

OSTO & LOGISTIIKKA ^{3 2015}

Toyota esittelee ennennäkemätöntä teknologiaa!



Mutta mitä? Sen näet Logistiikka - Kuljetus 2015 -tapahtumassa 11.-13.6 osastollamme 3e49

Myynti 010 575 700
www.toyota-forklifts.fi
www.toyota-hyllyt.fi

TOYOTA

MATERIAL HANDLING

**12 ASFALTTI
MURENEE**

BRYSSEL VALMISTEE
UUTTA EU-TIEMAKSUA

**26 HUH KUINKA
HALPAA ÖLJYÄ**

ENNUSTAJAT NÄKEVÄT
JO NOUSEVIA KÄYRIÄ

**30 AURINKO NOUSI
TURUN TELAKALLA**

NÄIN VARUSTELLAAN
SUURI RISTEILYALUS



Myös sinä voit valita.
Tutustu ekologisiin
vaihtoehtoihimme.
www.dbschenker.com/fi



Tiedät, että asiakkaasi arvostaa ympäristöä. Niin mekin.

Ympäristö on meille kaikille elintärkeä, joten sen puolesta on toimitava. Meidän tavoitteemme on olla myös ympäristön kannalta alamme kärkiyritys. Siksi vähennämme toiminnastamme aiheutuvia ympäristövaiikutuksia ja lisäämme tehokkuuttamme kestäväällä tavalla.

Yksi käytännön toimenpide on kuljettaa kerralla enemmän. Käyttämällä kaksitasoisia Multideck-perävaunuja voimme vähentää päästöjä jopa 33 %.

Trukitkin voidaan ladata aurinkovoimalla. **Siksi otamme Vantaalla käyttöön Suomen suurimpiin kuuluvan aurinkovoimalan.** Lähes 1,4 kilometriä pitkä aurinkopaneelialta tuottaa meille energiaa 170 MWh vuodessa.



20 PYSYKÄÄ POISSA, HÖRHÖT

Piirivartija Antti Weckström varmistaa, että varkaat pysyvät kaukana tärkeiden varastojen tonteilta.



**TIET HAJOAVAT –
RATKAISUKSI UUSI
EU-MAKSU?**



**LUOTSILAITOKSESSA
KYTEE RIITA
TAKSOISTA**

- 4 PÄÄKIRJOITUS
- 6 UUTISIKKUNA
- 8 AITIOPAIKALLA: MIKKO HELANDER
- 26 HALPAA ÖLJYÄ MUTTA
KUINKA KAUAN?
- 30 RISTEILIJÄN VARUSTELU ON
LOGISTIIKAN OPTIMOINTIA

- 38 INTEGROI, NIIN SÄÄSTÄT
HANKINNOISSA
- 42 NÄIN HYÖDYT GLOBALISAATIOSTA
- 46 KOLUMNI: NELJÄ ASKELTA
HANKINNAN MENESTYKSEEN
- 48 UUDET TUOTTEET
- 52 UUDET IHMISET

- 53 TAPAHTUMAKALENTERI
- 56 KOLUMNI: OPPIMISEN LAUTASMALLI
- 58 YHDISTYS: KULJETA TURVALLISEMMIN
- 60 PIIRIT: CRAMOSTA HÄRKÄJUHLIIN
- 62 KOLUMNI: JOSPA HALLITUS
TARTTUISI IDEAAAN

**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

Piinkovaa bisnestä vai yhteisöllisyyttä?

IHMISET ELÄVÄT virtuaaliviestinnän keskellä, mutta ruudut eivät voi korvata aitoa kohtaamista. On ollut hienoa nähdä, kuinka esimerkiksi startup-tapahtuma Slush sähköistää hiltittynä pidettyjä keski-ikäisiä suomalaisjohtajia. Sieltä tullaan pois valaistunein silmin ja posket innosta punoittaen. Kyse on kuitenkin piinkovasta bisneksestä, kuten Slushin toimitusjohtaja **Riku Mäkelä** kuvailee.

LOGY järjestää vuosittain lähes sata tapahtumaa, jotka tarjoavat tuhansille logistiikan ja hankinnan ammattilaisille erinomaisen alustan tutustua kollegoihin ja vaihtaa tietoa parhaista käytännöistä henkilökohtaisen osaamisen ja yrityksen kilpailukyyn kehittämiseksi.

Jos ja kun meidänkin tavoitteena on synnyttää piinkovia bisnespäätöksiä, miten meidän tulisi kehittää LOGYn toimintaa? Miltä tulevaisuuden LOGYn pitäisi näyttää?

LOGYLLÄ ON AKTIIVISTA TOIMINTAA ja laadukkaita ammatillisia verkostoitumistapahtumia kaikissa maan tärkeimmissä keskuksissa. Yhdistyksen kansainvälinen verkosto mahdollistaa jäsenille tietoa globaaleista parhaista käytännöistä ja tarjoaa mahdollisuuden osallistua monenlaisiin antoisin tapahtumiin. Tapahtumatarjontaa ja valtakunnallista kattavuutta täydentää uusi mobiili virtuaalinen alusta, LOGYapp. Se tarjoaa kaiken olennaisen tiedon alan kiinnostavista tapahtumista, uutisista ja ihmisistä.

Oman alueen ammattilaisten yhteystiedot ja profilit ovat selailtavissa kosketusnäytöltä vähintään yhtä kätevästi kuin asunnon välittäjien parhaissa portaaleissa. LOGYn jäsen voi LOGYappin avulla ilmaista kiinnostuksensa kohteisiin ja teemoihin, joista haluaa vaihtaa ajatuksia toisten jäsenten kanssa. Sovelluksen avulla voi sopia kätevästi tapaamisesta vaikkapa LOGYn tulevan tapahtuman yhteyteen.

Kaikki tapahtuu luonnollisesti vapaaehtoisesti, käyttäjien ehdoilla, yksityisyyttä ja luottamuksellisuutta kunnioittaen. Ja jotta piinkovaa bisnestä syntyy, portaali tarjoaa

alustan ammattilaistemme toimittamille avoimille tarjouspyynnöille. LOGYappista voi myös tilata uutiskirjeitä sekä tietoa uutuustuotteista ja -palveluista.

Haluan uskoa, että Suomi on mobiilisovellusten luvattu maa ja meiltä varmasti löytyy kyvykkäitä älykkäiden sovellusten tekijöitä. LOGY on astumassa vahvasti virtuaalisovellusten maailmaan, jossa sähköiset palvelut täydentävät muuta tarjontaa.

Olkoon tämä kirjoitus avoin haaste palvelujen tarjoajille. Tervetuloa tarjoamaan: nopeimmat ja fiksuimmat voittavat!

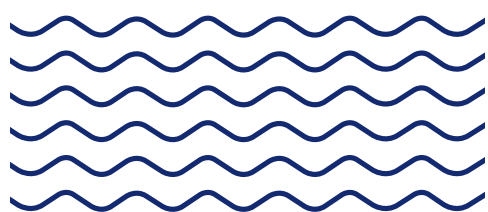


Virtuaalinen viestintä vahvistuu muttei korvaa fyysistä kohtaamista.

KESÄKUUN 11.-13. PÄIVINÄ Helsingin Messukeskukseen koontuu mittava joukko LOGYn ammattilaisia Logistiikka Kuljetus 2015 -näyttelyyn. Tapahtumassa on erinomainen mahdollisuus löytää uusia upeita tuttuja, tavata ystäviä sekä saada tietoa alan uutuuksista. LOGYn ammatilliset foorumit tarjoavat upeat keskustelutilaisuudet muun muassa piinkovasta bisneksestä.

Olen varma siitä, että LOGYn 39 00 henkilöjäsentä ovat oikeassa.

LOGY tarjoaa nyt ja tulevaisuudessa upean verkoston ja loistavia palveluita osaamisen, innovaatioiden ja kilpailukyyn kehittämiseksi. Laitetaan yhdessä Suomen hankintatoimi ja logistiikka huippukuntoon. Hyvää kesää!

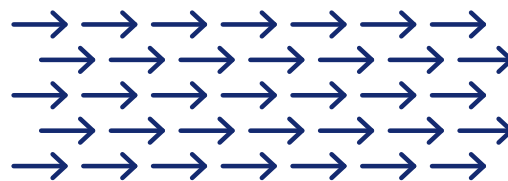


SUOMEN MIELENKIINTOISIN OVI

Rakennamme
kumppaneidemme
kanssa kiinnostavia

UUSIA
PALVELUITA

ja luomme
kaupankäyntiä
innostavia
mahdollisuuksia.



Teemme tuloksia **YHDESSÄ JA VASTUULLISESTI.**

Helsingin Satama osallistuu

LOGISTIIKKA-KULJETUS 2015

-tapahtumaan 11.–13.6.

Helsingin Messukeskuksessa.

Kumppaneistamme yhteisosastolla ovat **Eckerö Line,**
Fennoway, Finncontainers, Ladec, Speed ja Varova.

TERVETULOA

tapaamaan meitä
osastolle

6d61



www.portofhelsinki.fi

**|| PORT OF
HELSINKI || FORWARD TOGETHER ||**

UUSIA KOhteITA ENTISILLE RENKAILLE

► Käytöstä poistettuja renkaita kerätään talteen ja hyödynnetään vuosittain noin 50 000 tonnia. Renkaita käytetään uudelleen sellaisenaan tai pinnoitettuna, kierrätetään materiaalina tai hyödynnetään energiana jätehierarkian mukaisesti. Renkaista prosessoidulla jauheella, rouheella ja leikkeellä on paljon mahdollisia käyttömahdollisuuksia esimerkiksi urheilu- ja ratsastuskentillä. Rengasrouheen soveltuvuutta muun muassa vesien puhdistukseen testataan parhaillaan useissa eri kokeiluhankkeissa.

Ensi vuoden alusta alkaen renkaita ei voi käyttää kaatopaikkojen rakenteissa. Haasteena on siis kehittää korvaavaa hyötykäyttöä vuosittain jopa 30 000 tonnille renkaita.



”Cleantechin avulla voimme yhdistää kunnianhimoiset ilmastotavoitteet ja kestävän kasvun. Alan edelläkävijät ovat tulevaisuuden voittajia.”

Ex-ympäristöministeri **Sanni Grahn-Laasonen**



KOKEILULUPA 104-TONNISELLE LAPPIIN

► Trafi myönsi kokeiluluvan 104-tonniselle puunkuljetusautolle Lapissa. Trafi on myöntänyt Ketosen kuljetukselle vuoden 2019 loppuun olevan kokeiluluvan 32 metriä pitkälle ja 104 tonnia painavalle ajoneuvoyhdistelmälle Inarin ja Kemin välille. Kyseessä on järjestyksessään toinen puutavaran kuljetuksiin suunniteltu suuren hyötykuorman ajoneuvoyhdistelmä Suomessa.

VIRASTO KEHITTÄÄ NOPEAA TIEDONSIIRTOA AUTOIHIN

► Älyliikenteestä kehitystyö keskittyy nyt autojen ja infran yhteistoiminnallisiin järjestelmiin. Esimerkiksi kun ajoneuvon turvatyyny laukeaa, voi kolariin joutunut auto tulevaisuudessa lähettää salamannopeasti viestin onnettomuuspaikkaa lähestyville autoilijoille.

Liikennevirastolla on parhaillaan käynnissä useita älyliikenneprojekteja. Pohjoismaisessa hankkeessa kehitetään älyliikennepalveluita akselille Vaalimaa–Helsinki–Turku–Tukholma–Kööpenhamina. Suomen osuudessa keskitytään uuteen teknologiaan, joka mahdollistaa autojen välisen nopean tiedonvaihdon ilman suuria yhteiskunnallisia investointeja.

KOTIMAISET SÄHKÖBUSSIT HELSINKIIN

► Helsingin seudun liikenne (HSL) hankkii 12 sähköbussia kotimaiselta Linkkeriltä. Bussit toimitetaan vaiheittain, ja niiden suorituskyky tutkitaan VTT:n alustadynamometrissa. Kokeilun autot varustetaan tiedonkeruulaitteilla. Lisäksi akustojen varaustilan monitorointiin kehitetään reaaliaikainen valvonta- ja ohjausjärjestelmä.

Valmistuvat sähköbussit ovat alumiinisia. Ne ovat keveytensä ansiosta myös hyvin energiatehokkaita. Bussit ladataan pikaladauksella päätepysäkillä.

Ensimmäiset sähköbussit liikennöivät loppukesällä Espoossa, jossa sähköbusseja on kokeiltu jo yli kahden vuoden ajan. Ensimmäisenä vuonna sähköbussit kyyditsevät matkustajia myös Helsingissä.



NTG OSTI POSTIN MAARAH DIN SKANDINAVIASSA

► Posti myy Ruotsin, Norjan ja Tanskan maantierahdiliiketoiminnan tanskalaiselle Nordic Transport Groupille (NTG). Samalla Posti myy myös Suomen kansainvälisen rahtiliiketoiminnan. Kaupan osana 190 työntekijää siirtyy ostajan palvelukseen.

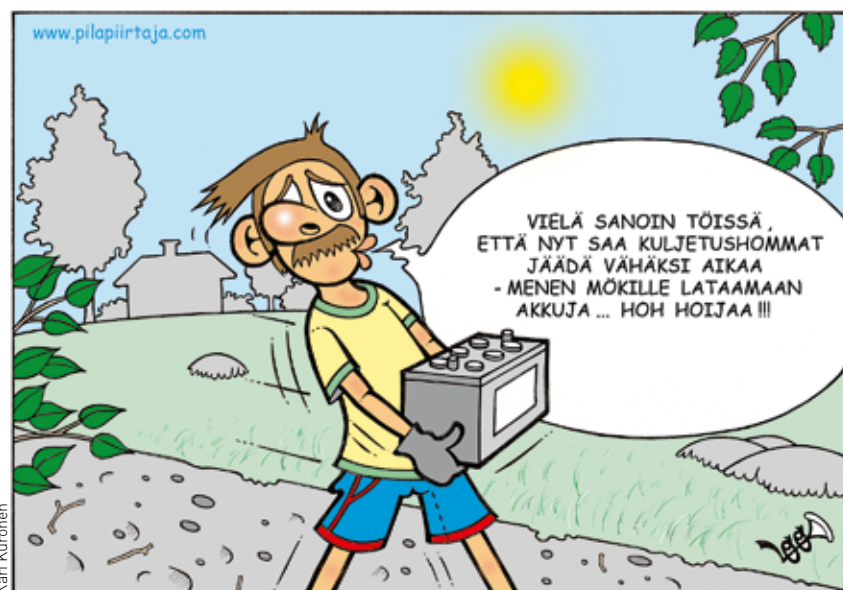
Kauppa ei koske muuta Suomen, Baltian maiden tai Venäjän liiketoimintaa, ja kauppa on tarkoitus toteuttaa tämän vuoden toisen vuosineljänneksen aikana. Kauppasummaa ei ole julkistettu.

UUSI TEKNIikka MUISTI- PIIRIEN PAINAMISEEN

► VTT on kehittänyt uuden menetelmän muistipiirien painamiseen suoraan esimerkiksi kuluttajapakkauksiin. Tekniikka on yksinkertaista, eikä edellytä suuria investointeja.

Muistipiirit voidaan valmistaa pakkausteollisuudessa yleisesti käytetyillä flexo- ja inkjet-painokoneilla suoraan tuotteeseen tai pakkaukseen. Muisti perustuu ilmiöön, jossa metallinanopartikkelit sulautuvat toisiinsa sähkövirran avulla. Muutokseen riittää muutaman voltin jännite. Nanopartikkelien sulautuminen on palautumaton tapahtuma, minkä vuoksi muistin tietosisältö voidaan kirjoittaa vain yhden kerran.

VTT etsii kaupallistajaa patentoimalleen menetelmälle.



POSTIAUTO PALJASTAA KELIRIKON

► Postin jakeluautoon asennettavalla teknillä ratkaisulla tutkitaan, raportoidaan ja ennustetaan sorateiden kuntoa kelirikkoajana. Tutkimus tehdään Oriveden, Ruoveden ja Mäntä-Vilppulan ympäristössä.

Tutkimusalueella ajaviin jakeluautoihin on asennettu anturit, jotka mittaavat tienpohjan kuntoa. Liikeanturit mittaavat ajon aikana tienpohjan kuntoa, pehmeyttä ja epätasaisuutta. Mittaustulokset siirtyvät reaaliajassa avoimeen karttapalveluun.

Reaaliaikaiset tulokset ovat kaikkien saatavilla osoitteessa: <http://bifi.se/MapGeo.aspx>.

"EN YMMÄRRÄ IHMISIÄ, JOTKA **NURISEVAT RUOAN HINNASTA**"

Keskon pääjohtajan Mikko Helanderin mielestä kansainväliset ruokakauppiaat uhkaavat suomalaista elintarviketuotantoa.

Kone- ja paperiteollisuuden kansainvälisissä tehtävissä kannuksensa hankkinut huippujohtaja luotsaa nyt kotimaista vähittäistavarakauppaa. Tammikuussa Keskon pääjohtajana aloittanut **Mikko Helander** sai haasteekseen markkina-asemiaan menettäneen keskusliikkeen, jonka näkymiä sumentavat sitkeän laskusuhdanteen lisäksi saksalaisen Lidl:n kasvu Suomessa ja verkko-ostamisen yleistyminen.

Edeltäjiensä tavoin Helander viihtyy salamavalojen räiskeessä, eikä arkaile esitellä näkemyksiään vähittäiskaupan nykytilasta. Kesrolla on hänen mielestään tärkeä yhteiskunnallinen tehtävä suomalaisen maatalouden ja elintarviketeollisuuden puolustajana.

- Kansantaloudelle olisi kohtalokasta, jos ruokatuotannon sadattuhannet työpaikat häviäisivät Suomesta. Tällä hetkellä suomalaiset elintarvikkeet muodostavat Keskon valikoimista 80 prosenttia, ja sama suhde pysyy jatkossakin.

Helanderin mielestä suomalainen ruoka on hyvää ja edullista. Hän ei ymmärrä ihmisiä, jotka nurisevat ruoan kovaa hintaa.

- Suomalainen ruokakeskustelu perustuu väärin oletuksiin ja esimerkiksi luuloon, että muualla Euroopassa ruoka olisi halvempaa.

Eri puolilla mannerta asunut perheellinen mies kertoo maksaneensa kaikkialla laadukkaista elintarvikkeista vähintään saman verran kuin Suomessa - toki kunkin maan yleiseen hintatasoon suhteutettuna.

Veroale parantaisi kilpailukykyä

Vähittäishintojen asemesta Helander vertailee mieluummin verotusta. Hän huomauttaa, että Suomessa verojen osuus

ruoan hinnasta on 40 prosenttia. Euroopan keskiarvo on 20 prosenttia.

- Meillä käydään keskustelua ruoan hinnasta ilman, että muistetaan tosiasiat. Kansainväliset elintarvikejätit pystyvät valtavien volyymiensä ansiosta toki halpoihin yksikköhintoihin, mutta verotusta keventämällä myös suomalainen ruoka pärjää tiukassa hintakilpailussa.



Suomalaiset elintarvikkeet muodostavat 80 prosenttia Keskon valikoimista. Sama suhde säilyy.

Pääjohtaja ei ole huolissaan, vaikka Keskon päivittäistavarakaupan markkinaosuus on pudonnut parin viime vuoden aikana 35 prosentista 33 prosenttiin. Analyytikot selittävät ilmiötä muun muassa itsenäisiin kauppiaisiin perustuvalla verkostolla, joka heikentää Keskon kilpailukykyä verrattuna keskitetysti johdettuihin kasvajiin S-ryhmään ja Lidl:iin.

Tämän johtopäätöksen Helander aikoo osoittaa vääräksi.

- Työn alla on strategia, jonka seurauksena Keskoa tulee entistä fokuksituneempi yhtiö.



Pääjohtaja Mikko Helander lupaa rakentaa päivittäistavarakauppaan ekologisen ja vastuullisen toimintamallin, joka näkyy lähivuosina Keskon markkinaosuuden kasvuna ja erittäin kannattavana liiketoimintana.

Helander näkee, että kannattavuutta voi syntyä esimerkiksi kivijalka- ja sähköisen kaupan synergiasta. Hän ei usko verkkokauppaan, jossa ostokset kannetaan pahvilaatikoissa kotiovelle. Hajanaiset kuljetukset lisäävät kustannuksia ja rasittavat ympäristöä

– Paljon järkevämpää on kehittää verkkokauppaa niin, että kuluttaja hakee älykännykällä tilaamansa ostokset lähikaupasta. Tällä tavalla jo rakennetun verkoston toiminta tehostuu entisestään, ja oikein toteutettuna sähköinen kauppa täydentää kivijalkakauppaa, Helander linjaa.

Eroon tyhjästä rekoista

Keskon logistista konetta Helander kehuu yhdeksi Euroopan tehokkaimmista. On melkoinen saavutus, että ryhmän parituhatta myymälää Utsjoelta Hankoon pystyvät tarjoamaan asiakkailleen heti aamuvarhaisesta tuoreet ja täydet valikoidut.

