

OSTO & LOGISTIIKKA ⁶ 2015

Jatkuva valvominen väsyttää?

Tee se sähköisesti!


KAUKOKIITO
– päivin öin –

Tee sähköinen tilaus,
seuraa ja valvo
kuljetusta osoitteessa
www.kaukokiito.fi

8

**MINISTERI
BERNER:**

SUOMI DIGITALISOI
TIELIIKENTEEN

24

**YKSI HUTILOI,
KAIKKI KÄRSIVÄT**

VAARALLINEN AINE
HAASTAA LÄHETTÄJÄT

34

**ROBOTTI RAATAA
VARASTOSSA**

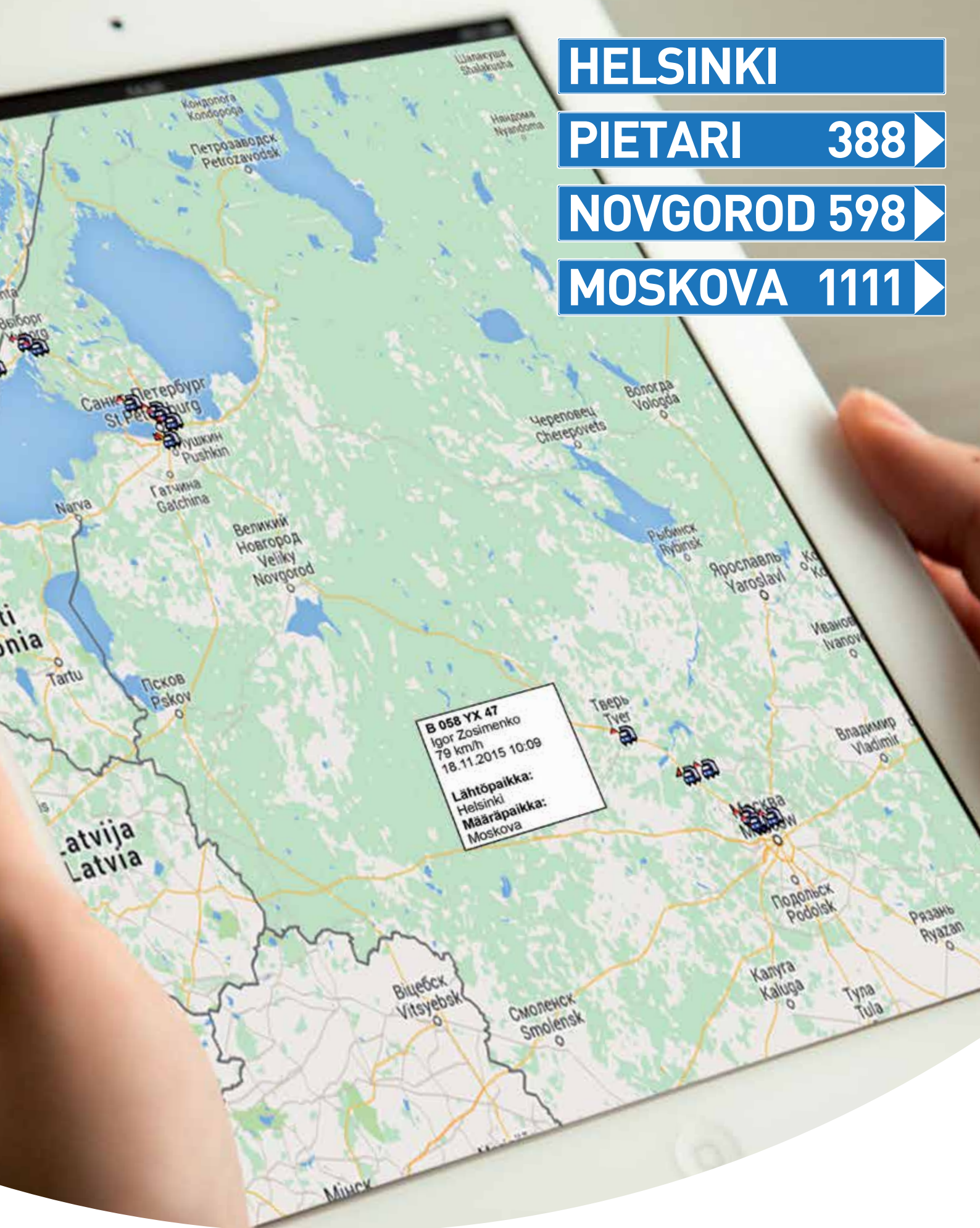
JOULUPAKETIN
VAUHTI KIIHTYY

HELSINKI

PIETARI 388 ▶

NOVGOROD 598 ▶

MOSKOVA 1111 ▶





8

DIGI PIILOUTUU TIEN PINTAAN

Asfalttiin on helppo asentaa sensoreita tien kunnostamisen yhteydessä, sanoo liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner. Ensimmäisenä automatisoidaan Helsingin keskustan julkinen liikenne.



12

VERKKO HAASTAA KIVIJALAN: UUDISTU TAI KUTISTU



38

SÄHKÖREKKA STARTTAA SUOMESSA

- 4 PÄÄKIRJOITUS
- 6 UUTISIKKUNA
- 20 IHMINEN TYÖSSÄ: MERJA KYLLÖNEN
- 24 VASTUU ON LÄHETTÄJÄLLÄ, KUN KYDDISSÄ ON VAARALLISIA AINEITA
- 28 LOMMOINEN TRUKKI ON TUTTU NÄKY

- 34 ROBOTTI NOPEUTTAA POSTIN UUTTA VARASTOA
- 42 KOLUMNI: TUNNETKO VERKOSTOSI RISKIT?
- 44 UUDET TUOTTEET
- 46 UUDET IHMISET

- 48 KOLUMNI: MITEN TINDER SOPII BISNEKSEEN?
- 49 TAPAHTUMAKALENTERI
- 49 YHDISTYS: ASIAKASARVO PUHUTTI
- 50 KOLUMNI: YLEN TROLLITEHDAS

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

Kilautanpa kaverille

LOGYN TOIMINTAA on viety aktiivisesti eteenpäin päättyvänä vuonna, vaikka toimintaympäristössä on riittänyt pieniä ja suuria myrskyjä. Yhteisen onnistumisen kannalta ratkaisevan tärkeäksi on osoittautunut LOGYn luottamustehtävissä toimivien noin 200 avainhenkilön vapaaehtoinen panos. Suuri kiitos teille kaikille, kun olette olleet rakentamassa hyödyllisiä, laadukkaita ja mukavia jäsentapahtumia.

Millainen yhdistys LOGY on tammikuussa 2016? Mitä jäsenistö odottaa yhdistykseltään?

Uskon, että olemme laajasti yhtä mieltä tavoitteista. LOGYn tehtävänä on tarjota verkosto ja palveluita osaamisen, innovaatioiden ja kilpailukyvyyn kehittämiseksi.

Paikalliset jäsentapahtumat tarjoavat erinomaisen mahdollisuuden verkostoitumiseen ja ajatustenvaihtoon hankinnan ja logistiikan teemoista. Korkeatasoiset foorumitapahtumat tarjoavat tilaisuuden osaamisen kasvattamiseen ja keskusteluun.

Jäsenten taholta on esitetty toive foorumitapahtumien avaamisesta kaikille henkilöjäsenille, ei siis pelkästään yri-tysjäsenten nimetyille henkilöille.

Minustakin on ihan hyvä kysymys, että pitääkö LOGYllä ylipäätään olla jäsenyyden tyyppiin sidottua, rajattua tarjontaa, joka ei ole avointa muille? Globaali kehitys etenee vapaampaan tai jopa rajoittamattomaan suuntaan, missä kaikki tieto on kaikkien saatavilla.

LOGY ON TÄNÄ PÄIVÄNÄ tunnettu ja arvostettu toimija niin valtakunnallisesti kuin alueellisesti. Yhdistyksen toimistossa on erinomainen tiimi, joka puhalttaa yhteen hiileen. Tulokset näkyvät:

LOGYn brändi ja visuaalinen ilme on modernisoitu. Osto&Logistiikka-lehti on uudistettuna tunnustettu ja arvostettu media.

Seminaaritarjonta on laajempaa ja laadukkaampaa kuin koskaan. Koulutusohjelmien kehittämisessä keskeistä on ollut paitsi sisällön päivittäminen, niin myös oppimistapahtuman formaatin uudistaminen vuorovaikutteiseksi elämykseksi.

LOGYn jäsenmäärä on kääntynyt selkeään kasvuun. Myös yhdistyksen talous on ollut viimeiset kolme vuotta terveellä pohjalla. Mielestäni me voimme sanoa hyvillä mielin, että LOGYn hankinnan ja logistiikan ammattilaisten verkosto on vahvempi kuin koskaan.

Yhdistyksen puheenjohtaja **Pekka Orne** tuli puheenjohtajaksi neljä vuotta sitten myrskyisessä tilanteessa. Pekan sääntömääräiset 2+2 vuotta puheenjohtajana tulevat täyteen nyt vuodenvaihteessa.

Haluan omasta puolestani onnitella Pekkaa erinomaisesta kaudesta ja taitavasta luotsauksesta sekä kiittää arvokkaasta tuesta onnistuneiden muutosten läpiviemisessä.



LOGYn verkosto on vahvempi kuin koskaan.

TYÖ LOGYN KEHITTÄMISEKSI jatkuu. Kun tämä lehti ilmestyy, yhdistyksen syyskokous on todennäköisesti vahvistanut piiritoiminnan kehitysprojektin tulokset:

Piiritoiminnan nimi muutetaan aluetoiminnaksi ja alueiden johtoryhmät (aiemmin hallitukset) valitaan vuodeksi kerrallaan. Näillä muutoksilla halutaan madaltaa jäsenistön kynnystä lähteä mukaan aktiiviseen aluetoimintaan.

Nimenmuutoksilla symboloidaan myös toiminnan uusiutumista. Muutos piirien hallituksista alueiden johtoryhmiin kertoo myös yhtenäisestä LOGYstä. LOGY toimii yhtenä yhdistyksenä, jolla on vain yksi hallitus.

Tästä on hyvä jatkaa luottavaisin mielin eteenpäin. Toivotan kaikille lukijoille oikein rauhaa joulunaikaa ja erinomaista alkavaa vuotta 2016! ■

LOGY toivottaa

**Hyvää joulua
ja
Onnellista
uutta vuotta 2016!**



OSTON PERUSKURSSI

Jokaiselle hankinnan ammattilaiselle
välttämätön valmennuspaketti!

3.-4.2, 2.-3.3. & 16.-17.3.2016 **tai**
16.-17.3, 5.-6.4. & 26.-27.4.2016

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

"Loistavaa!"

"Kouluttajat asian osaavia ammattilaisia."

Valmennuksen käytyäsi:

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

LOGY



Eeva Anundi



LOGISTIikka TUOTTI 5 000 TUNNIN SÄÄSTÖN

► Pohjois-Karjalan keskussairaalan lääkkeellisten liuosten uusi toimituslogistiikka vapauttaa vuodessa yli 5 000 tuntia hoitajien aikaa varsinaiseen potilastyöhön. Aiemmin tämä aika kului varastojen ylläpitoon.

Uudessa *lean*-ajatteluun ajatteluun perustuvassa toimintamallissa liukset puretaan alkuperäisistä pahvipakkauksistaan jo varastossa ja liuospusseja siirretään läpinäkyviin, jokaiselle liukselle ja osastolle merkittyihin muovilaatikoihin, joissa ne toimitetaan osastojen käsivarastoihin. Logistiikkatyöntekijät kiertävät osastojen varastot päivittäin, noutavat tyhjät laatikot ja tuovat tilalle täydet liuoslaatikot.

Investoinnin suuruus oli 5 500 euroa. Sillä hankittiin muovilaatikoita, etikettejä ja varastohyllyjä.



MERITEOLLISUUDEN LABORATORIO HELSINKIIN

► Suomen ABB on investoinut meriteollisuuden testilaboratorioon, joka palvelee yhtiön meriteollisuuden liiketoiminnan tutkimusta ja tuotekehitystä. Vuosaaressa sijaitseva laboratorio toimii myös esittelytilana.

Testilaboratoriossa voidaan testata ja kehittää kaikkia ABB:n meriteollisuuden järjestelmiä. Suomen ABB:llä on maailmanlaajuinen vastuu tutkimuksesta ja tuotekehityksestä.

IT2015-SOPIMUSEHDOT HELPOTTAVAT SOPIMISTA

► IT2015-mallisopimukset ja -vakioehdot tuovat IT-sopimuksiin selkeät pelisäännöt ja vähentävät kaupankäyntiin liittyviä epäselvyyksiä. Uusien sopimusehtojen tavoitteena on helpottaa IT-alan sopimusten tekemistä ja vähentää sopimisesta aiheutuvia kustannuksia.

IT2015-sopimusehdot soveltuvat yritysten välisiin kotimaisiin IT-toimituksiin.

ALSOLLE UUSI LOGISTIikkakeskus

► Pirkkalaan avataan keväällä ALSOn uusi logistiikkakeskus. Keskukseen suunnitellussa on huomioitu verkkokaupan aiheuttamat muutokset: yksittäisten tilausten koon pienentyminen ja toimitettavien tilausten ja toimituspisteiden määrä kasvu. Logistiikkakeskus on maksanut kymmeniä miljoonia euroja.

VAKUUTUS JA REKISTERÖINTI KERRALLA KUNTOON

► Ajoneuvon omistajanvaihdos helpottui 16.11., kun rekisteröinnin voi hoitaa vakuutusyhtiön sähköisessä palvelussa samalla, kun ottaa liikennevakuutuksen. Valtaosa liikennevakuutuksia myöntävistä yhtiöistä otti sähköisen rekisteröinnin mahdollistavat palvelut käyttöön marraskuun puolivälissä.

LISÄÄ LATAUSPISTEITÄ LAPPIIN

► Fortum ja Renault avaavat seitsemän uutta sähköautojen latauspistettä Suomen Lappiin loka-marraskuun aikana. Uudet latauspisteet on sijoitettu siten, että sähköautolla voi ajaa Norjasta Suomeen.

Fortum ja Renault aloittivat yhteistyön vuoden 2014 lopussa. Tällä hetkellä yhteistyö kattaa yhteensä 160 latauspistettä, joista suurin osa sijaitsee Norjassa.



LIIKENNEVAHINGOT VÄHENIVÄT

► Liikennevahinkoja sattui vuonna 2014 lähes kymmenen prosenttia edellisvuodesta. Syynä oli todennäköisesti leuto ja vähäluminen talvi. Risteysvahingot vähenivät eniten (21 %).

Liikennevahinkoja sattuu tyypillisesti eniten joulukuun ja maaliskuun välisenä aikana. Vuonna 2014 vahingot jakautuivat kuitenkin poikkeuksellisen tasaisesti pitkin vuotta.

TEKNOLOGIAJOHTAJAT VARAUTUVAT DIGITALISAATIOON

► Spinversen ja Tekesin CTO-barometrin mukaan teknologiayrityksissä valmistaudutaan digitalisaatioon, jonka uskotaan luovan uusia liiketoimintamalleja ja keinoja vauhdittaa nykyisen liiketoiminnan kehittämistä. Teknologijohtajat ovat huolissaan siitä, että julkista T&K-rahoitusta leikataan ja lainsäätäjien päätökset ovat huonosti ennakoitavia.

T&K-barometriin vastasi 68 suomalaista teknologijohtajaa.

KANGAS HUOLEHTII KÄYTTÄJÄNSÄ ILMASTOINNISTA

► VTT on kehittänyt menetelmän, jolla voidaan painaa mikroskooppisia kanavarakenteita laajoille muovikalvoille edullisesti. Näihin kanaviin voidaan pumpata kylmää tai kuumaa nestettä.

Kanavarakenteita voidaan hyödyntää esimerkiksi puettavassa teknologiassa ja kosmetiikkateollisuudessa. Yhtenä tavoitteena on jalostaa älykangas, joka huolehtii käyttäjänsä sopivasta lämpötilasta ja jonka ilmastointia voi säätää kännykän avulla.

POSTI JATKAA OLVIN TUOTTEIDEN KULJETTAMISTA

► Olvi ja Posti ovat jatkaneet sopimusta Olvin Iisalmen tehtaan panimotuotteiden runkukuljetuksista koko Suomeen. Posti kuljettaa Olvin panimotuotteet Olvin alueellisiin jakeluterminaaleihin sekä Olvin asiakkaiden logistiikkakeskuksiin.

Joillakin alueilla Posti toimittaa Olvin panimotuotteet kauppoihin asti ja myös hyllyttää tuotteet.

ABAKUS OHJAA MYÖS KULJETUKSET

► Varsinais-Suomen sairaanhoitopiiri laajentaa käytössään olevaa Abakus-järjestelmää niin, että se kattaa myös sairaanhoitopiirin kuljetustehtävien ohjauksen.

