntekijällä on pysyvä omaesimies. Tämän omaesimiehen kanssa käydään kehityskeskustelut ja hoidetaan työsuhteeseen ja työhyvinvointiin liittyvät asiat.

– Juuri työntekijät, kuten laiturinrakentajat ja ruoppaajan operaattorit, tekevät käytännössä tuotannon ja tuloksen. Työkyvyn parantamiseksi tarjoamme muun muassa liikuntaseteleitä ja järjestämme isoilla työmailla työhyvinvointi-iltoja, joiden ohjelmassa on liikuntaa ja kuntotestejä.

Esimiehiä on koulutettu kuuntelemaan herkällä korvalla alaistensa tunteja. Jotakin kuvastaa, että Terramareissa on varsin vähän työtaturmia ja sairauspoissaoloja. Leinonen kertoo, että työntekijät ovat sisäistäneet hyvin työturvallisuuteen liittyvät hankkeet NINA (no injuries no accidents) ja SHOC (safety hazard observation card).



Merkittävä osa työntekijöistä on kotoisin Pohjois- tai Itä-Suomesta alueilta, joilla on vähän työtä tarjolla.

Työporukoiden hyvään henkeen Leinonen tarjoaa yhdeksi syyksi myös sitä, että oma henkilöstö, alihankkijat ja tilaajat elävät tosiksi yhtiön arvoja. Tehdään mitä luvataan, kerralla kuntoon ja yhdessä. ■

HANKI TRUKKIISI KORKEALAATUISET RENKAAT JA SÄÄSTÄ RAHAA!



Michelin STABIL'X XZM

- MICHELIN XZM -renkaiden käyttöikä on vähintään kaksi kertaa niin pitkä kuin vastaavien umpikumi- tai ristikudosrenkaiden
- erinomainen pistovauriokestävyys
- paras ajomukavuus
- voidaan asentaa myös tubeless-versiona (TBS)



Kattavan palvelupisteverkoston lisäksi huoltoautomme sekä ylivoimainen 24h rengasriikkopalvelumme huolehtivat, että pyöräsi pyörivät ympäri vuorokauden, vuoden jokaisena päivänä.

Soita 050 593 7423!

www.euromaster.fi

Katso lähin palvelupisteesi netistä!



AMMATTINA RENKAAT



Case Hoghaus Oy/ Harley-Davidson of Helsinki

Hoghaus Oy on Harley-Davidson-
moottoripyörien Vantaalla toimiva
maahantuonti- ja jälleenmyyntiyhtiö

Enemmän vastattuja puheluita. Vähemmän kiukkuisia H-D-kuskeja.

Soneran Kumppani-kartoituksen ansiosta Harley-Davidson-moottoripyörien maahantuonnista ja myynnistä vastaavan Hoghaus Oy:n asiakaspalvelu toimii nyt entistä sujuvammin.

Tarpeiden kartoitus paikansi liiketoiminnan pullonkaulat

– Aiempi puhelinvaihddepalvelumme ei ollut täysin luotettava, koska sillä oli monta eri toimittajaa. Lisäksi vaihde olisi vaatinut jatkuvaa seurantaa, mutta ei täällä ole sesonkiaikana kenelläkään aikaa ihmetellä tietokoneen ääressä, kuka soitti ja kuka jätti vastaamatta, Hoghausin Helena Sarso kertoo.

Samalla löydettiin ongelmiin ratkaisut

Epävarmat ratkaisut korvattiin yhdellä luotettavalla vaihdepalvelulla, jonka käyttöönotto sujui oman Sonera-yhteys-henkilön avustuksella mutkattomasti.

– Tekniset asiat on koko ajan selitetty täysin selkokielisesti. Muutoksetkin toteutettiin kätevästi vaihe vaiheelta, joten pystyimme tekemään samalla päätyötämme ja pitämään pyörät pyörimässä, summaa Sarso.

Mikä sinun liiketoimintaasi jarruttaa?

Varaa maksuton Kumppani-kartoitus: www.sonera.fi/kumppani
Takaamme, että hyödyt!



Ruotsalaiset kuljetusliikkeet aloittivat super-raskaiden rekkojen käytön ennen suomalaisia.

TIE MURENEE HIRVIÖREKAN ALLA

Hyvä uutinen: uusien yli 60-tonnisten rekkojen käyttö on vähentänyt ylikuormaussakkoja. Huonoa: pienempien teiden kestävyys huolestuttaa yrittäjiä.

Viime lokakuusta lähtien maanteillä näkyneet suurrekat eivät saa kuljetusyrittäjiltä pelkästään kiitosta. Rekkojen haittapuolet tulevat esiin erityisesti pikkuteillä.

– Uudella kalustolla hankaluudet lisääntyvät. Ahtaissa paikoissa 30 sentin lisäpituus vetoauton akselivälissä tuo saman verran lisää kääntösädettä, sanoo yrittäjä **Jukka Ikonen** lieksalaisesta Kuljetus Ikoset Ky:stä.

Yritys uusi marraskuun alussa kuljetuskalustoaan. Uudella 68-tonnisella yhdistelmällä on huhtikuun lopussa mittarissa jo 75 000 kilometriä.

Ikonen on ristinyt uuden rekan neljännen akselin haitta-akseliksi.

– Lumiketjun laittaminen on nyt hankalampaa. Vetävä pyörä menettää helpommin pitonsa, ja neljästä akselistä huolimatta auto kantaa pehmeässä kuin kolmiakselinen.

Poliisin pelko vähenee

Viime syksystä alkaen Suomessa on saanut ajaa 76 tonnin rekoilla, kun aiemmin maksimipaino oli 60 tonnia. Muutoksen yhteydessä rekkojen enimmäiskorkeus kasvoi 4,2 metristä 4,4 metriin. Uudistuksella haluttiin parantaa Suomen logistista kilpailukykyä ja karsia liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Suuresta ajoneuvoyhdistelmästä on yrittäjälle myös etua. Tärkeää on, että se turvaa kuljettajan selustaa poliisin suuntaan.

– Saamme ajettua isompia hyötykuormia ilman pelkoa ylikuormasakoista, Ikonen sanoo.

Jos kuljettaja on saanut muutaman ylinopeussakon henkilöautoilusta, ja niiden lisäksi tulee lappu ylikuormasta, kuljettaja saa kutsun poliisineuvotteluihin. Varsinkin 60-tonnisilla yhdistelmillä on usein kyydissä lievä ylikuormaa.

– Uuteen rekkaan ei edes pysty lastaamaan kaikilla puutavaralajeilla maksimikuormaa.

Ylikuormasakot ovatkin Itä-Suomen poliisilaitoksen liikennepoliisin mukaan vähentyneet oleellisesti.

Eniten Jukka Ikosta huolettaa kuitenkin teiden kestäminen. Painavampia yhdistelmiä hän ei kuitenkaan syytä väylien murenemisestä. Tiet rapautuvat muutenkin.

Ikonen alkaa luetella yrityksensä toiminta-alueelta paikkoja, joissa nopeusrajoitusta on laskettu 60 kilometriin tunnissa teiden hajoamisen takia.

– Kesällä ruoho kasvaa keskellä asfalttitietä. On nämä niin surkeassa kunnossa, olivatpa painorajoitukset mitä tahansa.

Ikonen haluaa lähettää terveisiä päättäjille, että nimenomaan huonokuntoinen tiestö syö kalustoa kaikkein eniten. ▶



Kohti vieläkin suurempia. Kuljetus Ikoset aikoo kasvattaa yhdistelmänsä massaa nykyisestä 68 tonnista 76 tonniin. Tämä edellyttää 9-akselista yhdistelmää nykyisen 8-akselisen sijaan.



Pikkusiltojen välttely ei ole aivan yksinkertaista.

Kiertotiet tulevat tutuiksi

Ikosen perheyrityksen viisi puutavararekkaa kuljettavat puuta ympäri Pohjois-Karjalaa. Painorajoituksia on maakuntaan tullut lisää. Uuden rekan maksimipainolle liian heppoisia siltoja on parikymmentä.

Pikkusiltojen välttely ei ole aivan yksinkertaista.

– Joskus menemme tyhjänä yli ja ajamme täytenä tehtaalle toista kautta. Aina on löytynyt toinen reitti, muun muassa Uimaharjulla sijaitsevalle sellutehtaalle puuta ajava Ikonen sanoo.

Pidemmistä reiteistä yritys sopii tilaajan kanssa. Karttaohjelman ja navigaattorin lisäksi uuden rekan kanssa tarvitaan hyvää paikallistuntemusta.

– Pitää tietää, onko tiellä jyrkkiä mäkiä. Tarvittaessa soitellaan tutuille ja kysytään, millainen reitti on.

Käytännön hankaluuksista huolimatta Ikonen uskoo uuteen kalustoon. Yritys on investoimassa lähiaikoina lisää. Silloin käyttöön tulee 9-akselinen yhdistelmä, jonka kantavuus on 76 tonnia.

– Kuormat suurenevät ja taksat tippuvat, mutta teollisuuden vaatimuksiin on vastattava. ■

VIISITUHATTA YLI 60 TONNIN YHDISTELMÄÄ

Lokakuussa voimaan tulleiden uusien painorajoitusten puolesta puhui ennen kaikkea metsäteollisuus. Vanhat mitat olivat olleet voimassa ilman merkittäviä muutoksia lähes 20 vuotta. Suurrekoilla tavoitellaan säästöjä ja teollisuuden kilpailukykyä.

Kun tieto uusista mitta-asetuksista varmistui viime kesäkuussa, kuorma-autokauppa virkosi. Uusien rekkojen tilaukset moninkertaistuivat heinäkuussa.

Yli 60 tonnin yhdistelmämassalle hyväksytyjä kuorma-autoja ajaa Suomen teillä noin 5 000. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín yksikönpäällikkö **Otto Lahti** muistuttaa, että yhdistelmän todellinen massa ei läheskään aina ole suurin sallittu.

– Päivittäistavarakaupan kuljetuksissa massa on usein reilusti alle 60 tonnia kuten ennenkin.

Lahti ei lähde arvailemaan, miten paljon liikenteessä on pykälää suurempia yhdistelmiä, joissa on yhdeksän akselia ja 74- tai 76-tonnin kantavuus.

– Ajoneuvorekisteristä ei näe, miten ajoneuvot ovat minäkin päivänä kytkettyinä toisiinsa.

