

» 1800 pohjoismaista yritystä vastaa: näin kriisi vaikutti logistiikkamarkkinoihin

TEMPO

POSTEN
NORDENIN
LOGISTIIKKALEHTI

1.2011

Uusi lehti!

UUHEN INTERNET- KAUPPIAS

"NYT HALUAMME
VALLOITTAA
POHJOISMAAT"

UUSI PALVELU

B2C-PAKETIN
LÄHETTÄMINEN
ULKOMAILLE
YHTÄ HELPPOA
KUIN KOTIMAAHAN

Elämän ja kuoleman logistiikka

- » Näin apu saapuu perille sodan runtelemassa Afganistanissa
- » Haastattelu: tanskalainen logistiikkajohtaja kertoo elämänsä haasteesta
- » Kuorma-autot, joiden liikkumista talibanit eivät yritä estää

ROBOTTEJA! Tulevaisuuden varastotyöntekijät ovat jo täällä



Mutkattomasti maailmalle.

Kustannustehokkain vaihtoehto yrityksesi
paketeille.
sales.finland@dpd.fi
Puh: 010 804 848



In time with business.

Jari Rinnekoski

Tervetuloa uuden logistiikkalehden lukijaksi!



Jari Rinnekoski
Toimitusjohtaja
Posten Logistik SCM Oy

■ Pidät kädessäsi Tempoa, täysin uutta logistiikka-alan pohjoismaista lehteä. Halusimme hyödyntää Posten Logistikin osaamista Pohjoismaiden ja Baltian johtavana logistiikkaratkaisujen tuottajana uudella tavalla. Siksi päätimme tehdä Sinulle, logistiikan parissa toimivalle, kiinnostavan lehden, joka seuraa alan kasvoja ja kehitystä meillä ja muualla. Tarkastelemme jakeluaiheita myös markkina-alueemme ulkopuolella.

■ Ihmishenki saattaa olla joskus jopa tavarakuljetusten ja niiden onnistumisen varassa. Tässä numerossa pääsemme aitiopaikalle seuraamaan kansainvälisten avustajajärjestöjen kuljetusten hoitamista Afganistanissa ja tutustumme vaativissa olosuhteissa työskenteleviin kollegoihin.

■ Lisäksi listaamme logistiikan uusimmat trendit heti

seuraavalla aukeamalla. Pääset myös vertailemaan oman yrityksesi jakeluun liittyviä tunnuslukuja Pohjoismaista keräämiimme tietoihin. Katso lisää logistiikkabarometristä sivulta 18!

■ Koska Posten Logistik SCM on noussut yhdeksi maamme johtavista kokonaisvaltaisten logistiikkaratkaisujen tuottajista, emme luonnollisesti unohda kotimaatakaan. Olemme pyytäneet yhtä asiakkaitamme kertomaan, miten yhdessä olemme vastaanottaneet kansainvälisten lähetysten hoitamisen haasteisiin. Lisäksi teemme katsauksen yhteen koko maan suurimmista logistiikkakeskuksista.

■ Mistä Sinä haluaisit lukea? Kerro toiveesi! Toimituksen yhteystiedot löydät tältä sivulta.

Laadukkaita lukuhetkiä!

»Sisälllys

8 Apu saapuu perille

Sodan runtelemassa Afganistanissa lääkkeet ja ruoka on saatava perille. Logistiikkajohtaja kertoo elämänsä haasteesta.

14 Jääkylmästä totuudesta vedenpitävää bisnestä

Turkulainen Ursuk varustaa Pohjolan viranomaiset taisteluun kylmää ja märkää vastaan. Pintapelastuspuvut toimitetaan kiireellä.

6 Logistiikan pohjoismainen solmukohta lukuina

16 Robotit tulevat - oletko valmis?

18 Talouskriisi muutti kuvioita



14

Posten Logistik SCM Oy, Osumakuja 1-3, 01530 Vantaa, Puh.
010-5728080 sähköposti: tempo@postenlogistik.com
Vastaava päätoimittaja: Kimmo Hyttinen

Toimituspäällikkö: Laura Turunen
Toimitus ja projektinjohto: Tidningskompaniet /
Hanna Larsson, toimittaja Meri Mäkkylä

Kansikuva: Jonte Wentzel
Taitto ja repro: Tidningskompaniet Paino: Rosendahls
Mainitsethan lähteen lainatessasi.

MyPackista tulee yhteis-
pohjoismainen palvelu.
Yritykset voivat näin lähettää
paketteja kuluttajille helposti
minne tahansa Pohjolaan.



B2C-paketin lähettäminen ulkomaille - nyt yhtä helppoa kuin kotimaassa

Keväällä 2011 Posten Norden tuo markkinoille kaksi ainutlaatuista logistiikkapalvelua. Uudistuneiden MyPack- ja lavapalveluiden avulla paketit ja lavat siirtyvät Pohjoismaasta toiseen yhtä helposti kuin kotimaassa.

– Olemme ensimmäinen logistiikkayritys, joka pystyy tarjoamaan koko Pohjolan kattavat tuotteet, Posten Nordenin MyPack-liiketoimintakehittäjä Lars Iversen kertoo.

» MyPack B2C-pakettipalvelu on toiminut Ruotsin markkinoilla vientipalveluna jo pari vuotta, ja nyt palvelu toimii koko Pohjolaan. Kaikki asiakkaamme, niin Sönderborgissa, Narvikissa, Göteborgissa kuin vaikkapa Jyväskylässäkin, voivat lähettää paketteja helposti Pohjoismaiden sisällä.

– Posten Nordenilla on 4200 noutopistettä, joten koko Pohjola on saman palvelun piirissä. Yksikään kilpailijoi-stamme ei pysty tarjoamaan samaa, Lars Iversen sanoo.

Posten Norden tuo nyt markkinoille uuden lavaratkaisun, jonka esikuvana on Posten Logistikin ruotsalainen Pall.ETT+-palvelu.

Pohjoismaisille markkinoille kehittämiemme palvelujen hintojen ja tuote-ehtojen pitää olla mahdollisimman

selkeitä. Tämän vuoksi lavahinnasto perustuu kollilajiin eikä painoon, joten asiakas tietää aina lavoja lähettäessään mikä lopullinen hinta tulee olemaan.

– Uusi palvelu toimii jo Ruotsin ja Norjan välisessä liikenteessä. Nyt Suomi ja Tanska tulevat mukaan samalla hinnoittelumallilla ja yhdenmukaisilla lisäpalveluilla, kertoo liiketoimintakehittäjä Anders Ingelmo.

– Uusi palvelu toimii jo Ruotsissa ja Norjassa sekä näiden kahden maan välillä. Nyt tuomme palvelun myös Tanskaan ja Suomeen. Hinnoittelumalli ja lisäpalvelut pysyvät samoina, liiketoimintasuunnittelija Anders Ingelmo kertoo.

Uuden palvelun myötä asiakkaat maksavat kiinteän hinnan joko neljänneslavasta, tehovelavasta, EUR-lavasta tai merilavasta. Samalla vyöhykkeiden määrää lisätään kaikissa maissa.

