

OSTO & LOGISTIIKKA ⁶2014

UUSI

TONERO

-MALLISTO 3.5 - 8.0 t



UUTTA VOIMAA RASKAASEEN TYÖHÖN

- Polttoaineen kulutus -50%
- Alentuneet päästöt -50%
- Hytistä loistava näkyvyys
- Hiljainen ohjaamo
- Innovatiivinen hydraulikka
- Ajonvakautusjärjestelmä (SAS)

Myynti 010 575 700

www.toyota-forklifts.fi

www.toyota-hyllyt.fi

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

stronger together

10

**KINKUN TIE
JOULUPÖYTÄÄN**

TURVALLISUUS EI
SAA HORJAHTAA

16

**SÄÄSTÖÖN,
MARS MARS**

ARMEIJA ALOITTA
LOGISTIIKKAREMONTIN

26

**ERIKOISTU
TAI KUOLE**

PIENI MAA PÄRJÄISI
YHDELLÄ SATAMALLA

Yrityksille

Enemmän bisnestä. Vähemmän paperisotaa.

Sonera Sopiva Pro -liittymä on loistava valinta liikkuvan työn tekijälle: sillä käytät yhden liittymän kuukausimaksulla jopa viittä laitetta. Se toimii Soneran Aito 4G -verkossa aina verkon maksiminopeudella. Lisäksi puhut, tekstaat ja surffaat pohjolassa ja Baltiassa samaan hintaan kuin kotimaassa.



**Nyt kaupan päälle loistava-
ääninen Marshall-kaiutin!**

Hanki nyt Sonera Sopiva Pro N tai L -liittymä ja siihen jokin kampanjapuhelimistamme, saat 400 euron arvoisen Marshall-kaiuttimen.

Kiinnostuitko? Ota yhteyttä:

www.sonera.fi/yritys/marshall

0800 134 134 (ma-pe 8-16.30)

Sonera Kaupat ja Soneran valtuuttamat yrityskauppiat





10 SIKA LIKKUU SIISTINÄ

Elintarviketeollisuus tietää, ettei toimitusketjun turvallisuudesta voi tinkiä tuumaakaan. Possut saapuvat teurastamoon puhtaina ja hyväntuulisina.



16

LOGISTIIKKA SÄÄSTÄÄ, JOTTA PUOLUSTUS KESTÄÄ



26

SATAMA NÖYRTYY PALVELEMAAN

Koe ja näe enemmän verkkojulkaisussa!

-  **Shop**
Osta tästä/Varaa matka/Tee tilaus
-  **Video**
Katsela videota
-  **Info**
Hae lisäinfoa
-  **www**
Siirry www-sivulle
-  **Gallery**
Katso lisäkuvia
-  **PDF**
Lataa pdf
-  **Audio**
Kuuntele ääniraitaa
-  **Link**
Linkki toiseen palveluun

4 PÄÄKIRJOITUS

6 UUTISIKKUNA

8 AITIOPAIKALLA: STORA ENSON
HANNU ALALAUURI

25 KOLUMNI: VAHINKO EI SOITA
KELLOA

31 KOLUMNI: NIIN SANOTTU OIKEA
HINTA

32 POLTTOAINEVARKAUDET KASVAVAT

35 UUDET TUOTTEET

36 UUDET IHMISET

37 TULEVAT TAPAHTUMAT

38 YHDISTYS: TULOSKORTTI TUKEE
VERTAILUSSA

39 KOLUMNI: PAREMPI HUOMINEN,
MISSÄ OLET

40 YHDISTYS: HANKINTAPÄIVÄN PALKITUT

42 KOLUMNI: VALISTUNUT DIKTAATTORI

OSTO & LOGISTIIKKA

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti

ISSN 2341-7374 (painettu) ISSN 2341-7382 (verkkojulkaisu) **19. vuosikerta**

PÄÄTOIMITTAJA **MARKKU HENTTINEN**, LOGY RY

TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ **TERHO PUUSTINEN**, PURE MEDIA COMPANY

TOIMITUSSIHTEERI **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 OSTO&LOGISTIIKKA-LEHDEN PÄÄTOIMITTAJA JA LOGY RY:N TOIMITUSJOHTAJA

Talvisodan henkeä tarvitaan!

Talvisota alkoi lähes päivälleen 75 vuotta sitten. Pieni kansakunta ja koko suomalainen elämäntapa oli uhatuna suurvaltojen tehdessä omia siirtojaan.

Olemme nyt tilanteessa, joka muistuttaa noita aikoja. Emme suinkaan sotilaallisen uhan vuoksi vaan globaalin talouden painopisteiden muutosten seurauksena.

Pääomat ja omistajuus on aiempaa enemmän kasvotonta, ja keskeisimpänä tavoitteena on omistaja-arvon lisääminen. Globaalia hyvinvointia jaetaan uudelleen. Isänmaallisetkin yritysjohtajat joutuvat tekemään epäisänmaallisia päätöksiä.

Pienellä kansakunnalla on rajalliset taloudelliset resurssit. Hyvinvointi ei kasva itsestään ja perinteinen sulle mulle -politiikka ei toimi, kun varat ehtyvät. Miten tästä selvitään?

Suomalaista ammattiosaamista oli ilo seurata LOGYn jäsenten vieraillessa Valmet Automationin tehtaalla Uudessakaupungissa.

Roboteilla on keskeinen rooli tuotannossa, älykkäät ohjausjärjestelmät valvovat ja ohjaavat prosesseja. Tehdas työllistää jo nyt noin 2 000 ihmistä ja on palkkaamassa satoja uusia työntekijöitä. Megakonserni Daimler luottaa suomalaisen tuotanto- ja toimitusketjuosaamisen A-Mersujen tuotannossa.

Miten tämä on mahdollista? Miten Suomessa voidaan valmistaa maailman kovimmassa markkinakilpailussa olevaa tuotetta? Jos autoja kannattaa valmistaa Suomessa, niin miksei sitten melkein mitä vain?

Innostuneisuus ja ylpeys omasta työstä ja yrityksestä tuo menestystä. Hyvä yritysjohto luo innostusta ja uskoa omaan asiaan.

Demokratiassa tavataan valita johtotehtäviin henkilöitä, joilla on hyvät puheenlahjat. Ikävien mutta välttä-

mättömien päätösten tekeminen saattaa jäädä tekemättä, jos aito johtajuus puuttuu. Toivottavasti kansalla on viisautta valita kevään vaaleissa poliittisia päättäjiä, jotka kykenevät johtamaan Suomen nyt näkyvillä olevan vaikean kauden läpi.

Teollisen toiminnan edellytysten ylläpitäminen ja vahvistaminen on välttämätöntä. Tarvitsemme telakoita, kaivostoimintaa, autojen valmistusta ja kaikkea muuta ansiokasta yritystoimintaa. Suomi on logistisesti saarsa, joten kuljetuskustannuksemme ovat väistämättä korkeammat kuin monissa kilpailijamaissa.

Kansallisia resursseja on siksi kohdennettava yritysten kilpailukyvyyn vahvistamiseen. Dieselperon palautus tavaraliikenteelle (60 miljoonaa euroa), merenkulun väylämaksujen poistaminen (40–80 miljoonaa) sekä lisäpanostukset liikenneinfran välttämättömiin parannuksiin (300 miljoonaa) ovat toivottavasti hallituksen agendalla. Suomen kannattaa panostaa myös alihankintaosaamiseen, joka on maailman huippua. Alihankkijayritykset ovat kuitenkin usein pieniä, ja ne joutuvat pakostakin keskittymään omaan tekemiseen. Nämä menestystarinat harvoin ylittävät uutiskynnystä.

Globaalissa taistelussa taloudellisesta hyvinvoinnista teollisuuden alihankintayritykset sekä erinomaiset, ICT- ja muut palveluyritykset toimivat hyvinä sissijoukkoina ja ylläpitävät tärkeää viivytystaistelua. Kansantaloutemme tarvitsee kuitenkin laajemman mittakaavan onnistumisia.

Tuore tieto ja arvokkaat kontaktit tuottavat menestyksessä tarvittavia ideoita ja innovaatioita. LOGYn ammattilaisten verkosto tarjoaa tähän erinomaisen alustan.

Haluan kiittää kaikkia lukijoitamme arvokkaasta palautteesta ja toivottaa rauhaisaa joulun odotusta sekä menestyksekkästä vuotta 2015!

Rocla

CAT
Lift Trucks

SUUNNITELTU JA VALMISTETTU SUOMESSA.

Roclan uudet Humanic² -työntö-
mastotrukit on suunniteltu
helpottamaan käyttäjän työtä
tinkimättä korkeasta suoritus-
kyvystä.

Valitse luotettava kotimainen!

Tilaa uusi Roclan
Humanic²
-työntömastotrukki

KOEAJOON

ja saat yllätyslahjan.
Koeajotilaukset ja
lisätiedustelut
puh. 020 778 1300



CONTAINERSHIPS INVESTOI LNG:HEN

► Suomalaisomisteinen rahtiyritys Containerships on tilannut kaksi uutta LNG:llä kulkevaa alusta, jotka saadaan liikenteeseen vuonna 2017. Aiemmin tilatut kaksi LNG-laivaa tulevat liikenteeseen 2016. Investointien arvo on noin 250–300 miljoonaa euroa.

Yhtiö suunnittelee investointeja myös LNG:tä hyödyntävään rekkakalustoon. ■

SUOMALAISKUSKI TOISEKSI TALOUDELLISIN

► Miehikkäläläinen **Tomi Roimola** sijoittui toiseksi Volvo Trucksin taloudellisen ajon kilpailun Drivers' Fuel Challengen 2014 finaalissa Göteborgissa. Voiton vei itävaltalainen **Christian Scheiflinger**.

Taitava kuljettava osaa sopeutua liikenteeseen ja hyödyntää täyteen kuormatun kuorma-auton liikevoiman. Polttoainetaloudellinen kuljettaja voi säästää jopa 10 prosenttia polttoaineen kulutuksesta.

Polttoainekulut ovat reilut kolmannes keskikokoisen kuljetusyrityksen kuluista. ■

”Yritykset, jotka ymmärtävät digitaalisuuden merkityksen liiketoiminnalle, luovat tuotteen ja palvelun hybridejä, jotka tarjoavat uusia kasvumahdollisuuksia ja avaavat tietä seuraavan sukupolven teollisuustuotteille.”

Juha Turunen

Accenturen teollisen internetin ratkaisuihin Suomessa vastaava johtaja

ILMAINEN APU RISKIEN ARVIOINTIIN

► Työterveyslaitoksen kehittämä OiRA helpottaa riskien arviointia pienyrityksissä. Verkossa käytettävä työkalu auttaa tunnistamaan työpaikan riskejä, määrittelemään korjaavia toimenpiteitä ja lopulta raportoimaan ja seuraamaan riskien hallintaa,

OiRAn ensimmäinen versio on suunnattu maanteiden tavaraliikenteeseen. ■



USKO HIRVIVAARAA

► Hirvenmetsästysaika saa hirvet liikkeelle. Eniten hirviä liikkuu loka–joulukuun hämärässä.

Hirvivaaran alueella kannattaa välttää ohituskia. Hirvivaaran merkit on sijoitettu niihin paikkoihin, joissa on tapahtunut hirvivahinkoja ja joissa eläimet ylittävät tien.

Vuonna 2012 Suomessa tapahtui 1 321 hirvi- ja 3 880 peuraonnettomuutta. ■



LIKENNETURVA-ARI AHTAINEN



KALMAR TOIMITTAA TRUKKEJA ALGERIAAN

► Cargoteciin kuuluva Kalmar toimittaa 18 haarukkatrukkia neljään eri satamaan Algeriassa. Viime vuonna Kalmar toimitti 25 konttikurottajaa viiteen eri algerialaissatamaan. ■

ABAKUS HOITAA VSSHP:N TILAUKSET

► Varsinais-Suomen sairaanhoitopiirin hankinta- ja logistiikkapalveluissa on otettu käyttöön Optiscanin toimitama Abakus-tilausjärjestelmä, jonka avulla tehdään kaikki materiaalitalaukset lääkkeitä lukuun ottamatta.

Abakus-järjestelmässä tilaus voidaan luoda automaattisesti, kun vastuhenkilö on määritellyt tuotekohtaiset hälytysrajat, joiden alittuessa tilaus lähtee logistiikkakeskukseen. Tilaus voidaan myös syöttää manuaalisesti tai puheohjauksella, jolloin kädet jäävät vapaaksi varastossa olevien tuotteiden käsittelyyn. ■

OHJAUS KEVENSİ KUSKEJA

► Kuljettajien ylipaino väheni vuoden elintapaohjauksessa keskimäärin neljä kiloa ja heidän vyötärönsä soukeni viitisen senttiä.

UKK-instituutin tutkimukseen osallistui 113 kaukoliikenteen kuorma- ja linja-autonkuljettajaa, joiden vyötärönympäryys oli yli 100 cm.

Eryteisesti kaukoliikenteen kuljettajien on työaikojensa takia hankala käyttää tavanomaisia työterveyshuolto- tai liikuntapalveluja. Lisäksi he istuvat paljon ja tekevät pitkiä työpäiviä. ■



Kari Kuronen

170 MWH

► DB Schenker rakentaa Viinikkalan uuden maaliikennekeskuksensa katolle aurinkosähköjärjestelmän, joka tuottaa vuodessa 170 megawattituntia sähköä eli saman verran kuin 90 kerrostalokaksiota kuluttaa. ■

PAKKAUS VARASTAA HUOMIOSI

Pakkausten määrä kasvaa kovaa vauhtia. Samalla niistä tulee kiinnostavampia ja älykkäämpiä, visioi Stora Enson Hannu Alalauri.

Pakkaukset ovat pian tärkeämpiä kuin koskaan ennen. Yksi muutoksen voimakkaimmista moottoreista on verkkokaupan kasvu. Verkkoliiketoiminta työllistää EU-maissa jo kaksi miljoonaa ihmistä, ja tarina on vasta alussa.

Stora Enson johtaja **Hannu Alalauri** ennustaa, että vuosikymmenen päästä ostoskadut näyttävät kovin erilaisilta kuin tänään. Alalauri johtaa Stora Ensolla pakkausratkaisujen liiketoimintayksikköä.

– Ensin verkon puolelle siirtyvät kauppatavarat, joita ei osteta päivittäin, kuten kahvinkeitin ja koiranruoka.