Lahden tietoon ei ole tullut, että puoli vuotta voimassa olleet massamuutokset näkyisivät onnettomuustilastoissa.

Trafi on myöntänyt toistaiseksi yhden poikkeusluvan yli 76-tonnisille yhdistelmille. Otto Lahti arvioi, että vuoden päästä maanteillä ajaa kokeilumielessä kymmenkunta yli 76 tonnin rekkaa.

Kokemusten avulla voi arvioida, kuinka vieläkin suuremmat yhdistelmät sopivat Suomeen.

– Kolmen vuoden päästä emme ole pelkästään kirjaviisaita. Silloin meillä on miljoonia kilometrejä käyttäjäkokeumusta. ■



LOGISTIIKKA- KULJETUS 2015

MIKSI MUKAAN?

Alan merkittävimmät toimijat ovat sitoutuneet tapahtumaan

Markkinointia kohdennetaan ja tehostetaan oikeiden kävijöiden tavoittamiseksi

Oheistapahtumat, liittojen ja järjestöjen kokoukset tuovat päättäjiä messuille

Ohjelmat houkuttavat

Messuosallistuminen tuo konkreettisia tuloksia – tapaat päättäjät kasvokkain

Teemme tapahtuman sinulle! 11.-13.6.2015, Messukeskus

Logistiikka & Kuljetus -tapahtuma tulee taas.
Teemme vuoden 2015 messuista sinulle kannattavan tilaisuuden.

www.logexpo.fi

MITEN MUKAAN?

Annan mielelläni lisätietoja eri vaihtoehtoista ja hinnoista.

Jori Vainio, myyntipäällikkö, Messukeskus, p. 050 362 5515, jori.vainio@messukeskus.com

DIGI VYÖRYY JOKA PAIKKAAN

Verkkokauppa vaatii äärimmäisen nopeaa sisälogistiikkaa, joustavuutta ja valmiutta hyödyntää kaikkia digitaalisuuden mahdollisuuksia.

Verkkoratkaisuihin erikoistuneen ohjelmistotalo Sofokuksen yrittäjä **Teemu Malinen** näkee, että kaupan suunta on selvä. Kaikki, mikä voi siirtyä verkkoon, siirtyy verkkoon. Näin on käynyt jo pankkimaaailmassa.

Verkkoon syntyy koko ajan uusia start up -yrityksiä. Verkkokaupan pystyttäminen on teknisesti helppoa, halpaa ja nopeaa. Uusi peluri voi myös suunnitella liiketoimintansa alusta lähtien verkkokaupan ehdoilla.

Start up -yritysten rinnalla suomalaiset keskusliikkeet tuntuvat kankeilta dinosauruksilta. Nekin toki miettivät, miten voisivat hyödyntää verkkoa. Samaan aikaan ne joutuvat kuitenkin huolehtimaan myös vanhoista rakenteista, ja ennen kaikkea satojen kivijalkakauppojen kannattavuudesta.



Teemu Malinen

Teemu Malinen haluaisi, että suuret suomalaiset toimijat siirtäisivät digitaalisuuden toiminnan ulkokehältä strategian ytimeen.

– Isojen strategiana on ollut minimoida investoinnit ja kokeilla vähän. Isotkin

pärjäisivät alalla todella hyvin, jos ne panostaisivat asiaan muskeliensa mukaisesti.

TNS Gallupin Digitalyksikön johtaja **Ville Wikströmin** mukaan myös pienemmällä suomalaisilla olisi paljon parannettavaa.

– Verkkoo muuttuu koko ajan, ja se vaatii tiettyä oppimiskykyä. Suomalaiset eivät hyödynnä vielä riittävästi vaikka verkon tarjoamia personoidun markkinoinnin mahdollisuuksia.

Wikströmin mukaan yleinen virhe verkkokaupassa on ajatella liian paikallisesti.

– Pienenkin toimijan kannattaa katsoa koko maailmaa sillä silmällä.


Isokin voi olla ripeä

Usein mielikuvana on, että verkkokaupassa pienet toimittavat tavarat nopeammin kuin suuret. Tämä ei kuitenkaan ole koko totuus.

– Tarpeeksi pieni toimija voi poimia tavaran saman tien hyllystä ja lähettää sen tilaajalle. Mutta, kumma kyllä, myös verkkokaupan kansainväliset jätit saattavat toimit-



Ville Wikström



taa tavaran maapallon toiselta puolelta lähes yhtä nopeasti, Wikström huomauttaa.

Suuret verkkokaupat ovat hioneet muun muassa automatiikan ja robotiikan avulla sisälogistiikkansa äärimmilleen. Ne ovat minimoineet ajan, mikä kuluu tilauksesta siihen, että tavara on lentorahdissa. Jäteillä on tavallisesti myös suorat yhteydet välivarastoihin ja tuottajiin.

– Jätit pystyvät toimimaan erittäin kustannustehokkaasti, koska niillä ei ole kivijalkakaupoista koituvia kustannuksia. Lisäksi lähtötuotteen hinta on usein alhaisempi kuin meillä, ja osa toimituskustannuksista on voitu liittää tuotteen hintaan.

Suomalaisille tyypillinen monipolvinen järjestelmä tukkureineen ja maahantuojineen kasvattaa väistämättä kustannuksia.

Superverkot ja varasto-tulostamot

ICT-alan konsultointiyrityksen HiQ Finlandin johtaja ja liiketoiminnan kehittäjä **Jan-Erik Lindfors** näkee, että tulevaisuudessa verkkokaupan myötä syntyy logistisia superverkkoja, joita voivat hyödyntää niin alan isot kuin pienemmätkin toimijat.

– Superverkko tarkoittaa käytännössä logistiikkaverkkojen punoutumista yhteen ja eri logistiikkatoimijoiden entistä tiiviimpää yhteistyötä. Tavara voi kulkea vaikka kilpailijan autossa, jos se on siinä tilanteessa järkevää.

Lindforsin mukaan myös älykkäät pakkaukset, joiden kulkua voi koko ajan seurata, auttavat kehittämään verkkokaupan logistiikkaa. Ne pystyvät paljastamaan esimerkiksi kuljetusten ongelmakohtia.

Logistiikkatoimijoiden pitäisi pystyä palvelemaan paljon nykyistä paremmin myös verkossa yleistä ja koko ajan lisääntyvää kuluttajalta kuluttajalle suuntautuvaa kauppaa.

– Jos myyn esimerkiksi pianon, niin miten ihmeessä saan sen nykyään kuljetettua Rovaniemelle järkevään hintaan?, Lindfors pohtii.

Tulevaisuudessa – ehkä jo vajaan viiden kuluttua – tavaravirtoihin vaikuttaa myös 3D-tulostus.

– Kun 3D-tulostus lyö itsensä kunnolla läpi, niin tavaraa tulostetaan lähellä kuluttajia. Perinteisestä varastosta saattaa tulla vaikkapa jonkinlainen varaston ja tulostamon yhdistelmä.

Verkon ja kivijalan peli kuntoon

Verkkokauppa muuttaa vääjäämättä perinteiset kivijalkakauppamme. Malinen, Wikström ja Lindfors ovat siitä samaa mieltä, että verkon ja kivijalkakauppojen saumaton yhteistyö on kaiken perusta. Kuluttaja haluaa ennen kaikkea hyvää palvelua ja monikanavaisuutta.

Showroom-tyyliset ratkaisut yleistyvät. Kauppa on tulevaisuudessa entistä useammin paikka, jossa tavaraa pääasiassa hypistellään, mutta se tilataan lopulta verkosta.

Kauppa on tulevaisuudessa nykyistä useammin myös verkkokaupan noutopiste. Isossa-Britanniassa jo kuutisen



Pienenkin tekijän kannattaisi katsoa koko maailmaa sillä silmällä.

prosenttia päivittäisistä ruokakasseista haetaan tällaisista noutopisteistä eli niin sanotuista *dark storeista*. Monissa noutopisteissä robotit osallistuvat ruokakassien kokoamiseen.

Perinteiset pienet kivijalkakaupat vähenevät, mutta eivät varmaankaan katoa kokonaan. Myös suurilla hypermarketeilla on vielä tulevaisuutta. Yksi mahdollisuus on, että niissä panostetaan jatkossa entistä enemmän elämyksellisyyteen.

– Verko- ja mobiilipalvelut voivat esimerkiksi johdattaa asiakasta kauppakeskuksessa juuri niiden tuotteiden äärelle, joista hän on kiinnostunut, sekä tarjota hänelle lisäinformaatiota, Jan-Erik Lindfors pohtii. ■



Tule
visioimaan
kanssamme
tulevaisuuden
toimitilasi

Tähtäimessä toimiva logistiikka

GCC Jussla -Logistiikkakeskus on SRV:n suunnittelema ja rakennuttama moderni logistiikkakeskus Tuusulan Jusslan alueella. Erinomainen logistinen sijainti mahdollistaa tuotannon, varastoinnin ja muiden tarvitsemiesi toimintojen tehokkaan yhdistämisen pitkälle tulevaisuuteen.

Ota yhteyttä: puh. 044 527 0870, jussla@srv.fi

Lisätietoa: www.srv.fi/jussla

SRV
Elämäsi rakentaja

Vuoden kolme tärkeintä päivää

yli 20 000 teollisuuden ammattilaiselle



Uudet ideat ja innovaatiot



Uudet tuotteet ja palvelut



Uudet ja nykyiset yhteistyökumppanit

Vuoden tärkeimmät päivät verkostoitua

Kolmen messupäivän aikana tapaat niin nykyisiä kuin tulevia asiakkaita. Messuilta on mahdollisuus saada lisää asiakaskontakteja ja näkyvyyttä. Ulkomaisten yritysten mukana olo tarjoaa mahdollisuuden myös kansainvälisten verkostojen luomiseen.

Uusin tieto, uusimmat ratkaisut

Messuilta löytyvät tuoteuutuudet ja uusimmat teollisuuden ratkaisut. Alihankinta-messujen näytteilleasettajat ovat ahkeria uutuustuotteiden lanseeraajia. Messutarjontaa täydentää ajankohtaisia aiheita käsittelevä ja monipuolinen seminaaritarjonta.