– Joka iltapäivä sadat rekat suunnistavat keskusvarastollemme Vantaan Hakkilasta eri puolille maata täyttämään hyllyjä ja vitriinejä niin, että kaikki on kunnossa, kun kaupat avaavat ovensa seuraavana aamuna. Jakelu toimii kannattavasti, mutta kokonaisuutta voidaan yhä järkeistää.

Jakelureiteiltään tyhjinä keskusvarastolle palaavien rekojen aiheuttamasta tuhlauksesta pääjohtaja Helander ha-

PAPERIN TILALLE JOKAPÄIVÄINEN LEIPÄ

MIKKO HELANDER SYNTYI 1960 Kuopiossa ja valmistui 1985 diplomi-insinööriksi Lappeenrannan teknillisestä yliopistosta. Vajaat 20 vuotta hän vastasi paperikonevalmistaja Valmetin eri liiketoiminnoista Suomessa, Italiassa ja Britanniassa. Vuosina 2003–2014 Helander työskenteli ensin pehmapaperiyhtiö Metsä Tissuen ja myöhemmin paperia ja kartonkia valmistavan Metsä Boardin toimitusjohtajana.

Keskon pääjohtajana Helander aloitti tammikuussa 2015. Perheeseen kuuluvat 20- ja 25-vuotiaat tyttäret ja vaimo. Vapaa-ajallaan pääjohtaja ulkoilee ja lukee.

luaa tehdä lopun. Ratkaisuja hän miettii mielellään yhdessä kauppiaiden kanssa.

Logistinen kumppanuus muiden kaupan toimijoiden kanssa on myös mahdollinen. ■

2015

RAILFORUM

KOUVOLA - FINLAND

24.9.2015

TERVETULOA

kansainväliseen rautatieseminaariin Kouvolaan, idän ja lännen logistiseen risteykseen.

RAILFORUM 2015 -seminaari kokoaa yhteen rautatielogistiikan asiantuntijat ympäri maailmaa. Luvassa korkeatasoisia puheenvuoroja, tuoreita näkökulmia ja hyödyllisiä kontakteja.

RAILFORUMin teemoina ovat RAUTATIEHUBIT ja CORRIDORIT. Seminaari tarjoaa ainutlaatuisen tilaisuuden kuulla alan trendeistä ja investointimahdollisuuksista.

OSALLISTUMISMAKSUT JA YRITYSPAKETIT

Yhden (1) hengen osallistumislippu
RAILFORUM-seminaarissa 200 € + alv 24 %.
Viimeinen ilmoittautumispäivä on 14.9.2015.

Tarjoamme myös yrityspaketteja, joilla varmistatte yrityksenne näkyvyyden seminaarissa.
Tietoa yrityspaketeista verkossa
www.railforum.fi

SEMINAARIPAikka

Kouvola-talo, Varuskuntakatu 11, Kouvola

OHJELMA

TERVETULOA TULEVAISUUDEN JUNAAN

09.30 ILMOITTAUTUMINEN JA KAHVI

10.20 SEMINAARIN AVAUS

10.50 • Valko-Venäjän näkemys
• Venäjän näkemys

11.40 JUNA LÄHTEE RAITEELTA 1
• Rautatieliikenteen maailma ja tulevaisuuden näkymät
• Rautatie yhdistää EU:n ja idän
• Rautatieliikenteen näkymät Euroopassa
• Rautateiden kehitys Venäjällä

13.00 KOHTI RAVINTOLAVAUNUA (Lounas)

14.10 JUNA SAAPUU CORRIDORIIN
• Rautatie Euroopan ja Aasian yhdistäjänä
• Rautatien merkitys yrityksille

14.50 VAIHDE VAPAARAITEELLE (Aivobic)

15.00 JUNA SAAPUU ASEMALE: HUB
• Euroopan kuljetuskäytävät ja hubit
• Euroopan rautatieyhteydet ja corridorit
• Itä-Euroopan merkitys rautatiekuljetuskäytävissä

16.00 VIRKISTY KAHVIVAUNUSSA (Kahvitauko)

16.20 JUNA SAAPUU TULEVAISUUDEN ASEMALE
• Paneelikeskustelu, jossa mukana alan johtavat asiantuntijat
• Kommentit

18.00 PÄÄTEASEMA
• Yhteenveto ja tilaisuuden päätös

Pidätämme oikeuden ohjelmamuutoksiin. Mahdolliset ohjelma-
muutokset päivitetään verkkosivuille www.railforum.fi.

LISÄTIETOJA

Kouvola Innovation Oy
Simo Päivinen
Tel. +358 20 615 6364
simo.paivinen@kinno.fi

Aleksandra Airikainen
Tel. +358 20 615 8140
aleksandra.airikainen@kinno.fi

Kouvola®

KINNO | Kouvola Innovation Oy



Yhdysvalloissa tiestön kunnosta on tulossa yksi vuoden 2016 presidentinvaalien teemoista. Rapakon takana ongelmana ei ole raha, vaan epäluottamus julkista sektoria kohtaan.



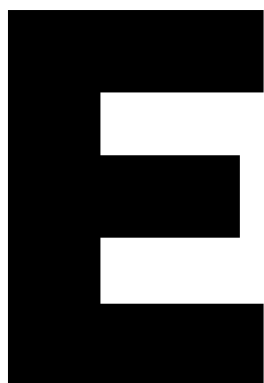
EUROOPAN TIEVERKKO MURENEE

EU-maiden tiestö kärsii kroonisesta rahoitusvajeesta. Bryssel etsii ratkaisua tienkäyttömaksusta, joka tulisi käyttöön kaikkialla unionin alueella.

TEKSTI HELI SATULI KUVAT EU-KOMISSION KUVAPALVELU JA ISTOCKPHOTO



Ruuhkissa palaa prosentti EU:n bkt:stä.



Euroopan tieverkoston surullinen tila on noussut Brysselin liikennevaikuttajien kärkipuheenaiheeksi.

- Moottoriteillä on ison miehen pään kokoisia reikiä jo parikymmentä kilometriä etelään EU:n pääkaupungista. Renkaat ovat hetkessä rikki ja ajaminen turvallisuusriski, kuvailee Keski-Euroopan teitä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKALin Brysselin toimiston johtaja **Pasi Moisio**.

Tilanne ei ole sen parempi myöskään Saksassa, joka on Euroopan talousmoottori. Moisio saksalainen kollega kuvailee autobahnien kuntoa katastrofaaliseksi.

Kymmenen vuotta sitten rekka ajoi Hilchenbachista Saksan keskiosista Hampurin satamaan vuorokaudessa, mutta nyt reissu vie kunnossapitotöiden ja suljettujen moottoritieosuuksien takia pahimmillaan yli viikon. Monet alueen silloista ja valtaväylistä eivät yksinkertaisesti enää kestä painavia rekkoja. Saksalaisten yritysten on maksettava mittavia sakkoja, koska toimitukset myöhästyvät teiden huonon kunnan takia.

Hausa 1,5 biljoonaa euroa

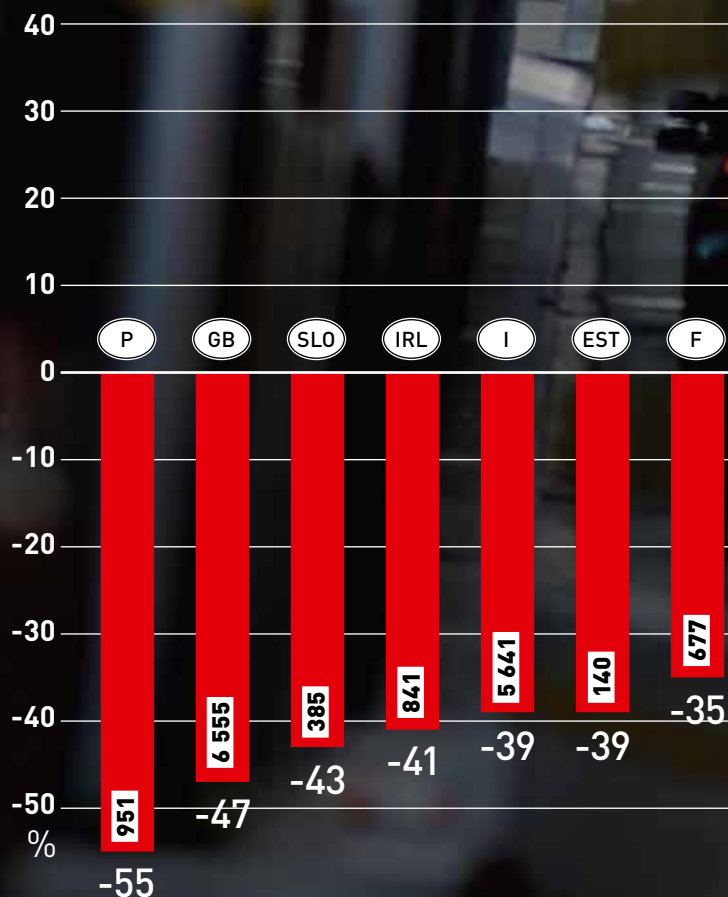
Saksa käyttää EU-komission mukaan joka vuosi 4,5 miljardia euroa liian vähän tiestön ylläpitoon. Suurin osa maan nykyisestä moottoritieverkostosta ja silloista on rakennettu 1970-luvulla.

Tiestön korjausvelka kumuloituu vuosi vuodelta myös Ranskassa ja Isossa-Britanniassa. Britannian liikenneministeriön selvityksen mukaan teiden huono kunto maksaa pk-yrityksille vuodessa viisi miljardia puntaa tuotannon tehostommuutena, myöhästymisinä ja kaluston korjauskuluina.

Välimeren maissa tilanne on talouskriisin takia vielä tummempi. Espanjassa on yksi Euroopan kattavimmista moottoritieverkostoista. Päällysteen huono kunto johtaa

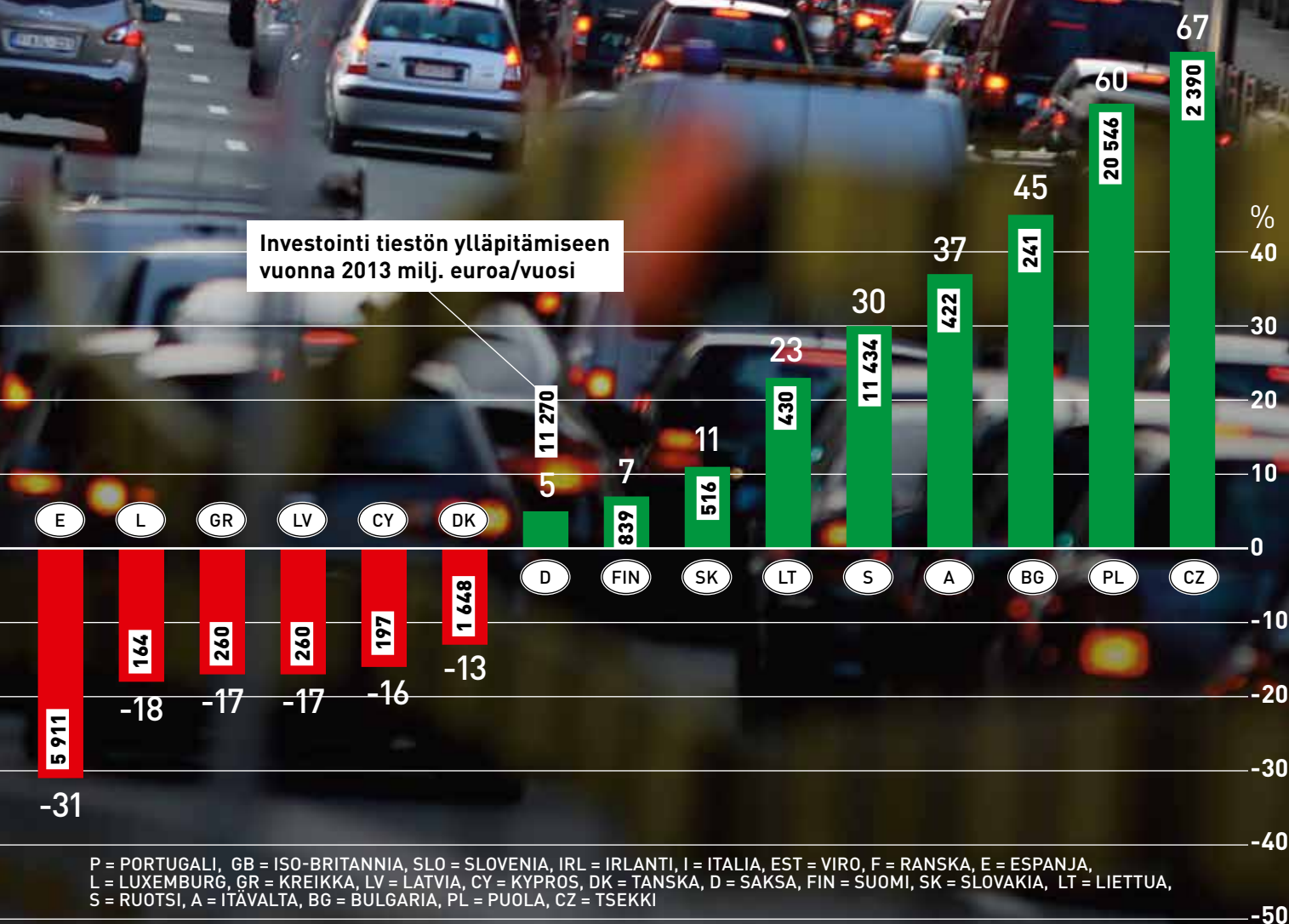
INFRAAN EI RIITÄ RAHAA

Tiestön ylläpitoon tehtyjen investointien muutos 2005–2013 EU-maissa (%)



Tehokas, toimiva tieliikenneverkko on ollut Euroopan ylpeyden aihe ja yksi kilpailukyvyn avaimista.

Investointi tiestön ylläpitämiseen vuonna 2013 milj. euroa/vuosi



Lähde: Eurostat

Euroopan moottoritieverkoston pituus on kolminkertaistunut vuosina 1981–2011. Eniten teitä on rakennettu viime vuosikymmeninä Espanjaan ja Kreikkaan.



kuitenkin pian tien rakenteiden tuhoutumiseen. Italiassa teiden rakennus- ja kunnostustyöt ovat olleet lähes pysähtyksissä vuodesta 2011 lähtien. Maan asfaltti- ja bitumijärjestö Sitebin mukaan asfaltin kulutus on romahtanut vuoden 2006 lukemista puoleen.

Euroopan tieliitto ERF:n edunvalvontajohtaja **José Díezin** mukaan lamaa ei voi kokonaan syyttää tiestön rappioutilasta.

- EU-maiden tieinfraan käyttämät rahat ovat kutistuneet jo kymmenen vuotta. Valtiontalouden leikkauksien lisäksi syynä on raideliikennettä suosiva politiikka.

Investoinnit raideliikenteeseen eivät ole kuitenkaan siirtäneet kuljetuksia pyöriltä raiteille toivotulla tavalla. Eurooppa-neuvoston tuoreen raportin mukaan tieliikenteen



Sateet, tulvat ja lauhat talvet murentavat tiestöä Pohjoismaissa.



KATAISEN PAKETISTA **TUSKIN TIESTÖN PELASTAJAA**

EU-komission varapuheenjohtaja **Jyrki Kataisen** hallinnoima 315 miljardin euron investointipaketti on Brysselissä kaikkien huulilla. Etenkin Ranska, Espanja ja Italia odottavat paketista rahaa jäissä oleviin tieinfraprojekteihinsa.

Europarlamentin liikennevaliokunnassa istuva kokoomuksen europarlamentaarikko **Henna Virkkunen** suhtautuu kuitenkin jäsenmaiden toiveisiin epäillen. Meppi muistuttaa, että kyseessä on lainaraha.

– Investointiohjelman tarkoituksena on houkuttaa yksityistä pääomaa hankkeilla, jotka tarjoavat hyviä tuotto-odotuksia. Harva sijoittaja innostuu laittamaan rahojaan kiinni moottoritiehen.

Paketti on näillä näkymin europarlamentin käsiteltävänä kesäkuun täysistunnossa. Kolmivuotisen rahoitusohjelman ensimmäisten hankkeiden on tarkoitus pyörähtää käyntiin jo heinäkuussa.

Euroopan tieinfralle on kuitenkin luvassa pienempiä summia. Komissio julkisti viime syksynä kaikkien aikojen suurimman tiestön investointipaketin. Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelmassa on jaossa 26 miljardia euroa Euroopan pääväylien kehittämiseen vuoteen 2020 mennessä. Valitut hankkeet tulee rahoittaa osaksi kansallisesti, ja ne rajoittuvat Euroopan kilpailukyyn kannalta kriittisiin pääväyliin. Maa-kunnalliseen tieverkkoon ei siis tästäkään EU-rahasta ole apua.

odotetaan kasvavan vuosien 2010 ja 2030 välillä selvästi: 36 prosenttia tavaraliikenteessä ja 23 prosenttia henkilöliikenteessä.

Komission, jäsenmaiden ja Euroopan investointipankin teettämän selvityksen mukaan EU-maiden tieverkko tarvitsee vuoteen 2030 mennessä 1 500 miljardia euroa. Summa on lähes 30-kertainen Suomen valtion tämänvuotiseen menoarvioon verrattuna. Eurooppalaiset ovat perinteisesti nauttaneet yhdysvaltalaisen teiden huonolle kunnolle. Enää moiseen ei ole varaa. Myös Kiina on kirinyt Euroopan edelle ja käyttää nykyisin enemmän rahaa tiestönsä ylläpitoon.

Tiemaksut ja tuhti uudistuspaketti

Tilanteen vakavuuteen on havahduttu myös EU-komissiossa. Tätä menoa Euroopan moottoritieverkosto on mennyt parissa vuosikymmenessä. Samalla tärvätään EU:n suhteellista etua ja kilpailukykyä.

– Tehokas logistinen ketju tarkoittaa nopeampia toimitusaikoja, pienempiä päästöjä, edullisempia hintoja ja ennen kaikkea lisää työpaikkoja, alleviivaa komission liikennepääosastolla työskentelevä virkamies.

EU-komission ratkaisuehdotuksena on vanha tuttu tiemaksu. Käyttäjät ja saastuttajat maksavat -periaate on EU:n uuden liikennepolitiikan keskiössä.



Komission odotetaan ensi vuoden alussa antavan direktiiviesityksensä EU-tason yhteiseksi tiemaksuksi osana tuhtia maanliikenteen sääntelyuudistuspakettia. Eurooppalainen tiemaksu korvaisi kansalliset järjestelmät. Sen piiriin tultaisiin ulottamaan nykyisen raskaan liikenteen lisäksi myös henkilöautot mutta ei linja-autoja.

Tiemaksun kriteeriksi komissio ehdottaa todennäköisesti ajettuja kilometrejä eikä aikaa. Etäisyysperusteiset tiemaksut ovat komission mukaan selkein tapa kerätä rahaa rakentamiseen ja kunnossapitoon. Jos samalla poistetaan tai alennetaan autoverotusta, autoilija ei enää maksa auton omistuksesta, vaan sen käytön aiheuttamista haitoista.

EU:n laajuinen yhteinen tiemaksujärjestelmä olisi komission virkamiehen mukaan tasa-arvoinen ja tienkäyttäjien kannalta vaivaton ratkaisu. Samalla parannettaisiin tieturvallisuutta ja vähennettäisiin ruuhkia Euroopan teillä. Komissiosta muistutetaan, että ruuhkissa palaa yli prosentti EU:n bruttokansantuotteesta.

EU-tason esitystä odotellessa komission virkamiehet rohkaisevat tiemaksuja kerääviä maita siirtymään sähköisiin maksujärjestelmiin. Komissiossa toivotetaan tervetulleeksi taannoiset **Jorma Ollilan** liikennetyöryhmän ehdotukset. Työryhmä ehdotti Suomeen kilometriveroa. Siinä nykyinen auto- ja ajoneuvovero korvattaisiin verolla, jonka suuruus perustuisi autolla ajettuihin kilometreihin.

Ollilan järjestelmä vaatisi ajoneuvon paikantamista satelliiteilla. Etäisyysperiaatteen soveltaminen Suomen kaltaisessa harvaan asutussa, pitkien etäisyyksien maassa kuitenkin



EU-komissio haluaa tiemaksut myös Suomeen.

kin arveluttaa SKALin edustajaa. Satelliittijärjestelmät eivät ole toimineet Hollannissa ja Tanskassa, jotka ovat pieniä tiheään asuttuja maita.

Kaiken takana korvamerkintä

Kilometriperusteiset maksut kelpaisivat Euroopan tieliitolle. Järjestelmä on ERF:n edunvalvontajohtaja José Díezin mukaan tällä hetkellä ainoa toteuttamiskelpoinen tapa pitää yllä moottoriteiden kuntoa, mutta se ei ratkaise moottoriteiden ulkopuolella olevan tiestön kunnossapito-ongelmaa. Valtaosa eli 95 prosenttia EU-maiden teistä ei ole moottoriteitä.

