

Seuratkaa tuota autoa! Ei fyysisesti, vaan sähköisesti.

Viisi syytä valita Kaukokiidon sähköiset palvelut

1. Virheet minimoituvat
2. Tehokkuus lisääntyy
3. Laatu paranee
4. Logistiikka kehittyy
5. Ympäristöhaitat vähenevät



KAUKOKIITO
- päivin öin -

Tee sähköinen
kuljetustilaus osoitteessa
www.kaukokiito.fi

12 **KIIREESTI
KONEESEEN**

PIKAKULJETUS
ON KASVUBISNES

26 **YRITYSVASTUU
TULEE SYLIIN**

TOIMITUSKETJUT
LÄPIVALAISUUN

36 **PAKETTI OTTAA
SINULTA KYDDIN**

JAKAMISTALOUS
HIIPII LOGISTIIKKAAN



Haluatko lisätietoja?
Soita 010 520 01 tai käy netissä
www.dbschenker.com/fi

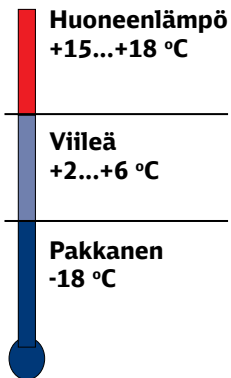
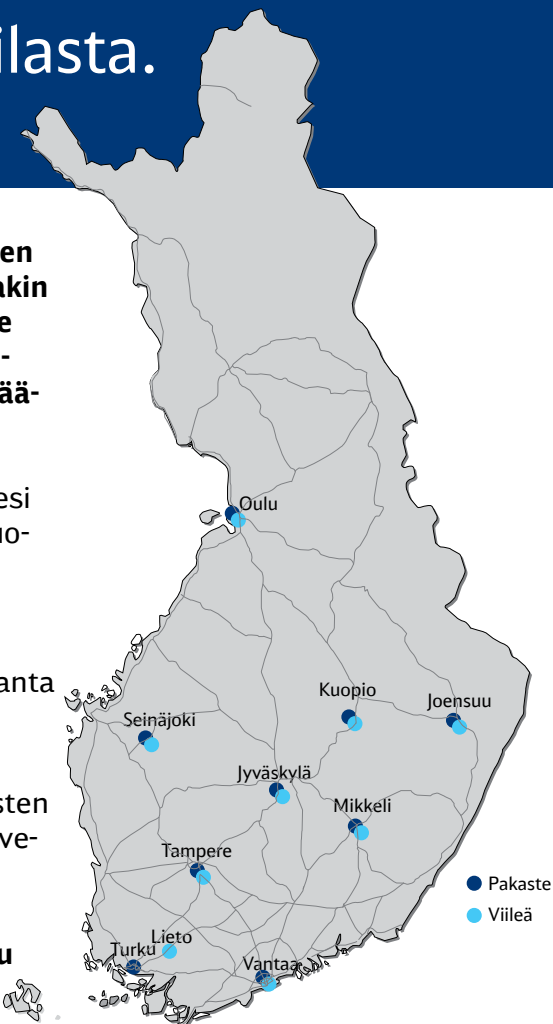
Pidät huolen tuotteittesi lämpötilasta. Niin mekin.

Monien tuotteiden arvo määrittyy suoraan niiden säilytyslämpötilan mukaan. Siksi kuljetuksissakin on oltava varma juuri oikeasta lämpötilasta. Me DB Schenkerillä kehitämme jatkuvasti palveluitamme ja nyt uudistimme kotimaan lämpötilasäädelyjen kuljetusten verkoston.

DB Schenkerin Coldsped-verkosto takaa lähetystesi toimituksen oikeassa lämpötilassa yön yli koko Suomeen.

- Koko Suomen kattava verkosto
- Katkeamaton reaaliaikainen lämpötilanseuranta lähettäjältä vastaanottajalle
- Selkeä ja kustannustehokas hinnoittelu
- Apumiespalvelut lähijakelualueella, pakkausten purku ja kanto kerroksiin sekä muita lisäpalveluja

Kysy lisää myynnin yhteyshenkilöltäsi! Tutustu myös rohkeasti muihin palveluihimme.





12 PIKANA, KIITOS

Verkkokauppa siivittää pikakuljetusten kasvua. Osto&Logistiikka tutustui Leipzigissä maailman suurimman lajittelukeskuksen öiseen arkeen.



20

LENNONJOHTAJAN SANA ON LAKI



26

YRITYSVASTUU – RISKI VAI MAHDOLLISUUS?

- 4 PÄÄKIRJOITUS
- 6 UUTISIKKUNA
- 8 AITIOPAIKALLA: MIKKO KÄRKKÄINEN
- 32 RIKKIDIREKTIIVI TULI, MITÄ TAPAHTUI?
- 36 JAKAMISTALOUS TULEE LOGISTIIKKAAN
- 40 SUOMI PÄRJÄÄ LOGISTISESSA INDEKSISSÄ

- 44 KOLUMNI: UUSI NIMI, VANHAT AJATUKSET
- 46 UUDET TUOTTEET
- 48 UUDET IHMISET
- 50 UUDET JÄSENET
- 52 KOLUMNI: LEIKKAUKSILLA KILPAILUKYKYÄ
- 54 YHDISTYS: LOGY-BAROMETRI

- 57 TAPAHTUMAKALENTERI
- 58 TUTKIMUS: TYÖHYVINVOINTI LOGISTIIKKA-ALALLA
- 60 YHDISTYS: TALLINNAAN JA TAMPEREELLE
- 62 KOLUMNI: LIIAN MONTA KOKKIA

OSTO& LOGISTIIKKA

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n julkaisema ammattilehti

ISSN 2341-7374 (PAINETTU) ISSN 2341-7382 (VERKKOJULKAISU) 20. VUOSIKERTA. PÄÄTOIMITTAJA **MARKKU HENTTINEN/LOGY RY**, TOIMITUSPÄÄLLIKKÖ **TERHO PUUSTINEN/PURE MEDIA COMPANY**, TOIMITUSSIHTEERI **MARIKA JAVANAINEN/JUTTUTOIMISTO HELMI**, AD **TOMI KUJANSUU/FATHER**. 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

Älä tapa lisäarvoa

VOLKSWAGENIN OSAKKEEN arvosta katosi kymmeniä prosentteja yhdessä yössä. Miltä arvopohjalta suuryritys teki päätöksiä, jotka johtivat päästömittausten manipulointiin?

Markkinoita piti varmasti vallata, kuluttaja-asiakkaat pitää tyytyväisinä ja viranomaisten asettamat kriteerit täyttää. Päätösten taustalla on hyvin todennäköisesti ollut kaikille liikeyrityksille ominainen tavoite maksimoida yrityksen arvo. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että lyhytnäköinen voiton maksimointi on tuhonnut yrityksen maineen ja pyyhkinyt miljardeja pois omistajien arvosta.

HANKINTOJEN JA LOGISTIIKAN johtajat ovat näinä aikoina äärimmäisessä paineessa. Yrityksiä fuusioidaan, tehostamis-paineet ovat kovat ja kustannussäästöjä on saatava aikaan.

Hankintatoimi on suomalaisissakin yrityksissä kehitty-mässä pelkästä ostamisesta hankintojen johtamisen ja ulkoisten resurssien hallinnan kautta yrityksen arvoketjun integraattorin rooliin. Keskeistä siis on ymmärtää koko toimitusverkoston lisäarvon merkitys.

LOGYn verkostossa toimivilla toimitusketjun hallinnan ja hankinnan ammattilaisilla tulisi olla keskeinen rooli yrityksen innovaatiotoiminnassa.

Kuinka moni käytännössä pääsee toteuttamaan tällaista roolia? Kuinka moni joutuu ottamaan sellaisia riskejä, jotka tuottavat nopeita voittoja mutta vaarantavat pitemmällä tähtäimellä tuotteen tai jopa yrityksen tulevaisuuden?

MONET ESITTÄVÄT muitakin suuria ja aiheellisia kysymyksiä: Ovatko yritykset olemassa ihmisiä ja hyvinvointia vai päinvastoin? Pitääkö hyvinvointi uhrata, jotta yritykset voivat toimia?

Taloudellisesti haasteelliset ajat heikentävät työntekijöiden roolia tuotannon tekijöinä, vaikka yrityksen arvoissa saattaakin lukea ”henkilöstö on tärkein voimavaramme”.

Viiden prosentin tuottavuushyppy suomalaisten vientiyri-tysten tueksi on hyvä tavoite. Työvoimakustannusten alentaminen vaikuttaa olevan välttämätöntä, mutta hyödyn-

tääkö yritysjohto tämän kustannuspaineita helpottavan tekijän innovaatioiden, uusien tuotteiden ja uusien asiakkaiden löytämiseen?

Mikäli omistajan arvoissa päällimmäisenä on tuoton maksimointi tässä ja nyt, työvoimakustannusten alentaminen jää tulonsiirroksi työntekijöiltä omistajan taskuun.



Kuinka moni hankinta-johtaja joutuu tekemään yrityksen edun vastaisia päätöksiä?

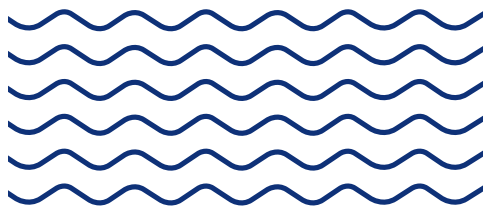
ITSEKKYYS JA OMANVOITON pyynti näyttävät vahvistuvan talouskriisin jatkuessa, vaikka yhteisestä edusta puhutaan paljon. Arvot ovat tärkeitä, mutta niistä on vaikea puhua, jos teot ovat jyrkässä ristiriidassa kauniiden puheiden kanssa.

Mutta hyvätkään arvot eivät kanna pitkälle, jos yrityksessä ei ole osaamista.

Osaamisen puute tulee väistämättä mieleen niissä tilanteissa, kun suomalainen yritys myydään pitkän säästökuurin jälkeen samalla alalla toimivalle ulkomaiselle kilpailijalle.

Jos tehostamistoimet eivät onnistu eivätkä asiakkaat arvosta yrityksen tuotteita, yritys on helpompi myydä mahdollisimman hyvään hintaan – omistaja-arvon maksimoimiseksi. Pelastetaan se, mikä vielä on pelastettavissa.

Suomen viime vuosien taloudelliset suoritukset viittaavat suureen muutostarpeeseen yrityksissä, työmarkkinajärjestyksessä ja julkisella sektorilla. Pitkäjänteiselle ja vahvaan arvopohjaan nojaavalle päätöksenteolle olisi nyt kysyntää. ■



SUOMEN

MIELENKIINTOISIN OVI

Rakennamme

kumppaneidemme

kanssa kiinnostavia

UUSIA

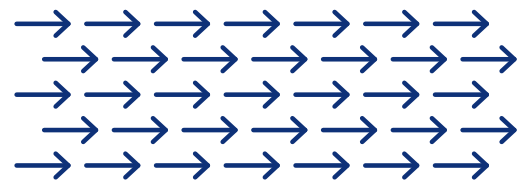
PALVELUITA

ja luomme

kaupankäyntiä

innostavia

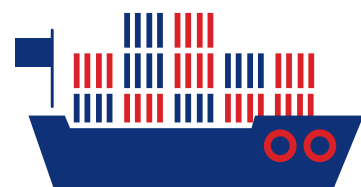
mahdollisuuksia.



Teemme tuloksia

YHDESSÄ JA

VASTUULLISESTI.



www.portofhelsinki.fi

|| PORT OF HELSINKI || FORWARD TOGETHER ||

K. HARTWALL JA COMPTTEL NAPPASIVAT HANKINTAPALKINNOT



► Vuoden 2015 Päähankkija on perheyritys K. Hartwall Oy Ab, joka toimittaa palautuvia kuormankantajia ja logistisia ratkaisuja.

Vuoden 2015 Alihankkijana palkittiin puolestaan ohjelmistovalmistaja Comptel Oyj. LOGY ry palkitsee joka vuosi Tampe-

reen Alihankinta-messuilla Vuoden Päähankkijan ja Vuoden Alihankkijan. Palkintoja on jaettu vuodesta 1987 asti.

K. Hartwallin rullakoita, adapterilavoja, Dolly-alustavaunuja sekä kennolevyjä käytetään muun muassa vähittäiskaupassa, logistiikkapalveluyrityksissä sekä auto- ja juomateollisuudessa. K. Hartwallin liikevaihdosta noin 95 prosenttia tulee Suomen rajojen ulkopuolelta.

Palkintovaliokunta arvosti K. Hartwallin pitkäjänteistä oman tuotannon ja alihankintasuhteiden kehittämistä, joiden avulla se on pystynyt rakentamaan vahvan aseman omassa kilpailukentässään. Yritys tunnetaan vaativana ja määrätietoisen päähankkijana, joka kehittää tuotteita ja ostoprosesseja yhdessä suomalaisten toimittajiensa kanssa.

Comptel puolestaan toimittaa teleoperaattoreille ja laitevalmistajille liiketoiminnan tukiohjelmistoja.

Comptel on erottautunut perinteistä verkon- ja palvelunhallintatoimittajista tuomalla markkinoille kokonaan uudenlaisen tavan hyödyntää eksponentiaalisesti kasvavaa käyttö- ja verkkodataa. Edistyksellisellä analytiikalla se on rikastuttanut olemassa olevia tiedonkeruu-, palvelutoimitus- ja verkon liikennettä ohjaavia sovelluksia.

YÖT RASITTAVAT LUOTSAAJIA

► Luotsausta tehdään kaikkina vuorokauden ja vuoden aikoina. Finnpiilotin ja Työterveyslaitoksen Yö väylällä -tutkimuksen mukaan luotsit ja kuljetuksista vastaavat luotsikutterinohitajat eivät aina ehdi palautua kertyneestä yövelasta työviikon tai edes sitä seuraavan vapaaviikon aikana. Univelkaa kertyy peräkkäin valvotuista tai huonosti nukuista öistä.

Tutkimustulosten perusteella on aloitettu työaikakokeilu, jossa luotsausvuorot jaetaan henkilöstön kesken niin, että peräkkäisten yövalvomisten määrä minimoidaan. Kokeilusta kerätään parhaillaan kokemuksia.



LENTOLIIKENTEEEN INFRA KÄRKITASOA

► Maailman talusfoorum (WEF) kilpailukykyraportissa 2015–2016 Suomen lentoliikenneinfrastruktuuri arvioidaan edelleen kuuluvaksi maailman parhaimmista. Raportin mukaan Suomessa on maailman yhdeksänneksi parhaiten palveleva lentoasemaverkosto. Suomen taakse jäävät muun muassa Norja, Ruotsi, Saksa ja Tanska.

-1,6%

► Tavaraliikenne väheni alkuvuonna teillä, merellä ja kiskoilla. Raskas liikenne väheni 1,6 prosentilla viime vuoden vastaavasta ajankohdasta. Eniten raskas liikenne on vähentynyt Kaakois-Suomessa ja vähiten Varsinais-Suomessa.



YHÄ USEAMPI TEKSTAA RATISSA

► Puhelimeen kirjoittaminen ajon aikana suurentaa liikenneonnettomuuden riskin lähes kuusinkertaiseksi. Suomen lain mukaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää matkapuhelinta siten, että hän pitää sitä kädessään.

Siitä huolimatta lähes puolet suomalaisista on lähettänyt tekstiviestejä ajaessaan autoa. Hälyttävää on, se että jo 80 prosenttia 18–29-vuotiaista mieskuskeista kertoo lähettäneensä viestejä ajon aikana. Kännykän käyttö ajamisen aikana on yleistynyt viime vuosista. Ruotsalaisista vain joka kolmas on lähettänyt viestejä ajaessaan.

WÄRTSILÄ OPTIMOI HUOLTOVÄLEJÄ

► Wärtsilä on tehnyt GasLogin kanssa 3–5 vuoden kattavan huoltosopimuksen seitsemälle LNG-kuljetusalukselle.

Wärtsilä kerää satelliitin kautta dataa GasLogin aluksilta ja analysoi sii-

tä tietoa alusten kunnosta. Tieto auttaa GasLogia optimoimaan kalustonsa huoltovälejä ja parantamaan laivastonsa suorituskykyä sekä sen liikennöinnin energiatehokkuutta.



NURMINEN LOGISTICS MYY LOGISTICS HEAVYN

► Nurminen Logistics myy tytäryhtiönsä Nurminen Logistics Heavyn Kuljetusliike Ville Silvastille. Aiemmin Nurminen Logistics Heavyn kuulunut projektiliiketoiminta jää kuitenkin Nurminen Logisticsille.

Yrityskaupan ansiosta Kuljetusliike Ville Silvastista tulee Suomen suurin erikoiskuljetuspalveluja tarjoava yhtiö.

ABB INVESTOI VAASAAN

► ABB laajentaa pienjännitemoottoreiden tuotantoa Vaasassa, koska erityisesti pienten ja keskisuurten moottoreiden kysyntä on kasvanut viime vuosina. Lisäksi ABB-yhtymä on tehnyt päätöksen siirtää moottoreiden valmistusta Ruotsista Suomeen ja Puolaan.

Investoinnin arvo on yli 5 miljoonaa euroa, ja tavoitteena on kaksinkertaistaa tuotannon määrä.

TRAFI MAKSAA ITSENSÄ TAKAISIN

► Valtion ja veronmaksajien näkökulmasta Trafian toiminta on erittäin kannattavaa, sillä jokainen yhteiskunnan Trafiin käyttämä euro tulee kolmin-nelinkertaisena takaisin. Trafi huolehtii siitä, että liikenne on turvallista ja ympäristöystävällistä. Samalla se pidentää elinikää ja parantaa elämänlaatua.

Trafian yhteiskunnallista vaikuttavuutta on tutkittu Oulun yliopistossa.

– Kyseessä on urauurtava tutkimus. Viranomaisten taloudellista vaikuttavuutta on tutkittu hyvin rajallisesti, kertoo väitöskirjaa tekevä **Petri Mononen**.

KUIVASATAMA SÄÄSTÄÄ RAHAA JA YMPÄRISTÖÄ

► Kuivasatamaverkoston käyttö voi laskea kuljetusalan kustannustasoa ja vähentää ympäristöhaittoja, arvioi Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa tarkastettava väitöstutkimus.

Kuivasatamakonseptissa sisämaan eri kuljetustapoja yhdistävä terminaali on rautatieyhteydessä merisataman kanssa. **Ville Hentun** väitöstutkimuksen mukaan kasvihuonekaasuja, ruuhkautumista, äänimelua sekä onnettomuuksia voidaan vähentää erityisen paljon, koska raideliikenne on ympäristölle vähemmän haitallista kuin kumipyöräkuljetus.



HÄVIKIN KIMPPUUN UUSIN ASEIN

Mikko Kärkkäinen löysi kultasuonen teknologiasta, joka leikkaa jopa kymmeniä prosentteja vähittäiskaupan hävikistä.

Nahistuneita vihanneksia ja huomenna vanhaksi meneviä leikkelepakkauksia ei tarvitse sietää varastossa tai myymälässä. Elintarvikkeiden pilaantumisesta johtuvaa hävikkiä on mahdollista vähentää reilusti uuden teknologian avulla. Käytännössä kyse on siitä, että jokaisen päivän tilaukset optimoidaan niin, että niissä huomioidaan päiväkohtaiset myyntiennusteet ja varmuusvarastot.

- Esimerkiksi Stockmannin Herkussa siirryttiin kolmisen vuotta sitten käyttämään ohjelmistoamme. Hävikki väheni keskimäärin 40 prosenttia, kertoo ohjelmistoyhtiö Relex Solutionsin toimitusjohtaja **Mikko Kärkkäinen**.

Toimitusketjujen tehostamiseen keskittyvän Relexin asiakkaina on Euroopan laajuisesti tukkuja, kauppakettuja ja valmistajia. Suomessa elintarvikealan asiakkaita ovat muun muassa Atria, Suomen Lähikauppa ja Fazer Makeiset.

Nykyään ei tarvita yhtä suuria varastoja kuin ennen. Moni Relexin asiakas on pystynyt pienentämään varastojaan noin 30 prosenttia. Myynti kasvaa, koska tuoreempaa tavaraa on paremmin tarjolla. Hyllytyskulut pienenevät, kun tilaukset rytmitetään järkevämmiin ja volyymit keskitetään tiettyyn osaan myymälää.

Mihin toimitusketjun tehostuminen perustuu?

- Ohjelmistomme kerää valtavat määrät tietoa tuotteista, menekistä ja olosuhteista, minkä avulla se tekee ennusteen. Tiedot analysoidaan erittäin nopeasti, sillä ohjelmisto perustuu suoraan tietojärjestelmän muistissa tapahtuvaan laskentaan, Kärkkäinen kertoo.

Ohjelmiston kehittämisen taustalla on vankkaa tutkimustietoa. Kärkkäinen perusti Relexin kymmenisen vuotta sitten kahden tutkijakollegansa kanssa. Samalla akateemi-

nen tutkijanura vaihtui bisnesmaailmaan.

Uutta on myös joustavuus. Kärkkäisen mukaan on mahdollista kuunnella kassakoneita ja nähdä välittömästi, kuinka juhannussään muutos vaikuttaa makkaran myyntiin.

- Kauppiaan ei tarvitse myydä eioota, kun tilauksia voi muokata järjestelmässä heti.



Myynti kasvaa, kun tarjolla on tuoreempaa tavaraa.

Haastaa uudistumaan

Toimitusjohtaja Kärkkäinen tietää, että Relexin teknologian kaltaisia ratkaisuja on tulossa jatkossa myös isoilta toimittajilta kuten SAP:lta ja Oraclelta.