Alalaurin mukaan mitään tuoteryhmää ei jätetä kokonaan verkkokaupan ulkopuolelle. Ketterät kokeilijat ryntivät markkinoille uusilla tuote- ja palvelukonsepteilla, jotka aiheuttavat perinteisille kauppaketuille melkoisia uudistumishaasteita. Myös pakkausteollisuuden tuotesuunnittelijoiden pitää olla hereillä.

– Noin 30–40 prosenttia verkosta tilatuista tuotteista palautetaan toimittajalle. Pakkauksen on oltava helpposti suljettavissa uudelleen, jotta tuote palautuu ehjänä, Alalauri kertoo.

Kohtelias pakkaus

Pakkauksilta vaaditaan jatkossa myös enemmän persoonallisuutta. Verkkokaupassa paketti on iso osa ostoskokemusta, sillä tuote on ensimmäistä kertaa kuluttajan käsissä vasta, kun tilaus on tullut perille.

– Pakkauksen on välitettävä ne kohteliaisuudet, jotka kaupan myyjä sanoisi. Ruskea peruspaketti ei paljon viesti brändistä. Tässä ollaan aivan alkutekijöissä, Alalauri huomauttaa.

Tuoretuotteet jäävät Alalaurin mukaan vielä pitkäksi aikaa fyysisiin myymälöihin. Kuluttaja haluaa itse nähdä, ettei vadelmapaketissa ole hometta. Siihenkin pakkausteollisuudella on ratkaisu.

– Jo nyt hedelmä- ja vihannespakkaukset voidaan käsitellä aineilla, jotka poistavat haitallisia ominaisuuksia. Hyllyikä kasvaa ja tuotehävikki pienenee.

Teknologia on valmiina myös siihen, että tuotteet voidaan jäljittää automaattisesti tehtaalta kuluttajan jääkaappiin saakka. Älyanturit puolestaan pystyvät mittaamaan etänä esimerkiksi pakkauksen lämpötilan ja kosteuden. Järjestelmien ansiosta parasta ennen -päiväykset pidentyvät.

Kuluttajalle älypakkaustechnologia tarjoaa mahdollisuuden saada helposti lisätietoa tuotteen alkuperästä tai vaikka reseptiehdotuksia.



Pakkauksilta
vaaditaan lisää
persoonal-
lisuutta.

Materiaalipihi, kierrätettävä, koukuttava, kustannustehokas, integroitu ja älykäs, sellainen on tulevaisuuden pakkaus, linjaa Stora Enson Hannu Alalauri.

Älyn pakko halventua

Älystä on puhuttu vuosikaudet, mutta kaupan hyllyillä se ei vielä juuri näy. Esimerkiksi rfid-teknologia on kompastunut kustannuksiin. Lisäarvo jää hinnan jalkoihin.

– Uskon, että hinnat lähtevät lähitulevaisuudessa laskuun. Valmiin ja tarpeellisen teknologian käyttämättä jättäminen ei ole kenenkään edun mukaista, Alalauri toteaa.

Älyä tai ei, varmaa on, että pakkausten määrä lisääntyy maailmanlaajuisesti tulevaisuudessa. Alalauri vakuuttaa, ettei ympäristökuormitus kasva. Päinvastoin.

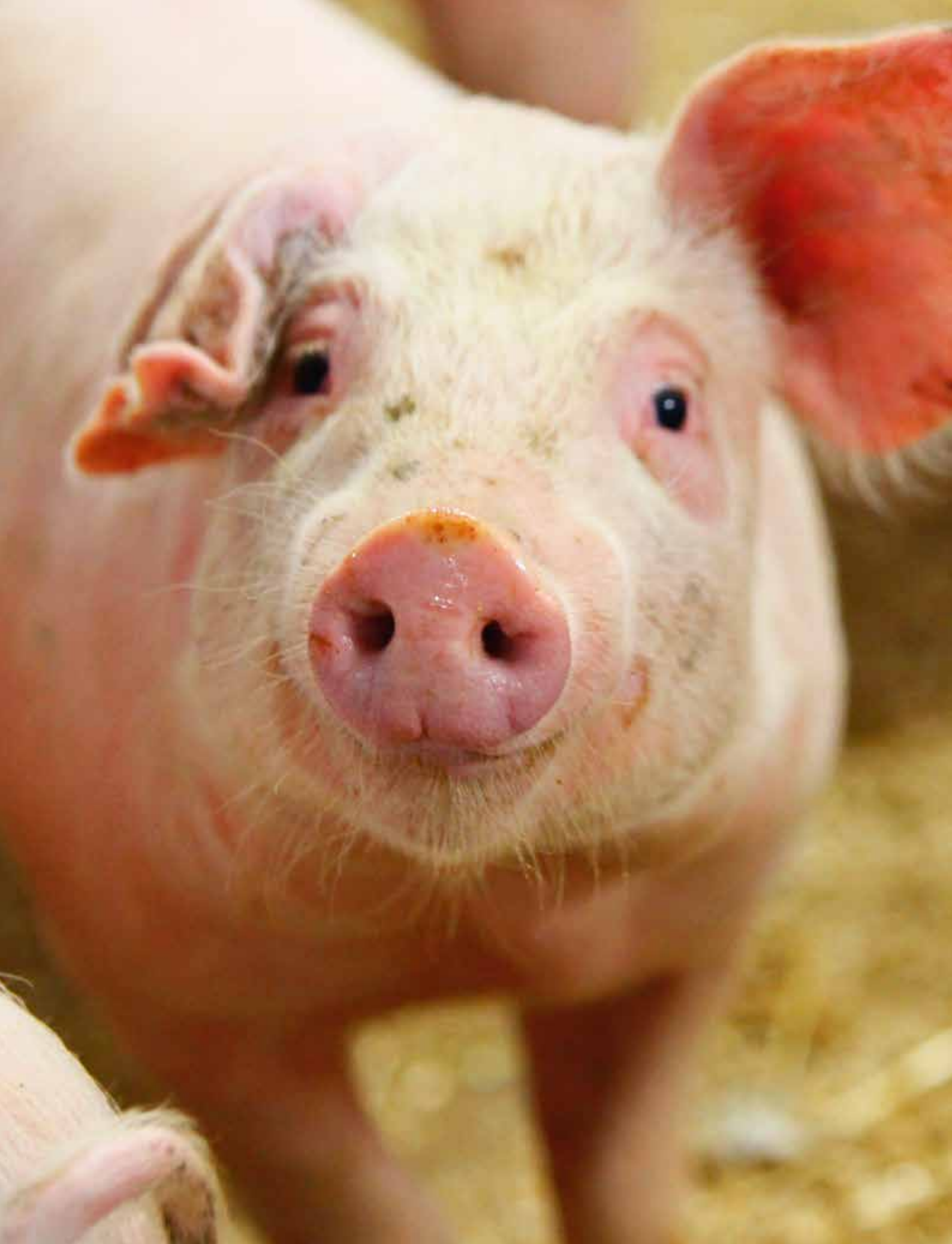
– Pakkausmateriaaleissa hyödynnetään jatkossa entistä enemmän uusiutuvia luonnonvaroja ja kierrätettäviä ratkaisuja. Samalla yhteen pakkausyksikköön käytetään vähemmän materiaalia. Tämä on ainoa tie, jolla tasapaino säilyy. ■

KASVAVAN PAKKAUS- BISNEKSEN LUOTSI

Hannu Alalauri on toiminut metsäteollisuuden palveluksessa jo 30 vuotta. Kemistiksi kouluttautuneella Alalaurilla on taskussaan myös metsäteollisuuden eMBAn paperit.

Mies on toiminut urallaan uusiutuvien tuotteiden parissa, paperitehtaan patruunana ja divisioonajohtajana. Nykyisin Alalauri vastaa Stora Enson nopeimmin kasvavasta sektorista eli pakkausratkaisujen liiketoimintayksiköstä. Alalaurin johdossa oleva liiketoiminta työllistää Euroopassa 4 300 ihmistä.

Perheeseen kuuluu vaimon lisäksi kolme jo aikuista lasta. Kotona odottavat kaksi koiraa, joiden lenkitys pitää miehen liikkeessä. Koirien ruokanappulat Alalauri ostaa luonnollisesti verkkokaupasta. ■



SIKA, PIIAN SINUN PÖYDÄSSÄSI

Elintarviketeollisuus ei voi tinkiä tuumaakaan toimitusketjun turvallisuudesta. Pohjoismainen lihajätti HKScan luottaa teuraskuljetuksissa yhden tai kahden auton erikoisyrittäjiin.

Tämäkin rypsiporsas elää Sirkku ja Matti Isolaurin tilalla. Lihan alkuperän tunteminen on HKScanin liiketoiminnan ydintä.



Joulupöytään matkalla olevat siat viedään noin puolen vuoden ikäisinä lihatilalta teurastamoon. HKScan ostaa siirtopalvelun eläinkuljetuksiin erikoistuneilta yrityksiltä. Kumppaniverkostossa on kymmeniä pieniä, yhden tai kahden auton kuljetusyrityksiä.

Kuljetusten laatu on korkea, vaikka verkosto on laaja ja pirstaloitunut, kertoo eläinlääketieteen tohtori **Elias Jukola**. HKScanin vastuullisuuspäällikkönä työskentelevä Jukola koordinoi omavalvontasuunnitelmien toteuttamista – myös kuljetusten osalta.

– Epäeettisiä pelureita joukkoon ei pääse eläinkuljetuksia koskevien tiukkojen säädösten vuoksi, Jukola kertoo.

Viranomaiset tarkistavat kaluston soveltuvuuden ennen kuin yrittäjä saa toimiluvan.

Hyvältä näyttää. Kun sesonki on kiivaimillaan, HKScanin Vantaan logistiikkakeskuksesta lähtee vuorokaudessa 80 täysperävaunuyhdistelmää lihaa, kertovat Pia Nybäck ja Elias Jukola.

Turvallisesti perille

Eläinkuljetusautossa on oltava lakisäätteiset karsinat, juotto- ja kastelujärjestelmät sekä riittävä eristys. Kontin pitää suojata eläimiä huonoilta sääoloilta ja lämpötilan vaihdoksilta. Kuumuus, kylmyys, veto, liiallinen kosteus, haitalliset kaasut, melu tai likaantuminen ei saa aiheuttaa kuljetettaville eläimille kärsimystä.

– Eläinkuljetusauton ohjaamoon ei voi hypätä kuka tahansa. Kuljettajilta vaaditaan asetuksen mukainen pätevyys, Jukola sanoo.

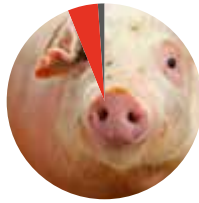
Luvan saadakseen kuljettajan on osallistuttava koulutukseen, jossa hän perehtyy eläinten tarpeisiin ja käyttäy-

KINKKU TEKEE JOULUN



74%

suomalaisista syö kinkkua joulun aterioidella kotona tai kylässä.



94%

ostaa kotimaisen, 5 % ulkomaisen ja 2 % sekä koti- että ulkomaisen kinkun.



25%

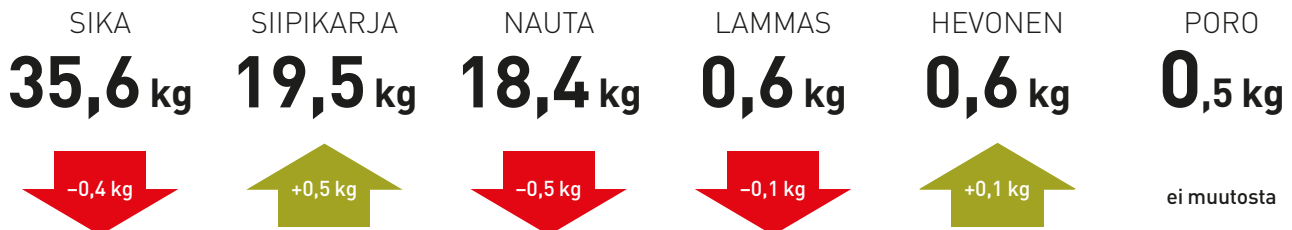
haluaa luomukinkun.

- ▶ Pienet kinkut ja kinkkurullat ovat vallanneet juhlapöytiä perinteiseltä joulukinkulta.
- ▶ Pakastekinkkujen suosio on vähentynyt ja yhä useampi haluaa tuoresuolatun kinkun. ■

Lähde: Lihätiedotus

SIKA ON SUOSIKKI

Tilastosuomalainen söi vuonna 2013 lihaa 77,1 kiloa (77,5 kg vuonna 2012)



Lähde: maa- ja metsätalousministeriö

tymiseen. Eläinkuljetusauton kuljettaja ymmärtää myös, miten ajotapa vaikuttaa eläinten hyvinvointiin ja lihan laatuun.

Euroopan unionin alueella eläimiä saa kuljettaa enintään 14 tuntia kerrallaan. HKScanin teurastamoille kuljetettavat eläimet pääsevät kuitenkin perille paljon tätä nopeammin.

– Baltiassa välimatkat ovat todella lyhyitä. Esimerkiksi Virossa kuljetus tilalta teurastamolle kestää keskimäärin kaksi ja pisimmilläänkin vain neljä tuntia. Skandinaviassa ja Suomessa tilat, teurastamot ja tuotantolaitokset ovat keskittyneet tietyille alueille, joten täälläkin sallitut enimmäisajat alittuvat, Jukola kertoo.

Minuutin tarkkuudella

HKScan vastaa kuljetusten reitityksistä.

Suunnittelu alkaa, kun sopimustilalta ilmoitetaan, että heillä on teuraskypsiä sikoja, jotka pitäisi tulla hakemaan. Jokainen kuljetus rekisteröityy automaattisesti HKScanin järjestelmiin.

– Tiedämme käytetyn ajan minuutin tarkkuudella. Mikäli havaitsemme poikkeaman, esimerkiksi aikataulus-



Eläinkuljetusauton kuljettaja tietää, miten ajotapa vaikuttaa eläinten hyvinvointiin ja lihan laatuun.

ta myöhästymisen, selvitämme tapauksen kuljetusyrittäjän kanssa.

Teurastamolla kuljetusautoa vastassa on kaksi tarkastajaa, joista toinen on valtion eläinlääkäri ja toinen ▶



HKScanin logistiikkakeskuksessa tavara liikkuu nopeasti. Lyhimmillään tuotteet piipahtavat hyllyillä muutamia tunteja. Keskukseen lämpötila vaihtelee nollan ja plus kahden välillä.

HKScanin asiantuntija. He tarkastavat eläinten ja kuljetuskontin kunnan.