Yksi mahdollisuus olisi laajentaa satelliittipaikannukseen perustuvaa tiemaksua myös muuta tieverkkoa koskevaksi.

– Keskeisintä on, että varat korvamerkitään aidosti tieverkoston kunnossapitoon. Tästä periaatteesta on lipsuttu useissa EU-maissa, Díez huomauttaa.

SKALin Pasi Moisio on samaa mieltä. Komission esityksestä riippumatta hän pitää tärkeänä, että tienpidon rahoitus on kestävä, oikeudenmukaista ja nykyistä läpinäkyvää.

- Lisäksi kokonaisrasitetaso ei saa nousta, vaan tiemaksu on kompensoitava muissa maksuissa ja veroissa.

Kotimaista kuljetusalaa keljuttaa, että ulkomaiset yritykset liikennöivät ilmaiseksi Suomen teillä. Moisiota kummastuttaa, ettei liikenne- ja valtiovarainministeriössä ole lukuista selvityksistä huolimatta ryhdytty toimiin. Autojen tuulilasiin liimattavaa aikaperusteista käyttäjämaksua eli vinjettimallia selvittäneet virkamiehet riitautuivat jo alkumetreillä, ja tulos oli täysi nolla.

Kotimainen keskustelu aikaperusteisesta vinjettijärjestelmästä saattaa kuitenkin olla turhaa työtä, mikäli komission suunnitelmat yhteisestä eurooppalaisesta tiemaksusta toteutuvat.

Kansallisia lisäjarruja

Suomen 78 000 kilometrin mittaisessa tieverkossa on kiinni melkoinen kansallisomaisuus: 14,5 miljardia euroa eli 30 prosenttia valtion kiinteästä varallisuudesta. EU-komission tuoreen tulostaulun mukaan suomalaiset pääties ovat muihin EU-maihin verrattuna myös suhteellisen hyvässä kunnossa.

Suomessa teiden ylläpitoon ja rakentamiseen siirtyy tällä hetkellä vain noin viidennes liikenteeltä kerättävistä ve-

roeuroista. Suomi on yksi harvoja maita, joka ei rahoita teiden kunnossapitoa kansallisilla tiemaksuilla. Tiemaksut ovat käytössä 23 EU-maassa, ja joukkoon liittyvät ensi vuonna myös Ruotsi, Belgia ja ETA-maa Norja.

Komissiossa seurataan silmä tarkkana uusia maksujärjestelmiä. Kymmenet erilaiset tietullit muodostavat melkoisen viidakon, jossa ulkomainen tienkäyttäjä on usein alakynnessä. Saksan uusi tiemaksu on joutunut komission hampaisiin, sillä saksalaiset voivat vähentää tienkäyttömaksut vuotuisessa autoverossaan. Myös Britannian nykyiset kansalliset hyvitykset hiertävät komissiota.

Virkamiehen mukaan molemmat esimerkit ovat piilotettua protektionismia, joilla yritetään lisätä ulkomaisten tienkäyttäjien kustannuksia. Ilmiö on paisunut viime vuosina kuin pullataikina. Vapaan liikkuvuuden estäminen tuntuu olevan nyt jokaisen jäsenmaan asialistalla.

Komissiosta muistutetaan, että tuloksena on lopulta jarrut koko Euroopan kilpailukyvyllä. Esteiden purku on aina vaikeampaa kuin niiden kasaaminen.

Uusia liikenneinfran rahoitusratkaisuehdotuksia kuunnellaan nyt EU-komissiossa herkäällä korvalla. Kuljetus- ja logistiikkaketjun tehokkuudesta riippuu, miten EU-maiden talouskoneisto pyörii ja miten houkutteleva paikka Eurooppa on yritysten investointi- ja sijaintipaikkana sekä kansainvälisen kaupan keskuksena.

Pelissä on paljon enemmän kuin infraperintö. ■



Technology at its best

FRIGOBLOCK

YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLINEN

- 75% vähemmän CO₂-päästöjä
- 75% vähemmän energiankulutusta
- 50% vähemmän kasvihuoneilmiön vaikutusta jäähdytysaineen R410A ansiosta
- 95% vähemmän melu- ja pakokaasupäästöjä

Vihreä vaihtoehto on sininen



TÄMÄ MIES

VALVOO PUOLESTASI



Valvontakamera ei sulje hanaa eikä
sammuta kahvinkeitintä. Yövirtija
Antti Weckström pitää loitolla myös
vorot ja hörhöt.

TEKSTI **PAULA LAUNONEN** KUVAT **JUHO KUVA**

O

n se alkuillan hetki, jolloin varastomies peuhaa lastensa kanssa olohuoneen matolla ja miettii, muistiko hän töistä lähtiessään lukita kaikki ovet ja sammuttaa valon myös vessasta.

Samaan aikaan Helsingin Pitäjänmäellä vartiointiliike G4S:n valvomossa vuoro esimies **Petteri Laine** vilkaisee tietokoneen ruutua ja kertoo, että juuri

nyt päällä on kuusi hälytystä.

- Kun vartija menee kohteeseen, hän todennäköisesti havaitsee, ettei asialla ole varas vaan esimerkiksi siivooja, joka on vahingossa avannut oven kahvasta eikä nappia painamalla.

Laineen mukaan tavallinen hälyttäjä on myös ylityöpuurtaja, joka on unohtanut avaimet työhuoneen pöydälle ja jäänyt ulos lukkojen taakse.

- Suurin osa johtuu tällaisista inhimillisistä virheistä. Tavanomainen määrä on noin sata hälytystä illan ja yön aikana, Laine selittää ja jatkaa avainnippujen, laserlukijoiden ja kännyköiden jakamista työvuoroaan aloittaville piirivartijoille.

Kun kaikki 26 vartijaa ovat poistuneet kierroksilleen hämärtävään kevätiltaan, myös Laine hyppää autoon ja lähtee muutamaksi tunniksi kentälle. Vuoro esimiehen kuudentoista tunnin mittainen työvuoro päättyy seuraavana aamuna.

Kaloreita palaa

Mahdollisuus ilta- ja yötyöhön ja viikonloppuvuoroihin toi taloon aikanaan myös **Antti Weckströmin**. Piirivartijan reitettä 28-vuotias mies on kierrellyt jo seitsemän vuotta.

Vuoronsa aluksi Weckström tarkistaa asiakkaiden terveiset. Silloin tällöin joukossa on kiitoksia mukavalle vartijalle, mutta useimmat viestit ovat ilmoituksia seikoista, jotka Weckströmin on hyvä tietää tullessaan kohteeseen.

- Kansiota voi löytyä esimerkiksi sähköposti, jossa kerrotaan, että osa väestä jatkaa tänään töitä tavallista pitempään. En sitten perillä turhaan ihmettele käytävillä liikkuvia ihmisiä ja valaistuja työhuoneita.

Weckströmin piiriin Vantaalla kuuluu 15 tuotanto-, logistiikka- ja toimistokiinteistöä. Kahdentoista tunnin mittaisen vuoronsa aikana vartija käy jokaisessa kohteessa vähintään kerran, useimmissa kahdesti tai kolmesti.

Yön aikana Weckström kertoo ajavansa 160 kilometriä, polttavansa 3 300 kaloria ja ottavansa 17 000 askelta. Työvuoron kaksi taukoa kuluvat mukavimmin kollegojen kanssa huoltoaseman kahvilassa.

Osto&Logistiikka lähti mukaan kierrokselle.

Laserlukija raportoi

Saavumme ensimmäiseen kohteeseen. Weckström ajaa portista tontille ja pysäköi lastauslaiturin viereen. Siistillä, hyvin valaistulla pihalla näkyy pari konttia, asuntoauto ja



Antti Weckström on tullut töihin. Myöhemmin myös vuoropäällikkö Petteri Laine hyppää autoon ja lähtee kierrokselle. Molempien työvuoro päättyy seuraavana aamuna.



Vartija kuittaa käyntinsä kohteessa. Tieto siirtyy samantien sekä asiakkaan että G4S:n järjestelmään.

OMAISUUSRIKOKSET LISÄÄNTYIVÄT SUOMESSA

- ▶ Vuonna 2014 murtoja (luvatta tunkeutuen tehdyt varkaudet, törkeät varkaudet ja näpistykset) tuli ilmi 34 000, mikä oli 4,5 prosenttia enemmän kuin vuonna 2013.
- ▶ Törkeitä varkauksia kirjattiin 3 700 (20,6 prosenttia enemmän kuin vuonna 2013).
- ▶ Kaupan keskusliitto arvioi, että varkaushävikki vähittäiskaupan vuotuisesta kokonaisliikevaihdosta on 250 miljoonaa euroa, joka vastaa 30 000 henkilön vuosiansiota.
- ▶ Rikokset aiheuttavat yrityksille vuositasolla 0,7–1,7 miljardin euron kustannukset.

Lähteet: Tilastokeskus ja Finanssialan keskusliitto



POLKUPYÖRIÄ JA POLTTOAINETTA

Varkaat vievät helposti kuljetettavia ja rahaksi muutettavia tavaroita. Suosittuja ovat:

- ▶ **urheiluvälineet ja vaatteet**
- ▶ **viihde-elektroniikka, mobiililaitteet ja läppärit**
- ▶ **työkalut**
- ▶ **jalometallit (erityisesti kuparinauhat)**
- ▶ **diesel (imetään jerrykannuun rekan tai pakettiauton tankista)**

Lähde: Finanssialan keskusliitto

rekan nuppi.

Varkaita houkuttelevia kuparirullia tai pienkoneita ei näy. Missään ei loju epämääräisiä rojuja eikä astioita, jotka voisivat sisältää vaikkapa ympäristölle haitallisia aineita.

Vartija on tyytyväinen näkemäänsä. Ajamme alueen ulkopuolelle.

Lukittuaan portin Weckström kaivaa taskusta kännykän näköisen mötikän ja osoittaa sillä portinpieleen kiinnitettyä laattaa. Kirkas säde halkaisee pimeyden ja paljastaa labyrinttikuvion. Mitä ihmeen magiaa vartija harrastaa syrjäisen teollisuusalueen pimeydessä?

- Ei tämä ole mitään henkimaailman touhua vaan uusinta teknologiaa, jolla raportoin käynnistäni, Weckström hymyilee.

Mötikkä on laserlukija, joka välittää laatalle painetun koodin tiedot suoraan sekä asiakkaan että G4S:n järjestelmään.

- Toistan samat tarkistus- ja raportointirutiinit kaikissa kohteissa. Mikäli hälytyksiä ei tule, vuoro todennäköisesti jatkuu tasaisen rauhallisena aamuun asti, Weckström toteaa.

Keitin seinästä

Äskettäin kauppatieteiden maisteriksi valmistuneelle Weckströmille piirivartijan työ on tarjonnut mainion mahdollisuuden kohtuullisen ansiotason ja kokopäiväisen opiskelun yhdistämiseen.

Mutta onko vartijan työ hänelle vain keino ansaita rahaa vai tuntee hän tekevänsä merkityksellistä työtä? Miksi ihmisen pitää yöllä pyörähtää keskusliikkeen tai maahantuojan varastossa, jos kiinteistöön on hankittu vartiointiliikkeen valvontajärjestelmään kytketty kamera ja hälytyslaitteet?

- Kamera näyttää vain pienen osan kokonaisuudesta,

mutta alueella liikkuva ihminen näkee kaiken. Itse olen syvimmin oivaltanut vartijan roolin niinä kertoina, kun olen estänyt pienen putkivuodon laajenemisen laajaksi vesivahingoksi.

Weckström huomauttaa, ettei toistaiseksi ole saatavilla sellaista robotiikkaa, joka siirtäisi arvokkaat irtaimistot pois vesivahingon alta tai tukahduttaisi alkavan tulipalon ennen kuin kipinät ovat hulmahtaneet kaikennieleviksi liekeiksi.



Valvontakamera näyttää vain pienen osan, mutta ihminen näkee kaiken.

- Vartiointi on kokonaisvaltaista kiinteistön tarkkailua. Kierroksen aikana sammutan valoja, lukitsen ovia, suljen hanoja, irrotan kahvinkeitinimiä sähköpistokkeista ja vedän kiinni raollaan olevia ikkunoita.

Tarkkailija estää vahingot

Tuotannollisten kiinteistöjen yövartijaksi ei kannata hakeutua, mikäli toivoo työltä jännitystä ja hurjia käänteitä. Weckström ei ole törmännyt murtovarkaisiin kertaakaan seitsemivuotisen uransa aikana, eikä hän ole joutunut kiperiin tilanteisiin esimerkiksi huumehörhöjen kanssa.

- Todennäköisesti en ole kohdannut rikollisia yksinkertaisesti siksi, että he kokeilevat onneaan mieluummin alueilla,



"On tässä herkkyyttäkin, kun voi kuunnella yön ääniä ja nauttia alkukesän tuoreista tuoksista", tunnustaa Antti Weckström.

joilla ei säännöllisesti liiku vartijoita. Uskon, että vartijan läsnäolo ehkäisee tehokkaasti myös muiden asiattomien pesiytymistä kiinteistöjen liepeille.

Reilut 20 vuotta alalla vaikuttanut vuoropäällikkö Laine jakaa Weckströmin näkemyksen: piirivartija on tarkkailija, jonka tärkein tehtävä on estää vahinkojen syntyminen. Laine on joutunut vaaratilanteeseen vain kerran, kauan sitten.

- Tein rutiinikierrosta tutussa toimistossa, kun eteeni il-

mestyi yhtäkkiä kaksi outoa kaveria. Toinen yritti lyödä minua sorkkaraudalla. En kysellyt, millä asialla miekkoset liikkuvat. Otin jalat alle ja kutsuin paikalle poliisin.

Luksusta ja lumikinoksia

Weckström pitää piirivartijan työn parhaana puolena työaikoja. Vuoro alkaa iltakuuden ja iltayhdeksän välillä. Pääsääntöisesti vuorot rytmitetään niin, että kun edellinen vuoro päättyy aamulla, seuraava alkaa puolentoista vuorokauden kuluttua illalla.

Töitä Weckström painaa kaksi viikkoa peräkkäin, minkä jälkeen on viikko vapaata.

- Kokonainen vapaa viikko noin kerran kuussa on luksusta. Se on mahdollistanut tehokkaan opiskelun ja silloin tällöin piipahtamisen kavereiden luo esimerkiksi Itävaltaan, Ranskaan ja Venäjälle.

Weckströmin lempiputki on valvoa kolme peräkkäistä viikonloppuyötä, jolloin perjantain vuoro kestää 12,5 tuntia, lauantain 10,5 ja sunnuntain 11,5 tuntia. Vuorojen välillä Weckström nukkuu vähintään kuuden tai enintään kymmenen tunnin unet.

Työn huonona puolena vartija mainitsee talviviikonloput, jolloin myräkän väylille kinostama lumi hankaloittaa liikkumista. Joskus harmittaa lähteä töihin samaan aikaan, kun kaverit kokoontuvat yhteiseen illanviettoon.

- Sosiaalinen elämä kärsii, mutta onneksi tyttöystäväni ymmärtää.

Ja ihmekös tuo, ettei kullannurkka nikottele. Nuoren parin seurustelu alkoi työpaikkaromanssista, kun kaksi opiskelijaa löysi toisensa G4S:n käytävällä. ■

TULI TUHOAA JA VESI VAHINGOITTA

- ▶ Rakennuspaloja syttyy Suomessa vuosittain 6 000–7 000.
- ▶ Puolet tulipaloista on joko ihmisen huolimattomuuden aiheuttamia tai tahallaan sytyttämiä.
- ▶ Suurin osa tuhopoltoista kohdistuu heikosti valvottuihin paikkoihin.
- ▶ Vakuutusyhtiöt maksavat vuosittain korvauksia noin 25 000 vesivahingosta.

Lähteet: Sisäasiainministeriön Pelastustoimi ja Finanssialan keskusliitto



Antti Weckström avaa ja sulkee yhden yön aikana kymmeniä ovia ja portteja.

Tämän jutun ilmestyessä KTM Antti Weckström voi vain muistella leppoisia öitä pääkaupunkiseudun teollisuusalueilla. Huhtikuussa piirivartijan työasu vaihtui toimistokuosiin. Uusi titteli on Sales Analyst, työnantaja tuttu G4S.

POHJOISMAIDEN SUURIN

logistiikka- ja kuljetusalan ammattitapahtuma!

11.-13.6. Messukeskus Helsinki



LOGISTIikka- KULJETUS 2015



Logistiikan ja kuljetusten kansainvälisessä suur tapahtumassa ovat mukana kaikki alan merkittävät toimijat.

Tule katsastamaan alan uusimmat innovaatiot ja järein kalusto!

Logistiikkapalvelut • Kuljetuskalusto • Päällirakenteet
• ICT-ratkaisut • Komponentit • Trukit

**Rekisteröitymällä ennakoon
maksuton sisäänpääsy!
www.logexpo.fi**

Aukioloajat: to-pe 11.-12.6. klo 10-18, la 13.6. klo 9-16, www.logexpo.fi, #logexpo

Yhteistyössä:

LOGY

SKAL



**Teknologia
teollisuus**

Mediayhteistyössä:

Kauppalehti



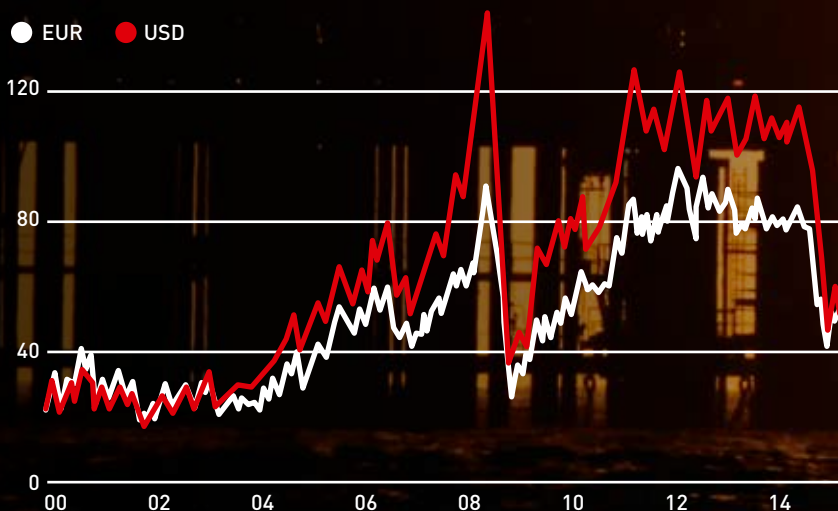
Messukeskus

HALPAA ÖLJYÄ MUTTA **KUINKA KAUAAN?**

HALVALLA MENEE

Brent-raakaöljyn spot-hinnan muutokset 2000-luvulla.
Viimeisin hinta on huhtikuulta 2015.

● EUR ● USD



Lähde: Etla

Halpa öljy on piristänyt Suomen taloutta vähemmän kuin muiden euromaiden. Mistä on kyse ja mihin suuntaan öljyn hinta on menossa?

TEKSTI MAARIT KAUNISKANGAS KUVA ISTOCKPHOTO



Suomen talous hyötyy muita euromaita vähemmän raakaöljyn hinnan romahduksesta, koska vienti Venäjälle ei vedä. Öljytuloista riippuvainen Venäjä on yksi eniten hinnanlaskusta kärsineistä talouksista.

Etlan tutkija **Paavo Suni** arvioi, että öljyn hinnan pysyminen nykytasolla kääntää Venäjän talouskasvun tuntuvasti miinukselle tänä vuonna. Sunin arvion mukaan Suomen bruttokansantuote kasvaa tänä vuonna vain vajaat puoli prosenttia, kun euroalueella kasvu on yhden prosentin luokkaa.

Toinen hyötyä vaimentava seikka liittyy dollaripohjaiseen öljykauppaan. St1:n hallituksen puheenjohtaja **Mika Anttonen** huomauttaa, että euron devalvoituminen dollarin suhteen on aiheuttanut merkittävän valuuttakurssitapion. Euroalueen ulkopuolella hinnan laskun hyöty on sen sijaan huomattava, erityisesti paljon öljyä käyttävissä Yhdysvalloissa ja Kaukoidän kehittyvissä maissa kuten Kiinassa ja Intiassa.



Tänä vuonna bensiinin kulutus on kasvanut Intiassa 17 prosenttia.

Suomen kireän polttoaineverotuksen takia halpa raakaöljy ei näy yhtä dramaattisesti kuluttajan bensiinilaskussa kuin esimerkiksi Yhdysvalloissa. Halvemman öljyn myötä myös valtion saama arvonlisäveron tuotto polttoaineesta on pienentynyt.

Pitäisikö verotusta kiristää entisestään? Etlan Paavo Suni ei kannata ideaa.

- Verotuksen kiristäminen haittaisi kilpailukykyämme, vaikka veronkorotukselle olisi toki ympäristöpoliittisia näkökohtia. Jo nyt verotus on meillä todella kireää verrattuna useimpiin muihin Euroopan maihin, Suni perustelee.