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

TESC, eli Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on yksi Suomen tunnetuimmista messu- ja urheilukeskuksista. Tilat sopivat myös erilaisiin yleisö- ja yritystapahtumiin, kokouksiin sekä juhliin. TESCin tilaisuuksissa käy vuosittain lähes miljoona ihmistä.

Tiesitkö, että

95 % kävijöistä suosittelee Alihankinta-messuja kollegalleen. (Aktiivitetieto 2013)

» 17 000 kävijää
» 1 000 näytteilleasettajaa
» 20 eri maata

» 15,000 m² näyttelypinta-alaa
» 5 messuhallia

* Alihankinta-messut 2013



2014

ALIHANKINTA
SUBCONTRACTING FAIR • FINLAND

16.–18.9.2014

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

www.alihankinta.fi



TEKSTI TERHO PUUSTINEN KUVA CARGOTEC

SÄHKÖINEN TILAUS SÄÄSTÄÄ RAHAA JA HERMOJA

Äly tulee hitaammin suomalaisiin kuljetuksiin kuin ruotsalaisiin, vaikka digitaalisuuden etuja on vaikea kiistää.

Suomen kuljetusala tekee tänäkin vuonna satoja tuhansia turhia virheitä. Tavarat menevät väärään paikkaan. Laskut lähtevät väärään osoitteeseen.

Kuljetusliikkeet tekevät turhia virheitä, koska suuri osa tilauksista viedään järjestelmiin niin sanotusti käsipelillä.

Logistiikkayritysten liiton toimitusjohtajan **Pekka Aaltosen** mukaan sähköisten tilausten osuus noussut Suomessa yli 60 prosenttiin, mutta takamatka Ruotsiin on edelleen pitkä.

– Muissa pohjoismaissa 90-95 prosenttia kuljetustilauksista kulkee sähköisesti, Aaltonen sanoo.

– Tavoitteena on totta kai saada sähköisten tilausten osuus pohjoismaiselle tasolle. Hyödyt ovat todella suuria.

Suomessa tehdään vuosittain noin 20 miljoonaa rahtikirjaa. Osoitevirheitä on muutamassa prosentissa.

– Tyypillisin virhe lienee se, että toimitusosoite on laskutusosoite.

Aaltosen mukaan sähköiset tilaustiedot helpottavat kuljetusten suunnittelua ja seurantaa. Tilausten digitalisoiminen tarjoaa mahdollisuuden myös uusille palveluille, jotka integroivat eri kuljetusliikkeiden tarjonnan samaan portaaliin.

Säästöt yllättivät Kalmarin

Uusien palveluiden avulla kuljetusliikkeiden asiakkaat voivat optimoida kuljetuksiaan tehokkaammin kuin koskaan ennen. Pörssikonserni Cargoteciin kuuluva laiteval-

mistaja Kalmar laskee saavuttaneensa sähköisen kuljetushallintajärjestelmän ja keskitetyn rahdinhallinnan avulla mittavat säästöt.

– Nyt me tiedämme oikeasti, millä toimitamme ja mitä se maksaa, logistiikkainsinööri **Toni Uskola** sanoo.

– Kuljetusten ongelmat ja mahdollisuudet kumuloiduvat meillä, koska toimittajaverkosto on niin laaja. Jos tällaisessa verkostossa tehdään paljon virheitä, ylimääräistä kuluakin tulee paljon.

Kalmar on ottanut käyttöön sähköisen tilaus-toimitusketjun kuljetushallintajärjestelmän kaikille käyttäjille: konsernin omille ostajille, tehtaille, alihankkijoille, jälleenmyyjille ja rahdin kuljettajille. Ulkopuoliselta operaattorilta hankitun järjestelmän läpinäkyvyys tarjoaa mahdollisuuden rahtien reaaliaikaiseen seurantaan, raportointiin ja analysointiin.

– Toki tällaisen järjestelmän pystyttäminen on suuri työ, kun toimittajia on satoja ja firman omia käyttäjiä satoja, Uskola sanoo.

– Heidät pitää kouluttaa ja ohjeistaa. Totta kai tähän liittyy myös teknisiä haasteita. Sellaiset toimittajat eivät välttämättä lähde mukaan, joille me ollaan hyvin pieni asiakas.

Uskolan mukaan perinteisemmälläkin toimintatavalla voidaan päästä hyvin tuloksiin. Uusi järjestelmä on kuitenkin vakuuttanut Kalmarin, eikä entiseen ole enää paluuta.

Tekniset haasteet ovat aitoja, sanoo Logistiikkayritysten liiton vetäjä Pekka Aaltonen. Sähköisen rahtikirjan

käyttöönotto on periaatteessa vaivatonta, mutta operaattoreiden palveluiden kytkeminen suuryritysten toiminnanohjausjärjestelmiin ei ole aina helppoa.

– SAP-maailmassa esimerkiksi rahtikirjanumero voi olla järjestelmän kovakoodatussa ytimessä, johon ei voi tehdä pieniäkään muutoksia helposti eikä halvalla. Tyyppillisesti niitä tehdään muutamien vuosien välein.

Myimme liian pitkään helppoa

Samoja ERP-järjestelmien haasteita joutuvat kuitenkin ratkomaan myös suomalaisten firmojen ulkomaiset kilpailijat. Pekka Aaltonen myöntää, että hitaan digitalisoitumisen takana löytyy myös asenneongelmia. Perinteitä arvostava logistiikka-ala aloitti hitaasti sähköisten ratkaisujen tarjoamisen.

– Me myimme liian pitkään asiakkaille niin sanottua helppoa ratkaisua. Että ihan sama miten tilaat, me hoidetaan hommat.

– Myönnän, että tämä asenne turhautti minua vielä vähän aikaa sitten, mutta ei enää. Nyt muutoksen vauhti on aika hyvä.

Kalmarin logistiikkainsinööri Toni Uskola tunnistaa saman ilmiön. Osa kuljetusliikkeistä on herännyt voimakkaaseen kehitystoimintaan ja mutta osa toimii edelleen samalla tyyllillä kuin vuosituhannen vaihteessa.

Uskola myöntää reilusti, että Kalmarissakin idea yhteiseen rahdinhallintajärjestelmään tuli Ruotsista.

NÄIN KAUKOKIIITO KÄÄNTYI

Sähköisen asioinnin tilanne 2009:

- ▶ Sähköisten rahtikirjojen osuus alle 10 prosenttia
- ▶ Sähköiset palvelukanavat vaatimattomia ja käyttäjämäärät vähäisiä
- ▶ Tilausten käsittelyssä paljon työvoimaa vaativia manuaalisia vaiheita
- ▶ Kuljetusten suunnittelu haastavaa ja asiakaslaskutuksessa virheitä

Sähköisen asioinnin tilanne 2014:

- ▶ Sähköisten rahtikirjojen osuus yli 68 prosenttia
- ▶ Sähköinen asiointi on kuljetuspalveluiden kiinteä osa
- ▶ Lähetysten tiedot, vaatimukset ja tapahtumat kuljettajien ja terminaalien PDA-laitteilla
- ▶ Oma asiakasportaali ja kaikkien TA-operaattoreiden ratkaisut asiakkaiden käytettävissä

Lähde: It- ja kehitysjohtaja **Mika Kinnunen**, Suomen Kaukokiito Oy

– Tuntuu, että ruotsalaisilla on vähän enemmän napa tuonne maailmalle päin. Kotimaisilla kuljetusmarkkinoilla on katseltu enemmän sisämaan suuntaan. ■

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa
www.logy.fi/hankintapaiva

LOGY

Hankintapäivä 24.9.2014

Hankintatoimen vuoden ykköstapahtuma!

Tulosta ketterällä yhteistyöllä

- Miten rakennetaan ketterä ja tulosta tekevä hankinta?
- Onko hankinnalla kaikki vaikuttamisen keinot käytössä strategian toteuttamisessa?
- Miten hankinta luo tuloksellisen yhteistyön edellytyksiä kustannustehokkaalle toiminnalle?



Keynote:

FROM PROCUREMENT BEHAVIOURS TO BEHAVIOURAL PROCUREMENT?

Seminaarin Keynote-puhuja on Michael Lewis, Professor in Supply Strategy, University of Bath, School of Management



Toyota Material Handling Europan toimitusjohtaja Mathias Fisher onnitteli Elisa Määttästä ja Nea Kososta suunnittelukilpailun voitosta.

TEKSTI **JUKKA NORTIO** KUVAT TOYOTA

TURKU VOITTI TOYOTAN MUOTOILUKILPAILUN

Turun ammattikorkeakoulun muotoilulinjan opiskelijat **Elisa Määttä** ja **Nea Kosonen** voittivat Toyota Material Handlingin järjestämän Euroopanlaajuisen muotoilukilpailun. Kilpailutehtävänä oli suunnitella uudenlainen vetotrukki, jota käytetään muun muassa lentokentillä.

Inspiraation lähde

Määttäsien ja Kososen työtä kiitettiin yksinkertaisesta tyylistä, käytännöllisyydestä sekä ideoiden käyttökelpoisuudesta uusien tuotteiden toteutuksessa. Bubo-nimistä työtä arvostettiin myös siksi, että suunnittelussa on otettu huomioon erikokoisten käyttäjien ergonomia ja erilaiset käyttöolosuhteet, kuten pohjoisen jää, lumi ja pakkaset.

Määttäsien ja Kososen työ vaikuttaa suoraan Toyotan trukkimuotoiluun.

Suunnittelukilvan voittaja vetotrukki Bubo viestii voimaa, nopeutta, sulavalinjaisuutta ja ketteryyttä.

– Tämä työ antaa tuotekehityksellemme paljon inspiraatiota. Meidän on nyt istuttava alas ja analysoitava, kuinka voimme hyödyntää käytännössä näitä uusia ideoita, Toyota Material Handling Europan myynti- ja markkinointijohtaja **Hans van Leeuwen** sanoo.