– Hinnasto on siis laajempi, mutta samalla palvelumme ovat houkuttelevampia suurkaupunkialueilla.

Yhteispohjoismaisen lavapalvelun perusta on valettu, mutta tämä on vain ensimmäinen askel, Anders Ingelmo sanoo.

– Nyt hupi vasta alkaakin. Kehitämme palvelua edelleen ja tuomme enemmän lisäpalveluita asiakkaiden saataville, hän lupaa. Teksti: Jens Ekelund

MyPackin 3 lisäominaisuutta

- 1. Cash on delivery (COD).** Vastaanottaja voi maksaa toimittajalle paketin noutamisen yhteydessä. Posten Norden välittää maksun lähettäjälle.
- 2. Tekstiviesti-ilmoitus.** Asiakkaalle ilmoitetaan tekstiviestitse, kun paketti on valmis noudettavaksi lähimmästä noutopisteestä.
- 3. Kirjeilmoitus.** Sama kuin edellä, mutta kirjeitse.

Lavapalvelun 4 lisäominaisuutta

- 1. Toimitus myös, kun et ole kotona.** Koskee esimerkiksi pellettejä tai koiranruokaa muttei arvokkaita tavaroita. Palvelu on sekä yksityis- että yritysasiakkaiden käytössä.
- 2. Rajoitettu määrä vaarallisia aineita.** Tavallisesti vaarallisia aineita ei saa lähettää, mutta jos kyse on rajoitetusta määrästä oikein pakattua tuotetta, lähetys onnistuu.
- 3. Aikataulutettu jakelu.** Asiakaskohtainen palvelu suurille sopimusasiakkaille, jonka myötä asiakas saa täydennystuotteita sovittuun aikaan, +- puoli tuntia.
- 4. Puhelinilmoitus.** Ennen toimitusta asiakkaaseen otetaan yhteyttä puhelimitse. Toimitusaika sovitaan yhdessä vastaanottajan kanssa.



Posten Nordenille uusi konsernijohtaja

Lars Idermark on nimetty Posten Nordenin uudeksi toimitusjohtajaksi ja konsernijohtajaksi. Posten Norden on pohjoismainen viestintä- ja logistiikkakonserni, johon Posten Logistik kuuluu. 53-vuotias Lars Idermark toimi aiemmin Koopera-tiva Förbundetin konsernijohtajana. Hän seuraa tehtävässä toimitusjohtaja ja konsernijohtaja Lars G Nordströmiä.

Lindex laajentaa sopimusta Posten Logistikin kanssa

Vaateketju Lindex laajentaa yhteistyötään Posten Logistikin kanssa. Posten Logistik on jo entuudestaan toimittanut tuotteita Lindexin myymälöihin Ruotsissa, Baltian maissa, Tšekissä ja Slovakiassa. 1. huhtikuuta 2011 voimaan astuvan uuden sopimuksen myötä Posten Logistik huolehtii myös toimituksista sataan Norjassa sijaitsevaan myymälään.

Uusi sovellus shoppailuun

Matkapuhelinsovellusten hyödyntäminen kauppoissa on kasvava trendi Yhdysvalloissa. Sovellusten avulla asiakkaat saavat etukuponkeja tai kanta-asiakaspisteitä, kun he astuvat myymälään tai skannaavat tavaroita puhelimen kameralla nähdäkseen tuotetietoja. Eräs tällaisten järjestelmien kehittäjä, Shopkick, ilmoitti hiljattain saaneensa 750 000 aktiivista käyttäjää sitten sovelluksen julkaisun elokuussa 2010. Shopkick on käytössä muun muassa Macy's-, Sports Authority- ja Best Buy -ketjujen liikkeissä.

Carl Lumsden, Tretti.se

"On tärkeää kuunnella asiakkaita"

PriceRunnerin käyttäjät ovat jo viisi vuotta peräkkäin valinneet Tretti.se-yrityksen vuoden Internet-kaupaksi kodinkoneiden kategoriassa. Director of Logistics Carl Lumsdenilla on suuri haaste: hän haluaa valloittaa Pohjoismaat.

» Tretti.se myy kodinkoneita Internetin kautta. Kaikki tuotteet toimitetaan yhdestä keskusvarastosta, joka sijaitsee Haningessa Tukholman eteläpuolella.

Vuodesta 2007 Carl Lumsden on ollut yrityksen Director of Logistics. Hänen isänsä Kenth työskentelee logistiikan ja kuljetuksen professorina Chalmersin teknillisessä korkeakoulussa.

– Luin kauppatieteitä, mutta isä on enemmän tekniikan miehiä. Joka tapauksessa olen perinyt häneltä kiinnostuksen pyrkiä kehittämään olemassa olevia prosesseja, Carl Lumsden sanoo.

Yksi Carlin uran parhaimmista hetkistä oli se, kun Tretti.se toi markkinoille pikapalvelunsa. Sen avulla Suur-Tukholman alueella asuvat kaksi miljoonaa asiakasta saavat tuotteensa samana iltana, jos he tekevät tilauksen klo 14 mennessä.

– Nyt pyrimme kehittämään samantapaisia ratkaisuja muualla Ruotsissa. Internet-kaupan alalla on vielä paljon kehitettävää, hän painottaa.

Tällä hetkellä Tretti.se:n suuri haaste on palvelun tuominen Tanskan ja Norjan markkinoille, jossa yritys avasi Internet-kauppoja vuonna 2010.

– Koko Pohjan kattavan logistiikkaketjun turvaaminen on suuri haaste. Posten Nordenilla on hyvä pakettipalvelu kaikissa Pohjoismaissa, nimittäin MyPack, ja toimintamme on kehittynyt hyvin Tanskassa. Norjassa kotiinkuljetukset ovat maantieteellisistä syistä vaikeampia, mutta olemme ylittäneet odotuksemme.



Tretti.se:n Carl Lumsden pyrkii turvaamaan logistiikkavirran Pohjoismaiden markkinoilla.

"Luulen, että parin vuoden sisällä Pohjoismaita pidetään kokonaisuudessaan yhtenä Internet-kaupan markkina-alueena"

Mitkä ovat Internet-kaupan erot eri Pohjoismaissa?

– Tanska on maantieteellisesti helpoin, sillä parissa tunnissa pääsee mihin tahansa osaan maata. Paikallisen toimijan maine on siellä tärkeämpi kuin Norjassa. Tutkimme Suomen markkinoita, mutta päätöksiä ei ole vielä tehty. Luulen, että parin vuoden sisällä Pohjoismaita pidetään kokonaisuudessaan yhtenä Internet-kaupan markkina-alueena.

Mitkä ovat tärkeimmät opetukset, jotka yritys on saanut laajentumisestaan Pohjoismaihin?

– Ennen laajentumista uuteen maahan on tehtävä perusteellista tutkimustyötä. Niin me myös teimme. Se, että kotimarkkinoilla sujuu hyvin, ei tarkoita automaattisesti sitä, että menestys jatkuu muissa maissa. Jos asiakkaat eivät ole tyytyväisiä, sana leviää erittäin nopeasti verkossa. Asiakaspalvelumme toimii paikallisesti tanskaksi ja norjaksi, ja on tärkeää kuunnella asiakkaita ja heidän toiveitaan.