Suojaukset laimentavat

Öljyn halpeneminen hyödyttää luonnollisesti niitä, jotka käyttävät paljon öljyä. Siitä huolimatta hinnanlasku ei yleensä näy heti yritysten ostaman polttoaineen hinnassa.

Esimerkiksi Finnairissa polttoaineen hinnan alennukset näkyvät vasta viiveellä suojauksen vuoksi. Johtaja **Päivyt**



Tallqvist Finnairin viestinnästä kertoo, että polttoainehankintoja suojataan noin kaksi vuotta eteenpäin. Suojausaste laskee jakson loppua kohden. Polttoainekustannukset ovat Finnairin suurin yksittäinen kuluerä, ja noin kolmannes kustannuksista syntyy polttoaineista.

Suojauksella pyritään vaimentamaan öljyn hinnan vaihtelun vaikutusta kustannuksiin. Finnairin osavuositarkastuksen mukaan ilman suojausta 10 prosentin muutos polttoaineen hinnassa vaikuttaisi liiketulokseen noin 43 miljoonaa euroa vuodessa. Suojaukset pienentävät vaikutuksen noin 16 miljoonaan euroon.

- Polttoaineen hinnan lasku on meille tervetullut kehitys. Lisäksi uudet laajarunkoiset A350-lentokoneet säästävät noin 25 prosenttia polttoaineen kulutusta, Tallqvist kertoo.

Valtaosa logistiikka-alan yrityksistä käyttää laskutukseensa polttoainelisiä. Euroopassa polttoainelisin perusteena on Brent-raakaöljyn spot-hinta Lontoossa.

Kun raakaöljyn hinta laskee, polttoainelisin prosenttiosuus laskutuksessa pienenee. Edullisempi polttoaineen raaka-aine ei siten kasvata logistiikkayrityksen katetta, vaan valuu asiakkaalle. Poikkeuksena ovat lentoyhtiöt, joiden polttoainelisämaksu ei automaattisesti pienene, kun raakaöljyn hinta laskee.

St1:n Mika Anttonen kertoo, että polttoainelisiä sisältyy logistiikkayritysten kanssa tehtäviin sopimuksiin. On tärkeää, että liikennöitsijän kassavirta on vakaa ja asiakas harjoittaa tervettä liiketoimintaa. Kuljetusliikkeen tulee keskittyä omaan liiketoimintaansa eikä öljyn hinnalla spekulointiin.

Pitkällä tähtäimellä nousee

Anttonen ja Suni eivät usko, että öljyn hinta jämähtää nykytasolleen pitkäksi aikaa.

- Kannattaa varautua siihen, että pitkällä tähtäimellä öljyn hinta nousee. Merkkejä siitä on havaittavissa. Jos nyt haluaa suojata polttoainehankintansa, joutuu maksamaan lähes 10 dollaria päivän hintaa enemmän barrelilta, Anttonen huomauttaa.

Uskosta hinnan nousuun kertoo esimerkiksi yksi energia-alan suurimmista yrityskaupoista kautta aikojen. Shell teki edulliset kaupat, kun brittiläisen BG Groupin osakkeiden kurssi oli laskenut huomattavasti öljyn hinnanlaskun seurauksena.

- Paineita öljyn hinnan nousulle on kerääntymässä, mutta lyhyellä aikavälillä on vaikea ennustaa, milloin hinta nousee, Suni sanoo.

Mailman tilanne vaikuttaa öljyn hintaan. Euroopan talousnäköymät ovat viime aikoina parantuneet, mutta Kreikka voi sekoittaa pakan. Ukrainan kriisin syveneminen ja Lähi-idän räjähdysherkät kriisipesäkkeet ovat riski öljyn tarjonnalle.

Öljyn kysyntä ei ole kääntynyt laskuun, vaikka fossiilisten polttoaineiden käyttöä yritetään vähentää ilmastonmuutoksen jarruttamiseksi. Öljyn kulutus kasvaa noin miljoonan barrelin verran joka vuosi. Vuonna 1983 kulutettiin 56 miljoonaa barrelia öljyä, kymmenen vuotta myöhemmin 67 miljoonaa ja vuonna 2013 jo 91 miljoonaa. Öljyn kulutuksen kasvu korreloi suoraan väestön kasvun kanssa.

TOGETHER WE ARE STRONGER

PORT OF TURKU FINLAND

BALTIC LINE

MOONWAY

SCANFOR

TURUN VAPAAVARASTO

LÄÄNIN KULJETUS

SCANDIC TRANS

TURKU STEVEDORING

3PLOGISTIikka



Olemme mukana
Logistiikka Kuljetus 2015 -näyttelyssä
Helsingin messukeskuksessa osasto 6d51.
TERVETULOA!

www.portofturku.fi

- Tämän vuoden aikana bensiinin kulutus on kasvanut Intiassa 17 prosenttia ja Yhdysvalloissa seitsemän prosenttia. Mitä pidempään kysyntä kasvaa, sitä varmemmin myös hinta lähtee nousuun, Anttonen arvioi.

Kallis tuotanto seisokissa

Öljyn korkean hinnan pitkä rauhallinen jakso 2010-2014 yllätti asiantuntijat, koska Lähi-idän kriisit olisivat voineet nostaa hintaa vieläkin korkeammaksi. Vakautta selittää Yhdysvalloista tuotettu liuskeöljy. Sen takia öljyä tuli markkinoille arvioitua enemmän.

Vuoden 2013 lopulla Kiinan kasvunäkymät heikkenivät, mikä vähensi öljyn kysyntää ja markkinat alkoivat kehittyä ylijäämääseen suuntaan. Hinta laski voimakkaasti ensin kesäkuussa 2014 ja vielä lisää marraskuussa, kun OPEC-maat päättivät puolustaa omaa markkinaosuuttaan.

- OPEC-maiden strategiana oli saada kalliin öljyn tuottajat pois markkinoilta. Se onnistui, Suni kertoo.

Liuskeöljytuotantoa on rajoitettu. Nykyhinnoilla ei kannata jalostaa Kanadan öljyhiekkaa eikä arktisen Siperian tai syvänmeren öljylähteitä. Jos öljyn hinta laskee edelleen, pian myös Venäjän öljyntuotanto on liian kallista.

Kalliimmalla teknologialla tuotettua öljyä tulee markkinoille nopeasti, kun öljyn hinta jonakin päivänä lähtee nousuun. Se jarruttaa hinnan nousua.

Suni arvioi, että öljyn hinta voi nousta 20 dollarin rajoissa. Öljyä kannattaa tuottaa kalliimmallakin teknologialla, kun barreli maksaa 70-80 dollaria. ■



Paineita öljyn hinnan nousulle kerääntyy koko ajan.

LAADUKKAAT JA KESTÄVÄT TRUKIN RENKAAT EUROMASTERILTA



Michelin STABIL'X XZM

- käyttöikä on vähintään kaksi kertaa pidempi kuin vastaavien umpikumi- tai ristikudosrenkaiden
- erinomainen pistovauriokestävyys
- paras ajomukavuus
- voidaan asentaa myös tubeless-versiona (TBS)



Kattavan palvelupisteverkoston lisäksi huoltoautomme sekä ylivertainen 24h rengasrikkopalvelumme pitävät huolta siitä, että pyöräsi pyörivät ympäri vuorokauden, vuoden jokaisena päivänä.

Soita 050 593 7423!

Katso lähin Euromaster-palvelupiste verkkosivuiltamme tai soita 0207 700 800*

HYVISSÄ KÄSISSÄ
euromaster.fi



*Matkapuhelimesta soittaessa 0,0835€/puh + 0,1717€/min (alv 24%). Lankapuhelimesta soittaessa 0,0835€/puh + 0,0702€/min (alv 24%).

RISTEILIJÄN VARUSTELU ON **LOGISTIIKAN OPTIMOINTIA**

Telakkateollisuuden aurinko laski ja nousi uudelleen. Meyerin Turun telakalla työ sujuu, kun logistiikka on mietitty loppuun saakka.

TEKSTI **VESA TOMPURI** KUVAT **VESA-MATTI VÄÄRÄ**

Meyerin Turun telakka on täynnä kiireisiä mutta huojentuneita laivanrakentajia. Saksalaisen telakkaperheyhtiön hoteisiin korealaiselta STX:ltä päätynyt perinteikäs telakka on saanut omistajavaihdoksen jälkeen kolme laivatilausta. Jo 40 vuotta nykyisellä paikallaan Turun Pernossa sijainnut telakka keskittyy nykyään pääasiassa matkustaja-aluksiin.

- Yksi taannoinen välityö tosin oli uuden Myllysillan rakentaminen. Se tilattiin meiltä, koska rakennelma haluttiin paikalle kokonaisena ja perille uitettuna, kertoo Meyer Turku Oy:n logistiikkaosaston päällikkö **Samuli Kahala**.

Myllysillan kaltaisissa, telakan näkökulmasta pienissä töissä kokoamisvaihe on logistisesti yksinkertainen: riittää kun tavaraa on työmaalla yhdessä pisteessä riittävästi ulottuvilla. Kun rakenteilla on 300 metriä pitkä matkustaja-alus ja siinä on meneillään samanaikaisesti kymmeniä työvaiheita, logistiikan on toimittava sekä ulkoisesti että sisäisesti.



Timo Salo ja Heikki Lehtonen korostavat täsmällisten tarvike-toimitusaikojen merkitystä.







Samuli Kahala, Markku Päivärinta ja Marko Linke huolehtivat siitä, että laivassa tehtävät asennustyöt eivät jää ainakaan logistikasta kiinni.

Toukokuusta 2013 työmaana ollut risteilyalus on järjestyksessään toinen, jonka TUI Cruises -yhtiö on tilannut Turun telakalta. Viimeiset kuukaudet ennen koematkalle lähtöä ja valmiin aluksen luovuttamista asiakkaalle painottuvat sisätyöihin.

Järeistä teräslevyistä koottu runko on valmis ja kaikki tekeminen kohdistuu sisätilojen varusteluun. Se tietää muun muassa valtavaa määrää pakkausjätettä, joka on huolehdittava pois työpisteistä ja alukselta saman työpäivän aikana.

– Osa jätteestä hoidetaan pois laivasta imuputkea pitkin, osa varta vasten tähän tarkoitukseen suunniteltujen nostohäkkien avulla, kertoo varustelulogistiikasta vastaava **Marko Linke**.

Tilanne muuttuu, logistiikka venyy

Varusteluvaiheessa tarvitaan suuri määrä erilaisia sähkö- ja putkiasennustarvikkeita. Yhteisenä pyrkimyksenä on minimoida työkohteessa tehtävien asennusten määrä ja suosia valmiiksi tehtaalla tehtyjä osia, mutta siitä huolimatta aina jää paljon työmaalla asennettavaa. Hukkaa syntyy väistämättä, kun mitat vaihtelevat. Esimerkiksi ilmastointiputkien hukkapalat pitää siirtää työmaalta saman tien, sillä muutenkin niukka varastotila työpisteiden lähellä tarvitaan käyttämättömälle tavaralle.

Varastotilaa aluksen lähellä ei voi vetää aivan minimiin, vaikka telakalla olisi erinomaiset suunnitelmat töiden etenemiselle. Aina jossakin työpisteessä on väliaikainen viive aikataulussa, mikä heijastuu seuraaviin työvaiheisiin.



Jätteet hoidetaan pois laivasta imuputkilla ja nostohäkeillä.



Varastotyöntekijä **Pasi Herttola** hoitelee Meyer Turun varastosta tavaraa laivaan sitä mukaan kuin sitä työpisteissä tarvitaan.

- Tähän pitää varautua päivittäin ja hoitaa logistiikka työmaan sisällä muuttuneen tilanteen ehdoilla. Toki hankkeessa on muutama kova piste eli tiukka aikatauluetappi, joista kaikkien on pakko pitää kiinni. Ennen vesillelaskua, koematkalle lähtöä ja aluksen luovutusta voi tapahtua yllättäviäkin asioita, pohtii Pernotransin toimitusjohtaja **Mika Suomalainen**. Pernotrans vastaa hankkeen sisäisestä logistiikasta.

Suomalaisen mielestä on tärkeää, että laivatyyppi on täsmällisesti selvillä, jotta täsmällinen tarjoushinta on annettavissa. Aikataulusta, mitoista ja layoutista riippuu, millaisilla resursseilla ja millaisella kalustolla logistiikkaurakan voi toteuttaa.

- Tämä viime vuonna valmistuneen aluksen sisäralus on meille tuttua alustyyppiä, mikä helpotti resursointia ja hinnoittelua. Aina kun tehdään alussarjan ensimmäistä laivaa tai kertaluonteista prototyyppistä alusta, hinnoitteluun sisältyy enemmän riskiä, Suomalainen toteaa.

Laivaprojektin sisäisen logistiikan välittömät kustannukset ovat muutamia prosentteja projektin noin 400 miljoonan euron kokonaisarvosta.

Teräs junalla, hytit kumipyörillä

Turun Pernon telakka sijaitsee logistisesti hyvällä paikalla, sillä sinne pääsee meritse, kumipyörillä ja junalla. Junayhteys on Samuli Kahalan mukaan aivan välttämätön nimenomaan rungon rakentamiseen tarvittaville terästoimituksille. Paksuimmillaan eli vesirajaan asennettuina Raahessa valmistettujen ja sieltä junalla toimitettujen levyjen paksuus on 24 millimetriä.

- Teräs pitää varastoida niin lähellä kuin mahdollista. Se sijaitsee esikäsitteilylinjan ja osavalmistuksen välittömässä läheisyydessä, Kahala kertoo.

Enimmillään jopa satoja tonneja painavien teräslohkojen lisäksi telakkatyömaalla tarvitaan valtava määrä pientavaran kuljetuksia. Kun etäisyydet työmaan sisällä ovat enimmillään puoli kilometriä ja varastotila on varattava kaikkein tähdellisimmälle, on tarkoin mietittävä, mitä kannattaa varastoida työmaa-alueella ja mikä saa olla erikseen määriteltävän toimitusajan etäisyydellä.

Meyerin Turun telakka on ratkaissut työmaa-alueen rajallisuuden ongelman niin, että sillä on oma kiinteä varasto noin 300 metrin päässä rakenteilla olevasta risteilyaluksesta. Oma parikymmenhenkinen varastointihenkilöstö vastaa siitä, että kaikkea tarvittavaa löytyy ilman pitkiä toimitusajkoja.

- Perimmäinen tavoite on pyrkiä mahdollisimman suureen esivalmistusasteeseen. On logistisesti haastavaa valmistaa hytit täysin varusteltuina muualla ja toimittaa ne sitten kokonaisina alukseen. Näin olemme kuitenkin menelleet jo vuosia oman tytäryhtiömme Piikkiö Worksin kanssa, Kahala kertoo.

Hyttien asennusaikatoiveet eivät aina toteudu tunnilleen tai edes päivälleen, vaikka kokonaisaikataulu pitääkin. Tilaa vieviä esivalmistettuja hyttejä joudutaan siksi toisinaan varastoimaan laiturialueelle.

- Tällaisiin tilanteisiin on reagoitava joustavasti. Aina on jokin työvaihe jatkettavissa. Logistiikkaurakoitsijana meidän on kyettävä muuttamaan suunnitelmiamme jatkuvasti, Mika Suomalainen toteaa ■

Rocla



SUUNNITELTU JA VALMISTETTU SUOMESSA.

Roclan uudet Humanic² -työntömastotrukit on suunniteltu helpottamaan käyttäjän työtä tinkimättä korkeasta suorituskyvystä.

Valitse luotettava kotimainen!

NYT
MYNNISSÄ!

**Tervetuloa
osastollemme
3a11
Logistiikka
& Kuljetus
-messuilla.**

Kysy lisää monipuolisesta
mallistosta puh. 020 778 1300

www.rocla.fi



Öljytankkeri Mastera on myönteinen poikkeus. Kauppalaivojen suuri enemmistö kyntää maailman meriä alkeellisten navigointilaitteiden varassa.

LUOTSAUKSEN HINNOISSA **SAATTAA OLLA ILMAA**

Luotsien puheenjohtaja Antti Rautava sanoo, että Suomen luotsaustaksat tippuisivat hallintoa karsimalla. Hallinto tyrmää Rautavan väitteen.

TEKSTI **HEIKKI HAMUNEN** KUVAT **FINNPILOT**

Suomalaisen luotsauksen hinnat kestävät hyvin vertailussa muuhun Pohjois-Eurooppaan. Ruotsissa luotsaus maksaa viidenneksen, Virossakin 15 prosenttia enemmän. Luotsiliiton puheenjohtaja **Antti Rautava** uskoo, että suomalaisia taksoja voitaisiin entisestään leikata – hallinnosta nipistämällä ja kilpailukyyn vuoksi.

Rautava esittää idean uudenlaisesta luotsien osuuskunnasta, joka vastaisi käytännön luotsaustyön organisoimisesta.

– Luotsit voisivat muodostaa yhteiskunnallisen yrityksen, jossa yrityksen henkilöstö ottaa vastuun toiminnan järjestä-

misestä. Hyöty tulisi asiakkaalle, vientikaupalle ja suomalaiselle merenkululle. Jokainen säästetty kuluerä on pois luotsaustaksoista.

Tarjolla Saksan malli

Laivojen tulee päästä satamaan ja merelle nopeasti ja turvallisesti. Kaikkialla maailmassa luotsaus on yhteiskunnan voimakkaasti ohjaamaa. Suomessa yhteiskunta osallistuu luotsaukseen valtion monopolilla. Lain mukaan Suomessa palveluja saa tarjota vain valtion kokonaan omistama luotsausyhtiö.



Homma hoidettu. Yksi luotsaus maksaa Suomen rannikolla keskimäärin 1 490 euroa.

Antti Rautava pitäisi kiinni yhteiskunnan vaikutusmahdollisuuksista myös uudessa mallissa.

- Luotsit valitsisivat toimintaa ohjaavan hallituksen, jonka jäsenistä esimerkiksi puolet olisi muun yhteiskunnan edustajia. Saksassa on tällainen järjestelmä, jossa luotsaustaksat sovitetaan yhdessä luotsien, asiakkaiden ja liittovaltion kesken. Tämä on tervettä pohjaa, jota minä ainakin kannatan.

Rautavan mielestä yksinkertaisinta olisi kehittää nykyistä Finnpilota yhteiskunnallisen yrittäjyyden suuntaan.

Hän kuitenkin kokee, että Luotsiliiton ulkopuolella ajatukset osuuskuntamallisesta toiminnasta eivät ole saaneet aikaan mitään keskustelua.

- Kun olemme tällaisia avauksia tehneet, kukaan ei sano mitään. Asia vaietaan.

Rakenteita ravisteltu 2000-luvulla

Luotsausliiketoiminta on tarvinnut Suomen karikoissa ohjausta samalla tavalla kuin alukset. Palvelurakenteita on ruokattu reilulla kädellä kymmenen vuoden aikana.

Vielä 2000-luvun alussa luotsauksesta vastasi Merenkululaitos. Vuonna 2004 sen luotsaustoiminta eriytettiin Luotsausliikelaitoksen alle.

Luotsauslaki ei vielä silloin kieltänyt yksityistä luotsausta, ja Baltic Pilot aloitti luotsauksen Raumalla 2007. Yksityisen toimijan tulo markkinoille johti oikeusprosessiin, jonka seurauksena luotsauslakia täsmennettiin. Uudessa laissa ilmaistiin nimenomaisesti, että palveluja saa tarjota vain valtion luotsausyhtiö.

LUOTSAUS ESTÄÄ KYMMENIÄ ONNETTOMUUKSIA

LUOTSAUS VARMISTAA merenkulun turvallisuuden ja toimivuuden, kun laivat liikkuvat satamaan tai sieltä pois. Suomen merialueilla on 21 luotsi- ja tukiasemaa, joilla luotsaushenkilökunta päivystää ympäri vuorokauden.

Kun luotsausvelvollinen laiva lähestyy Suomea, se antaa luotsille ennakkotiedon 12 tai 24 tuntia etukäteen. Luotsi nousee laivaan ja ohjeistaa kapteenia edessä olevasta kuluväylästä sekä liikennetilanteesta.