Suunnittelun lähtökohtana on aina trukin toiminnallisuus. Muotoilu puolestaan yhdistää hyvän ulkonäön erilaisiin tarpeisiin, kuten turvallisuuteen, hyvään näkyvyyteen ja ohjattavuuteen. Suunnittelussa huomioidaan myös



TOYOTAN UUSIA IDEOITA

TUKEVAMPI TONERO

Iso kone herättää kiinnostusta. Niin myös tuore Toner, joka nostaa 3,5-8 tonnin kuormia. Ajoa vauhdittavat uudet teollisuusmoottorit: joko 55 kilowatin Toyota 1KD-dieselmoottori tai 65 kilowattia antava Toyota 1FS-nestekaasumoottori. Molemmat moottorit ovat aiempaa vähäpäästöisempiä ja ne puolittavat polttoaineen kulutuksen vanhoihin malleihin verrattuna. Ohjaamosta on 360 asteen näkyvyys. Uuden ohjaamomuotoilun vuoksi näkyvyys on hyvä myös silloin, kun työskennellään matalalla tai korkealla.



KETTERÄ LAVANSIIRTÄJÄ

Uudet BT Levio -lavansiirtovaunut siirtävät parhaimmillaan 2,5 tonnin taakkoja. Niissä on runsaasti ajomukavuutta ja turvallisuutta lisääviä ominaisuuksia, kuten auto-maattinen hidastus kaarreajossa. Laitteen akusto ja moottori on pakattu hyvin tiiviiseen tilaan, minkä ansiosta laite on ketterä



ja mahtuu kääntymään ahtaissakin paikoissa. Lisävarusteena on saatavilla litiumioniakku. Pienestä energiakulutuksesta huolimatta laitteen vauhti on jopa 12,5 kilometriä tunnissa.

HELPPOA HALLINTAA

Toyota Material Handling Finlandin toimitusjohtaja **Pasi Nieminen** esittelee i-Site-kalustonhallintajärjestelmää. Se valvoo reaaliaikaisesti muun muassa trukin käyttöä, törmäyksiä ja keskeisten osien tilaa. Työnjohdolla on jatkuva tieto trukkien liikkeistä ja esimerkiksi huollon tarpeesta. Kuljettajat voivat järjestelmän avulla todistaa ajo-oikeutensa henkilökortilla, jonka trukin kortinlukija tunnistaa. Tulevaisuudessa trukien hallintajärjestelmä integroituu varastohallinnan kanssa.



TARKKAAN AJOON

Tutun ulkokuoren sisällä piilee uutta tekniikkaa, sillä Toner HST -mallin myötä Toyota tuo markkinoille hydrostaattisella voimansiirrolla varustetun trukin. Hydrostaattinen voimansiirto soveltuu paljon nopeita suunnanvaihtoja vaativiin tehtäviin lyhyillä ajomatkoilla. Uutta konetta on saatavilla aluksi 2-3,5 tonnin painoluokissa, ja mallisto laajenee jatkossa. ■



valmistukseen liittyvät asiat, kuten materiaalihallinta ja valmistuksen yksinkertaisuus.

– Ihanteellisessa suunnittelussa, kuten tässä työssä, trukki on yhtä aikaa käytännöllinen ja hyvännäköinen.

Käyttäjän tarpeet ensin

Suomalaissuunnittelijat painottavat käytännöllisyyttä ja käyttäjälähtöisyyttä. Pelkkä ulkonäkö ei riitä. Määttänen ja Kosonen aloittivat suunnittelutyönsä lentokentällä, jossa he selvittivät vetotrukkien käyttäjien tarpeita ja toiveita.

– Haastattelimme heitä ja havainnoimme arjen työtä. Halusimme ymmärtää, mitä heidän työhönsä kuuluu ja mikä on tämän koneen osuus siinä, Kosonen sanoo.

Suunnittelijakaksikko halusi tehdä vetotrukin ulkomuodosta sellaisen, että se viestittää turvallisuutta, nopeutta, luottavuutta ja voimaa. Näihin ominaisuuksiin liittyy myös suunnitelman huuhkajaan viittaava nimi.

Tänä keväänä valmistuvilla muotoilijoilla on yhteinen näkemys kehittyä teollisena muotoilijana.

– Teollisessa muotoilussa voin vaikuttaa ihmisten arkeen suunnittelemalla helppokäyttöisiä ja käyttötarkoi-



Elisa Määttäsen ja Nea Kososen mukaan teollisen muotoilun tehtävä on tehdä käyttötarkoitukseen sopivia tuotteita.

tukseen sopivia tuotteita, Määttänen tiivistää työnsä tavoitteita.

Kilpailuun osallistui töitä 17 maasta ja yli sadasta opiskelijasta. Töitä arvostelivat kaksivaiheisessa karsinnassa sekä Toyotan Euroopan yksikön suunnittelu- ja markkinointiasiantuntijat että Japanissa yhtiön pääkonttorin tuotekehityksen edustajat. ■

CLICK&PICK® AVAA VERKKO- KAUPALLE ENNEN- NÄKEMÄTTÖMIÄ MAHDOLLISUUKSIA

Verkkokauppa ja monikanavamyynti muuttavat radikaalisti vähittäiskaupan ja kuluttajien suhdetta. Myyntikanavat kehittyvät jatkuvasti ja niiden mukana sisälogistiikan haasteet. Perimmäisenä tavoitteena on kuitenkin edelleen täyttää kuluttajien odotukset.

Niin aloittelevien kuin pitkään toimineiden verkkokauppayritysten ja monikanava-asiantuntijoiden haasteena on löytää joustava ja skaalautuva ratkaisu varasto- ja materiaali-prosesseihin – tilausten vastaanotosta keräilyyn ja lähetyksistä palautuksiin. Swisslogin modulaarinen Click&Pick -konsepti on ratkaisu näihin tarpeisiin.

Muutokset asiakkaiden käyttäytymisessä tuovat toimintaan uusia piirteitä lähes päivittäin. Dynaamiset kasvuyritykset sekä nykyiset ja uudet liiketoimintamallit saavat yhdessä aikaan monimutkaisia kaupankäynnin rakenteita.

Verkkokaupan tekninen kehitys etenee ”perinteisten” rakenteiden, kuten myymälöiden, kuvastomyynnin ja puhelin-tilausten, rinnalla. Haasteena on kaikkien näiden muuttuvien myyntikanavien yhdistäminen tehokkaaksi monikanavaiseksi myyntiprosessiksi.

Yrityksen taloudellinen menestys jää lyhyeksi, jos liiketoiminnan avaintekijät, kuten vastausnopeus, tilausten käsittelyn täsmällisyys, oikea-aikaiset toimitukset, palautusten käsittely ja varastonhallinta eivät toimi saumattomasti yhteen ympäri vuorokauden ja kaikkina viikonpäivinä.

”Vähittäiskauppiat edellyttävät, että monikanavainen myyntiprosessi toimii vaivattomasti, joustavasti ja erittäin nopeasti. Prosessin on taattava sujuva tilausten käsittely nyt ja tulevaisuudessa”, toteaa Ville Lukkari Swisslogista. Nämä moninaiset vaatimukset osoittavat, että sisälogistiikkajärjestelmän yksittäisten osatekijöiden parantaminen ei riitä. ”Kehityksen suunta on kohti sisälogistiikkaratkaisuja, jotka palvelevat useita rinnakkaisia, jopa eri tahdissa toimivia myyntikanavia”.





Swisslogin Click&Pick -tuotevalikoimaan kuuluu monikanavaympäristöön soveltuvia, monipuolisia järjestelmiä, jotka voidaan räätälöidä vähittäiskaupan erityistarpeiden mukaan. Räätälöityihin ratkaisuihin voidaan sisällyttää kuljetin- ja nostoteknologiaa, materiaalivirtojen ohjausohjelmistoja sekä esimääriteltyjä ratkaisuja, kuten AutoStore, SmartCarrier tai CarryPick, joita täydentää Swisslogin vankka logistiikka-alan kokemus. Tällaiset räätälöidyt ratkaisut takaavat erittäin tehokkaan tilausten toimitusjärjestelmän: suuret keräilynopeudet, tarkan tilaustenmukaisuuden, tehokkaan palautusten käsittelyn sekä innovatiivisen varastohallinnan.

Click&Pickin ansiosta tilausten keräily sujuu jopa viisi kertaa nopeammin kuin manuaalisissa hyllyjärjestelmissä. Erittäin tehokas Click&Pick pitää myös työympäristön hiljaisena, ergonomisena ja turvallisena. Yli 1 000 keräilytapahtuman läpimenovauhti henkilöä kohti tunnissa sekä muutaman minuutin käsittelysykli tilauksen vastaanottamisesta keräilyyn osoittavat, että Click&Pick -järjestelmä on todella suorituskykyinen. Ratkaisut ovat myös skaalautuvia, mikä mahdollistaa esimerkiksi varaston laajentamisen tai sen läpäsäilykapasiteetin lisäämisen.

”Järjestelmän monipuolisuuden ansiosta nykyisiä liiketoimintamalleja voidaan laajentaa, ja uusien toimintojen lisääminen on helppoa”, Ville Lukkari toteaa. ”Siksi se soveltuu moneen erilaiseen liiketoimintaan.”

Click&Pick-komponentit, AutoStore ja SmartCarrier, soveltuvat myös monille erilaisille tuotteille. SmartCarrier on varasto- ja kuljetusjärjestelmä, jota käytetään yleensä suurta läpäsäilykykyä edellyttävissä toiminnoissa, kun taas AutoStore on kompakti varasto- ja keräilyjärjestelmä suurille varastomäärille. Kumpikin järjestelmä on erittäin tehokas ja skaalautuva. Yhdistettynä Swisslogin kokemukseen asiakaskohtaisista ratkaisuista tämä takaa huipputehokkaan tilausten toimitusprosessin.

CarryPick on uusi komponentti Swisslogin Click&Pick -tuotesarjaan. Järjestelmään kuuluvat siirtohyllyt, automaattitrukit (AGV), varastohallintaohjelmisto ja mobiilipäätteet. Järjestelmän vankat automaattitrukit sekä lasku-, nosto- tai siirtohyllyt, jotka siirtävät tavarat keräilyasemiin, voidaan liittää osaksi olemassa olevaa infrastruktuuria.

”Click&Pick-järjestelmän uusimmat lisäykset tekevät siitä loistavan tuotesarjan. Yrityksille ratkaisumme ovat turvallisia investointeja, jotka mahdollistavat huipputason kannattavuuden”, Ville Lukkari tiivistää.