Uusimman teknologian haltuunotto haastaa entiset toimintatavat. Toimitusketjun hallinnan suunnittelijat joutuvat mallintamaan yhä laajempia ja pidempiä toimitusketjuja, mikä edellyttää kokonaisuuksien ymmärtämistä. Enää ei riitä, että hallitsee vain jonkin tietyn osan, kuten varaston tai tuotannon toiminnan.

Kärkkäinen korostaa, että kokonaisuuden ymmärtämisen tekee haasteelliseksi se, että toimitusketjuissa on valtava määrä toisiinsa vaikuttavia asioita.



- Pitäisi hahmottaa kaikista osista ketjujen sisäiset kokonaisuudet ja niiden keskinäinen dynamiikka. Kun hahmottaa kokonaisuuden kunnolla, onnistuu tekemään paremman suunnitelmankin. Tässä moderni teknologia auttaa.

Amerikan valloitukseen

Suomessa ja yleensä Länsi-Euroopassa hyödynnetään jo hyvin teknologiaa toimitusketjun hallinnassa. Muualla asia on toisin.

- Yhdysvalloissa ei olla Eurooppaa edellä, Kärkkäinen kertoo.

Siksi Relex suuntaa seuraavaksi Yhdysvaltojen markkinoille. Apua Amerikan valloitukseen tulee yhdysvaltalaiselta pääomasijoittaja Summit Partnersilta 20 miljoonan dollarin edestä.

Tällä hetkellä Relex toimii jo 17 Euroopassa maassa. Runsaan 12,5 miljoonan euron liikevaihdon tänä vuonna tekevä ja lähes 150 henkilöä työllistävä Relex aikoo palkata vielä tänä vuonna noin 50 uutta työntekijää.

Suomalaisyrityksen tavoitteena on olla alansa markkinajohtaja maailmassa. Siihen on vielä matkaa, mutta suunta on oikea ja yritystä löytyy. ■

INTOHIMONA TOIMITUSKETJUT

Mikko Kärkkäinen syntyi vuonna 1975 Kärkölässä. Hän valmistui diplomi-insinööriksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 2000 ja väitteli tekniikan tohtoriksi vuonna 2005. Kärkkäinen on tutkinut teknologian hyödyntämistä toimitusketjun kehittämisessä.

Vuonna 2005 Kärkkäinen perusti Relexin yhdessä **Michael Falckin** ja **Johanna Smårosin** kanssa. Kolmikko tuntee toisensa tuotantotalouden opiskeluajoilta. Toimitusketjun hallinnan intohimokseen kuvaileva Kärkkäinen on kirjoittanut logistikasta ja toimitusketjun haasteista yli 30 artikkelia konferensseihin ja alan johtaviin julkaisuihin.

Kärkkäinen johtaa Relexiä syyskuusta lähtien Englannista käsin. Hänen perheeseen kuuluu vaimo ja 3-vuotias poika. Vapaalla Kärkkäinen mielellään ajaa maantiepyörällä tai hiihtää.

S&OP Case

Western Digital otti toimitusketjun haltuun



Western Digital on tallennusratkaisuja valmistava yritys. Yritys on parhaiten tunnettu kovalevyistään. Kaikki eivät välttämättä tunnista yritystä nimeltä, mutta jokainen tietokonetta käyttänyt on todennäköisesti käyttänyt Western Digitalin tuotteita.

TEKSTI: **INSPIRAGE** ja **ORACLE** KUVAT: **INSPIRAGE**

Palvellakseen asiakkaitaan globaalisti eri segmenteissä Western Digitalin tuoteportfolioon kuuluu tuhansia tuotteita, joita toimitetaan 14 eri markkina-alueelle. Tuotteet valmistetaan sekä omilla että sopimusvalmistajien tehtaissa. Tuotteiden kompleksisuus ja lyhyt elinkaari tuovat toimitusketjun hallintaan omat erityispiirteensä.

Peruutuspeilillä ei voi ajaa eteenpäin

Hallitakseen toimitusketjua ja tasapainottaakseen kysynnän ja tarjonnan, Western Digital on noudattanut Sales and Operations Planning eli S&OP-prosessia. **Kim Dunbar**, Director for Business Solutions, kertoo prosessin osoittautuneen hyödylliseksi, mutta

”Kaikki prosessissa tarvittava tieto piti kaivaa ja yhteensovittaa manuaalisesti useista eri lähteistä, kuten tuote- ja markkinakohtaisista myyntiennusteista.”

sen läpiviemisen olleen iso haaste. Kaikki prosessissa tarvittava tieto piti kaivaa ja yhteensovittaa manuaalisesti useista eri lähteistä, kuten tuote- ja markkinakohtaisista myyntiennusteista. Tiedon siivoaminen ja yhteensovittaminen oli hidasta, ja tiedon laatu oli



Suunnittelun painopiste peruutuspeiliin katsomisen sijaan liiketoiminnan aktiiviseen ohjaamiseen.”

riittämätöntä. Prosessin hitaus ei ollut ainoa ongelma: tiedon kommunikointiin ei ollut kunnollisia työkaluja, ja yhteisen tilannekuvan luomiseen kului päiviä.

Prosessin puutteilla oli seurauksia: kysynnän ja tarjonnan epätasapainon vuoksi Western Digital ei kyennyt täyttämään asiakkaiden tarpeita ja odotuksia. Siksi Western Digital päätti, että heidän täytyy panostaa enemmän suunnitteluun ja siirtää suunnittelun painopiste peruutuspeiliin katsomisen sijaan liiketoiminnan aktiiviseen ohjaamiseen. Inspiragen avustuksella Western Digital aloitti Oraclen S&OP-työkalujen käyttöönoton.

Nopeaa ja varmaa toimitusta

Yhdessä Inspiragen kanssa Western Digital otti käyttöön modernin S&OP-ratkaisun ja tulokset saatiin heti. Kun järjestelmä otettiin tuotantoon tammikuussa 2014, S&OP-prosessista voitiin jättää pois yli 200 manuaalisesti ylläpidettyä excel-taulukkoa.

”Oraclen S&OP-ratkaisu poisti käytöstä yli 200 manuaalisesti ylläpidettyä Excel-taulukkoa.”

Lisäksi uusi toimintatapa automatisoi parisenkymmentä aiemmin manuaalista prosessia. Uusien työkalujen

ansiosta S&OP-prosessi on aikaisempaan verrattuna moninkertaisesti tehokkaampi ja nopeampi. Uuden järjestelmän myötä voimme keskittyä poikkeuksiin ja porautua yksityiskohtiin. Tämä on todella parantanut näkyvyyttä ja lisännyt yhteistyötä eri osastojen välillä. Päätöksentekomme on nopeutunut kaikilla tasoilla, toteaa Dunbar.

Teknologia auttaa keskittymään olennaiseen

Useimmilla valmistavan teollisuuden yrityksillä on käytössään S&OP prosessi jossain muodossa. Monet yritykset käyttävät prosessin pyörittämiseen vain Exceleitä, joihin kerätään tiedot manuaalisesti, ja jotka lopulta jaetaan sähköpostilla ympäri organisaatiota.

”Työkalun puutteet kääntävät helposti huomion sisällöstä itse prosessin pyörittämiseen”

Prosessi on hidas, ja työkalun puutteet kääntävät helposti huomion sisällöstä itse prosessin pyörittämiseen. Western Digitalin esimerkki osoittaa, kuinka panostaminen moderniin tekniikkaan auttaa yrityksiä eliminoimaan hukkaa ja keskittymään olennaiseen: tekemään hyviä päätöksiä relevantin ja täsmällisen tiedon pohjalta.

Inspirage

Inspirage on maailmanlaajuisesti toimiva konsultointiyritys. Autamme asiakkaitamme saavuttamaan merkittäviä parannuksia läpi koko toimitusketjun.

ORACLE Platinum Partner

Lisätietoja:

Oracle:
Juuso Jankama, asiantuntija, toimitusketjun hallinta
Juuso.jankama@oracle.com

Yhteystiedot:

Oracle Finland, Gräsantörmä 2, Espoo
Puh. (09) 5494 1000

PIKARAHDIN

Pikakuljetusmarkkinat ovat vahvassa nousukiidossa. Osto&Logistiikka selvitti, millainen on maailman suurimman lajittelukeskuksen öinen arki.

TEKSTI HELI SATULI KUVAT DHL JA HELI SATULI



VALTAKUNTA





Kello on yli puolenyön. Vuorokauden kiireisimmät tunnit kiidättävät valtavassa keltaisessa terminaalirakennuksessa työskenteleviä ihmisiä ja koneita. Liukuhihnojen ja trukkien hurinan ylittää vähän väliä nousukiitton ampaisevan lentokoneen jylinä. Olemme Saksan Leipzigissä, DHL Expressin pikakuljetusten lajittelukeskuksessa eli hubissa.

- Joka yö lähtee 60-70 lentoa. Yhden koneen lastaus kestää noin 20 minuuttia. Kaikki on ohi kolmen tunnin sisällä, kertoo DHL Expressin operatiivisista toiminnoista vastaava **Roy Hughes**.

Hughes siristelee silmiään lajitteluterminaalin kirkkaas-

sa keinovalossa. Silmien edessä avautuva näkymä saa uni-hiekat karisemaan myös vierailijan katseesta. Kaksikerroksinen käsittelyhalli on 231 metriä pitkä ja 33 000 neliömetrin laajuinen. Viereinen terminaalirakennus on vieläkin mittavampi - pituutta yli 300 metriä ja tilaa 48 000 neliömetriä. Tilaan mahtuisi parkkeeraamaan peräkkäin 25 täyskokoista rekkaa.

- Käsittelemme täällä noin 13 000 lentoa vuodessa. Jos terminaalit kiertää päästä päähän, saa viiden kilometrin lenkin. Liukuhihnoja on 8,6 kilometriä ja lastauslaitureita 42 kappaletta, Hughes luettelee.

DHL päätyi kymmenen vuotta sitten keskittämään Euroopan pikakuljetustoimintoja nimenomaan Leipzigiin, koska alueella ei ole yölentorajoituksia. Esimerkiksi Brysselissä



Kone nousee tai laskeutuu Leipzigin käsittelykeskukseen kolmen minuutin välein. Hubista lennetään yli 80:een eurooppalaiseen kaupunkiin. Maailmanlaajuisesti joka vuorokausi ilmassa on 250 DHL:n konetta.

ja Kölnissä viimeisen koneen on irtauduttava kiitoradalta viimeistään puoli yhdeltätoista.

Nykyinen keskus avattiin seitsemän vuotta sitten, ja se huolehtii 90 prosentista DHL:n Euroopan pikakuljetuksista. Yhtiön muut hubit sijaitsevat Hong Kongissa ja Cincinnatiassa Yhdysvalloissa.

- Leipzigin johdolla on asenne kohdallaan. Keskustelen usein pormestarin kanssa, ja he tukevat suunnitelmiamme. Keskus tarjoaa työpaikan jo 4 000 ammattilaiselle, Hughes toteaa.

Ja lisää on luvassa. DHL on investoinut Leipzigin kehittämiseen jo yhteensä 507 miljoonaa euroa. Pian terminaalitila kasvaa 129 900 neliometriin. Se on enemmän kuin 11 jalkapallokenttää.



Jos terminaalit kiertää päästä päähän, saa viiden kilometrin lenkin.

Vuoden päästä uusi terminaalirakennus on täysautomaattisoitu. Silloin keskus pystyy käsittelemään 150 000 lähetystä tunnissa.

Joka nurkka käyttöön

Aamukolmelta Ateenaan suuntaavan Boeing 757:n kylki kiiltelee vahauksen jäljiltä. Koneen hopeisena hohtava turbiini on suomalaisen peruskesämökin kokoinen.

Suurin osa lentokoneista on A300-luokan Airbuseja tai Boeingin 757- tai 767-sarjaa. Koneiden hankintahinta on liikesalaisuus, mutta A300-sarjan koneen markkinahinta keikkuu noin 80 miljoonassa eurossa.

DHL hankkii Euroopan liikenteessä lentävät koneensa pääosin 10-15 vuotta vanhoina. Matkustajaliikenteessä olleet koneet muokataan rahtikuljetukseen sopiviksi ja DHL käyttää niitä pari vuosikymmentä. Kypsään ikään ehtinyt kone tarvitsee enemmän huoltoa, mutta siihen on aikaa, sillä koneet lentävät pääosin vain öisin.

Mannertenvälisiin kuljetuksiin DHL käyttää yleensä kuitenkin uudempia koneita.

- Ne ovat ilmassa suurimman osan vuorokautta ja tietenkään myös ympäristökysymykset ohjaavat valintaa, Hughes kertoo.

Airbusin sisuksiin mahtuu 30 tonnia tavaraa eli 21 konttia, ▶▶

DHL:n Euroopan toiminnoista vastaava Roy Hughes on viihtynyt yhtiössä 19 vuotta ja työskennellyt ympäri maailman. Suomesta miehen mieleen ovat jääneet taito kokata juuresruokia ja Nokian kohtalo.





Henkilökunnan pitää ennakoida niin lakot kuin luonnonilmiötkin.

Verkkokauppa on kasvun suurin ajuri. DHL Expressin Euroopan toimitusjohtaja John Pearson kertoo, että jo puolet pikakuljetuspalveluiden käyttäjistä on kuluttaja-asiakkaita.

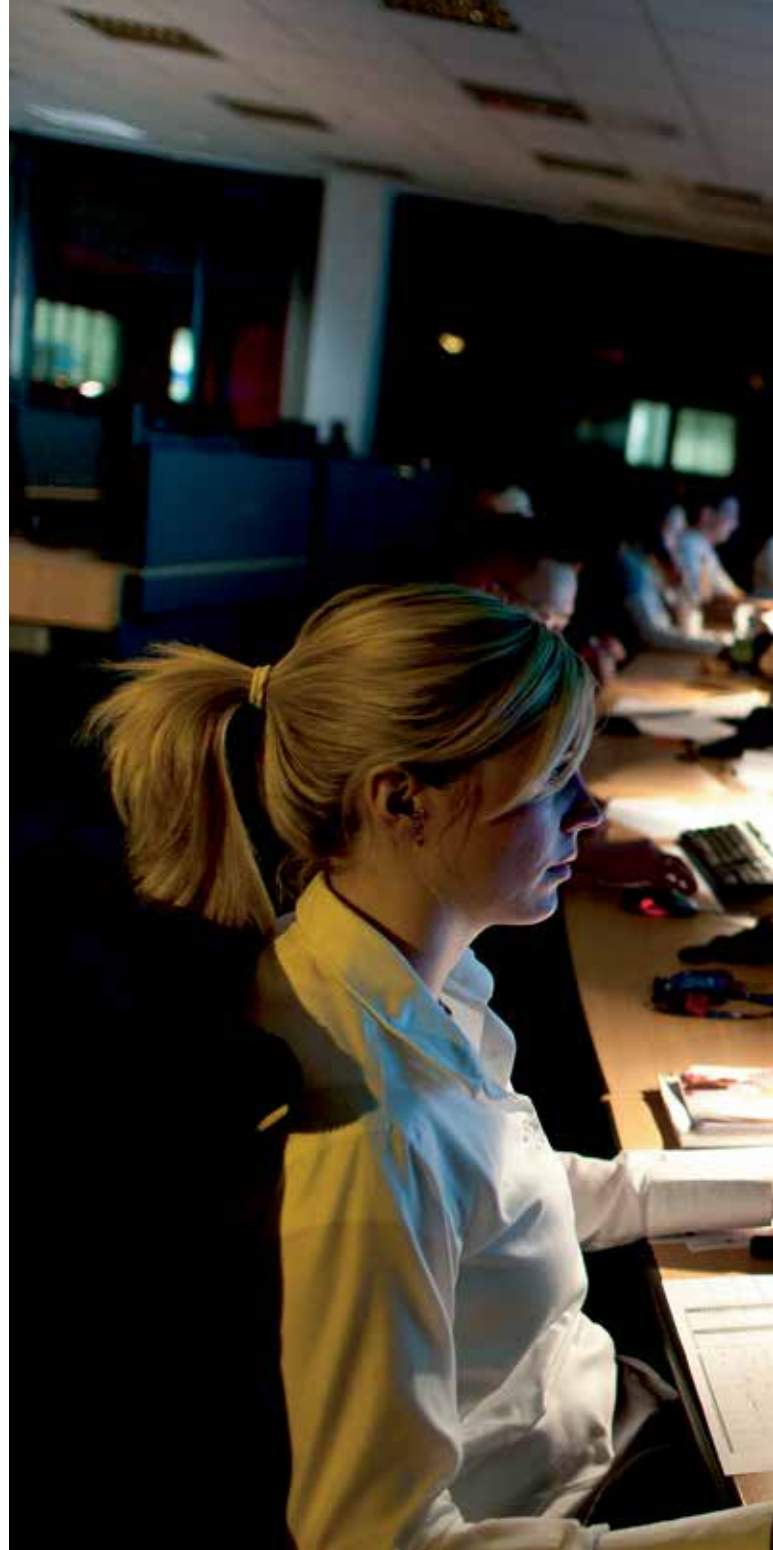


joista jokainen painaa 1,5–1,8 tonnia.

Mitään nurkkaa ei jätetä käyttämättä. Koneen ruuma on jaettu 15 osioon. Etuosaan lastataan kaikki kiireisimmät ja vaarallisimmat kuljetettavat, kuten kemialliset näytteet ja lääkkeet. Tietokoneavusteinen lastaussuunnittelu huolehtii, että kone pysyy tasapainossa, mutta tiukkojen lastaussääntöjen noudattaminen on ihmisen vastuulla.

Rahdin määrä vaihtelee. Jos koneeseen näyttää jäävän tilaa, DHL myy sen eteenpäin. Kun rahtia on paljon, yritys ostaa lisätilaa partneriyhtiöiltä.

Hughes johdattaa seuraavaksi aivokeskukseen eli terminaalin kontrollisaliin. Täällä yövuorossa istuva henkilökunta huolehtii, että 300 000 pakettia päätyy joka päivä oikeaan osoitteeseen. Seinällä oleva suuri näyttötäulu välittää reaaliaikaista kuvaa koneiden sijainnista ja tilanteesta. Yhdellä




vilkaisulla näkee, miten purku tai lastaus etenee ja onko johonkin muodostumassa pullonkauloja. Toinen näyttö kertoo säätilanteen ja kolmas välittää kansainvälisiä uutisia.

Henkilökunnan on oltava koko ajan kartalla mahdollisista lakoista, luonnonilmiöistä ja muista akuuteista uhista, jotka saattavat sotkea aikataulut.

Aivokeskuksen vieressä toimii tullausyksikkö, jossa 340 huolitsijaa käsittelee lähetyksiä vuorokauden ympäri neljässä työvuorossa. Nopea tulliselvitys on Hughesin mukaan yhtä tärkeää kuin itse kuljetus.

Britti kajauttaa tietokoneruutujen ääressä istuville hyvät huomenet, vaikka kello on vartin yli yhden yöllä.

- Toivotamme aina työvuoron alkaessa hyvää huomenta. Aina on aamu jossain päin maailmaa. Tapa luo hyvän tunnelman aloittaa työt.



Viikon vilkkain päivä on tiistai. Kuukausista kiireisin on puolestaan marraskuu ja hiljaisin Euroopan lomakuukausi elokuu.

PIKAKULJETUS- MARKKINAT PIENESSÄ PAKETISSA

Pikakuljetus viittaa nimensä mukaisesti palveluun, jossa dokumentit, kirjeet ja paketit toimitetaan ovelta ovelle asiakkaalle 24, 48 tai 72 tunnin sisällä.

Euroopassa pikakuljetustoimiala työllistää 272 000 henkilöä. He kuljettavat yli kuusi miljoonaa lähetystä päivässä ja 260 miljoonaa lähetystä vuodessa. Määrä vastaa jo lähes puolta Euroopan sisäisestä lentorahdista.

Markkinat ovat kasvaneet 15 vuodessa yli 10 prosenttia. Seuraavan viiden vuoden aikana toimialalle ennustetaan Euroopassa reilun kolmen prosentin kasvua. Maailmanlaajuiset kasvuluvut ovat jopa 25 prosenttia.

Kasvua selittää ennen kaikkea verkkokaupan kasvu ja yritysten toiminnan muutos. Suurten yritysten lisäksi yhä useammassa pk-yrityksessä varastot pidetään mahdollisimman pieninä ja käytetään JOT (just in time) -kuljetuksia.

Pikakuljetukset ovat laajentuneet myös arkipäivän tuotteisiin. Jo lähes puolet asiakkaista on yksityishenkilöitä.

Suomi seuraa yleensä muun Euroopan kehitystä muutaman vuoden viiveellä, mutta alan toimijat panostavat myös Suomessa vahvasti yksityisasiakkaiden parempaan palveluun esimerkiksi avaamalla pakettiautomaatteja ja palvelupisteitä.

Pikakuljetusalan toimijoille on tyypillistä, että ne käyttävät omaa lento- ja maakuljetuskalustoa. Lisäksi ne ovat keskittäneet lähetysten käsittelyn muutamaan suureen keskuskeskseen. Tyypillistä on, että jokainen lähetys on tarkasti jäljitettävissä ja tulliselvitys on integroitu kuljetuspalveluun.

Alan suurimpana haasteena on kiristynyt hintakilpailu, ja alalla ennustetaan seuraavan vuosikymmenen aikana tapahtuvan merkittäviä yritysfuusioita. Alan suurimmat toimijat ovat Deutsche Post DHL, FedEx, TNT Express ja United Parcel Services.