– Possuilla on tapana pötkötellä rauhallisina koko matka, ja ne ovat teurastamolle tuotaessa hyväkuntoisia ja puhtaita, Jukola tietää.

Tyhjentämisen jälkeen kuljetuskalusto pestään ja desinfioidaan.

Tutkittua tietoa

Kun HKScan viime keväänä kysyi sidosryhmiensä arvotuksia ja odotuksia, kärkeen nousivat eläinten hyvinvointi ja tuoteturvallisuus. Seitsemällä kielellä toteutettuun selvitykseen osallistui yli tuhat ihmistä konsernin kotimarkkina-alueella.

– Erityisesti ruotsalaiset pohtivat lihantuotannon ilmastovaikutuksia, ja kaikkia ryhmiä kiinnosti, miten prosesseissa syntyvät jätevedet käsitellään, kertoo HKScanin vastuullisuusjohtaja **Pia Nybäck**.

Vastuullisuusjohtajan päivittäistä työskarkaa ovat lihaltaloudesta syntyvän ympäristökuormituksen vähentäminen, eläinten hyvinvointi ja tuoteturvallisuus. Nybäckin mukaan HKScan pyrkii toteuttamaan konsernin vastuukäytäntöjä johdonmukaisesti ja samanlaisina kotimarkkina-alueellaan.

Tekemistä riittää siitä huolimatta, että koko HKScan-perhe – Suomi, Ruotsi, Tanska, Viro, Latvia, Liettua ja Puola – kuuluu Euroopan unioniin, jonka direktiivejä kaikkien on noudatettava.



Possuilla on tapana pötkötellä rauhallisina koko matka teurastamolle saakka.

– Kansallisessa lainsäädännössä ja viranomaisten tulkinnoissa on tietysti eroja. Esimerkiksi meillä Suomessa sikaloiden karsinat ovat puolet isompia kuin EU ohjeistaa, Nybäck kertoo.

HKScan suitsii päästöjä muun muassa tehostamalla toimitusketjua. Keväällä 2013 yhtiö käynnisti Linköpingin yliopiston kanssa tutkimusprojektin, jossa kehitetään suunnittelutyökalua eläinkuljetusten optimointiin.

– Aiempaa lyhyemmät kuljetusajat parantavat eläinten hyvinvointia, vähentävät hiilidioksidipäästöjä ja varmistavat tuotantoeläinten tasaisen saatavuuden.

Laitosinvestointien yhteydessä satsataan myös energiatehokkuuteen. Tuore esimerkki löytyy Virossa: Rakveren tuotantolaitoksen ammoniakkilämpöpumpput ovat vähentäneet maakaasun kulutusta jopa 20 prosenttia.

– Tällä hetkellä kaikissa laitoksissamme on lupaehtojen mukaiset jätevedenkäsittelylaitteet, mutta niitäkin

parannetaan jatkuvasti konsernin resurssitehokkuusohjelman mukaisesti.

Sademetsän pelastaja

Massuttaessaan rehuseosta satakuntalaisessa karsinassa HKScanin sopimustilan possut eivät onneksi tiedä lopulista kohtaloaan joulupöydän kunkkuina.

Tuskinpa saparohännillä on aavistusta siitäkään, miten keskeisesti ne vaikuttavat Brasilian sademetsien tulevaisuuteen.

Ilmastopolitiikan keskiöön tuotantoeläimet ovat joutuneet rehun sisältämän soijan vuoksi. Soijaa tarvitaan varmistamaan ravinnon proteiinipitoisuus. Ympäristöjärjestöt ovat jo kauan olleet huolissaan Brasilian sademetsistä, joita kaadetaan soijaviljelmien alta.

– Emme tietenkään hyväksy sademetsien kaatamista, joten haluamme kantaa vastuamme tältäkin osin. Viimeistään vuonna 2018 kaikki konsernissa käytettävä soija on RTRS-sertifioitua, Nybäck lupaa.

Vastuullisuusjohtajan mukaan sertifiointilla varmistetaan sademetsien suojelun ohella jäljitettävyyden ja tuotannon muu eettisyys: esimerkiksi se, että viljelijä omistaa maansa, eikä käytä lapsityövoimaa. ■

HERKUT PAKETTIIN JA REKAN KONTTIIN

HKScanin vastuullisuuspolitiikka ulottuu pakkauksiin ja kuljetuksiin.

- ▶ Pakkausmateriaalin tärkein valintakriteeri on kyky suojata tuotetta.
- ▶ Pakkauksen on annettava oikea tuoteinformaatio selkeästi.
- ▶ Kuluttajien tarpeita vastaavat pakkauskoot vähentävät biojätteen määrää.
- ▶ HKScan edellyttää sopimuskuljettajilta omavalvontasuunnitelmia. Yhtiö auditoi kuljetusliikkeitä säännöllisesti.
- ▶ Hiilidioksidipäästöjen laskentaa on pilotoitu laajimmin Ruotsissa. Siellä kuljetusten osuus on 26 prosenttia HKScanin tuotannon kokonaispäästöistä.
- ▶ Päästöjen laskenta on keskeinen osa vuonna 2014 aloitettua konsernin vastuullisuusohjelmaa. ■

Lähde: HKScan

Delivering solutions. **DB** SCHENKER

Tiedät, että turvallinen kemikaalivarastointi vaatii osaamista. **Niin mekin.**

Saimme entistä laajemmat viranomaisluvut Nurmijärven logistiikkakeskukseen. Käytössäsi ovat nyt monipuoliset kemikaalivarastoinnin palvelut hyvien liikenneyhteyksien varrella. **Millaista apua tarvitset varastoinnissanne?** Soita: Mikko Kunnas, p. 010 520 3426, tai Marjukka Rantanen, p. 010 520 4671.

www.dbschenker.com/fi



ARMEIJAN LOGISTIikka MENE E REMONTTIIN

Väki vähenee puolustusvoimien logistiikassa. Muutos käynnistettiin säästösyistä, mutta se voi lopulta parantaa Suomen puolustuskykyä.



Leopard-panssarivaunua valmistellaan kuljetuskuntoon Kouvolassa. Suomen panssarijoukoille hankittiin muutamia vuosia sitten käytettyjä Leopard-vaunuja Hollannista.

Puolustusvoimien uusi logistiikkalaitos aloittaa toimintansa vuoden vaihteessa. Muutos on osa vuonna 2012 alkanutta puolustusvoimien kokonaisuudistusta, joka on aikaisemmin johtanut muun muassa varuskuntien vähenemiseen.

Prikaatikenraali, logistiikkapäällikkö **Timo Rotonen** kertoo, että uuden logistiikkalaitoksen tavoitteena on parantaa logistiikan kustannustehokkuutta, poistaa päällekkäisiä toimintoja sekä yhtenäistää toimintamalleja.

Jatkossa logistiikkaa pyritetään keskitetysti ja pienemmällä väkimäärällä, mutta laadusta tinkimättä. Säästöjä syntyy kiinteistö-, henkilöstö- ja materiaalikuluissa.

– Keskittäminen kasvattaa myös ostovolyyymiamme, ja tuo mukanaan suuruuden ekonomiaa. Palvelumme yksinkertaistuu ja selkeytyy, Rotonen luettelee saavutettavia etuja.

Logistiikkalaitos hoitaa jatkossa esimerkiksi kaikkien puolustushaarojen materiaalihankinnat. Se korvaa tältä osin aikaisemman järjestelmän, jossa maa-, meri- ja ilmavoimilla oli jokaisella oma materiaalilaitoksensa, joka ▶

hankki näiden erikoiskaluston. Maavoimien materiaalilaitos hankki tämän lisäksi myös esimerkiksi ilmavoimien ja merivoimien yleisaseistuksen.

Logistiikkalaitokseen keskitetään myös materiaalin elinjakson hallinta ja yleiset logistiikan järjestelyt.

Lisää kertausharjoituksia

Puolustusvoimauudistuksen tavoitteena on säästää pysyvästi 120–130 miljoonaa euroa vuodessa. Siviilillekin on kuitenkin selvää, että puolustusvoimien pääasiallinen tehtävä ei ole säästää.

– Logistiikan uudelleenjärjestely ei vaaranna puolustusvoimien tehtäviä. Päinvastoin, maanpuolustuskykymme toiminnan taso kohentuu, Rotonen korostaa.

Säästetyt rahat ohjataan varusmiesten maastopäiviin ja reserviläisten kertausharjoituksiin. Ensi vuoden tavoitteena on järjestää kertausharjoitus 18 000 reserviläiselle, kun viime vuosina niitä on pystytty järjestämään vain 2 000–4 000:lle.

Uudistuksen myötä puolustusvoimien vakinaisen väen määrä on vähentynyt yli 2 000:lla, mutta irtisanottuja on alle 200. Logistiikan piiristä irtisanotaan noin 40 henkilöä. Tarkka luku selviää kuitenkin vasta ensi vuoden puolella.

– Puolustusvoimissa käydyt yt-neuvottelut eivät ole tarkoittaneet automaattisesti irtisanomisia. Hyvin monet ovat siirtyneet esimerkiksi eläkkeelle tai heidän toimenkuvansa on muuttunut, Rotonen sanoo.



Logistiikan uudelleenjärjestely ei vaaranna puolustusvoimien tehtäviä, kenraali Timo Rotonen vakuuttaa.



Säästetyt rahat ohjataan maastopäiviin ja kertausharjoituksiin.

Iso talo, paljon työtä

Puolustusvoimien logistiikkalaitos on valtava laitos. Sen alaisena tulee työskentelemään yli 2 200 henkeä.

Logistiikkalaitos rakentuu esikunnasta, teknisen asiantuntemuksen Järjestelmäkeskuksesta, kolmesta logistiikkarykmentistä, Räjähdekeskuksesta, Sotilaslääketieteen keskuksesta sekä logistiikkakoulusta.

Miksi logistiikkaan sisältyy myös puolustusvoimien tilojen hallinnointi ja sotilaslääketiede?

– Logistiikkalaitos pitää yllä tiloihin liittyviä sopimuksia ja hoitaa maksuliikenteen. Sotilaslääketiede tarkoittaa tässä yhteydessä ennen kaikkea lääkelogistiikan hoitamista, Timo Rotonen sanoo.

Logistiikkalaitosta on suunniteltu pitkään. Haastavinta on ollut sovittaa kolmen erillisen materiaalilaitoksen työtavat ja kulttuurit yhteen.

Rotonen mainitsee usein sanat *asiakas* ja *asiakaspalautte*. Kenraali huomauttaa, että kun puhutaan organisaatioiden kehittämisestä, puolustusvoimissa on irtauduttu jo kauan sitten perinteisestä ”käsky ja noudatetaan” -mallista.

– Logistiikkalaitos on toiminnan mahdollistaja. Sen asiakkaita ovat puolustushaarat, joukko-osastot ja jopa yksittäiset varusmiehet, joita se palvelee.

Puolustushaarat osallistuvat jatkossakin tarvitsemansa materiaalin kehittämiseen ja käyttöperusteiden määrittämiseen. Lisäksi ne huolehtivat omien huoltopataljoonien ja huoltojärjestelmänsä kehittämisestä. Ne eivät kuitenkaan tee suuria hankintoja.

Pieni kate, pitkä diili

Strategiset kumppanit kytkeytyvät läheisesti puolustusvoimien logistiseen järjestelmään. Puolustusvoimat tarvitsee useita kumppaneita, yrityksiä ja yhteisöjä, joilla on laajaa asiantuntemusta omalta erikoisalaltaan.

– Strategisilla kumppaneilla on merkittäviä velvoitteita myös poikkeusoloissa. Samat osaajat ovat käytössämme myös silloin, mutta suuremmilla resursseilla, Rotonen kertoo.

Rotosen mukaan kyse on pitkäjänteisestä yhteistyöstä, joka tarjoaa molemmille osapuolille mahdollisuuden kehittää omaa osaamistaan.

PUOLUSTUSVOIMIEN LOGISTIIKKALAITOS

- ▶ Toiminta 39 paikkakunnalla
- ▶ Henkilöstö yli 2 200
- ▶ Materiaalihankinnat noin 500 miljoonaa euroa
- ▶ Budjetti 1 200 miljoonaa
- ▶ Koko puolustusvoimien budjetti 2 750 miljoonaa euroa (1,35 % BKT:stä)

PITKÄJÄNTEISTÄ YHTEISTYÖTÄ

Puolustusvoimien keskeisiä kumppaneita

- ▶ Patria
- ▶ Millog
- ▶ Leijona Catering (ravitsemuspalvelut)
- ▶ Atlas Elektronik Finland, Telva ja Western Shipyard (merivoimat)
- ▶ Insta ILS (lentokoneiden tukipalvelut)
- ▶ Jet-Tekno (maa- ja ilmavoimien polttoainehuolto)
- ▶ Würth (kunnossapidon tarvikkeet)



Kumppaneilla on merkittäviä velvoitteita poikkeusoloissa.

– Kumppanien saama kate on maltillinen, mutta vastaavasti yhteistyö jatkuu pitkään.

Kun logistiikkauudistusta suunniteltiin, suomalaiset perehtyivät tarkkaan siihen, miten sotilaslogistiikka on järjestetty muualla Euroopassa. Rotosen mukaan yhtymäkohtia löytyy runsaasti, mutta suomalaisesta järjestelmästä tuli omanlaisensa.

Suomalaisen järjestelmän ominaispiirteenä on nimenomaan vahva kumppanuusajattelu. Lisäksi siihen kuuluu huoltovarmuuden painottaminen.

– Logistiikkalaitos huolehtii puolustusvoimien toimintakyvystä myös poikkeustilanteissa. Lisäksi se tekee





Materiaalihankintojen säästöt huolestuttavat kenraalia Rotosta.

yhteistyötä eri viranomaisten kanssa koko maan huoltovarmuuden takaamiseksi.

Ostoslistalle tulee suuria hankintoja

Palataan vielä lopuksi puolustusvoimien perustehtävään.

Ukrainan tapahtumat ovat selvästi kiristäneet Euroopan turvallisuustilannetta. Itänaapurimme hävittäjät ovat toistuvasti eksyneet Suomen puolelle, ja haastatteluhetkellä myös Ruotsin aluevesillä käyty sukellusvenejah-ti on hyvässä muistissa.

Heijastuuko tilanne jollakin tavalla myös puolustusvoimien logistiikkaihmissen arkeen?