Teksti: Markus Wilhelmson

Uudet yhteydet vahvistavat Juutinrauman aluetta

Juutinrauman silta ja Malmön City-tunneli ovat toki tärkeitä, mutta Juutinrauman alueen kasvavat liikennemäärät vaativat lisäinvestointeja. Näin väittää IBU-Öresund, ruotsalais-tanskalainen alueellisen kehityksen yhteistyöprojekti.

2010

IBU-Öresund-hankkeen* raportti Juutinrauman alueen tulevaisuudesta valmistui vuonna 2010. Tuomio oli kova: suuria investointeja on tehtävä, jotta Ruotsi ei menetä kilpailukykyään uuden tanskalais-saksalaisen yhteyden valmistuessa seitsemän vuoden kuluttua. Ratkaisu: yhdistetty rautatie- ja maantietunneli Helsingborgin ja Helsingørin välillä.

2011

Tanskan ja Ruotsin hallitukset ovat tilanneet selvityksen uudesta yhteydestä Helsingørin ja Helsingborgin välillä. Selvityksen on määrä valmistua kesäkuussa 2011. Yhdistetyn rautatie- ja maantietunnelin Helsingborgin ja Helsingørin välillä arvioidaan maksavan 32 miljardia Tanskan kruunua.

2018

Kiinteä tanskalais-saksalainen Fehmarn-yhteys avataan. Ennusteiden mukaan tavarakuljetukset rautateitse kolminkertaistuvat. Tavarajunnissa laskettuna se tarkoittaa 100 000 junaa vuodessa molempiin suuntiin.



* Infrastruktur og Byudvikling i Öresundsregionen, jonka rahoituksesta vastasi 28 ruotsalaista ja tanskalaista julkista organisaatiota.

Skandinaaviset tavaravirrat kohtaavat

Logistiikan pohjoismainen solmukohta Turkuun

Posten Logistik SCM kokosi Turun toimintonsa yhden katon alle. Uusi logistiikkakeskus sataman tuntumassa on 80 miljoonan euron investointi ja tärkeä osa pohjoismaista verkostoa. Tempo pyysi henkilökuntaa paljastamaan strategisia mittoja.

TURUSTA VANTAALLE

Pakkauskelmua kuluu 600 rullaa kuukaudessa. Tämä tekee 180 km kuukaudessa eli yhtä pitkä matka kuin Turusta Vantaalle.

NOIN 700 REKKA-AUTOA

Laitureissa käy noin 700 rekka-autoa kuukaudessa.

850 TYHJÄÄ LAVAA

Joka kuukausi ostetaan 850 tyhjää lavaa.

127,5 METRIÄ

Jos logistiikkakeskuksen tyhjät lavat (korkeus 15 cm) pinottaisiin päällekkäin saataisiin 127,5 metriä korkea torni. Se olisi Turun korkeinta rakennelmaa, Pääskyvuoren linkkitornia (122 m), korkeampi. Fortumin Naantalien voimalaitoksen piippu on 134 m korkea.

3100 KUPILLISTA KAHVIA

Kahviautomaateista otetaan 3100 kupillista kahvia kuukaudessa eli reippaat 140 kuppia per työpäivä. (Lisäksi kahvia keitellään useampi pannu päivässä).

PUOLI MILJOONAA

Tulostamiseen käytetään noin puoli miljoonaa paperiarkkia vuodessa.



Monen kuluttajan innolla odottama paketti saapuu perille juuri Turun kautta. Automaattinen pakettien lajittelujärjestelmä edesauttaa volyymin tehokkaassa käsittelyssä.

Nykyaikaisella teknologialla ja valvonnalla varustetuissa

tiloissa käsitellään myös erikoishuomiota tarvitsevia tuotteita kuten elintarvikkeita tai tullivarastoa.

Logistiikan solmukohdassa hoidetaan kuljetusten, varastoinnin, keräilyn ja lähetysten lisäksi erilaisia lisäarvopalveluja, joihin kuuluvat mm. uudelleenpakkaus ja tarroitus.



Shanghai ja HongKong
Finnair ja Posten Logistik SCM ovat laajentaneet yhteistyötään kysytyjen Kiinan-kohteiden, Shanghaiin ja HongKongin, lentorahti-liikenteessä. Näin Posten Logistik SCM pystyy tarjoamaan asiakkailleen lentorahtikapasiteettia vuoden ajasta riippumatta. Samalla palvelun sesonkiluonteiset hintavaihtelut on minimoitu, mikä mahdollistaa kuljetuskustannusten ennakoimisen oikeasuuntaisesti.

Asiakkaat haluavat myös lento- ja merirahtipalvelut

» – On selkeästi nähtävissä, että yhä useampi asiakkaamme laajentaa yhteistyötä ja valitsee myös maailmanlaajuiset lento- ja merirahdikuljetuksemme sekä huollinnat, kuvaa liiketoimintajohtaja Jari Immonen kokonaispalvelun lisääntyvää suosiota.

Tämä ja alan suotuisa kehitys siivittivät Posten Logistik SCM:n lento- ja meriliiketoiminnan liikevaihdon vuonna 2010 lähes 70 prosenttiyksikön kasvuun verrattuna edelliseen vuoteen, ylittäen jopa taantumaa edeltäneen vuoden 2008 tason.

Asiakkaalle tuo lisäarvoa muun muassa se, että yhtiö pystyy Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen tullivarastossa yhdistämään lentokenttäkuljetusten välittömän välivarastoinnin, nopeat tarkastukset ja huollinnat esimerkiksi Venäjän jatkoliikennettä varten. Globaalit kuljetukset hoidetaan yhteistyössä vahvojen osajien World Freight Alliance -verkoston kanssa.

Lisäksi yhtiön laajennettu yhteistyö Finnairin kanssa varmistaa suuremman, ympärivuotisen ja hinnoittelultaan selkeän kuljetusvolyymien varsinkin Kaukoidästä.

Posten Logistik SCM jatkaa kasvuaan

Posten Logistik SCM:n liikevaihto on kasvanut viime vuodet tasaisesti ja vuoden 2010 liikevaihto päättyi runsaaseen 67 miljoonaan euroon, jossa kasvua oli noin 12 prosenttia. Erityisen vahvaa kasvu oli paketti- ja lavakuljetuksissa.

– Kiristyneestä kilpailusta huolimatta lisäsimme kuluneena vuonna

markkinaosuuttamme ilahduttavasti ja palveluihimme luottaa nyt yhä useampi uusi asiakas, kertoo Posten Logistik SCM:n toimitusjohtaja Jari Rinnekoski.

Viime vuonna Posten Logistik SCM vastasi myös yhdestä valtakunnan tason mittavimmista logistiikka-alan investoinneista. Turkuun vuoden

alussa valmistuneen uuden logistiikkakeskusinvestoinnin kokonaisarvo on yli 80 miljoonaa euroa.