Ei tinkivaraa

Seuraavana aamuna koko keskus on hiljainen. Valtavia haljeja katsellessa on vaikea uskoa, että pikakuljetusbisnes alkoi yhden auton ja kolmen miehen yrityksenä vuonna 1969. Nyt pikakuljetusbisnes muodostaa jo 22 prosenttia DHL-konsernin liikevaihdosta. Kaikkiaan yrityksellä on pelkästään Euroopassa meneillään 40 investointiprojektia, joiden arvo on yhteensä 1,3 miljardia euroa.

Kypsätkin markkinat kasvavat. DHL mittaa tänä vuonna kasvulukuja jopa Kreikassa. Suomenkin tilanne on Hughesin sanoin ”ihan OK”.

DHL Expressin Euroopan toimitusjohtaja **John Pearson** istuu keltaisen toimistorakennuksen kokoushuoneessa ja pohtii pääsyytä pikakuljetusbisneksen kasvuun. Ajansäästö

on hänen mukaansa ykkösen. Itse kuljetuksen hinta ei ole enää määrittävä tekijä. Odottelu maksaa enemmän.

- Moni työskentelee iltaseitsemään, antaa sitten lähetyksen meille ja odottaa sen olevan perillä seuraavana aamupäivänä, toteaa Pearson.

Pearson muistelee, miten 30 vuotta sitten ennustettiin, että faksit kuihduttavat pikakuljetusmarkkinat. Kävi kuitenkin toisin: Globaali kauppa kasvaa koko ajan ja sopimukset tehdään yhä paperille. Valtaosa lähetyksistä on alle 30 kilon painoisia. Yksi ryhmä kasvaa ylitse muiden: yksityisasiakkaiden ostot verkosta.

- Monesta verkkokaupasta on tullut puolivahingossa asiakkaamme. Toisella puolella maapalloa sijaitseva asiakas on löytänyt heidät ja haluaa tilata tuotteita. Silloin me tulemm



KÄSITTELYPROSESSI KIITORADALTA KIITORADALLE

0:55

Istanbulista lähtenyt kone laskeutuu Leipzigin.

1:10

Kontit puretaan koneen ruumasta.

1:20

Kontit saapuvat käsittelyterminaaliin.

1:30

Lähetykset laitetaan liukuhihnalle lajittelua varten.

1:33

Viivakoodin lukija skannaa lähetyksen, ja se siirtyy jatkokuljetukseen.

1:37

Lennoille lähtevät lähetykset saapuvat lastaushihnalle.

1:45

Lähetykset lastataan kontteihin.

2:00

Kontit kuljetetaan lentokoneelle.

2:30

Kaikki kontit on lastattu lentokoneen ruumaan.

2:50

Tankattu ja huollettu kone on kiitoradalla valmiina lähtöön kohti New Yorkin JFK-kenttää.

apuun, Pearson hymyilee.

Ykkösluokan palvelun mukana seuraa myös tasoisensa hintalappu. Maailmanlaajuisen verkoston ja kaluston ylläpito on kallista. Rahaa on jätävä investointeihin, koska muuten bisnes ei ole kestäväällä pohjalla.

Toimitusjohtaja kuitenkin huomauttaa, että pikakuljetusten hinnoittelu on aina läpinäkyvää. Asiakkaat hyötyvät esimerkiksi polttoaineen hinnan laskusta.

- Kokonaishintamme sisältää aina koko paketin: tullaukset, käsitteletyt ja maakuljetukset ovelta ovelle. Emme kilpaile hinnalla vaan palvelulla.

Monikulttuurisuuden mekka

Investoinneilla, verkostoilla ja kalustolla ei ole mitään merkitystä, jos yksikin työntekijä purkaa huonoa päiväänsä asiakkaalle.

Kuusi vuotta sitten DHL Express teki tappiota yli kaksi miljardia euroa. Silloin yritys päätti panostaa tosissaan koko henkilöstön sitouttamiseen ja kykyjen kehittämiseen osana uutta strategiaa. Koulutusohjelma alkaa ensimmäisenä työpäivänä ja sen tavoitteena on varmistaa huippulaatuinen asiakaspalvelu ja pitkät asiakassuhteet.

Nyt lähes jokainen DHL Expressin yli 80 000:sta työntekijästä on Certified International Specialist eli kansainväli-



Monikulttuurisen tiimin johtaminen ei ole mitään aivotiedettä.

syyden asiantuntija.

DHL:ää monikulttuurisempaa yritystä saa hakea. Yhtiöllä on toimintaa 220 maassa. Listalta uupuvat ainoastaan Turkmenistan ja Pohjois-Korea.

Monikulttuurisen tiimin johtaminen ei ole Hughesin mukaan mitään aivotiedettä. Keskeisintä on halu ja kyky tuoda esiin parhaat puolet tiimin jäsenistä. Euroopan verkoston johtajan mukaan on puppua, että johtamistyylillä pitäisi muuttua, kun siirrytään toiseen kulttuuriin.

- Jokainen meistä haluaa, että häntä kuunnellaan ja kohdellaan kunnioitettavasti. Pikakuljetusbisneksessäkin tärkein tuloksen tekijä on ihminen, summaa Hughes. ■



HELSINKI

TALLINNA 93

PIETARI 388

MOSKOVA 1111

ISTANBUL 3138

TAIVASKAISTOJEN LIIKENNEPOLIISI



Lennonjohtaja määrää järjestyksen, vauhdin ja suunnan – sekä ilmassa että kentällä.

TEKSTI PAULA LAUNONEN KUVAT EEVA ANUNDI



Lentokentällä riittää tapahtumia. Lennonjohtaja **Jari Lanteri** ja hänen kollegansa ohjeistivat viime vuonna lentäjiä 166 000 kertaa nousuun tai laskuun Helsinki-Vantaalla. Samalla he vastasivat 15,9 miljoonan matkustajan turvallisuudesta.

Tekemistä taivaskaistojen liikennepoliiseilla riittää jatkossakin, sillä Finavialle kaikkien aikojen ennätys ei riitä. Tavoitteena on rikkoa 20 miljoonan matkustajan raja vuonna 2020.

- Tärkein tehtävämme on estää onnettomuudet. Saa olla tarkkana, kun ilmatilassa on yhtä aikaa monta satojen kilometrien tuntivauhdilla liikkuvaa lentokonetta, Lanteri kertoo.

Ruuhkahuipun yksinvaltiias

Rennosti hymyilevä 37-vuotias mies viihtyy jo viidettätoista vuotta työssään, joka edellyttää kurinalaista sääntöjen noudattamista ja nopeaa päätöksentekokykyä.

Lanteri kiittelee uusinta teknologiaa, joka mahdollistaa liikenteen ohjaamisen yhä tarkemmin ja tehokkaammin. Tällä hetkellä Helsinki-Vantaan lennonjohto hoitaa keskimäärin 500 nousua ja laskua vuorokaudessa. Kiireisimpiä ovat aamut ja iltapäivät.

- Osaaminen korostuu vilkkaimpien tuntien aikana. Lentokoneiden suuntiin, korkeuksiin ja nopeuksiin pitää puuttua, jotta laskeutumis- ja nousut hoituvat turvallisesti, taloudellisesti ja tehokkaasti, Lanteri sanoo.

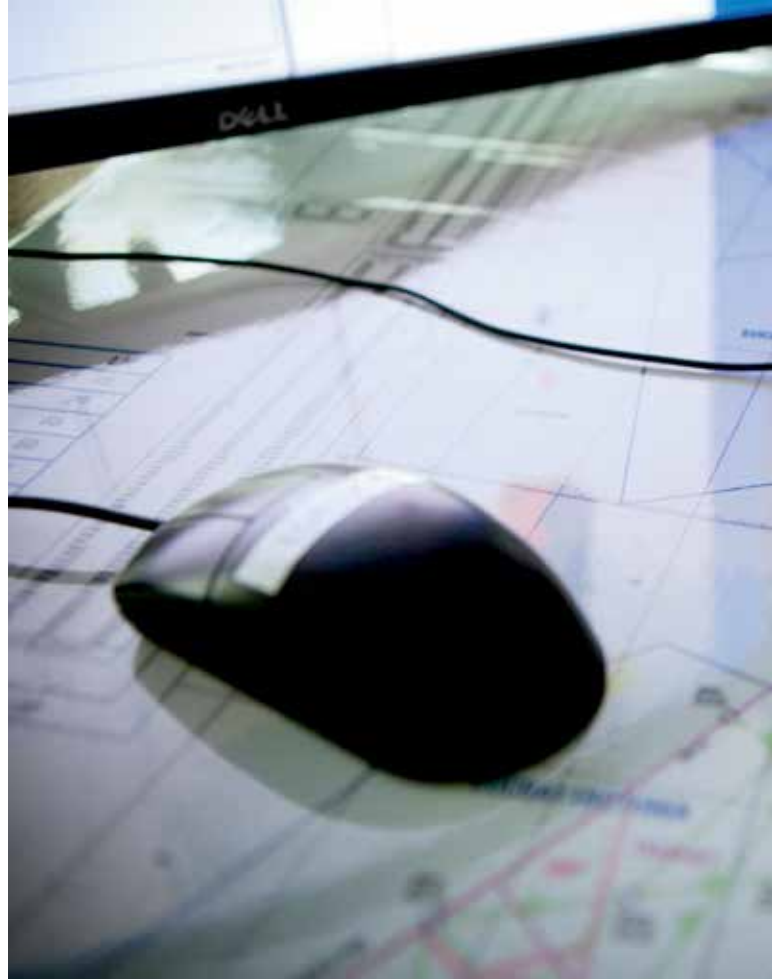
Ketjutettu vastuu

Maan tasalla sijaitsevassa isossa salissa on hiljaista. Lukuisista työpisteistä vain viidessä istuu mies kuulokkeet korvissa. Kunkin katse seuraa tiukasti tietokoneen ruudulla liikkuvia viivoja, käyriä ja numeroita.

Yksi näyttää puhuvan itsekseen, mutta lähikurkistus osoittaa, että englanninkieliset lauseet menevät jonkun muualla olevan korviin mikrofonin kautta.

- Tämä on lähestymis- ja aluelennonjohdon työtila, Lanteri selittää.

Lähestymislennonjohto johtaa saapuvan liikenteen kohti lentoasemaa ja porrastaa lähestyvät lentokoneet jonoon. Se



Lennonjohtajan työssä on paljon sääntöjä ja rutiineja. Jari Lanteri korostaa, että kaiken muistamista ei voi jättää suullisen neuvonnan varaan, vaan lisäksi tarvitaan selkeitä kirjallisia ohjeita.





Lennonjohtajan työvälineet edustavat uusinta teknologiaa. Tarvittaessa Jari Lanteri ja hänen kollegansa pystyisivät hoitamaan työt myös pelkästään kynällä ja paperilla.



Helsinki-Vantaan lennonjohto hoitaa 500 nousua ja laskua vuorokaudessa.

huolehtii myös siitä, että nousevat lentokoneet lähtevät oikeisiin suuntiin ja pysyvät porrastettuina, kunnes ne siirtyvät aluelennonjohdolle, joka valvoo kaikkia Suomen ilmatilassa olevia lentokoneita.

Lähdemme kiipeämään lennonjohtotorniin, jossa lähilennonjohto paimentaa rullaustiellä, kiitotiellä ja ilmassa kentän välittömässä läheisyydessä olevia koneita.

Matkan varrella Lanteri haluaa oikaista yleisen oletuksen, jonka mukaan yksi lennonjohtaja hoitaa lentokoneen laskeutumisen tai nousun alusta loppuun. Niinhän se ei mene, vaan yhden koneen luotsaukseen osallistuu Helsinki-Vantaalla neljästä kuuteen lennonjohtajaa.

- Kun kone rullaa kentällä, lentäjä saa vuorotellen ohjeita neljältä lennonjohtajalta. Ilmassa ohjeita tulee yhdeltä tai kahdelta. Kukin lennonjohtaja siirtää tarkasti määritellyssä rajapinnassa vastuun ja radioyhteyden seuraavalle kollegalle.

Katse kentälle

Tavalliselle matkustajalle lennonjohdon rooli konkretisoituu useimmiten silloin, kun ohjaamosta kuuluu kapteenin ilmoitus nousun tai laskun viivästyisestä.



HARVOJEN HYVÄPALKKAINEN HOMMA

- ▶ Syksyllä 2015 Finavian palveluksessa työskentelee 300 lennonjohtajaa 24 lentokentällä. Ammattiin valmistutaan Finavian Avia Collegesta.
- ▶ Lennonjohtajakoulutukseen pääsy on epätodennäköisempää kuin opiskelupaikan saaminen Teatterikorkeakoulusta. Joulukuussa 2015 päättyvälle lennonjohtajakurssille pääsi kahdeksan ja hakijoita oli 1 276. Syksyllä 2015 Teatterikorkeakouluun pääsi 56 ja hakijoita oli 1 747.
- ▶ Lennonjohtotornin imu on helppo ymmärtää. Koulutus kestää vain puolitoista vuotta, minkä jälkeen työpaikka on käytännössä varma.
- ▶ Lennonjohtajan alkupalkka on Suomessa 2 880–4 136 euroa kuukaudessa, mihin tulee päälle noin 25–30 %:n lisät. Palkka ja lisät riippuvat lentokentästä ja sen aukioloajoista.



Lentoliikenteen yhteinen kieli on englantia. Lentonjohtaja Jari Lanteri antaa radiopuhelimella ohjeet kenttää lähestyvälle lentäjälle.

- Lentäjä voi joutua odottamaan lennonjohdon lupaa sää- tai tuuliolosuhteiden vuoksi, mutta joskus syynä voi olla vaikka kiitotielle pudonnut lintu, Lanteri sanoo.

Kiitotien esteettömyydestä huolehtiminen on keskeinen osa lennonjohdon vastuuta, sillä mikä tahansa kookas esine tai esimerkiksi vääriin kohtaan kinostunut lumi voi aiheuttaa turvallisuusrisikin.

- Kun havaitsemme jotain poikkeavaa, kutsumme kunnossapidon tarkastamaan ja tarvittaessa puhdistamaan paikat. Kone joutuu odottamaan meiltä lupaa niin kauan, kunnes väylä on puhdas.

Lentokoneiden lisäksi kaikki muutkin ajoneuvot tarvitsevat lennonjohdon luvan liikkumiseen rullaus- ja kiitoteillä.

Puistoisä nukkuu hyvin

Kovista vastuista huolimatta Lanteri sanoo nukkuvansa yönsä rauhassa. Paineet jäävät Helsinki-Vantaalle, kun kolmen pienen tyttären isä lähtee kotiin.

Mies ei tunnusta kärsivänsä edes kolmivuorotyönsä kummallisesta rytmistä. Lentonjohtajat tulevat nimittäin töihin



Kentällä lentäjä saa ohjeita neljältä lennonjohtajalta.

porrastetusti, mikä tarkoittaa, että aamu-, ilta- tai yövuoro ei ala aina samaan aikaan, vaan lennonjohtajia tulee ja menee koko ajan vuorolistan laatijan määräämässä järjestyksessä.

- Näin varmistamme, että paikalla on aina juuri tulleita, virkeitä ihmisiä, Lanteri vakuuttaa.

Vapaapäivinä Lanteri nauttii puistoarjesta lastensa kanssa.

- Tällaista mahdollisuutta ei olisi, jos työaika olisi säännöllisesti maanantaista perjantaihin yhdeksästä neljään. ■

MATERIAALINKÄSITTELYN KUNTOTESTI - FIT FOR FUTURE



**Koska viimeksi olette pysähtyneet miettimään vastaako
materiaalinkäsittelyne nykyisiä haasteita?**

**Maailman johtavana materiaalinkäsittelyn ammattilaisena, haluamme auttaa
asiakkaitamme hiomaan sisälogistiikkansa teräksiseen kuntoon!**

MINIMOI kustannukset ja ympäristövaikutukset

OPTIMOI materiaalinkäsittelyn prosessit

MAKSIMOI turvallisuus, laatu ja suorituskyky



Ota yhteyttä niin tehdään teillekin materiaalinkäsittelyn kuntotesti!

Myynti 010 575 700

www.toyota-forklifts.fi

www.toyota-hyllyt.fi

TOYOTA

MATERIAL HANDLING



YRITYSVASTUU TULEE SYLIIN

Hankinta on yritysvastuun ytimessä. Yritysten sidosryhmät edellyttävät nyt koko toimitusketjulta läpinäkyvyyttä ja eettisesti kestäviä toimintatapoja.

TEKSTI **JUKKA NORTIO** KUVAT **ISTOCKPHOTO, NESTE OIL, KONE CORPORATION, KESKO**

Vastuullisuusvaatimukset ovat tulleet kymmenessä vuodessa yritysten agendalle. PriceWaterhouseCoopersin tuoreesta yritysvastuureportista käy ilmi, että joka kymmenes yritys laskee vastuullisuuden osaksi arvonmuodostustaan.

Vuonna 2009 vain 24 suomalaisyrityksellä oli toimitusketjulleen vastuullisuuteen liittyviä vaatimuksia (code of conduct). Viime vuonna tällaisia yrityksiä oli jo 116. Yli puolet yrityksistä myös seuraa vastuullisuusvaatimusten noudattamista.

- Vastuullisuuteen liittyvät riskit on tunnistettu ja ne halutaan saada hallintaan, kertoo PwC:n vastuullisen liiketoiminnan asiantuntija **Sirpa Juutinen**. Hänellä on parinkymmenen vuoden kokemus yritysvastuukysymyksistä sekä alan järjestön FiBS:n ensimmäisenä toiminnanjohtajana että yritysvastuullisuuden arvioijana ja asiantuntijana.

Yksi raportin keskeisiä johtopäätöksiä on se, että toimitusketjun riskeihin puututaan yhä hanakammin. Riskeihin puututaan laatimalla toimittajavaatimuksia ja seuraamalla niiden toteutumista.

- Vaatimusten kohteina oleville toimittajille on tullut lisätyötä varsinkin, kun eri tilaajien vaatimukset tai niihin liittyvät sähköiset työkalut poikkeavat toisistaan, Sirpa Juutinen sanoo.

Kallis maine

Kysymys on ensisijaisesti bisnesriskeistä.

- Jos hankinta ei ole vastuullista, nämä riskit laukeavat. Yritykset ovat myös tekemisissä perusarvojen, kuten työelämän oikeuksien ja ihmisoikeuksien kanssa. Toiminnan on oltava vastuullista ja kestäväällä pohjalla, Juutinen kertoo.

Liiketoimintariskeistä näkyvin on yrityksen maineriski. Vastuuton toiminta voi johtaa suoranaisiin liiketoiminnan vai-



Kyse on ensisijaisesti bisnesriskeistä.

keuksiin. Esimerkiksi raaka-ainehankinnassa kyseisestä raaka-aineesta voi tulla pulaa, raaka-aineen hankinta voi aiheuttaa ilmastomuutoksen kannalta ongelmia tai konfliktialueilta tulevien raaka-aineiden saatavuus voi loppua äkkinäisesti.

- Raaka-aineiden hinta tai laatu voi myös yllättäen muuttua, jolloin se aiheuttaa ongelmia yritystoiminnalle, Juutinen tähdentää.

Tietoisuus sosiaalisen vastuullisuuden merkityksestä on kasvanut valtavasti viimeisen kuuden vuoden aikana. Kes-

kon säilykkeiden hankinnasta vastaava tuoteryhmäpäällikkö **Tuuli Luoma** kertoo, että huomiota kiinnitetään yhä enemmän koko hankintaketjuun eikä pelkästään suoran kumppanin ensimmäisen portaan toimintaan.

Vastuullisuuden varmistamista on muun muassa se, että teollisten tuotteiden komponentteja tutkitaan tarkoin. Esimerkiksi chili- tai curry-kastikkeessa voi olla parikymmentä eri ainesosaa, joiden alkuperämaat ja osuudet Kesko selvittää riskianalyysin avulla.

- Tuotteiden vastuullisuudella on suora vaikutus yritysmielikuvaan. Vastuullisuus on meillä kilpailuetu. Haluamme olla Suomen vastuullisin yritys ja näyttää sen asiakkaille, työntekijöille ja osakkeenomistajille, Luoma sanoo.

Systemaattista seurantaa

Alihankintaketjun vastuullisuuden valvonta lähtee siitä, että määritellään, mitkä asiat ovat tärkeitä sekä mitä halutaan ja





Tuotteiden vastuullisuudella on suora yhteys yritysmielikuvaan.



voidaan valvoa. Nämä asiat kirjataan kumppaneiden code of conduct -toimintaohjeisiin. Pelkkä ohjeisto ei riitä, vaan sääntöjä on myös valvottava ja niiden rikkomisesta on määrättävä sanktiot. Useimmiten ohjeet ulotetaan kattamaan myös alihankkijan omat verkostot, joista he ovat vastuussa.

- Jo ennen sopimusten tekoa on kartoitettava alihankkijan potentiaaliset riskit ja se, kuinka niitä voidaan vähentää. Tässä työssä on hyvä käyttää paikallisia asiantuntijoita ja kansainvälisiä auditoijia, Juutinen neuvoo.

Kesko kiinnittää erityishuomiota kumppanien vastuullisuuteen riskimaissa.

- Riskimaissa meidän kaikissa suorien ostojen tehtaissa tehdään sosiaalisen vastuullisuuden auditointi. Emme tee sopimuksia sellaisen tahon kanssa, jolle ei ole tehty kyseistä auditointia, Luoma sanoo.

Kerta-auditointi ei riitä, vaan tavaratoimittajasopimuksissa kumppanit sidotaan jatkuvaan vastuulliseen toimintaan ja uusinta-auditointeihin määrävälein. Kesko ei lopeta heti yhteistyötä, jos toimittajalla on ongelmia.

- Autamme sen sijaan kumppaneitamme pääsemään jälleen hyväksyttävälle toiminnan tasolle esimerkiksi koulutuksen avulla, Luoma kertoo.