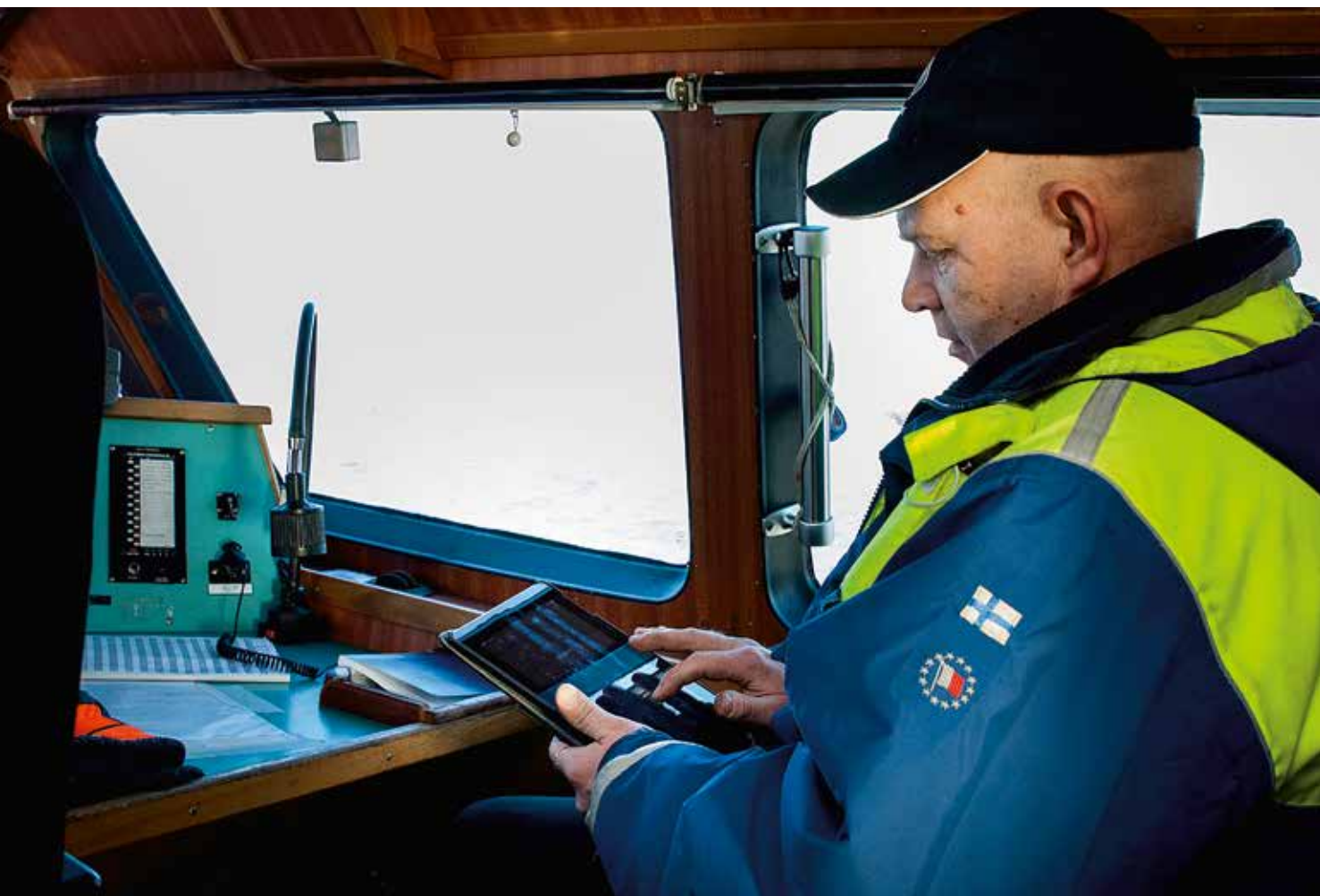
Luotsaus estää vuosittain kymmeniä merionnettomuuksia, kun luotsit avustavat noin 25 000 alusta Suomen satamiin. Finnpilot raportoi, että viime vuonna luotsauksella vältettiin yli 40 vakavaa onnettomuutta, joiden hintalappu olisi voinut kivuta lähelle 70 miljoonaa euroa.

Rannikon lisäksi luotsauspalvelua on Saimaan vesistössä Joensuuhun asti. Yhden luotsauksen hinta on rannikolla keskimäärin 1 490 euroa ja Saimaalla 420 euroa.

Aluksella on velvollisuus käyttää luotsia, jos sen koko tai lastin vaarallisuus sitä edellyttävät.

Alukset voivat saada vapautuksen luotsipakosta, jos laivan kapteenilla on erillinen linjaluotsin lupa. Lupa on alus- ja väyläkohtainen. Linjaluotsit vastaavat esimerkiksi autolautaliikenteestä Tallinnaan ja Tukholmaan.





Kippari käskee, luotsi varmistaa. Useimmilla isoilla aluksilla on velvollisuus käyttää luotsia.

SOITTO MINISTERIÖÖN: EI VOIDA KESKUSTELLA, KUN EI OLE KESKUSTELTU

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN merenkulkuneuvos **Sirkka-Heleena Nyman** toteaa kehittämis ehdotuksista, että luotsausliiketoiminnan rakenne on se, mikä on säädetty.

Kysyttäessä kommenttia Rautavan osuuskuntamallisesta toimijasta Nyman kehottaa odottamaan uutta hallitusohjelmaa sekä puhumaan poliittisten päättäjien, ei virkamiesten kanssa.

– Tämä on asia, joita ei ole keskusteltu ja joista virkamiesten ei oleteta kertovan henkilökohtaisia mielipiteitään. Nämä ovat poliittisia kysymyksiä mitä suurimmassa määrin. Soita ministerille, erityisavustajalle tai valtiosihteerille, jos haluat näin syvällisiä asioita selvitellä. Virkamiehet tekevät linjausten mukaan.

Euroopan unioni toi soppaan omat mausteensa. Komission näkemys Suomen liikelaitosjärjestelmästä johti siihen, että Luotsausliikelaitos yhtiöitettiin vuonna 2011 nykyiseksi Finnpilot Pilotageksi.

Hallinto on jo kutistunut

Finnpilot Pilotagen toimitusjohtaja **Matti Pajula** tyrmää Antti Rautavan ehdotuksen. Hän sanoo, että Suomen kaltaista palvelua on mahdoton rakentaa esimerkiksi Saksassa käytössä olevalla järjestelmällä. Lisäksi hän painottaa, että luotsaushallinnon määrä on pienentynyt.

– Olemme aivan murto-osa siitä, mitä luotsaus oli Merenkululaitoksessa, Pajula sanoo.

– Meillä on erittäin pieni hallinto, jos sitä vertaa saman kokoluokan yrityksiin. Meillä on 19 henkeä hallinnossa ja noin 350 hengen organisaatio.

Pajula sanoo, että vastaavissa organisaatioissa hallinnon normikokona pidetään 8–9 prosenttia henkilökunnasta. Finnpilotilla luku on 5,5 prosenttia.

– Luku sinänsä jo vastaa kaikille hallinto-organisaatioita miettiville, että osuus on pieni.

Suomi sittenkin Saksaa parempi?

Finnpilotin toimitusjohtaja kääntäisi katseet Saksasta Suomeen.

– Suomessa luotsauspalvelu on kehitetty paljon pitem-

PURJEVENEISSÄ **ETEVÄMMÄT** **NAVIGAATTORIT** KUIN KAUPPALAIVOISSA

Luotsi **Olli Taipale** kertoo blogissaan, että kaikki maailman vesillä seilaavat kauppalaivat eivät pääse prameilemaan varustuksellaan. Suurimmassa osassa kauppalaivoista on askeettisemmat navigointilaitteet kuin hyvin varustellussa perhepurjevereessä. Esimerkiksi elektronista merikarttaa ei kaikissa laivoissa vielä ole, mutta ne tulevat pakollisiksi vuoteen 2018 mennessä.

Yksi merenkulkuun liitetystä myyteistä kuitenkin on, että laivat voisivat kulkea satelliittien avulla ilman ihmisohjausta.

Taipale sanoo, että etenkin suurten laivojen henkilökunta voi olla Suomessa vierailla vesillä.

– Koen olevani hyvinkin paljon hyödyksi, etenkin kun laivoissa on eksoottisia merenkulkijoita, jotka Suomeen tullessaan ovat ensimmäistä kertaa pohjoisella pallonpuoliskolla.

Finnpilotin mukaan luotsin merkitys liikenteen sujuvuuden edistäjänä on vain kasvanut, vaikka tekniikka on kehittynyt. Tähän ovat syynä sekä kasvaneet liikennemäärät että entistä suuremmat alukset. Lisäksi meriliikenteen tiukentuvat aikataulut tuovat painetta alusten virheettömälle etenemiselle.

mälle, hän sanoo ja arvioi Saksan järjestelmän historialliseksi jäänteeksi.

– Väitän, että Suomessa on ainutlaatuisen toimiva järjestelmä. Jos sitä lähdetään rikkomaan hakuammunnalla ja kokeilemaan, olisiko tuo tai tämä hyvä, niin millä saadaan aikaiseksi palvelun varmuus?



Finnpilotin johto sanoo, että suomalainen malli on laadukkaampi kuin saksalainen.

Matti Pajula sanoo, että ilman keskitettyä hallinnollista statusta luotsauksen kokonaisuutta olisi hyvin vaikea järjestää yhtä laadukkaana kuin Suomessa nyt.

– Esimerkiksi Saksan tapaisella järjestelmällä tämä on mahdotonta. Vaikka siellä on paljon luotseja, eivät he ole saaneet tällaista rakennettua. ■

Tuloksentekijä.



TRUKEISSA ON EROJA - LINDE HUIPPUTEKNIKKAA EDUKSESI

Markkinoiden laajin valikoima tehokkaita ja taloudellisia trukkeja sekä palvelu- ja ratkaisuja liiketoimintasi tueksi.

Olemme Logistiikka – Kuljetus 2015
-messuilla 11.–13.6.2015

Tervetuloa tutustumaan
Linde-osastoomme 3c11



Linde myynti- ja huoltoverkoston toimipaikat ovat Vantaalla, Tampereella, Lahdessa, Turussa, Oulussa, Kuopiossa ja Vaasassa. Puh. 020 510 10, www.linde.fi, www.trukkeja.com, trukit@wihuri.fi





INTEGROI, NIIN SÄÄSTÄT

Siirtymällä sähköiseen ja integroituun hankintaan yritykset voisivat Suomessa säästää jopa 580 miljoonaa euroa vuodessa. Muutos edellyttää laajaa verkostoa eli yritysekosysteemiä, johon kaikki sitoutuvat.

TEKSTI **ULLA YLÖNEN** KUVAT **ISTOCKPHOTO JA TIMO MIKKOLA/LUT**

Sähköinen laskutus yleistyi suurten yritysten ja yhteisöjen vetoavulla nopeasti, mutta siihen kehitys sitten hytyi.

- Sähköisen liiketoiminnan kehittäminen jäi mobiiliteknologian jalkoihin, sanoo lappeenrantalainen kauppatieteiden tohtori **Kari Korpela**.

Laskutus hoituu sähköisesti, mutta hankintoja koskevat tiedot siirretään järjestelmästä toiseen edelleen pääasiassa manuaalisesti.

Tuotetiedon, tarjousten, tilausten, logistiikan ja laskujen manuaalinen käsittely aiheuttaa kustannushukkaa, ja osittain sen vuoksi eurooppalaiset ovat menettäneet kilpailuedun kehittyvien markkinoiden maille. Työ tehdään niissä huomattavasti halvemmalla.

YRITYSTEN JA JULKISEN SEKTORIN VÄLILLÄ LIIKKUVAT LASKUT

- ▶ Suomessa noin 220 miljoonaa kappaletta
- ▶ Euroopassa noin 32 miljardia kappaletta
- ▶ Globaaleilla markkinoilla noin 350 miljardia kappaletta

Laskutusta edeltää viisi eri prosessia

Kari Korpela selvitti väitöstutkimuksessaan yritysten hankinta- ja ostoprosesseja. Hän käytti hankintaprosessien simulointiin valmiita standardeja, joita jotkut kansainvälisillä markkinoilla toimivat suuryritykset jo hyödyntävät.

Tutkimuksessa oli mukana 40 yritystä, joilla on toimintaa yhteensä 36 maassa. Tutkimukseen osallistuivat keskeiset metsäteollisuuden isot toimijat sekä niiden palveluntuottajat ja alihankkijat.

Vuoden aikana ne lähettivät yhteensä 2,5 miljoonaa laskua. Muita kyseisiin hankintoihin liittyviä dokumentteja kertyi 8,3 miljoonaa kappaletta.

- Tarvitaan siis viisinkertainen määrä dokumentteja ennen kuin päästään laskuttamaan, Korpela tarkentaa.

Kaikkiaan Suomessa liikkuu yritysten välillä noin 220 miljoonaa laskua.

Integroinnilla pysyvät säästöt

Yritykset voisivat säästää jopa 580 miljoonaa vuodessa siirtymällä integroituun hankintaan, jossa yritysten välinen hankintatoimen informaatio kulkee sähköisesti kaikkien järjestelmien välillä.

Logistiikan osuus tuosta säästöstä on noin 37 prosenttia eli 218 miljoonaa. Tuotteiden tilaamiseen palaa 196 miljo-

MITEN LIIKKEELLE?

Teollisuus ryhtyy integraatio-osaamisen edelläkävijäksi.

Teollisuus vaatii yhteistyökumppaneiltaan yhteensopivia järjestelmiä, joiden kehittäminen perustuu kansainvälisiin standardeihin.

ICT-teollisuus toimittaa ainoastaan yhteensopivia järjestelmiä.

Käynnistetään yritysten, julkisen sektorin ja logistiikan yhteisiä hankkeita eli muodostetaan niistä ekosysteemi.



**Kvarken
Ports**

THE PORTS OF UMEÅ AND VAASA

TWO PORTS STRONGER TOGETHER

A LOGISTIC HUB FOR THE BOTHNIA REGION

naa euroa ja palveluiden tilaamiseen 93 miljoonaa euroa.

Säästöt ovat pysyviä, kun hankintojen integrointi on toteutettu. Integraatio lisää prosessien virheettömyyttä ja turvallisuutta sekä tehostaa kuljetuskapasiteetin käyttöä. Lisäksi integraatio tuottaa reaaliaikaista tietoa ja helpottaa muun muassa palvelun tai tuotteen huoltoa ja kunnossapitoa koko sen elinkaaren ajan.

Standardit valmiina, isot toimijat etulinjaan

Miksi yritysten integroitua hankintaa ei käytetä, jos standarditkin jo ovat olemassa?

Korpelan mukaan suurin syy on yrityksissä itsessään. Teollisuus on ulkoistanut ICT-toimintansa eikä siksi osaa vaatia yhteensopivia ICT-palveluita.

- Ostajilta puuttuu integraatioarkkitehtuurien ja standardien osaaminen, hän sanoo.

Tehottominta hankintatoimi on julkisessa hallinnossa, jossa hankintojen lainsäädäntö ja raskas byrokratia vaativat resursseja. Hankintoja integroimalla resurssit voitaisiin käyttää kunnan perustehtäviin.

Euroopan komissio onkin kehottanut julkista sektoria hyödyntämään standardeja.

- Samat standardit soveltuvat myös yritysten välisen liiketoiminnan integrointiin, sanoo Korpela.



Hankintoja koskevat tiedot liikkuvat edelleen manuaalisesti järjestelmästä toiseen.

Hankintatoimen integroinnin kanssa ei Korpelan mielestä pidä aikailla. Saksassa on jo meneillään kahden miljardin euron kansallinen Industry 4.0 -hanke. Suomessa Tekes on tuomassa ekosysteemiajattelua teollisuuteen.

- Isojen toimijoiden on ryhdyttävä tienraivaajaksi, kuten aikoinaan sähköisessä laskutuksessa, Korpela sanoo. ■



Kari Korpela

BERNER

www.berner.fi/koneet
020 791 4669

Olemme mukana Logistiikka-Kuljetus messuilla 11.-13.6. Helsingin Messukeskuksessa ulko-osastolla UP12 ja sisällä hallissa 3. Tervetuloa!

GLOBALISAATION



Tulevaisuudentutkija Mika Aaltosen mielestä on aina riski rakentaa merkittävää infrastruktuuria, mutta voi olla vielä suurempi riski olla rakentamatta sitä.

HYÖDYT IRTI

Kansainvälinen kauppa ei koskaan ennen ole ylittänyt niin monia vanhoja rajoja kuin nykyisin. Se merkitsee Suomelle valintoja, jotka määrittävät maamme aseman maailmankartalla.

TEKSTI **EEVA HALTSONEN** KUVA **MICHAEL LOESCHER**

Globalisaatio on tehnyt kaikista maista meritse kauppaa käyviä, väittää Aalto-yliopiston tutkimusjohtaja, tulevaisuudentutkija **Mika Aaltonen**. Hän on kirjoittanut yhdessä amerikkalaisen analyytikon **Michael Loescherin** kanssa globaalin logistiikan poliittisista ja taloudellisista vaikutuksista kirjan, joka ilmestyi huhtikuussa.

- Hyvin vähän niistä tavaroista, joita maailmalla tuotetaan, ei kuljeteta meritse, ja vieläpä useampaan otteeseen, Aaltonen muistuttaa.

Koskaan aikaisemmin maailmanhistoriassa maata ei ole kaivettu yhdessä kohtaa planeettaa ja kuljetettu toiseen samalla tavalla kuin nykyisin. Usein tavara liikkuu osana teollista prosessia halvimpien tuotantokustannusten perässä.

- Logistiikka ei ole kohtalon kysymys, jos maa käy kauppaa meriteitse vain vähäisiä määriä. Jos taas maan tulevaisuus riippuu viennistä ja tuonnista, kaupankäynti on strategista, se tarvitsee tuekseen diplomaattisia ja taloudellisia tukia, hän sanoo.

Monet välikädet

Reitit eivät kulje vain tuotannosta kuluttajille, vaan monikansallisten yritysten ja niiden alihankkijoiden välillä. Maailman merillä ei kuljeteta ainoastaan valmiita tuotteita paikasta toiseen, vaan raaka-aineita ja puolivalmiita tuotteita siirretään paikasta toiseen tuotantokustannusten mukaan.

- Reitit muuttuvat sitä mukaa, kun alueet ja maat kehittyvät, hän huomauttaa.

Näin tullaankin eloonjäämisteluun, sillä oikea tieto auttaa mukautumaan muutoksiin ajoissa. Aaltosen mukaan mahdollisuudet löytyvät perusteellisella analyysillä. Muutosvastarinta johtuu hänen tulkintansa mukaan väärästä tilannekuvasta.

- Useimmat organisaatiot vastustavat muutosta, koska selkeät analyysit puuttuvat. Sisäiset ja kansalliset keskustelut täyttyvät mielipiteistä ja retoriikasta.

Mitä tehtäisiin?

Suomalainen päätöksentekojärjestelmä kaipaa Aaltosen mukaan lisää systeemitason ajattelua ja analyysia, jossa iso kokonaisuus - Suomi - on polttopisteessä.

- Kun Suomella menee hyvin, myös ihmisillä ja yrityksil-

lä Suomessa menee hyvin.

Aaltonen kaipaa pitkän aikajänteen suunnittelua ja isojen muutosten ymmärtämistä, joihin vastaaminen vaatii useita vuosia. Kimmokkeena tähän vaikeaan rastiin on vastuu tulevista sukupolvista.

- Velalla eläminen ja luonnon tuhoaminen on epäoikeudenmukaista lapsiamme ja lapsenlapsiamme kohtaan.

Kehity tai kuihdu

Toisiinsa liittyvät alueet kehittyvät ja eristyksiin jäävät alueet kuihtuvat.

Suuren laivan rakentaminen kestää muutaman vuoden, mutta infrastruktuurin kuntoon laittaminen voi kestää kymmeniä vuosia. Aaltosen mielestä on suuri riski rakentaa merkittävää infrastruktuuria, mutta voi olla vielä suurempi riski olla rakentamatta sitä.

- Isot logistiikkaan, energiaan ja talouteen liittyvät päätökset eivät tapahdu tyhjiössä. Niihin sisältyy aina myös kansallisen turvallisuuden näkökulma, Aaltonen linjaa.

Tätä monen suomalaisen on vaikeampi ymmärtää, koska Suomessa talous ja kansallinen turvallisuus pidetään erossa toisistaan. Maailmalla tilanne on toinen. ■

GLOBALISAATION VARJOPUOLET

Talous on aiempaa haavoittuvaisempi.

► Viimeisten 25 vuoden aikana globalisaatio on lisännyt maailman talouden haavoittuvuutta ja osoittanut, miten muutokset eri puolilla maailmaa vaikuttavat meihin.

Eduskunta on menettänyt valtaansa.

► Samalla eduskunta on siirtänyt huomattavan osan taloudellisesta toiminnasta kansallisen lain ulottumattomiin.

Ympäristö häviää myös.

► Globalisaatio on vaikuttanut ympäristön tilan huonontumiseen. Siksi seuraavan sukupolven johtajilla on edessään vaikeimmat ihmiskuntaa kohdanneet haasteet. Aikaa ei ole paljon, mutta paljon voidaan vielä tehdä.

Kolmekymmentä vuotta yhteistyötä logistiikassa

SeaRail luottaa laitehankinnoissa Rotatoriin

Takon höyryävä, punatiilinen, kartonkia valmistava tuotantoyksikkö on osa tamperelaista kaupunkimaisemaa. Tammerkosken kupeessa sijaitseva tehdas, viralliselta nimeltään **Metsä Board Tako**, on perustettu vuonna 1865. Nykyään se on osa Metsä Group konsernia.

Historiallisestikin arvokas tehdas on vahvassa vedossa. Se valmistaa korkealaatuista taivekartonkia lähinnä tupakkateollisuuden tarpeisiin. Vuonna 2014 tehdas vastasi kysyntään aloittamalla erityisesti kertakäyttöastioihin ja pikaruokapakkauksiin soveltuvan kartongin valmistuksen. Samana vuonna markkinoille tuotiin myös uusi luksuspakkauskartonki.