Abakuksen avulla suunnitellaan ja hallitaan kuljetuksia, niihin liittyviä resursseja sekä seurataan kuljetuksia reaaliajassa.

Jatkossa V-SSHP hallinnoi Optiscanin järjestelmien avulla tavara- ja palveluvirtoja sairaaloissa ja keskusvarastoissa sekä niiden välillä.

7.12.2015

on Adoben arvion mukaan tämän vuoden kiireisin verkko-ostospäivä. Ennusteen mukaan suomalaiset kuluttajat käyttävät tuolloin verkkokauppoihin noin 36 miljoonaa euroa. Se tekee 7,20 euroa yhtä netin käyttäjää kohti.



SUOMI OTTAA DIGILOIKAN ASFALTILLA

Tiehankkeista vastaava ministeri Anne Berner puhuu mieluummin roboteista kuin routavaurioista.

Itäsuomalaiselta metsätilalta sellutehtaalle suunnistava rekkamies vaihtaa ajosuunnitelmaa, kun navigaattorin näytölle ilmestyy kuva parhaillaan tapahtuvasta ketjukolarista. Pakettiauto jakaa postia Helsingissä, mutta kuskia ei näy missään.

Muun muassa tällaisia rutiineja liikenne- ja viestintäministeri **Anne Berner** haluaa nähdä Suomessa, kun hänen kautensa loppuu kolmen vuoden kuluttua.

- Kehitämme hallitusohjelman mukaisesti digitalisaation avulla liikenteestä vuorovaikutteisen palvelun, jossa käyttäjät ovat yhteydessä liikenneverkkoon sekä internetin ohjaus- ja säätietojärjestelmiin, Berner kertoo.

Vuosina 2016–2018 valtio rahoittaa liikenneväylien ylläpitoa ja korjauksia vajaalla miljardilla eurolla. Siitä kymmenisen prosenttia kohdentuu älyliikenneinfran kehittämiseen.

- Kunnostamisen yhteydessä tien pintaan on helppo asentaa sensoreita ja varustaa väyliä ohjausjärjestelmillä. Älyliikenteen toteuttamiseksi soveltuvaa teknologiaa on jo olemassa, ja nyt ryhdymme hyödyntämään sitä.

Metsätiet kuntoon

Bernerin kaudella painopiste on siinä, että väyläverkko laitetaan kuntoon. Päähuomio on huonokuntoisessa alemmassa tie- ja rataverkossa, esimerkiksi päällystämistä vaativissa so-rateissa ja nykytonnistolle riittämättömissä silloissa. Berner lupaa rahaa myös yksityisille.

- Mistään ei luovuta, mutta priorisointia on pakko tehdä, kun korjausvelka on 2,4 miljardia ja käytössä on vain miljardi, ministeri sanoo.

Kiireellisyyslistaa laatiessaan Berner ei ole luottanut kuu-
lopuheisiin, vaan hän on myös käynyt eri puolilla maata toteamassa tilanteet itse. Haastattelua edeltäneenä yönä nukuminen on jäänyt pariin tuntiin myöhäisen paluun vuoksi.

- Puuhuollon kannalta tärkeitä teitä ja siltoja on kunnostettava, jotta metsäteollisuutemme kilpailukyky ei kompastu kalliisiin logistiikkakustannuksiin, Berner korostaa.

Kotimainen elintarviketeollisuus ja maataloustuotanto voivat hänen mukaansa menestyä vain, kun raskaan liikenteen yhteydet maatiloille ovat kunnossa.

Joulukuussa ministeri Berner lupaa julkistaa korjausaikataulun, jossa näkyy satoja kohteita ja niiden valintaperustelut. Kartoituksessa on lähdetty ennen kaikkea elinkeinoelämän tarpeista.



Muutaman vuoden kuluttua Helsingin keskustan julkinen liikenne voi olla täysin automatisoitu.

- Pienet rahat on ohjattava viisaasti, jotta syrjäinen Suomi pärjää kansainvälisessä kilpailussa sijainniltaan huomattavasti suotuisampien Baltian maiden ja Ruotsin kanssa, ministeri linjaa.

Miljardit hakusessa

Pitkin syksyä Berner on miettinyt uusia rahoituskanavia hankkeiden toteuttamiseksi. Pitkäjänteinen kehittäminen on ministerin mukaan mahdotonta, kun väylien ylläpidon, korjausten ja uusinvestointien raami tulee valtion budjetista.

- Yhtälö ei ole yksinkertainen, sillä muutama sata miljoonaa ei riitä mihinkään vaan pitää puhua miljardeista. Investointitarpeet on suhteutettava siihen tosiasiaan, että Suo-



men tieverkko riittäisi kiertämään maapallon kolme kertaa.

Ministeri haluaa kehittää mallin, jolla investointeja voidaan rahoittaa neljänkymmenen vuoden perspektiivillä nykyisen neljän vuoden asemesta.

Mutta mitä sitten on tulossa? Onko ratkaisu keskustan kaavailema valtion Infra Oy, joka kokoaisi eri toimijoista koostuvan rahoituskonsortion suuriin hankkeisiin ja saisi vuosittaisen tulovirtansa erilaisista käyttömaksuista?

Työrauhaan vedoten Berner ei suostu paljastamaan, minkälaisen mallin tai malleja hän aikoo lähiviikkoina tuoda julkisuuteen.

Labrasta liikenteeseen

Rahan sijasta Berner puhuu mieluummin digitalisaation mahdollisuuksista. Lappiin avattiin lokakuussa tutkimuslaboratorio Aurora, jonka päätehtävänä on ratkaista, miten robotisaatio saadaan mukaan liikenteeseen.

- Tällä hetkellä iso avoin kysymys on, pystytäänkö ajoneuvojen ohjaus toteuttamaan 4g-verkossa vai vaatiiko järjestelmä 5g-verkkoa, Berner kertoo.

Bernerin mukaan kuskittomuus alkaa kaupunkien raide-liikenteestä ja laajenee nopeasti yksinkertaisia reittejä ajaviin autoihin, kuten postinjakeluun. Muutaman vuoden kuluttua Helsingin keskustan julkinen liikenne voi olla kokonaan automatisoitu.

Rekkamiehet etulinjassa

Kehityskaaren loppupäässä liikenne- ja viestintäministeri näkee rekannupin, joka rullaa määrätietoisesti kohteeseensa

TEITÄ TEOLLISUUDEN TARPEISIIN

Perheyritys Vallila Interiorin pääomistaja, 51-vuotias KTM

Anne Berner valittiin kevään 2015 vaaleissa eduskuntaan keskustan listoilta. Sveitsin ja nykyään myös Suomen kansalaisen meriittilistalla on hallitusjäsenyyksiä useissa yrityksissä sekä muun muassa Suomalaisen Työn Liitossa ja Perheyritysten liitossa. Berner on näkynyt julkisuudessa erityisesti Uusi lastensairaala 2017 -varainhankintakeräyksen vetäjänä.

Ministeri Berner asuu miehensä ja kolmen poikansa kanssa Espoossa.

ilman kuljettajaa. Mutta ennen kuin niin pitkälle päästään, raskaan kuljetuksen ammattilaiset saavat hyödyntää pioneereina Suomen maantieverkoston älyjärjestelmiä.

- Logistiikka-ala on digitalisaation ja mobiilin internetin edelläkävijä monin tavoin. Jo nyt ajokeskus pystyy esimerkiksi paikantamaan liikenteessä olevat autot, ja muutkin kuin terminaalikeräilyt syötetään suoraan tietojärjestelmään. Auto kertoo kuljettajalle parhaat reitit ja ohjaa polttoainetta säästävään ajotapaan.

Anne Bernerin mielestä raskas liikenne siirtyy todennäköisesti sujuvasti uuteen digitaaliseen toimintaympäristöön. Se näyttää mallia muille tienkäyttäjille. ■



TYÖTURVALLISUUS alkaa jo työympäristön suunnittelusta

Työympäristön turvallisuus rakentuu useista osista. Intolog-ketjun myyjälle työturvallisuusasiat ovat jokapäiväistä työtä. Suunnittelusta asennukseen.

Joni Broman työskentelee myyjänä Intolog Lahden toimipisteessä. Oleellinen osa hänen työtään on miettiä myös turvallisuusasioita osana asiakkaalle tarjottavaa ratkaisua.

– Turvallisuusnäkökulman tulee lähtökohdaisesti aina olla pohjana kaikissa ehdotetuissa ratkaisuissa, sanoo Broman. – Meidän tehtävämme on tuoda epäkohtia asiakkaan tietoon ja ehdottaa niihin ratkaisua. Hyllyasioissa asiakkaat osaavat jo kysyä apuamme, mutta muissa Intologin laajan valikoiman tuotteissa aika huonosti.

Tuotanto, varasto ja lähettämö

Tuotannossa, varastossa tai lähettämössä on kussakin omat haasteensa. Tuotannossa koneiden suojaus ja eristäminen muista työpisteistä lisää turvallisuutta olennaisesti.

– Aloitan konesuojan suunnittelun yleensä asiakkaan CAD-kuvista, joihin suunnittelen ja piirrän ratkaisuehdotuk-

sen arvioituani ensin työpisteen turvallisuusriskit. Koneen varsinaisten käyttäjien turvallisuuden lisäksi on huomioitava myös koneen läheisyydessä liikkuvat työntekijät. Lisäksi erilaiset konedirektiivit ja -asetukset määrittelevät osaltaan lopullista ratkaisua, selvittää Broman.

Varastoympäristössä työturvallisuuden haasteet liittyvät pitkälti kahteen asiaan: hyllystöihin ja niissä säilytettävään tavaraan sekä materiaalivirtojen liikkumiseen. Näihin kiinnitetään erityistä huomiota jo suunnitteluvaiheessa.

– Varastossa jo tavaroiden säilyttäminen lattioilla on iso vaaratekijä, Broman huomauttaa. – Varaston turvatarkastus pitäisi tehdä säännöllisesti. Sen avulla riskipaikat ja vaurioituneet hyllystön osat saadaan ajoissa kartoitettua ja korjattua. Kaatuva hyllystö tekee pahaa jälkeä.

Tyypillisiä hyllystön turvallisuutta lisääviä tuotteita ovat erilaiset putoamissuojat, törmäyssuojat ja takasuojaverkot. Niinkin yksinkertaiset asiat kuin riittävä valaistus sekä truk-



kien ja jalankulkijoiden kulkureittien erottaminen lisäävät osaltaan työympäristön turvallisuutta.

Broman painottaa huolellisen suunnittelun tärkeyttä tilan layoutia ja materiaalivirtoja ratkaistaessa. Varastossa ja lähettämössä tavaran tulisi liikkua mahdollisimman lyhyillä siirroilla oikeille paikoille. Kun etenkin trukki liikenteen määrä vähenee, myös liikenteestä aiheutuvien onnettomuuksien riski pienenee. Osa turvallista ratkaisua on myös tehtävään oikeanlainen trukkaluosto, riittävä tila työskentelyyn ja sellainenkin ehkä pieneltä tuntuva seikka kuin lattian kunto.

Työturvallisuus lisää myös tuottavuutta

Kun Bromanilta kysyy Intolog-myyjän roolista työturvallisuuden parantamisessa ja työturvallisuuden merkityksestä

ylipäättään, saa pitkän ja seikkaperäisen vastauksen.

– Ennaltaehkäisy on tärkeintä, esimerkiksi Intologin tekemä turvatarkastus voi ehkäistä pahankin onnettomuuden. Sivullisen ammattilaisen silmin epäkohtien huomaaminen on usein helpompaa kuin päivittäin asian parissa työskentelevän.

– Myös työturvallisuuteen panostava yritys hyötyy. Sen lisäksi, että onnettomuuksia tapahtuu vähemmän, sairauspäivät vähenevät eikä työkuorma kaadu muiden niskaan. Sijaisiakaan ei tarvitse palkata.



Varaston turvatarkastuksessa kokenut tarkastaja kartoittaa varaston kunnan ja standardin määrittelemät turvallisuusriskit. Jokaisessa Intolog-pisteessä on useita koulutettuja tarkastajia.

– Eihän kukaan halua työntekijöiden loukkaantuvan työssään! Koska emme ole mukana yrityksen päivittäisessä työskentelyssä, huomaamme epäkohdat helpommin. Meidän tehtävämme on tuoda riskit asiakkaan tietoisuuteen ja ehdottaa ratkaisuja, sanoo Broman.

Broman painottaa Intologin osaamista niin trukki-, työpisteiden, lähettämöiden kuin materiaalinsiirronkin suhteen. Palvelu alkaa tilanteen kartoittamisella, jatkuu huolellisella suunnittelulla, tuotteiden valinnalla. Valmis suunnitelma on vasta asennettuna. Vain oikein asennetulle tuotteelle annetaan kuormitustiedot.

Intolog
Suomalaista sisälogistiikkaa

Lisätietoja:
www.intolog.fi



UUDISTU TAI KUTISTUT

Digitalisaatio myllyttää kauppaa, valmistusta ja logistiikkaa kiihtyvällä voimalla. Bisneksen vanhat mestarit horjuvat. Välikädet ohitetaan. Tulevaisuus ei ole kuitenkaan musta eikä valkoinen vaan jotakin siltä väliltä.

TEKSTI KARI AHOKAS KUVAT ISTOCKPHOTO JA SAMI JÄMSÉN



**Ei ole selvää,
miten ostokset
tulevat
asiakkaan luo
vuonna 2020.**

Ensimmäinen erä on nähty, mutta se on vasta alkua. Digitalisaation näkymätön tsunami muokkaa tavaroiden ja palveluiden kauppaa kaikkialla maailmassa.

Vanhojen rakenteiden perustukset horjuvat. Raskaat, hitaat ja kalliit toimintamallit joutuvat ankaraan paineeseen edullisten ja nopeiden verkkokauppojen hyökkäyksessä. Väliportaata ohitetaan.

Mitä virkaa on vantaalaisella tukkukaupalla, kun kuluttaja ostaa tavaransa suoraan espanjalaiselta tai amerikkalaiselta toimittajalta? Miten työllisyys Suomessa kehittyy? Mitä kaupan alan tuottamille verotuloille tapahtuu? Entä 3d-tulostaminen, kuinka se vaikuttaa kokonaisuuteen?

Kuluttajabisneksessä verkkokauppa on jo valtavirtaa. On vain ajan kysymys, koska digitalisaation voima valjastetaan myös yritysten välisen b2b-kaupan käyttöön.

Se, miten ostokset tulevat asiakkaan luo vaikkapa vuonna 2020, ei ole ihan niin selvää.

Viitteitä tulevaisuudesta voi käydä katsomassa esimerkiksi San Franciscosta. Siellä Uber-kuskit kiikuttavat Shopify-alustaa käyttävien kauppojen ostoksia pikatoimituksina asiakkaalle. Lokakuussa käynnistyneen homman nimi on UberRush. Digitalisaation suomalainen evankelista **Ville Tolvanen** uskoo tämänkaltaisten mallien yleistymiseen.

- Palvelu nousee aivan uudelle tasolle, kun asiakas voi seurata reaaliajassa kartalta, missä päin kaupunkia hänen juuri tilaamansa uusi paita on tulossa. Tällainen malli rokottaa väistämättä perinteistä kaupanteon mallia, jossa kauppias lähinnä roikottaa asiakasta jonossa, Tolvanen sanoo.

Kauppias maksaa Uberille yhdestä toimituksesta 5,5 dollaria ensimmäiseltä ja 2,5 dollaria sitä seuraavilta maileilta. Urbaanissa ympäristössä kustannus on kohtuullinen. Palvelussa ei ole edes aloitusmaksua kauppiaille. Kuski saa keikasta noin 75-80 prosenttia hinnasta, lopun käärii Uber.

Tämä logistiikan uusi aalto ei ole sidoksissa nimenomaan verkkokauppoihin, vaikka se sopii niihin luontevasti. Pizzeria voi toimittaa tuotteensa Uberilla - tai vastaavalla palvelulla, sillä Yhdysvaltain suurkaupungeissa on edullisia kuriireja jo pilvin pimein. Sillä ei ole väliä, tuleeko tilaus verkosta tai puhelimitse.

Suomessakin tapahtuu. Pääkaupunkiseudulla ravintolaruokaa kotiin roudaavat muutaman euron hintaan ainakin Wolt ja Foodora. Se on toki hyvä kysymys, ovatko ansaintamallit jo tarpeeksi kypsiä tällaiselle toiminnalle. Amazonin UberRushia muistuttavalle pikatoimituspilotille ei ole ainkaan toistaiseksi kuulunut jatkoa, ja Suomessa ruokälähet-



Viikon ostokset voidaan ennustaa aika hyvin historiatietojen perusteella.

tien esi-isä Gastronautti ehti tehdä konkurssin jo lähes vuosikymmen sitten.

Lentorobotti sopii landelle

Uber-kyytejä on vaikea saada kannattamaan harvaan asutulla seudulla, jossa kyytejä on harvakseltaan ja matkat pitkiä.