LISÄTIETOJA:

VILLE LUUKKARI

Myyntipäällikkö

Puhelin: 044 539 2712

S-postil: ville.lukkari@swisslog.com

Internet: www.swisslog.com



KOLUMNI JUHA HELIMOINEN

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

Ei ilmaista lounasta eikä ilmaista rahtia

Entinen kollega kertoi tehneensä toimittajan kanssa hyvän hintasopimuksen: hän oli saanut rahdin ilmaiseksi. Toivottavasti kukaan ostaja ei enää mene tähän koukkuun. Ilmaisia rahteja ei ole olemassa – ei tulologistiikassa eikä jakelussa. Hyvällä kuljetussopimuksella on iso merkitys tuotteen hinnoittelussa ja kilpailukyvyssä.

Mikä sitten on hyvä kuljetussopimus? Kannattaa muistaa, että halvin ei aina ole edullisin. Toki hinta on tärkeä, mutta myös palvelun laadulla, joustavuudella, reittiverkostolla sekä lähetysten ajantasaisella seurannalla – *track&tracellä* – on oma painoarvonsa. Valintakriteerit kannattaa asettaa yrityksen yksilöllisten tarpeiden mukaan.



Kuljetusliikkeiden rahtitaulukot ovat täyttä sillisalaattia.

Ensimmäiseksi pitää valita itselleen oikean kokoinen kumppani. Merkitys korostuu, jos yrityksellä on paljon tuontia eri maista. Suomessa on kansainvälisiä kuljetusliikkeitä, joiden verkosto kattaa hyvin maantiekuljetusten osalta Euroopan sekä meri- ja lentokuljetuksissa koko maailman. Kuljetusverkoston merkitys kasvaa monikansallisissa yrityksissä, koska tällöin voidaan hyödyntää koko konsernin volyyimejä ja tehdä keskitetty konsernikohtainen sopimus.

Pienemmillä yrityksillä on yleensä vähemmän tuontimaita. Suomesta löytyy tiettyihin maihin erikoistuneita

ta kilpailukykyisiä kuljetusliikkeitä, joiden kilpailukykyä ja osaamista kannattaa hyödyntää.

Kuljetusliikkeiden tarjoamat rahtitaulukot ovat täyttä sillisalaattia. Kannattaa tutkia tarkkaan omien lähetysten koko ja pyytää tarjous painotettuna omien tarpeiden mukaan. Usein alle kymmenen rahtiluokkaa riittää, ja myös hinnoittelu on tällöin kilpailukykyisempi.

Kuljetussopimuksissa on nyt ostajan markkinat. Kilpailuta aluksi 3–5 rahdinkuljettajaa ja valitse niistä loppuneuvotteluihin kaksi kilpailukykyisintä.

Hintaneuvottelun lisäksi kannattaa keskittyä myös maksuehtoon ja sopimuksen voimassaoloaikaan. Maksuehdoksi kuljetusliikkeet tarjoavat yleensä 14 tai 21 päivää. Jos yritykselläsi on isot volyymit, kannattaa haastaa neuvottelukumppani ja pyytää maksuajaksi 30 tai jopa 45 päivää.

Sopimusten voimassaoloajaksi tarjotaan tavallisesti yhtä vuotta. Rahtitaso on pysynyt viime vuodet melko vakaana ja jopa vähän vähentynyt, joten kuljetusliikkeet ovat joutuneet karsimaan kustannuksia. Siksi kannattaa tavoitella rohkeasti 2–3 vuoden kiinteää sopimusta yhden vuoden optiolla kustannusindeksiin sidottuna (esimerkiksi +/- 3–5 %).

Hyvän rahtisopimuksen lisäksi toimittajan kanssa kannattaa neuvotella FCA- ja DDU-hinnat sekä merikuljetuksiin FOB- ja CIF-hinnat. Isoilla toimittajilla on usein hyvät kuljetussopimukset, ja näin voit verrata eri toimitusehtojen rahtitasoja. Tämä auttaa myös hintaneuvotteluissa, koska mahdolliset hinnannuutokset kohdistuvat itse tuotteeseen eivätkä rahdin osuuteen.

Kuljetuskulu vaikuttaa suoraan lopulliseen ostohintaan. Kuljetuksissa säästetty euro on aina euro suoraan tulokseen.

Psykologia tulee hankinnan tueksi

Psykologia auttaa ymmärtämään ja estämään hankinnan virheitä, sanoo ensi syksyn Hankintapäivän pääpuhujana, Bathin yliopiston professori Michael Lewis.

Tänäkin päivänä tuhannet hankinnan ammattilaiset tekevät raskaita virheitä tärkeissä tilanteissa, joissa heidän kollegansa onnistuvat. Kuvitteelliset vertailuryhmät käyttävät samantapaisia teknisiä järjestelmiä ja heillä on samantapainen koulutus, tiedot ja taidot. Miksi yhdet sortuvat ja toiset loistavat?

Bathin yliopiston toimitusketjujen johtamisen professori **Michael Lewis** etsii vastauksia ihmisen psykologiasta. Lewisin mielestä yritysten hankintaosaston riskienhallinnassa pitäisi hyödyntää enemmän tietoa, jota käyttäytymistieteen tutkijat ovat keränneet ihmisestä jo vuosisatojen ajan.

– Toimitusketjujen ammattilaisilta odotetaan entistä enemmän sitä, että he pystyvät ennakoimaan potentiaalisia ongelmia Lewis sanoo.

– Suurin osa ihmisistä uskoo olevansa kohtuullisen pätevä tähän hommaan. Mitä enemmän kokemusta, sitä suuremmaksi kasvaa heidän luottamuksensa omaan kykyyn ennakoita riskit oikein.

Luottamus ylös, riski ylös

Tutkimukset kuitenkin osoittavat – kuten myös kipeät arkielämän kokemukset – että kokeneiden hankinnan ammattilaisten luottamus omaan kokemukseen ja intuitioon heikentää heidän suorituksiaan riskien arvioinnissa ja hallinnassa.

Jotta tätä ongelmaa voidaan ymmärtää, tarvitaan uudenlaista tutkimusta, joka lähestyy hankintaa sekä yksilön psykologian että sosiaalipsykologian näkökulmasta (*behavioral procurement*).

– Tavoitteena on, että organisaatiot ymmärtävät paremmin ihmisen päättelyn vahvuuksia ja heikkouksia. Tätä kautta pystytään tekemään viisaampia päätöksiä esimerkiksi hankintaprosessien suunnittelusta ja järjestelmästä.

Michael Lewis avaa uutta näkökulmaa suomalaiselle yleisölle syyskuussa, kun hän esiintyy LOGYn Hankintapäivän pääpuhujana.

Lewisin oma kokemus perustuu monipuoliseen työuraan, jonka ensimmäinen rooli oli tuotantoinfinööriin työ terästehtaassa. Seuraavaksi hän työskenteli tuotantoon erikoistuneena konsulttina ja kirjoitti väitöskirjan, joka käsitteli oman valmistuksen ja ulkoistamisen suhdetta. Akateeminen maailma veti vahvasti puoleensa ja monien vaiheiden jälkeen Lewis nimitettiin professoriksi vuonna 2004.



Kun faktat eivät riitä

Michael Lewis sanoo olevansa erityisen kiinnostunut yritysten globaalien hankintojen kokonaisuudesta, joka muuttuu entistäkin monimutkaisemmaksi ja sitä myötä vaikeammaksi. Firmojen liiallisen korostunut itseluottamus on hänelle tuttu ilmiö.

– Tällaisten tapausten on paljon vaikeampi reagoida, kun todellisuus lyö korville, Lewis sanoo.

– Johtajilla saattaa olla hyviä aikomuksia, mutta he eivät useinkaan pysty kääntämään organisaatiota oikeaan suuntaan.

Osaamisvajeen seuraukset ovat sitä vakavampia, mitä strategisemmista päätöksistä on kysymys. Eikä kyse ole aina vain rahasta. Esimerkkinä tavarantoimittajat:

– He saattavat punnita päätöksenteossaan tarjouksen rahallisen arvon lisäksi myös muita näkökulmia kuten kokemaansa arvostusta tai reiluutta. Ei siis riitä, että tunnemme pelkät faktat.

LUE LISÄÄ JA TULE MUKAAN

LOGYN HANKINTAPÄIVÄÄN 24.9.2014

<http://www.logy.fi/seminaarit/hankintapaiva>

TUOTTEET



BIODIESELMOOTTORI REKKOIHIN

► Scania tuo markkinoille ympäristöystävällisen moottorin kuorma-autoille. Scanian 16-litraisen, 580 hevosvoiman V8-moottorin voi nyt tilata R-sarjan autoihin versiona, joka käyttää 100-prosenttista biodieseliä. Biodiesel on Scanian mukaan käyttäjille kaikkein mutkattomin vaihtoehto vähentää raskaiden kuorma-autojen ympäristövaikutuksia.

Moottorissa on SCR- ja EGR-järjestelmät pakokaasujen jälkikäsittelyyn. Scanian omien laskelmien mukaan moottorin teho laskee vain kahdeksan prosenttia, kun sitä käytetään 100-prosenttisellä biodieselillä. Voimapuolella menetetty teho korvautuu kuitenkin ympäristöystävällisyytenä. ■



PITKÄT PERÄT KOBELCON KAIVUREIHIN

► Konekeskon uuden sukupolven Kobelco-kaivinkoneiden mallisto täydentyy perinteisillä pitkäperäisillä malleilla. Uudet kaivinkoneet läpäisevät viimeisimmät päästömääräykset ja kuluttavat vähän polttoainetta. ■

IDESCON LUKIJAT RAKENNUKSILLE

► Uusi veronumerolaki edellyttää, että henkilöntunnistus on pakollinen myös rakennustyömailla. Tähän käyttöön Idesco on suunnitellut 9 CM 2.0 GPRS -lukijan, joka siirtää tietoa GPRS-yhteydellä ja lukee suomalaista VALTTI-älykorttia turvasalla 0. Lukija on lujarakenteinen ja sopii vaihteleviin ulko-olosuhteisiin. Se voidaan myös asentaa käytännössä minne vain, koska se ei tarvitse kaapelointia tiedonsiirtoon. ■

FinnMETKO



2014

Jämsä 28.8.-30.8.

www.finnmetko.fi



AVANTILLE UUSI HARJASARJA

▶ Avant Tecno on uudistanut koko harjasarjansa: harjojen ulkonäkö ja ominaisuudet ovat uudistuneet. Samalla säädöt, kestävyys ja työteho ovat parantuneet.