Thaimaassa on esiintynyt ongelmia muun muassa siirtotyöläisten kohtelussa. Siellä tehtaat ja isot yritykset alkavat olla jo kunnossa, mutta pienemmistä yksiköistä ja viljelmiltä löytyy edelleen parannettavaa.

- Ongelmia on myös muun muassa korruption ja minimipalkkatason kanssa, Keskon Tuuli Luoma sanoo.

Maineen merkitystä yhtiön arvolle arvioidaan erilaisilla kyselyillä. PwC:n vastuullisen liiketoiminnan asiantuntija Sirpa Juutinen kertoo, että maineen ja yrityksen arvon välille ei ole tarkkoja mittareita.



Suosituista viinimaista Argentiina, Chile ja Etelä-Afrikka ovat vastuullisen hankinnan kannalta riskimaita, kertoo Alkon vastuullisuuspäällikkö Laura Varpasuo.

VASTUULLISUUS ALKON DNA:SSA

Vastuullisuus ilmenee Alkon toiminnassa monin tavoin. Sen tehtävä on huolehtia kuluttajien suuntaan vastuullisesta alkoholivaihtelusta. Viimeisen kymmenen vuoden aikana myös tuotteiden alkuperän merkitys sekä ympäristö- että sosiaalisen vastuun näkökulma ovat tulleet tärkeiksi yrityksen julkikuvassa.

Alko on toiminut vuodesta 2010 alkaen aktiivisesti BSCI-järjestössä (Business Social Compliance Initiative), jonka kattava eettisten toimintaperiaatteiden ohjeisto on Alkon vastuullisuus-toiminnan kivijalka.

Reilua kauppaa

Fair trade, Fair for Life, For Life ja luomu ovat tuttuja leimoja monien Alkon tuotteen etiketissä. Näiden tuotteiden myynti kasvaa voimakkaasti.

– Edellytämme, että koko tuotantoketju kantaa sosiaalisen ja ympäristövastuun tuotteista. Haluamme tarjota kuluttajille vastuullisesti valmistettuja tuotteita, Alkon vastuullisuuspäälliköksi hiljattain nimitetty **Laura Varpasuo** sanoo. Hänellä on pitkä kokemus vastuullisuuden johtamisesta muun muassa Nokialla.

Moneen muuhun toimialaan verrattuna Alkon on verrattain helppo todentaa tuotteidensa alkuperä ja kumppaneidensa vastuullinen toiminta. Esimerkiksi viinien alkuperä on jäljitettävissä rypäleiden tuotantoon saakka.

– Teemme hankinnan vastuullisuuden tiimoilta tiivistä yhteistyötä Ruotsin Systembolagetin ja Norjan Vinmonopoletin kanssa. Se hyödyttää kaikkia, Varpasuo kertoo.

Riskimaat luopin alla

Alko on vaatinut vuoden 2012 alusta lähtien kaikilta tavarantoimittajiltaan laajan code of conduct -sitoumuksen, joka kattaa muun muassa eettisiin toimintatapoihin ja sosiaaliseen vastuuseen liittyviä asioita. Riskikartoituksia on tehty ja auditointeja teetetty yhdessä pohjoismaisten kumppanien kanssa. Pelkästään Alko on auditoinut lähes 40 kumppaniaan vuodesta 2013 lähtien.

– Auditoinnissa käytetään ulkopuolista asiantuntijaa, jolla on standardityökalut ja mittarit. Raportin perusteella arvioidaan, pyydetäänkö korjaavien toimenpiteiden suunnitelma, vai ovatko asiat kaikin puolin kunnossa.

Vastuullisen hankinnan huomio kiinnitetään erityisesti riskimaihin, joissa on joko aiemmin itse havaittu ongelmia tai toimialalla tiedetään mahdollisista ongelmista esimerkiksi työntekijöiden oikeuksien kunnioittamisessa. Suosituista viinimaista Argentiina, Chile ja Etelä-Afrikka ovat riskimaiden listalla.

– Näissäkin maissa tilanne on viime vuosina kohentunut, kun olemme tehneet tiiviisti yhteistyötä tuottajien kanssa. Paikalliset toimijat ovat muodostaneet yhteenliittymiä ja lähteneet kouluttamaan ihmisiä parantamaan yritysten sosiaalista vastuuta, Varpasuo sanoo.



Kesko haluaa olla Suomen vastuullisin yritys ja näyttää sen kaikille. Tuoteryhmäpäällikkö Tuuli Luoma vastaa Keskon säilykkeiden hankinnasta.

Globaalit säännöt

Globaali talous ja liiketoiminnan samanlaistuvat arvot ovat edistäneet yhteisen ymmärryksen syntymistä myös vastuullisuusasioissa. Sertifikaatteihin ja sitoumuksiin sisältyvät vaatimukset alihankintaverkostoille ovat samanlaisia Brasiiliassa, Unkarissa, Kongossa ja Vietnamissa. Yhtenäiset toimintatavat ja säännöt helpottavat myös hankintaprosesseja, kun joka maassa ei tarvitse erikseen miettiä, mikä on oikea ja väärä tapa toimia.

Hissi- ja liukuporrasvalmistaja Koneen hankinnassa on selkeästi määritelty globaalit prosessit.

- Määrittelimme sopimuspohjat, salassapitosopimukset ja code of conduct -säännöt lainmukaisuuden ja riskienhallinnan kannalta kriittisiksi asioiksi, kertoo Koneen epäsuorista hankinnoista vastaava **Tomi Kommeri**.

Alihankkijoiden valinta on tarkkaa työtä. Jokaisen kohdalla käydään läpi pelisäännöt ja validointi. Yhtenäiset speksit, laatu prosessit ja kumppaneiden vastuullisuuden takaava säännöstö ovat edellytyksiä yhteistyölle.

- Olemme esimerkiksi auttaneet alemman kustannustason maissa toimivia kumppaneitamme parantamaan toimintaa ja saavuttamaan ISO 14001 -ympäristösertifioinnin, Kommeri kertoo.

Koneella kumppanuus on jatkuvaa kehittämistä. Asennusalihankinta on hyvä esimerkki. Kumppaneiden kanssa käydään ensiksi läpi Koneen tuotteiden asennusmenetelmät, ja työmaalle pääsee vasta turvallisuuskoulutuksen jälkeen.

- Hankinnan näkökulmasta asennuskumppaneiden oikea, tehokas ja turvallinen toiminta on vähintään yhtä tärkeää kuin hinnoista sopiminen. Kun nämä asiat ovat kun-



Pelkkä ohjeistus ei riitä, vaan niiden rikkomisesta pitää määrätä sanktiot.

nossa, myös kokonaiskulut pysyvät kurissa, Kommeri kuvaa vastuullisen hankinnan vaikutuksia.

Yhteistyön kehittämässä painopiste on siirtynyt jälkijätöisestä laatukontrollista ennakoivaan toimintaan.

Kone on investoinut siihen, että toimittajien tiloissa käydään kehittämässä prosesseja ja laadunhallintaa. Yhdessä varmistetaan, että toimitettava tavara tai palvelu on jatkosakin sovitun mukaista. Kyseessä on tiivis kumppanuus, jossa Koneen ja kumppaneiden prosessit nivoutuvat yhteen.

Mitä näkyy viivan alla?

Vastuullisuuden vaikutus yrityksen tuloslaskelmaan on edelleen ratkaisematon kysymys.

- On mahdotonta sanoa suoraan, kuinka suuri osa yhtiön arvosta syntyy sen vastuullisuudesta, Juutinen myöntää.

Vastuullisuuden vaikutusta on siksi paras lähestyä epäsuorasti riskinhallinnan kannalta.

Arvio pitää viedä konkreettiselle tasolle: kuinka paljon

on esimerkiksi investoitu vastuulliseen energiahankintaan, minkä riskien vaikutuksia on vähennetty, mitä sillä on saavutettu ja kuinka paljon yrityksen arvoa on turvattu.

- Toisaalta voidaan arvioida, mikä negatiivinen vaikutus riskien toteutumisella olisi ollut liiketoiminnalle. Näin voidaan kassavirtaperusteisesti arvioida vastuullisuusinvestointien vaikutuksia liiketulokseen, Juutinen sanoo.

Toinen lähestymistapa on arvioida vastuullisuuden merkitystä sijoittajien kannalta. Onko yrityksellä vastuullisuusriski, joka laskee tai nostaa yrityksen haluttavuutta sijoittajien silmissä? Tässä arvioissa otetaan huomioon esimerkiksi materiaali- ja energiatehokkuus, jotka vaikuttavat sekä suoraan liiketoimintaan että välillisesti vastuullisuuteen.

Entä mikä on maineen arvo?

- Kyselytutkimuksilla pilkotaan mainetta osatekijöihin ja näin arvioidaan maineen merkitystä kokonaisuutena yhtiön arvolle. Tarkkoja mittareita maineen ja yrityksen arvon välille ei kuitenkaan ole, Juutinen myöntää. ■

VEROT PAREMMIN ESILLE

PwC:n Yritysvastuubarometri 2015 avaa mielenkiintoisen näkymän yritysten veroraportointiin. Siinä on otettu parissa vuodessa huima loikka, sillä verojalanjäljestä raportoitvien yhtiöiden määrä oli viime vuonna 52, kun se kahta vuotta aiemmin oli vain 12. Vastaavasti raportoinnin tarkkuus on parantunut kaikilta muilta osin paitsi maakohtaisen raportoinnin osalta.

Verojalanjäljen raportointia on vauhdittanut muun muassa valtion omistajaohjauksikönsä ohjeistus, joka on patistanut raportoimaan veroista tarkemmin. Myös ei-valtio-omisteiset yritykset ovat avanneet verotustaan koskevia tietojaan aiempaa enemmän.

VERORAPORTOINTI TARKENTUU	% vuonna 2013 (n = 37)	% vuonna 2014 (n = 52)
Verot eritelty verolajeittain	43	75
Verot raportoitu maittain	35	15
Verot raportoitu alueittain	8	17
Maksetut ja tilitetyt verot osoitettu erikseen	27	50
Vain tulovero ja/tai muutama päävero raportoitu	22	21
Verot kokonaisuutena ilman erittelyitä	16	2
Verostrategia ja/tai verojen hallinnointi kuvattu	—	29

Lähde: PwC:n yritysvastuubarometri 2015



ÖLJY TARJOSI AIKALISÄN

Öljymarkkinoiden romahdus pelasti rikkidirektiivin säikäyttämät varustamot. Laivojen energiatehokkuuden merkitys korostuu, kun hinnat kääntyvät taas nousuun.

TEKSTI **MARIKA JAVANAINEN** KUVAT **HELSINGIN SATAMA JA PORIN SATAMA**

Sen piti olla suomalaisen metsäteollisuuden loppu ja viedä viimeisetkin työt Suomesta. Kalliiksi ja epäreiluksi moitittu rikkidirektiivi on ollut nyt voimassa kymmenen kuukautta. Tässä ajassa se on kadonnut lähes kokonaan ostikoista. Miksi?

- Vaikutukset eivät ole olleet niin suuria kuin pelättiin, kertoo tutkimusasiantuntija **Jenny Katila** Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksesta.

Katila on tutkinut rikkidirektiivin aiheuttamia kustannuksia työ- ja elinkeino- sekä liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta. Toukokuussa julkaistun selvityksen perusteella rikkidirektiivi ei ole oleellisesti suurentanut polttoainekustannuksia Itämeren ja Pohjanmeren liikenteessä. Merenkulun määrä on myös pysynyt ennallaan.

Tutkija varoittaa kuitenkin yleistämästä liikaa.

- Aineisto kerättiin jo alkuvuodesta, joten kaikki vaikutukset eivät vielä olleet näkyvissä.



Direktiivin todelliset vaikutukset tulevat näkyviin myöhemmin, kun saadaan tarkempi kuva rikkisääntelyn vaikutuksesta muun muassa yritysten ja varustamojen pitkäaikaisiin rahtaussojimuksiin.

Tilannetta seurataan työ- ja elinkeinoministeriössä tarkalla silmällä. Rikkidirektiivin kustannusvaikutuksista selvitetään seuraavan kerran todennäköisesti loppuvuodesta tai ensi vuoden alkupuolella.

Ovatko vientiteollisuuden ja varustamoiden pelot olleet

RIKKIDIREKTIIVI

- ▶ Laivojen rikkipäästöjä koskeva sääntely tuli voimaan rikkipäästöjen erityisalueilla (ns. SECA-alueet) 1.1.2015, jolloin polttoaineen sallittu rikkipitoisuus laski 0,1 prosenttiin.
- ▶ SECA-alueita ovat Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali sekä Usan ja Kanadan rannikoiden ulkopuolinen merialue.
- ▶ Tavoitteena on parantaa ilmanlaatua, vähentää rikkipäästöjen aiheuttamia ennenaikaisia kuolemia ja parantaa meriympäristöä.
- ▶ Suomessa etenkin vientiteollisuus on vastustanut direktiiviä, koska se lisää kustannuksia.
- ▶ Hallitus on pyrkinyt vähentämään rikkidirektiivin aiheuttamia kustannuksia muun muassa puolittamalla väylämaksut ja poistamalla tavaraliikenteen rataveron vuosiksi 2015–2017. Liikenne- ja viestintäministeriö on myös myöntänyt tukea rikkipesureiden hankintaan sekä LNG-terminaaliverkoston rakentamiseen.
- ▶ Rikkidirektiivin seurauksena noin 85 prosenttia suomalaisaluksista on vaihtanut polttoainetta ja 15 prosenttia on ryhtynyt käyttämään rikkipesureita.

liioiteltuja tai turhia? Ei missään nimessä, sanoo Trafín merenkulkujohtaja **Tuomas Routa**.

- Olennaista on, että uhan ja riskien poistamiseksi on ryhdytty toimenpiteisiin. Yhteiskunnassa on tehty isolla rintamalla asioita, jotta rikkidirektiivin vaikutus olisi mahdollisimman pieni, Routa sanoo.

Routa ihmettelee, miksi valmistautuminen aloitettiin niin myöhään. Suomessa herättiin kunnolla vasta 2012 ja 2013, vaikka päätös rikkirajoituksista oli tehty Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) jo 2008.

Logistiikkapäällikkö **Outi Nietola** Metsäteollisuus ry:stä pitää väylämaksujen puolittamista vuosiksi 2015–2017 ja ratamaksun poistamista hyvinä, mutta varsin pieninä helpoituksina. Meridieselien ennakoitua edullisemmän hinnan ansiosta metsäteollisuuden arvio rikkidirektiivin vuosikustannuksista alalle on kuitenkin laskenut yli 200 miljoonasta 65–90 miljoonaan euroon.

Joka kymmenes laiva tutkitaan

Yksi suomalaisvarustamoiden huolista on ollut, että kaikki eivät pelaa samoilla säännöillä. Jos osa aluksista on tietoisesti noudattamatta säädöksiä ja ajaa rahteja korkearikkisellä polttoaineella, lainkuuliaiset varustamot jäisivät huonompaan asemaan.

Merenkulkujohtaja Roudan mukaan tällaista ei ole kuitenkaan näkynyt. Suomen maantieteellinen sijainti Itämeren perukoilla on pitänyt satunnaiset kulkijat poissa satamista.

- Valtaosa laivaliikenteestä on säännöllistä, ja täällä toimivat varustamot ovat kunnollisia ja tunnollisia, kertoo Trafín osastopäällikkö **Juha-Matti Korsi**.

Rikkidirektiivin valvonnasta vastaavat Suomessa Trafi ja Rajavartiolaitos. Valvontaa toteutetaan riskiperusteisesti - eli tarkastuksia tehdään erityisesti aluksille, jotka liikkuvat myös SECA-alueen ulkopuolella.



”Täkäläiset laivat ovat kunnollisia ja tunnollisia.”

JUHA-MATTI KORSI, TRAFI

”Valtion toimet ovat olleet varsin pieniä.”

OUTI NIETOLA, METSÄTEOLLISUUS RY

”Veikkaan, että konttikuljetusten määrä kasvaa.”

TUOMA ROUTA, TRAFI

EU:ssa on sovittu tietyt kiintiöt, kuinka paljon jokaisen maan pitää tehdä tarkastuksia ja ottaa näytteitä. Suomessa tarkistetaan joka kymmenes satamaan saapuva yksittäinen laiva, ja noin 60 aluksesta otetaan vuosittain polttoainenäyte.

Ei varustamoiden mustaa listaa

Rikkidirektiiviä on noudatettu Juha-Matti Korsin mukaan yllättävän hyvin. Syyskuun alkuun mennessä Suomessa on tutkittu 102 alusta, ja joukosta on löytynyt vain neljä hyvin lievää rikkipitoisuuden ylitystä. Nämä tapaukset on lähetetty suoraan syyttäjälle.

Käytännössä valvonta tapahtuu niin, että Trafín sata-mavaltiotarkastaja tutkii aluksen asiakirjat, tarkistaa henkilökunnan osaamisen ja ottaa tarvittaessa näytteitä polttoaineesta. Näytteen perusteella polttoaineen rikkipitoisuus analysoidaan laboratoriossa.

- Jos laboratorio on lähellä ja näyte otetaan virka-aikaan, tulokset saadaan muutamassa tunnissa, Korsi kertoo.

Jos aluksessa on rikkipesuri, sen toimintakelpoisuus tarkistetaan asiakirjoista. Pesurin toiminnan varmistamiseksi alusta ei siis koeajeta.

Ohikulkevien alusten pakokaasuja ja niiden rikkipitoisuutta on mahdollista tutkia myös ilmasta. Ison-Beltin sillassa on laitteisto, joka haistelee kaikkien ali kulkevien alusten pakokaasujen rikkipitoisuuksia. Tiedot epäilyttävistä laivoista kootaan yhteiseurooppalaiseen tietokantaan.

- Jos tällainen laiva tulee suomalaiseen satamaan, me teemme siihen tarkemman tutkimuksen, Trafín Korsi sanoo.

Sanktioista ei ole vielä muodostunut vakiintunutta käytäntöä. Mahdollisen sakon suuruuteen vaikuttavat korkearikkisen polttoaineen käytöstä saatu hyöty ja teon toistuvuus. Lisäksi alus joutuu vaihtamaan polttoaineen.

Rikkidirektiivin noudattamisen aktiivinen valvonta jat-

kuu, ja viranomaiset kehittävät uusia apuvälineitä riskialusten löytämiseen. Mitään riskivarustamoiden mustaa listaa ei Korsin mukaan kuitenkaan ole käytössä.

- Keräämme aktiivisesti tietoa, ja kohdistamme valvontaa sen perusteella.

Suurin osa valinnut helpon tien

Polttoöljyn ennätyksellisen matala maailmanmarkkinahinta on saanut monet varustamot käyttämään vähärikkistä polttoainetta eli ns. meridieselä. Nimenomaan öljyn hinta on tärkein yksittäinen syy siihen, että rikkidirektiivin aiheuttama lisälasku teollisuudelle on ollut pelättyä pienempi. Nykyisin vähärikkistä meridieselä saa samaan hintaan kuin korkearikkistä polttoöljyä vuonna 2014.

Monet varustamot seuraavat tilannetta ja miettivät, missä vaiheessa on järkevää vaihtaa rikkipesuriin. Tällä hetkellä rikkipesureita on asennettu ja asennetaan eniten laivoihin, joiden kuljetuskapasiteetti on suuri.

MAKSAA MAKSAA

Arviot rikkivaatimusten aiheuttamista vuosittaisista kokonaiskustannuksista

Selvityksen tekijä	Vuosi	Kokonaislisäkustannus/vuosi
Brahea	2015	300 milj. euroa
Trafi	2013	460–490 milj. euroa (meridiesel) 120–140 milj. euroa (rikkipesurit)
TEM	2013	400–600 milj. euroa (meridiesel)
ETLA	2013	600 milj. euroa (meridiesel)
LVM	2012	400–600 milj. euroa (meridiesel)



LNG-kaasua eli nesteytettyä maakaasua tankataan Porin Satamassa.

Rikkidirektiiviä on noudatettu yllättävän hyvin.

Entä mitä tapahtuu, kun öljyn hinta nousee?

- Energiatehokkuuden merkitys kasvaa huomattavasti, Trafin Tuomas Routa sanoo.

Tärkeintä on, millaisella kalustolla tavaraa kuljetetaan ja miten energiatehokasta kalusto on. Uusien laivojen kilpailukyky suhteessa vanhoihin paranee. Jo nyt osa varustamoista on tuonut uusimmat laivansa Itämerelle.

Merenkulkujohtaja Routa uskoo suuruuden ekonomiaan. Aluskoot kasvavat edelleen ja logistiikkaketjujen tehostaminen tulee entistä tärkeämmäksi.

- Veikkaan, että konttikuljetusten määrä kasvaa. Se on kasvanut tosi paljon maailmalla viime vuosina, Routa kertoo.

Rikkidirektiivi on jo nyt lisännyt vahvasti varustamoiden kustannustietoisuutta energian osalta.

Tutkija Jenny Katila on huomannut, että merenkulun alalla puhutaan yhä useammin kestävästä kehityksestä ja vihreydestä. Uutta on, että vähärikkisiä laivoja hyödynnetään myös markkinoinnissa.

Mitä tapahtuu vuonna 2020?

Vajaan viiden vuoden kuluttua koko Euroopan alueella siirrytään käyttämään polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on

korkeintaan 0,5 prosenttia. Säädöksestä tulee maailmanlaajuinen samaan aikaan tai viimeistään 2025.

Tutkija Jenny Katila odottaa kiinnostuneena, mitä tuoloin tapahtuu.

- Riittääkö vähärikkistä polttoainetta kaikille vai tuleeko sen saatavuuden kanssa ongelmia? Entä pääseekö suomalainen meriklusteri hyötymään aiemmin kehittämästään teknologiasta?