Suomalainen pitkän linjan liiketoiminnan sähköistämisen asiantuntija, asiakaskokemuksesta kirjan kirjoittanut ja Descomin keskisuurista verkkokauppa-asiakkuuksista vastaava **Marko Filenius** uskoo, että Suomi on otollinen ympäristö robottilennokeille tavarantoimituksissa.

- New Yorkin ilmatila voi olla lennokille ahdas ja ruuhkainen, mutta jossain Joutsenossa on jo paremmin tilaa lennellä, Filenius sanoo.

Ei siis ole sattuma, että Postin alkusyksyinen lennokkipilotti oli lajissaan maailman ensimmäisiä. Postin toimitukset Verkkokauppa.comista Suomenlinnaan sujuivat syyskuussa robolennokeilla. Osapuolet luonnehtivat kokeilua onnistuneeksi. Jatkotoimista ei ole vielä tietoa.

Robottilennokkien toimintasäde ei ole kuitenkaan vielä erityisen pitkä, joten aivan syrjäisimpien seutujen kuljetusratkaisuksi niistä ei ole. Saksassa DHL:n pakettilennokki taittaa reitillään 12 kilometrin matkan suuntaansa, mikä on pienelle pörrääjälle jo hyvä saavutus.

Suomen-kokeilun käytännön toteutuksesta vastannut Sharper Shape -yritys kertoo Tietoviikossa, että kunnia maailman mittakaavassa harvinaisen kokeilun onnistumisesta kuuluu myös Suomen ilmailulainsäädännölle, joka salli lennokkitoiminnan. Paljon julkisuutta saanut Amazonin jakelukokeilu lennokeilla on Yhdysvalloissa sikäläisten ilmailuviranomaisten ruodittavana. Pilotin tulevaisuudesta ei ole toistaiseksi tietoa.

Entä jos kuljetettavana on jääkaappi-pakastin? Lentä-

västä pikku robotista ei ole silloin apua. Vanha kunnon kuriirikykyditys kotiovelle - tai verkkotilauksen nouto fyysisestä myymälästä, mikä on juuri nyt nouseva trendi - toimivat näissä tilanteissa.

- Logistiikan monimuotoisuus tulee säilymään, Ville Tolvanen sanoo.

Hän neuvoa katsomaan, miten Suomen vähittäismyyntitaivaalle nopeasti ampaissut Verkkokauppa.com on hoitanut jakelupuolen. Käytännössä yritys tarjoaa kaikki logistiset vaihtoehdot.

- Aina auki oleva myymäläkioski, palvelumyymälä lyhemmillä aukioloajoilla, toimitus Postiin, pakettiautomaattiin tai kotiovelle... Tällainen valinnanvara voimaannuttaa asiakkaan, Tolvanen kiittelee.

Muutkin uskovat, että verkko-ostosten kuljetustavat ja -määrät kasvavat. Esimerkiksi DHL on avaamassa omaa pakettiautomaattiverkostoaan Suomeen ensi vuonna. Digitaalisaatio paisuttaa kuljeteltavien pakettien määrää samalla, kun se nakertaa paperipostin määrää.

Koska syödään?

Elintarvikkeiden verkkokauppa on ollut toistaiseksi lapsipuolen asemassa. Etenkin kylmäketjua edellyttävien elintarvikkeiden nettimyynti on ollut vaatimatonta. Toisaalta, kaikki ei mene koskaan ihan kokonaan verkkoon.

- Asiointi fyysisissä myymälöissä tulee varmasti jatkumaan. Uskon, että elintarvikkeiden ostamisessa click and collect tulee olemaan iso juttu, Tolvanen sanoo.

Tilaa ja nouda -mallissa tilaus koostetaan verkossa, ja valmiin ostoskassin voi noutaa ruokakaupasta vaikka kotimatalla. Tämä onnistuu jo Suomessakin, mutta ei vielä lähessäkään joka kaupasta.

Verkkoruokakassille saa toki tilattua myös kotiinkuljetuksen. Elintarviketoimituksissa kuitenkin korostuu se karu tosiasia, että on syytä olla kotona, kun kuriiri soittaa ovikelloa. Kylmäketjun katkeamattomuus pitää myös varmistaa.

- Syntyy vielä konsepti, jossa kuluttaja voi ottaa vastaan ruokalähetyksen kotiinsa, vaikkei ole itse paikalla, digitaalisia liiketoimintaratkaisuja Crasman-yhtiössä tekevä asiakkuuspäällikkö **Samuli Hokkanen** sanoo.

Verkkokaupan tulevaisuudesta bloggaava Hokkanen uskoo, että ratkaisu löytyy uudeltaisesta asuntosuunnittelusta. Suomessa rakennusyhtiö NCC on esitellyt niin sanottua palvelusisäänkäyntiä. Asunnossa on silloin varsinaisen sisäänkäynnin yhteydessä tuulikaappimainen tila, johon kuriiri pääsee esimerkiksi avainkoodilla. Tilaan voi tuoda vaikka jääkaapin ruokatoimituksia varten. Digiajan tuulikaappi



Ville Tolvanen uskoo, että logistiikan monimuotoisuus ei katoa mihinkään.



Kun pyykinpesuaine on loppu, painallus vain – ja järjestelmä tilaa laskuusi uuden pesuainesatsin!

tukee toki muitakin palveluita kuin ruokakauppaa. Kuriiri voi jättää lukittuun tilaan vaikkapa pesulasta tulleet puhtaat pyykit.

Suomalaisyhtiö Viilea on myös ratkomassa katkeamattoman kylmäketjun ongelmaa. Viilea pilotoi lukollista ruokapostilaatikkoo Turun ympäristössä ja pääkaupunkiseudulla. Posti jakelee päivän postin ja verkkoruokaostokset Viilea-boksiin samalla kertaa. Postille on oma lokeronsa, ja jääkaappia vastaavaan säilytystilaan mahtuu valmistajan ilmoituksen mukaan noin kolme kassillista ruokaa.

Ratkaisu sopii omakotiasujille, sillä Viilea-laatikko asennetaan pihalle ja tarvitsee verkkovirtaa. Viilea kokeili ratkaisua jo kesällä Rauman vanhuspalvelun kanssa, jolloin Posti toimitti ruokakasseja palvelutalon edustalle asennettuihin ruokapostilaatikoihin. Nyt kumppanukset hakevat kokemuksia verkkokauppatoimituksista.

Ihmisvapaa tilaus tulee

Kauppiaat voisivat Hokkasen mukaan helpottaa elintarvikkeiden verkko-ostamista niin, että he tarjoaisivat nykyistä pidemmälle vietyjä mahdollisuuksia automatisoida perustuotteiden ostamista.

– Verkkokaupan voi jo nyt opettaa tilaamaan kuluttajalle maidot, leivät ja vaikka muutaman kausituotteen tietyllä summalla kuukaudessa ilman erillistä klikkailua. Samalla ta-

valla verkkopankin saa maksamaan ennalta tunnettujen laskuttajien pienet maksut automaattisesti, Hokkanen sanoo.

Muun muassa Amazon on ottanut askeleita tähän suuntaan kulutushyödykkeiden kaupassa. Vakio-ostosten tilaukset voi ajastaa toistuviksi. Uusi paketti vessapaperia parin viikon välein, tiskiainetta kerran kuussa.

– Kulutustottumuksemme ovat toistuvia. Viikon ostokset voidaan ennustaa aika hyvin historiatietojen perusteella, Hokkanen sanoo.

Amazon on esitellyt erillisen tilausnappulan, jonka voi kiinnittää vaikka pesukoneen kylkeen. Kun pyykinpesuaine on loppu, painallus vain – ja järjestelmä tilaa laskuusi uuden pesuainesatsin! Yhtiön visioissa kulutustavaroiden tilaus automatisoituu lopulta aikuisten oikeasti. Jonakin kauniina päivänä älykäs valaisin huomaa, että lamppu vetelee viimeisiään ja tilaa uuden lampun ennen kuin vanha ehtii posahtaa.

Kun rutiinistokset hoituvat automaattisesti, kuluttaja voi keskittyä hankintoihin, joilla on aidosti itselle merkitystä. Raahautuminen kauppaan pelkän vessapaperin vuoksi voi tuntua ajan haaskaukselta. Kivijalkakauppojen perinperäinen koluaminen vaikkapa uutta kitaraa ostettaessa sen sijaan tuskin harmittaa intohimoista muusikkoa.

– Pohjimmitaan me kuitenkin pidämme myymälöissä asiointista. Kivijalka ei häviä mihinkään, Ville Tolvanen sanoo.

Hyvä vastaanottaja!

Kuten ehkä muistatkin, ostit meiltä tietokoneen muutamia vuosia sitten. Huomasimme, että olet äskettäin etsinyt netistä hintatietoja lisämuistista laitteeseesi.

Entäpä jos päivittämisen sijaan ostaisitkin kokonaan uuden koneen? Nimittäin, myös koneesi kiintolevy on tulossa käyttöikänsä loppuun. Myymme Sinulle varastomme viimeisen tehokoneen 40 prosentin alennuksella. Se maksaa siis vain hieman enemmän kuin pelkkä lisämuisti ja kiintolevy. Eikä tässä vielä kaikki! Saat kaupan päälle jatko-osan suosikkipeliisi, jonka arvioit pari vuotta sitten Penan Pelikaupassa viiden tähden arvoiseksi!

PS. Huomasimme, että olet etsinyt tietoa myös Lontoon-lomamatkoista. Meiltä saat matkallesi pistorasia-adapterin sähkölaitteillesi.

TÄLLAINEN SUORAMYNTIKIRJE on mielikuvituksen tuotetta, mutta ei välttämättä kauaa. Sillä jos kivijalkakaupat haluavat pärjätä verkkokauppojen vyörytykselle, niiden on petrattava palveluaan. Yksi tapa on tuntea asiakkaan tarpeet entistä paremmin ja vastata niihin, kuten tässä kirjeessä.

Mikään ei tietenkään estä verkkokauppoja hyödyntämästä samaa keinoa.

Asiakkaalle tärkeintä on, että ostaminen on vaivatonta ja mukavaa. Asiakaskokemus on kaikki kaikessa, shoppailitpa sitten verkossa tai ostarilla. Jos myyjä on tyykeä tai tilausjärjestelmä sekava, et varmasti tule toiste. Ja jos homma toimii, kassakone laulaa.



Marko Fileniuksen mielestä kaupan sijainti ei ratkaise sen menestystä. Tärkeintä on, että asiakaskokemus on kunnossa.

Näin on tuuminut myös teknologiajätti IBM, jonka sloganissa paikallinen ostaminen jopa hakkaa verkkokaupat.

Tämän kehityksen ehtona on tietysti se, että kivijalka pystyy vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin. Se taas edellyttää sitä, että paikallisen kaupan on tunnettava asiakkaansa. Tämän ehtona on puolestaan se, että asiakkaiden on kerrottava itsestään: heidän pitää raottaa yksityisyyden suojaansa ja kertoa itsestään kuluttajana.

Kun kauppias tietää, että asut lähistöllä, autotallissasi on Cuben maastopyörä eikä Opelin tila-auto, syöt puuron sijasta muroja ja että Lontoon-matkakin painaa päälle, mahdollisuudet juuri sinun palvelemiseesi ovat hyvät.

Asiaan liittyy vielä iso mutta. Olemmeko halukkaita kerտomaan kulman kauppiaille itsestämme, tottumuksistamme ja toiveistamme? Yksityisyys on väkevä trendi. Jos emme kerro mitään itsestämme, premiumluokan palvelu kotikaupassa jää haaveeksi.

Marko Fileniuksen mielestä suomalaisilla on taipumusta mustavalkoiseen ajatteluun.

- Maailma kuitenkin on ja tulee olemaan sekä että. Kummallekin kaupan tavalle on tilaa, kunhan asiakaskokemus on kunnossa. Menestyvän paikallisen bisneksen voi perustaa hyvin vaikka Jyväskylään, Filenius sanoo.

Fileniuksen mukaan kivijalkakauppojen kuolemia tullaan näkemään jatkossakin. Syynä ei kuitenkaan ole suoraanaisesti verkkokauppa tai digitalisaatio.

- Nämä yritykset eivät vain ole pystyneet uudistumaan asiakkaidensa vaatimalla tavalla. Näin on tapahtunut jo ennen internetiä. Tulemme varmasti todistamaan myös uusien kivijalkakauppojen syntymisiä.



Samuli Hokkasen mielestä verkkokaupan voisi opettaa tilaamaan kulluttajille maidot ja leivät kerran viikossa ilman erillistä klikkailua.



Suomalaisilla on taipumusta mustavalkoiseen ajatteluun.



Ongelmat ja tulevaisuus

Vaatekauppa on ollut yksi kivijalan tukipilareista. Sopivien vaatteiden löytäminen verkosta ilman sovittamista on usein hankalaa.

Tämäkin pilari järkkyy, kun verkkovaatekaupat tarjoavat ilmaista palautusta tuotteille, jotka eivät sovikaan päälle. Palautusten kustannukset on luonnollisesti leivottu sisään tuotteiden hintaan. Ja niitä todella on, sillä Solitan tutkimuksen mukaan tietyissä tuoteryhmissä jopa joka toinen verkko-ostos palautetaan.

Tämä ei välttämättä kaada maailmaa. On uuden ajattelun paikka.

- Ongelma on nyt se, että verkkokaupan kustannuseriä, kuten juuri palautuskustannuksia, verrataan kaupan nykyisten rakenteiden kuluihin, Marko Filenius muistuttaa.

- Perinteisen kaupan seinät ovat kalliita, mutta ei niitä pyyhdytä päivittelemään. Ehkä palautukset vain ovat se kustannuserä, joka on hyväksyttävä vaatteiden verkkokaupassa.

Yksi tapa helpottaa esimerkiksi vaatteiden verkko-ostamista on kivijalkamyymälöiden muuttaminen showroomeiksi eli esittelytiloiksi. Siellä voi käydä katsomassa tai sovittamassa vaatteita, kunnes mieleinen löytyy. Sen jälkeen tuote tilataan verkosta.

Olemassa olevien myymälöiden tahaton muuttuminen esittelytiloiksi on kiihdyttänyt kauppakuolemia. Ilmiö on tuttu monelle. Hintatietoinen ostaja käy vaatekaupassa sovittamassa farkkuja ja tilaa valitsemansa mallin ja koon verkkokaupasta.

Hämäriä ja huuruisia visioita

Verkkokaupan ja kivijalan rooli on hämartyössä muutenkin kuin showroomien osalta. Esimerkiksi Gigantti ja Verkkokauppa.com ovat Suomessa osoittaneet, että fyysinen liikehuoneisto on samalla myös verkkokaupan toimituspiste. Tämä trendi jatkuu.

Pikaruokapuolella esimerkiksi McDonald's on jo pystyttänyt itsepalveluravintoloita. Tilaus näppäillään kosketusnäytölle, otetaan vastaan ja maksetaan. Toisella puolella tiskii ei ole ihmistä. Onko tämä digitaalista vai analogista liiketoimintaa? Seuraava luonteva kehitysaskel olisi annoksen tilaaminen ja maksaminen kotona. Sitten tarvitsisi vain kurvata itsepalveluravintolaan hakemaan tilatut annokset.

Yksi koulukunta veikkaa, että nykyiset mediayhtiöt sotkevat vähittäiskaupan soppaa ja ryhtyvät itse kauppiiksi. Loikka ei olisi loppujen lopuksi kohtuuttoman kokoinen. Viestimet ovat tottuneet tuuttaamaan kanavistaan kolmannen osapuolen



Asiakkaiden pitää raottaa yksityisyyden suojaansa ja kertoa itsestään kuluttajana.

len kaupallisia ilmoituksia ja kehittyneet ajan myötä taitaviksi. Markkinointipuoli olisi siis hyvin hanskassa heti aluksi.

Suomessa televisiokanava MTV3:n internettoimintaa aikoinaan johtanut **Jukka Mauno** jylisi Tietoviikon haastattelussa jo vuonna 1999, että pian Maikkari on "suuri kauppatalo, joka ostaa tavaraa jostain kaukoidästä ja myy sitä netin sekä tv:n kautta edelleen [yhteistyössä logistiikka-osaajan kanssa]". Tämä visio ei ole vielä toteutunut, mutta peli kannattaa katsoa loppuun asti.

Ehkä vielä joskus Pöllölaakson filmihallit muuttuvat Maikkarin kauppaamien tuotteiden varastoiksi, kuten Mauno jutussa ennusti. Toistaiseksi niistä kuitenkin suolletaan Putousta lauantai-iltojemme iloksi.

Kovimmat futuristit nauravat tämän jutun visioille kau-

pan ja kulutustavaran tulevaisuudesta. Esimerkiksi keksijä **Ray Kurzweilin** visioissa 3d-tulostaminen kehittyä lähivuosikymmeninä niin, että pystymme valmistamaan kotioloissa suuren osan arkisista käyttötavaroistamme - puoli-ilmaiseksi.