– Ei suoranaisesti. Logistiikan suunnittelu ja varautu-

Suomen ilmatorjunnan käytössä on myös nykyaikaista kalustoa, kuten kuvan norjalaisvalmisteinen AIM-120 AMRAAM.

minen poikkeusoloihin on hyvin pitkäjänteistä toimintaa, Rotonen huomauttaa.

Materiaalihankinnoista säästäminen kuitenkin huolestuttaa kenraalia.

Puolustusvoimien vuosien 2012–2015 budjettia on leikattu noin 200 miljoonalla eurolla, mikä peruutti, myöhensi tai keskeytti monia materiaalihankintoja. Tärkeimpiä hankintoja kuitenkin jatketaan, jos rahoitus sallii.

– Jos jotain Suomen kannalta todella hälyttävää tapahtuisi, täydentäisimme varmastikin ainakin polttoai-nevarastoja.

Kiristynyt tilanne saattaa kuitenkin vaikuttaa poliit-tiseen päätöksentekoon ja puolustusmäärärahoihin myön-teisesti.

Tulevaisuudessa ostoslistalle kuuluvat ainakin uudet hävittäjät, jotka korvaavat Hornetit. Myös merivoimat on toivonut uusia aluksia.

– Näin suurien hankintojen rahoitus on tietenkin jär-jestettävä erikseen. Hornetien esiselvitys on parhaillaan käytössä, ja asia ratkaistaan viimeistään 2025, kenraali Ro-tonen kertoo. ■



LOGY

5.-6.2.2015

CONFERENCE

30. LOGISTIIKKASEMINAARI

Ilmoittaudu **14.12.2014** mennessä!
Säästät **100 €** ja osallistut arvontaan.



POHJOIS-EUROOPAN SUURIN OSTON JA LOGISTIIKAN KOHTAAMISPAIKKA

1. OSA 5.2.2015 FINLANDIA-TALO

▪ LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ JA TOIMITUSKETJUT - LOKAALIT VAI GLOBAALIT RATKAISUT?

2. OSA 5.-6.2.2015 M/S BALTIC QUEEN

▪ TAPAAMISFOORUMI ▪ VALMENNUSFOORUMI ▪ KESKUSTELUFOORUMI ▪ KONTAKTIFOORUMI

WWW.LOGYCONFERENCE.FI

LOGY

LOGY CONFERENCE

30. LOGISTIKKASEMINAARI

1. OSA 5.2.2015 FINLANDIA-TALO

08.00 Ilmoittautuminen ja aamukahvit

09.00 **Seminaarin avaus**
Pekka Orne, hallituksen puheenjohtaja, LOGY ry

09.10 **Euroopan talous – Suomi vuonna 2020? (FIN)**
Olli Rehn, varapuhemies, Euroopan parlamentti

09.35 **Kontti liikkuu koodilla – case Cargotec (FIN)**
Mika Vehviläinen, toimitusjohtaja, Cargotec Oyj

10.00 **Supply chain strategies and risk management at Starbucks (ENG)**
Steve Lovejoy, Senior Vice President, Global Supply Chain Operations, Starbucks Coffee Company

10.45 Kahvitauko

11.10 **PÄÄTTÄJÄPANEELI**

Itä-Euroopan murros mahdollisuuksien avaajana (ENG)

- **Amadou Diallo**, CEO, DHL Freight
- Dr. **Christoph Feldmann**, CEO, Association Materials Management, Purchasing and Logistics - BME
- **Erkki Järvinen**, toimitusjohtaja, Tikkurila Oyj
- **Pekka Viljakainen**, yrittäjä, neuvonantaja, Skolkovo-hanke

12.10 Lounas

13.20 – 14.50 ILTAPÄIVÄN RINNAKKAISET OSIOT, Q&A

LOGISTIKKAPALVELUSEKTORIN MODERNIT RATKAISUT

Alustuspuheenvuorot:

- **Wolfgang Reinelt**, Managing Director, European Logistics - North Central Europe, Dachser GmbH & Co.
- **Timo Kinnunen**, johtaja, kotimaan kuljetus, Posti
- **Johannes Trimborn**, Vice President (High-Tech), Integrated Logistics, Kuehne + Nagel Corporate

SCM-STRATEGIAT JA PARHAAT KÄYTÄNNÖT

Alustuspuheenvuorot:

- **Petri Järvinen**, SCM Director, Mölnlycke Health Care
- **Michael Frei**, Senior Vice President Delivery & CPO, Outotec Oyj
- **Jennifer Loveland**, Research Director, Gartner Supply Chain Research

HANKINNAN UUDET TUULET, MEILTÄ VAI MUUALTA?

Alustuspuheenvuorot:

- **Charlie Villasenor**, Chairman & CEO, Procurement and Supply Institute of Asia
- **Christoph Feldmann**, CEO, Association Materials Management, Purchasing and Logistics - BME
- **Niina Nenonen**, Chief Product Officer, Marimekko Oyj

DIGITALISOITUMISEN TUOMAT MUUTOSPAINEEET SISÄLOGISTIikkaan

Alustuspuheenvuorot:

- **Risto Vilo**, toimitusjohtaja, Suomen Transval Group Oy
- **Juha Malmivaara**, operatiivinen johtaja, ALSO Finland Oy
- **Isto Sahi**, DC Manager, Fiskars Oyj

PÄÄTTÄJÄPANEELI



Amadou Diallo is CEO of DHL Freight and chairman of AMREF Health Africa, flying doctors. He was previously CEO of Africa and South Asia Pacific for DHL Global Forwarding and CFO of Deutsche Post DHL Logistics Divisions.



Dr. **Christoph Feldmann** is CEO of BME, Europe's leading Association for Materials Management, Purchasing and Logistics. Before joining BME he was Executive Manager of SCM and Distribution at the global Pharmaceutical Company Pfizer Inc. in Brussels.



Erkki Järvinen toimii Tikkurilan toimitusjohtajana. Tätä ennen hän toimi Rautakirja Oy:n toimitusjohtajana vuosina 2001–2008. Ennen siirtymistään Rautakirjaan Järvinen toimi Cultor Groupiin kuuluneissa yhtiöissä toimitusjohtajan ja markkinoinnin tehtävissä.



Pekka Viljakainen has spent the past 20 years as an ambassador between business executives and technology teams. He is heavily involved in promoting the necessary preparations for a true revolution of services, and the strategic role of digitalization across Europe, Russia and China.

LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ JA TOIMITUSKETJUT - LOKAALIT VAI GLOBAALIT RATKAISUT?

ILTAPÄIVÄN YHTEINEN SESSIO

- 14.50 Kahvitauko
- 15.15 **Palkitseminen: Vuoden logistikko tai hankinta-ammattilainen ja hankinta-/logistiikkayritys tai -hanke (FIN)**
Pekka Orne, hallituksen puheenjohtaja, LOGY ry
- 15.30 **The Finnish miracle – miten onnistumme? (FIN)**
André Noël Chaker, juristi ja liikemies
- 16.15 **30-vuotisjuhlan cocktail-tilaisuus**
- 17.00 **LOGY Conference 1. osan päätös**
- 17.15 **Yhteiskuljetus Finlandia-talolta Länsisatamaan**

KEYNOTE



Steve Lovejoy,
Senior Vice President,
Global Supply Chain
Operations,
Starbucks Coffee Company

Steve Lovejoy's current responsibilities include leading the global manufacturing network and store development supply chain and the Evolution Fresh end-to-end supply chain organization.

Prior to this role, he led end-to-end supply chain operations across Asia which includes China, Japan, India and 12 additional markets, the Global Supply Chain for the Consumer Products (CPG) and other Channels & Emerging Brands of Starbuck's business and the Global Store Development Supply Chain organizations.



2. OSA 5.-6.2.2015 M/S BALTIC QUEEN

TORSTAI 5.2.

- 18.30 m/s Baltic Queen lähtee
18.30 **TAPAAMISFOORUMI**
21.00 Juhlailallinen

PERJANTAI 6.2.

- 08.00 Meriaamiainen
- 10.00 **VALMENNUSFOORUMI**
Tulevaisuuden työ – Kuinka pysymme kyydissä yhä nopeammin muuttuvassa maailmassa?
Lauri Järvilehto, Insight Enthusiast, Leadership Coach,
- 11.15 **KESKUSTELUFOORUMI:**
Toimitusketjun tulevaisuuden suunnat Suomessa
Osallistu keskusteluun ja sparraa ajatuksiasi paneelistien kanssa toimitusketjun tulevaisuudesta Suomessa!
- 12.00 Lounas
- 13.15 **KONTAKTIFOORUMI – Liiketoiminta, innovaatiot & verkostot**
Mahdollisuus tutustua näytteilleasettajien uusiin palveluihin ja ratkaisuihin sekä kuulla substanssipuheenvuoroja alan johtavilta nimiltä
- 16.00 Laiva saapuu Helsinkiin



Lauri Järvilehto on metafysiinen tutkimusmatkailija, maailman-salapoliisi ja Sherlock Holmes-fani. Hänen tutkimuskohteensa on lyhykäisydessään ajattelu, ihminen ja maailma. Laurin intohimo on uusien asioiden ymmärtäminen ja ymmärryksen jakaminen toisten ihmisten kanssa.

**“TÄMÄ SEMINAARI
KUULUU
KALENTERIINI
VUOSITTAIN”**



SEMINAARIN HINTA JA ILMOITTAUTUMINEN

Seminaarin osallistumismaksu

Koko seminaari 5.-6.2.2015

795 euroa / hlö + alv + risteilypaketti

Hintaan sisältyy ohjelman mukaiset tarjoilut Finlandia-talolla

Vain 1. osa Finlandia-talolla 5.2.2015

695 euroa / hlö + alv

Hintaan sisältyy ohjelman mukaiset tarjoilut Finlandia-talolla

Vain 2. osa m/s Baltic Queen 5.-6.2.2015

390 euroa / hlö + alv + risteilypaketti

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n henkilöjäsenet saavat 50 euron alennuksen seminaarin normaalihintaisesta osallistumismaksusta (ei risteilyn matka- ja tarjoilupaketista). Henkilöjäsenalennus on voimassa koko ilmoittautumisen ajan.

Risteilyn matka- ja tarjoilupaketti

1-hengen hytti: 260 euroa / hlö

2-hengen hytti: 215 euroa / hlö

Risteilypaketti sisältää majoituksen tasokkaassa ikkunallisessa tai ikkunattomassa hytissä sekä ohjelman mukaiset ruokailut seminaarin risteilyosuudella: yhteisöllinen, meriaamiainen ja buffet-lounas.

Laskutus

Osallistumismaksu laskutetaan etukäteen. Peruutusmaksu on 120 euroa / hlö + alv. Jos osallistuminen perutaan myöhemmin kuin 8 vuorokautta ennen tilaisuutta, perimme täyden osallistumismaksun. Seminaariosuuden osallistumisoikeuden voi kuitenkin siirtää toiselle henkilölle.

Ilmoittautuminen

www.logyconference.fi

Lisätietoja:

Koulutuspäällikkö Lotte Manninen

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry

lotte.manninen@logy.fi

+358 40 7178242

Ilmoittautumiset 30.1.2015 mennessä

LOGY CONFERENCE ON POHJOIS-EUROOPAN JOHTAVA LOGISTIIKAN JA HANKINNAN AMMAT- TILAISTEN KOHTAAMIS- PAIKKA.

LOGY Conferencessa saat syvän katsauksen kuljetusten, toimitusketjujen, hankintojen, varastoinnin ja materiaalinkäsittelyn tilanteesta ja tulevaisuuden mahdollisuuksista. Päivität osaamistasi ja tapaat alan muut huiput ja ammattilaiset.

Seminaarissa julkistetaan myös Vuoden logistikko tai hankinta-ammattilainen sekä Vuoden hankinta-/logistiikkayritys tai -hanke.

Seminaari on tarkoitettu päättäjille, vaikuttajille, ostajille ja palveluntarjoajille. Tule mukaan vaikuttamaan ja verkostoitumaan!

TIESITKÖ, ETTÄ...

- TAPAHTUMA ON ALAN VANHIN AMMATTISEMINAARI
- TÄNÄ VUONNA 30. JUHLAVUOSI!
- JOPA 1000 OSANOTTAJAA VUOSITTAIN
- ALAN KIINNOSTAVIMMAT PUHUJAT
- AGENDALLA TEOLLISUUDEN, KAUPAN, LOGISTIIKAN JA KULJETUSTEN TRENDIT

LOGY pidättää oikeudet muutoksiin.

LOGY

Nuijamiestentie 3 A, 00400 Helsinki, www.logy.fi



KOLUMNI JUHA HELIMOINEN

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

Vahinko ei soita kelloa

Suomalaisen sananlaskun mukaan ”vahinko ei tule kello kaulassa”. Kuulemme tuon sanonnan työpaikalla usein, kun vahinko on jo tapahtunut ja joku jälki- viisas tokaisee, että ”olisihan tuo pitänyt arvata”.

Työpaikoille on luotu työturvallisuusohjeet. Lisäksi meillä on työsuojelutoimikuntia ja työsuojelupäälliköitä. Tehtävät ja vastuut on jaettu, jotta vahinkojen ennaltaehkäisy toimisi mahdollisimman hyvin. Mutta riittääkö se? Mikä on yksilön vastuu?

Logistiikassa varasto on kaikkein alttein vahingoille. Kun kävin itse ensimmäistä kertaa isossa varastossa, vaikutelma oli melko pelottava – trukkeja ja muita työvälineitä kulki käytävillä kovaa vauhtia, käytävät olivat kapeita, ympärillä oli paljon tavaraa ja ihmisillä kova kiire. Sain heti isännältäni ohjeen, että koneilla on varastossa aina etuoikeus ja ihminen väistää. Tätä ohjetta kannattaa jokaisen varastossa vierailevan noudattaa.

Keskustelin logistiikkayritysten turvallisuusasioista DHL Supply Chainin työsuojelupäällikkö **Jyrki Orannan** kanssa. Heillä työturvallisuusasioita ei ole rajattu pelkästään varastoon, vaan ne koskevat koko organisaatiota toimistoissa ja logistiikkakeskuksissa. Riskiarviointit tehdään säännöllisesti ja silloin, kun toiminnassa tapahtuu muutoksia. Näin pyritään ennaltaehkäisemään mahdolliset vaara- ja haittatekijät.