Merenkulkujohtaja Routa toivoo, että suomalaisilla on vuonna 2020 käytössään niin uusi ja energiatehokas laivasto, että meridieselin hinnan nousu pääsee vaikuttamaan mahdollisimman vähän.

Suomessa kehitetyillä kaksoispolttomootoreilla (dual fuel) ja pakokaasujen puhdistuslaitteilla on pian edessään valtavat markkinat. Kilpailuetua syntyy, kun menetelmiä on päästy testaamaan viisi vuotta aiemmin kuin muualla.

- LNG-käyttöiset isot laivat ovat olleet merkittävä askel tärkäläiselle laivanrakennusteollisuudelle, Tuomas Routa muistuttaa.

Rikkidirektiivi on antanut ison sysäyksen vihreälle teknologialle ja sen kehittymiselle. Mahdollisuudet ovat suuria. ■

SE TÄRKEIN OPETUS

Metsäteollisuuden logistiikkapäällikkö **Outi Nietola** ja Trafin merenkulkujohtaja **Tuomas Routa** korostavat, että tärkeintä on olla aktiivinen, kun uusia kansainvälisiä merenkulun sääntöjä valmistellaan.

- Meidän täytyy pitää varamme, että tällaisia vain muutamaa merialuetta koskevia säätelyitä ei tehdä jatkossa. Päätösten taustalla pitäisi olla kattava arvio uuden sääntelyn taloudellisista vaikutuksista, Nietola sanoo.

JAETTU KYTYTI, **PARAS KYTYTI?**



Jakamistalouden ideat tulevat myös logistiikkaan. Alan yritykset saavat pian uusia kilpailijoita tavarankuljetuksen kimppakyydeistä.

TEKSTI MAARIT KAUNISKANGAS KUVA ISTOCKPHOTO

Jakamistalous on kaikkien huulilla, mutta mitä se tarkoittaa? Laajasti ajateltuna kyse on siitä, että käytetään tavaroita, mutta ei omisteta niitä. Kaikille tuttuja esimerkkejä ovat auto- ja työkaluvuokraamot, kirjastot ja lomaosakkeet.

Jakamistalous on mahdollista rajata myös koskemaan ylimääräisen resurssin käyttöönottoa, jota nykyään tekee esimerkiksi taksikuljetusten kanssa kilpaileva Uber. Sekään ei ole uutta ja ihmeellistä. Matkahuolto on vuosien ajan kuljettanut paketteja busseissa ja Finnair rahtia reittiliikenteessä.

- Uudet jakamistalouteen perustuvat kuljetuspalvelut käyttävät tavallisia tielläliikkuja kuljettajina, kertoo Aalto-yliopiston logistiikan professori **Markku Kuula**.

Eli jos olet lähdössä omalla autolla ajamaan Helsingistä Heinolaan, voit ottaa kyytiisi Heinolaan lähetettävän pakkettin.

Vain vähän yritysasiakkaita

Yhdysvalloissa toimii jo muutama jakamistalouteen perustuva kuljetuspalvelu, kuten tämän vuoden alussa lanseerattu Roadie. Roadie toimii yhteistyössä pika-ravintolaketju Waffle Housen kanssa. Ravintolat mainostavat Roadiea, kuskeille tarjotaan ilmaiseksi kahvia ja ravintolaan voi sopia treffit tavarannoutoa varten.

Mobiilisovellusten ansiosta kuljetuksen tilaaminen, maksaminen ja paketin kulun seuraaminen on helppoa.

Jakamistaloutta tutkinut Markku Kuula kehottaa kulje-

tusyrittäjiä ottamaan oppia uusista palveluista, joita mainostetaan joustaviksi ja nopeiksi.

- Kuluttajapuolella nämä tavarankuljetuksen kimppakyydit ovat alkaneet vakiinnuttaa asemaansa ja yrityksetkin käyttävät niitä varmasti jonkin verran. Veikkaan, että tällainen voi houkutella pienyrityksiä ja startuppeja, joiden kuljetusvolyymit ovat pieniä ja välimatkat lyhyitä, hän sanoo.

Kimppakyydit voisivat olla täydentäviä palveluja varsinkin silloin, jos yllättäen pitää kuljettaa nopeasti isokokoisia mutta henkilöautoon mahtuvia tavaroita. Kuriirikuljetukse-

PIGGYBAGGY

Suomalainen tavarakimppakyyti PiggyBaggy on yhä kehitysvaiheessa. Siitä on tarkoitus tehdä kustannustehokas, luonnonvaroja säästävä ja yhteisöllisyyttä lisäävä kuljetusmuoto, joka ei kuitenkaan ole pelkkä kopio jo olemassa olevista. PiggyBaggyä tuottaa IT-startup CoReorient, joka etsii parhaillaan palvelulle sopivia kumppaneita.

- Palvelu sopii esimerkiksi ruokaostosten kotiin kuljettamiseen. Olemme kokeilleet sitä onnistuneesti Lahden K-Citymarketin ruokaverkkokaupan kanssa, kertoo insinööri **Harri Paloheimo**.

Paloheimo on CoReorientin toimitusjohtaja ja yksi sen perustajista. Aiemmin hän on työskennellyt Nokialla.

Palvelua on testattu myös Jyväskylässä. Siellä kuljetettiin kirjoja kaupunkilaisille, joiden on hankala asioida kirjastossa. PiggyBaggy voisi siis edullisesti täydentää kuntien palveluja.

Samalla voitaisiin auttaa esimerkiksi syrjäytymisvaarassa olevia nuoria, jotka saisivat mielekästä tekemistä pientä korvausta vastaan. Kaikkein kuljettamiseen ei myöskään tarvita autoa, koska esimerkiksi kirjat kulkevat hyvin myös polkupyörän kyydissä.

Paloheimo ei pidä PiggyBaggya kuljetusyrittäjien kilpailijana, ja jotkut kuljetusyrittäjät ovat osoittautuneet yhteistyöhaluisiksi. CoReorient on myös onnistunut löytämään vakuutusyhtiön, joka suostuu vakuuttamaan tiettyyn summaan asti PiggyBaggy-tavarankuljetuksia.

CoReorientin PiggyBaggy-hanke on saanut Euroopan komission Horizon-rahoitusta. Se on myös valittu tämän vuoden Pohjoismaiden neuvoston luonto- ja ympäristöpalkinnon finalisti ja ekologisten startup-yrittäjien kilpailun finalisti.



Jos olet lähdössä Heinolaan, voit ottaa kyytiisi Heinolaan menevän pakkettin.



KIMPPAKYYTIÄ TAVAROILLE

YRITYS	MAA	ERITYISTÄ
 nimber	Iso-Britannia	Voi lähettää erityisesti isoja vaikeasti paketoitavia tavaroita (bulky items)
 TrunkBird	Saksa	Mukana yli 300 kaupunkia ympäri Eurooppaa
 Instacart	USA	Toimittaa ruokaostokset
 deliv	USA	Ohjaa ruokatilauksen lähimpään myymälään, jonka asiakaspalvelun tai myynnin henkilöstö toimittaa kuljetukset samana päivänä
 POSTMATES	USA	Kuljetuksia hoidetaan polkupyörällä, mopolla, moottoripyörällä, autolla tai kuorma-autolla
 ROADIE	USA	Tavarakuljetuksia yhteistyössä ravintolaketju Waffle Housen kanssa
 TaskRabbit	USA	Momenlaista naapuriapua, myös kuljetuksia
 Piggy Baggy	Suomi	Kehitteillä

na esimerkiksi laatikollinen kirjoja tai golfbägi mailoineen maksaa huomattavasti enemmän kuin Roadie-kuskin matkassa.

Myös Suomessa testataan parhaillaan jakamistalouteen perustuvaa kuljetuspalvelua.

Ei kaikkea harrastelijoille

Professori Kuula ei voi kuvitella, että koko kuljetusliiketoiminta olisi yhtäkkiä harrastelijoiden varassa. Toiminta vaikeutuu, kun volyymit ja välimatkat kasvavat.

- Esimerkiksi kylmäkuljetettavia elintarvikkeita ei voi antaa tavalliseen autokyytiin, Kuula huomauttaa.

Kuula ei myöskään usko, että tavarankuljetuksen ammattilaiset jäävät seuraamaan sivusta, jos kimppakuljettaminen yleistyy. Miksi kaikkien ei tarvitse toimia samoilla säännöillä? Kilpailu vääristyy, kun toinen saa hoitaa kuljetuksia ilman lepoaikoja, ajopiirturia ja ammattitutkintoa.

- Vastuukysymykset ovat myös haaste, sillä jonkun on korvattava, jos kuljetetulle tavaralle sattuu jotakin. Korvaako kuskin vakuutus? Vai onko yrittäjällä oma vakuutus, joka korvaa vahingon, Kuula kysyy.

Entä jos asiakas ei ole tyytyväinen palveluun? Juuri pa-



Kilpailu vääristyy, jos toinen saa kuljettaa ilman lepoaikoja, ajopiirturia ja ammattitutkintoa.

lautteen antamisen helppous ja palautteen näkyminen erottavat jakamistalouden yritykset perinteisistä.

Esimerkiksi Uberin asiakkaat voivat valita kuskinsa vertailemalla näiden saamia palautteita. Lisäksi tieto hyvästä tai huonosta palvelusta leviää nopeasti sosiaalisessa mediassa. Huonon palvelun yrittäjällä ei ole pian asiakkaita. ■

Me autamme Marcia pukemaan Pohjoismaat.

Zalando on yksi Euroopan johtavista muodin verkkokaupoista. Ja aivan kuten muillakin verkkokaupoilla, avain menestykseen on tuotteiden toimitus. Sen täytyy olla sujuvaa. Siksi Zalando on valinnut PostNordin yhteistyökumppaniksi kaikissa Pohjoismaissa.

"Olen todella tyytyväinen PostNordin toimituksiin", sanoo Zalandon logistiikasta vastaava Marc Mahler. "Yhteistyömme rullaa sujuvasti ja keskustelemme säännöllisesti sen kehittämisestä. Näin meidän on

mahdollista parantaa asiakaskokemusta nopeastikin." Zalandon käyttämä logistiikkapalvelu on varma, nopea ja siinä on yksinkertainen palautusratkaisu.

"PostNord tekee kaiken helpoksi asiakkaillemme", jatkaa Marc Mahler. "Ja kun asiakkaat ovat tyytyväisiä toimituksiin, saamme mekin lisää kauppaa."

Kuinka voisimme auttaa sinun verkkokauppaasi? Lue lisää: postnord.fi/verkkokauppa

postnord

Me toimitamme.

Saksa hyödyntää markkinoinnissa hyvää sijoitustaan logistisessa indeksissä. Suomi voisi ottaa siitä oppia.



SUOMEN LOGISTIIKKA HUIPUN TUNTUMASSA

Suomen sijoitus notkahti kansainvälisessä logistiikan vertailussa. Kärki ei ole kuitenkaan karannut saavuttamattomiin.

TEKSTI HELI SATULI KUVA VESA-MATTI VÄÄRÄ

Maailmanpankin logistinen indeksi mittaa ulkomaankaupan suorituskykyä ja edellytyksiä. Mukana on yli 160 valtiota. Suomi on menestynyt tässä vertailussa hyvin tai jopa erinomaisesti.

Vielä vuoden 2012 vertailussa Suomi oli logistisen indeksin kolmanneksi paras maa ja logistiikan kilpailukyvyyn osalta kultamitalisijalla. Viimeisimmässä, vuoden 2014 indeksissä Suomen kokonaistulos painui kuitenkin 24. sijalle.

Logistisen indeksin kehittäjä, Turun kauppakorkeakoulun professori **Lauri Ojala** vakuuttaa, ettei tuloksen takaa löydy mitään dramaattista muutosta.

- Suomen suorituskyky ei ole pudonnut mihinkään.

Vuonna 2012 meille kävi tilastollisessa mielessä tuuri ja viime mittauksessa epäonni. Pärjäämme hyvin kaikkiin kilpailijamaihin verrattuna. Suomi keikkuu samoilla sijaluvuilla muiden Pohjoismaiden kanssa.

Kaikissa Pohjoismaissa vaihteluväli on suuri. Kun vastajia on vähän, jo muutama hiemankin kielteinen arvio laskee lopullista tulosta. Isot ulkomaankaupan toimijat, kuten Yhdysvallat ja Saksa, puolestaan säilyttävät sijansa helpommin. Kymmenen kärkimaata ovat hyvin lähellä toisiaan.

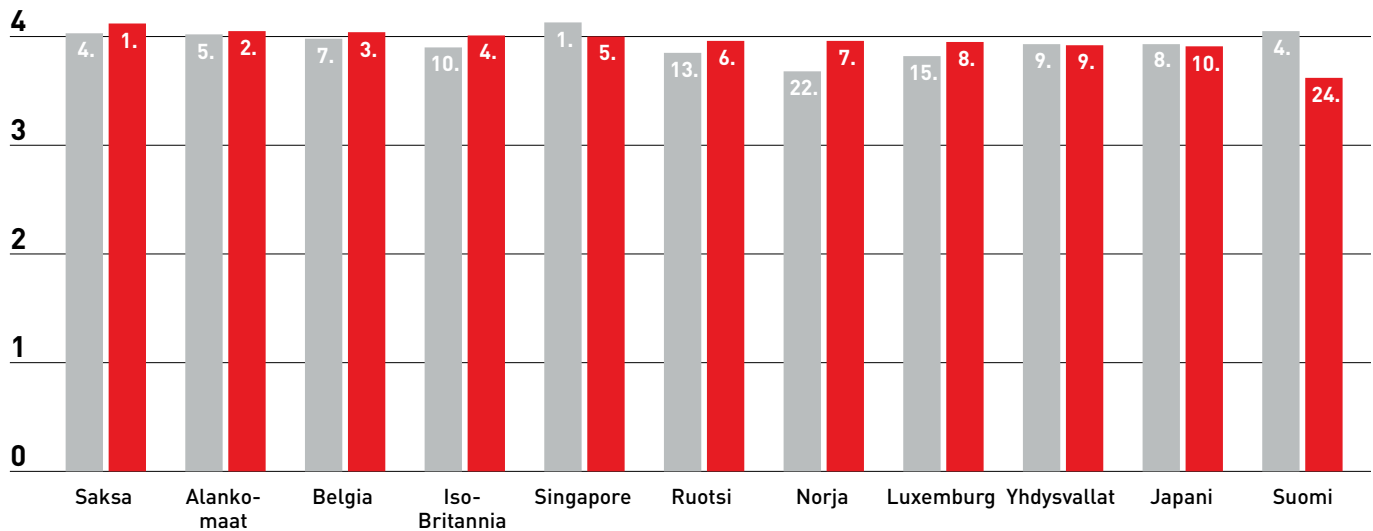
Suomi palaa mitalijahtiin?

Professori Ojalan mielestä Suomi voi olla ylpeä logistisesta suorituskyvystään. Hän odottaa, että ensi kevään uudessa mittauksessa Suomi on taas mitalijahdissa.

KYMMENEN KÄRKI ELÄÄ

Suomen ja kymmenen kärkimaan sijoitus Maailmanpankin logistisessa indeksissä, jossa on mukana 166 maata. Koko logistinen indeksi löytyy osoitteesta lpi.worldbank.org.

■ Pisteet 2012 ■ Pisteet 2014



- Olen todella hämmästynyt, jos näin ei käy. Ympäristömyönteisten logistiikkapalveluiden kysyntä kasvaa voimakkaasti etenkin kehittyneissä maissa. Se auttaa Suomea pysymään indeksin kärjessä.

Suomi on luotettava kauppakumppani. Vienti- ja tuontiviranomaisten kanssa asiointi on sujuvaa ja liiketoiminnan ennakoitavuus huippuluokkaa. Lisäksi Suomessa on totuttu tiukkoihin toimitusaikoihin. Ulkomaankaupan toimijat ympäri maailman arvostavat Ojalan mukaan nimenomaan näitä ominaisuuksia.

- Täytyy muistaa, että talouden taantuma ja toimivat, tehokkaat prosessit ovat kaksi eri asiaa, Ojala huomauttaa.

Työkalu päättäjille

Logistinen indeksi mittaa kuutta osa-aluetta: tullin ja muun rajatoiminnan tehokkuutta, liikenne- ja viestintäinfran kuntoa, kuljetusten suunnittelun helppoutta, logististen palveluiden laatua ja osaamistasoa, kuljetusten seuranta sekä toimitusten ennakoitavuutta eli esimerkiksi aikatauluissa pysymistä. Indeksien merkitys on kasvussa, sillä toimijat vaativat mutua-tuntuman tilalle tietoa päätöksenteon tueksi.

Kahden vuoden välein toteutettava indeksi perustuu kyselytutkimukseen, jonka 5 000 arviota on kerätty yli tuhannelta kansainvälisen logistiikan ja huolinta-alan ammattilaiselta. Mukana on sekä isoja toimijoita että pk-yrityksiä. Oma kotimaata ei arvioida.

Idea indeksistä syntyi 1990-luvun loppupuolella, kun Lauri Ojala työskenteli Maailmanpankissa. Logistiikka- ja infrahankeiden osuus Maailmanpankin lainoituksesta oli jo tuolloin lähes kymmenen prosenttia - ja siksi instituutio kaipasi kipeästi luotettavaa ja vertailukelpoista mittaristoa.

Nykyisessä laajuudessaan kyselyä on toteutettu vuodesta 2007. Maailmanpankki käyttää indeksiä kiinteänä osana

omaa päätöksentekoaan. Sitä hyödyntävät myös useat YK:n alajärjestöt ja maailman tullijärjestö.

- Indeksi on painava työkalu poliittisessa argumentoinnissa. Sen avulla voimme osoittaa, mikä toimii ja mikä ei. Näemme, miten maa sijoittuu vertailussa muihin ja onko tapahtunut myönteisiä muutoksia, Ojala kuvailee.

Naapurissa syytä huoleen

Indeksi on lyhyessä ajassa vakiinnuttanut asemansa arvostettuna tietotuotteena myös yritysten keskuudessa. Ojala huomauttaa, että toimitusketjujen ongelmat ovat suurin yksittäinen lisäkustannusten aiheuttaja kansainvälisessä kaupankäynnissä. Pullonkaulojen vähentäminen puolella kasvattaisi maailmankauppaa 15 prosenttia ja tuottavuutta viisi prosenttia.

- Indeksien tiedot korreloivat hyvin muiden kilpailukyky- ja korruptiomittareiden kanssa. Maat, joissa prosessit toimivat ja hallinto on läpinäkyvää, loistavat myös logistisessa indeksissä, Ojala toteaa.

Venäjällä on indeksien tulosten perusteella syytä huoleen. Maa pärjää kohtalaisesti infran kuntoarviossa, mutta yritysten arviot tullin ja viranomaisten toiminnasta ovat surkeita. Ennakoimattomuus on valtava ongelma.

- Indeksien mukaan Venäjä on sellaista hyvää keskiafrikalaista tasoa, Ojala hymähtää. ■

NYT TYÖN ALLA: LOGISTINEN INDEKSI 2016

Parhailaan valmistellaan ensi vuoden logistista indeksiä. Mikäli kysely osuu kohdallesi, muista vastata.



Asiansa osaava myyjä ymmärtää asiakkaan maailmaa

Konsultoivan myyjän työ Intolog-ketjussa on monipuolista kaikilla mittareilla tarkasteltuna. Saa istua, saa juosta. Päivän tai ainakin viikon aikana myyjä ehtii olla asiakkaan apuna mitä moninaisimmissa asioissa.

Tommi Palonen työskentelee Intolog Tampereella myyntipäällikkönä.

– Oleellista työssäni on asiakkaan ongelmien ja tarpeiden ymmärtäminen. Pitää tajuta millaisia prosesseja asiakasyrityksen arjessa tapahtuu, hän kuvailee työnsä ydintä.

– Joka päivä on erilainen. Asiakkaiden tapaamista, oikean ratkaisun etsimistä asiakkaan ongelmaan, suunnitelmien ja piirustusten tekemistä ehdotetuista ratkaisuista, aikataulujen vartiointia, asennusten valvontaa, luettelee Palonen. – Joskus viemme asiakkaan referenssikäynnille toiseen yritykseen. Joskus koulutamme, teemme turvatarkastuksia tai huolehdimme rahoituksen kuntoon. Laidasta laitaan.

Myös eteen tulevat ongelmat vaihtelevat laajalla skaalalla. Koska Intolog tarjoaa sisälogistisia ratkaisuja mm. varastoihin, yrityksen tuotantotiloihin,

työpisteisiin, arkistoihin ja sosiaalituloihin, on helppo ymmärtää eteen tulevien haasteiden erilaisuus. Samassakin toimintaympäristössä jokainen asiakas tarpeineen on erilainen.

Tommi Palonen on kiireinen mutta tyytyväinen mies. Päätehtävänään hän huolehtii Intolog Tampereen avainasiakkaista, mutta Intolog Tampereen eli Niparmin myyntipäällikkönä tehtäviin kuuluu myös myynnin seuraaminen ja koko myyntitiimin kehittäminen ja ohjaaminen.

– Olen ollut alalla 12 vuotta. Lämmittää mieltä, kun asiakas, jolle uran alkuvuosina suunnittelin vaikkapa uuden varaston, ottaa taas yhteyttä, sanoo Palonen. – Tämä on palveluammatti ja pyrimme tämän palvelun tuottamisessa kumppanuuteen.

Kumppanuus tarkoittaa myös sitä, että asiakkaan ongelmaa ei ratkaista lyhytnäköisesti. Palonen miettii

myös miten suunnitelmassa voidaan varautua asiakkaan mahdollisiin lisätarpeisiin tulevaisuudessa.