Jos tosiaan kävisi niin, että kodeissa tarvittaisiin jossain vaiheessa vain 3d-tulostin, raaka-aineita ja netistä ladattavia mallitiedostoja, kaupan ja logistiikan kanavat ymmärrettävästi heittäisivät häränpyllyä. Tällöin vähittäiskauppa ei olisi ainoa inhimillisen toiminnan alue, joka kokisi perinpohjaisen muutoksen. ■

Lähteitä jutussa haastateltujen asiantuntijoiden lisäksi ovat Business Insider, Forbes, IBM, MTV Uutiset, Taloussanomien ja Tietoviikko.

DB SCHENKER

Delivering solutions.



Saksa on sinulle kivenheiton päässä.
Niin meillekin.

Onko Saksa tärkeä osa liiketoimintaasi? Tarvitsetko laajan kuljetusverkoston ja monipuolista kalustoa? Meillä on Saksan liikenne omissa käsissä, joten saat luotettavasti päivittäiset lähdöt isoille ja pienille lähetyksillesi. **Soita 010 520 2772 ja pyydä tarjous.**

www.dbschenker.com/fi

LIIKENNEMEPIN TYÖ ON TÄYTTÄ JALKARALLIA

Kyymmenen tuntia. Sen verran kestää europarlamentaarikko **Merja Kyllösen** työmatka kotiovelta Kainuusta työhuoneelle Brysseliin. Onneksi entinen liikenne- ja viestintäministeri ei taita tätä työmatkaa edestakaisin kuin kerran viikossa. Mutta Suomen liikennemeppinä Kyllösen arki on muutenkin täynnä liikennettä.

Tälle kaudelle europarlamentin liikennevaliokunta Trainiin oli ennennäkemätön tunku. Moni kokenut poliitikko jäi nuolemaan näppejään, mutta Kyllöstä onnisti. Valinnan puolesta puhuivat kokemuksen ja asiaosaamisen lisäksi myös mepin palava kiinnostus logistiikkaa, teollisuuspolitiikkaa ja ympäristöasioita kohtaan.

Intohimoinen suhtautuminen ei ole jäänyt huomaamatta europarlamentissa, ja Kyllönen on noussut nopeasti näkyvään asemaan. Hänelle itselleen on ollut yllätys, kuinka paljon meppi pääsee vaikuttamaan.

- Jos on aiempaa kokemusta ja osoittaa kykynsä, europarlamentissa saa ihan eri tavalla vastuuta kuin ekan kauden kansanedustajana eduskunnassa, hän kertoo.

Enemmän älyä, vähemmän euroja

Ministerinä Kyllönen lanseerasi Suomeen liikkuminen palveluna -ajatuksen. Nyt hän puskee samaa mallia EU-tason sääntelyyn.

- Minua hämmentää asiakkaan näkökulman puuttuminen täysin kaikesta liikennesektorin lainsäädännöstä, Kyllönen toteaa.

Jäykät lait ja kalliit infrahankkeet suunnitellaan miettimättä, miksi ja ketä varten niitä rakennetaan. Kyllönen kritisoi sitä, että kukaan ei kysy, millaisia tarpeita liikenteen käyttäjillä aidosti on. Saati, että mietittäisiin sääntelyn ja järjestelmien yhteiskunnallista ja taloudellista merkitystä.



Minua hämmentää asiakkaan näkökulman puuttuminen liikennesektorin lainsäädännöstä.”



Entinen liikenneministeri Merja Kyllönen muokkaa nyt Euroopan liikennepolitiikkaa. Hän haluaa pyöryttää pääläelleen nykyisen tavan laatia lakeja ja infrahankkeita. TEKSTI HELI SATULI KUVAT JUHA ROININEN



Merja Kyllösellä ei ollut ruusuisia kuvitelmia europarlamentaarikon työstä. 20 vuotta politiikassa on koulunut hyvin tähän tehtävään.



HÄN

- ▶ Merja Kyllönen
- ▶ Syntynyt vuonna 1977
- ▶ Asuu Suomussalmella puolisonsa ja neljän koiran kanssa.
- ▶ Euroopan parlamentin jäsen vuodesta 2014
- ▶ Suomussalmen kunnanvaltuutettu vuodesta 2000
- ▶ Liikenneministeri Kataisen 2. hallituksessa 2011–2014
- ▶ Vasemmistoliiton kansanedustaja 2007–2014

EU-päätökset vaikuttavat suoraan yrityksiin ja yhteiskuntaan. Merja Kyllösen mielestä Suomen on oltava aktiivinen ja ennen kaikkea saatava suu auki.



Kyllönen pelkää, että liikenteen päästö- vähennyslaista tulee rikkidirektiivin kaltainen murhenäytelmä.

Liikkuminen palveluna -ajattelussa kaiken keskipisteenä on käyttäjä ja hänen kokemansa palvelutaso. Digitalisaation ja älyn avulla eri toimijoiden tarjoamat palvelut yhdistetään asiakkaan kannalta saumattomaksi kuljetusketjuksi sekä tavara- että henkilöliikenteessä – ja jopa valtioiden rajat ylittäen.

Tällöin matkaaaja voi esimerkiksi määrittää älypuhelimensa sovellukseen, että hän haluaa Suomussalmelta Tal-

linnaan. Sovellus ehdottaa reitin, eikä asiakkaan tarvitse ostaa erillisiä matkalippuja.

– Meidän on päästävä eroon eurooppalaisen liikennejärjestelmän sirpaleisuudesta. Nyt eri liikennemuodot kilpailevat keskenään, pelkäävät toisiaan ja unohtavat asiakkaan tarpeet. Lopulta kukaan ei hyödy tästä, Kyllönen napauttaa.

Vähemmän valitusta, enemmän tekoja

EU-komissio on palveluajatuksesta innoissaan, mutta yhteisten pelisääntöjen laatimiseen on vielä matkaa. Juuri nyt Kyllösen kalenterin täyttävät muun muassa digitaaliset sisämarkkinat, joita meppi luotsaa liikennevaliokunnassa.

– Työni on loputonta kompromissien ja koalitioiden etsimistä sekä vaikuttamista ja uusiin asioihin perehtymistä. Halu ja taito hakea ratkaisuja on yksi mepin tärkeimmistä ominaisuuksista, Kyllönen pohtii.

Mepin työpäivä muistuttaa Euroopan sirpaleista liikennejärjestelmää.

Kyllönen aloittaa työt yleensä vähän ennen aamukahdeksaa ja lähtee kohti kotisänkyä yhdeksän maissa illalla. Päivät koostuvat kokousten lisäksi tapaamisista, tiimipalavereista, puhelusta, sähköposteista ja kasasta säälä.

- Jos joskus tuntui, että tiedon tulva on hallitsematon, tässä työssä on tajunnut, mitä se aidosti tarkoittaa, Kyllönen hymähtää.

Työpöydän paperikasan päälle ilmaantuu pian myös liikenteen päästövähennyksiä koskeva direktiiviesitys. Kyllönen huomauttaa, että liikenne on ainoa iso sektori, joka ei ole viimeisten 20 vuoden aikana kyennyt vähentämään hiilidioksidipäästöjään. Hänen mukaansa poliitikot ja alan toimijat eivät vielääkään tajua haasteen suuruutta.

Kyllönen pelkää, että liikenteen päästövähennyslaista on tulossa rikkidirektiivin kaltainen murhenäytelmä. Se ei saa toistua. EU-koneiston läpi on rullattava ripeästi laki, jonka kanssa alan toimijat pystyvät elämään.

- Meillä ei ole kymmentä vuotta aikaa riidellä, luetella haittoja ja lopulta suoltaa ulos jo valmiiksi vanhentunut laki, joka on kaikkien osapuolten kannalta huono, meppi linjaa.

Kyllönen muistuttaa, että ilmastoasioissa EU-mailla on enemmän mahdollisuuksia kuin riskejä. Joka maasta löytyy niitä ”kirottuja innovaatioita”.

- Meillä olisi maailmanlaajuisesti paljon annettavaa. Mutta sekä yritys-elämässä että politiikassa usein ne osavat pelin huonoinen, joilla on parhaat pelikortit. Altavastajat korjaavat potin.

Suomen valttikortit

Suomella on Merja Kyllösen mukaan hyvät valmiudet siirtyä liikenteen uuteen aikakauteen. Erityisosaaminen on vähä-
vähäisen maan pärjäämisen tae. Kyllönen nostaa esimerkiksi

retrofittauksen eli jälkiasenteiset pakokaasunpuhdistuslaitteistot. Suomi on tässä bisneksessä edelläkävijä.

Liikenteen ilmansaasteisiin kuolee vuosittain enemmän ihmisiä kuin onnettomuuksissa. Meidän on kiire vähentää jo tiellä liikkuvien ajoneuvojen päästöjä. Tässä on Suomen tilaisuus saada vientituloja ja niitä kaikkien huutamia työpaikkoja.

- Toivon, ettemme tiputa taas tässäkin suomalaiskansallisesti leukaa rintaan ja suuntaa kohti uusia pettymyksiä.

Kyllönen sanoo, että Suomella on ainutlaatuinen asema EU-päätöksenteossa. Toisin kuin suuret jäsenmaat, voimme toimia hankalissa kysymyksissä sovittelijana ja välittäjänä.

- Esittämällä taitavia kompromisseja voimme samalla ujuttaa lopulliseen lakitekstiin mukaan meille tärkeitä asioita. Tätä mahdollisuutta käytän hyväksi, kun liikenteen lakeja laaditaan, Kyllönen lupaa. ■

KOLME FAKTAA MEPEISTÄ

1. Viisivuotiselle vaalikaudelle valitaan EU-maista yhteensä 751 europarlamentaarikkoa, Suomesta 13.
2. Mepit työskentelevät Brysselissä ja täysistuntoviikoilla Ranskan Strasbourgissa.
3. Mepit päättävät EU-lainsäädännöstä yhdessä EU-komission ja jäsenmaiden neuvoston kanssa.



Pariisiin ilmastokokous antaa raamit liikenteen päästövähennysvaatimuksille. Kyllönen kollegoineen odottaa direktiiviesitystä liikennevaliokuntaan.

YKSI HUTILOI, KAIKKI KÄRSIVÄT

Tieto ratkaisee vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Lähettäjän on pakattava ja dokumentoitava pakkaukset oikein, jotta kuljettaja voi viedä kuorman perille turvallisesti.

TEKSTI PAULA LAUNONEN

KUVAT PAULA LAUNONEN, VESA-MATTI VÄÄRÄ, TRAFI

Harva kotileipuri ajattelee pitelevänsä hypysissään onnettomuusriskiä, kun hän pursoittaa kakulle kermavaahtoa lähimarketista ostamastaan spraytölkistä. Eikä hänen tarvitsekaan. Kaupan hyllylle päästyään ponnekaasuja sisältävä tölkki ei ole enää ympäristö- tai terveysuhka kuten se oli logistiikkaketjun aiemmissa vaiheissa.

Kermavaahdon lisäksi rahtaaajien vastuulla on päivittäin tuhansia muita, kuluttajan näkökulmasta yhtä harmittomia hyödykkeitä, joista voi väärin pakattuna ja puutteellisesti dokumentoituna vähintään rapsahtaa sakot. Pahimmassa tapauksessa ne voivat aiheuttaa isoja inhimillisiä ja taloudellisia menetyksiä.

Esimerkiksi saunatuoksut, hiusvärit, palovaroittimet, pesuaineet, tulitikut, kynsilakat ja lukkosulat voivat vuotaa, höyrystyä, säteillä, räjähtää, syövyttää tai palaa – ja aiheuttaa näin vaaratilanteita. Siksi niiden kuljetuksissa on noudatettava vaarallisten aineiden kuljetuksia (VAK) säätelevää lakia. Laki kattaa koko ketjun lähettäjästä vastaanottajaan.



TONNEITTAIN VAARAA

Vaarallisia aineita kulkee Suomen teillä noin 12 miljoonaa tonnia, rautatiellä reilut 5 miljoonaa tonnia, aluskuljetuksina vajaat 40 miljoonaa tonnia ja ilmakuljetuksina 3 700 tonnia vuodessa.

Eniten kuljetetaan palavia nesteitä, kuten polttoaineita. Muita paljon kuljetettuja aineryhmiä ovat syövyttävät aineet ja kaasut.

Lähde: Trafi





Postin turvallisuuspäällikkö Pauliina Auveri kertoo, että ajoneuvon ja kuljettajan on täytettävä lainsäätäjän määrittämät kriteerit, kun kyytiin otetaan vaarallisia aineita.

Vastuu alkaa lähettäjistä

Postin turvallisuuspäällikkö **Pauliina Auveri** selailee 1300-sivuista *Vaarallisten aineiden kuljetus tiellä* -kirjaa ja kiittelee kattavaa ohjeistusta ja selkeitä vastuurajoja.

- Kun otamme kyytiin vaarallisia aineita, muun muassa ajoneuvon ja kuljettajan on täytettävä lainsäätäjän määrittämät kriteerit, jotta toimitukset päätyvät turvallisesti perille.

Lähettäjän vastuu on vielä suurempi. Sen on pakattava, merkittävä ja dokumentoitava tuotteet niin, että kuljetusliike tietää käsitellä kuormaa turvallisuuskriteereiden mukaisesti.

- Osa lähettäjistä toimii asiallisesti, mutta joukossa on niitäkin, jotka eivät noudata säädöksiä.

Auverin mukaan kyse on tällöin useimmiten tietämättömyydestä ja koulutuksen puutteesta.

Lakiuudistus meneillään

Vastuut eivät ole kaikille selviä. Logistiikkayritysten Liiton toimitusjohtaja **Pekka Aaltonen** odottaa tilanteeseen paran-



Logistiikkayritysten Liiton toimitusjohtaja Pekka Aaltonen toivoo selkeyttä parhaillaan uudistettavaan vaarallisten aineiden kuljetuksia säätelevään lakiin.

MONEN VIRANOMAISEN SAVOTTA

- ▶ Vaarallisten aineiden kuljetuslainsäädännöstä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö, joka haluaa tehdä Suomesta VAK-kuljetusten eturivin maan vuoteen 2020 mennessä.
- ▶ VAK-valvontaa koordinoi ja kehittää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.
- ▶ Vaarallisten aineiden valmistuksen, varastoinnin ja käytön osalta vastuu kuuluu usealle hallinnonalalle (TEM, STM, YM ja SM).

nusta parhaillaan VAK-lain uudistusta valmistelevalta liikenne- ja viestintäministeriön työryhmältä.

- Olisi toivottavaa, että lakia voisi yksinkertaistaa ja selkeyttää niin, että myös ne tavaroiden lähettäjät ymmärtävät velvoitteensa, joiden ydinosaamiseen erilaisten haitallisten komponenttien tunnistaminen ei kuulu.

Osaako esimerkiksi huonekalukauppias toimia oikein, jos hän päättää ryhtyä tuomaan maahan myös palohälyttimiä? Aaltosen mukaan mikään taho ei tällä hetkellä varmista, tietääkö kauppias, minkä kokoisessa erässä säteilyriski on niin suuri, että hälyttimet täytyy ennen kuljetusta pakata ja dokumentoida VAK-pykälien mukaisesti.

- Logistiikkayritysten toiminta on luvanvaraista ja valvottua, mutta tavaroiden lähettäjien valvonta on puutteellista. Rangaistukset osuvat kuitenkin lähettäjälle, jos siltä tullessa tiedoissa on ollut puutteita.

Paperi palaa, digi ei

Pekka Aaltonen painottaa, että logistiikkayritysten on mahdollon toteuttaa vastuutaan vaarallisten aineiden kuljetusketjussa, mikäli lähettäjät eivät täytä omia velvoitteitaan.

Henkilö-, talous- ja ympäristöriskien ohella hän mainitsee maineriskin.

- Jos rekka syttyy liekkeihin moottoritiellä, otsikoihin päätyy kuljetusfirman nimi. Iltaapäivälehdet eivät kirjoita siitä, kenen lähettämät tavarat siellä palavat.

Aaltonen toivoo myös, että VAK-pykälät päivitetään nykyteknologian tasolle. Lainsäätäjän pitää hänen mielestään edellyttää koko toimitusketjulta digitaalista dokumentaatiota. Nykyisin on käytäntönä, että VAK-tiedot ovat paperilla autossa.



Anu Häkkisen mukaan Trafin tehtävä on huolehtia määräysten ajantasaisuudesta ja välittää tietoa vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuville.

- Mihinkään ei jää mustaa valkoiselle, jos reitillä tapahtuu onnettomuus ja paperi palaa. Sähköiset asiakirjat pysyvät sen sijaan järjestelmässä riippumatta siitä, mitä ajoneuvolle ja kuljettajalle tapahtuu tien päällä, Aaltonen kertoo.