Keräävä harja on tarkoitettu ammattimaiseen kiinteistöhoitoon ja laajoille harjausta vaativille alueille. Uudessa harjalaitteessa on tukeva runkorakenne ja yli kaksinkertainen keräyssäiliö vanhaan malliin verrattuna sekä mallisuojuattu Optifloat-kellunta. Kellunnan ansiosta harja seuraa maan pintaa tarkasti, mikä parantaa harjausjälkeä. ■

SÄHKÖBUSSI LIIKUTTI VAPPUNA

▶ Kotimainen sähköbussi liikennöi Espoossa vappuviiikon ajan. Koeajoissa VTT:n ja Metropolian toteuttama sähköbussi on osoittautunut hyväksi, ja sitä testataan nyt linjaliikenteessä kaupallisten bussien rinnalla. Ilman matkustajia bussia on jo testattu linjalla maaliskuusta 2013 lähtien.

eBus-projektissa kehitetty sähköbussi on noin kolme tonnia muita busseja kevyempi, koska se on valmistettu kokonaan alumiinista. Keveytensä ansiosta se on myös hyvin energiatehokas. Bussilla voi ajaa yhdellä latauskerralla noin 70–80 kilometriä. ■



APPLE LÖYSI VOLVON

▶ Volvo ja Apple lupaavat yhdessä muuttaa autoilukokemuksen. Uusi Apple CarPlay -palvelu kokoaa yhteen iPadin, iPhone'n ja iPodin käyttäjille tuttuja sovelluksia ja palveluja suoraan Volvon suurelle, keskikonsoliin asennetulle kosketusnäytölle.

Volvo kehittää Applen ominaisuuksia ja yhdistää ne käyttöliittymään, jonka avulla kuljettajat voivat hyödyntää ääniohjausta ja ohjauspyörän säätimiä, kun he käyttävät Applen sovelluksia ja palveluja.

Apple CarPlay on saatavilla jo tänä vuonna esiteltävään XC90-malliin. ■

STILL first in intralogistics



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

KONEKESKO
www.still-trukit.fi

STILL
first in intralogistics

NIMITYKSET

HEUREKASTA LAPPEENRANTAAN

Lappeenrannan teknillisen yliopiston (Lappeenranta University of Technology, LUT) uudeksi rehtoriksi on valittu dosentti, maa- ja metsätaloustieteiden tohtori **Anneli Pauli**, 59. Paulin kausi alkaa 1.7.2014 ja kestää neljä vuotta.

Anneli Pauli työskentelee tällä hetkellä tiedekeskus Heurekan johtajana. Lisäksi hän on Aalto-yliopiston kunniatohtori. Aiemmin Pauli on työskennellyt vuosia Euroopan komission tutkimuksen ja innovoinnin pääosaston varapääjohtajana ja komission yhteisen tutkimuskeskuksen varapääjohtajana. Hän on toiminut myös Suomen Akatemian ylijohtajana ja pääsihteerinä.

Uudessa työssä Anneli Paulia kiinnostaa eniten sen monipuolisuus ja haasteellisuus. Hänestä on innostavaa päästä johtamaan ketteränoloista yliopistoa, jolla on vahva halu kehittyä.

– Olen erittäin innoissani päästessäni työskentelemään Lappeenrannan teknillisen yliopiston vireään tiedeyhteisöön.

Paulin tavoitteena on nostaa LUT kansainvälisesti arvostetuksi yliopistoksi ydinosaamisalueillaan, joita ovat vihreä energia ja teknologia, kestävä kilpailukykyyn luominen ja Venäjä-yhteyksien rakentaminen.

KUKA?

Olen syntynyt Hämeenlinnassa vuonna 1955.

Koulutukseni maa- ja metsätaloustieteiden tohtori. Tohtoriksi väittelin Helsingin yliopistosta aiheenani metsäteollisuuden jätevesien biologinen puhdistus.

Elämäni käännekohta oli, kun sain aikanaan järjestettyä itselleni rahoituksen ja mahdollisuuden tehdä väitöskirja, vaikka olin jo ympäristöministeriön vakinaisessa virassa. Ilman tohtorintutkintoa en olisi saanut yhtään niistä viroista ja toimista, jotka ovat pätevoittäneet minut esimerkiksi LUT:n rehtorin tehtävään.



Yliopisto saa Anneli Paulin mukana vahvan ja laajan kokemuksen, joka kattaa käytännössä kaikki tutkimus- ja innovaatiopolitiikan eri osa-alueet.

– Tein omista tutkimuksistani tiivistä yhteistyötä metsäteollisuuden kanssa. Se opetti minulle paljon sellaista asennetta, mistä on hyötyä myös rehtorina, Pauli sanoo.

Mitä uutta aiot tuoda Lappeenrantaan, Anneli Pauli?

– Monipuolisen kokemukseni tiede- ja innovaatiopolitiikasta ja kaikki verkostoni. Tulen täysin ulkopuolelta, joten uskon tuovani uusia tuulia moneen asiaan.

– Haluan antaa nyt kaiken urani aikana kertyneen kokemuksen ja osaamisen yliopiston käyttöön. ■

OVENIA GROUP



DI **Juha Tiuraniemi**, 39, on nimitetty Ovenia Groupiin kuuluvan Realprojektin kauppakeskustoiminnoista vastaavaksi johtajaksi ja Ovenia-konsernin divisioonajohtoryhmän jäseneksi 1.4.2014 alkaen. Tiuraniemi työskenteli aikaisemmin Suomen Kauppakeskusyhdistyksen toiminnanjohtajana ja RAKLIn Toimitilat-toimialan johtajana.

UPS



Boris Dobberstein, 44, on nimitetty UPS:n uudeksi Pohjoismaiden maajohtajaksi ja samalla myös Suomen UPS:n maajohtajaksi. Dobberstein vastaa yli 1 800 työntekijästä sekä Suomen, Ruotsin, Tanskan, Norjan ja Islannin UPS:n operatiivisista toiminnoista, liiketoiminnan kehittämistä, strategiasta ja tukitoiminnoista. Dobberstein on työskennellyt UPS:llä eri tehtävissä vuodesta 1994 lähtien.

VAKUUTUSKESKUS



VTM **Leena-Mari Tanskanen** on nimitetty Vakuutuskeskuksen viestintäpäälliköksi ja johtoryhmän jäseneksi 1.5.2014 alkaen. Tanskanen vastaa Liikennevakuutuskeskuksen, Potilasvakuutuskeskuksen, Ympäristö- ja vahinkovakuutuskeskuksen ja Lääkevahinkovakuutuspooliin viestinnästä. Aikaisemmin Tanskanen työskenteli vanhempana viestintäkonsulttina AC-Sanaforissa.

VEHO HYÖTYAJONEUVOT



Jouni Kauppinen on nimitetty 24.2.2014 alkaen Veho Hyötyajoneuvojen liiketoiminnasta vastaavaksi business area controlleriksi. Jouni vastaa talouden seuranta- ja suunnitteluprosessien johtamisesta ja niiden kehittämisestä. Lisäksi hän vastaa liiketoiminnan tukitoiminnosta ja sen edelleen kehittämisestä.



Tradenomi **Kimmo Ylönen** on nimitetty 24.2.2014 alkaen Veho Hyötyajoneuvojen maahantuontitoimintojen controlleriksi. Hän vastaa Veho Hyötyajoneuvojen maahantuonnin talouden seuranta- ja suunnitteluprosesseista.

LOGYN UUDET JÄSENET

MAALIS-HUHTIKUU

Aarnikoivu Lasse Opiskelija

Ahola Toni Opiskelija

Anttonen Kirsi Palvelupäällikkö Elisa Oyj

Apostolakis Tomi

Elander Anne Projektipäällikkö Stingray Cargo Oy

Elomaa Tarja Materiaalitoimen johtaja, logistiikka ja hankinnat Keski-Suomen sairaanhoitopiiri

Etto Carola Opiskelija
Halme Hannu Opiskelija
Harju Milla Ostaja Tapartia Oy
Hatakka Raimo
Hiekkataipale Lauri Opiskelija
Huikkonen Jukka Tuotanto-
päällikkö Sormat Oy
Isola Riina Opiskelija
Jaakkola Kati Logistiikka-
esimies Päijät-Hämeen
keskussairaala
Joensuu Juhamatti Sales
Manager DSV Solutions Oy
Jussila Niko Opiskelija
Kalmari Tuomo Opiskelija
Kangaskolkka Marko Yrittäjä
Kettunen Kai Business
Segment Manager Marine
Feeder Oy
Kiviaho Tuomas Opiskelija
Kivistö Ilpo Palvelupäällikkö
CGI Suomi Oy

Kolmonen Hannu Toimitus-
johtaja Suomen Palvelutekijät
Oy
Korhonen Mika Opiskelija
Koskivaara Assi Opiskelija
Kurunsaari Anne
Kuljetusesimies Fazer
Leipomot Oy
Laakkonen Marko
Kuljetussuunnittelija Meira
Nova Oy
Laakso Karri Opiskelija
Laine Lasse Opiskelija
Martikainen Juha Principal
Chainalytics-ROCE
Marva Meri-Maija
Koulutuspäällikkö Satakunnan
ammattikorkeakoulu
Merestö Marja Opiskelija
Mustaniemi Tiina Customer
Service Haarla Oy
Myllykoski Reko Opiskelija

Mäkinen Toni Team Leader
Vaisala Oyj
Niemi Sini Opiskelija
Nummelin Sari Import
Operative Meca-Trade Oy
Olanterä Janne Logistics
planner
Paajanen Peetu Opiskelija
Pihlasto Niilo Opiskelija
Pirppu Tiina Ostaja DEWACO
OY
Raita Juhan Opiskelija
Rantala Aku Inventory Analyst
Vaisala Oyj
Saarinen Marjaana Opiskelija
Sainio Jani Sales Manager
Salo Juha Opiskelija
Selkamo Mika Supply Chain
Engineer Parker Hannifin
Manufacturing Finland Oy
Siivonen Janne Tuntiopettaja

Sointusalo Suvi Opiskelija
Spicker Manfred Sales Director
Eyefreight BV
Talvitie Juunas
Tempakka Riitta
Lehtori Satakunnan
ammattikorkeakoulu Oy
Tolvanen Pinja Ostopäällikkö
Tommila Juha Materiaali-
insinööri Technip Offshore
Finland Oy
Vahtokari Fredrik Opiskelija
Valtonen Ville Opiskelija
Vesaniemi Janne Opiskelija

UUDET YHTEISÖJÄSENET

Activ Oy Pieksämäki
Finnair Cargo Oy
Laurea ammattikorkeakoulu
Selekta Logistiikka Oy
TS Log Oy

KALENTERI 2014

KESÄKUU

3.-4.6. Tuloksellinen neuvottelutaito

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

3.-5.6. PulPaper 2014

Helsingin messukeskus, Helsinki

4.-5.6. Hankintojen johtaminen ja kehittäminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

12.6. Satakunnan piiri:

kesäteatterimatka Rauman Suklaasydämeen
Fåfångan Paviljonki, Rauma

ELOKU

21.8. LOGYn kesätapahtuma:

Golf ja verkostoitumistilaisuus, Lahti

28.8. Kuljetuspäivä

Ravintola Palace, juhlakerros, Helsinki

SYYSKUU

16.-18.9. Alihankinta-messut

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

17.-18.9., 29.-30.10. ja 18.-19.11.