Hyvä esimerkki tämän suuntaisesta ajattelusta on tamperelainen Linkosuon Leipomo, jonka kuitavaivaraston suunnittelussa ja kalustamisessa Palonen oli mukana kymmenisen vuotta sitten. Jo silloin hän ehdotti varaston mahdollista laajennustarvetta pohdittaessa siirtohylljärjestelmän kiskojen asentamista valmiiksi odottamaan tulevaa tarvetta. Lisäkustannus oli varsin pieni. Kun laajennus sitten tuli ajankohtaiseksi, säästi ennakoiva suunnittelu Linkosuolle huomattavan paljon aikaa, vaivaa ja rahaa.

Toinen esimerkki asiakkaan tarpeiden ymmärtämisestä on Agco Power, jonka uusi moottoritehdas toimii lean-periaatteen mukaisesti. Siellä käyttöön otettiin Palosen ehdotuksesta pyörille nostetut läpivirtaushyllyt, jotka toimivat tuotantosoluissa ns. supermarketteina. Muunneltavuus on oleellista. Tuotantolinjat voivat muuttua, työpisteitä tarvitaan lisää, vanhojakin voidaan muuttaa.

Intolog
Suomalaista sisälogistiikkaa

Lisätietoja:
www.intolog.fi



- Hyllystö suunniteltiin aikoinaan siten, että se sopi tismalleen kiskoille, aluslevyt ja kaikki oli ajateltu tulevaa käyttöä ennakoiden, kertoo Tommi Palonen. - Kun varasto jäi ahtaaksi, saatiin helposti kolmannes enemmän lavapaikkoja siirtymällä perinteisestä kuormalavahyllystä siirtohyllyyhin.



Kun Agco Powerin uusi moottoritehdas otettiin käyttöön, piti materiaalinohjaus järjestää uudelleen. FIFO on täälläkin käytössä ja tärkeä.



KOLUMNI OLLI-PEKKA JUHANTILA

KIRJOITTAJA ON TOIMINUT ERI YRITYKSISSÄ HANKINTOJEN JA ULKOISTAMISEN ASiantuntija- ja johtotehtävissä. NYKYISIN HÄN TYÖSKENTELEE JOHTAJANA SALON SEUDUN KOULUTUSKUNTAYHTYMÄSSÄ

Uusi nimi, vanhat ajatukset

HANKINTATOIMEN ympärille muodostuu aika ajoin teemoja, jotka nousevat tai nostetaan yleisiksi puheenaiheiksi. Niitä käsitellään tutkimuksissa ja seminaareissa sekä pyöritellään hankintajohtajien kokoontumisissa. Välillä voidaan jopa puhua muoti-ilmiöistä, joiden perässä kaikki juoksevat.

Osa teemoista on uusia, osa muunnelmia vanhoista. Joskus idearikkaat tutkijat tai konsultit ovat yksinkertaisesti keksineet vanhalle asialle uuden nimen - vai mitä tuovat mieleen spend-analyysi tai kategoriajohtaminen? Moni hankintatoimen johto on painiskellut viimeisten vuosien aikana näiden uusien käsitteiden parissa.

Itse asiassa aivan samoja asioita tehtiin suomalaisissa teollisuusyrityksissä jo yli kolmekymmentä vuotta sitten, mutta silloin niillä ei ollut noin hienoa nimeä. Tai niillä ei tainnut olla nimeä lainkaan.

JO ENSIMMÄISESSÄ hankinta-alan kesätyöpaikassani esimies esitteli minulle juuri markkinoille tulleella IBM PC:llä tekemiään analyysejä siitä, mitä yritys hankkii, miten materiaalivirtojen ohjaus kannattaa optimoida, miten pääomat kiertävät ja miten toiminnan tehokkuutta voidaan seurata ja kohentaa. Kaikki yrityksen yli 40 000 raaka-aine-, tarvike- ja varaosanimikettä oli luokiteltu ja ryhmitelty. Lisäksi koko yrityksen materiaaleja ohjaava tietojärjestelmä oli rakennettu samaisen luokittelun ympärille. Kunkin tuoteryhmän materiaalivirtoja ohjattiin luokitteluun perustuen kullekin tuoteryhmälle optimoidulla tavalla. Kuulostaa kovasti spend-analyysiltä ja kategoriajohtamiselta.

Näiden samojen suunnitteluparametrien avulla on hallittu materiaalivirtoja vuosien varrella monessa muussakin yrityksessä. Siksi tuntui hullulta, että nämä vanhat tutut työkalut ja toimintamallit tuotiin hienoilla nimillä jokaiseen mahdolliseen hankintatoimen seminaariin, koulutukseen ja konsultointitapahtumaan.

ERÄÄSSÄ REKRYTOINTITILANTEESSA sain eteeni kysymyksen, miten tämän yrityksen materiaalivirtoja pitäisi ohjata. Kävin lyhyesti läpi hankintojen, toimitusketjujen hallinnan ja materiaalivirtojen ohjaamisen sellaiset periaatteet ja käytännöt, jotka olisivat sopineet tuohon toimintaympäristöön. Selostuksen lyhydestä huolimatta pöydän toisella puolella olevat henkilöt vaikuttivat lähinnä pitkästyneiltä.

Ihmettelin, mikä mahtoi mennä pieleen, kunnes ymmärsin unohtaneeni korostaa esittelemäni kokonaisuuden yhtä yksityiskohtaa. En ollut puhunut lainkaan spend-analyysistä. Se oli vain pieni yksityiskohta ja olin sivuuttanut sen yleiskielisillä käsitteillä. Tämä käsitys vahvistui myöhemmin, kun samassa tilanteessa ollut kollega totesi haastattelijoiden ilmeen kirkastuneen, kun nuo maagiset sanat oli lausuttu.

MIKSI VANHAT AJATUKSET toistavat itseään? Asiaa ei ole tutkittu, mutta muutamia oletuksia voi esittää tulevien tutkimusten hypoteesien pohjaksi. Ensinnäkin hankinnan parissa työskentelevien keskuudessa tapahtuu sukupolven vaihdoksia yhtälailla kuin muissakin johtotehtävissä. Uusilla johtajil-



Tehdäänkö vanhat asiat uudella nimellä, koska emme osaa tehostaa hankintoja oikeasti uusilla tavoilla?

la on suuri tarve nostaa esiin uusia ajatuksia. Koska hankintatoimi ei monestikaan ole ollut yritysten ylimmän johdon ensimmäinen aamulla mieleen tuleva asia, on riittänyt, että otetaan esille näennäisesti uusia asioita.

Yliä parempi on, jos voi osoittaa, että myös muut yritykset toimivat samojen kehityskohteiden ympärillä. Kun ne ovat periaatteiltaan tuttuja ja turvallisia, käytännössä koeteltuja toimintatapoja, on helppoa saada toteutumaan se, mitä lupaa.

Vai onko kyse uusien ideoiden vähyydestä? Siitä että emme keksi tapoja tehostaa hankintoja kokonaan uusilla tavoilla, vaan teemme vanhat asiat uudella nimellä.

Nyt kaikkien huulilla on big data. Pian spend-analyysit tehdään uudelleen big data -analyysinein. ■

The EAB logo consists of the letters 'EAB' in a bold, yellow, sans-serif font, enclosed within a yellow oval border.

Built to last.



MAXIPACKER

Pohjoismaiden suurin varastokalustevalmistaja

Maxipacker, kuormalava- ja kuormalavasiirtohyllyt, syväkuormaushyllyt
Ulokehyllyt, puutavara- ja listahyllyt
Pientavarahyllyt, 2 ja 3-kerroshyllyt ja välitasot
Läpivirtaushyllyt, Push Back ja GTS –hyllyt
Törmäyssuojat ja terästaitto-ovet

EAB Finland Oy
Helsinki / Kokkola
09-4520 170 • www.eab.fi

20 VUOTTA SUOMESSA

TUOTTEET

HAKKAPELIITOILLE TUPLAVOITTO™:N VERTAILUSSA

Nokian Hakkapeliitta 8 -nastarengas ja Hakkapeliitta R2 -kitkarengas voittivat Tekniikan Maailman talvirengastestissä omat luokkansa. Nastallinen Hakkapeliitta 8 oli ykkönen myös Tuulilasin vertailussa.

Uusi nastateknologia ja useat uudet innovaatiot ovat parantaneet Hakkapeliitta 8:n talvipitoa, ajoturvallisuutta ja -mukavuutta. Renkaassa on yli 50 prosenttia enemmän nastoja kuin Hakkapeliitta 7:ssä.



Monipuolista palvelua kaikille asiakasryhmille





ERILLISJOUSITUKSELLA TASAISEMPI KYITI

Volvo Trucksin etupään erillisjousituksen voi nyt tilata yhdessä Volvo Dynamic Steering -ohjausjärjestelmän kanssa. Yhdistelmä on hyödyllinen erityisesti kaukoliikenteessä, jossa ajetaan pitkiä päiviä ja rekan vakaus, ohjauksen tarkkuus ja hallittavuus ovat tärkeitä.

Etupään erillisjousituksen ansiosta etupyörät toimivat itsenäisesti, joten meno maantiellä on tasaisempaa ja vakaampaa. Hammastanko-ohjaus tuottaa aiempaa suuremman ohjausvasteen, terävöittää ohjaustuntumaa ja parantaa hallittavuutta.



RENGASVALMISTAJA OPPII KENGISTÄ

Hankook Tire ja kenkävalmistaja Vibram ovat kehittäneet yhdessä tulevaisuuden rengas- ja kenkämalleja. Molemmat yritykset ovat erikoistuneet tarjoamaan ensiluokkaista pitoa.

Yhteistyön ansiosta Hankook Tire tuo markkinoille kaksi maastoajoon tarkoitettua tulevaisuuden rengasta DynaMIXin ja DynaSYNCin. Vibram lanseeraa kolme tulevaisuuden jalkinemallia DynaTREKin, DynaSTRYKE BKLn ja Omnifusen.

Uudet renkaat ovat saaneet vaikutteita retkeilykenkien ulkopohjissa olevista joustavista lohkoista. Nämä lohkot on suunniteltu muuttamaan kosketusasentojaan maanpinnan vaihtelujen vaikutuksesta.

TUOTEUUTUUKSIA?

Osto&Logistiikka julkaisee mielellään napakoita juttuja uusista tuotteista ja laitteista. Lähetä vinkki ja kuva teidän uutuuksistanne osoitteeseen logistiikka@logy.fi.

Rocla



SUUNNITELTU JA VALMISTETTU SUOMESSA.

Maailman parhaaksi kehuttu
sähkökäyttöinen Cat® -vastapainotrukki.



Kysy lisää monipuolisesta mallistosta
puh. 020 778 1300.

www.rocla.fi

NIMITYKSET

Destia Oy

Tero Telaranta on nimitetty Destian hallituksen uudeksi jäseneksi 30.9.2015 alkaen. Telaranta toimii sijoitusjohtajana Ahlström Capital Oy:ssa.

HKL



Autotekniikan insinööri **Toni Jurva** on nimitetty Kunnossapitoyksikön johtoon 1.1.2016 alkaen. Aiemmin Jurva on työskennellyt mm. huoltopäällikkönä henkilö- ja pakettiautojen huolto- ja kolarikorjaamossa, Helsingin KTK:n toimitusjohtajana ja myyntijohtajana, Staran Arabianrannan konepajan päällikkönä sekä HKR:ssä materiaalipalvelun päällikkönä ja kehittämisinsinöörinä.



DI **Arttu Kuukankorpi** on nimitetty Liikennöintiyksikön johtoon 1.1.2016 alkaen. Tällä hetkellä Kuukankorpi työskentelee HSL:ssä linjasto- ja aikataulusuunnittelusta vastaavan ryhmän päällikkönä.



DI **Artturi Lähdetie** on nimitetty Infra- ja kalustoyksikön johtoon 1.1.2016 alkaen. Tällä hetkellä Lähdetie työskentelee HKL-Infrapalvelut-yksikössä kehittämis-päällikkönä.



DI **Karoliina Rajakallio** on nimitetty Toiminnanohjausyksikön johtoon 1.1.2016 alkaen. Tällä hetkellä hän työskentelee Aalto-yliopistossa tutkijana ja valmistelee väitöskirjaansa. Aikaisemmin Rajakallio on työskennellyt Pöyry Finlandissa kiinteistöjohtamisen konsultoinnista vastaavan osaston päällikkönä, johtavana asiantuntijana ja projektipäällikkönä.

ISS Palvelut Oy



KTM **Tuomo Saramaa** on nimitetty strategiajohtajaksi 1.10.2015 alkaen. Saramaa vastaa koko yrityksen strategiatyöstä sekä eri palveluiden kehityksestä. Saramaa siirtyy ISS:n palvelukseen SSAB:n Aasian alueen

strategiasta ja jakelijamyynnistä vastaavan johtajan roolista. Hän on aiemmin työskennellyt muun muassa Rautaruukilla.

Itä-Suomen yliopisto



Dosentti, LT **Anna-Liisa Levonen** on kutsusta valittu Itä-Suomen yliopiston bioteknologian professorin tehtävään viiden vuoden määräajaksi 1.10.2015 alkaen. Aikaisemmin Levonen on työskennellyt tutkimusjohtajana ja johtajana Itä-Suomen yliopiston A.I. Virtanen-instituutissa.

Kiilto Oy

ETM **Ville Solja** on nimitetty kehitysjohtajaksi (Chief Business Development Officer) 14.9.2015 alkaen. Solja sijoittuu konsernin emoyhtiön Kiilto Family Oy:n organisaatioon ja raportoi CFO Arto Raiviolle. KTM **Anssi Asikainen** on nimitetty toimitusjohtajaksi 1.10.2015 alkaen. Hän toimii myös kaikkien Kiillon kansainvälisten ty-

LOGY

SCM-päivä 2015

Supply Chain Management
Forum XIV

18.11. Niemi Center, Helsinki

www.logy.fi/scmpaiva

Miten Big Data, Internet of Things ja lean-ajattelu vaikuttavat toimitusketjun kehittämiseen?

Keynote speakers:



Big Data and Digital products explained - for Logistics

Kenneth Verlage
CIO & VP
PostNord Logistics



Using lean to introduce innovative thinking across an organisation

Andrew Lahy
VP, Global Logistic Solutions
Panalpina World Transport Ltd

Päyhteistyökumppanimme tapahtumassa:

ORACLE Platinum Partner

Inspirage

Koko ohjelma englanniksi.

täryhtiöiden hallitusten puheenjohtajana. Asikainen on työskennellyt yhtiössä vuodesta 1998 alkaen.

TkT **Mikko Viljanmaa** on nimitetty varatoimitusjohtajaksi 1.10.2015 alkaen. Viljanmaan vastuualueet – tuotanto ja logistiikka, tutkimus ja kehitys, ostotoiminnot sekä valimoasiakkuudet – säilyvät ennallaan hänen uudessa tehtävässään.

Logistikas Oy



Toni Brigatti on nimitetty toimitusjohtajaksi 1.9.2015 alkaen.

Brigatti on yhtiön osakas ja hän on toiminut sen pitkäaikaisena myyntijohtajana.



Petri Impola on nimitetty myyntijohtajaksi 1.10.2015 alkaen.

Hän on aiemmin toiminut vastaavissa tehtävissä Euroports Finlandilla ja DB Schenkerillä.



Tiina Friman on nimitetty talouspäälliköksi 1.9.2015 alkaen.

Friman siirtyy tehtävään Valmet Automotivelta.

Orion Oyj

DI **Johanna Pakkanen** on nimitetty Orionin osto- ja logistiikkajohtajaksi 1.9.2015 alkaen. Ennen Orionille siirtymistään Johanna työskenteli yli 15 vuotta Fazer-konsernissa logistiikan ja oston operatiivisissa sekä johtotehtävissä.

Scania Suomi Oy



Jarkko Ketola on nimitetty Etelä-Suomen tulosityksikön johtajaksi.



Tuomo Arola on nimitetty Etelä-Suomen tulosityksikön vaihtoautopäälliköksi.



Teemu Hirvonen on nimitetty kuorma-automyyjäksi Helsingin Scania-keskukseen.



Tino Pannone on nimitetty huolto-, korjaamo- ja varaosatoiminnoista vastaavaksi johtajaksi.

ValueSource Partners Oy

DI **Kari Järvinen** on nimitetty ValueSource Senior Sourcing Manageriksi 10.9.2015 alkaen. Kari tuo OstoVoima-tiimiin uutta hankintaosaamista lääke-, muovi-, konepaja- ja elektroniikkateollisuuden parista.

Volvo



Björn Annwall on nimitetty uudeksi markkinointi-, myynti- ja palvelujohtajaksi 15.10.2015 alkaen. Aikaisemmin Annwall on työskennellyt osakkaana McKinsey & Co:lla.

**LOGY**

Sähköisellä rahtikirjalla täsmällistä tietoa ja parempaa palvelua

Yksilöllinen rahtikirjanumero sujuvoittaa logistiikkaketjua

Yksilölliset rahtikirjanumerot ovat standardin mukaisten rahtikirjojen ohella logistiikan sähköisen asioinnin peruspilareita. Niiden avulla jokainen lähetyks Suomessa voidaan erottaa toisistaan.

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.

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry:n nettipalvelusta

www.rahtikirjanumerot.logy.fi

voit tilata yrityskohtaisesti yksilöidyn rahtikirjanumerosarjan!