Uusi VAK tulee 2017

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín johtava asiantuntija **Anu Häkkinen** kertoo, että VAK-lain uudistustyö käynnistyi viime kesänä sidosryhmien kuulemisella. Hän lupaa esityksen lausuntokierrokselle alkuvuodesta 2017.

- Nykyisen lain säätämisestä on yli 20 vuotta, minkä jälkeen toimintaympäristö on muuttunut monin tavoin. Laki halutaan uudistaa aiempaa käyttäjäystävällisemmäksi.

Trafín tärkeä tehtävä on Häkkisen mukaan huolehtia määräysten ajantasaisuudesta ja välittää tietoa vaarallisten aineiden kuljetukseen osallistuville tahoille.

- Tavoitteena on, että kaikilla on asianmukainen osaaminen ja tieto vastuistaan. Yleisesti ottaen kehitys on mennyt hyvään suuntaan, mutta esimerkiksi verkkokauppa tuo uusia haasteita.

Lisää koulutusta

Kasvavan verkkokaupan haasteista puhuu myös Kaukokii-
don turvallisuusneuvonantaja, laatupäällikkö **Marjo Viitala**. Hän kannustaa viranomaisia yhteistyöhön, jotta ennakoiva valvonta osuisi mahdollisimman kattavasti heterogeeniseen lähettäjajoukkoon.



Jos rekka palaa moottoritiellä, otsikoihin päättyy kuljetusfirman nimi.

- Moni lähettäjä ei tunne lakia senkään vertaa, että tietäisi omasta velvoitteestaan ylläpitää koulutettua turvallisuusneuvonantajaa joko yrityksen sisällä tai ostopalveluna.

Viitalan mielestä Trafín pitäisi käyttää toimivaltaansa nykyistä aktiivisemmin määräysten valvojana, tiedottajana ja kouluttajana. Vaarallisten aineiden kirjo kasvaa koko ajan, ja markkinoille tulee uusia riskituotteita. Säädösten pitää olla monipuolisia, koska kaikkia tuotteita ei voi käsitellä samalla tavalla.

- Pitää muistaa, että VAK-lain taustalla on kansainvälinen lainsäädäntö, jossa tapahtuu muutoksia jatkuvasti. Vaikka kansallista lakia nyt uudistetaan, ei tämä helpoksi muutu, Viitala ennustaa. ■



www.rotarent.fi

ROTARENT VUOKRAA LOGISTIIKAN KONEET.



ATLET
by UNICARRIERS



HITACHI

Reliable solutions



MERLO



UNICARRIERS

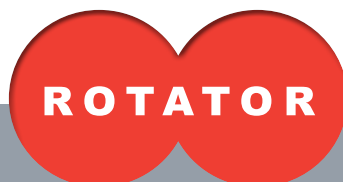
Sinua palvelevat

Vantaa: Juha Jaakola 050 353 6444 Risto Maaniemi 0400 114 248 Ari Lepistö 050 430 0109 Pirkkala: Ville Jokela 040 837 5084

Rotatorin koko maan kattava organisaatio pitää pyörät pyörimässä.

www.rotator.fi

Tuottotie 4, PL 10, 33961 Pirkkala, puh. 03 2874 111
Linkokuja 6-8, PL 34, 01741 Vantaa, puh. 09 8789 010



Ja pyörät pyörivät...

TRUKKIKOLARI VOI PYSÄYTTÄÄ TEHTAAN

Asiantuntijat ovat huolissaan suomalaisesta trukkikulttuurista. Valvonta on puutteellista, ja päihtynyt kuski tekee varastossa pahaa jälkeä.

TEKSTI TIINA HUOKUNA KUVAT ISTOCKPHOTO

Tien päällä liikennettä valvoo poliisi, mutta suurissa varastoissa ja satamien terminaaleissa trukeilla saa ajaa työnantajan allekirjoittaman luvan turvin. Kyse on silti samasta kulkuneuvolla ajamisesta. Yli 20 vuotta Toyotan kuljettajakoulutuksesta ja turvallisuusasioista vastannut

huollon avainasiakaspäällikkö **Kari Jäppinen** on huolissaan.

– Ruotsissa trukin ajamiseen vaaditaan ajokortti, ja meilläkin siitä oli puhetta joitakin vuosia sitten.

Perinteisen alkoholin lisäksi huumeet ja vahvat lääkkeet aiheuttavat kasvavaa huolta. Tieliikenteessä valvonta on organisoitua. Samoja ongelmia näkyy yrityksen seinien sisällä, mutta siellä valvonta on yrityksen omalla vastuulla.

Jäppisen mukaan meno varastoissa ja terminaaleissa vaihtelee paljon.

Parhaimmat esimerkit löytyvät metsäteollisuusyrityksistä: Alan yritykset ovat isoja, ja niillä on päätoimisia työsuojeluun erikoistuneita asiantuntijoita. Suurilla metsäteollisuusyrityksillä on käytännöt toiminnasta läpi yrityksen, ja trukkiliikenne on osa kokonaisuutta. Turvallisuuden tuntevissa yrityksissä on nollatoleranssi päihteiden suhteen. Lisäksi monessa on yrityksessä on käytössä oma trukkikortti tai muut sisäiset toimintatavat, joilla varmistetaan trukkikuskien osaaminen.

Huonoimmat esimerkit tulevat puolestaan pienistä yri-





**Trukkien
onnettomuuksissa
kuolee vuosittain
1–5 henkilöä.
Loukkaantumisia
on noin 700.**





Trukin ajamiseen ei tarvita Suomessa ajokorttia, päinvastoin kuin esimerkiksi Ruotsissa. Varastoissa sattuneita vahinkoja ei haluta julkisuuteen.

VIISI TAPAA PARANTAA TURVALLISUUTTA

- ▶ Kuljettajille ajokortti
- ▶ Vaatimus perehdytykseen, kun trukkimallit muuttuvat
- ▶ Alan vetovoiman parantaminen helpottaisi rekrytointia
- ▶ Nollatoleranssi pähteiden käyttöön
- ▶ Avoin keskustelu ongelmista ja onnettomuuksista



Kolhiintunut trukki on tuttu näky varastoissa.

tyksistä, joissa yrityksen oma henkilö toimii työnantajana. Esimerkiksi monissa terminaaleissa varsinaisen työn hoitavat alihankintayrityksen työntekijät.

Trukit aiheuttavat usein kolareita ja materiaalivahinkoja, mutta niitä ei haluta tuoda julkisuuteen. Osasyynä ovat ilmeisesti mahdolliset mainekolhut.

Jäppinen nostaa toisenlaisen esimerkin bussivarikolta, jossa tapauksia on ollut kaupungin sisäisessä liikenteessä ja tilausajoissa. Esimiehen tehtävä on ohjata päihtynyt kuski pois työn äärestä, ja työyhteisö hyväksyy tällaisen menettelyn.

Kustannukset hämärän peitossa

Asiantuntijallakaan ei ole tarkkaa kuvaa siitä, miten suuresta ongelmasta on kyse ja millaisia kuluja varastojen päihdeongelmat aiheuttavat yrityksille ja yhteiskunnalle. Hämmästyttävää on myös se, että yrityksillä ei ole välttämättä käsitystä sisäisen tavarankäsittelyn euromääräisistä vahingoista.

- Trukilla saa jopa tehtaan pysähdyksiin. Kalliiksi tulee myös se, jos vaikkapa asennusmiehille Saksaan menevä esine rikkoutuu ja se joudutaan tekemään alusta saakka uudestaan, Kari Jäppinen kertoo.

Jotakin suuntaa trukki-onnettomuuksista tulee esiin tilastoista, joiden mukaan näissä onnettomuuksissa kuolee vuosittain 1-5 henkilöä. Loukkaantumisia on noin 700. Lukuihin on laskettu yli kolmen päivän sairauslomat.

Trukki painaa kahden tai kolmen henkilöauton verran. Onnettomuuksia syntyy, kun varastoissa ja terminaaleissa on ahdasta. Mallit muuttuvat kaiken aikaa, joten kunnollinen perehtyminen trukkiin ja tavarankäsittelyyn on kohtuullisen vaativaa.

- Hyvä vertailu materiaalivahingoissa on se, että jos trukkia korjataan eurolla kolarin seurauksena, niin muuta rikki mennyttä materiaalia korjataan tai uusitaan kymmenellä eurolla.

Rekrytoinnista kiinni

Varastoissa ja terminaaleissa työskenteleville trukkiajokortti ei olisi Jäppisen mukaan välttämättä huono juttu. Trukkeihin on myös mahdollista asentaa alkoluokko jo tehtaalla,

mutta toistaiseksi ainakaan Toyotalle ei ole tullut yhtään tällaista tilausta Suomesta.

Iso haaste on, että trukinkuljettajan ammatti ei ole nykyisin kovin suosittu. Sitä ei myöskään välttämättä arvosteta. Jäppisen mukaan osa yrityksistä suhtautuu sinänsä tärkeään ja usein kriittiseen toimintaan melko vähällä kiinnostuksella.

- Parasta tietysti olisi, jos kuljettajalla olisi turvallinen ja toiset huomioon ottava asenne sekä hyvä motivaatio omaan työhönsä. ■

JOKAMIES HALLITSEE SAHAT JA TRUKIT?

Trukkiliikennettä ja siihen liittyviä ongelmia mietitään myös vakuutusyhtiöissä.

Fennian riskipäällikkö **Kimmo Salojoen** mielestä Suomessa oletetaan, että jokamies hallitsee sekä moottorisahan että trukin käytön. Siksi niihin ei ole tarvinnut erikseen kouluttautua.

- Koulutus jää liian yleiselle tasolle. Se on minusta huolestuttavaa. Ympäristöt ja trukit vaihtelevat, ja aina tulee uusia malleja.

Salojoen mukaan ongelma korostuu rautakaupan varastossa, jossa juoksee pikkulapsia ja on monta muutakin riskitekijää. Usein varastoissa näkee trukkeja, joissa on lommoja - ja sitä pidetään aivan tavallisena.

- Onneksi ihmisiin liittyviä vahinkoja sattuu harvemmin, Salojoki kertoo.

3PL Satakunta



Asiakkaidemme tarpeet täytämme Satakunnassa joustavasti ja yksilöllisesti.



Porin Konepajanrannan logistiikka-keskuksemme on Satakunnan suurin, täältä löytyy varastotiloja ja meitä ammattilaisia monenlaisiin tarpeisiin.

- Varastointi
- Pakkaaminen
- Kontitukset
- Kuljetukset
- Projektitoimitukset
- Tuotannontuki
- Logistiikka-toimintojen haltuunotot
- Osa-kokoonpano



Pystymme tuottamaan kattavasti tarvitsemasi logistiikkapalvelut. Ota yhteyttä, niin kerromme mielellämme lisää, myös muista toimipisteistämme.

Petri Kaijanmäki

+358 44 033 9344

petri.kaijanmaki@3pl.fi

Harri Kankaanpää

+358 44 971 5933

harri.kankaanpaa@3pl.fi

3PLogistiikka Satakunta Oy

Konepajanranta 4
28100 Pori

3PLogistiikka Turku Oy

Panimokatu 1
20760 Piispanristi

3PL LOGISTIIKKA

- palvelut tyytyväisyystakuulla

www.3pl.fi



TRADE FAIR • TAMPERE • FINLAND

Työhyvinvointi
työhyvinvoinnin ammattimessut

TURVALLISUUS- alan ammattimessut

Tampereella jo 15. kerran

Henkilönsuojaimet • Työturvallisuus • Työhyvinvointi

Ensiapu • Ympäristöturvallisuus • Väestönsuojelu

Ergonomia • Työkalut • Työvaatteet

EuroSafety-messut järjestää Tampereen Messut Oy yhteistyö-
kumppaninaan Suomen Työsuojelualan Yritysten liitto STYL ry



13.–15.9.2016

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

www.eurosafety.fi

LOGISTIikka

Materiaalinkäsittelyn ja logistiikan ammattimessut

Toimiva logistiikka on kilpailuetu.

Logistiikka-messut näyttävät miten.



Sisälogistiikka • Materiaalinkäsittely • Logistiikkaketjun hallinta
Varastonkierto • ICT-järjestelmät • Logistiikan ulkoistaminen
eCommerce • Mobiiliteknologia • Trukit ja lisälaitteet

13.–15.9.2016

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus

www.logistiikkamessut.fi



Laatikonkasausr robotti tekee vuorotta töitä Postin uudessa hybridivarastossa Vantaalla. Robotti pysähtyy hallitusti heti, kun joku avaa automaattivaraston oven.



TÄÄLLÄ RAATAA ROBOTTI

Logistiikka muuttuu,
kun kuluttajien
ostotavat muuttuvat.
Postin uudessa
hybridivarastossa
robotit hoitavat nopeasti
kiertävien tavaroiden
liikuttelun.

TEKSTI **MAARIT KAUNISKANGAS** KUVAT **POSTI**

Aamalla verkkokaupasta tilattu tuote voi olla jo illalla lähikaupan pakettiautomaatissa. Posti saa toimituksiinsa kaivattua lisävauhtia, kun sen uusi robottivusteinen hybridivarasto Voutilan varastokeskuksessa Vantaalla otetaan käyttöön tämän vuoden lopulla. Parhailleen varasto on pilottikäytössä muutaman asiakkaan kanssa.

Varastotoiminta muuttuu, koska pakettien määrät kasvavat kasvamistaan ja kuluttajat vaativat yhä nopeampia toimituksia. Tilatut erät ovat pienempiä ja usein yksittäisiä tuotteita. Tällaisten tilausten kerääminen on jotakin muuta kuin mihin lavakaupalla tuotteita vähittäiskaupalle toimittavissa varastoissa on totuttu.

Robotti hoitaa nopeat ja pienet

Uusinta hybridivarastossa on täysin automatisoitu robottivusteinen laatikkovarasto nopeasti kiertäviä ja pienikokoisia tuotteita varten. Siellä liikkuu esimerkiksi kosmetiikkaa, vaatteita ja pienenälektroniikkaa. Tähän osaan hybridivarastossa eivät pääse muut kuin huoltohenkilöt.





Tulevaisuus on kohta täällä: tilaat joululahjan aatonaattona ja paketti ehtii aatoksi perille.

Yli kahdeksan metrin korkeuteen ulottuvat hyllyt on pakattu tiiviisti täyteen muovilaatikkoja, joita varastossa on noin 25 000 kappaletta. Hyllyjen väliin mahtuu vain hissi, joka noutaa sen laatikon, jossa tilattu tavara on. Muovilaatiko ohjautuu keräilyalueelle. Valokenno-ohjauksen valonsäde näyttää varastotyöntekijälle, mikä tuote laatikosta otetaan.

Automaattivarastoa on päässyt koekäyttämään vastikään esimiehenä aloittanut **Antti Kinnunen**, joka on aiemmin työskennellyt varastotyöntekijänä ja tiiminvetäjänä. Kinnunen korostaa, että automaatio helpottaa työntekoa, sillä monia ergonomisesti hankalia työasentoja sekä päällekkäisiä työtehtäviä jää pois. Työntekijöiden määrää automaatio ei silti vähennä, sillä automaattivarasto on vain pieni osa hybridivarastoa.

Automaatio säästää myös tilaa, koska tavaraa mahtuu enemmän kuin samaan tilaan manuaalisessa varastossa.

Vauhti säädetään tilanteen mukaan

Automatisoitu tila tulee Postille manuaalista tilaa kalliimmaksi, koska sen pääoma- ja ylläpitokulut ovat suurempia. Siksi hybridivarastossa otetaan tarkasti huomioon myös tuotteen kysynnän elinkaari.

Postin toimitusketjuratkaisut-liiketoimintaa vetävä **Harri Kämpä** kertoo esimerkin älypuhelimesta. Kun odotettu uutuusmalli lanseerataan, tavara ei edes ehdi varastoitavaksi ensimmäisten viikkojen aikana. Muutaman kuukauden päästä puhelin voi olla automaattivarastossa nopeasti kerättävänä ja toimitettavana.

- Vähitellen puhelimen kysyntä kuitenkin vähenee, kun uudet mallit tulevat markkinoille, ja esimerkipuhelimet siirtyvät hybridivarastossa hitaammin kiertävien tuotteiden manuaaliselle puolelle, Kämpä kertoo.

Hybridivarasto on yhdistetty suoralla linjalla logistiikkakeskukseen. Automaattivaraston paketteja on mahdollista lajitella postinumeron mukaan jo varaston puolella ja näin ohittaa logistiikkakeskus, jolloin toimitus nopeutuu entisestään. Ratkaisun avulla verkkokauppias saa sesonkiaikoina jopa pari kolme lisämyyntipäivää.

Kun toimitusketju tästä vielä hieman tehostuu, Kämpän mukaan on mahdollista luvata joululahja aatoksi perille, vaikka se olisi tilattu verkkokaupasta vasta aatonaattona.