Miten vastuunsa kantavan yrityksen tulee toimia, jotta vahinko ei tule kello kaulassa? On hyvä, että koko henkilökunta on järjestelmän piirissä ja työsuojelusta vastaavat organisaatiot ja henkilöt on määritetty. Jokaisen henkilön on sitouduttava annettuihin ohjeisiin. Lisäksi heidän on reagoitava välittömästi havaitsemiinsa epäkohtiin ja raportoitava niistä vastuussa oleville henkilöille.

Ei riitä, että työturvallisuusjärjestelmän toimintaa arvioidaan kriittisesti vuotuisissa auditoinneissa, vaan



Kun kävin ensimmäistä kertaa isossa varastossa, vaikutelma oli pelottava.

toimintaa tulee kehittää jatkuvasti. Päivittäiset havainnot, viikoittaiset siisteys- ja turvallisuuskierrokset sekä koko henkilökunnan säännölliset koulutukset ovat ensisijaisen tärkeitä. Kaikkien on tunnettava ohjeet ja säännöt sekä noudatettava niitä ilman, että esimiesten pitää jatkuvasti valvoa niiden toteutumista. DHL Supply Chainissa kulttuurin ja työturvallisuusajattelun jalkauttaminen käytännön tekemiseen on antanut erinomaisen pohjan työn turvalliselle ja terveelliselle tekemiselle, koska kaikki ovat sitoutuneet toimimaan ohjeiden mukaan.

Varastossa suurimmat riskit liittyvät käytännössä koneiden käyttöön. Vaarallisten aineiden käsittely on myös yksi suurimmista riskitekijöistä, eikä siihen kokemuksen mukaan kiinnitetä tarpeeksi huomiota – varsinkin pienemmissä varastoissa. Käyttöturvatiiedoitteet ovat kyllä ajan tasalla ja tiedetään, mistä ne löytyvät. Varastointiolosuhteista ja vaadittavista VAK-merkinnöistä huolehditaan myös hyvin.

Olen kuitenkin huomannut, että käyttöturvatiiedoitteiden sisällön tuntemus ja toimiminen mahdollisissa vaaratilanteissa on puutteellista. Eräs kokenut varastohenkilö kertoi, että kukaan ei ymmärrä tiedotteista mitään. Paremmat ohjeet saa kuulemma astian kyljessä olevasta etiketistä.



ERIKOISTU TAI KUOLE

Suomen kansantalous ei elätä nykyistä satamaverkostoa. Miten pitkälle yhdistymiset ja erikoistuminen kantavat?



Suomi pärjäisi yhdellä suurella satamalla, kärjistää merenkulun logistiikan dosentti **Ulla Tapaninen**. Tapaninen työskentelee Helsingin kaupungilla.

– Siinä ei kuitenkaan olisi järkeä, sillä erilaisilla tuotteilla on erilaiset vaatimukset ja satamien erikoistuminen palvelee asiakkaita parhaiten. Samantyyppiselle liikenteelle on hyvä olla 2–3 vaihtoehtoista koko maata palvelevaa satamaa jo kilpailunkin vuoksi, Tapaninen sanoo.

Tutkimusten mukaan lähes kaikki suomalaiset satamat palvelevat koko maata.

Talvisatamien määrä voitaisiin puolestaan laskea alle puoleen nykyisestä. Tapanisen mukaan esimerkiksi 12 talvisatamaa voisi olla hyvä määrä.

Erikoistuminen kannattaa

Paikallisuus voi olla valttia erikoistumisessa. Esimerkiksi Raahen terästehtaalta ei kannata tuoda tavaraa Kotkaan laivattavaksi, sillä lähisataman ja tehtaan yhteistyö tuottaa paremman palvelun kuin se, että Kotkassa lähdetään miettimään terästehtaan palvelua.

Tapanisen mielestä satamien yhdistäminen on äärimmäisen järkevää.

– Vain sillä tavalla saavutetaan riittäviä volyymeja, joiden avulla satama voi erikoistua palvelemaan koko maan tiettyntyyppisiä asiakkaita. Tärkeintä on muistaa, että satamat eivät ole alueellisia vaan valtakunnallisia, Tapaninen painottaa.

Naantalın satama on malliesimerkki tuoteryhmäkohtaisesta ajattelusta ja työnjaosta. Siellä on erikoistuttu roro-aluksiin ja petrokemian tuotteisiin. HaminaKotkassa on puolestaan pärjätty monipuolisella palvelulla, koska sataman kokonaisvolyymit ovat suuret.

– Kotkassa ja Kokkolassa on onnistuttu erinomaisesti integroitumaan transitoliikenteeseen. Molemmissa satamissa on oivallettu, mikä on heidän paikkansa kuljetusketjussa, Tapaninen sanoo.

Muskeleita tarvitaan

Yhtiöittäminen on luonut hetkellisen epävarmuuden, joka heijastuu investointeihin. Toiset satamat investoivat juuri ennen yhtiöittämistä. Toiset taas jarruttavat vuodenvaihteen yli ja katsovat tilannetta uudelleen, kun satama toimii osakeyhtiömuodossa.

– Omistajien on ymmärrettävä, että satamien toiminta on investointivetoista palveluliiketoimintaa. Perustettava satamayritys tarvitsee riittävät muskelit eli vahvan ▶

taseen, sanoo Satamaliiton toimitusjohtaja **Annaleena Mäkilä**.

Vahva tase mahdollistaa sen, että satamalla on omaa rahoitusta investointeihin. Lisäksi vahvan taseen satama on kiinnostava yhteistyökumppani, kun mietitään uudenlaisia investointeja vaativia teollisia- tai infrahankkeita.

Vaarana on, että kunnalliset omistajat säilyttävät satamien roolin ennallaan ja tarvittavat investoinnit jäävät tekemättä. Jos satama ei saa kehittyä kiinnostavaksi kumppaniksi asiakkailleen ja logistiikkaketjun muille toimijoille, se kostaantuu nopeasti: kilpailijat vievät asiakkaat, satama näivettyy eikä tuota omistajalleen euroja.

– Minua huolettaa eniten se, ymmärtävätkö kuntapäätäjät satamien liiketoiminnan kehittämistä pidemmällä tähtäimellä, Mäkilä sanoo.

Yhtiömuoto tuo vapauksia

Yhtiöittämisen myötä on ratkottava, kirjataanko sataman maa-alueet ja muu infra sen taseeseen. Toiminnan kehittämiseen avautuu runsaasti mahdollisuuksia, jos satama saa maa- ja vesialueet omakseen.

– Satamista voidaan tehdä teollisia keskuksia ja elinkeinoelämää laajasti palvelevia organisaatioita, joilla on perinteisten satamatoimintojen lisäksi muutakin logistiikkaan ja teolliseen toimintaan liittyvää palvelua, Mäkilä visioi.

Yhtiömuoto tarjoaa satamille uudenlaisia vapauksia. Kehitystyötä vauhdittaa myös se, että monen sataman johtoon on noussut uuden sukupolven johtaja. Esimerkiksi Oulun sataman tuoreella toimitusjohtajalla **Marko Mykkäsellä** on vahva yritystausta VR:n ja Nokian logistiikkatoimintojen kehittämisvuosilta.

– Uuden sukupolven satamajohtajat ovat tuoneet alalle raikkaita tuulia. Vanhakantainen viranomaisasenne on taakse jäänyttä elämää, ja asiakaslähtöisyys on tätä päivää, Mäkilä sanoo.

Pelkkä koko ei ratkaise

Linkittyminen asiakkaiden kuljetusketjuun on satamien menestyksen kulmakivi. Uudenkaupungin autotehtaan ja sataman välinen yhteistyö on tästä mallisuoritus. Ilman sujuvaa yhteistyötä sataman kohtalo olisi voinut olla karu.

– Neljännen sukupolven satamat mukautuvat tehokkaasti asiakkaiden muuttuviin tarpeisiin. Koko ei ratkaise, vaan kyky oivaltaa kilpailuetu ja erityislaatu asiakkaalle, Tapaninen sanoo.

Eryteisesti suuret teolliset toimijat arvioivat reittien tehokkuutta ja etsivät kumppania, joka vastaa parhaiten asiakkaan logistiikkahaasteisiin.

– Satamissa ymmärretään, että ne ovat osa asiakkaan kuljetusketjua. Ne osaavat kuunnella asiakkaiden tarpeita herkällä korvalla, Mäkilä korostaa.

SUOMALAIS SATAMIEN NELJÄ VAHVUUTTA

Suomessa on maailmanluokan satamaosaamista. Satamaliiton toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä nimeää neljä vahvuutta:

1. SmartPort. Sataman ja asiakkaiden tietojärjestelmät liitetään älykkääksi toimitusketjuksi.

– Tiedon hyödyntäminen on satamien tulevaisuuden kasvualue. Satamilla ja asiakkailta on halu kehittää uusia toimintamalleja ja tehostaa koko logistiikkaketjua yhdessä, Mäkilä sanoo.

2. PortNet. Satamien yhteinen tiedonkokoamisjärjestelmä, jota myös tulli ja huolitsijat hyödyntävät. Satamaliikenteestä kerätyn tiedon avulla voidaan tulevaisuudessa tarjota asiakkaille integroituja logistiikkapalveluja.

– Meillä on huikkeitä mahdollisuuksia purkaa logistiikkaketjun pullonkauloja ja yhdistellä vajaita logistiikkavirtoja suuremmiksi kokonaisuuksiksi.

3. Jääosaaminen. Satamilla on ainutlaatuisista osaamista talvimerenkulusta ja jään käsittelystä.

– Olemme ehdottomasti maailmanluokan toimijoita siinä, kuinka pystymme tuomaan aluksia luotettavasti satamaan kaikissa olosuhteissa, Mäkilä kertoo.

4. Merellisten toimijoiden yhteistyö. Satamat, siviiliviranomaiset, rajavartiosto ja puolustusvoimat jakavat yhteisen merellisen tilannekuvan. Tässä yhdistyvät teknologia, tiedon hyödyntäminen ja eri osapuolien välinen saumaton yhteistyö.

– Muualla ei voisi kuvitellakaan, että eri toimijat avaisivat tietoja toisilleen. ■



Satama tarvitsee resursseja, kun siitä tehdään firma.

SATAMAPELIN VOITTAJAT JA HÄVIÄJÄT

TONNIT KASVOIVAT ENITEN POHJOISESSA

TONNIMÄÄRÄN MUUTOS (%)
VUOSINA 2003–2013

Kokkola	160
Kalajoki	114
Tornio	81
Kuopio	37
Oulu	37

KOKKOLA VETI KAULAN

KONTTIMÄÄRÄN MUUTOS (%)
VUOSINA 2003–2013

Kokkola	237
Tornio	172
Oulu	145
Rauma	135
HaminaKotka	67

KRISTIINANKAUPUNKI HYYTYI

TONNIMÄÄRÄN MUUTOS (%)
VUOSINA 2003–2013

Kristiinankaupunki	-77
Inkoo Shipping	-60
Lappeenranta	-39
Joensuu	-35
Varkaus	-32

TURKU ON SUURIN HÄVIÄJÄ

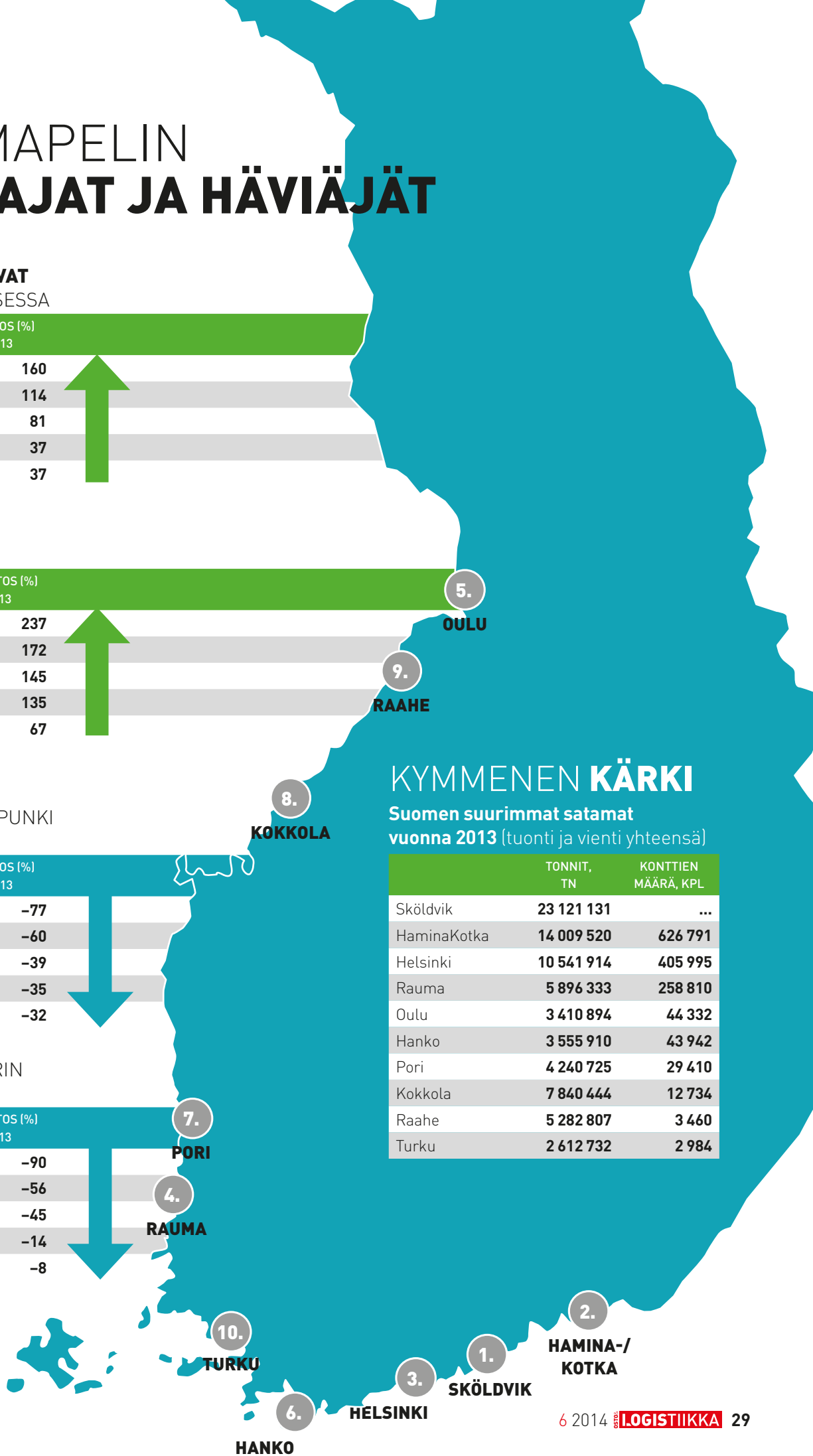
KONTTIMÄÄRÄN MUUTOS (%)
VUOSINA 2003–2013

Turku	-90
Pori	-56
Kemi	-45
Helsinki	-14
Raaha	-8

KYMMENEN KÄRKI

Suomen suurimmat satamat vuonna 2013 (tuonti ja vienti yhteensä)

	TONNIT, TN	KONTTIEN MÄÄRÄ, KPL
Sköldvik	23 121 131	...
HaminaKotka	14 009 520	626 791
Helsinki	10 541 914	405 995
Rauma	5 896 333	258 810
Oulu	3 410 894	44 332
Hanko	3 555 910	43 942
Pori	4 240 725	29 410
Kokkola	7 840 444	12 734
Raaha	5 282 807	3 460
Turku	2 612 732	2 984





Vanhakantainen viranomaisasenne on jäänyt eiliseen.