Keväällä avattiin uusi logistiikkakeskus myös Lahteen Kujalan logistiikka-alueelle.



AFGANISTAN

Logistiikkaa sodan varjossa

- » Taistelut jatkuvat, ja samalla ruoka ja lääkkeet on saatava perille maassa, jonka korkeimmat vuorenhuiput yltävät yli 7 000 metrin korkeuteen.
- » Teillä vaarana ovat maanvyörymät, talibanit ja pommit.
- » Tanskalainen Claus Gjørret on ollut vuodesta 2009 mukana perustamassa toimivaa jakeluketjua Punaiselle Puolikuulle.





Afganistanissa on sodittu jo yli 30 vuotta. Väestö elää äärimmäisessä köyhyydessä luoksepääsemättömillä vuoristoalueilla. Tanskalainen logistikko Claus Gjørret auttaa Afganistanin Punaista Puolikuuta logistiikan järjestämisessä. Tempo tapasi hänet Kabulissa.

Teksti: Hanna Larsson **Kuvat:** Jonte Wentzel

Talviaamu Kabulissa. Aurinko paistaa osittain suljettujen sälekaihdinten läpi Claus Gjørretin toimistoon, joka sijaitsee kaupungin laidalla. Äsken sytytetty bensiinikäyttöinen kamiina levittää huoneeseen paitsi pistävää

hajua myös tervetullutta lämpöä, sillä yöllä oli jälleen pakkasta.

Ulkona kaikuu moskeijan rukouskutsu. Silloin tällöin ohi lentävä sotilaslentokone saa ikkunaruidut heilumaan. Claus istuu kirjoituspöytänsä äärellä kannettava tietokone edessään ja odottaa Internetin käynnistymistä.

- Tämä on turhauttavinta. Pienet asiat, kuten Internet, sähkö ja lämmin vesi, lakkaavat toimimasta ties milloin, hän sanoo.

Logistiikkajohtajana Tanskassa työskennellyt Claus päätti uransa keskivaiheilla tehdä jotain aivan muuta. Hän valitsi Afganistanin. Vuodesta 2009 Claus on





auttanut Afganistanin Punaista Puolikuuta logistiikka-toiminnan järjestämisessä. Vaikka Punainen Puolikuu (Punaisen Ristin nimi muslimimaissa) on toiminut maassa jo yli 30 vuotta, järjestöltä puuttuu perustavanlaatuisia logistista osaamista, etenkin maakunnissa. Claus viettääkin suuren osan työajastaan matkustamalla ympäri maata ja kouluttamalla organisaation työntekijöitä.

- Usein pienillä teoilla voidaan saavuttaa suuria tuloksia, hän sanoo. Yksi esimerkki on ensiside. Pohjoismaissa sellainen löytyy joka kodista, mutta Afganistanissa se voi merkitä eroa elämän ja kuoleman välillä.

- Side ei ehkä vaikuta paljolta, mutta suurin osa afganeista ei kuulu perusterveydenhuollon piiriin. Side on monesti heidän ainoa toivonsa, Claus sanoo.

Juuri nyt Claus kehittää siteiden hankinta-, varastointi- ja jakeluprosesseja. Hän ostaa pumpulia, sideharsoja, hakaneuloja, palauttavia nesteitä ja muita pieniä tuotteita paikallisilta myyjiltä. Tuotteiden laatu varmistetaan ja ne paketoitaan organisaation varastossa, keltaisessa betonirakennuksessa parin sadan metrin päässä toimistosta.

Sen jälkeen pakkaukset toimitetaan paikallisosastoille, joista afgaanikylien vapaaehtoiset noutavat



HENKILÖKUVA:
CLAUS GJØRRET

Ikä: 45 vuotta.

Kansallisuus: tanskalainen.

Tehtävä Afganistanissa: Norjan Punaisen Ristin työntekijä, jonka tehtävänä on auttaa Afganistanin Punaista Puolikuuta logistiikan järjestämisessä. Asunut Kabulissa vuodesta 2009.

Aikaisempi työkokemus: Aloitti uransa huolitsijana ja toimi myöhemmin tanskalaisen huonekaluyrityksen logistiikkajohtajana. Työskenteli vähän aikaa YK:n logistiikkaprojektin parissa Ugandassa.

Perhe: vaimo ja kaksi teini-ikäistä lasta Vejlessä Tanskassa.

ne. Jokaisen pussin on riitettävä kokonaiselle kylälle kolmeksi kuukaudeksi.

Noin 20 000 vapaaehtoista ovat Afganistanin Punaisen Puolikuun selkäranka. Katastrofin sattuessa he ovat ensimmäisenä paikalla. Vapaaehtoiset raportoivat tapahtumista paikallisosastoille, jotka raportoivat puolestaan alueosastoille. Katastrofia ja sen laajuutta on vaikea ennakoida.

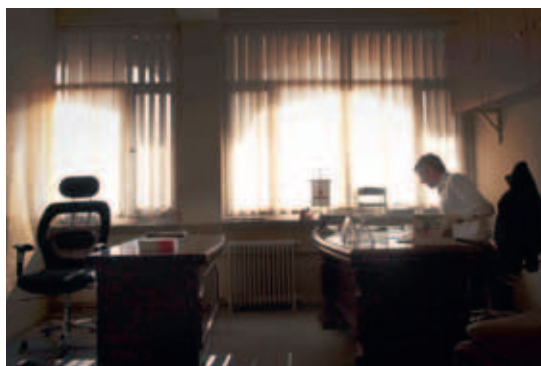
- Jos katastrofi iskee tiettyyn osaan maata, lähetämme sinne enemmän tarveaineita muualla sijaitsevista varastoista, Claus sanoo. Siten voimme aina turvata tarvikkeiden saatavuuden.

Kuljetusten järjestäminen ei kuitenkaan ole yksinkertaisia. Syynä ei ole ainoastaan se, että Afganistanin infrastruktuuri on kärsinyt pahoin 30 vuotta kestäneenä sotatilasta. Suurin osa maan pinta-alasta on vuoristo; korkein kohta on 7485-metrinen Noshaq.

Päivä Claus Gjørretin tapaamisen jälkeen saamme itse kokea maan maantieteellisen haastavuuden. Aikaisin aamulla punainen Toyota Corollamme taittaa matkaa Kabulia ympäröivien vuorten välisessä laaksossa. Kuljemme strategisesti tärkeää kuljetusreittiä, joka johtaa sata kilometriä idempänä sijaitsevaan Jalalabadiin.



"Säiliöauto ajoi tienvarsipommiin kuukausi sitten. Mutta pari tuntia sitten talibanit hyökkäsivät tänne singoin, sotilaat sanovat ja kertovat, ettei alue ole turvallinen ja että meidän tulisi jatkaa matkaa."



Logistikko Claus Gjørretin suurin päänsärky ei ole sota eivätkä maanjärjestykset vaan korruptio ja byrokratia.

Maanvryörymät ovat jättäneet tuoreita jälkiä rin-teisiin, ja suuria kivenlohkareita keikkuu pientareella. Maanjärjestykset ja maanvryörymät ovat arkipäivää. Talvella myös lumivryöryt ovat vaarana.