Kokonaisuus kunniaan

Uusi hybridivarasto on kuitenkin vain osa toimitusketjua eikä Kämpä halua tarjota sitä pelkkänä osana asiakkaille.



Postin Harri Kämpä on sitä mieltä, että verkkokauppojen ei kannata rakentaa omia varastoja, sillä niiden käyttöaste jää usein pieneksi.



JOTTA AUTOMAATTIVARASTOSSA OLISI TURVALLISTA...

- ▶ Varastossa on yli 30 hätä-seis-painiketta.
- ▶ Asennukseen kuuluvien törmäyssuojien lisäksi Posti on hankkinut erikseen huomattavan määrän lisää törmäyssuojia, joita varastossa on nyt yli 200.
- ▶ Kaikissa varaston käytävillä kulkevissa hisseissä on
 - hätä-seis-painike ohjauskaapin pinnassa
 - käynnistysavain ohjauskaapin pinnassa etutasanteella. Jos huoltotyön takia menee hissikuiluun, avain on otettava irti ennen kuin oven saa auki eikä virtaa saa takaisin päälle ennen kuin avain on taas kaapissa ja ovi kiinni.
 - käytävän molemmissa päissä turvaovet, joiden avaaminen pysäyttää hissien liikkeen
 - useita muita turvalaitteita ja painikkeita.

Vain hissit mahtuvat kulkemaan varaston hyllyjen välissä. Oikeat tavarat kulkeutuvat muovilaatikoissa keräilyalueelle.

Palvelulupauksia on katsottava kokonaisuutena eikä toimitusketjua saa pilkkoa osiin. Moni yritys kuitenkin ulkoistaa varastoinnin yhdelle kumppanille ja kuljetukset toiselle.

Edullisimpien osasten summa ei välttämättä ole toimivin. Postin pitkäaikaisista asiakkaista esimerkiksi Wulff kilpailutti aiemmin toimitusketjun eri osat, mutta päätyi jo vuosia sitten ostamaan kokonaisratkaisun Postilta.

– Olemme pitäneet saman palvelukonseptin markkinoilla 1990-luvulta asti eikä se olisi mahdollista ilman yhteistyötä Postin kanssa, kertoo Wulffin tuotantojohtaja **Marko Helin**.

Harri Kämpä huomauttaa, että verkkokauppaa käyvien yritysten ei kannata rakentaa omia varastojaan, sillä niiden käyttöaste jää usein vain noin 40 prosenttiin. Varasto- ja kuljetuspalvelun ulkoistaminen voi vähentää kokonaiskuluja merkittävästi. Eikä tämä koske vain yrityksiä.

Julkinen sektori on vasta herännyt pohtimaan toimitusketjuratkaisuja.

– Miksi sairaalassa pitää olla oma varasto? Suunnitelluilla olevilla sote-alueilla voisi ihan hyvin rakentaa logistiikka-keskukset, jotta sairaalaa ei tarvitsisi käyttää varastotilana,

Kämpä sanoo.

Hybridivarasto sopisi Kämpän mielestä erittäin hyvin myös kuntien vanhustenhuollon tarvitsemien tuotteiden varastointiin. Tuotteet toimitettaisiin suoraan niitä tarvitseville.

Digiajan varastohallintaa

Hybridivarasto ei ole Postin ainoa vastaus verkkokaupan ja kaupan digitalisoitumiseen ja monikanavaistumiseen. Seuraavien kahden vuoden aikana kaikissa Postin varastoissa otetaan käyttöön uusi varastohallintajärjestelmä WMS.

– Kyseessä on huippumoderni järjestelmä, joka tukee digitaalista kaupankäyntiä aukottomasti. Olemme jo nyt laatujohtaja keräilyn oikeellisuudessa eli siinä, että pakettiin tulee varmasti juuri se tuote, mikä on tilattu. WMS parantaa sitä entisestään, Harri Kämpä kertoo.

Uuden varastohallintajärjestelmän käyttöönoton takia Posti palkkaa lisää henkilökuntaa varastoon. Tällä kertaa tarvitaan trukkikuskien sijasta erityisesti it-osaajia. ■



Niinivirta Cargon jakelurekan on valmistanut hollantilainen Emoss. Yhtiö toimittaa vuonna 2016 noin sata sähkökäyttöistä hyötyajoneuvoa muun muassa Pariisiin ja Barcelonaan.

RASKAS LIIKENNE TESTAA SÄHKÖENERGIAA

Sähköbussit ilmestyvät Helsinkiin, Espooseen ja Tampereelle. Niinivirta toi Suomeen Pohjoismaiden ensimmäisen sähkörekan.

TEKSTI PAULA LAUNONEN KUVA NICO MANNONEN

Tänä syksynä projektipäällikkö **Jukka Pellinen** Tampereen ammattikorkeakoulusta toivoo pimeältä vuodenajalta paukkupakkasia ja sakeita lumipyryjä. Hän nimittää koordinoi tutkimusryhmää, joka seuraa ja analysoi Niinivirta Cargon sähkörekasta saatavaa kokemusta. Selvitettäviä asioita ovat esimerkiksi latauksen kesto kylmillä säillä sekä talvikelien ja nastarenkaiden vaikutukset energiankulutukseen.

Tietoa kerätään etäluettavan digitaaliteknologian avulla Hollannissa valmistetusta 16-tonnisesta sähköautosta, jonka kantavuus riittää noin 7,5 tonnin kuormaan. Valmistajan mukaan auton toimintasäde on 250 kilometriä.

Niinivirta jakelee sähkörekalla tavaroita Tampereella ja Vantaalla.

Huollotonta kyytiä

Olennaista on varmistua siitä, että akut toimivat luotettavasti kaikissa lämpötiloissa. Kun päästään siihen vaiheeseen, että myöskään latauksesta ei tarvitse kantaa huolta, dieselmoottorit eivät enää pysty kilpailemaan sähkömoottorin kanssa. Jukka Pellinen pitää todennäköisenä, että Suomessa on kahden vuoden kuluttua useita kuljetusyhtiöitä, jotka ovat investoineet sähköllä kulkevaan raskaaseen kalustoon.

Syy on selvä. Sähkörekan rahalliset hyödyt ovat merkittäviä.



Huollot ovat edullisia, kun moottorissa ei ole kuluvia osia.

- Sähköajoneuvon käyttökustannukset ovat jopa 35 prosenttia edullisemmat kuin dieselvaihtoehdossa. Esimerkiksi huoltoihin ei juuri tarvitse budjetoida, sillä moottorissa ei ole kuluvia osia, kuten suodattimia, vaihteita tai kytkimiä. Pehmeän kulun takia myös renkaiden vaihtotarve vähenee, Jukka Pellinen kertoo.

Jyrkimmin putoavat polttoainekustannukset. Ne voivat jäädä jopa kymmenesosaan aiemmasta.

Niinivirta on vertaillut kustannuksia Milanossa, jonka kaduilla ja kortteleissa yhtiön Suomeen hankittua rekkaa pienempi sähköllä kulkeva jakeluauto on palvellut asiakkaita vuoden päivät. Paikallisten energiahintojen mukaan sadalla kilometrillä tarvittava sähkö maksaa neljä euroa, kun taas dieselauton polttoainekustannukset ovat samalla matkalla yli 40 euroa.

Kallis hankinta

Kannattavuuslaskelmat kääntyvät kuitenkin pääläelleen, kun näkökulma siirtyy juoksevista kuluista hankintahintaan. Niinivirran sähkörekka maksoi kaksi ja puoli kertaa vastavaa dieselajoneuvoa enemmän: eroa selittää muun muassa 70 000 euron hintainen akusto.

Pellinen uskoo, että lähitulevaisuudessa investointikustannusten ero tasoittuu akkuteknologian kehittymisen myötä. Esimerkiksi kännyköihin on jo kehitetty muutamassa sekunnissa latautuvia akkuja.

- Vastaavaa teknologiaa sovelletaan lähitulevaisuudessa myös ajoneuvoihin. Samalla kun akut pienenevät ja latausai-
ka putoaa nykyisestä murto-osaan, niiden kapasiteetti kasvaa.

Samaan aikaan sähkön käyttö raskaassa liikenteessä yleistyy koko Euroopassa. Laajempien markkinoiden myötä akkujen hinnat putoavat.

Kaupungeille edullinen

Näyttää siltä, että kaupunkibussit kaasuttelevat Suomessa raskaan liikenteen sähköistymisen eturintamassa. Syyskuussa ensimmäiset 12 sähköbussia tilannut HSL aikoo hankkia pääkaupunkiseudulle yli sata sähköbussia vuoteen 2018 mennessä. Espoo kaavailee viiden miljoonan euron investointia latausverkoston rakentamiseen ja Tampereella liikkuu 50 sähköbussia kymmenen vuoden kuluttua, mikäli kaupungin suunnitelmat toteutuvat.

Sähköbussit houkuttelevat kaupunkia, koska ne ovat hiljaisia eivätkä aiheuta pakokaasuja. Ne ovat myös taloudellisesti kannattavia, vaikka ajoneuvoinvestointi onkin kallis.

- Kun kokonaisuuteen lasketaan myös käyttö ja ylläpito, latausjärjestelmä ja energia, säästyy dieseliin verrattuna jopa 20 prosenttia kokonaiskustannuksista, toteaa Lahdessa sähköbusseja valmistavan Linkkerin toimitusjohtaja **Kimmo Erkkilä**.

Kustannustehokkuutta konkretisoivassa laskelmassaan Erkkilä käyttää esimerkkinä HSL:n 1 350 ajoneuvon kalustoa. Jos bussit kulkisivat sähköllä, veronmaksajien rahoja säästyisi 12 vuoden aikana 300 miljoonaa euroa. ■

LATAUSVERKOSTOON SATSATTAVA

HYÖTYAJONEUVOJEN SÄHKÖISTÄMISTÄ edistävässä ECV-verkostossa vaikuttava VTT:n projektipäällikkö **Mikko Pihlatie** lähettää terveisiä kaavoittajille ja rakennuttajille.

- Suomeen on saatava riittävän tiheä latausverkosto, jotta sähkömoottorit voivat yleistyä raskaaseen kalustoon.

Pihlatien mukaan nykyistä pienemmät ja halvemmat akut riittäisivät voimanlähteeksi, jos niitä voisi ladata monta kertaa päivän aikana lastaus- ja purkupaikoilla. Se pienentäisi ajoneuvon hankintaan tarvittavia pääomia.

- Tällöin sähköllä kulkeva hyötyajoneuvo voi olla taloudellisesti järkevä investointi, kun kustannuksia tarkastellaan koko elinkaaren ajalta.

PPO-paikannus

– toimivia ratkaisuja kaluston hallintaan ja varkauden estoon

PPO-Elektroniikka panostaa paikannuslaitteissa kuten kaikissa muissakin ratkaisuissaan laatuun. Nykyisin käytössä olevat GPS/Glonass -paikannuslaitteet ovat saksalaista huipputekniikkaa. Käyttöliittymänä toimii PPO-Elektroniikka Oy:n oma, selain-pohjainen ja täysin suomenkielinen paikannuspalvelin.

Case: Elker Oy

PPO-Elektroniikan paikannuslaitteet valvovat palveluyhtiö Elker Oy:n konttien ja avolavojen kulkua. Elker käyttää keräyskalustoa tuottajavastuun piiriin kuuluvan sähkö- ja elektroniikkalaiteromun valtakunnalliseen keräykseen.

www.elker.fi

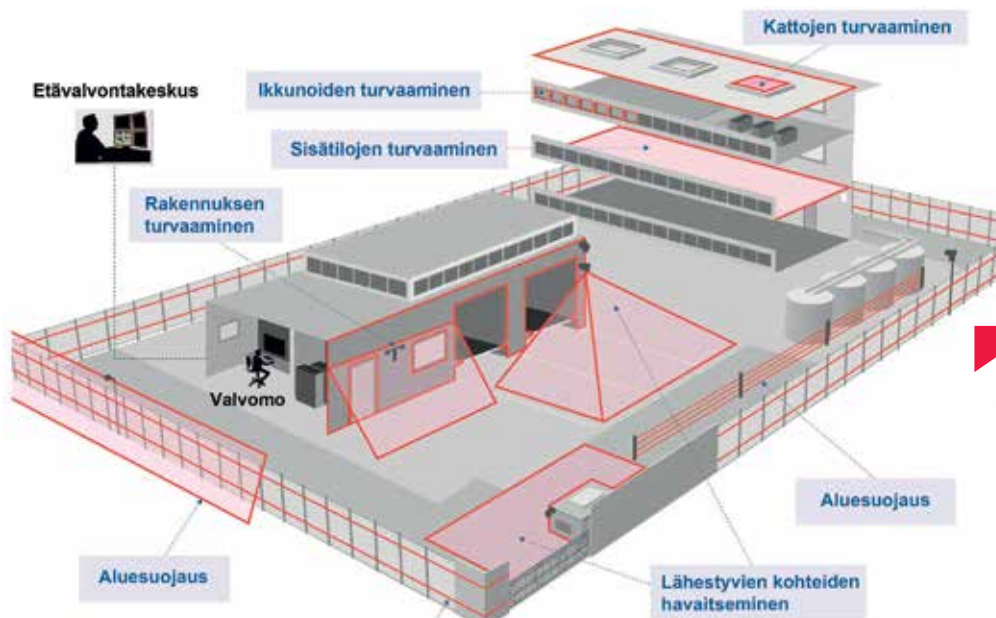
PPO-Elektroniikka Oy on kokenut paikannuslaitteiden ja -ratkaisujen asiantuntija jo 90-luvulta lähtien. Yritys tarjoaa monipuolisia ratkaisuja ajoneuvojen, koneiden sekä konttien seurantaan ja valvontaan. Toimitusjohtaja **Timo Ohtonen** on seurannut alan kehitystä läheltä.

– Solmimme vuonna 1993 yhteistyösopimuksen Alcatel-Qalcomin kanssa EutelTracs -satelliittipaikannusjärjestelmien toimittamisesta. Arvokuljetusrekat varustettiin EutelTracs -laitteistolla ja seurasimme niitä aina Uralin yli Kiinan saakka. Siihen aikaan ei ollut tarjolla muita järjestelmiä, muistelee Ohtonen.

Picotrack Endurance -paikannin toimii myös varashälyttimenä

PPO-Elektroniikka tarjoaa varkauden estoon Picotrack Endurance -paikantimen sekä helppokäyttöisen PPO-paikannuspalvelun. Sopimuksen tehnyt asiakas voi käyttää karttasovellusta omilla tunnuksillaan





Optex RedScan tunnistaa liikkuvan kohteen koon, nopeuden ja etäisyyden.”

verkkoselaimen välityksellä. Paikannuspalvelussa on aina tuoreimmat kartat ja ohjelmat, eikä niitä tarvitse ladata tai asentaa omalle tietokoneelle. Erilaisilla karttapohjilla voidaan paikantaa ja seurata yksittäisiä tai useita kohteita. Kuukausihinta sisältää paikannuspalvelun, dataliittymän ja teknisen tuen.

Varkaudenesto toimii kahdella eri tavalla. Paikannin voidaan virittää päälle ja pois päältä tekstiviestikomenolla tai suoraan paikannuspalvelusta. Kun paikannin on viritetty päälle ja sitä liikutetaan, se ilmoittaa tekstiviestillä ennalta määritettyyn matkapuhelimeen luvattomasta siirrosta. Tämän jälkeen laitteen liikkeitä voidaan seurata paikannuspalvelusta ja ongelmatilanteissa ottaa yhteyttä poliisiin. Aikaisemmat paikkatiedot näkyvät historiatietoina PPO-paikannuspalvelusta.

Ulko- ja sisäalueiden valvonta kuntoon Optex RedScan- ja RedWall- tunnistimilla

Ulkoalueiden valvonta on haastavaa. Kameroiden kuvakenttätunnistimet reagoivat herkästi esimerkiksi tuulen liikuttamiin esineisiin, eläimiin, valoon ja jopa puista leijaileviin lehtiin. Kamera ei pysty tunnistamaan liikettä kaato- ja räntäsateessa tai yön pimeydessä.

Optex -tunnistimet näkevät, antavat hälytyksen ja kiinnittävät vartijoiden huomion juuri sinne missä tapahtuu. Optex RedScan tunnistaa liikkuvan kohteen koon, nopeuden ja etäisyyden. Älykkäiden ominaisuuksiensa avulla Optex -tunnistimet voidaan säätää ottamaan huomioon valon ja lämpötilan muutosten aiheuttamia häiriötekijöitä. Monikerros -ratkaisu reagoi tunkeutujan liikkeeseen mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jolloin tarvittaville toimenpiteille jää aikaa ja ilkivalta tai varkaus voidaan estää. Tunnistimilla päästään myös vikahälytyksistä eroon.