Hyvä esimerkki asiakaslähtöisestä toiminnasta on Äänekoskelle nousevan sellutehtaan ja Vuosaaren sataman yhteistyö. Helsingin satamassa tehtiin paljon töitä, jotta satama pystyy tarjoamaan Metsä Fibren haluamat palvelut, kun sellun keitto alkaa.

Kehittyminen asiakkaan tarpeiden mukaan vaatii valppautta ja ketteryyttä. Kullakin toimialalla on erityistarpeita: lääketieteellisyys tarvitsee luotettavuutta, elektroniikkateollisuus etsii nopeutta ja paperiteollisuus hakee edullista yksikköhintaa.

– Jokaisen sataman on ymmärrettävä erikoistumisalueensa ja se, mitä asiakasryhmää se haluaa palvella, Tapaninen painottaa. ■

SANASTA MIESTÄ

Helsingin sataman toimitusjohtaja **Kimmo Mäki** ja HaminaKotkan sataman toimitusjohtaja **Kimmo Naski** kertovat Osto&Logistiikalle, millä keinoilla heidän satamansa pärjäävät.

Miten olette parantaneet satamanne kilpailukykyä?

Mäki: Satamaa on kehitetty entistä asiakaslähtöisemmin ja joustavammin yhteistyössä satamassa toimivien yritysten kanssa. Olemme kehittäneet aktiivisesti omien palveluiden tuotantoa. Esimerkiksi aluspalvelut tuotetaan samalla työntekijätiimillä kaikissa sataman osissa.

Naski: Kotkan ja Haminan satamien yhdistäminen HaminaKotkaksi 2011 oli historiallinen toimenpide, joka nosti seutumme logistiikan uuteen sarjaan. Päällekkäisyyksien poistaminen ja koordinoiminen yhdessä asiakkaiden kanssa on tehostanut toimintaa huomattavasti.

Mitkä asiakastarpeiden muutokset vaikuttavat entisen satamanne toimintaan nyt ja seuraavan viiden vuoden aikana?

Mäki: Suomen teollisuus ja logistiikkasektori ovat hakeneet kustannussäästöjä ja parempia kulkuyhteyksiä keskittämällä liikennettä pääkuljetusreiteille ja lisäämällä yksikköliikenteen osuutta. Kuljetusyksiköiden käyttö on kaksinkertaistunut kappalevarakuljetuksessa parin vuosikymmenen aikana. Kehitys tulee todennäköisesti jatkumaan, kun rikkidirektiivi kasvat-
taa merikuljetusten kustannuksia. Suomen liikenne Baltian suuntaan ja kautta on kasvanut sekä matkustaja- että tavaraliikenteen osalta. Uskon, että tämä kehitys jatkuu.

Naski: Huono taloustilanne on tällä hetkellä suurin haaste, ja se jatkuu ainakin lähivuodet. Rikkidirektiivi pahentaa tilannetta entisestään. Sekä asiakkaillamme että meillä on vaikeuksia löytää resursseja investointeihin ja toiminnan merkittävään kehittämiseen.

Mitkä ovat tärkeimmät uudet teknologiat tai toimitatavat, jotka tehostavat satamien toimintaa logistiikkaketjussa?

Mäki: Kuljetusyksiköiden käsittelytekniikat, kuten nosturit, kaksoisrampit, alustekniikka ja yksiköiden automaattinen tunnistaminen. Näiden hyödyntäminen parantaa yksikköliikenteen kilpailuetua.

Naski: Ohjelmistoteknologia kehittyi koko ajan ja tuo uusia hyötyjä logistiselle ketjulle. Myös ympäristöteknologiassa tapahtuu muutoksia hyvään suuntaan. ■



KOLUMNI OLLI-PEKKA JUHANTILA

KIRJOITTAJA ON SALON SEUDUN KOULUTUSKUNTAYHTYMÄN JOHTAJA

Niin sanottu oikea hinta

Onko tuotteelle tai palvelulle olemassa oikeaa hintaa, jonka voisi jollakin tavalla objektiivisesti määritellä? LOGYn syksyn hankintapäivässä puhunut **Sven-Olof Kulldorff** totesi, että lähes poikkeuksetta ostajan ensisijainen tavoite on painaa hankinnan hinta mahdollisimman alas. Samanaikaisesti myyjä tavoittelee samalle tuotteelle tai palvelulle mahdollisimman korkeaa hintaa.

Valitettavan usein hankintasopimuksia koskevien neuvottelujen päällimmäiseksi aiheeksi nousee nimenomaan hinta.

Toisaalta se on varsin luonnollista. Raha on toki keskeinen tekijä yrityksen menestyksen näkökulmasta, ja hinta on melko yksiselitteinen ja konkreettinen keskustelunaihe. Lisäksi molemmat osapuolet voivat osoittaa osaamisensa ja työnsä laadun saavuttamansa neuvottelutuloksen kautta.

Jos asiaa tarkastellaan perinteisestä näkökulmasta, voisi todeta, että oikeaa hintaa ei ole. Loppujen lopuksi on harvinaista, että molemmat osapuolet ovat täysin tyytyväisiä hintaan. Ostajaa jää helposti kaivertamaan, olisiko sittenkin hintaa saanut neuvoteltua hiukan alemmas tai olisiko joku muu toimittaja myynyt saman tuotteen halvemmalla.

Tosiasia on, että aina löytyy toimittaja, joka myy vastaavan tuotteen tai palvelun halvemmalla. **Adam Smith** kirjoitti jo vuonna 1776 ilmestyneessä *Kansojen varallisuus* -teoksessa, että markkinat toimivat niin, että hinnat laskevat ja yritysten katteet lähestyvät asympototisesti nollaa. Aina joku on valmis laskemaan hintaa, jotta saa myyntiä aikaiseksi.

Sitä saa mitä tilaa, laulaa Yölintu. Sama pätee myös hankintoihin. Yhtä hyvin pitää paikkansa se, että sitä saa, mitä mittaa. Tästä pari esimerkkiä:

Yrityksen A periaatteena on tehdä tiivistä yhteistyötä materiaalitoimittajien kanssa. Tällä on päästy siihen, että hankittavien materiaalien laatu säilyy korkeana, toi-

mitusten luotettavuus on hyvä ja ongelmat ja poikkeus-tilanteet käsitellään joustavasti.

Ja mikä tärkeintä, yrityksellä on aina mahdollisuus saada käyttöönsä uusinta teknologiaa ja vaikuttaa toimittajiensa tuotekehityspanostusten suuntaamiseen. Yritys A on hyväksynyt sen tosiasian, että hankinnan hinta ei ole halvin mahdollinen.

Saavutetut hyödyt on koettu riittävän suuriksi, joten tilanne on hyväksyttävä. Kaiken lisäksi molemmat osapuolet ovat tyytyväisiä. Myyjän saama hinta on hieman korkeampi kuin markkinahinta. Ostajan saama lisäarvo on myös merkittävästi suurempi kuin halvimmilta toimittajilta saatu.

Sitten vastuuhenkilöt vaihtuvat.

Yrityksessä todetaan, että hinnat ovat liian korkeat ja ryhdytään massiiviseen hintojen polkemiskampanjaan. Tulokset ovat erinomaisia ja hinnat laskevat, mikä näkyy suoraan yrityksen tuloksessa. Todelliset seuraukset tulevat vasta viiveellä. Toimittajat eivät enää halua tarjota samaa palvelutasoa, joten käyttöön saatu teknologiaakaan ei ole uusinta.

Lyhyellä tähtäimellä tällä ei ole vaikutusta, mutta muutaman vuoden viiveellä yrityksen kilpailukyky saattaa romahtaa.

Yrityksessä B ostajia mitataan ja palkitaan ensisijaisesti hankintahintojen ja hankintahintojen laskun perusteella. Tämän takia ostajien ensisijaisena kiinnostuksen kohteena on hakea koko ajan halvempia toimittajia. Tuotteiden suhteellisesta yksinkertaisuudesta johtuen toimittajien vaihtaminen on helppoa ja halvempia vaihtoehtoja löytyy helposti, kun hankintoja siirretään edullisemmän kustannustason maihin.

Toimittajien jatkuva vaihtaminen ja logististen etäisyyksien kasvaminen nostavat kuitenkin logistiikan ja tuotannon kustannuksia.

Molemmissa tapauksissa on syytä kysyä, mikä olisi ollut oikea hinta.

VARAS ISKEE TÄYSIIN TANKKEIHIN

| Häikäilemättömät polttoainevarkaat ovat kuljetusyrittäjien uusi riesa.





Halikossa kuljetusyrityksensä päämajaa pitävä **Ralf Hellsberg** kiehuu ärtymyksestä. Polttoainevarkaista on tullut maanvaiva, josta ei tunnu pääsevän millään eroon.

Turhautunut Hellsberg listaa useita tapauksia, kuinka lähiseudun kuorma-autoista ja maansiirtokoneista on viety polttoainetta. Yli 26 vuotta alalla ollut yrittäjä ihmettelee myös tekojen härskiyttä.

– Pahimmillaan varkaat poraavat tankkiin reiän ja imevät osan tavarasta omaan tankkiinsa. Kun se on täynnä, he jättävät loput polttoaineesta valumaan pihalle.

– Rikotusta säiliön korkista ja poratusta tankista saa korvauksen. Mutta kuka korvaa maahan valuneet 300 litraa dieseliä?

Tekijöitä aiempaa enemmän

Rikoskomisario **Pertti Läksy** Salon poliisista sanoo, että polttoainevarkauksien takana on monenkirjava joukko. Markkinoille on tullut useampia yrittäjiä, ja rikoksesta jää kiinni sekä suomalaisia että ulkomaalaisia.

Hellsberg linkittää lisääntyneet varkaudet EU:n sallimaan tavaroiden ja henkilöiden vapaaseen liikkuvuuteen.

– Ei näitä voi olla yhdistämättä.



Röyhkeimmät vorot tulevat päivällä ja valuttavat maahan satoja litroja polttoainetta.

Läksyn mukaan varkaat kuljettavat pakettiautossaan noin tuhannen litran säiliötä. Varkauden kohteena oleva tankki avataan pihdeillä. Letkujen ja pumpun avulla se tyhjenee näppärästi.

Varkaat voivat käydä myös päiväaikaan.

– Vaikka siitä vierestä joku toinen ajaisi, niin ei välttämättä tajua, mitä tapahtuu, Läksy kertoo.

Hellsberg vahvistaa varkaiden röyhkeyden. Sähköpumpuilla imetään tavaraa nopeasti pitkänkin matkan päähän.



Jos autolla ei ajeta viikonloppuna, sitä ei tankata perjantaina.

– Ensin vedetään letku 150 metrin päähän yhteen autoon. Kun yksi tankki on tyhjennetty, letku siirretään saman tien viereiseen autoon.

Kameravalvonta lääkkeeksi

Hellsbergin yritys on parhaillaan hankkimassa kameroita, joilla voi valvoa yrityspihan liikehdintää. Hän toivoo, että tietoisuus kuvaamisesta ohjaisi varkaat muualle.

Paikalliset yrittäjät ovat puhuneet myös alueellisesta kameravalvonnasta. Yrittäjät maksaisivat laitteet ja luovuttaisivat ne Salon kaupungille. Hellsberg ei kuitenkaan ole täysin vakuuttunut kameravalvonnan tehosta.

– Saa nähdä, mitä varkaat keksivät seuraavaksi. Tulvatko he sitten paikalle sutatuin rekisterikilvin?

Hellsbergin oma yritys pitää autonsa mahdollisuuksien mukaan lukkojen takana sisätiloissa. Jos autoilla ei ajeta viikonloppuna, niitä ei myöskään tankata vielä perjantaina. Näin varkaat eivät saa suurta saalista, jos he pääsevät yllättämään viikonlopun aikana. ■

Letkujen ja sähköpumpun avulla kuorma-autojen tankit tyhjenevät nopeasti ja huomaamatta. Tankki avataan pihdeillä tai sen korkkiin porataan reikä. Varkaat kuljettavat mukanaan säiliöitä, joista he myös myyvät polttoaineen eteenpäin.

LOUNAAAN JA ETELÄN VITSAUS

Kuorma-autot, työkoneet ja maastoon sijoitetut tankit ovat polttoainevarakaiden suosikkikohteita. Poliisin tilastot kertovat, että tänä vuonna on lokakuun alkuun mennessä varastettu bensiiniä, dieseliä ja polttoöljyä yli 200 000 litraa.

Tilatankkivarkaudet ovat keskimäärin reilusti yli tuhannen litran anastuksia, sanoo rikosylikomisario **Arto Tuomela** keskusrikospoliisista.

Työkoneista varastetaan kerrallaan keskimäärin 600 litraa ja kuorma-autoista 350 litraa.

Tuomela nimeää Lounais- ja Etelä-Suomen polttoainevarauksien ykkösalueeksi. Lounais-Suomen poliisilaitos on saanut tänä vuonna noin 300 ilmoitusta yhteensä 90 000 litran varastamisesta.

Vaikka varastetun polttoaineen kokonaismäärät kasvavat satoihin tuhansiin litroihin, varauksien selvittäminen ei ole helppoa. Varastettua polttoainetta on vaikea yksilöidä. Mistä löytyvät todisteet siitä, että myytävä polttoöljy on peräisin aiemmin varkauksen kohteeksi joutuneesta tankista?

– Näkemyksiä on, että varastettua ainetta myytäisiin uudelleen työmaakäyttöön sekä mahdollisesti myös kuljetuksiin, Tuomela kertoo.