Oston peruskurssi

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

23.9. Nuoret hankintaosaajat: Case-competition

24.9. Hankintapäivä

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

24.9. Helsinki-Uusimaa piiri:

vierailu Lassila & Tikanoja Oyj

LOGY VALMENTAA,
KESKUSTELEEE JA
VAIKUTTAA

LOGY

Saitko lehden näyttenumerona?

Osto&Logistiikka-lehti on yksi LOGYn
jäseneduista

Lisäksi jäsenenä mm.

- saat alennusta LOGYn tapahtumista ja koulutuksista
- voit osallistua alueelliseen piiritoimintaan ja yhteisöjäsenenä myös foorumien tapahtumiin
- kohtaat innostavia ihmisiä ja luot vahvan hankinnan ja logistiikan ammattilaisten verkoston, joka auttaa sinua onnistumaan työssäsi

Lue lisää www.logy.fi/jasenyys ja
tule mukaan toimintaan!



KOLUMNI OLLI-PEKKA JUHANTILA

KIRJOITTAJA ON TOIMINUT PITKÄÄN ERI YRITYKSISSÄ HANKINTOJEN JA ULKOISTAMISEN ASIAANTUNTIJA- JA JOHTOTEHTÄVISSÄ. NYKYISIN HÄN TYÖSKENTELEE JOHTAJANA SALON SEUDUN KOULUTUSKUNTAYHTYMÄSSÄ.

Kuka päättää paperilla, kuka oikeasti?

Tuotekehittäjiltä kuulee toisinaan väitteen, että yrityksen tuotteet ovat hyvin suunniteltuja, mutta ostoa huonoja materiaaleja, raaka-aineita tai komponentteja. Seurauksena on laatu- ja luotettavuusongelmia.

Tuotannon suunnalta taas tulee viestiä, että kyllähän me valmistaisimme, mutta oston valitsemat toimittajat eivät toimita tai toimittavat väärää tavaraa tai ovat myöhässä. Tai materiaalin huono laatu aiheuttaa tuotantoon häiriöitä.

Miksi hankintaorganisaatio tekee kokonaisuuden kannalta onnettomia hankintapäätöksiä?

Todellisuudessa hankintapäätökset eivät ole aina hankintaorganisaation käsissä. Prosessikuvauksissa ja mielikuvissa näin voi olla, mutta totuus on usein toinen.

Suunnitellessaan uusia tuotteita tuotekehittäjät tekevät valintoja, jotka määrittelevät materiaalien lisäksi myös valmistajan ja toimittajan. Kun toimittajat tietävät, että heidän materiaalinsa on suunniteltu tulevaan tuotteeseen, voi myyntiehtojen ja hinnan osalta käyttää varsin vapaasti mielikuvitusta.

Hankintaorganisaation neuvottelumahdollisuudet ovat silloin vähäiset. Osaa ei voi vaihtaa, koska vaihtoehtoja pitäisi testata eikä siihen ole aikaa eikä resursseja. Tuotekehityksellä ei aina ole motivaatiotakaan tarkastella vaihtoehtoisia materiaaleja.

Tuotekehittäjien tuloksellisuutta mitataan usein aivan muilla kriteereillä. Riittää, kun tuote toimii teknisesti ja on niin sanotusti valmis tuotantoon ajallaan. Komponenttien saatavuudella, hinnalla tai luotettavuudella ei ole juurikaan merkitystä tuotekehittäjille.

Materiaalien toimittajat ovat jo aikojen alussa oival-taneet, missä todelliset päätöksentekijät istuvat. Niinpä myynnin ponnisteluja ei kohdisteta hankinnan henkilöille vaan tuotekehitykseen, tuotantoon ja yrityksen johtoon.



Suomalaiset viihtyvät hämmästyttävän hyvin siiloissa.

Perimmäinen syy on funktionaalinen ajattelu, joka on juurtunut yllättävän syväle niihinkin organisaatioihin, joissa yritetään toimia prosessimaisesti. Suunnittelijat suunnittelevat, tuotanto valmistaa, jälkimarkkinointi huoltaa ja niin edelleen.

Pahimmassa tapauksessa jokaiselle organisaation osalle on asetettu omat tavoitteet, joiden mukaan niitä palkitaan – osaoptimoinnista.

Hankintapäätöksiä tehdään muuallakin hankintaorganisaation voimatta vaikuttaa niihin. Yrityksen johto saattaa rakennella strategisia alliansseja yhteistyökumppanien kanssa ja joissakin tapauksissa tuotanto sanelee reunaehdot prosessin näkökulmasta. Yhtä kaikki – hankinnan tehtäväksi jää yrittää paikata syntyneet ongelmat.

Mitä pitäisi tehdä, että näitä ongelmia saataisiin vähennettyä tai jopa poistettua? Ratkaisu on yllättävän yksinkertainen:

Asetetaan koko organisaatiolle yhteiset tavoitteet, mitataan kaikkia samoilla mittareilla ja järjestetään prosessit niin, että päätökset tehdään yhdessä hakemalla kokonaisuuden kannalta vähiten ongelmia aiheuttava ratkaisu.

Kuulostaa yksinkertaiselta – käytännön toteutus vain ontuu. Suomalaiset viihtyvät hämmästyttävän hyvin funktionaalisissa siiloissa.



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N PROJEKTIPÄÄLLIKKÖ

Työelämä, minne menet

Jo joutui armas aika ja suvi suloinen. Lintujen laulu ja alati kirkkaammat päivät ovat tuttuja merkkejä kesän saapumisesta ja opiskelujen päättymisestä. Tänäkin vuonna työelämän tulevat toivot saavat todistuksen monivuotisesta uurastuksestaan ja tulevaisuus siintää silmissä. Ah, mitä kaikkea se tuokaan tullessaan.

Niin tosiaan. Mitä se tuo tullessaan? Työelämän muutoksesta ja trendeistä on keskusteltu monella foorumilla jo pitkään. Väriä keskusteluun ovat tuoneet trendisanat, kuten digitalisoituminen, verkostoituminen, burnout, some, älyteknologia ja innovointi.

Tulevia trendejä on tutkittu myös Suomessa. Yhtenä vuosien 2013–2014 megatrendinä Sitra mainitsee länsimaisen työn radikaalin murroksen. Tuotannon siirtäessä kohti halvempia maita ja perinteisten töiden kadotessa on syytä kysyä, mistä uutta työtä syntyy ja mitä taitoja tulevaisuuden työelämässä tarvitaan.

Elinkeinoelämän tutkimuslaitos ETLAn mukaan yksi työelämän murroksen tunnusmerkeistä eli tietotekniikan kehitys uhkaa jopa joka kolmatta suomalaista työpaikkaa. Sitran Megatrendit-listauksessa mainittu työn radikaali murros tuntuu ETLAn väitteen jälkeen perustellulta. ETLAn uhanalaisimpien ammattien TOP5-listalta löytyivät muun muassa huolitsijat.

Työn digitalisoituessa ja vauhdin kiihtyessä tulee pohtineeksi, pystyisikö robotti tekemään myös minun työni. Näkisikö tekoälyllä varustettu kone projektin kokonaiskuvan, osaisi päästä tavoitteeseen luovalla tavalla ja ratkaista ongelman tarvittavalla moraalilla ja etiikalla? Humaania otetta tarvitaan työssä onneksi myös jatkossa.

Vauhti ja kehitys eivät ole olleet koskaan aikaisemmin näin suuria kuin kuluneella vuosikymmenellä. Tämän todistavat myös haut internetin ihmeellisessä maa-



Osaako tekoälyllä varustettu kone ratkaista ongelman tarvittavalla moraalilla ja etiikalla?

ilmassa. Yhdellä haulla oppii sen, että vuoden 2010 viisi halutuinta työpaikkaa eivät olleet olemassa vuonna 2004. Ja sen, että television käyttäjämäärä saavutti 50 miljoonan rajapyykin 13 vuoden aikana. Facebook teki saman vain kahdessa vuodessa.

Tulevaisuudessa vaadittavien taitojen ennustaminen on vaikeaa juuri muutoksen nopean tahdin takia. Kolumnisti **Jukka Relander** on todennut, että tulevaisuudessa 60 prosenttia ihmisistä tulee työskentelemään ammateissa, joita ei vielä ollut olemassa heidän syntyessään. Ollisimmeko osanneet ajatella vuosituhannen vaihteessa, että tulevaisuuden työtehtäviä ovat nanoteknikot, vanhuusiän hyvinvoinnin managerit, aikapankkiyrittäjät tai jätedatan käsittelijät? Tuskin.

Tulevaisuudessa peruskoulutus ja korkeakoulutuskin eivät välttämättä yksinään takaa työtä. Nopea kehitys haastaa peruskoulutuksen, minkä seurauksena täydennyskoulutusorganisaatioiden tärkeänä tehtävänä on pitää yllä ajankohtaista osaamista. Ennen kesälomille karkaamista on hyvä lohduttaa sillä, että tekemistä riittää LOGYn kaltaisissa organisaatioissa myös syksyllä.