Optex RedScan ja RedWall -tunnistimet ovat integroitu Mirasys -videonhallintaohjelmistoon. Liikettä havaitessaan Optex -tunnistin antaa Mirasys -videonhallintajärjestelmän kameralle ohjeet seurata liikkuvaa kohdetta. Hälytys saadaan ohjattua halutusti.

Käyttöalueet:

Ulko- ja sisävarastot, mm. energialaitokset, autoliikkeet, työmaat, erilaiset kriittiset kohteet kuten rajavalvonta ja sotilaskohteet



OPTEX Ltd on maailman johtava älykkäiden tunnistusjärjestelmien valmistaja.



Mirasys Oy on Suomen markkinajohtaja älykkäissä videonhallintaratkaisuihin ja toimii maailmanlaajuisesti yhteistyössä turvallisuusalan johtavien palveluntarjoajien, jakelijoiden ja systeemi-integraattoreiden kanssa. Optex ja Mirasys ovat PPO-Elektronikan yhteistyökumppaneita.

PPO-Elektronikka
Turvaelektronikkaa vuodesta 1981

Suunnittelemme, valmistamme, maahantuomme ja viemme vaativaa valvontaelektronikkaa. Rakennamme yksilöllisiä turvateknisiä ratkaisuja.



Lisätietoja: www.ppo-elektronikka.fi



KOLUMNI KETTY KORTELAINEN

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

Tunnetko verkostosi riskit?

TOIMITTAJAYRITYS A on mennyt konkurssiin. Toimittaja B:n toimitukset seisovat laatuongelman takia. Toimittaja C:n kapasiteetti ei riitä seuraavien kuukausien toimituksiin, ja toimittaja D:n viimeaikaiset tarjoukset eivät vastaa kustannustavoitteita. Moni asia voi yllättää, vaikka meillä on käytössä kattavat hankinta- ja toimittajaverkoston hallintaprosessit ja IT-järjestelmät.

Vuoden 2008 talouskriisin myötä monessa yrityksessä käynnistettiin hanke, jonka tavoitteena oli arvioida omien toimittajien taloudellista tilannetta. Vain harva hankintatiimi on jatkanut toimittajayritysten seurantaan yhtä systemaattisesti sen jälkeen, kun pahin oli ohi. Vielä harvinaisempaa on, että tarkastelua on laajennettu taloudellisten riskien ulkopuolelle. Olemmeko oppineet mitään?

On helppo todeta, että riskien hallinta on osa normaalia työskentelyä ja laatu järjestelmää tai että toimittajayrityksen taloudellista tilannetta on tarkasteltu valintavaiheessa. Mutta miten varmistamme, että toimittajiin liittyvät riskit ovat tiedossa? Tai miten pyrimme vähentämään riskien vaikutuksia omaan liiketoimintaamme? Olemmeko muistaneet seurata toimittajan taloudellisen tilanteen kehittymistä myös valinnan jälkeisinä vuosina? Entä mitä muita riskejä kyseisen toimittajan liiketoimintaan liittyy – lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä?

KÄYTÄNNÖNLÄHEINEN RISKIEN HALLINTA toimii oman kokemukseni perusteella parhaiten. Hienoja IT-järjestelmiä ei tarvita, mutta sitäkin enemmän systemaattisuutta. Riskien hallinnan tuominen hankinnan arkeen vaatii usein aiempien käytäntöjen muokkaamista. Hankintakategorioiden tasolla riskien tunnistaminen ja toimenpiteiden suunnittelu on osa hankintastrategiatyötä. Lisäksi tarvitaan käytäntöjä yksittäisten toimittajien riskiarviointiin, jotta kunkin yrityksen riskiprofiili tunnetaan ja tarvittavat varotoimenpiteet voidaan toteuttaa.

Ammattimainen lähestymistapa vaatii myös sitä, että hankintaorganisaation riskienhallinta- ja liiketoimintaosaamista lisätään.

Hyvä toimittajasuhteen hoito on merkittävä osa tehokasta riskien hallintaa. Mitä paremmin tunnemme toimitta-

jamme, heidän suunnitelmansa, ongelmakohtansa ja mahdolliset vaikutukset omaan toimintaamme, sitä paremmin pystymme vähentämään riskejä. Osaava hankinnan ammatilainen pitää tuntosarvet koholla ja seuraa aktiivisesti toimialojen ja toimittajiensa liiketoiminnan kehittymistä.

Keskusteluissa avainhenkilöiden kanssa kuulee usein myös ns. heikkoja signaaleja. Onko investointiprojekti myöhässä, avainhenkilö lähtenyt talosta tai asiakaspalvelu siirty-



Riskeihin varautunut hankintatiimi on monta askelta edellä kilpailijaa.

mässä uuteen maahan? Moni asia voi tuntua pieneltä, mutta vaikuttaa merkittävästi toimittajan kykyyn suoriutua velvoitteistaan.

MINÄ VOIN VAIKUTTAA -asenne on ensimmäinen askel parempaan riskien hallintaan. Jokaisen hankintahenkilön tai hankintatiimin vetäjän velvollisuus on nostaa asia esiin omassa organisaatiossaan. Miten me olemme varautuneet? Mitkä riskit ovat merkittäviä? Jokaisen velvollisuus on tunnistaa riskejä ja varmistaa, että niiden vähentämisestä tehdään tarvittavat päätökset.

Parhaassa tapauksessa vältämme riskin toteutumisen kokonaan. Toiseksi parhaassa onnistumme minimoimaan riskin vaikutukset. Nopeat syövät hitaat, kun eteen tulee vakava ongelmatilanne toimittajan kanssa. Toimiiko oma hankintatiimi tällöin kuin rasvattu kone aiemmin laadittujen suunnitelmien pohjalta? Riskeihin varautunut hankintatiimi on monta askelta edellä kilpailijaa. ■

VARASTON SUUNNITTELU

Toimivan varaston pohjana on hyvä suunnittelu!

Tästä valmennuksesta saat eväät varaston suunnittelu-
prosessin järjestelmälliseen toteuttamiseen.

9.-10.2.2016

Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

"Loistopaketti!"

"Kurssi oli erinomainen, kiitos!"

Valmennuksen käytyäsi:

1. osaat soveltaa erilaisia varastointi- ja materiaalinkäsittelyteknologioita
2. tunnistat hyvän layout-suunnitelman vaateet ja edellytykset
3. sinulla on valmiudet toimivan ja taloudellisen kappaletavaravaraston suunnitteluun

LOGY

OSTO & LOGISTIIKKA

Osto&Logistiikka-lehti on Suomen **tehokkain media**, kun haluat tavoittaa logistiikan ja hankinnan ammattilaiset.

- Painosmäärä on noin 5 000 kpl (lisäksi tulevat tapahtumissa jaettavat lisäpainokset)
- Printtilehden lukee yli 20 000 alan toimijaa
- Sähköinen näköislehti on jopa 15 000 ammattilaisen saatavilla
- 52 % lehden vastaanottajista tekee itsenäisesti hankintapäätöksiä ja 25 % tekee aloitteita ostopäätöksiin





VÄHEMMÄN ENERGIAA, ENEMMÄN TEHOA

► Toyotan uusiin Traigo 48 -sähkövasta-painotrukkeihin kuuluu sähköinen ohjauksen tehostus, mikä vähentää trukin energiankulutusta ja parantaa ajettavuutta. Ohjauksen vaste on säädettävissä, joten ohjaustuntuma on valmistajan mukaan tarkka ja miellyttävä. Automaattinen seisontajarru ja valumisen esto tarjoavat helpon ja turvallisen hallittavuuden myös kaltevilla ajotasoilla.

Uutuustrukin kolmipyöräiset mallit soveltuvat erityisen hyvin ahtaisiin tiloihin.

Traigo 48 on saatavilla myös litium-ioniakulla, jonka voi ladata nopeasti taukojen aikana. Akku on integroitu trukin CANBUS-väylään, minkä ansiosta akusta saadaan reaaliaikaista tietoa kaluston hallintajärjestelmään.



KOKO KONEKANTA KÄYTTÖÖN

► STILLin uuden FleetManager 4.x -järjestelmän OptiTruck-toiminnolla valvoja voi määritellä koko konekannasta, mikä trukki osoitetaan kuljettajalle seuraavaa tehtävää varten. Tähän asti hallintajärjestelmiä on voitu käyttää vain yksittäisten trukkien käytön hallintaan.

STILL OptiTruck on web-pohjainen järjestelmä, jota voidaan hallita keskitetysti useista toimipaikoista. Lyhyen online-aktivoinnin jälkeen käyttäjä pääsee valittuihin toimintoihin tietokoneella tai tabletilla. Ohjaamonäkymän ja laajojen raporttien avulla järjestelmä tarjoaa lukuisia ohjaustoimintoja ja hallintavaihtoehtoja, joista voi hallita trukin käyttöä, käyttötunteja ja käyttötylepejä.

FleetManager 4.x -järjestelmää ja STILL OptiTruckia voidaan käyttää kaikkien valmistajien trukkien kanssa.



TUOTTEET

AIEMPAA VAHVEMPI MICHELIN

► Michelin tuo markkinoille XXXL E4 L4 -renkaan kaivoksilla ja louhoksilla käytäviin kuormaajiin. Uuden renkaan merkittävimpiä etuja ovat suuri kantavuus ja tehokas voimansiirto, jossa ei ole vaaraa renkaan pyörimisestä vanteellaan. Aiempaa vahvemman rungon ansiosta renkaan vaurionkestävyys on erinomainen.

Renkaan pintakuvio on muotoiltu niin, että se parantaa renkaan viilenemistä ja antaa entistä paremman pidon.

TUHOLAISET KARTTAVAT KARTONKILAVOJA

► Tuholaiset eivät pesiädy Eltele TPM:n kartonkisiin pakkauslaivoihin ja muihin pakkausmateriaaleihin. Niitä käyttämällä voidaan varmistua siitä, että tuholaiseläimet eivät leviä kuljetusten mukana ja välttää puun käsittelystä aiheutuvia lisäkustannuksia. Kartonki on myös helposti kierrätettävää.

Pienet tuholaiseläimet leviävät puisten pakkausmateriaalien mukana. Siksi monet yritykset maailmalla vaativat nykyään toimittajilta kartongista valmistettuja kuljetuspakkauksia.



KUPLAT SUOJAAVAT KULJETUSTA

► Uudet BUBL Bags -pussit korvaavat pahvilaatikoita, pehmus-tettuja kirjekuoria ja kuplamuovikääreitä. Ilmatäytteiset pussit sopivat kaikkien helposti särkyvien tai herkkien tavaroiden suojaamiseen kuljetuksen ajaksi. Ainutlaatuisen puhallettavan ytimen ansiosta tavarat pysyvät tiukasti paikoillaan kuljetuksen ajan.

Uudet ilmatäytteiset pussit suojaavat kuljetettavaa tavaraa paremmin ja ovat käytössä edullisempia. Lisäksi niitä voidaan käyttää monta kertaa ja niiden varastointi vie vain vähän tilaa.

BUBL Bag -pusseissa on puhallettava sisäosa, joka suojaaa kuljetettavaa tavaraa. Käyttäjä puhalttaa pussiin ilmaa mukana tulevan putken avulla ja yksisuuntainen venttiili sulkee ilman sisään.



RASKAAT HAARUKKATRUKIT AMERIKAN MARKKINOILLE

► Kalmar tuo Pohjois-Amerikan markkinoille jo aiemmin Euroopassa esittelemänsä raskaan DCG180-330-haarukkatrukin, jonka nostokapasiteetti on 18–33 tonnia.

Haarukkatrukki on suunniteltu ensisijaisesti raskaan kuorman käsittelyyn eri teollisuuden aloilla, kuten teräs- ja tuotanto-teollisuudessa sekä satamissa ja terminaaleissa.

Kalmar DCG180-330:ssa kuljettaja voi valita kolmesta eri ajotoiminnosta, joista jokainen vastaa erilaisiin toimintatarpeisiin. Ensimmäinen ajotoiminto maksimoi laitteen suorituskyvyn nostamalla nostokapasiteettia. Toinen toiminto optimoi trukin kustannustehokkuuden tasapainottamalla trukin tehokkuuden ja taloudellisuuden. Kolmas, kaikkein taloudellisin ajotoiminto puolestaan laskee laitteen suorituskykyä, mutta sen käyttökustannukset jäävät alhaiseksi.

ENNAKOIVA JA AINA AJETTAVISSA

► Tulevaisuuden älykäs kuorma-auto muistuttaa enemmän pyörillä kulkevaa älypuhelinta kuin perinteistä ajoneuvoa. Euroopassa kulkee nykyisin noin 175 000 verkkoyhteyksillä varustettua Volvo Trucksin kuorma-autoa. Osa niistä voi jo nyt lähettää tietoja huoltotarpeestaan, ja tiettyjä välttämättömiä ylläpitotoimia voidaan jopa toteuttaa etänä. Lähivuosina kuorma-autot voivat tarkkailla omaa toimintakuntoaan reaaliajassa.

Tulevaisuudessa kuorma-autot voivat itse varata huollot ja tarvittaessa myös mekaanikot eri töihin sekä tilata tarvittavat varaosat valmiiksi korjaamolle. Korjaustyöt voidaan tehdä siellä, missä kuorma-auto kulloinkin sattuu olemaan, ja vieläpä kuorma-auton ajoaikatauluun sopivalla hetkellä.



BUSSILIPPU MAKSUUN MOBIILISTI

► Kaakkois-Ranskassa testataan Xeroxin Seamless-sovellusta paikallisliikenteen busseissa. Kesäkuun loppuun kestävässä pilottihankkeessa 150 asiakasta käyttää sovellusta älypuhelimellaan.

Xerox on asentanut NFC-lähikenttäviestintätarroja pilotti-alueen busseihin. Käyttäjä lataa sovelluksen älypuhelimensa, jossa on NFC-toiminnallisuus. Matkustaessaan käyttäjä koskettaa älypuhelimellaan sovelluksen NFC-tarraa. Kosketuksen aikana tarra luo ja tallentaa salatun maksutapahtuman ja välittää sen älypuhelimelle.

Jatkuva verkkoyhteys ei ole välttämätön maksamisen kannalta. Maksu välitetään, kun verkkoyhteys on jälleen saatavilla.

NIMITYKSET

DHL Express

Jenni Aranko on nimitetty Service Point Manageriksi.

DSV Solutions Oy



KTM **Magnus Nordberg** on nimitetty toimitusjohtajaksi 14.10.2015 alkaen.

Hyundai Motor Finland Oy



Esa Kurikka on nimitetty toimitusjohtajaksi ja johtoryhmän jäseneksi 11.11.2015 alkaen. Kurikka siirtyy Hyundaille Helkama-Autosta, jossa hän on työskennellyt verkosto- ja myyntitoiminnoista vastaavana johtajana.

Leanware Oy



DI **Mika Kaarna** on nimitetty konsultiksi 2.5.2015 alkaen.



DI **Petri Saarikko** on nimitetty Software Specialistiksi 4.7.2015 alkaen.



FM **Tero Toivola** on nimitetty Web Software Specialistiksi 31.7.2015 alkaen.



DI **Janne Rantanen** on nimitetty Software Specialistiksi 3.8.2015 alkaen.



DI **Pasi Kuparinen** on nimitetty Software Specialistiksi 24.8.2015 alkaen.



DI **Panu Tunttunen** on nimitetty Web Software Specialistiksi 4.9.2015 alkaen.



Trademoni **Riina Heritty** on nimitetty Administrative Assistan-
tiksi 10.9.2015 alkaen.



Tradenomi **Miikka Aira** on nimitetty Sales Manageriksi 21.9.2015 alkaen.

Logistikas Hankinta Oy

Sakari Varjonen on nimitetty hankinta-johtajaksi 1.10.2015 alkaen. Hän keskittyy uuden osto- ja hankintapalvelukonseptin luomiseen.

Onninen Oy

Matti Savolainen on nimitetty ostojohtajaksi 12.10.2015 alkaen. Hänen vastualue-
naan ovat sähkötuotteet.

Hanna Jussila on nimitetty tietohallinto-
päälliköksi 7.9.2015 alkaen.

Sito Oy

Nina Frösén on nimitetty vanhemmaksi
asiantuntijaksi Liikenne ja logistiikka -toi-
mialalle 26.10.2015 alkaen.