Poliisi voi käyttää tutkinnassa pakkokeinoja rajoitetusti, ennen kuin epäillyn teon merkittävyys nousee yli 10 000 euroon.

– Yksittäiset polttoainevarkaukset jäävät usein omaisuusarvoltaan varkauksiksi ja näpistyksiksi. Kun tutkittavia juttuja on paljon, siirtyy tutkinnan fokus nopeasti muihin kiireellisiin asioihin. ■

TUOTTEET



29

► Konekesko luovutti lokakuussa 29 STILL-trukkia Indoor Groupin Lahteen avattavaan uuteen keskusvarastoon. Tilaukseen kuuluu

STILL FM-X14-työntömastotrukkeja, STILL EXU-S22-lavansiirtotrukkeja sekä yksi STILL RX20-15-sähkövastapainotrukki. ■

PRESSUREPRO NÄYTTÄÄ PAINEEN

► Vianorin PressurePro-paineenvalvontajärjestelmä auttaa seuraamaan rengaspaineita. Se ilmoittaa, kun ilmanpaine laskee liian matalaksi.



Monitori hälyttää kaksivaiheisesti. Ensimmäinen hälytys tulee, kun paine laskee 12,5 prosenttia lähtöarvosta ja toinen, kun paine on pudonnut 25 prosenttia. Ohjaamossa oleva monitori näyttää jatkuvasti paineen jokaiselle pyörälle.

PressurePro sopii kaikkiin busseihin, kuorma-autoihin, perävaunuihin ja työkoneisiin. ■



TULEVAISUUDEN REKKA EI TARVITSE KUSKIA

► Mercedes-Benzin tulevaisuuden kuorma-auto ajoi ensimmäisen itsenäisen matkansa A14-moottoritieellä Saksassa. Daimlerin kehittämä Highway Pilot -avustinjärjestelmä vastasi itsenäisesti auton ohjauksesta, ja matkanopeus oli 85 km/t.

Highway Pilot huolehtii ajoneuvon suunnasta, nopeudesta ja ohjauksesta samalla periaatteella kuin lentokoneiden autopilottijärjestelmät.

Uuden teknologian ansiosta kiihdytys- ja jarrutusvaiheiden optimointi tasaa liikennevirtaa, säästää polttoainetta ja pienentää päästöjä. Keskenään kommunikoivat ajoneuvot voivat liikennöidä lähempänä toisiaan ja tehostaa tiealueen käyttöä ja vähentää ruuhkautumista. Lisäksi inhimillisten erehdysten ja virheiden aiheuttamat liikenneonnettomuudet vähenevät. ■

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

IHMISET

LOGYN UUDET JÄSENET LOKAKUU

Asteljoki Susanne Opiskelija

Fonteyn Katarzyna Global
Category Manager, Strategic
Sourcing

Hakulinen Elina Opiskelija

Harteela Mikko Opiskelija

Heikkilä Simo-Pekka Opiskelija

Honkala Jouni Ostopäällikkö
Sako Oy

Hölttä Antti Opiskelija

Issa Zaki Opiskelija

Jatkola Jarmo Opiskelija

Kastu Jukka Opiskelija

Kudryavtseva Renata

Opiskelija

Lehtinen Markus Opiskelija

Liipo Janne Opiskelija

Matinmäki Lasse Field Sales
Executive

Merta Esko Opiskelija

Mäki Jukka Opiskelija

Mäntysalo Kimmo Asiakkuus-
johtaja Hansaprint Oy

Nieminen Kari Opiskelija

Niskanen Anne Opiskelija

Norrgård Meria Tuotteiden

toimituspäällikkö Boliden

Harjavalta Oy

Nylander Satu Opiskelija

Ojanen Saara Opiskelija

Paakkinen Sampsa Opiskelija

Parkkila Laura Opiskelija

Pulli Romeo Opiskelija

Saarikangas Markku Yrittäjä

Salomäki-Ohtonen Tuija

Kehityspäällikkö, toimitusketjun
hallinta (SCM) Polarputki Oy

Sinkonen Ekaterina Opiskelija

Soini Tapio Opiskelija

Solehmainen Kimmo

Logistiikkapäällikkö S & N
Osakeyhtiö

Suomi Juho Opiskelija

Suotunen Roope Opiskelija

Takala Maarit Supply Chain

Specialist Elisa Oyj

Talvitie Niko Strateginen ostaja

Wallac Oy

Tähtinen Eero Opiskelija

Uusi-Einola Ilari Opiskelija

Valtonen Jussi Logistiikka-
päällikkö

Veiste Matti Logistiikka-
päällikkö VW-Auto Group Oy

Virtanen Aku Opiskelija

Viskari Hanna Opiskelija

UUDET YHTEISÖJÄSENET

Akaa Point

Certeum Oy

Log Master Oy

Metsäteho Oy

Suomen Sokeri Oy

TIETOA - IDEOITA - KONTAKTEJA

LOGY

Osto&Logistiikka-lehti on yksi LOGYn jäseneduista

Lisäksi jäsenenä mm.

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

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

KALENTERI 2014

JOULUKUU

2.-3.12. Tuontikaupan perusteet

Rantasipi Airport Congress Center,
Vantaa

2.12. Varasto- ja materiaalin- käsittelyfoorumi: Sisälogistiikan turvallisuus

Hotelli Haaga, Helsinki

4.12. Oston sopimukset: Tee kerralla oikein!

Rantasipi Airport Congress Center,
Vantaa

4.12. SCM-foorumi

Toimitusverkostojen johtaminen:
Mitä edelläkävijät tekevät?
Hotelli Haaga, Helsinki

4.12. Pohjoinen piiri: toimintavuoden päätöstilaisuus

Teatteri Rio, Oulu

8.12. Hankintafoorumi: Hankinnan asiakkuuksien hallinta

Hotelli Haaga, Helsinki

9.-10.12. Tuloksellinen neuvottelutaito

Rantasipi Airport Congress Center,
Vantaa

11.12. Pirkanmaan piiri: joulusauna

Tampereen KTK, Pirkkala

11.12. Hämeen piiri: pikkujoulu

Riihimäen teatteri

KALENTERI 2015

TAMMIKUU

21.1. Helsinki-Uusimaa piiri: yritysvierailu Cramo

28.-29.1., 11.-12.2. ja 4.-5.3. Oston peruskurssi

Rantasipi Airport Congress Center,
Vantaa

HELMIKUU

3.-4.2. Varaston suunnittelu

Rantasipi Airport Congress Center,
Vantaa

5.-6.2. LOGY Conference

Finlandia-talo, Helsinki ja m/s Baltic
Queen, Helsinki-Tallinna-Helsinki

Jos pääset yhdelle kurssille vuodessa
- se on tämä!

LOGY

OSTON PERUSKURSSI

Jokaiselle hankinnan ammattilaiselle välttämätön tietopaketti

Kurssin käytyäsi:

- » hallitset tilaamiseen ja toimittamiseen liittyvät yksityiskohdat ja koko hankintaprosessin
- » ymmärrät hankintojen osuuden yrityksen taloudellisessa toiminnassa
- » osaat neuvotella tavoitteellisesti ja tuloksellisesti
- » pystyt huomioimaan oston vaikutukset logistiseen prosessiin ja logistiikan hyödyntämisen toiminnan tehostamisessa

Vaihtoehtoiset ajankohdat:

28.-29.1, 11.-12.2. & 4.-5.3. tai
25.-26.3, 21.-22.4. & 6.-7.5.

Lisätiedot:
www.logy.fi

SCM-TULOSKORTTI UUDISTUI

LOGY on tarjonnut vuodesta 2004 lähtien jäsenistönsä käyttöön ilmaista toimitusketjun hallinnan arviointi- ja kehittämistyökalua eli Supply Chain Management (SCM) tuloskorttia.

LOGYn SCM-foorumin strategiatiimi päivitti tuloskortin suomen- ja englanninkieliset tekstit keväällä 2014, jotta ne vastaavat paremmin tämän päivän SCM-sanastoa ja tilannetta yrityksissä. Samalla pyrittiin huomioimaan, että vanhat tulokset säilyvät vertailukelpoisina uusien kanssa.

Itsearviointiin perustuvan SCM-tuloskortin avulla on helppo arvioida yrityksen työskentelytapoja, tehokkuutta ja tuloksia. Arvion perustana on 22-kohtainen toimitusketjun hallintaa kartoittava kysymyssarja.

Kysymyssarja kattaa toimitusketjun hallinnan neljä keskeistä osa-aluetta, joita ovat:

- strategia ja yritystenvälinen yhteistyö
- suunnittelun ja toteutuksen kyvykkyydet
- toimitusketjun tehokkuus ja
- IT-kyvykkyydet.

Itsearviointien jälkeen vastaaja kykenee tunnistamaan organisaationsa toimitusketjuun vaikuttavien työskentelytapojen vahvuudet, heikkoudet ja selkeät kehittämistarpeet.

Vertaa tuloksiasi muihin

Työkalu tarjoaa mahdollisuuden verrata oman yrityksen tuloksia muiden yritysten nimettömiin tuloksiin. Tuloskortin käyt-



täjäksi on rekisteröitynyt jo 121 yritystä, mikä mahdollistaa oman yrityksen tulosten vertaamisen suomalaisten yritysten keskiarvoon.

Yrityksen aikaisemmat tulokset säilyvät työkalussa tallessa, minkä ansiosta on mahdollista seurata oman toimitusketjun hallinnan kehittymistä vuodesta toiseen. Kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu, että yrityksen kannattavuus on useimmiten sitä parempi, mitä paremmat pisteet sillä on tuloskortissa. Kannattavuus on parantunut yleensä 1–2 vuoden viiveellä siitä hetkestä, kun yrityksen pistetaso on hyvä tai erinomainen.

Tuloskortin yhteydessä ovat myös SCOR-mallin mukaiset toimitusketjun arvioinnin mittarit, jotka perustuvat Supply Chain Councilin SCOR-mallin version 7.0 määrittelyihin.

SCM-tuloskortti on kehitetty liikenne- ja viestintäministeriön EGLO-ohjelmassa yhteistyössä LOGYn, Tokyo

Institute of Technologyn ja Logistra Consultingin kanssa.

Käyttöoikeus vain jäsenille

LOGYn henkilö- tai yhteisöjäsenenä saat SCM-tuloskortin käyttöoikeuden. Käyttöoikeuden saatuasi voit täyttää tarvittavat tiedot ja tulostaa oman yrityksen tuloskortin sekä vertailun muihin tietopankissa oleviin yrityksiin. Käyttöoikeudet ovat yrityskohtaisia, ja niitä saa yhden per yritys.

Hyödynnä nyt LOGYn tarjoamaa toimitusketjun hallinnan ilmaista analyysityökalua ja kehitä yrityksesi toimitusketju maailmanluokan tasolle! SCM-tuloskortista ja rekisteröinnistä saat lisätietoa osoitteesta www.logy.fi/julkaisut/scm-tuloskortti/index.php.

Kaikki ohjelmaan annetut tiedot ovat luottamuksellisia. Ohjelma on suunniteltu sellaiseksi, että yksittäisen yrityksen tietoihin ei pääse käsiksi. ■



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N KOULUTUSPÄÄLLIKKÖ

Parempi huomina, missä olet

Jos yksi sana palkittaisiin ”Tämän(kin) vuoden vitsaus” -palkinnolla, palkinto menisi yhteistoiminta- eli yt-menettelylle. Esimerkki marraskuulta 2014: Tarkkailupäivän aikana yt-neuvotteluita koskevia uutisia esiintyi tiedotteissa uskomaton määrä. Joukossa olivat muun muassa Finnair, Valtra, THL, CGI, Sievin jalkine ja Valio. Kaikki nämä uutiset esiintyivät tiedotteissa siis *yhden päivän* aikana.

Samalla viikolla iso suomalainen kasvuyritys- ja teknologiatapahtuma kokosi yhteen eurooppalaiset ja aasialaiset startupit, tekniikan toivot, sijoittajat, johtajat ja median edustajat. Uudet teknologiat, kasvuyritykset ja peliteollisuus ovat luoneet uskoa huomiseen. Toimintaympäristö on armoton, mutta toisen onni on usein toisen epäonni. Nuoruuden naiiviudella haluan uskoa Muumipapan tavoin, että ”ehkä myrskyjä on vain siksi, että niiden jälkeen saataisiin auringonnousu”.

Muutosten tuomat myrskyt ovat kuitenkin tosiasia, ja ne ulottavat tuulensa työelämän yli myös koulutukseen, ja hyvä niin. STTK:n puheenjohtaja **Antti Palola** totesi syksyn seminaarissa, että maailma muuttuu seuraavan 20 vuoden aikana enemmän kuin se on muuttunut kuluneen 200 vuoden aikana. Olennaista on, miten koulutus vastaa tähän muutokseen.

Yritystä kyllä löytyy. Hyvä esimerkki on Imagen haastattelema Aaltoes-startup-liikkeen entinen aktiivi **Linda Liukas**. Liukkaan missiona on muuttaa seuraavan sukupolven suhtautumista tietokoneisiin avaamalla tietokoneiden ja digitaalisen maailman ulottuvuuksia lastenkirjoiksi.

Suuri askel on otettu siinä, että ohjelmointi tulee Suomessa myös peruskoulun opetussuunnitelmaan vuon-



Onko suun avaaminen helpommin sanottu kuin tehty?

na 2016. Silti voidaan kysyä, olemmeko jo nyt kansainvälisessä kilpailussa myöhässä.

Entistä nopeampia liikkeitä tarvitaan myös täydennyskoulutusta tarjoavilta organisaatioilta.

STTK:n Palolan mukaan oletuksena on, että tutkintoon johtava koulutus ei voi millään pysyä muutosten tahdissa rakenteidensa vuoksi. Työsuhteen tavoin myöskään koulutus ja osaaminen eivät tule olemaan stabiileja läpi työelämän. Täydentävää koulutusta tarjoavien organisaatioiden rooli korostuu, jotta uusiin tarpeisiin voidaan vastata työelämän vaatimalla nopealla tahdilla.

Yksin tätä tarvetta on vaikea tunnistaa. Tarvitaan yhteistyötä, verkostoja ja avointa palautetta. Samoja asioita, joita mikä tahansa menestyvä ja hyvinvoiva organisaatio tarvitsee. Elämme sosiaalisella aikakaudella, ja sen tulee näkyä myös koulutuksen kehityksessä.