Parinkymmenen kilometrin matkan jälkeen tie vie ylös vuorille venäläisten kymmeniä vuosia sitten rakentamien tunnelien läpi. Perinteisen värikkäät pakistanilaiset kuorma-autot ajavat hitaasti jonossa eteenpäin.

Yhtäkkiä jarrutamme. Tien reunalla on palanut säiliöauto. Toisella puolella tietä näkyy afgaanisotilaita ja sotilaskulkuneuvo, jonka lavalla on suuri konekivääri. Afganistanilainen toimittajakollegamme kysyy sotilailta, mitä on tapahtunut.

- Säiliöauto ajoi tienvarsipommiin kuukausi sitten. Mutta pari tuntia sitten talibanit hyökkäsivät tänne singoin. Sotilaat sanovat, ettei alue ole turvallinen ja että meidän tulisi jatkaa matkaa.

Tapahtuma osoittaa, miten vaarallinen maan kuorma-autonkuljettajien työpäivä voi olla. Kauko-ohjatut tienvarsipommit ovat yksi suurimmista vaaroista - etenkin heille, jotka kuljettavat armeijan lasteja.

Palattuamme Kabuliin Claus Gjørret kertoo vai-keasta kuljetustilanteesta. Hänen mukaansa Punainen

Puolikuu ei kuitenkaan tarvitse sotilassaattueita. Syynä tähän on, että vuonna 2007 talibanit solmivat suullisen sopimuksen hyväksymiensä avustusjärjestöjen kanssa.

- Olemme toimineet maassa yli 30 vuotta, joten he tuntevat meidät. Sen ansiosta meidän ei tarvitse monien muiden organisaatioiden tapaan satsata niin paljon turvallisuuteen, mikä säästää huomattavia summia. Pohjoisamerikkalaisia organisaatioita pidetään sen sijaan vihollisina. Kristillisiä järjestöjä ei myöskään suvaita, sillä niillä epäillään olevan uskonnollisia tarkoituksia.

Teillä on kuitenkin myös tavallisia rosvoja, jotka eivät kunnioita sopimuksia. Jos kulkuneuvossa on Punaisen Puolikuun logo, se merkitsee varkaille arvokasta lastia. Siksi järjestö käyttää yleensä yksityisiä kuljetus-yrityksiä. Ne herättävät vähemmän huomiota.

Punaisen Puolikuun ja International Federation of the Red Crossin kansallinen turvallisuusjohtaja on afgaani, ja hänellä on hyvät yhteydet niin kansainvälisiin joukkoihin kuin myös talibaneihin.

- Ensin hän puhuu molempien osapuolten kanssa varmistaakseen, että tietty alue on turvallinen. Kun kuorma-auto lähetetään matkaan, hän ilmoittaa talibanjohtajille kulkuneuvon rekisterinumeron ja kuljettajan nimen. Sitten saamme turvatakuun. Voimme liikkua vapaasti koko maassa.

Mutta jos joku on väärässä paikassa väärään aikaan, hänelle voi käydä huonosti. Kabulissa on viime vuoden aikana tapahtunut useita pommi-iskuja. Yksi rikkoi Clausin ja parin muun kollegan käyttämän asuintalon ikkunat. Claus pysyy kuitenkin rauhallisena.

- Olimme toimistossa räjähdysen sattuessa, joten vaaraa ei ollut. Luonnollisesti me emme olleet iskun kohteena. En ole huolissani pommeista. Jos olisin, en





Punaisella Puolikuulla on hyvät yhteydet talibaneihin. Kun organisaatio lähettää kuorma-auton matkaan, talibanjohtajille ilmoitetaan auton rekisterinumero ja kuljettajan nimi. Niin saadaan turvatakuu.



voisi työskennellä täällä.

Claus on myös saanut tuntumaa sotaan matkustaessaan ympäri maata pitämässä koulutustilaisuuksia.

- Kun viimeksi olin Kandaharissa, kuulin kraanaattien räjähdysä koko ajan. En kuitenkaan ollut

»Mikään ei toimi täällä, ellet maksa, ja se on erittäin turhauttavaa.«

huolissani; räjähdysten etäisyyden oppii nimittäin kuulemaan.

Clausin päivittäisen työn kannalta suurimpia ongelmia eivät kuitenkaan ole sota ja puutteellinen infrastruktuuri vaan byrokratia ja laajalle levinnyt korruptio.

- Mikään ei toimi täällä, ellet maksa, ja se on erittäin turhauttavaa. Tilanne ei tule koskaan muuttumaan, mutta teemme joka tapauksessa kaikkemme haittojen minimoimiseksi.

Claus allekirjoitti hiljattain sopimuksen, joka pitää hänet Kabulissa myös vuonna 2011. Sopimus on voimassa vuoden kerrallaan, sillä ennen jokaista vuodenvaihdetta on epävarmaa, riittävätkö rahat, etenkin logistiikkainvestointeihin.

- Rahoja lahjoittavat haluavat tietää tarkasti, mitä summalla saa. Kuinka monta ihmishenkeä voimme pelastaa 100 dollarilla? Logistiikan parissa toimivien on vaikea määritellä tuollaisia lukuja. Miten määritellään arvo sille, että Punainen Puolikuu saa hankintaooppaan? ■

Marianne Jahre, logistiikan professori

"Kiinnostus humanitääristä logistiikkaa kohtaan kasvaa"

Tsunami, Katrina-hirmumyrsky ja Pakistanin maanjäristys. Vuosina 2004–2005 katastrofit seurasivat toinen toistaan. Avustusjärjestöt kiirehtivät apuun, mutta suuri osa työstä oli logistiikan harteilla.

Teksti: Hanna Larsson



Marianne Jahre toimii logistiikan professorina Lundin yliopistossa ja BI:n tutkijana Oslolla. Hän pitää tsunamia herätyskellona.

– Apua saapui runsaasti. Moni järjestö tarjosi kuitenkin samoja asioita, ja samalla tiettyjä tarpeita ei täytetty ollenkaan. Ja kuten tällaisissa tilanteissa usein käy, jakeluketjuun syntyi pullonkauloja. Kaikki halusivat nimittäin lähettää ryhmänsä ja tarvikkeensa samanaikaisesti paikan päälle. Lentokentät ja satamat tukkeutuivat, eikä ylimääräisiä kuljetuksia tai varastointia varten ollut tarpeeksi valmiuksia.

Humanitäärisen työn koordinointi tällaisessa tilanteessa on Mariannen mukaan lähes mahdotonta. Katastrofi-alueella voi olla jopa yli tuhat organisaatiota samanaikaisesti. Monet toimijat ovat pieniä, eikä niillä ole resursseja oman logistiikkansa järjestämiseksi. Etukäteen ei myöskään päätetä, kuka tekee ja mitä.

– Kyse on yleensä tietojenvaihdosta eikä niinkään koordinoinnista, Marianne Jahre sanoo.