LOGYN UUDET JÄSENET ELO-SYYSKUU

Aatola Petri Ostopäällikkö Steris Finn-Aqua

Abdelrahman Mohamed Opiskelija

Ahola Markku Kuljetuspäällikkö Oulun Autokuljetus Oy

Ahopelto Olli Vuokrauspäällikkö Certum Oy

Alamäki Pekka Director Outokumpu Oyj

Borgström Aki Director Bus Ops & Programs Microsoft Mobile Oy

Burmansson Henri Senior Program Manager Microsoft Mobile Oy

Danielsson Henrik Toimitusjohtaja BPW Kraatz Oy

Danielsson Jorma Hallintopäällikkö Trailcon Oy

Fagerström Sofia Opiskelija

Flankkumäki Markku Päällikkö Atria Suomi Oy

Flemmich Maria Marketing

Communications Manager Unifaun Oy

Friman Kim Country Manager Unifaun Oy

Gelkin Eveliina Customer Service & Logistics Assistant Omya Oy

Granvik Matias Myyntijohtaja Wennstrom Fuel Systems Oy

Haapajoki Seppo Senior Expert Fortum Power and Heat Oy Service

Haapolahti Ari Työnjohtaja Atria Suomi Oy

Hautamäki Petra Varastotyöntekijä Formica IKI Oy Kolho

Haverinen Katri Ostoassistentti Saarioinen Oy

Heikkilä Natja Ostaja Boliden Kokkola Oy

Heinonen Esa Työnjohtaja Formica IKI Oy Kolho

Hilkamo Hannu TeliaSonera Finland Oyj

Hirvikoski Eero Opiskelija

Honkola Olli Opiskelija

Huhtamäki Ari Koulutusvastaava JAKK

Huotari Mika Logistiikkapäällikkö Oriola-KD Oy

Huotari Olli Division Purchasing Director Andritz Oy

Huotila Birgitta Ostoassistentti Saarioinen Oy

Hypänen Timi Hankintajohtaja Metsä Fibre Oy

Hämäläinen Petri Fingrid Oyj

Hänninen Paavo Senior PM Manager

Härkönen Mikko Fingrid Oyj

Hätinen Tero Järjestelmäasiantuntija ID-Systems IDS Oy

Ilves Miia Nordic Moneta Oy Ab

Imeläinen Mikko Planning Team Leader Walki Oy

Immonen Juha-Pekka Customer Service & Logistics Assistant Omya Oy

Isomäki Sami Teknologiapäällikkö RFID Lab Finland ry

Jensen Peder Head of Category Finnair Oyj

Jokimies Joni Asiakaspalvelupäällikkö World Courier (Finland) Oy

Jukomaa Jarkko Purchaser Saint-Gobain Rakennustuotteet Oy Weber

Kakko Jani Ostojohtaja, LVI-tuotteet Onninen Oy

Kallioniemi Anni Kaupallinen johtaja Restel Hotel Group

Kankaanpää Juha Toimitusjohtaja Bufab Finland Oy

Katila Aila Rehtori JAKK

Kauppi Karri Finnair Cargo Oy

Kauppinen Eero Asiantuntija Fingrid Oyj

Kerola Manu Logistikko Boliden Kokkola Oy

Kettunen Outi Research scientist Teknologian Tutkimuskeskus VTT

Kipinä Jarkko Myyntipäällikkö Oulun Autokuljetus Oy

Kivimaa MirjaGroup Travel Manager Outokumpu Oyj

Koivunen Maria Customer Service & Logistics Omya Oy

Kokko Jaana Toimitusjohtaja Oulun Autokuljetus Oy

Kolstela Eero Projektipäällikkö Toyota Material Handling Finland Oy

Kortelainen Minna Director Procurement Amec Foster Wheeler Energia Oy

Koskela Anitta Logistikko Boliden Kokkola Oy

Koskela Minna Ostaja Boliden Kokkola Oy

Koski Harry TeliaSonera Finland Oyj

Kronqvist Markku Country Director NordicsSynerTrade

Kukkonen Joonas Opiskelija

Kuosa Daniel Fingrid Oyj

Kuparinen Pekka Procurement Manager Cargotec Finland Oy Kalmar Industries

Kurppa Kimmo Opiskelija

Käki Mervi Toimitusjohtaja Linnan Kehitys Oy

Kärkkäinen Olli Kehitysinsinööri SKS Group Oy

Laakso Heli Toimitusketju- ja asiakkuuspäällikkö Oriola-KD Oyj

Lahti Tuomas Opiskelija

Laitinen Timo Tekninen johtaja Helsingin Satama Oy

Laksola Geesche Country Manager Unifaun Oy

Lallukka Antti Asiakaspalvelupäällikkö DFDS Logistics Oy

Lam Tung Lean Manager Oriola-KD Oyj

Leppänen Mika Senior Business Program Manager Microsoft Mobile Oy

Leppänen Seppo Lehtori Metropolia Ammattikorkeakoulu Auto- ja kuljetustekniikka

Liljama Tapani Tiimiesimies SKS Group Oy

Liljeqvist Nina Markkinointipäällikkö Helsingin Satama Oy

Lindberg Dani Team leader Cargo Booking Viking Line Abp Cargo

Litmanen Kati Markkinointijohtaja Restel Hotel Group

Liukko-Sipi Aleksi Opiskelija Turun ammattikorkeakoulu

Luode Seppo Lehtori Laurea ammattikorkeakoulu

Luokkala Heidi Ostaja Boliden Kokkola Oy

Luoma Kati Kategoriapäällikkö VR-Yhtymä Oy

Manninen Miikka Varastopäällikkö Klinger Finland Oy Aseko

Matikka Janne Area Sales Manager (UPS SCS) UPS Finland Oy

Matilainen Ari Ostopäällikkö Saarioinen Oy

Mattila Kari Yrittäjä

Mattila Tuija Materiaalipäällikkö VAK Oy

Meokas Marek Liikennepäällikkö

FREJA Transport & Logistics Oy

Mononen-Mikkilä Päivi Philip Morris Finland

Murtoniemi Toni Toimitusjohtaja Ajomestarit Oy

Müller Henrik Opiskelija
Myllylä Markus Myyntijohtaja Steveco Oy
Myllymäki Markus Tuotannon kehitysinsinööri Oriola-KD Oyj
Mäenpää Riikka Client Executive Oracle Finland Oy
Mäki Sami Fingrid Oyj
Mäkinen Anna Ostoassistentti Saarioinen Oy
Neva Ilkka Logistics Team Leader Cargotec Finland Oy Kalmar Industries
Nevakare Janne Koulutusasiantuntija, logistiikka AEL Oy
Niemeläinen Petri Tuotepäällikkö Fleetlogis Oy
Niemi Olavi Senior Operator Nordic Cast Sourcing Oy
Nikkinen Jukka Kouluttaja Hyria koulutus Oy
Nilsson Leila Customer Service & Logistics Omya Oy
Nissinen Olli Tuotannon suunnittelija Suomen Sokeri Oy
Nokelainen Markku IT-suunnittelu, sovellusarkkitehtuuri LVI-Dahl Oy
Odrobinski Tomasz Toimitusjohtaja ESupplie Oy
Oksanen Markku Koulutusvastaava Työtehoseura ry TTS
Olkkonen Anne Central & Market Pricing Specialist - Parts
Olli Ari Liikennejohtaja Oulun Autokuljetus Oy
Olsson Tommi Fingrid Oyj
Paavola Olli
Pajula Timo Myyntijohtaja SCM Best Oy
Pekkarinen Hannu Philip Morris Finland
Penttilä Heikki Projektimyynti Logisto Oy
Peuramäki Sami Tekninen asiantuntija Autotuojat ry
Pietilä Jukka Senior Development Manager, Supply Chain Orion Oyj
Pigg Ritva Tuotantojohtaja M.A.S.I Company Oy
Pirttimaa Joel Opiskelija
Pitkänen Tuomas Head of Category Finnair Oyj
Pynnöniemi Sakari Hankintapäällikkö OP-Palvelut Oy
Pörhölä Aulus Director Outokumpu Oyj
Qvintus Veli-Matti Toimitusjohtaja DHL Global Forwarding (Finland) Oy

Rabenau Mikael Philip Morris Finland
Rankamo Oskari Opiskelija
Rantala Jaakko Tiimiesimies SKS Group Oy
Rautio Tomi Johtaja Steveco Oy
Rehtilä Mikko Cross Product Management Schenker Oy
Richman Michael Director Outokumpu Oy
Riissanen Jani Hankintajohtaja Metsä Group
Rossi-Vihunen Katri TeliaSonera Finland Oyj
Ruokostenpohja Pasi Toimitusjohtaja
Ruotsalainen Heini Ostopäällikkö Profile Vehicles Oy
Ruusumo Tommi Myyntipäällikkö FREJA Transport & Logistics Oy
Räsänen Ari Johtaja Linnan Kehitys Oy
Räsänen Jaana Vs. hankintajohtaja Espoon kaupunki
Räsänen Päivi Sourcing Manager Andritz Oy
Sallinen Hannu Consulting Manager IBS Enterprise Finland Oy
Salmelainen Tiina Head of Sales CWT Finland Oy CWT Kaleva Travel
Salo Tomi Kehitysjohtaja ID-Systems IDS Oy
Salokanto Sanni Opiskelija
Salonen Asmo Tuotepäällikkö Fleetlogis Oy
Savolainen Harri Varatoimitusjohtaja Nordic Cast Sourcing Oy
Savolainen Kimmo Logistiikkajohtaja Oriola-KD Oyj
Seittonen Ville Toimitusjohtaja Nordic Source Osk
Sihvo Anu Avainasiakaspäällikkö Restel Hotel Group
Sillvan Jani Opiskelija
Simola Seppo Projektiohjaaja Andritz Oy
Ståhl Sari Koulutusasiantuntija AEL Oy
Suomalainen Jani Hankintajohtaja Metsä Group
Suorsa Antti Head of Procurement TeliaSonera Finland Oy
Suurnäkki Saku Opiskelija
Symes David Operatiivinen johtaja Mann Lines Oy
Särkelä Kai Logistiikkajohtaja Onninen Oy
Takala Paula Opiskelija
Tiilikainen Maria Key Account Manager Posti Oy

Tissari Lassi Lehtori Laurea ammattikorkeakoulu
Tiuraniemi Jarkko Ostaja Haklift Oy
Toivonen Eija Markkinointi- ja hallintopäällikkö RFID Lab Finland ry
Tokoi Vladimir Planning Manager Ruukki Construction Oy
Tolppola Mika Hankintapäällikkö Helsingin Diakonissalaitoksen säätiö
Tuomela Marko Logistiikkapäällikkö IS-Hankinta Oy
Tuuri Maria Commercial support, Cargo Viking Line Abp/Cargo
Töhkö Sari Verkostojohtaja Terveystalo Healthcare Oy
Tönning Timi Varastopäällikkö EL-Parts Oy
Uusluoto Karoliina Opiskelija
Vainio Jari Toimitusjohtaja
Wallenius Päivi Business Controller, Procurement VAASAN Oy
Varis Mika Tuotepäällikkö Nexamed Oy
Vasikainen Jorma Jakelupäällikkö Oy Hartwall Ab
Vatjus Janne Kuljetuspäällikkö RTV-Yhtymä Oy
Vatka Heidi Hankintapäällikkö Valio Oy
Vepsäläinen Susanna TeliaSonera Finland Oyj
Viita Ilkka Ostojohtaja, TIKEOnninen Oy
Wikman Juuso Opiskelija
Villikka Hannele Taloushallinto World Courier (Finland) Oy
Virtala Ville Group Business Controller Terveystalo Healthcare Oy
Virtanen Maria Diplomi-insinööri
Virtanen Ville Myyntipäällikkö Loviisa Forwarding & Stevedoring LFS
Viskari Eero LS Liiketoimintapäällikkö Jungheinrich Lift Truck Oy
Vuopio Vesa-Pekka Group Sourcing Director Onninen Oy
Vuorensola Miika Ostopäällikkö Saarioinen Oy
Vyyryläinen Pekka Toimitusjohtaja M.A.S.I Company Oy
Åback Mikael C&E Director FREJA Transport & Logistics Oy

UUDET YHTEISÖJÄSENET

Boliden Kokkola Oy
ESupplie Oy
Helsingin kaupunki
Linnan Kehitys Oy
TeliaSonera Finland Oyj
Unifaun & Memnon Networks

Nopeutta varaosien ja tarvikkeiden logistiikkaan



Yhdistämällä pientarvikkeita
varaosatoimituksiin saadaan
tehoja myös muiden
toimialojen logistiikkaan!

Assistor Oy Ab tunnetaan jo lähes 50 vuoden ajalta automarkkinoiden johtavana ajoneuvo- ja varaosalogistiikkakumppanina. Tänäpä mm. yli 30 automerkkiä luottaa yrityksen osaamiseen osa- tai kokonaisratkaisujen tuottajana.

Espoon ja Vantaan logistiikkakeskuksista toimitetaan tällä hetkellä mm. Mercedes-Benz, Citroen, Peugeot, Smart, Sisu, Mitsubishi Fuso ja Setra -varaosat. Lisäksi asiakkaina on yrityksiä autoalan ulkopuolelta, joille tuotetaan erilaisia varastologistiikan palveluja.

”Tavoitteena on laajentaa asiakaskantaa pientarvikkepuolella ja yhdistää volyymeja samalla tavoin kuin tehtiin ajoneuvopuolella noin 15 vuotta sitten. Emme rajaa toimintaamme vain autovaraosiin. Palvelumme kattavat kaikki koneiden ja laitteiden varaosat ja myös muiden alojen pientarvikkeet”, Assistor Oy Ab:n myyntijohtaja **Samuel Alander** kertoo.



“Rikkoutunut ambulanssi tai rekka tien päällä? Varaosat tarvitaan viipymättä huoltomiehen matkaan. Assistorin 24/7 –varaosapäivystys varmistaa, että näin tapahtuu.” Tämä on vain yksi esimerkki asiakkaan tarpeisiin luodusta palvelusta. Osaaminen, nopeus, helpous ja toimitusten läpinäkyvyys ovat yleisiä logistiikkakumppanille asetettavia odotuksia

Varaosa- ja materiaalogistiikan toimipisteissä on varastotilaa noin 25000 m², mikä vastaa noin 4 jalkapallokenttää. Näissä on varastoituna vajaa 100 000 nimikettä. Toimitusrivejä kirjataan vuosittain noin 1,2 miljoonaa. ”Olemme saavuttaneet todella kovia tunnuslukuja, jotka ovat seurasta toiminnan pitkäjänteisestä kehittämisestä. Esimerkkinä keräilyvarmuutemme oli viime vuonna 99,9 prosenttia”, Alander ylpeänä toteaa..

Vantaalla, lentokentän kyljessä oleva logistiikkakeskus valmistui vuoden 2012 marraskuussa. Espoo on käytännössä täynnä, joten Assistor hyödyntää Vantaan uuden toimipisteen kapasiteettia toiminnan laajentamisessa.

Uudeksi liiketoiminta-alueeksi on viime aikoina nostettu Informaatiopalvelut kasvavasta kysynnästä johtuen. Informaatiopalvelut tuottaa asiakasyrityksille heidän liiketoimintaansa hyödyttävää operatiivista tietoa ja raportteja talousprosesseihin ja lisää toimitusketjun läpinäkyvyyttä sähköisillä ratkaisulla. Mm. autoverotus-, Extranet ja verkkokauppasovellukset tuotetaan Informaatiopalveluissa.

Nopeaa ja varmaa toimitusta

Jakelun nopeus on yksi merkittävä kilpailutekijä ja Assistor vastaa asiakkaitensa haasteeseen. Tällä hetkellä pääkaupunkiseudulle toimitetaan varaosia kolme kertaa päivässä, Turkuun, Tampereelle ja Lahteen kaksi kertaa päivässä. Muualle Suomeen toimitukset ovat perillä seuraavana aamuna ennen klo 07.00.

Toimitusketjuja arvioidaan uudelleen

Usean haasteellisen vuoden jälkeen moni yritys miettii tarkkaan, kannattaako logistiikka hoitaa itse vai ulkoistaa se. Ulkoistamalla kiinteitä kustannuksia saadaan muutettua muuttuviksi, jolloin ne rullaavat volyymien mukaan. Osaavan kumppanin avulla jokainen pääsee hyötymään muidenkin asiakkaiden volyymeistä ja myös logistiikkatoimintojen kehittäminen kumppanin avulla on säännöllisempää.

Volyymeja yhdistämällä kilpailuetua

Suomen varaosa- ja tarviketoimituksiin voidaan Alanderin mukaan löytää tehokkuutta toimintoja yhdistämällä. Korjaamot sijaitsevat usein lähellä toisiaan, joten toimituksia voitaisiin integroida. Logistiikka on volyyimibusiness ja niiden tuomat skaalaedut kannattaa hyödyntää.

Tavaran kuljettamisen ja varastoinnin lisäksi logistiikan yhteydessä syntyvän tiedon merkitys on kasvanut. ”Tiedon hallinta ja jalostaminen asiakkaan tarpeisiin on kasvava trendi. Tieto kulkee tavaran edellä ja tämän tiedon perusteella asiakas ohjaa omaa toimintaansa. Sen vuoksi tiedon on oltava hyödynnettävää”, toteaa Alander.

Laatu- ja ympäristöasiat kunnossa

”Mitä suurempi ja kansainvälisempi asiakas on kyseessä, sitä enemmän laatu- ja ympäristöasioita mitataan ja arvioidaan. ISO9001, ISO14000 ja OHSAS18000 on sertifioitu kaikissa toimipisteissämme. Tulevaisuudessa ympäristöasiat nousevat yhä vahvemmin esiin ja me Assistorilla olemme siihen valmiita”, antaa Alander loppuun lupauksen.

ASSISTOR
Your Brand. Our Delivery.

Assistor Oy Ab on ajoneuvojen- ja pientarvikkeiden logistiikkaratkaisuihin erikoistunut yritys. Vuonna 2014 toimitimme asiakkaillemme noin 91 000 uutta ajoneuvoa ja noin 1,7 miljoonaa varaosaa.

Lisätietoja: www.assistor.fi



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N KOULUTUSPÄÄLLIKKÖ

Leikkauksilla kilpailukykyä

ALKUSYKSYN MEDIAN palstatilan täytti hallituksen leikkauslista yhteiskuntasopimuksen kaatumisen jälkeen. Lähes jokaisella tuntuu olevan mielipide asiasta ja mitäpä mielipiteellä tekisi, jollei sitä voi tuoda julki. Keskustelu on käynyt kiivaana ja sellaisena se näyttää myös jatkuvan.

Sipilän hallituksen leikkauslistan päätaavoitteena on parantaa Suomen kilpailukykyä. Koulutuksen merkitystä kilpailukyvyyn ylläpitäjänä ja kehittäjänä on korostettu monessa eri yhteydessä aikaisemmin, mutta nyt näyttää olevan toisin.

Konkreettinen vastalause esitetyille leikkaustoimenpiteille näkyy ammattiyhdistysliikkeissä ja työntekijäpuolella.

KEHITTÄMISPAINOTTEISTEN silmälasien läpi huomaa nopeasti, että koulutus on ollut yksi leikkauslistojen merkittävä kohde. Vaalien voittajapuolueet julistivat kirkkain silmin vielä ennen vaaleja, että koulutuksesta ei leikata, vaikka mikä olisi.

Toisin kävi. Opetusta, tiedettä ja kulttuuria sopeutetaan jopa 541 miljoonalla eurolla vuoteen 2019 mennessä. ”Tasa-arvoinen lupaus hyvästä koulutuksesta on vaarassa. Ihmiset jäävät vaille kunnon koulutusta, millä pääsee työelämään. Tämä lisää syrjäytymisen kustannuksia ja eriarvoisuutta yhteiskunnassa”, totesi **Ville Niinistö** toukokuussa. Nyt puhutaan kieltämättä jo sellaisista summista, että niiden suuruutta ei edes ymmärrä.

Eräs koulutuksen sopeuttamisen osa-alueista esiintyy hallitusohjelman lisätoimenpiteissä, nimittäin aikuiskoulutustuen muutos. Aikuiskoulutustukea on voinut saada omaehtoiseen ammatilliseen koulutukseen osallistuva aikuinen, jos hän jää opintovapaalle työ- tai virkasuhteesta. Tukea myönnetään tutkintoon johtavaan opiskeluun sekä ammatilliseen lisä- ja täydennyskoulutukseen julkisen viranomaisen alaisessa oppilaitoksessa.

KOULUTUKSEN KÄRKIMAANA Suomi on tukenut aikuiskoulutustuella työssä ahertavan työvoiman osaamisen uudistamista. Sen lisäksi, että jo alakoulutustasolla on varauduttu digitalisaation ja globalisaation tuomiin muutoksiin, myös jo työelämässä olevien osaamistason nostaminen ja näin varautumi-

nen työtehtävien muutokseen on mahdollistettu. Kuulostaa järkevältä, eikö vain?

Tuen kysyntä on kasvanut. Viiden viime vuoden aikana sitä saavien henkilöiden määrä on kolminkertaistunut. Vuonna 2010 aikuiskoulutustukea sai noin 6 000 henkilöä ja vuonna 2014 etuuden käyttäjiä oli 18 000.

TUEN KOHTALO on kuitenkin tulevaisuudessa vaakalaudalla. Hallituksen ehdotuksessa aikuiskoulutustukea leikattaisiin 70 miljoonalla eurolla, mikä muuttaisi aikuiskoulutustuen perusosan tuesta lainaksi. Jos asia käännetään selkokielelle,



Selkokielellä sanottuna: yksilön pitää ottaa lainaa maksaakseen oman koulutuksensa.

niin leikkaus tarkoittaa sitä, että tuki katoaa ja yksilö ottaisi omaa lainaa maksaakseen koulutuksensa.

Aikuiskoulutustukea käyttäneistä 96 prosenttia on todennut, että nimenomaan tuki on ollut heille tärkeä, koska se on mahdollistanut hakeutumisen koulutukseen.

Nyt siis halutaan saada aikaan kilpailukykyä, mutta ensisijaisesti vyötä kiristämällä. ”Asetamme työn etusijalle”, sanoi valtavarainministeri **Alexander Stubb**, kun koulutusleikkauksista kerrottiin.

Aikuiskoulutustuen perusosan muuttaminen lainaksi veisi pois etuuden, jolla on ennaltaehkäisty työttömyyttä ja pidentetty työuria. Etusijalle asettaminen näyttää olevan moniulotteinen käsite. Tällaisena aikana yritysten panostus oman henkilöstönsä kouluttamiseen on entistä tärkeämpää. ■

POHJOIS-EUROOPAN SUURIN
OSTON JA LOGISTIIKAN KOHTAAMISPAIKKA



LOGY

11.-12.2.2016

CONFERENCE

WWW.LOGYCONFERENCE.FI



**“AJAN OLLESSA KORTILLA LOGY CONFERENCE
ERINOMAISET VERKOSTOITUMISMAHDOLLISUUDET
JA UUDET KONTAKTIT OVAT KULLAN ARVOISIA.”**

1. OSA 11.2.2016 FINLANDIA-TALO

▪ LIIKETOIMINTATRENDEISTÄ PARHAISIIN KÄYTÄNTÖIHIN

2. OSA 11.-12.2.2016 M/S BALTIC QUEEN

▪ TAPAAMISFOORUMI ▪ VALMENNUSFOORUMI ▪ KONTAKTIFOORUMI

LOGY

POHJALTA VIIME VUODEN TASOLLE

LOGY-barometrin vuoden 2015 kahden ensimmäisen neljänneksen indeksit näyttivät, että alkuvuoden toteutunut tilanne oli hieman huonompi kuin samaan aikaan vuotta aiemmin. Mukana indeksissä olivat Suomessa toimivien logistiikkapalveluyritysten, logistiikkapalveluja ostavien yritysten ja hankinta-ammattilaistenkin näkemykset.

Logistiikkapalveluyritysten arviot vuoden ensimmäisen neljänneksen toteumasta putosivat jopa alimpaan arvoon koko kyselyhistorian aikana. Vuoden toisella kvartaalilla tilanne parani kuitenkin lähelle viimevuotista tasoa. Kaikki ryhmät odottavat, että seuraava puolivuotiskausi on viimevuotista parempi. Logistiikkapalveluja ostavat katsovat tulevaan erityisen optimistisesti.

Saksalainen logistiikka-alan yhdistys BVL (Bundesvereinigung Logistik) on julkaissut omaa logistiikan indikaattoriaan jo usean vuoden ajan. Oheisessa kuvassa näkyy sekä LOGYn että BVL:n indikaattorien tulokset toteuman ja odotusten osalta. BVL:n tuloksissa mielenkiintoista on se, että koko kyselyhistorian aikana indeksin toteuma-arvot ovat näyttäneet edellistä vuotta huonompaa tilannetta (indeksi alle 100) vain vuonna 2009 tehdyissä kyselyissä.

BVL:n vastaajat näyttävät olevan varovaisia tulevaisuuden odotuksissaan. Yli puolessa kyselyistä toteuman indeksiluvut ovat korkeammalla kuin saman kyselyajankohdan odotukset tulevalle puolelle vuodelle. Suomalaisen arviot toteumasta eivät puolestaan ole kertaakaan kyselyhistorian aikana olleet korkeammalla kuin odotukset.

Suomen tuloksia selittää osaltaan varmasti se, että suomalaisessa kyselyssä toteuma-arviot eivät ole vielä kertaakaan olleet arvon 100 yläpuolella eli ilmaisseet, että toteutunut tilanne olisi ollut parempi verrattuna samaan ajankohtaan vuotta aiemmin. Suomalaiset eivät ehkä ole saksalaisia optimistisempia, mutta meidän mielipiteemme tulevasta tilanteesta vaihtelee voimakkaammin.