Tulevaisuudessa oppiminen tapahtuu yhdessä rakentamalla, sosiaalisena osana verkostoa. Liikenteeseen lähdetään omien ajatusten ja ideoiden julkituonnista. Mutta onko suun avaaminen helpommin sanottu kuin tehty?

TUUKAN JA CHENGJINGIN OPINNÄYTTEET PALKITTIIN

Syykuun lopulla Vantaalla järjestetyssä Hankintapäivässä palkittiin perinteiseen tapaan edellisen vuoden parhaat hankintatoimen opinnäytetyöt. LOGYn hankintafoorumin myöntämän tunnustuksen yliopistosarjassa sai **Tuukka Kulhan** hankintatoimen osaamisen kehittämistä Valiolla käsittelevä pro gradu. AMK-sarjan voiton vei puolestaan **Chengjing Jounion** työ ”Supplier Selection Based On AHP Method – Supplier from China for Suomen Koristetuonti”. Palkitut nuoret osaajat haluavat kehittää itseään koko ajan myös työelämässä.

OPINTOJEN JA KORIPALLON YHDISTELMÄ VEI ETELÄ-KARJALAAN

Tuukka Kulhan, 29, nimi on tuttu monelle koripalloa seuraavalle. Koripallo on kuulunut Tuukan elämään jo kuuksivuotiaasta lähtien. Miehen pääsarjaura alkoi kaudella 2006–2007, kun hän siirtyi Lappeenrannan NMKY:n edustusjoukkueeseen. Samaan aikaan alkoivat opinnot Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa.

Lappeenrantaan mies lähti, koska siellä oli mahdollista yhdistää koripallo ja opinnot.

– Hankintojen johtamisen päätin valita erottuakseni valtavirrasta, ystävieni suosituksesta sekä hankintojen johtamisen vahvasta fokuksista LUT:n kauppateiden osastolla, hän perustelee pääainevalintaansa.

Tuukka Kulhan mukaan opiskelun ja ammattiurheilun yhdistäminen onnistui alkuvuosien haasteiden jälkeen mallikkaasti. Tasapaino löytyi.

– Tällöin syntyi parasta jälkeä niin parketeilla kuin koulun penkissäkin.



Tuukka Kulhan mielestä koripallon pelaaminen oli paljon helpompaa yhdistää opiskeluun kuin työelämään.

Parhaimmillaan tehokas tasapainoilu mahdollisti myös työskentelyn tutkimusapulaisena.

Tuukka antaa kiitokset LUT:lle avoimesta ja kannustavasta asenteesta koripallon peluuta kohtaan.

Aikaa työlle ja perheelle

Tuukka Kulha edusti Lappeenrannan NMKY:tä vuoteen 2012 asti. Koripallo kuuluu edelleen Neste Oililla Team Leaderina työskentelevän Tuukan arkeen, sillä hän pelaa Kelohongassa eteläistä II divisioonaa.

Onko työelämän ja koripallon yhdis-

täminen vaikeampaa kuin opiskelun ja koripallon?

– Toistaiseksi on. Opiskelut joustivat juuri niin paljon kuin itse mieli, niin hyvässä kuin pahassa. Työelämän tahti on erilainen.

Kulhan perheeseen syntyi kesän lopulla poikavauva. Tuore isä haluaa viet-

tää mahdollisimman paljon aikaa kotona, mikä vie ajatuksia pois koripallosta. Uralla Kulhan tavoitteena on jatkuva kehittyminen.

– Haluan olla jatkuvasti edeltävän päivän Tuukkaa kokeneempi ja viisaampi. Ja koripallossa omaa peliään voi aina parantaa sarjatasosta huolimatta. ■



Chengjing Jounio kertoo, että suomalaisen yhteiskunnan ilmapiiri on rauhoittanut ja tasa-painottanut hänen elämäänsä.

KIINASSA KILPAILU ON KOVEMPAA

Chengjing Jounio, 26, toteutti unelmansa ulkomaille muutosta ja tuli viitisen vuotta sitten Kiinan Hunanista Suomeen opiskelemaan.

– Halusin nähdä ja kokea erilaisia asioita uudessa kulttuurissa sekä tavata mielenkiintoisia ihmisiä.

Chengjing valitsi opinahjokseen Metropolia Ammattikorkeakoulun ja sieltä englanninkielisen liiketalouden koulutusohjelman.

Chengjing Jounion mielestä yksi suomalaisen ja kiinalaisen opiskelun suurimmista eroista liittyy opiskelijoiden väliseen kilpailuun.

– Suomessa en ole kokenut min-käänlaista painetta olla vuosikurssini

paras. Täällä opiskelijat keskittyvät myös muihin elämän osa-alueisiin. Kiinassa kilpailu menestyksestä on niin kovaa, että opiskeluun käytetään Suomeen verrattuna moninkertaisesti aikaa ja työtä, Chengjing kertoo.

Kiinassa opetus on perinteistä oppikirjaopetusta ja menestys mitataan kirjallisilla kokeilla. Chengjing kertoo saaneensa Metropoliaassa onnistumisen tunnetta kiinalaisesta tyylistä poikkeavien esitysten, ryhmä- ja projektitöiden sekä simulaatioiden kautta.

– Opin jatkuvasti uusia asioita, en vain opintojani, vaan myös elämää varten. Minulle kehittyi innostus jakaa ideoitani muille ja haastaa luokkatovereita-

ni keskusteluihin, Chengjing muistelee opiskeluaikansa.

Myös luennoitsijoiden ja opiskelijoiden läheisyys oli myönteinen yllätys. Pienoiseksi pettymykseksi Chengjing mainitsee vähäisen ulkomaalaisten opiskelijoiden määrän.

– Uskon, että laajemman moninaisuuden kautta olisin saanut vieläkin enemmän irti opiskelustani.

Aikaa asioiden tutkiskelulle

Luonnon läheisyydestä nauttiva nuori nainen vakuuttaa viihtyneensä Suomessa. Tällä hetkellä Chengjing asuu Espoossa aviomiehensä ja kahden pienen lapsensa kanssa.

– Suomalaiset ovat hyvin rauhallisia ja suoria. Yhteiskunnan ilmapiiri on tasapainottanut elämäni, joka oli Kiinassa paljon kiireisempää ja stressaavampaa.

Kiinassa tärkeintä on saada asiat nopeasti valmiiksi. Valmista pitää tulla aina, eikä usein välitetä tarpeeksi lopputuloksen laadusta.

– Suomessa opin käyttämään aikaa asioiden syvällisempään tutkiskeluun ja tuotoksieni hiomiseen. Aloin myös pitää ryhmätyöskentelystä paljon enemmän, koska en nähnyt toisia enää hidas-teena, hän kertoo.

Tällä hetkellä kotiäitinä oleva Chengjing Jounio suunnittelee aloittavansa työt tai maisteritason opinnot ensi keväänä. Tulevassa työssään hän haluaa vaikuttaa liiketoiminnan kehitykseen ja toteutukseen.

– Toivon myös voivani vaikuttaa liiketalouden tutkimusprojekteissa. Tietysti taustani perusteella olen edelleen kiinnostunut myös Suomen ja Kiinan kansainvälisestä yhteistyöstä. ■



KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Valistunut diktaattori

Vahingoniloiset sanovat, että viime vaaleissa kansa sai mitä tilasi. Puoluekentän pirstaleisuus tuhosi hallituksen toimintaedellytykset. Vaikka kunnianhimoisista tavoitteista voitiin sopia, niiden toteuttaminen on ollut mahdotonta.

Tällaisesta vahingosta ei kenenkään kannattaisi iloita. Taantuma on jatkunut neljättä vuotta. Suomen taloudellisten näkymien sanotaan olevan vain hitusen parempia kuin Italian ja Kyproksen, jotka ovat Euroopan pahnanhimmajaisia.

Jos vika on kansassa, joka äänestää väärin, niin vikaa on myös politiikoissa.

Politiikka on Suomessa muuttunut lyhytnäköiseksi edunvalvonnaksi. Mittava hallitusohjelma on vain yksityiskohtainen luettelo vaalilupauksista, jota olivat kirjoittamassa puoluepukareiden lisäksi sadat edunvalvontajärjestöjen edustajat.

Kun valta on hajautunut, sitä ei ole kenelläkään. Hallituksen kyvyttömyys päätöksentekoon on saanut monet haikailemaan kriisin ratkaisijaksi valistunutta diktaattoria, uutta kekkosta.

Ahdinko on palauttanut muistiin sotakorvaukset. Suomen kansantalouteen suhteutettuna mahdoton tehtävä toteutettiin niin, että kaikki poliittiset päättäjät sivuutettiin.

Yritysjohtajille delegoitiin valta päättää, miten korvaukset käytännössä toteutetaan. Vain Suomen Pankin pääjohtaja **Sakari Tuomioja** oli mukana diktaattorin valtuudet saaneen Sotevan päätöksenteossa. Eduskunta sai päättää vain yhdestä luvusta: Sotevan budjetin loppusummasta.

Sitra on valmistellut vaalien jälkeiselle hallitukselle uudenlaista toimintatapaa, strategista johtamista.

Mallia on otettu Ruotsista, jossa pääministeri johtaa koko valtioneuvostoa ja ministeriöt muodostavat yhden joustavan kokonaisuuden. Vaikka hallitus muodostuisi



Kun valta hajautuu, sitä ei ole kenelläkään.

useista puolueista, tämä collegio tekee pääministerin johdolla kaikki päätökset yhdessä ja yksimielisesti. Hallitusohjelma on lyhyt ja pelkistetty asiakirja, jossa määritellään vain strategiset tavoitteet. Valtioneuvoston sisällä voidaan helposti tehdä muutoksia voimavarojen, painopisteiden ja toimenpiteiden välillä. Ministereiden autonomia on minimoitu.

Sitra on esitellyt ajatuksensa puoluejohtajille. Vasemistoliiiton **Paavo Arhinmäkeä** lukuun ottamatta muut kannattivat ajatusta. Kun kuuntelin **Juha Sipilän** innostusta, konkariministerit arvelivat poliittisen naiiviuden karsiutuvan vaalien jälkeisessä todellisuudessa.

Yhtä epäilevästi konkarit suhtautuivat myös pääministeri **Aleksander Stubb**in puheisiin siitä. Kokeenemat poliitikot olivat varmoja siitä, ettei eduskunta koskaan luopuisi vallastaan päättää jokaisesta budjetin yksityiskohdasta.

Turha kai mainita, että yritysjohtajat pitävät tällaista johtamistapaa ainoana oikeana, eikä vain omassa yrityksessään.

Nyt tarvitaan vahvaa sitoutumista yhteiseen strategiaan ja yksityiskohtien ohittamista. Vain se voi murtaa nykyisen näköalattomuuden ja poliittisen ajalehtimisen.

Puoluekoneisto on kuitenkin pahasti rämettynyt ja poliitikot hääriävät omalla takapihallaan pienten yksityiskohtien kanssa, kun etupihalla olisi ratkaistavana suuria ja yhä useammin globaaleja haasteita.

Valitettavasti myös media rakastaa takapihan touhua. Siksi myös pääosa poliitikoista tekee sitä, mistä media kiinnostuu.

UUDISTETUT KOULUTUSOHJELMAT - TUTUSTU!

Toimitusketjun hallinnan koulutusohjelma 2015

TOIMITUSVERKOSTON JOHTAMINEN JA KEHITTÄMINEN

Toimitusverkoston hallinta ja kehittäminen 4.-5.3.

Toimitusverkoston johtaminen ja riskien hallinta 19.-20.5. **UUSI**

TOIMITUSKETJUN HALLINNAN PROSESSIT, TEKNOLOGIAT JA MENETELMÄT

TOIMITUSKETJUN OHJAAMINEN

Tuotannonohjauksen ABC toimitusketjun ammattilaisille (1pv) **TULOSSA**

Logistiikan mittarit 5.5.

Tilaus-toimitusketjun menetelmät ja parhaat käytännöt 15.4. **UUSI** ...

Toimitusketjun suorituskyvyn tehostaminen 16.4. **UUSI**

Kuljetukset kilpailutekijänä 27.5. **UUSI** ...

Kuljetuspalvelujen ostaminen 28.5.

Varaston suunnittelu 3.-4.2. ...

Varastotoiminnan ohjaus 10.-11.3.

Toimitusketjun hallinnan ABC 22.-23.4.

Hankinnan koulutusohjelma 2015

HANKINTATOIMEN, TOIMITTAJIEN JA KATEGORIOIDEN JOHTAMINEN JA KEHITTÄMINEN

Toimittajien johtaminen 27.-28.5. **UUSI**

Kategoriajohtaminen 10.-11.3. **UUSI**

Hankintatoimen johtaminen ja kehittäminen 19.-20.5.

TEHOKKAAN HANKINNAN AVAIMET JA TYÖKALUT

Oston sopimukset ja lakiasiat 20.5.

Hankinnan mittaaminen 19.5. **UUSI**

Tehokas kilpailuttaminen 18.-19.3.

Hankintojen taloudellinen ohjaaminen 22.4.

Oston peruskurssi

28.-29.1, 11.-12.2. & 4.-5.3. tai 25.-26.3, 21.-22.4. & 6.-7.5.

Tarjonnassamme on myös koulutusohjelmien ulkopuolisia kursseja hankinnan ja toimitusketjun hallinnan alueelta

- » Hankinnat ja tulokseteko 21.-22.4.
- » Materiaaliohjauksen analysointi- ja laskentamenetelmät 10.3.
- » Tehokas ajankäyttö asiantuntijatyössä 15.4. **UUSI**
- » Tuloksellinen neuvottelu – voima-aseman rakentaminen ja neuvottelutekniikka 3.-4.6. **UUSI**
- » Tuontikaupan perusteet 8.-9.4.
- » Työturvallisuus logistiikkatoiminnoissa 3.3.

Koulutusohjelmat on uudistettu yhteistyössä alan ammattilaisten kanssa, ne on rakennettu vastaamaan alan viimeisimpään osaamistarpeeseen. Tarjonnassamme on kursseja perusteista strategiseen tasoon. Edelleen on mahdollista suorittaa koko koulutusohjelma tai valita tarjonnastamme yksittäisiä koulutuksia tai kurssikokonaisuuksia.

Tutustu monipuoliseen tarjontaamme ja ilmoita itsesi tai yrityksesi muuta henkilökuntaa kehittämään osaamista!

LISÄTIEDOT:
www.logy.fi/koulutus

LOGY

EUROPORTS

TÄYDEN PALVELUN SATAMAOPERAATTORI



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