Humanitäärisen logistiikan tutkimusta on laiminlyöty, mutta nyt siihen ollaan panostamassa. Marianne ja hänen kollegansa BI:ssä ovat aloittaneet hankkeen, jonka tarkoituksena on kerätä aiemmista katastrofeista saatuja kokemuksia yhteen tietokantaan. Toiveena on, että tulevaisuudessa tietokanta olisi tärkeä työkalu humanitäärisen työn suunnittelemisessa ja koordinoimisessa. Marianne Jahren mukaan yleinen harhaluulo on, ettei humanitääristä logistiikkaa voisi suunnitella.

– Onhan se vaikeaa mutta ei missään tapauksessa mahdotonta. On vain oltava valmis muuttamaan suunnitelmia milloin tahansa. Työ helpottuu, jos sen pohjana voidaan käyttää esimerkiksi suunniteltuja työvaiheita ja hankintaoppaita.

Parannuksia on jo tehty. Mariannen mukaan vuosien 2004–2005 kokemusten myötä suuret organisaatiot alkoivat ajatella strategisemmin ja rakentaa systemaattisesti varastoja riskialueille. Joidenkin järjestöjen toiminta on ammattimaistunut, ja niistä on tullut sertifioituja ostajia, mikä tarkoittaa, että niillä on oikeus



Logistiikan professori Marianne Jahre on tutkinut humanitääristä logistiikkaa vuodesta 2006.

tehdä hankintoja muille toimijoille.

Hän uskoo, että tulevaisuudessa osa organisaatioista erikoistuu logistiikkaan. Ne toimittavat tuotteita pienemmille toimijoille, joilla ei ole mahdollisuutta huolehtia logistiikasta itse. Tämän seurauksena paikan päällä olevien toimijoiden määrä saattaisi vähetä, mikä helpottaisi yhteistyötä ja koordinointia.

Vaikka tarve on suuri, humanitääristen organisaatioiden on vaikea saada rahaa logistiikkainvestointeihin.

– Monet lahjoittajat ilmoittavat, etteivät he ole kiinnostuneita logistiikasta. Olemme kuitenkin arvioineet, että 80 prosenttia rahoista menee tavalla tai toisella logistiikkaan. Lahjoittajien pitäisi siis olla kiinnostuneita. On tietenkin paljon mediaseksikkäämpää lahjoittaa rahaa televisiossa näkyvän teltan hankintaan kuin uuteen varastoon. ■

Taisteluluun märkää ja kylmää vastaan

Hyisen veden varaan joutuneeseen iskee hengen-
vaarallinen hypotermia jo 10-20 minuutissa, kun
ruumiin lämpötila laskee noin 34 asteeseen.

Suomen Turussa tämä jääkylmä totuus on
käännetty vedenpitäväksi bisnekseksi.

Teksti: Meri Mäkkylä Kuva: Tuomas Summanen

Ensisijainen tehtävämme on pitää asiakas kuivana ja turvassa vaativissakin olosuhteissa, muotoilee Ursuk Oy:n Mika Aitio. Vientipääällikkö on juuri palannut yhdeltä lukuisista asiakaskäynneistään lahden takaa Tukholmasta.

Aitio pitää kiireisenä Pohjoismaiden ylivoimaisesti suosituin sukellus- ja pelastuspukumerkki Ursuk ja sen kunnioitusta herättävä, kansainvälinen asiakaspiiri.

Erimaalaiset sukelluksen harrastajat keskustelevat netissä tottuneesti Ursukin sukelluspukujen ominaisuuksista. Mutta harrastuskäytön ohella todellisiin koetuksiin Ursukin puvut päätyvät erityisesti vaativassa viranomaiskäytössä: kautta Pohjoismaiden niin pelastuslaitokset, rajavartiolaitos kuin poliisitkin ovat työssään sananmukaisesti kosketuksissa Ursukin pukujen kanssa.

Pitää pelastajan ja poliisin kuivilla

Kun Ursukin pelastus- tai pintapelastuspuku vedetään päälle voi olla kyse elämästä tai kuolemasta: esimerkiksi kun pintapelastaja laskeutuu helikopterista tai alukselta hyytäviin hyökyihin auttamaan haaksirikoutuneita tai muutoin veden varaan joutuneita, Ursukin puku pitää huolen siitä, että auttaja pysyy lämpimänä ja voi keskittyä autettaviensa eloonjäämiseen.

Mäkinä ja voi keskittyä autettaviensa eloonjäämiseen.

Myös ammattikalastajat, veneilijät, purjehtijat ja melojat ovat valmiita maksamaan 500-1500 euroa Ursukin tuotteesta. Kuivana ja lämpimänä pitävä puku tekee veneilystä, purjehduksesta ja ammattikalastuksesta paitsi turvallisempaa myös miellyttävämpää.

- Pukuamme tuskin koetaan ylellisyystuotteeksi edes kuluttajapuolella. Omasta ja perheen turvallisuudesta ollaan valmiita maksamaan eikä hinta tunnu kovalta, kun rahaa on jo laitettu tuntuva summa veneeseen, vertaa Aitio.

Jo 60-luvulta lähtien toiminut turkulainen perheyrittäjä hallitsee veteen liittyvät ääriolosuhteet ja tekee pukunsa itse. Ursuk on vastikään investoinut modernimpiin tuotantotiloihin. Pohjoismainen valmistus tuo kilpailuetua, takaa tinkimättömän laadun ja pitää tuotekehittelyn omissa käsissä.

- Olemme ainoa merkki, jota valmistetaan Pohjoismaissa ja aiomme pitää valmistuksen täällä vastedeskin, kertoo Aitio.

Epävarman jakelun tilalle varmuutta

Ursuk kilpailutti toimituksensa ja Posten Logistik, tuolloin nimellä DPD, voitti tarjouskilpailun ja laittoi toimitusajat kuntoon Ursukin liiketoiminnan vaatimusten mukaisesti. Paketin maksimikoko 31,5 kiloa on



Tv-sarjassa "Kenraali Pancho ja Pojat Pohjoiskalotilla" Ursukin puvut pitävät pojat kuivina.

"Nyt asiakkaat saavat pelastuspukumme nopeasti, jopa seuraavana päivänä, ja kustannus on kohdallaan. Lisäksi arvostamme jakelun varmuutta."



toimituksille sopiva. Ursukilla logistiikkakumppanin vaihtoon ja toimitusaikojen olennaiseen lyhentymiseen ollaan tyytyväisiä.

- Olemme aiemmin kokeilleet monia vaihtoehtoja. Nyt Posten Logistikin kanssa ovat hinta ja nopeus kohdallaan. Suosittelem heitä kumipyöräkuljetuksiin Euroopassa.

Ursukilta lähtee lähetyksiä tiuhaan tahtiin ympäri Eurooppaa.

- Ruotsiin saamme toimitettua lähetykset jopa seuraavalle päivälle ja muuallekin Eurooppaan toimitus vie 2-5 päivää. Ruotsin, Saksan, Tšekien ja Puolan osalta uskallamme kertoa asiakkaalle tarvittaessa toimituksen kellonajankin. Hinnoittelun ja nopeuden ohella arvostamme Posten Logistikin varmuutta, jota meillä ei aikaisemmin ollut. Meillä ei ole tarvetta seurata jakelua, sillä se toimii.