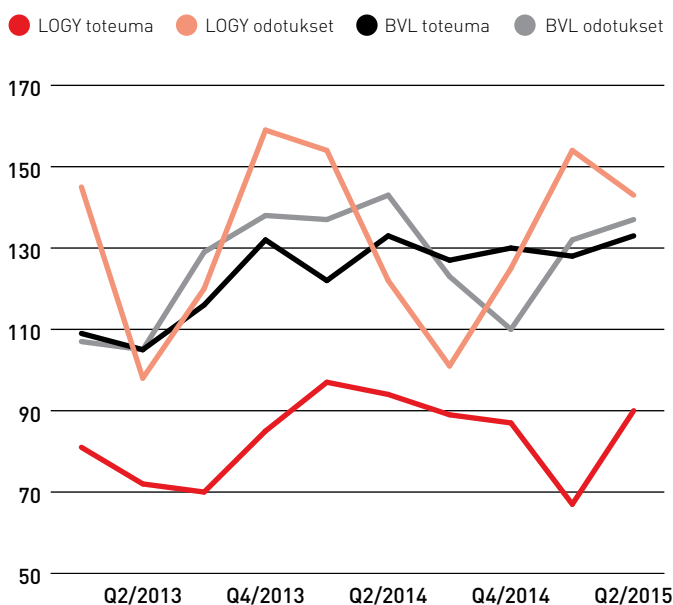
Neljännesvuosittain tehtävässä LOGY-barometrissa logistiikkapalveluyritysten ja logistiikkapalveluja ostavien yritysten edustajat sekä hankinnan ammattilaiset arvioivat juuri menneen kvartaalin tilannetta verrattuna edellisen vuoden vastaavaan neljännekseen sekä odotuksia seuraavalle puolelle vuodelle. Barometrin toteuttaa ja julkaisee Suomen Ostaja Logistiikkayhdistys LOGY ry. Barometrin vastaukset ovat vastaajien mielipiteitä eikä barometrin toteuttaja voi vahvistaa yksittäisten vastausten oikeellisuutta.



Olemmeko me optimistisempia kuin saksalaiset?

Suuret kiitokset kaikille LOGY-barometrin vastaajille, olettehan mukana jatkossakin! Myös uusia vastaajia otetaan mielellään mukaan. Tulokset ovat sitä kattavampia, mitä laajempi vastaajajoukko on mukana. Voit tutustua LOGY-barometriin ja liittyä vastaajalistalle osoitteessa www.logy.fi/barometri. ■

YHDISTETTY INDIKAATTORI



Kaaviossa näkyy keskiarvot vastauksista toteuman ja odotusten osalta. Arvo 100 (normaalitaso) kuvastaa tilannetta, jossa positiivisia ja negatiivisia vastauksia on yhtä monta. Vastaavasti 200 tarkoittaa sitä, että kaikki vastaukset ovat positiivisia – ja 0 sitä, että kaikki vastaukset ovat negatiivisia.

KALENTERI

LOKAKUU

23.–24.10. LOGYn piirien laivaseminaari

Viking Line M/S Amorella, Turku

27.–28.10. Varastotoiminnan ohjaus

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

28.–30.10. 32nd International Supply Chain Conference

Berliini, Saksa

MARRASKUU

4.11. Tilaus-toimitusketjun menetelmät ja parhaat käytännöt

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

4.11. Kuljetukset kilpailutekijänä

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

5.11. Kuljetuspalvelujen ostaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

5.11. Toimitusketjun suorituskyvyn tehostaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

10.11. Incoterms – Toimituslausekkeet tutuiksi

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

11.11. Hankintafoorumi yhteistyössä Tekesin ja Aalto-yliopiston kanssa: Ulkoiset resurssit innovaatioiden lähteenä

Aalto-yliopisto, Espoo

11.11. Hankinnan mittaaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

12.11. Oston sopimukset ja lakiasiat

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

17.–18.11. Hankinnat ja tulokseteko – Tehoisku kustannustehokkaaseen hankintaan

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

18.11. Hankintojen taloudellinen ohjaaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

18.–19.11. Toimitusketjun hallinnan ABC

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

18.11. SCM-päivä 2015

Niemi Center, Helsinki

23.11. Sisälogistiikkafoorumi: Pitkän tähtäimen jousto sisälogistiikassa – Miten infra, järjestelmät ja koneet joustavat tehokkaasti

Toyota Material Handling Finland Oy, Vantaa

25.–26.11. Toimittajien johtaminen

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

26.11. LOGYn syyskokous

Katajanokan kasino, Helsinki

JOULUKUU

1.12. SCM-foorumi: Vuositapaaminen & roundtable yhteistyössä STO:n kanssa, operaatiostrategiat

Hotelli Seurahuone, Helsinki

3PL Turku



Palvelumme tehokkuus ja turvallisuus varmistetaan Varsinais-Suomessa automaattisesti



Piispanristin automaattivarastomme sopii hyvin suurien volyymien ja arvokkaiden tuotteiden varastointiin, vaativat asiakkaamme ovat hyvä osoitus siitä.

Asiakastyytyväisyys edellyttää lisäksi monipuolisia palveluja ja sitoutuneita ihmisiä – niitä meiltä löytyy myös.

- Varastointi
- Osa-kokoonpano
- Kuljetukset
- Pakkaaminen
- Tuotannon tuki
- Nettikauppa
- Projektitoimitukset
- Kontitukset
- Logistiikka-toimintojen haltuunotot



Pystymme tuottamaan kattavasti tarvitsemasi logistiikkapalvelut. Ota yhteyttä, niin kerron mielelläni lisää, myös muista toimipisteistämme.

Mikko Mellanen

puh. 040 0743613

3PLogistiikka Turku Oy
Panimokatu 1
20760 Piispanristi

3PLogistiikka Satakunta Oy
Konepajaranta 4
28100 Pori

3PL LOGISTIIKKA

- palvelut tyytyväisyystakuulla

www.3pl.fi

YHDISTYS



ESIMIES, ÄLÄ UNOHDA TYÖHYVINVOINTIA

Lahden ammattikorkeakoulu ja teknologiakeskus Techvilla ovat toteuttaneet yhteistyössä logistiikka-alan työhyvinvointia selvittävän WelLog-hankkeen. Sen tulosten mukaan työhyvinvoinnin ja sen johtamisen haasteina ovat työn fyysinen kuormitus, esimiehen rajalliset vaikutusmahdollisuudet sekä aikapaineet ja kiire. Esimies voi edistää työhyvinvointia olemalla avoin, puuttumalla varhain ongelmiin ja luomalla työhyvinvointia edistävää kulttuuria ja ilmapiiriä. Esimiehet pitävät tärkeänä myös oman työhyvinvoinnin huolehtimista.

Esimiehet joutuvat jatkuvasti priorisoimaan mitä tehdä, kuka tekee ja mitä jätetään tekemättä. Ajanpuutteen vuoksi ei ole mahdollista keskustella riittävästi henkilökunnan kanssa. Esimiehet kohtaavat erilaisia konflikteja, kuten muutos- ja kriisitilanteita, stressin ja uupumuksen aiheuttamia konflikteja, yksilölähtöisiä ongelmia ja työntekijöiden keskinäisiä konflikteja.

Esimiesten oma ymmärrys, pätevyys ja voimavarat sekä organisaatiolta saatu tuki vaikuttavat siihen, miten haas-

teelliset tilanteet ratkaistaan. Vaikeiksi koetaan erityisesti sellaiset tilanteet, jotka liittyvät työntekijöiden elämäntilanteeseen, terveyteen ja henkilökohtaisiin asioihin. Myös henkisen ja fyysisen kuormituksen arviointi suhteessa kiireeseen ja työpaineisiin koetaan haasteellisenä. Työntekijä ei välttämättä tuo itse esiin vaikeuksia, joten niihin on tällöin vaikea vaikuttaa.

Haastattelun mukaan työyhteisön hyvinvoinnista huolehtivan esimiehen tulee panostaa arkijohtamiseen, havaita ongelmat varhaisessa vaiheessa ja tukea työntekijöiden työn hallintaa. Lisäksi esimiehen tulee havainnoida ja seurata alaistensa toimintaa työssä. Oma suhtautuminen, asenne työhön, kokonaisvaltaisen terveyden huomioinen ja omien rajojen tunteminen auttavat esimiehiä edistämään terveyttään ja ehkäisemään kuormitusta.

Artikkeli perustuu tradenomi Pauliina Rantalán opinnäytetyöhön. TtT Marja Leena Kukkurainen työskentelee tuntiopettajana ja KTM Ullamari Tuominen logistiikan lehtorina Lahden ammattikorkeakoulussa.

HAASTEITA JA MITEN NE SELÄTETÄÄN

Tyypillisiä työhyvinvoinnin haasteita ja työhyvinvointia edistäviä toimintamalleja logistiikka-alalla

Työhyvinvoinnin haasteet logistiikka-alalla		Työhyvinvointia edistävät toimintamallit
Fyysinen kuormittavuus	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pöly ▶ Viima ▶ Nostot ▶ Apuvälineitä ei haluta käyttää 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Työn hallinta ▶ Työn kierto ▶ Työvuorosuunnittelu ▶ Vääriin toimintatapoihin puuttuminen ▶ Koulutus
Esimiehen rajalliset vaikutusmahdollisuudet	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ongelmista ei haluta puhua ▶ Palautteen vähyyt ▶ Asenteet ▶ Vaikeat sosiaaliset tilanteet 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Varhainen puuttuminen ▶ Avoimuus ▶ Vuorovaikutus ▶ Kehityskeskustelut
Kiire	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Esimiesten työt kasaantuvat vapaa-ajalle ▶ Ajanhallinta haastavaa 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Omien rajojen tunnistaminen ▶ Delegointi ▶ Aikataulut ▶ Palautuminen ▶ Irrottautuminen työstä



Seniorikillan jäsenet kuulivat, että Virossa on käytössä muun muassa sähköinen äänestys, veroilmoitus ja allekirjoitus.

VIRO SATSAA KALUSTOON JA ÄLYYN

Seniorikilta vieraili toukokuussa Viron kauppaministeriössä, jossa isäntänä toimi innovaatiotivisioonan päällikkö **Mart Laasit**. Liikenneinvestointiosaston apulaisosastopäällikkö **Indrek Gailan** kertoi Viron ajankohtaisesta infrastruktuuritilanteesta ja uusista hankkeista. Viron informaatiotietojärjestelmien edustaja **Mikk Vainik** kertoi puolestaan e-Estoniaan liittyvistä ratkaisuksista. Sujuvasti englanniksi esitelmöineet nuoret miehet edustavat Viron uutta dynaamista ja kansainvälistynyttä sukupolvea.

Viron infrastruktuurissa ovat kansainväliset yhteydet ja Tallinnan seudun liikennejärjestelyt. Viron sijainti on keskeinen, ja kahden vuorokauden kuorma-automatkan piirissä asuu noin 300 miljoonaa ihmistä. Heistä tosin melkoinen osa asuu Venäjällä.

Euroopan unioni on auttanut viime vuosina merkittävästi Viroa uudistamaan liikennejärjestelmiään. Vuonna 2013 Viroon hankittiin EU:n 85 prosentin tuella 18 sähköjuna ja lisäksi verovarjoilla 20 dieseljuna. Uusien junien ansiosta matkustaminen rautateillä on kasvanut 50 prosenttia. Pari vuotta sitten Tallinnassa otettiin käyttöön sähköautojen vuokrajärjestelmä, ja nykyisin siellä voi vuokrata sähköauton kännykkäsovelluksella kuudella eurolla tunti.



Sähköiset palvelut säästävät virolaisten aikaa: yrityksen perustaminen vie sähköisesti 39 minuuttia ja äänestämisen 6 minuuttia.

Puolet Viron 1,3 miljoonasta asukkaasta asuu Tallinnan seudulla. Tallinnassa parannetaan lähivuosina liikenneinfrastruktuuria lähes 200 miljoonalla eurolla. Sataman tavaraliikennettä siirretään kehätielle pois kaupungin keskustasta. Satamaa myös laajennetaan ja sen palveluja kehitetään. Lisäksi lentoaseman kapasiteettia ja turvallisuutta parannetaan ja sinne rakennetaan raitiotieyhteys.

Rail Baltic II on EU-vetoinen ja EU:n 85-prosenttisesti rahoittama hanke. Viidellä miljardilla eurolla on tarkoitus rakentaa 700 kilometriä yleiseurooppalaista, 1435 mm:n levyistä kaksoisraidetta Tallinnasta Riian ja Kaunaksen kautta Puolan rajalle. Lopullista päätöstä hankkeeseen odotetaan tämän vuoden syksyllä, ja valmista pitäisi olla noin 2025. Hankkeeseen sisältyy myös uusi, monikerroksinen rautatie-termiinaali Tallinnaan, jonka kautta kulkevat kaikki mahdolliset yhteydet satamiin ja lentokentälle.

e-Estoniassa kaikilla viranomaispalveluilla on sama käyttöliittymä. Portaalissa on nyt yli 800 sähköistä palvelua. Palveluihin tunnustaudutaan henkilökortilla tai SIM-kortilla toisin kuin Suomessa, jossa käytetään tavallisesti pankkitunnuksia.

Viron vahva IT-osaaminen periytyy siellä sijainneesta Neuvostoliiton Kybernetiikan instituutista, joka jätti jälkeensä paljon osajia ja näkemystä myös valtionhallintoon. Itenäistymisen jälkeen Virossa ei ole ollut rahaa ostaa kalliita ulkomaisia järjestelmiä, joten kaikki järjestelmät on rakennettu alusta alkaen itse – ja ilman tarvetta integroida vanhoihin järjestelmiin.

UUSIMAALAISET KÄVIVÄT TAMPEREELLA

Helsinki-Uudenmaan piiri järjesti syyskuun puolivälissä vierailun Kiillolle Lempäälään ja Tampereen Alihankintamessuille.

Vierailuun sisältyi yksityiskohtaisia esityksiä Kiillosta yrityksenä ja sen operatiivisesta toiminnasta. Oli hienoa nähdä, kuinka hienoja menestystarinoita kotimaisesta tuotannosta löytyy. Vierailun teemana oli yrityksen ostojen malli, logistiikka ja tulevaisuuden näkymät. Lämpimät kiitokset vierailusta!

Messuilla vierailimme vapaamuotoisesti eri osastoilla ja luennoilla.

Mia Jyrkänkallio

Helsinki-Uudenmaan piiri

SUEZ on kiertotalouden suunnannäyttäjä



SITA on nyt SUEZ

Hoidamme suuren osan suomalaisten kotitalouksien ja yritysten ympäristöhuollosta. Lähes kaikki keräämämme jätteet päätyvät esijalostuksemme kautta teollisuuden uusioraaka-aineiksi tai lämmön ja sähkön tuotantoon. Toimintamme säästää luonnonvaroja ja luo aidosti uusia työpaikkoja. **Tämä on kiertotaloutta parhaimmillaan.**

Suomalaista osaamista

Valmius hyödyntää innovaatioita sekä luoda uusia toimintatapoja on meille tärkeää. Helsingin laitoksellemme sijaitsee maailman ensimmäinen robotiikan ehdoilla toimiva rakennusjätteen käsittelylaitos. Olemme myös mukana ainutlaatuisessa tuotantokokeessa, jossa tekstiilijätteestä luodaan uutta laadukasta raaka-ainetta vaateteollisuuteen. Asiakkaidemme leipä- ja leipomojätteet toimitamme jättepohjaisen etanolipolttoaineen raaka-aineeksi – ensimmäisenä maailmassa.

Olemme luoneet eri asiakasryhmille palvelumuotoja, jotka helpottavat ja tehostavat heidän toimintaansa sekä mahdollistavat tuotetulle jätteelle parhaan hyödyntämisen.

SUEZ on myös merkittävä globaali toimija: viemme suomalaista osaamista Euroopan ja maailman markkinoille, ja tuomme sieltä takaisin innovaatioita ja palvelutapoja, joita käytämme täällä suomalaisten hyväksi.

Lue lisää SUEZ-innovaatioista asiakaslehdestämme osoitteesta sitaatti.sita.fi



KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Liian monta kokkia

'TYÖMARKKINOILLA ON KEITETTY puolen vuoden ajan sekamelisoppaa – sananmukaisesti. Reseptin tarjosi pääministeri **Juha Sipilä** ja mausteita kaatavat oppositio, palkansaajat ja työnantajat. Kokkeja riittää ja sekava meteli kuuluu kaikialle.

Kaikki vakuuttavat, että sopimalla saadaan parempi tulos kuin pakottamalla. Sopimussyhteiskunnan saavutuksia kehuaan ja sopimisen perinteitä muistellaan aina talvisotaan saakka.

Puhujat unohtavat mielellään, että suurimpien vaikeuksien hetkellä Suomessa ei ole koskaan pystytty sopimaan. Vuonna 1978 SAK suostui palkankorotusten siirtämiseen, kun vaihtoehtona oli Sorsan hallituksen kaatuminen ja devalvaatio. Lykkäys pelasti hallituksen kaatumiselta, mutta ei palkansaajia devalvaatiolta. Sorsan vuoden 1991 sopimus palkan alennuksista ei myöskään kelvannut SAK:lle. Palkkojen sijasta ostovoimaa leikattiin kahdella devalvaatiolla.

Ehkä sopimustoiminnan tulokset ovat yliarvostettuja. Niiden seurauksena Suomeen on syntynyt teollisuusmaiden jäykin työmarkkinajärjestelmä, jonka sisältöön edesmaan hallitus ei pysty olennaisesti vaikuttamaan.

ITSEKRITIIKKIIN ON AIHETTA niin palkansaajilla kuin työnantajillakin, kun katsoo äskettäin julkaistuja WEF:n (World Economic Forum) kilpailukykyvertailun tuloksia. Ne osoittavat, että Suomi on työmarkkinoiden toimivuudessa eurooppalaista pohjasakkaa. Häviämme reippaasti niin muille Pohjoismaille kuin eurooppalaisille teollisuusmaillekin Uudesta-Seelannista, Kanadasta ja Yhdysvalloista puhumattakaan. Sveitsi on luokan priimus, Suomi sijalla 26.

Työmarkkinoiden joustavuudessa Suomi oli pahnanhimmaita, sijalla 87 kaikkiaan 140 valtion joukossa. Sijoitus oli lähes yhtä huono, kun arvioitiin työn tuottavuuden vaikutusta palkkaukseen. Suurta huolta antaa myös heikko kyky pitää kiinni lahjakkuuksista. Infrastruktuuriin ei ole enää meille kilpailuetu. Aiempi johtava asemamme digitalisaatiossa on lähes romahtanut sijalle 25.

MUTTA ON SUOMELLA toki myös vahvuuksia. Myönteisimpiä tuloksia WEF:n mittaus antaa korkeakoulujärjestelmästä, luottamusta herättävästä julkisesta päätöksenteosta ja instituutioista, terveydenhoidosta ja innovoinnista.

Arvoamme työmarkkinoilla nostaa parhaaseen kolmanneksen vakiintunut yhteistyö työmarkkinoiden osapuolien kesken, irtisanomisen joustavuus ja kustannukset sekä naisten osallistuminen työelämään.



Puhujat unohtavat, että suurimpien vaikeuksien hetkellä suomalaiset eivät ole onnistuneet sopimaan.

Pitkävaikutteiset tekijät ovat kunnossa, mutta nopeisiin korjauksiin työmarkkinajärjestelmä ei näytä taipuvan. Hallitus on esittänyt sen korjaamiseksi pakottavaa lainsäädäntöä. Sipilä on ainakin onnistunut pakottamaan työmarkkinajärjestöt neuvottelemaan.

LUOVA MATEMATIIKKA on arvossaan, kun väitellään prosentin kymmenesosien vaikutuksista. Tarjolla on nollasopimus ensi vuodeksi ja malttia luvataan jatkoksikin. Lupausten arvo mitataan sillä, kuinka kalliita ja huonoja sopimuksia kilpailijamme tekevät seuraavien 5–10 vuoden aikana. Nyt ei voi valita devalvaatiota. Siksi olisi hyvä sopia.

Jos ei sovita, yritysten kilpailukyvyyn palauttaminen ulkoistetaan Suomen kanssa kilpailevien maiden epäonnistumiseen varaan. Sitäkö meidän nyt pitäisi toivoa? ■

OSAAVAMPI SINÄ!

Loppusyksy 2015 on loistavaa aikaa ammattitaidon kehittämiselle

Hankinnan valmennukset

- » Oston peruskurssi 27.-28.10, 17.-18.11. & 9.-10.12.
- » Incoterms - toimituslausekkeet tutuiksi 10.11.
- » Hankinnan mittaaminen 11.11.
- » Oston sopimukset ja lakiasiat 12.11.
- » Hankinnat ja tulokseteko 17.-18.11.
- » Hankintojen taloudellinen ohjaaminen 18.11.
- » Toimittajien johtaminen 25.-26.11.
- » Tuloksellinen neuvottelu 2.-3.12.
- » Hankintatoimen johtaminen ja kehittäminen 9.-10.12.

Toimitusketjun hallinnan valmennukset

- » Varastotoiminnan ohjaus 27.-28.10.
- » Tilaus-toimitusketjun menetelmät ja parhaat käytännöt 4.11.
- » Kuljetukset kilpailutekijänä 4.11.
- » Toimitusketjun suorituskyvyn tehostaminen 5.11.
- » Kuljetuspalvelujen ostaminen 5.11.
- » Toimitusketjun hallinnan ABC 18.-19.11.
- » Toimitusverkoston johtaminen ja riskien hallinta 2.-3.12.

Lue lisää ja ilmoittaudu:
www.logy.fi/koulutus

Ilmoittautumiset viimeistään kaksi viikkoa ennen tapahtumaa:

- www.logy.fi/koulutus
- yhdistys@logy.fi
- 044 3367083

Varaamme oikeuden muutoksiin.

LOGY



EUROOPAN JOHTAVA SATAMAOPERAATTORI