Takon kartonkitehtaan keskeinen sijainti kaupungin sykkeessä asettaa omat vaatimuksensa logistiikalle. Lisärakentaminen ei ole mahdollista, eikä myöskään tehtaan jyvien seinien siirtely. Tehtaan tehokkaan ja toimivan logistiikan mahdollistaa SeaRail Oy:n 11 000 m²:n varastoterminaali Tampereen Viinikassa, jonne kaupungin läpi kulkevat rekat toimittavat valmiin kartongin.

Terminaalista tuotteet lähtevät kumipyörin ja rautateitse maailmalle. Työskentely on ympärivuorokautista läpi vuoden. Tavarat siirtyvät terminaalissa trukeilla nopeasti ja vaivattomasti kohti uutta päämäärää.

Tilat yli nelinkertaistuneet

Vuodesta 2009 tunnetun SeaRail Oy:n juuret juontavat yli 50 vuoden taakse vuoteen 1964, jolloin

Haminaan perustettiin Oy Blomberg Ab. Nykyinen toimitusjohtaja **Martti Toiviainen** aloitti työskentelyn yrityksen palveluksessa 1981, jolloin varastoja oli 2500 m². Nykyisin tiloja on 11 000 m². Terminaali on tarkoitettu kylmänä varastoitavan tavarantoimintaan. Martti Toivianen mukaan kylmässä varastointi ei kuivata kartonkia, mutta asettaa vaatimuksia kuljetuslaitteille.

Kilpailukykyisen ja tehokkaan toiminnan terminaalissa takaavat yrityksen tarpeisiin erikoisvarustellut materiaalinkäsittelylaitteet. SeaRail on luottanut 30 vuotta laitehankinnoissaan Rotatoriin ja Nissan-trukkeihin (1.4.2015 alkaen UniCarriers). Rotatorin ja SeaRailin 30 vuotta jatkuneen pitkän yhteistyön tuloksena materiaalilastaukset sujuvat ilman kalliita käyttökatkoja. Tarpeen vaatiessa trukkien huollot ja korjaukset suoritetaan nopeasti paikan päällä ilman turhia seisokkeja Rotatorin ammattitaitoisen huoltohenkilökunnan toimesta.

Kolmekymmentä vuotta yhteistyötä varastologistiikan laitteissa on muodostanut molemmille osapuolille selkeän kuvan toistensa tarpeista ja osaamisesta. ”Yhteistyö on toiminut ja toimittajan vaihtoon ei ole ollut tarvetta”, toteaa Toiviainen.





Kapula vaihtuu Ville Jokelalle (oik) Jari Marjamäeltä (vas) ja asiakas Martti Toiviainen (kesk) on tyytyväinen.

Palvelu on saatu paikallisesti ja yhdessä on voitu kehittää laitteistoja juuri tarpeen mukaan. Pitkällä matkalla on tarpeet koettu yhdessä voitettaviksi.

”Olen otettu pitkästä asiakassuhteesta”, toteaa asiakkuusjohtaja **Jari Marjamäki**.

Jari voi jäädä hyvällä mielin eläkkeelle kun pitkäaikainen asiakas on tyytyväinen ja remmiin on astunut uusi mies. Kaksi vuotta mukana ollut **Ville Jokela** on valmis täyttämään suuret saappaat ja viemään hyvää asiakassuhdetta eteenpäin seuraavat kolmekymmentä vuotta.

Kolmessakymmenessä vuodessa tapahtuu

Kolmenkymmenen vuoden suhteeseen on mahtunut paljon tapahtumia ja muutama aina muistuu mieleen. Jari Marjamäki muistaa hyvin ensimmäisen trukin toimituksen, jota hän markkinoi ainakin 8000 tunnin käyttöiällä. Kun mittarissa oli 12 000 tuntia, Jari huomautti Martti Toiviaiselle, ”kyllä sen voisi silti jo uusia”.

Vuosien aikana trukeista on tullut tietotekniikan keskuksia ja niistä voidaan hoitaa tarvittavat toimitustyöt jo tavaraa siirrettäessä. ”Olemme Online-yhteydessä asiakkaan järjestelmään ja näemme trukissa, mitä tavaraa on tulossa ja minne se on menossa”, kertoo Toiviainen.

Nykyisissä trukeissa ergonomia ja hallintalaitteet muodostavat oleellisen osan käyttömukavuutta, johon ei kolmekymmentä vuotta sitten kiinnitetty

huomiota. Sama oli sisäilman laatu, jota yritettiin parantaa nopea keräävillä suodattimilla. Tämän päivän dieselmoottorien päästöt kerätään talteen ilman erilisiä lisälaitteita.

Jari Marjamäki on tyytyväinen työnsä jälkeen: ”Kolmekymmentä vuotta tamperelainen yritys on ollut asiakkaana”. Paikallisuus on edelleen valttia, hän toteaa tyytyväisenä.

Viestikapulan vaihtuu Ville Jokelalle kesän aikana kahden vuoden perehdyttämisen jälkeen. ”Hieno päästä jatkamaan Jarin työtä asiakkaiden kanssa yhdessä toimintoja kehittämällä”, pohtii Ville haastattelun lopuksi.



Rotatorin ammattihenkilöt huolehtivat trukien kunnossapidosta ilman seisokkeja.



Ja pyörät pyörivät...

pyörivät enemmistö rotatorilaisista työskentelee huollon, varaosien, teknisen tuen ja muun asiakaspalvelun tehtävissä.

Rotator Oy tuo maahan, markkinoi, myy ja huoltaa trukkeja, henkilönostimia, maanrakennuskoneita, kurottajia, nostureita, maantiivistyskoneita ja iskuvasaroita.

Jotta koneet toimivat ja pyörät

Lisätietoja: www.rotator.fi



KOLUMNI KETTY KORTELAINEN

KIRJOITTAJA TOIMII HANKINTAJOHTAJANA THYSSENKRUPP SYSTEM ENGINEERING GMBH:SSA SAKSASSA. HÄNELLÄ ON VANKKA KOKEMUS HANKINNOISTA JA HANKINTATOIMEN KEHITTÄMISESTÄ KANSAINVÄLISESSÄ YMPÄRISTÖSSÄ.

Neljä askelta sisäiseen yhteistyöhön

AINA NE OSTON ihmiset tuppaaavat mukaan. Mitään muuta tuloista ei synny paitsi, että hidastavat koko projektin läpivientiä. Tällaiset kommentit ovat monelle varmasti tuttuja.

Moni hankinnan ammattilainen turhautuu, kun kukaan ei tunnu arvostavan sitä merkittävää lisäarvoa ja vaikutusta, jota he kokevat tuottavansa. Pakkohan nyt jokaisessa vähänkin isommassa organisaatiossa jotain sääntöjä on olla, miten ostetaan ja miten toimittajayrityksiä valitaan... Miksi siis näkemykset ovat kovin erilaisia? Sisäinen yhteistyö tuntuu usein vaikeammalta kuin yhteistyö toimittajayritysten kanssa.

Menestyksekkäs toimittajayhteistyö vaatii onnistuakseen toimivaa sisäistä yhteistyötä. Nykytilannetta voi arvioida neljän kysymyksen avulla.

OSAAMMEKO ME hankinnan ammattilaiset puhua sidosryhmiemme kieltä? Hankintatoimen sidosryhmiä ovat kaikki organisaation eri osapuolet henkilöstöhallinnosta tuotantoon ja tuotekehityksestä myyntiin. Sidoryhmien kielen opettelu vaatii syvällistä paneutumista kyseisen sidoryhmän toimintaan, prosesseihin ja tavoitteisiin.

Hankinnan rooli muutosten läpiviejänä on usein korostunut. Uusien prosessien ja -työkalujen käyttöönotto sekä sopimusmuutokset vaativat ammattimaista projektinhallintaa ja johtamista. Osaamista ja johtamistaitoja tarvitaan yhä enemmän.

Hankintaan kohdistuvien odotusten ymmärtäminen on ensimmäinen askel tulokselliseen yhteistyöhön.

OVATKO HANKINTAPROSESSIT selkeitä, käyttäjäystävällisiä ja henkilöstölle tuttuja? Hankintatoimen perisyntinä on kehittää toimintatapoja ja prosesseja oman organisaation toiminnan näkökulmasta.

Kuka kehitystyössä mukana olleista on kävellyt mailin asiakkaan kengissä? Parhaat hankinnan toimintatavat ovat intuitiivisia ja organisaation perusteellisesti tuntemia.

Kehittämisen keskiöön kuuluvat eri vaiheiden käyttäjät. Helppouden ja intuitiivisuuden rakentaminen vaatii kyseisten käyttäjien odotusten tuntemista. Lisäksi tarvitaan säännöllistä viestintää, kouluttamista ja käytön seurantaa.

Toinen askel tulokselliseen yhteistyöhön on toimintata-

pojen luominen yhdessä sidosryhmien kanssa.

KUKA TIETÄÄ, MITÄ tuloksia hankinnoissa on viime aikoina saavutettu? Hankinnan tuomasta lisäarvosta kertominen lisää tietoisuutta siitä, mitä kaikkea hankintaan kuuluu. Samalla se luo pohjaa yhteistyölle.

Useissa organisaatioissa hankinnan vastuut on hajautettu eri toiminnoille. Myös hankintatoimen perinteinen rooli säästöjen tuojana on rajoittanut ymmärrystä siitä, mitä muuta hankinnan hyvä hallinta voi tuottaa. Tuloksellisen yhteistyön kolmas askel on hankinnan toiminnan ja vaikutusten tekeminen tutuksi organisaatiossa aktiivisen ja tilanteeseen sopivan viestinnän avulla.



Yhteistyö toimittajien kanssa tuntuu usein helpolta verrattuna sisäiseen yhteistyöhön.

KENEN PITÄISI TEHDÄ aloite? Hankinnan rooliin sopii hyvin aktiivinen yhteistyön rakentaminen ja ensimmäisen kontaktin ottaminen. Käytännössä hankinta tuntee usein suurinta tuskaa puuttellisesta yhteistyöstä, ja sidoryhmät jatkavat elämäänsä kuten ennenkin. Kokouskäytäntöjen sopiminen, tiedon jakamisen periaatteista sopiminen, yhteisten tavoitteiden asettaminen ja päätöksenteon selkeyttäminen ovat hyviä aiheita ensimmäisiin tapaamisiin.

Kun pohja on luotu, jatkuvuuden varmistaminen yhdessä sovittujen pelisääntöjen mukaisesti on neljäs askel tulokselliseen yhteistyöhön.

SANA LEVIÄÄ nopeasti, kun hankinnan sidoryhmät puhuvat yhteisten saavutusten puolesta. Luottamus luo vahvaa pohjaa entistäkin tuloksellisemmalle yhteistyölle.

HANKINTAPÄIVÄ

23.9.2015

Hankinnan ammattilaisten vuoden ykköstapahtuma!

**Tule kuulemaan
kuinka muut ostavat
ja verkostoitumaan
jopa 150 suomalaisen
hankintapäättäjän kanssa!**

Hankintapäivässä kansainvälisen bisneksen
ja akateemisen tutkimuksen kärkinimet
kertovat kuinka:

- » hankintaa mitataan
- » toimittajien kanssa tehdään tuottavaa yhteistyötä
- » vastuullisuus kääntyy liiketulokseksi

Tapahtuma on suunnattu sekä yksityisen että julkisen sektorin hankinta-ammattilaisille ja henkilöille, jotka ovat säännöllisesti työssään tekemisissä hankinta-asioiden kanssa.



TUOTTEET

PINONTATRUKKIEN VALIKOIMA LAAJENEE

► STILL on modernisoinut ajolevyllisten ja kävelen ajettavien pinontatruckien valikoimaansa. EXV 14-20- ja EXV-SF 14-20 -trukit ovat erittäin vankkarakenteisia, ja ne sopivat monenlaiseen käyttöön. Niiden tehoa, tarkkuutta, ergonomiaa ja turvallisuutta on nyt parannettu.

Pinontatruckit ovat tärkeitä sisälogistiikassa, koska tuskin mikään kone on niitä monikäyttöisempi. Niillä kuljetetaan kuormat ennen varastoa, kuormataan ja puretaan kuorma-autot sekä täytetään varastohyllyt.



RENGASDESIGN PALKITTIIN

► Rengasvalmistaja Hankook Tire sai iF Design Award 2015 -palkinnon ympärivuotiseen käyttöön tarkoitettujen kuorma-autojen ja bussien renkaan muotoilusta.

Vaihteleviin tie- ja sääolosuhteisiin sopeva, ympärivuotiseen käyttöön tarkoitettu kuorma-auton rengas SmartFlex AH31 palkittiin uuden tekniikkansa ja muotoilunsa ansiosta. Renkaassa on leveä kulutuspinna ja olka-alueen muotoilu, minkä lisäksi kulutuspinna on kolmiulotteisia uria. Ne takaavat hyvän ajosuorituksen ja erinomaisen ajettavuuden sekä minimoivat epätasaisen kulumisen.



AISTIT KUORMA-AUTOON

► Eurooppalaisessa DESERVE-projektissa tähdätään uudentyyppisen ohjelmistoalustan rakentamiseen, joka mahdollistaa autonomisten piirteiden tuomisen kuorma-autoihin. Ohjelmistoalustaan kytketään ajoneuvojen vaatimat aistit: kamerat, tutkat ja laserskannerit.

Suomesta projektissa ovat mukana TTS-Kehitys, VTT ja Iveco Finland. TTS toteuttaa ja testaa projektissa kehitettyä turvalaitteiden kehitysalustaa. Lisäksi projektissa hyödynnetään VTT:n kehittämän katseen tunnistukseen pohjautuvan kuljettajan monitoroinnin toimivuutta korkeatasoisella rekkasimulaattorilla.

Iveco Finland antoi projektin käyttöön Stralis AS260S56FS CM Hi-Way -kuorma-auton, johon asennetaan erittäin kehittynyt kamerajärjestelmä. Kameroiden avulla kuljettajalle pystytään antamaan reaaliaikainen tieto auton ympärillä olevista esteistä ja mahdollisista turvallisuusriskeistä. Ohjaamokameroilla tarkkailaan puolestaan kuljettajan vireystilaa ja ajokäyttäytymistä.

VAURIOTAKUU X WORKS -RENKAALLE

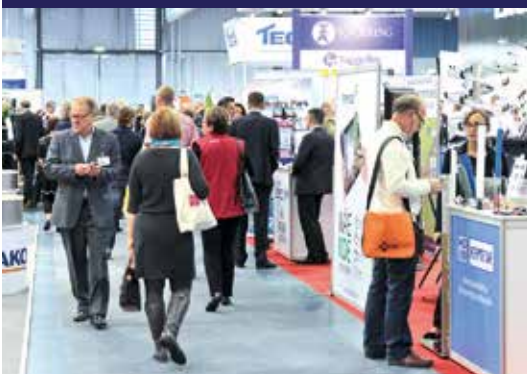
► Michelin antaa ilmaisen vauriotakuun MICHELIN X WORKS -renkaille. Näitä vankkarakenteisia renkaita käytetään varsinkin rakennustyömailla ja työmaakuljetuksissa. Vauriotakuu koskee kaikkia tahattomia vaurioita, joita ei pystytä korjaamaan, ja se annetaan renkaille, joissa on vähintään 50 prosenttia kulutuspinnaa jäljellä.

MICHELIN X Works on sekä tukeva että turvallinen rengas, ja lisäksi sillä on pitkä käyttöikä. Uuden vauriotakuun ansiosta kuljetukset vaativissa olosuhteissa ovat nyt riskittömämpiä, kun rengaskustannukset pysyvät kurissa myös vaurion sattuessa. Vauriotakuu on maksuton.

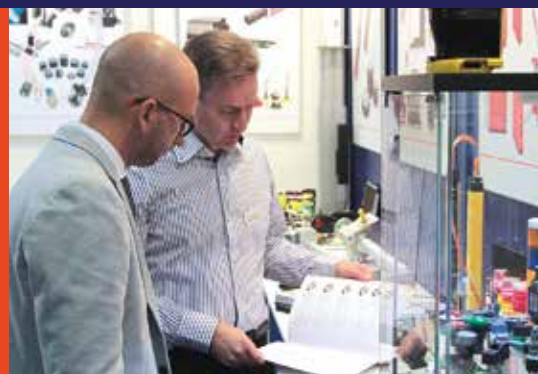


Vuoden kolme tärkeintä päivää

yli 20 000 teollisuuden ammattilaiselle



Uudet ideat ja innovaatiot



Uudet tuotteet ja palvelut



Uudet ja nykyiset yhteistyökumppanit

Vuoden tärkeimmät päivät verkostoitua

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

Uusin tieto, uusimmat ratkaisut

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

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

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

Tiesitkö, että

97 % kävijöistä suosittelee Alihankinta-messuja kollegalleen. (Aktiivitiето 2014)

Vuoden 2015 teemat

- » Myynti ja markkinointi
- » Uudet materiaalit ja menetelmät



@Alihankinta
#Alihankinta



2015

ALIHANKINTA
SUBCONTRACTING FAIR • FINLAND

15.–17.9.2015

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

www.alihankinta.fi

TUOTTEET



VALVONTAKAMERA OPTIMOI KAISTANKÄSITTELYN

► Sonyn SNC-VM772R-uutuuskamera tarjoaa 4K-terävyyden, 0,1 luksin valoherkkyyden, optimoidun kaistankäsittelyn ja älykkään tilannekuvan tallennuksen. Kameran suorituskyky sopii erityisesti taajamien, kuljetusyritysten, rautateiden, liikenteen ja lentokenttien valvontasovelluksiin.

4K-tekniikka mahdollistaa videovalvonnan neljä kertaa suuremmalla tarkkuudella kuin Full HD -tekniikka, jonka tarkkuus on 1920 x 1080 pikseliä. Poikkeuksellisen terävinä piirtyvien yksityiskohtien myötä turvahenkilöstö voi laajentaa valvontanäkymää ja silti havaita, suurentaa ja tutkia pieniäkin kuvassa näkyviä yksityiskohtia, kuten ihmiskasvoja ja autojen rekisterikilpiä, yhdellä kameralla.

KAUKO-OHJAUS KERÄILYTRUKKEIHIN

► Tuotteiden keräily on hyvin työvoimavaltaista. Keräilyn lisäksi työntekijöiden pitää astua trukkiin ja siitä pois toistuvasti ja lisäksi ajaa trukki aina seuraavaan keräilypisteeseen. Edellä mainitut liikkeet toistuvat jopa satoja kertoja työpäivän aikana.

Toyotan kehittämä kauko-ohjaus antaa kuljettajalle vapauden liikuttaa trukkia kauko-ohjaimen avulla ilman trukkiin astumista. Sen ansiosta keräilyhenkilö voi kävellä vapaasti trukin takana ja nostaa tavaroita hyllystä trukkiin. Kauko-ohjain on kiinnitetty työntekijän ranteeseen, joten hänellä on molemmat kädet vapaana keräilyyn.

Kauko-ohjaus parantaa merkittävästi keräilyn tuottavuutta, työturvallisuutta ja ergonomiia.



LINDQVIST OY LINTEC
Lappeenranta
puh. (05) 4161 701
lintec@lintec.fi



Osta
tai vuokraa.
Kysy myös
käytettyjä!

SIIRRETTÄVÄT KUORMAUSSILLAT



KONTTILEVYT

AJOLUISKAT

AJOSILLAT



KOROTUSKIILAT

LAITURISILLAT

www.lintec.fi

AZIPOD D PARANTAA KANNATTAVUUTTA

► ABB on tuonut markkinoille uuden jäsenen Azipod®-ruoripotkurisarjaan. Suomen ABB:n kehittämä Azipod D soveltuu energia-tehokkuuden, ohjailtavuuden ja luotettavuuden optimointiin öljynpora-autoille, offshore-huoltoaluksille ja matkustajalautoille.

Azipod D vähentää alusten ylläpitokustannuksia ja polttoaineenkulutusta sekä parantaa näin merenkulun kannattavuutta.

Uutuustuotteen tehoalue on 1,6 megawattista 7 megawattiin (MW). Potkuri perustuu hybridijäähdytykseen, jolla sähkömotorin suorituskykyä voidaan lisätä jopa 45 prosentilla verrattuna nykyisiin vastaavan tehoalueen Azipod-laitteisiin.

ABB kehitti sähköisen Azipod-propulsiojärjestelmän vuonna 1987. Tähän mennessä asennettujen ja tilattujen Azipod-yksiköiden yhteisteho on yli 4 000 MW, mikä vastaa Suur-Lontoon sähkönkulutusta.





Built to last.



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 terästitto-ovet

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

20 VUOTTA SUOMESSA

NIMITYKSET

BE Group

Diplomi-insinööri **Anders Martinsson**, 46, on nimitetty BE Groupin uudeksi toimitusjohtajaksi ja konsernijohtajaksi viimeistään 28.9.2015 alkaen. Martinsson on työskennellyt vuodesta 2008 Wilo-konsernissa, jossa hän on vastannut Pohjoismaiden ja Baltian liiketoiminnasta.