Kuivilla

URSUK VALMISTAA pelastuspu-kuja sekä maahantuo ja markkinoi sukeltamiseen liittyviä laitteita. Vuonna 2010 Ursukin liikevaihto oli 6,7 MEUR. Kuluvalla vuosituhannella yhtiö on kasvattanut liikevaihtoaan 10-15 prosentin vuosivauhtia.

POSTEN LOGISTIK SCM on Ursukin viennin päälogistiikkakumppani kaikkialle Eurooppaan.



Näin se toimii

Anna robottien hoitaa homma

Tältä se näyttää: yhdysvaltalaisen Kiva Systemsin robotti, joka on saanut huomiota ympäri maailman. Automatisointi luo edellytyksiä yhä useamman tilauksen käsittelyyn entistä pienemmällä alueella. Tempo tutustui uusiin huipputeknisiin robotteihin.

Kapasiteetti. Robotti jaksaa nostaa runsaat 1 400 kiloa.

Akkukäyttöinen. Robotti pystyy työskentelemään vuorokauden ympäri. Työ on keskeytettävä vain satunnaisesti akun lataamiseksi.

Suuri investointi. Kiva toimittaa robotteihin perustuvia kokonaisvaltaisia varastoratkaisuja. Pohjahinta on 1–2 miljoonaa dollaria. Ylimääräisiä robotteja voidaan lisätä tarpeen mukaan.

Itseliikkuva. Kivan robotit liikkuvat itsenäisesti ilman johtoja tai kiskoja. Kaikki on tietokoneiden ohjauksessa.



Menekki. Lavat ja paketit pinotaan hyllyille automaattisesti arvioitun menekin mukaisesti; paljon myyvät tuotteet ovat edessä ja vähemmän myyvät taaempaan.

Yksilöllinen. Robottien toiminta voidaan mukauttaa varaston henkilöstöön. Esimerkiksi arvokkaat tuotteet voidaan lähettää tehtävään nimetyille henkilöille tai jos työntekijä istuu rullatuolessa, robotti jakaa hänelle vain sellaiset tuotteet, jotka voi pakata istualtaan.

Joustava. Robotin päällä oleva hylly on säädettävissä. Kapasiteettia voidaan kasvattaa lisäämällä hyllylevyjä, laatikoita tai kokonaisia yksiköitä huippuseisongin tai laajentamisen aikana.

Laajamittainen Internet-kauppa vaatii automatisointia

Uuden sukupolven robotit tekevät varastonhallinnasta yhä automatisoidumpaa. Manuaalisen työn minimoiminen on asiantuntijoiden mukaan välttämätöntä laajan Internet-kaupan pyörittämiseksi pitkällä aikavälillä.

Itseliikkuvat robotit varastoivat, lajittelevat ja siirtävät hyllyissä olevia tavaroita. Se on todellisuutta yhä useammassa varastossa ja jakelukeskuksessa ympäri maailman. Teknisen kehityksen ansiosta modernit robotit eivät tarvitse johtoja eivätkä kiskoja –

asiantuntijoiden mukaan kyse on pienimuotoisesta vallankumouksesta.

– Jos Internet-kaupassa halutaan käsitellä suuria tuotemääriä, pitkällä aikavälillä on opetettava varastotuotteiden manuaalinen kerääminen, Lundin yliopiston teknisen logistiikan professori Sten Wandel sanoo.

Robottien ansiosta varastojen joustavuutta on

mahdollista lisätä huomattavasti, sillä robotit voidaan ryhmitellä nopeasti uudelleen tilausmäärien ja sesongin mukaan. Kaikki on tietokoneiden ohjauksessa.

Kun tilaus vastaanotetaan, robotit hakevat oikeat tuotteet keräilypisteisiin varastotyöntekijöiden pakattaviksi. Viivakoodien ja lasersäteiden avulla robotit löytävät noudettavat tuotteet tarkasti. Robotit huolehtivat myös pakettien lastauksesta ja toimituksesta eteenpäin aikataulun

mukaisesti. Manuaalista pakkausta lukuun ottamatta kaikki on automatisoitu.

Pohjoismaissa ja Euroopassa kehitys etenee nopeasti. Patjaryitys Jyskin keskusvarastossa Tanskassa käytetään robotteja, aivan kuten tanskalaisen maataloustuotteiden jälleenmyyjän Grenen varastoisakin. Yhdysvalloissa esimerkiksi vaateketju GAP sekä Saks Fifth Avenue, Crate & Barrel, Staples ja Office Depot hyödyntävät robotteja varastoissaan.

Blogivinkki
<http://robotland.blogspot.com>

Sten Wandel, teknisen logistiikan professori, Lundin yliopisto.



Paneeli

Mitä mieltä olet varasto-roboteista?



Réne Klausen,
logistiikkajohtaja,
Grene A/S, Tanska



Mikael Larsson,
Scanian varastojohtaja
Södertäljessä



Pål Vindegg,
norjalaisen Internet-kauppa
Kompletin logistiikkajohtaja



Jari Immonen,
liiketoimintajohtaja,
Posten Logistik, Suomi

» Mitä etuja varasto-robotista on?

- Parempi tehokkuus ja pienemmät kustannukset ovat suurimmat edut. Tehokkuutemme on kasvanut 30 prosenttia robotti-investointimme jälkeen.

- Ne nopeuttavat prosessia ja mahdollistavat tehokkaamman varaston-hallinnan. Yhä useampia tuotteita voidaan varastoida pienemmälle alueelle. Automatisoinnilla voidaan myös **säästää henkilöstö-kustannuksissa.**

- Aikaisempaa pienemmälle alueelle voidaan varastoida enemmän, tuotanto on tehokkaampaa, läpimenoajat lyhyempiä ja pienemmän henkilöstötarpeen vuoksi **käsiteltävän tilauksen kustannukset alhaisempia.** Työntekijöiden ei myöskään tarvitse nostaa raskaita kuormia.

- Yritys voi määritellä tarkkoja vaatimuksia ja luottaa siihen, että robotit käsittelevät tuotteita niiden mukaisesti ja oikea-aikaisesti. Yleisesti ottaen tekniikka sopii yrityksille, joilla on hyvä käsitys tavara-virroistaan.

» Mitkä ovat haittapuolet?

- Kuten muussakin tekniikassa, riskinä on, että robotti ei yhtäkkiä toimikaan tai että jotain menee rikki. Pahimmassa tapauksessa **koko liiketoiminta pysähtyy.** Pienemmät tekniset viat voivat johtaa myöhästymisiin.

- Jos tekniikka pettää, tuotteisiin on vaikeaa tai lähes mahdotonta päästä käsiksi. Sen vuoksi olemme palanneet manuaaliseen käsittelyyn.

- Kynnys luoda automaattinen varasto ja käyttää sitä on korkea. On teknisesti erittäin haastavaa saada kaikki kuntoon.

- Automatisointi vaatii usein **suuria investointeja.** Jos asiakaspohja muuttuu, käytössä voi ilmetä tiettyjä rajoituksia.