LOGYN UUDET JÄSENET LOKAKUU

Airaksinen Pekka Puolustusvoimien
logistiikkalaitos 3. Logistiikkarykmentti

Alestalo Petri DL Software Oy

Blåfield Heikki CDC Software Oy /
Aptean

Burman Heidi Opiskelija

Halminen Jalmari Aluemyyntipäällikkö
DSV Road Oy

Hautamäki Pasi Puolustusvoimien
logistiikkalaitos 3. Logistiikkarykmentti

Heinänen Kai Ostopäällikkö Teknos Oy

Honkanen Pasi Etelä-Kymenlaakson
ammattiopisto

Honkanen Tapani Lehtori Hämeen
ammattikorkeakoulu

Hämäläinen Tapani Insinööri
Puolustusvoimien logistiikkalaitos 3.
Logistiikkarykmentti

Hänninen Heidi Opiskelija

Kalliokoski Eriikka Yrittäjä Messua Oy

Kanerva Petri Tuotantopäällikkö Meira
Nova Oy

Koskela Aleksi Opiskelija

Kuivamäki Antti Hankintapäällikkö
Ultracom Oy

Kuokkanen Airi Managing Director

Niinivirta European Cargo Oy

Laaksonen Evelina Opiskelija

Laitanen John Toimitusjohtaja Certex
Finland Oy

Lampinen Sointu Opiskelija

Lehto Marjo Myyntineuvottelija Oy
Scandic Trans Ab

Mahlamäki Risto Director, operations
Multi-Agent Technology

Marjakoski Emma Intolog Group Oy

Missonen Minna Operatiivinen

päällikkö DSV Road Oy

Määttä Arto Hankintapäällikkö Telatek
Service Oy

Nordström Staffan DL Software Oy

Norrgård Ralf DL Software Oy

Paajanen Janne Puolustusvoimien
logistiikkalaitos 3. Logistiikkarykmentti

Palosaari Jari Toimitusjohtaja Ab Rani
Plast Oy

Pelli Ari BIM Finland Oy

Pouttu Pentti Puolustusvoimien
logistiikkalaitos 3. Logistiikkarykmentti

Riihinen Tytti DI

Romppainen Kati Fiskars Oyj Abp

Rytönen Tiina Indoor sales officer

Salminen Sinna Opiskelija

Simolin Jari SOK

Starikova Anna Opiskelija

Taipale Ville Hankinta-johtaja Patria
Land Systems Oy

Tarvainen Janne VP, Head of Cargo
Finnair Cargo Oy

Tauriainen Marika Hankintapäällikkö
SOK

Tiainen Tuomas Opiskelija

Tuomi Jukka Myyntipäällikkö
Constructor Finland Oy

Uusi-Äijö Kari OP-Palvelut Oy

Vainio Juha Varastopäällikkö Oras Oy

Waris Antti Opiskelija

Vuorinen Ville Myyntipäällikkö
Nybrok Oy

Östman Kaj COO Dimwei Group Oy Ltd

UUDET YHTEISÖJÄSENET

Dimwei Group Oy Ltd

DL Software Oy

Intolog Group Oy

Multi-Agent Technology



KOLUMNI LOTTE MANNINEN

KIRJOITTAJA ON LOGY RY:N KOULUTUSPÄÄLLIKKÖ

Pitch perfect

SUOMALAINEN EI PUHU eikä pussaa. Onhan se totta ja omalla tavallaan kotoisaa. Reissuilta palatessa viimeinen etappi on mennyt yleensä sinivalkoisin siivin ja lähtöpaikassa koneeseen astuessa tulee kotoisa olo, kun asiakkaat eivät turhia höpise tai hymyile.

Puheenlahjat ja vakuuttamisen jalo taito on jotain, mistä kansaamme ei ensisijaisesti tunneta. Siksi harmaan maraskuinen Suomi ja kasvuyritysten kohtaamispaikka Slush on paras paikka järjestää pitchaus-kilpailu. Pitchaus on suomeksi sanottuna oman idean esittelyä asiakkaalle tai kasvuyritysten tapauksessa mahdolliselle sijoittajalle. Olennaista on, että vaikutus tehdään nopeasti ja lyhyesti.

YRITETÄÄNPÄ KOKEILLA pitchausta, mutta lisätään haastekerointia. Lähestymistapa on tässä pelkkää mustaa valkoisella, ilman tehostekeittoja ja face-to-face-kohtaamista. Ei ole äänenpainoja, eleitä tai näyttävää visuaalista esitystä tuotteesta. Pitchattava idea on applikaatio, joka mahdollistaa verkostoitumisen tapahtumaan osallistuvien ammattilaisten välillä. Sanoja on käytössä 250.

Yksi, kaksi, kolme ja antaa mennä!

OLETKO KUULLUT Tinderistä? Niin juuri, kyseessä on se sosiaalisen verkostoitumisen tai selkeämmin sanottuna nettideittailun mobiilisovellus, jota käyttää yli 100 000 suomalaista. Siis Lahden kokoisen kaupungin asukasmäärä verkostoitumassa toistensa kanssa. Ajattele mahdollisuutta tuoda Tinder-sovelluksen toimintalogiikka bisnesmaailmaan. Tässä kohtaa voi nousta käsi takapulpetista: ”Mutta miksi?”

Kysyn mieluummin, miksi ei. Löytyykö oikeasti ketään, joka ei olisi kiinnostunut laajentamaan omaa kontaktiverkostoaan ja tapaamaan uusia mahdollisia asiakkaita tai yhteistyökumppaneita? Kuningasidea piilee nimenomaan tässä. Juuri verkostomme ovat se asia, joka erottaa meidät muista. Sarjayrittäjä **Mika Mäkeläinen** on tiivistänyt tämän hyvin: ”ilman toista ei ole toisen menestystä”.

Tiedonjako ja verkostoituminen ovat siirtyneet entistä vahvemmin digitaaliseen muotoon. Tästä on merkkejä vaika-

ka muille jakaa: Ammattimessuilla ei enää jaeta paperisia esitteitä kassikaupalla, vaan QR-koodin avulla voi vilkaista nettisivuilta saman tien, miltä tarjonta näyttää. Käyntikorttikotelo kulkee nykyään LinkedInin nimellä.

OLEN SIIS osallistumassa tapahtumaan ja pohdin, keitä muita paikalle on tulossa ja mikä ohjelma olikaan. Lataan älypuhelimeeni ilmaisen tapahtumasovelluksen. Todennetun kirjautumisen jälkeen näen osallistujalistan ja mikä tärkeintä – sovellus tarjoaa mahdollisuuden verkostoitua heidän kanssaan. Kyseessä on siis eräänlainen bisnes-tinder.



Miltä kuulostaisi bisnes-tinder?

Mitäs täältä sitten löytyy? Visuaalisesti näyttävä paketti: tapahtuman ohjelma, mahdollisuus antaa arviointeja esityksistä, kumppaneiden esittely, yleistä infoa, hyvä ja tässä – muut osallistujat. Kas tuo asiakkaani on osallistumassa, hieno homma. Tuon osallistujan firma kuulostaa mielenkiintoiselta, ja näiden herrojen kanssa keskustelin pari kuukautta sitten toisessa tapahtumassa.

VERKOSTOITUMINEN ON nyt täysin omissa käsissäsi. Tuleeko kulman takaa kuuluisa mutta? Jos haluat verkostoitua muiden kanssa, niin ole valmis ottamaan vastaan tapaamispyyntöjä myös muilta. Jos haluat saada, niin on pakko hieman antaa.

Valmis! Tuliko kaupat?

Sokerina pohjalla: tulemme tarjoamaan tämän sovelluksen ja verkostoitumismahdollisuuden LOGY Conferencen osallistujille helmikuussa 2016. Stay tuned!

Stora Enson kehitysjohtaja Pekka T. Rajala kertoi näkemyksiään asiakasarvon hallinnasta yritysverkostoissa.



ASIAKASARVO PUHUTTI LAPPEENRANNASSA

Verkostot ovat yhä tärkeämpiä tämän päivän liiketoiminnassa. Samaan aikaan asiakkaiden vaatimukset ovat kasvaneet ja asiakasarvosta on tullut yhä keskeisempi yritysten välisessä kilpailussa.

LOGY ja Lappeenrannan teknillinen yliopisto (LUT) järjestivät lokakuussa seminaarin, jossa Stora Enso, Gasum, Verkkokauppa.com, Liiga-Saipa ja LUT esittelivät näkemyksiään asiakasarvosta ja sen haavoittuvuudesta. Verkoston voima asiakasarvon hallinnassa -seminaarissa todettiin, että taloustilanteen murroksessa yritysjohtoon rooli asiakasarvon hallinnassa ja kehittämisessä on erityisen suuri. Liiketoiminnan ja asiakasarvon luonteesta riippuen esimerkiksi tuntei-

siin ja kokemuksiin liittyvät tekijät voivat nousta erityisen merkittäviksi, mikä on hyvä huomioida liiketoiminnassa.

LUT:n edustajana dosentti, tutkijatohtori **Jyri Vilko** esiteli johtamansa asiakasarvon haavoittuvuutta tutkivan CUSTOR-hankkeen tuloksia. Erityisesti keskustelua herätti LOGYn verkostolle tehty kysely, jonka mukaan emotionaaliset tekijät muodostavat merkittävän osan kokonaisasiakas-arvon muodostuksesta. Asiantuntijapaneelissa keskusteltiin myös yritysjohtoon suuresta roolista asiakasarvon haavoittuvuuden lähteenä.

Jyri Vilko
Saimaan piiri

KALENTERI

JOULUKUU

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

2.-3.12. Toimitusverkoston johtaminen ja riskien hallinta
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

2.-3.12. Tuloksellinen neuvottelu – Voima-aseman rakentaminen ja neuvottelutekniikka
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

3.12. Kuljetusfoorumi: Kuljettamisen trendit – Vihreydestä kilpailuetua
HOTT - House of Travel & Transportation

3.12. Young professionals kohtaa joulupukin, pikkujoulut
Punavuoren ahven, Helsinki

9.-10.12. Hankintatoimen johtaminen ja kehittäminen
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

10.12. Hankintafoorumi: Vuositapaaminen ja roundtable – ICT-ratkaisuilla tehokkuutta hankintaan
Hotelli Seurahuone, Helsinki

TAMMIKUU 2016

13.1. Hankintafoorumi: Markkinointihankintaryhmän kokous
OP, Helsinki

28.1. Pohjoisen liikenne- ja logistiikkafoorumi
Oulun kaupunginkirjasto, Oulu

HELMIKUU

3.-4.2., 2.-3.3. ja 16.-17.3. Oston peruskurssi
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

9.-10.2. Varaston suunnittelu
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

11.-12.2. LOGY Conference
Finlandia-talo ja m/s Baltic Queen

16.2. Työturvallisuus logistiikkatoiminnoissa
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

16.-17.2. Kategoriajohtaminen
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa

17.2. Toimitusketjun mittaaminen
Rantasipi Airport Congress Center, Vantaa



KOLUMNI JOHANNES KOROMA

KIRJOITTAJA ON RASKAAN SARJAN TEOLLISUUSVAIKUTTAJA JA JOURNALISTI

Ylen trollitehdas

YLE NÄYTTÄÄ ottaneen tehtäväkseen osoittaa vääräksi kaikki nykyisen hallituksen talous- ja sosiaalipoliittiset päätökset. Päättävöitteena on todistaa, ettei tämän hallituksen tarvitse leikata menoja enempää kuin edellistenkään. Siis leikata oikeasti, eikä vain laskea tulevien menosäästöjen leikkaavan velkaantumista.

Ylen MOT-ohjelma hoiti äskettäin näyttävästi osuutensa tämän todistamisessa.

Runsaasti ennakoon mainostetussa ohjelmassa toimittajat osoittivat näyttävän kansainvälisen asiantuntijajoukon voimin, että Sipilän hallituksen säästöohjelma on tarpeeton ja suuri virhe, jonka maailman tunnetuimpien huippuyliopistojen taloustieteen professorit tuomitsevat vääräksi. Puolet vastaajista piti Sipilän ohjelmaa vääränä ja vain neljännes oikeana.

MOT-OHJELMASTA OLLAAN Ylessä ylpeitä. Jos toimittajilta kysytään, sitä luonnehditaan Suomen tutkivan journalismin lippulaivaksi.

Evli-yhtiön arvostettu ekonomisti **Ahti Valtteri** päätti paneutua Ylen tutkivan journalismin sisimpään. Hän selvitti, minkä sortin taloustieteen huippuja ohjelmaan oli haastateltu, kun heistä vain harva tuntui tutulta. Kävi ilmi, että yksikään haastatelluista ekonomisteista ei mahdu maailman 50 arvostetuimman listalle ja vain muutama heistä mahtuu 10 000 siteeratuimman ekonomistin listalle.

Joukossa oli muun muassa Warwickin emeritusprofessori paroni **Skidelsky**, jonka merkittävin saavutus taloustieteen alalla on Keynesin elämäkerran kirjoittaminen. Valtteri huomauttaa sarkastisesti, että hän ei pidä **Juhani Suomea** osana valtiomiesten eliittiä, vaikka tämä onkin kirjoittanut Kekkosen elämäkerran. MOT ei kysynyt mielipidettä yhdeltäkään taloustiedettä tutkineelta Warwickin professorilta.

YHTÄ TARKASTI MOT OSUI valinnassaan, kun SOASin yliopiston asiantuntijaksi valikoitui emeritusprofessori **John Weeks**, joka lienee viimeisiä marxilaisen taloustieteen tut-

kijoita maailmassa. Mielipiteensä Suomen talouspolitiikasta sai esittää myös Kyproksen keskuspankista potkut saanut **Panicos Demetriades**, jota syytetään lahjusten ottamisesta ja katastrofaalisesta talouspolitiikasta.

Arvostamani saksalaisen Ifo-insituutin **Hans-Werner Sinn** arvioi ymmärtäväisemmin Suomen säästöohjelmaa.

Eräässä toisessa tilaisuudessa hän totesi äskettäin sen



Tulos riippuu siitä, keneltä kysyy.

yksinkertaisen periaatteen, että taantumana aikana menoja on tarpeen leikata sitä vähemmän, mitä nopeammin talouskasvun uskotaan palaavaan.

ILMEISESTI SUOMALAISET TALOUSTIETEILIJÄT epäilevät kaikkien tutkimuslaitosten varsin yhdensuuntaisia arvioita, joiden mukaan Suomelle riittävän suurta talouskasvua ei luovata puoleen vuosikymmeneen (Suomen Pankki). Paljon apua ei saada edes maailmantaloudesta, sillä kehitysmaiden kasvun normalisoituminen leikkaa kokonaiskasvua. Euroopassa kasvun arvioidaan jäävän lähivuosina selvästi alle kahden prosentin (OECD).

MOT-ohjelmaan haastateltujen lukuisten suomalaisten taloustieteilijöiden enemmistö vastusti säästöjä ja menoleikkauksia. Se on ymmärrettävää, kun kuuntelee Suomessa käytyä talouspoliittista keskustelua.

Keskustelua on jo pitkään hallinnut kahden koulukunnan, vasemmistoliittolaisten ja sosiaalidemokraattisten, ekonomistien keskinäinen kinastelu siitä, kuinka paljon pitäisi elvyttää, jotta se olisi riittävää. Julkisuudessa huomiota saa vain ani harva menojen säästämistä kannattava ajattelija. ■

KATSE TULEVAAN

Miltä osaamisesi näyttää keväällä 2016?

Kevään 2016 valmennukset ja seminaarit

Hankinnan valmennukset

- » Oston peruskurssi 3.-4.2, 2.-3.3. & 16.-17.3.
- » Kategoriajohtaminen 16.-17.2.
- » Materiaaliohjauksen analysointi- ja laskentamenetelmät 9.-10.3.
- » Oston peruskurssi 16.-17.3, 5.-6.4. & 26.-27.4.
- » Hankinnat ja tulokseteko 5.-6.4.
- » Hankintojen taloudellinen ohjaaminen 6.4.
- » Hankinnan mittaaminen 13.4.
- » Oston sopimukset ja lakiasiat 14.4.
- » Hankintatoimen johtaminen ja kehittäminen 19.-20.4.
- » Toimittajien johtaminen 10.-11.5.
- » Incoterms - toimituslausekkeet tutuiksi 17.5.
- » Tehokas kilpailuttaminen 17.-18.5.
- » Tuloksellinen neuvottelu 18.-19.5.

Toimitusketjun hallinnan valmennukset

- » Varaston suunnittelu 9.-10.2.
- » Työturvallisuus logistiikkatoiminnoissa 16.2.
- » Toimitusketjun mittaaminen 17.2.
- » Tuontikaupan perusteet 2.-3.3.
- » Uudistuneet PSYM-ehdot 2015 - mikä muuttui 8.3.
- » Toimitusverkoston hallinta ja kehittäminen 9.-10.3.
- » Varastotoiminnan ohjaus 16.-17.3.
- » Toimitusketjun hallinnan ABC 6.-7.4.
- » Kuljetukset kilpailutekijänä 19.4.
- » Kuljetuspalvelujen ostaminen 20.4.

Seminaarit

- » LOGY Conference 11.-12.2.
- » LOGYn terveydenhuollon päivä 7.4.
- » Kansainvälinen Logistiikkapäivä (Supply Chain Day) 21.4.
- » Sisälogistiikkapäivä 12.5.

Lisätiedot: www.logy.fi

Ilmoittautumiset viimeistään kaksi viikkoa ennen tapahtumaa:

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



EUROOPAN JOHTAVA SATAMAOPERAATTORI