Energia Group

FM, EMBA **Katri Honkonen** on nimitetty 11.5.2015 alkaen Enegian ICT-johtajaksi (Vice President, ICT) sekä johtoryhmän jäseneksi. Honkonen siirtyy Enegian palvelukseen Airbus Defence and Space -yhtiön

tuotekehitysjohtajan tehtävästä. Honkonen on toiminut turvallisuuteen keskittyvän tietoliikennealan lisäksi ohjelmisto- ja energia-alalla.

KTM, BBA **Niko Mähönen** aloittaa kesäkuussa Enegian talousjohtajana (Vice President, Finance) ja johtoryhmän jäsenenä. Mähönen on työskennellyt aikaisemmin mm. talousjohtajana Powernet Groupissa sekä Honkarakenteella. Mähösellä on monipuolinen kokemus ulkoisesta ja sisäisestä laskennasta, rahoituksesta sekä liiketoimintaprosessien kehittämisestä.



MSc **Jens Marquardt** on nimitetty 4.5.2015 alkaen Enegian Global Operations -yksikköön asiakkuusjohtajaksi (Key Account Director). Marquardt vastaa suurasia-kaista Ruotsissa ja muissa Pohjoismais-

sa. Hän siirtyy Enegialle Linde Groupilta, missä hän on tehnyt pitkän, kansainvälisen uran mm. AGAn Energy Managerina ja liiketoiminnan kehitystehtävissä.



DI **Jouni Väisänen** on nimitetty 4.5.2015 alkaen Suomen suurasiaasmyyntiin asiakkuusjohtajaksi (Key Account Director). Väisänen on tehnyt merkittävän uran energia-alalla erityisesti sähkökaupan ja salkunhallinnan ammattilaisena. Enegialle hän siirtyy RAO Nordicista. Tätä ennen hän on työskennellyt mm. Fortumissa ja Imatran Voimassa.

KALENTERI

TOUKOKUU

27.–28.5. Toimittajien johtaminen
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

27.5. Kuljetukset kilpailutekijänä
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

28.5. Kuljetuspalvelujen ostaminen
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

28.5. LOGY Golf
Vanajanlinna Golf & Country Club,
Hämeenlinna

KESÄKUU

3.–4.6. Tuloksellinen neuvottelutaito
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

11.–13.6. Logistiikka – Kuljetus 2015
-näyttely
Messukeskus, Helsinki

11.6. Hankintafoorumi & SCM-foorumi:
Miten ostaa logistiikkaa?
Messukeskus, Helsinki

11.6. LOGYn ilta: Verkostoidu messujen
jatkoilla!
Messukeskus, Helsinki

12.6. Kuljetusfoorumi & Varasto- ja
materiaalinkäsittelyfoorumi: Johtaminen
Messukeskus, Helsinki

23.–24.6. International Transport and
Logistics Contracts (in association with
BVL Campus)

Radisson Blu Schwarzer Bock Hotel, Wiesbaden, Saksa

ELOKUU

27.8. Kuljetuspäivä
Scandic Marina Congress Center, Helsinki

SYYSKUU

23.9. Hankintapäivä
Messukeskus, Helsinki

LOGYN UUDET JÄSENET HELMI-MAALISKU

Aalto Juhani Toimitusjohtaja Kuljetus
Transpori Oy

Aamuvuori Aki

Aapro Tiia Opiskelija

Aarnio Eeva Lehtori Haaga-Helia
ammattikorkeakoulu, Liiketalouden
koulutusyksikkö

Ahonen Kimmo Myyntijohtaja Volvo
Finland Ab

Ahorinta Lauri Posti Group Oyj

Alen Patrik Myyntijohtaja Polarpro
Logistiikka Oy

Björklund Magnus Toimitusjohtaja
Volvo Finland Ab

Bolaños Bedoya Javier Dario Opiskelija
Brusin-Liittola Tiina Hankinta-

asiantuntija KuntaPro Oy

Ciatti Lorenzo Luigi Opiskelija

De Lino Correia Helena Opiskelija

Eun Joo Chung Director Korea

Business Center Helsinki

Flink Mika Toimitusjohtaja Oy Medifon
Ab

Hakala Jouko

Halonon Ville Vice President,
Procurement and Facilities Finnair Oyj

Harilainen Hanna Opettaja Haaga-

Helia ammattikorkeakoulu,
Liiketalouden koulutusyksikkö

Harjula Otto Opiskelija

Heijari Niklas Opiskelija

Heikku Tino Opiskelija

Heiskanen Antti Nordic Development
Manager Skanska Oy

Hellström Mikael VP, Customer
Relations Sievo Oy

Honkanen Minna Vantaan kaupunki
Elinkeinopalvelut

Huikko Juhana Toimitusjohtaja Lasi &
Idea Oy

Huotarinen Laura

Tuoteryhmäpäällikkö Finnfrost Oy

Hyväri Pekka Aluemyyntipäällikkö Oy
Matkahuolto Ab

Hänti Teemu Opiskelija

Häsä Jussi Logistiikkakeskuksen

päällikkö Rexel Finland Oy
Högmander Elina Opiskelija
Hörkkä Samu Tikkurila Oyj BU Finland
Isopoussu Aliisa Operatiivinen johtaja
 Rocla Solutions Oy
Jaakkola Joonas Opiskelija
Jalkanen Kari Yliopettaja Turun
 ammattikorkeakoulu Hankinnat,
 myynti ja logistiikka (HML)
Jalonen Henna Opiskelija
Jussila Jaana Materiaaliostaja Vantaan
 kaupunki
Järvinen Suvi-Tuuli Opiskelija
Kaarela Janne Opiskelija
Kallinen Soile Lehtori Haaga-Helia
 ammattikorkeakoulu, Liiketalouden
 koulutusyksikkö
Kallio Arto Varatoimitusjohtaja
 Citywork Oy
Kankainen Esko Talousjohtaja Volvo
 Finland Ab
Kannisto Elina Logistiikkapäällikkö
 Wallac Oy
Kapchinskaya Anna Opiskelija
Kellgren Bjarne Tarvesuunnittelija
 Finnfrost Oy
Ketola Miikka Technical Purchaser
 Nordkalk Oy Ab
Kiuru Esko Director, Global Sourcing
 Konecranes Oy
Kivelä Sami Yrittäjä Kivelä Trucking Oy
Kivivuori Katja Supply Planner Captol
 Invest Oy
Koikkalainen Anssi Purchasing
 Manager Nordkalk Oy Ab
Koiranen Tomi Opiskelija
Korhonen Pasi Logistiikkajohtaja KH
 FIN -yhtiöt
Korpela Henri Opiskelija
Koskinen Aki Jakelujohtaja Tamro Oyj
Koskinen Juha Hankintapäällikkö Fira
 Oy
Kuivala Jyri Toimitusjohtaja Savon
 Kuljetus Oy
Kumpula Marjo Koulutus­päällikkö
 Turun ammattikorkeakoulu,
 Hankinnat, myynti ja logistiikka (HML)
Kymäläinen Mikko Logistiikkapäällikkö
 Inex Partners Oy Logistiikan
 kehittäminen
Laaksonen Jussi Business Area
 Director Retail Logistics Excellence -
 RELEX
Lehto Tomi Kehitysjohtaja Lubor Oy
Lehtonen Jari Aluejohtaja Rudus Oy
Lehtonen Mikko Opiskelija

Lemström Jarmo Hankintapäällikkö
 Schetelig Oy
Lietsalmi Kari Toimitusjohtaja Polarpro
 Logistiikka Oy
Lindgren Joonas Opiskelija
Lindholm Tommy Jälkimarkkinajohtaja
 Volvo Finland Ab
Lukkari Miika Opiskelija
Maljonen Eero Tuotepäällikkö Oy
 Medifon Ab
Malm Joanna Markkinointi ja hankinta
 Paperipalvelu Koskimo ja Rännäli Oy
Mammadov Kanan Opiskelija
Martikainen Ari Ryhmäpäällikkö,
 Underwriting Pohjola Vakuutus Oy
Marttila Ilpo Toimitusjohtaja Lubor Oy
Mattila Kari Expense Reduction
 Analysts Finland Cost Consulting
 Finland Oy
Mellanen Mikko 3PLogistiikka Turku Oy
Metso Risto Partner Logentia Oy
Metsäranta Anu Posti Oy
Mutanen Markku Yhteyspäällikkö
 Lubor Oy
Mäki Tuomas Business Development
 Manager Sievo Oy
Nieminen Roope Opiskelija
Nurmisalo Minna Hankinnan
 puolestapuhuja
Oh Inje Manager Korea Business
 Center Helsinki
Pelkonen Lauri Opiskelija
Peltomäki Niilo Opiskelija
Pennanen Sini Hankinta-asiantuntija
 Vantaan kaupunki Hankintakeskus
Penttilä Ilkka Metso Automation Oy
 Flow Control
Perttunen Pekka Majoittaja Expense
 Reduction Analysts Finland Cost
 Consulting Finland Oy
Pitkänen Heikki Ostopäällikkö Sako Oy
Pohjanheimo Matti Myyntijohtaja Rocla
 Solutions Oy
Punkari Juho Opiskelija
Pynnönen Lasse Opiskelija
Rahkonen Juhana Opiskelija
Rautakoski Timo Kehitysjohtaja
 Paperipalvelu Koskimo ja Rännäli Oy
Ritonen Toni Opiskelija
Ritvos Ossi Manager Korea Business
 Center Helsinki
Ruokonen Jussi Kehitysjohtaja Volvo
 Finland Ab
Ryynälä Joni Opiskelija
Räsänen Asko Erityisasiantuntija
 Vantaan kaupunki Elinkeinopalvelut

Saarinen Tony Toimitusjohtaja
 Transmar Ab
Salmela Markku Liiketoimintapäällikkö
Salminen Jaakko Opiskelija
Sandell Janne-Petteri Opiskelija
Savola Juuso Opiskelija
Savolainen Maria Opiskelija
Strömsholm Ulf Johtaja Volvo Finland
 Ab
Suomela Riitta Ostaja Agnico-Eagle
 Finland Oy
Säilä Julius Opiskelija
Taimela Sini Lehtori Kymenlaakson
 ammattikorkeakoulu
Takala Heikki Tikkurila Oyj BU Finland
Talankin Jura Huolitsija Greencarrier
 Freight Services Finland Oy Tampere
Talka Olli Laatupäällikkö Certex
 Finland Oy
Timonen Mari Opiskelija
Tuokko Kari Johtaja, palvelut PT-
 Keskus Oy
Tuominen Jouko Logistiikkajohtaja
 Rexel Finland Oy
Tuominen Pasi Strateginen Ostaja
 Nordkalk Oy Ab
Tynkkynen Niko Opiskelija
Valovirta Eero Managing Partner
 Logentia Oy
Vaskuri Tarja Logistiikkakoordinaattori
 Kemppi Oy
Winha-Vahtera Susanna
 Toimitusjohtaja, Citywork Helsinki ja
 Uusimaa Citywork Oy
Virta Vili-Valeri Opiskelija
Voutivuori Ville Opiskelija
Vuento Juhani Korea Business Center
 Helsinki
Väre Heidi Category Sourcing
 Manager Lappset Group Oy
Vääri Tatu Opiskelija

UUDET YHTEISÖJÄSENET

Citywork Oy
Expense Reduction Analysts Finland
Haaga-Helia ammattikorkeakoulu
KH FIN -yhtiöt
Korea Business Center
Logentia Oy
Lubor Oy
Paperipalvelu Koskimo ja Rännäli Oy
Polarpro Logistiikka Oy
Turun ammattikorkeakoulu /
Hankinnat, myynti ja logistiikka (HML)

ILMOITUS



– Nykyisin yhä useammin varastoautomaatit suunnitellaan osaksi yrityksen logististen toimintojen kokonaisuutta, kertoo Kastenin varastoautomaattien tuotepäällikkö Katrin Vuorio.

TEKSTI **PIRJO RAPATI** KUVAT **UTTE EKHOLM**

Varasto liikkeelle

Varastossa liikkuu paljon muutakin kuin tavara. Myös pienempien yrityksen tarpeisiin on tarjolla monia erilaisia ratkaisuja. Intolog tarjoaa varastoratkaisun lisäksi myös siihen liittyvät oheistuotteet.

Koko sisälogistiikka on liikkeessä. Ainakin tätä mieltä on Kastenin toimitusjohtaja Olli Ruuskanen, joka näkee tulevaisuudessa paljon muutoksia. Jo kasvavan verkkokaupan seurauksena toimituserät pienenevät entisestään, mikä tuo paineita yksikkökustannusten pienentämiseen erityisesti pieneräkeräilyssä. Tämä luo haasteita valmistajille.

Kasten on ollut jo vuosikymmeniä suunnannäyttäjä varastoteknologian kehittäjänä ja panostaa edelleen voimakkaasti tuotekehitykseen. – Teemme jatkuvasti töitä

vastataksemme asiakkaiden toiveisiin. Räättälöitävyys, muunneltavuus ja liikuteltavuus ovat nousseet toivelistan kärkeen. Mitä modulaarisempi kaluste on, sitä helpompi sitä on muokata käyttötärpeen mukaan.

Sisälogistiikan muutoksissa myös myyntiorganisaation on osattava tarjota uusimpia logistisia ratkaisuja. Kastenin myyntiorganisaatio on Intolog, jonka kokeneet myyjät yhdessä Kastenin kanssa toteuttavat asiakkaan tarvitseman varastointiratkaisun.

Intologilta kokonaispaketti

– Me olemme ketjuna lähellä asiakasta ja pystymme hoitamaan asiat nopeasti ja kokonaisvaltaisesti suunnittelusta asennukseen ja huoltoon, tiivistää Intolog Espoon Birger Grotell ketjun filosofiaa. – Asiakasta – pientä tai suurta – ei koskaan jätetä yksin.

Asiakkaan kannalta suuri etu onkin siinä, että tarvitsipa hän mitä tahansa sisälogistiikan alueelta, Intologilta saa koko paketin: toimivimman ratkaisun ongelmaan ja siihen kuuluvat hyllyt, varastoautomaatit, laatikot, kuljetimet, vaunut, trukit, nostimet...

Varastossa liikkuvat hyllytkin

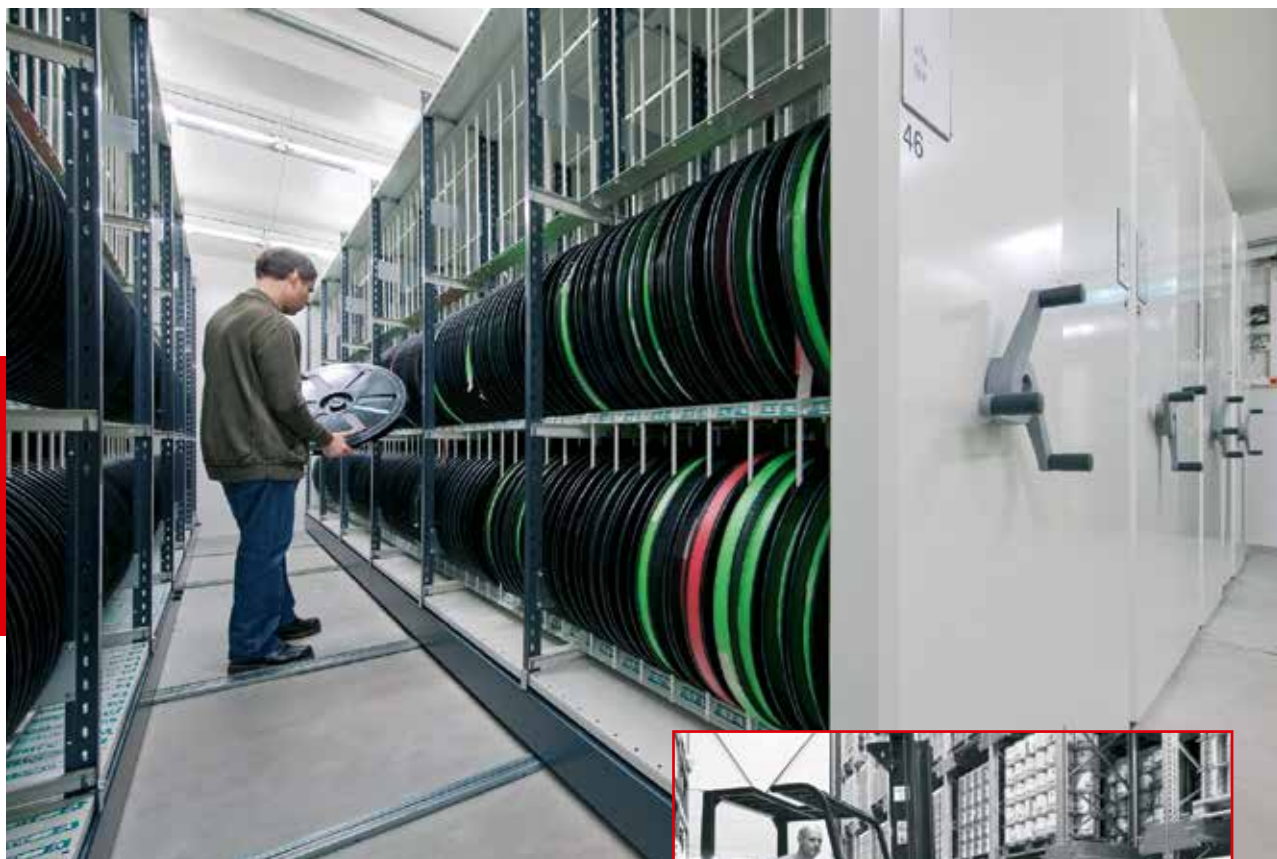
Sisälogistiset ratkaisut ja kalusteet ovat kehittyneet huimasti. Tuskin yksikään logistiikkapäällikkö ajattelee, että ”ennen oli kaikki paremmin”. Yksi uusimmista teknologioista on satelliittihyllystö, jossa syväkuormaushyllystön edut yhdistyvät liikkuvaan sukkulaan.

Intologin ja Kastenin yhteiseltä osastolta Logistiikka – Kuljetus 2015 -messuilla löytyy monenlaista varastoa liikuttavaa: varastoautomaatti, satelliittihyllystö, siirtohyllyt, pyörille nostetut hyllyt ja erilaiset vaunut. Kannattaa käydä tutustumassa.



Lisätietoja:
www.intolog.fi

Logistiikka – Kuljetus 2015
11.-13.6.2015 Messukeskus, Helsinki
Osasto 3d11



Myös pienen yrityksen tilansäästö- tai lisätilan tarve voidaan ratkaista siirtohyillyillä. Asiantunteva myyjä löytää tilaongelmaan pätevän ratkaisun.



Katso video satelliittihyllystön toiminnasta.



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N KOULUTUSPÄÄLLIKKÖ

Oppimisen lautasmalli

SÄÄSTÖT JA KUSTANNUSTEHOKKUUS. Tuttuja sanoja toistetaan monessa yrityksessä tänäkin keväänä, ainakin Euroopassa. Rapakon toisella puolella Yhdysvalloissa talous on saatu elvytettyä ja osaamiseen uskalletaan jälleen panostaa.

Kyselyt ovat osoittaneet, että kuluvana vuonna 30 prosenttia amerikkalaisyrityksistä panostaa edellisvuotta enemmän osaamiseen ja sen kehittämiseen. Tämähän kuulostaa lupaavalta! Brittiläinen tutkimus Learning Insights Report 2014 taas toteaa, että osaamisen kehittämisen ehdottomana haasteena on edelleen yrityksissä vallitseva kulukuuri.

Usko oppimiseen ja osaamisen kehittämiseen näyttää kulkevan käsi kädessä yrityksen taloudellisen tilanteen kanssa. Kun menee huonosti, kehittämishanat käännetään usein pienemmälle. Osaamiseen voidaan kyllä panostaa, jos sen tuomia etuja voidaan mitata suorituskyvyn tai myynnin kasvulla.

OSAAMISEN KEHITTÄMISFUNKTIOT ovat kieltämättä kovan ristipaineen alla. Yrityksen tarpeena on vähentää kustannuksia ja yksilöiden tarpeena on puolestaan saada itselleen monimuotoista ja omiin tarpeisiin sopivaa oppimista. Lisäksi tulosten mittaamiseen pitäisi löytää oikeat mittarit. Haastetta siis riittää.

Tilannetta helpottaa se, että onneksi monimuotoista ja kustannustehokasta oppimista on saatavissa. Väitän, että tänä päivänä sitä on enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Elinympäristömme on täytynyt teknologian tuomista mahdollisuuksista.

Videot, mobiiliapplikaatiot ja sosiaalisen median kanavat ovat mullistaneet oppimisen maailman lopullisesti. Eikä tuo maailma ole vielääkään valmis, ja uusia mahdollisuuksia syntyy kuin sieniä sateella. Nämä uudet mahdollisuudet pitäisi vain oppia hyödyntämään entistä vahvemmin.