YHDISTYS

FOORUMIT

OPISKELIJAT SIMULOIVAT BISNESTÄ JA LOGISTIikkaa

Liiketoimintaosaamisen ja logistiikan simultaatiopelaamisen SM-kilpailu järjestettiin maaliskuussa jo kuudetta kertaa. Kilpailussa opiskelijoiden tavoitteena on ohjata oman simulaatioyrityksensä toimitusketjua mahdollisimman tehokkaasti ja tasapainoisesti kuuden viikon ajan. Samalla kilpaillaan kaikille osallistujille yhteisistä raaka-ainetoimitajista ja asiakkaista. Kisa tarjoaa opiskelijoille tilaisuuden integroida teoreettisen toimitusketjutietämyksensä ja käytännön prosessiosaamisen.

Kilpailu järjestettiin virtuaalisena. Osallistuvalla opiskelijaryhmällä oli omalta tietokoneeltaan verkon yli etäyhteys RealGame-serveriin Turkuun.

Tänä vuonna kilpailussa oli mukana yhteensä seitsemän joukkuetta. Edustettuina olivat Turun ammattikorkeakoulu, Satakunnan ammattikorkeakoulu, Metropolia Ammattikorkeakoulu ja Laurea-ammattikorkeakoulu.

Hyvin intensiivisessä ja aikapaineisessa kilpailussa parhaimman tuloksen teki jälleen Turun AMK:n joukkue *Wheels of Fortune*, johon kuuluivat **Matti Jasu, Minna Kajan** ja **Johannes Leppänen**. Voittajajoukkueen vahvuuksia olivat eri-



Kuvassa vasemmalta voittajajoukkueen Johannes Leppänen, Minna Kajan ja Matti Jasu. Kunniakirjat luovutti LOGYn hallituksen puheenjohtaja **Pekka Orne**.

tyisesti koko toimitusketjun kattava kustannustehokkuus ja erinomainen myyntihinnan ja kustannusten suhde.

Niukalla erolla toiseksi tuli *Tu-AMK II*, johon kuuluivat **Kalle Mäkinen, Henri Nuutila, Joe Saarinen, Sharon Tuomes, Elina Tuominen** ja **Teija Wikman**. Kolmanneksi, edelleen hyvin pienellä erolla kakkoseen tuli Metropolian *Les Trois Mousquetaires*, johon kuu-

luivat **Simon Ward, Peeter-Erik Kiis** ja **Xavier-Henri Sefrin**.

Opiskelijoiden liiketoimintaosaamisen ja logistiikan simultaatiopelaamisen SM-kilpailut saivat alkunsa vuonna 2008 Turun ammattikorkeakoulun järjestämistä Logistiikan opettajien ja tutkijoiden päivistä. Turun kauppakorkeakoulu ja LOGY järjestivät yhteistyönä kilpailun jo kuudetta kertaa. ■

LOGY kesätapahtuma 2014

Lahdessa 21.8. - Golfia ja verkostoitumista

Ilmoita itsesi ja kollegasi mukaan LOGYn kesätapahtumaan. Tiedossa **golfia** kokeneille pelaajille ja lajiin tutustuville.

Mikäli viheriöt eivät innosta, voit osallistua suosittuun **Vääksyn kanavan illallisristeilyyn**. Risteilyllä kuulet professori Jarkko Rantalan ajatuksia merkittävimmistä logistisista kehityskohteista kansallisen kilpailukyvyn kannalta.

Tapahtuman pääyhteistyökumppanina



Tutustu ohjelmaan www.logy.fi/kesa ja ilmoittaudu mukaan pian, paikkoja rajoitetusti!



Joko teillä on käytössä yksilöllinen rahtikirjanumerosarja?

Yksilöllisillä rahtikirjanumeroilla sujuvuutta logistiikkaketjuun

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n nettipohjainen rahtikirjanumeropalvelu tukee koko toimitusketjun sähköistämisen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn parantamisen tavoitteita. Nettipalvelusta voit tilata yrityskohtaisesti yksilöidyn rahtikirjanumerosarjan.

Kohti helpoutta ja nopeutta

Standardin mukaisen rahtikirjan ja osoitelapun sekä yksilöidyn rahtikirjanumeroinnin tavoitteena on nopeuttaa toimintaa tavaraliikenteessä, jolloin myös siirtyminen sähköiseen tiedonsiirtoon asiakkaiden ja kuljetusliikkeiden välillä yksinkertaistuu ja nopeutuu. Tämä parantaa asiakaspalvelua ja mahdollistaa lähetysten seurannan kunkin logistiikkapalveluoperaattorin palvelutarjonnan mukaisesti verkkopohjaisesti.

Tilaa numerosarja osoitteesta www.rahtikirjanumerot.logy.fi

Ravintola Palace, juhlerakso, Helsinki
www.logy.fi/kuljetuspaiva

Kuljetuspäivä 28.8.2014

Vuoden päätapahtuma kuljetusten parissa toimiville ja alasta kiinnostuneille!

Kuljetusten tärkeimmät kysymykset, kuljetusmuodot ja alan tulevaisuuden visiot
Tule kuljetusten huippuseminaariin, niin tiedät mistä ala puhuu.

Yhteistyökumppanimme:





KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Kuin ydinaseella uhkaisi

Energia on suurvaltojen käsissä ydinaseen kaltainen pelote. Vertaus on hyvin jyrkkä mutta näinä Ukrainan kriisin aikoina se osuu. Jos kylmä sota muuttuisi kuumaksi, Venäjä voi katkaista Euroopan energiansaannin, kuten Putin on ilmoittanut. Samalla katkeaisi myös Venäjän talouden tärkein tukijalka.

Öljykriisien aikaan Suomessakin sammutettiin mainosvalot ja viilennettiin asunnot. Öljyn hinnan äkillinen kaksinkertaistuminen aiheutti talouskriisin ja sen nopea alentuminen taas työttömyyttä. Nyt vakuutetaan Suomen huoltovarmuuden olevan parempi. Noinkohan on?

Suomi on erittäin riippuvainen energian vapaasta liikkuvuudesta. Viidennes koko tuonnista on energiaa, lähes 14 miljardia euroa. Lähes kaikki energia tuodaan ulkomailta, kaksi kolmasosaa Venäjältä. Mikään ei ole ennallaan, jos energia-asetta käytetään.

Muutaman kuukauden varmuusvarastot eivät auta pitkälle, ja vaihtoehtoisista energialähteistä käydään ankaraa kamppailua. Niukkuus aiheuttaa räjähtävän inflaation ja tuhoaa Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn.

Jo nyt energian tuonti kasvattaa velkaa ja vaihtotaseen vajetta. Energia ei halpene, ja tuontienergian hinta on kaksinkertaistunut vuosikymmenessä. Taitavalla energiapolitiikalla on siksi hyvin suuri merkitys Suomen hyvinvoinnille.

Vain vauraalla ja menestyvällä maalla on varaa uhkarohkeaan energiapolitiikkaan.

Saksan energiakäännös, luopuminen ydinvoimasta, on ennen muuta mittava panostus uuden teknologian kehittämiseen. Yli yhdeksän miljardin euron vuosihinta on kuitenkin osoittautunut liian suureksi. Uusiutuvan energian tukijärjestelmää on leikattava, tuulivoiman rakentamista rajoitettava ja hiilivoimaa lisäävä.

Lasku on langennut kansalaisille sietämättömän korkeana sähkön hintana, sillä energiaa käyttävä teollisuus



Vain vauraalla ja menestyvällä maalla on varaa uhkarohkeaan energiapolitiikkaan.

ei siihen osallistu. Saksa ei piittaa EU:n kilpailusäännöistä. Paradoksaalista on, että ilmastopaneeli suosittelee nyt ydinvoiman lisäämistä.

Rikas Ruotsikin on näyttävästi päättänyt luopua ydinvoimasta ja siirtyä öljyttömään yhteiskuntaan. Niin vauras ei Ruotsikaan silti ole, että siellä olisi ryhdytty toteuttamaan näitä päätöksiä.

Suomessakin haaveillaan hallitusta energiakäännöksestä. Siksi tuulivoiman omistajille maksetaan tukea, joka on yli kolminkertainen tukkuhintaan nähden. Sijoittajille sitä kaupitellaan yli kymmenen prosentin tuotolla. Lupauksia on jo 10 000 MW eli nelinkertaisesti yli tavoitteen. Sekin on kallis energiakäännös, joka lisää säätövoiman tarvetta. Käytännössä säätövoima tarkoittaa hiiltä ja öljyä.

Omavaraisuuden kohentaminen edellyttää Suomessa ydinvoimaa, puuta – ja turvetta. Putinin uhkailujen seurauksena on syytä käydä uusi, rakentava keskustelu turpeen hyväksyttävyydestä energian tuotannossa. Pohjalaiset muistuttavat mielellään, että pelkästään Vaasan ja Oulun ympäristössä on 20 000 hehtaaria helposti hyödynnettävää turvesuota. Hyötykäytössä siitä on vasta 60 hehtaaria.

Koulutukset ja seminaarit

Syksy 2014

Hankintatoimen ja oston koulutukset

Oston peruskurssi 17.-18.9, 29.-30.10. & 18.-19.11.

Materiaalinohjauksen laskentakurssi 1.10.

Oston peruskurssi 7.-8.10, 4.-5.11. & 9.-10.12.

Strategisen ostajan parhaat käytännöt 29.-30.10.

Hankinnat ja tulokseteko 5.-6.11.

Hankintatoimen taloudellinen ohjaaminen 6.11.

Hankintojen johtaminen ja kehittäminen 26.-27.11.

Oston sopimukset - Tee kerralla oikein! 4.12.

Tuloksellinen neuvottelutaito 9.-10.12.

Toimitusketjun hallinnan ja logistiikan koulutukset

Logistiikkapomon vuosihuolto - parhaat käytännöt esimiestyöhön 1.10.

Logistiikan mittarit 2.10.

Varaston suunnittelu 7.-8.10.

Toimitusketjun hallinta ja kehittäminen 22.-23.10.

Varastotoiminnan ohjaus 29.-30.10.

Toimitusketjun hallinnan perusteet 4.-5.11.

Kuljetuspalvelujen ostaminen 12.11.

Incoterms 19.11.

Tuontikaupan perusteet 2.-3.12.

Seminaarit

Kuljetuspäivä 28.8.

Hankintapäivä 24.9.

Supply Chain Management Forum XIII 27.11.

Lisätiedot: www.logy.fi

EUROPORTS

TÄYDEN PALVELUN SATAMAOPERAATTORI



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