VERTAUSKUVALLISESTI osaamisen kehittämismahdollisuudet ovat kuin ruotsinlaivan buffet-pöydän tarjonta. Tarjolla

on laaja ja vaikuttava valikoima, mutta lautaselle lastataan usein vain murto-osa vaihtoehtojen laajasta skaalasta. Yksi vaihtoehto ei palvele kaikkia asiakkaita, vaan vaihtoehtoja tarvitaan.

Oikeaa oppimisen lautasmallia etsiessä tulee antaa enemmän painoarvoa myös informaaliselle oppimiselle eli arkioppimiselle. Se on päivittäin ja huomaamatta tapahtuvaa oppimista.



Höllätään kontrollia. Uskotaan siihen, että yksilön halu kehittyä on organisaation suurin voimavara.

Osaamisen kehittäminen kaipaa paradigman muutosta. Kyseessä ei ole tietty prosessi, joka sisältää luokkahuoneen ja laskentakaavan kulutetuista euroista, vaan meidän pitäisi puhua koko organisaation kulttuurista.

VOI KYSYÄ, MILLÄ tavoin teidän organisaationne tukee kulttuuria, jossa yksilöt ovat kiinnostuneita ottamaan vastuuta omasta kehityksestään ja näkevät organisaation strategian ja tavoitteet linjassa omien oppimistavoitteidensa kanssa.

Oppimista ja osaamisen kehittämistä tukeva kulttuuri vaatii työtä. Hyvänä lähtökohtana on kuitenkin se, että höllätään kontrollia ja uskotaan siihen, että yksilön innostus ja halu kehittyä on suurin voimavara, mitä organisaatioissa on.

Kuljettamisen päättäjät ja asiantuntijat kohtaavat

KULJETUSPÄIVÄSSÄ

27.8.2015

Seminaarissa nämä juuri nyt ajankohtaiset aiheet:

- » Joko Suomi on päässyt elpyvän Euroopan imuun?
- » Miten yritykset vastaavat toimintaympäristön muutokseen?
- » Miten kuljettamisen tarpeet muuttuvat yrityksissä?
- » Mikä on Suomen logistisen infrastruktuurin ja kilpailukyvyn laita?
- » Mitä Baltiassa tehdään toisin kuin Suomessa?
- » Mikä on kyberturvallisuuden rooli kuljettamisen näkökulmasta?

Paneelikeskustelu:

Suomen logistinen infra ja kilpailukyky

- » **Antti Vehviläinen** - pääjohtaja, Liikennevirasto
- » **Kari Savolainen** - toimitusjohtaja, Finavia
- » **Erik Söderholm** - Head of Land Transport, Region Europe North & East, DB Schenker
- » **Jussi Sarvikas** - logistiikkajohtaja, UPM

Kovatasoisessa puhujakaartissa mukana mm.

- » **Arijandas Šliupas** - Vice-Minister, Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania
- » **Aki Kangasharju** - Pääekonomisti, Nordea
- » **Ilkka Seppänen** - Johtaja, Rautatielogistiikka, VR Transpoint
- » **Harri Bryk** - Erityisasiantuntija, Kyberturvallisuuskeskus, Viestintävirasto
- » **Mikael Lindberg** - General Manager, Project Transport, Wärtsilä Finland
- » **Ari Lehtoranta** - Toimitusjohtaja, Nokian Renkaat Oyj

Ilmoittaudu nyt www.logy.fi/kuljetuspaiva

KULJETA TURVALLISEMMIN

CTU-koodi selkeyttää kuormauksen, kuorman tuennan ja kiinnityksen vaatimuksia. Usein kuljetusonnettomuudet ja häiriöt johtuvat huonoista käytännöistä ja puutteellisesta pakkaamisesta tai kuormauksesta. Yksittäisenä haasteena voi olla esimerkiksi kuljetusyksikön valinta, kuorman tuenta ja kiinnitys, ylikuormaus ja puutteelliset tai väärät lastitiedot.

Onnettomuuksien osapuolet eivät välttämättä ole osallisena kuljetuksessa tai pakkaamisessa, eikä heillä näin ole edes mahdollisuutta välttää aiheutuvaa vaaraa. Tällaisia osapuolia ovat esimerkiksi muut tienkäyttäjät, vastaanottajat terminaaleissa, tehtaissa ja kaupan varastoissa sekä laivojen miehistöt ja matkustajat.

CTU-koodi (IMO/ILO-UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units) on YK:n merenkulkujärjestö IMO:n, työjärjestö ILO:n ja Euroopan talouskomission yhdessä tekemä vapaaehtoinen säännöstö kappalevarayksiköiden kuormaamisesta maa- ja merikuljetuksissa. Se on IMOs-

sa ja UNECESSä hyväksytty päivitys vuonna 1997 julkaistuun Guidelines for Packing of Cargo Transport Units -ohjeistoon. Kansainvälinen asiantuntijaryhmä on tehnyt päivityksen vuosina 2011–2013.

CTU-koodi on tarkoitettu toimialan työnantajien ja työntekijöiden, organisaatioiden ja hallintoviranomaisten koulutukseen. Koodi sisältää kattavasti tietoa lastauksen ja lastin kiinnityksen osa-alueista sekä konttien ja muiden maa- ja merikuljetusvälineiden yksityiskohdista erilaisissa kuljetusmuodoissa.

Koodi kattaa ohjeistot koko kuljetusketjuun. Lisäksi siinä käsitellään pakkauksen ja kiinnityksen tekniikkaa, kuljetusvälineiden valintaa, dokumentointia ja koulutustarvetta. Koodiin liittyy kattava lähdemateriaali ja runsaasti viitteitä standardeihin, ohjeisiin ja säädöksiin.

CTU-koodi ja sen taustamateriaalit löytyvät osoitteesta <http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html>.

LISÄOPPIA LASTITURVALLISUUDESTA

Lastiturvallisuuden oppisopimustyyppinen täydennyskoulutus korkeakoulutetuille toteutettiin toisen kerran opetus- ja kulttuuriministeriön rahoituksella korkeakoulujen yhteistyönä. Koulutuksen koordinoi Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (MKK).

Keväällä 2015 päättyneeseen vuoden mittaiseen, työn ohella suoritettavaan koulutukseen osallistui runsas 20 opiskelijaa. Koulutus koostui teoriapainotteisista lähipäivistä ja kehittämis-tehtävän kautta omalla työpaikalla tapahtuneesta oppimisesta. Lähipäivien aikana opeteltiin kuormanvarmistusta eri kuljetusmuodoissa myös käytännössä ja tutustuttiin viranomaisten toteuttamaan tarkastustoimintaan. Muita keskeisiä aihealueita olivat henkilö- ja rikosturvallisuus, vastuut ja vakuuttaminen.

Viimeisen lähipäivä aikana opiskelijat kuulsivat lastiturvallisuuden ajankohtaisista asioista ja poliittisesta vaikuttamisesta lastiturvallisuuteen. Yksikönpäällikkö **Erik Asplund** Liikenteen turvallisuusvirastosta kertoi lastiturvallisuudesta Suomessa ja

kansanedustaja **Sauli Ahvenjärvi** valotti kuljetusturvallisuuteen liittyvää päätöksentekoa ja vaikutusmahdollisuuksia.

Professori, merikapteeni **Hermann Kaps** Saksasta kertoi uuden CTU-koodin sisällöstä ja vaikutuksista. Ruotsalaisen Mari-Termin hallituksen puheenjohtaja **Peter Andersson** esitteli päivitettyyn EN 12195-1:2010 standardiin pohjautuvan ohjeistuksen kuorman varmistamisesta tieliikenteessä (*Cargo securing for road transport 2014 European best practices guidelines*) ja tulossa olevaan teknisen tienvarsitarkastuksen direktiiviin liittyviä asioita. Tilaisuuden puheenjohtajana oli Lastiturvallisuustyöryhmä puheenjohtaja, myyntijohtaja **Kimmo Weissenberg** NWE Network Engineeringistä.

Cargo securing for road transport 2014 European best practices guidelines on ladattavissa ja tilattavissa useina eri kieliversioina osoitteesta <http://bookshop.europa.eu/en/cargo-securing-for-road-transport-pbMI0614080/>.



KONKARIn työpajassa 20.4.2015 Helsingissä määriteltiin kehittämistarpeita tavarankuljetuskonttien ja maahantuontivarastoinnin kaasuriskien hallinnan parantamiseksi Suomessa.

KONTTIEN DESINFIOINTI VOI OLLA TERVEYSRISKI

Tuontikonttien desinfiointi kaasuttamalla on vakavasti otettava terveysriski logistiikkaketjun työntekijöille. Konttien kaasuriskien hallinta on laaja kokonaisuus, johon liittyen on parhaillaan käynnissä kaksi hanketta. Niiden yhteisenä tavoitteena on lisätä tietämystä kaasuriskeistä ja tukea nykyistä parempien teknisten ratkaisujen tuottamista kaasuriskien tunnistamiseen.

VTT:n hallinnoimassa ja Työsuojelurahaston rahoittamassa Työturvallisuutta vaarantavien kaasujen riskienhallintakeinojen tunnistaminen tavarankuljetuskonteissa -hankkeessa selvitetään ja tuotetaan perustietoja muun muassa konttien tuulettumaiskojen vaikutuksesta pitoisuuksiin, kaasukomponenttien ominaisuuksien luokittelusta ja erilaisista mittaustekniikoista.

Kansallinen toimintamalli ja työturvallisuusohjeistus tavarankuljetuskonttien sekä maahantuontivarastoinnin kaasuriskeihin varautumiseen (KONKARI) -hankkeessa puolestaan tehdään työturvallisuusohjeistus konttien käsittelyyn ja oppimisen tueksi soveltuva oppimisympäristö. Osana hanketta tehdään myös työhygieninen selvitys. KONKARI-hanketta rahoittavat sosiaali- ja terveysministeriö, Kaupan liitto, Posti, Keslog, Inex Partners, Tuko Logistics, Lidl Suomi ja Helsingin Satama. Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimus-

keskuksen hallinnoiman hankkeen sisällöllisestä toteutuksesta vastaa Sanday.

Lisää tietoa tavarankuljetuskonttien kaasuriskeistä löytyy osoitteesta www.konttikaasu.fi.

LASTUUN UUSI PUHEENJOHTAJA

Lastiturvallisuusryhmän (LASTU) uutena puheenjohtajana aloitti vuoden 2015 alussa myyntijohtaja **Kimmo Weissenberg**, NWE Network Engineering. Varapuheenjohtajana jatkaa asiakasvastaava **Hanna Lujala** Hakliftistä ja sihteerinä projekti-insinööri **Antti Vanhala** Jyväskylän ammattikorkeakoulusta.

LASTUn toiminta jatkuu aktiivisena. Tervetuloa mukaan! www.lastiturvallisuus.fi

CRAMO LUPAA ASIAKKAALLE HELPON ELÄMÄN

Helsinki-Uudenmaan piiri järjesti iltapäivätilaisuuden yhteistyössä Cramo Finlandin kanssa tammikuussa. Vierailuun sisältyi yksityiskohdalliset esitykset Cramon operatiivisesta toiminnasta sekä Vantaan toimipisteen ja asiakaspalvelun esittely.

Vierailun teemoina olivat Cramon sähköinen ja älykäs toimitusketju, kilpailukyvyyn säilyttäminen sekä kone- ja laitevuokraustoimialan historia ja nykypäivä.

Cramo on entinen Rakentajan Konevuokraamo, ja uusi nimi on ollut käytössä vuodesta 2006 alkaen. Sen asiakkaita ovat rakennusyritykset, muu teollisuus, julkinen sektori ja kuluttajat.

Cramon tavoitteena on tehdä asiakkaan elämästä helpompaa ja olla koko vuokrausalan esikuva. Asiakkaiden tyytyväisyyttä mitataan testiasioinnilla sekä henkilöstö- ja asiakaskyselyillä. Avainasioita ovat tuotehallinta, raportit ja reaaliaikainen kaluston seuranta.

Yritys haluaa kasvaa kotimaassa ja laajentua kansainvälisesti. Samalla se haluaa luoda omanlaisen Cramon tarinan.

Helsinki-Uudenmaan piiri kiittää Cramoa vierailusta ja hienoista esityksistä. Me logistikot saimme uuden, hienon näkökulman ja merkityksen logistiikkaan, seurantajärjestelmiin ja laitevuokraamisen toimialaan.

Raija Laitonen ja Mia Jyrkänkallio
Helsinki-Uudenmaan piiri

CRAMO

- ▶ Liikevaihto 652 miljoonaa euroa vuonna 2014
- ▶ Helsingin pörssissä vuodesta 1988
- ▶ Toimipisteverkosto: 329 toimipistettä, 14 maata
- ▶ Vuonna 2014 keskimäärin 2 528 työntekijää, joista Suomessa noin 500
- ▶ Vuokrattavana yli 200 000 yksilöityä konetta
- ▶ Myynti liiketoimintasegmenteittäin: Ruotsi 48 %, Suomi 16 %, Norja 13 %, Keski-Eurooppa 12 %, Itä-Eurooppa 8 % ja Tanska 5 %
- ▶ Myynti kalustoryhmittäin: työkalut 31 %, nosturi- ja siirtokoneisto 23 %, maanrakennuskoneet 15 %, siirtokelpoiset tilat 14 %, työmaatilat 14 %, muut 3 %
- ▶ Myynti asiakassegmenteittäin: rakennusteollisuus 55 %, julkinen sektori 14 %, muu teollisuus 25 %, yksityiset 2 % ja muut 4 %

CRAMON KOLME LUPAUSTA ASIAKKAALLE

- ▶ Kuuntelemme sinua aina.
- ▶ Toimitusaikamme pitävät aina.
- ▶ Kalustomme on aina kunnossa.



PIRKANMAALLA JUHLITTIIN

Pirkanmaalla vietettiin perinteistä Härkäjuhlaa jo 30. kerran. Paikalla oli iso joukko jäseniä ja myös ensikertalaisia.

Monipuolinen musiikki soi koko illan, ja monitorissa pyörivät valokuvat muutamista vanhoista Härkäjuhlista ja yhteisiltä retkiltä. Ruokailin jälkeen LOGYn **Markku Henttinen** jakoi ansiomerkkejä. Ilta jatkui tanssin ja arpajaisten merkeissä.

Maritta Könönen
Pirkanmaan piiri



VIERAILU AUTOTEHTAALLE

Varsinais-Suomen piiri teki yritysvierailun Uudenkaupungin autotehtaalalle ja tutustui samalla HUB logisticsin toimintaan. HUB logistics vastaa kokonaisvaltaisesti autotehtaan varastologistiikasta, ja totesimme toiminnan tehokkuuden esittelykierroksella.

Autotehtaalla saimme lyhyen esittelyn tehtaan toiminnasta ja historiasta sekä pääsimme tutustumaan kokoonpanotehtaaseen junakierroksella.

Mukana oli 40 yhdistyksemme jäsentä, ja heistä 12 oli opiskelijoita.

Tuomo Mutanen
Varsinais-Suomen piiri



KOTIMAAN MERIKONTTIKULJETUKSIIN
ERIKOISTUNUT HUIPPUTIIMI

Logistiikka - Kuljetus 2015 -messuilla.
Osasto 6e79. *Tervetuloa!*

MEK-TRANS
Your choice to success!



Vieraille: www.mektrans.fi | Soita: 020 778 0780



KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Jospa hallitus tarttuisi ideaan

SUOMEN ALAKULOISIA vientilukuja on selitetty rakennemuutoksella, josta puhutaan kuin kohtalon sanelemana ainutkertaisena ilmiönä. Päävastaistakin voisi väittää. Olemme kokeneet rakennemuutoksia enemmän kuin moni muu maa. Sopeutumisesta pitäisi olla paljonkin kokemusta.

Merkittävin rakennemuutos tapahtui 1980-luvulla. Taloudelle etsittiin uutta suuntaa. Syntyi ajatus tietoyhteiskunnasta kansallisen kilpailukyvyn turvaajana.

Taustalla oli Teknologiakomitean (1982) näkemys tuottavuuden parantamisesta pyrkimällä maailman kärkeen muutamalla kapealla osaamisalueella. Sellaisiksi määriteltiin elektroniikka, tietoliikenne ja tietojen käsittely sekä tuotannonohjaus- ja automaatiotekniikka.

KALEVI SORSAN HALLITUS omaksui ajatuksen:

T&k-panostus liki kaksinkertaistettiin, tekniikan ja luonnontieteiden tohtorikoulutus nelinkertaistettiin, patenttihakemusten määrä kaksinkertaistui ja perustettiin Tekes.

Valtiovalta loi suotuisan toimintaympäristön. Uuden osaamisen vallankumous synnytti yrityksissä miljardien eurojen tuotannon ja satojatuhansia työpaikkoja. Yritykset moninkertaistivat t&k-panoksensa. 1990-luvun taitteessa t&k:n osuus oli 3,5 prosenttia Suomen bkt:sta.

Parhaimmillaan Suomi oli maailman kärkeä Japanin, Saksan, Yhdysvaltojen ja Ruotsin ohella. Edes laman aikana valtio ei tinkinyt kehityspanoksista. Se oli strateginen valinta.

Nyt uusi hallitus etsii keinoja vanhaan tautiin. Suomen vientimarkkinaosuudet ovat kehittyneet EU-alueen kehnointa tahtia. Panostukset uuden kehittämiseen ovat supistuneet vuosi vuodelta. Tekesin rahoitusta on leikattu rajusti. Valtion t&k-panostus on pudonnut tällä vuosikymmenellä reaalisesti kolmanneksella.

Myös yritysten t&k-panostus on supistunut ja se on enää alle kaksi prosenttia bkt:sta. Julkisen osuus on alle prosentin. Julkinen rahoitus on suhteessa yritysten panoksiin alle neljännes USA:n, kolmannes EU:n ja puolet Ruotsin panostuksista.

UUDELTA HALLITUKSELTA vaaditaan nyt vahvaa päättäväisyyttä strategian valinnassa. Suomi tarvitsee viennin kasvua, ja se edellyttää innovaatioita ja tuottavuuden kasvattamista. Seitsemän lamavuoden aikana innovaatiot ovat kuivuneet ja säästöt ovat syöneet julkistakin panostusta. Yliopistotutkimus on tärkeää, mutta pirstaleinen yliopistojärjestelmä ei tuota riittävästi soveltavaa tietoa.



Yritysjohdaja Sipilä tietää lääkkeit. Uskaltaako pääministeri Sipilä käyttää niitä?

Näköalattomuus on musertanut päätöksentekijöitä.

Rakennemuutosta on valiteltu ja viennin kasvua odoteltu, mutta kummankaan korjaamiseksi ei ole tehty mitään olennaista. Julkisen sektorin kustannukset ovat OECD-maiden korkeimpia, mutta innovaatio toiminnan panostukset pienimpiä. Mutta ei vienti eikä tuottavuus kasva pelkästään säästämällä sosiaalimenoista tai elvyttämällä rakentamista.

SUOMEN MENESTYKSEN vuodet perustuivat taitavaan tuotantotalouden hallitsemiseen ja mittavaan patenttisalkkuun.

Sama menettely pitäisi olla nytkin lähtökohtana kansallisen strategian määrittelyssä. Tarvitaan rohkeita päätöksiä ja panostuksia uuden luomiseksi. Nyt olisi aika panostaa yhtä suurella päättäväisyydellä digitalisaatioon. Sen ennustetaan muuttavan työn tekemistä lyhyessä ajassa järjestyttävällä tavalla. Varhaiset mukautajat ovat voittajia.

Yritysjohdaja **Juha Sipilä** tietää lääkkeit, mutta uskaltaako pääministeri Juha Sipilä toimia niiden käytön puolesta?

OSAAVAMPI SINÄ!

LOGYn valmennustarjonta syksyllä 2015

Hankinnan valmennukset

- » Oston peruskurssi 16.-17.9, 6.-7.10. & 4.-5.11.
- » Materiaaliohjauksen analysointi- ja laskentamenetelmät 29.9.
- » Tehokas kilpailuttaminen 30.9.-1.10.
- » Kategoriajohtaminen 30.9.-1.10.
- » 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 tuloksenteko 17.-18.11.
- » Hankintatoimen taloudellinen ohjaaminen 18.11.
- » Toimittajien johtaminen 25.-26.11.
- » Tuloksellinen neuvottelu 2.-3.12.

Toimitusketjun hallinnan valmennukset

- » Varaston suunnittelu 16.-17.9.
- » Tuontikaupan perusteet 23.-24.9.
- » Toimitusverkoston hallinta ja kehittäminen 7.-8.10.
- » Varastotoiminnan ohjaus 28.-29.10.
- » 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.

Merkitse kalenteriisi ja varaa paikkasi jo nyt!

Lisätiedot: www.logy.fi

Ilmoittautumiset viimeistään kaksi viikkoa ennen tapahtumaa:

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

Varaamme oikeuden muutoksiin.

LOGY

EUROOPAN JOHTAVA SATAMAOPERAATTORI



Logistiikka – Kuljetus 2015 -messut 11.–13.6.2015

Europortsin osasto: 6e51

Tervetuloa!