» Millainen on robottialan tekninen kehitys?

- Kehitys on uskomattoman nopeaa. Euroopan maista Saksa ja Itävalta ovat etunenässä. Robotit ovat yhä monipuolisempia ja tehokkaampia. Myös ohjelmistojen kehittäminen. Grene käyttää nykyään myös ääniohjattuja robotteja, joita **hallitaan puheen avulla.**

- Kehitys on jatkuvaa, ja markkinoilla on uskomattoman kehittyneitä varastoratkaisuja. Mutta jopa kaikkein modernein tekniikka voi pettää.

- Tekninen kehitys on jatkuvaa monella eri alalla. Logistiikka-alalla robottitekniikalle löydetään koko ajan uusia sovellutuksia. Nykyään robotit käsittelevät laatikoita ja lavoja, mutta eivät yleensä poimi yksittäisiä tuotteita.

- Tavallisin on paternoster-järjestelmä, joka sopii pienemmille tuotteille, kuten kosmetiikalle ja varaosille. Paternoster voidaan integroida varastohallintajärjestelmään, ja sitä ohjaavat varastotyöntekijät. Varastotilaa voidaan säästää, sillä keräily on entistä tarkempaa ja tehokkaampaa.

"Mitä vähemmän manuaalista työtä, sitä parempi"

Mecan filosofia on yksinkertainen. Tehokkuus ja automatisointi kulkevat käsi kädessä.

Siksi yrityksen uudessa keskusvarastossa luotetaan "goods to man" -periaatteeseen ja itseliikkuviin nostureihin.

Meca on markkinajohtaja autojen varaosien, työkalujen ja työpaikavarusteiden pohjoismaisilla markkinoilla. Yritys toimittaa tuotteita verstaille ja yhteistyökumppa-

neille 64 omasta myymälästään sekä Eskilstunassa sijaitsevasta keskusvarastostaan.

Varastohallinnassa Mekan motto on "mitä vähemmän manuaalista työtä, sitä parempi". Yritys lisäsi automatisointitasoaan selvästi vuonna 2006, kun yritys siirtyi Ruotsissa neljästä erillisestä varastosta yhteen keskusvarastoon. Uudessa keskusvarastossa on muun muassa viisi robottinosturia.

- Kun saamme tilauksen, nosturit keräävät tuotteet tai laatikot ja kuljettavat ne viiteen keräilypisteeseen. Siellä henkilökunta varmistaa pakattavat tuotteet tietokoneelta, Mekan logistiikkajohtaja Peter Thersthol kertoo.

- Tehokkuus on lisääntynyt uuden ratkaisun myötä. Säästämme henkilöstö- ja kuljetuskustannuksissa, läpimenoaikamme lyhenevät ja toimitusvarmuutemme kasvaa.



Mecan keskusvarastossa Eskilstunassa Knapp-Movingin robottinosturit vievät tuotteet oikeisiin keräilypisteisiin.

87 %

suomalaisista verkko-ostoksia tehneistä kuluttajista aikoo vastedes käyttää enemmän rahaa netissä. Kaikkialla Pohjoismaissa aikomukset ovat samansuuntaiset: Ruotsissa 91, Tanskassa 85 ja Norjassa 84 prosenttia aikoo ostaa lisää netissä. Esimerkiksi Ranskassa vastaava luku on 61 ja Saksassa 76 prosenttia.

LÄHDE: DIBS E-HANDELSINDEX 2010

Nordic Economic Policy Review

Pohjoismaiden valtiovarainministerien aloitteesta on perustettu uusi talouspoliittinen aikakauslehti, Nordic Economic Policy Review. Lehden tavoitteena on tehdä ajankohtaisista talouspoliittisista tutkimuksista entistä käyttökelpoisempia päättäjille sekä edistää keskustelua alueen talouspoliittisista asioista. Lehdessä käsitellään yhteispohjoismaisia asioita ja ongelmia. Ensimmäisen numeron teemana on "Fiscal Consequences of the Crisis".

LÄHDE: WWW.NORDEN.ORG



Talouskriisi on vaikuttanut logistiikka-markkinoihin

Miten lama on vaikuttanut Pohjoismaiden logistiikkamarkkinoihin? Laajentumissuunnitelmat ovat vaihtuneet säästövaatimuksiin, ja logistiikkayritysten välinen kilpailu on koventunut. Posten Nordenin Pohjoismaiden logistiikkabarometri 2010-2011 -selvityksessä lähes kolme kymmenestä yrityksestä eli 28 prosenttia ilmoitti, että talouskriisi on muuttanut yrityksen tapaa ostaa tai käyttää logistiikkapalveluja. Barometristä käy myös ilmi, että kustannustehokkaiden kuljetusten kysyntä on lisääntynyt, mutta vaatimukset nopeuden ja toimitusmäällisyyden suhteen ovat yhtä tiukkoja kuin ennen.

Pohjoismaiden logistiikkabarometri osoittaa, että talouskriisi on koskettanut eritoten tanskalaisia yrityksiä. Niistä 33 prosenttia kertoi kriisin muuttaneen yrityksen logistiikkapalvelujen osto- ja käyttötapoja. Tämän seurauksena tanskalaiset ovat myös osanneet vaatia logistiikkapalvelujen toimittajia laskemaan hintojaan. Kaikkiaan 84 prosenttia niistä, joihin kriisi on vaikuttanut, ilmoitti vaati-neensa nykyisiä logistiikkapalvelujen toimittajiaan alentamaan hintojaan.

Yli puolet eli 53 prosenttia niistä pohjoismaisista yrityksistä, jotka ilmoittivat logistiikkansa joutuneen talouskriisin vaikutusten kohteeksi, vastasi pienentäneensä kuljetus-määriään taantuman seurauksena. Tässä ryhmässä ruotsalaiset logis-tiikkapalvelujen ostajat vähensivät kuljetuksiaan eniten: 59 prosenttia pienensi kuljetusmääriään. Suomes-sa vastaava luku oli 45 prosenttia, ja täällä määrät ovatkin pienentyneet vähiten.

Selvitys osoittaa myös, että logis-tiikkapalvelujen ostajat vaativat nyt talouskriisin vuoksi logistiikkaratkai-suja, jotka ovat kustannustehokkaita ja täyttävät toimituslaadun korkeim-mat vaatimukset. Kriisin vaikutuksil-

le altistuneista yli kuusi kymmenestä eli 62 prosenttia sanoi ostavansa nyt aiempaa kustannustehokkaampia kuljetusvaihtoehtoja. Samalla kunkin kuljetuksen toimitusaika valitaan aiempaa tarkemmin.

Logistiikkaa pidetään aiempaa ratkaisevampana tekijänä selvästi myös liiketoiminnan kannalta. Yli kolmasosa eli 34 prosenttia on sitä mieltä, että kriisi on lisännyt logistiikan merkitystä yrityksessä. Tanskas-sa luku on suurin (38 prosenttia) ja Ruotsissa alhaisin (27 prosenttia).

TUTKIMUS

Pohjoismaiden logistiikkabarometri 2010-2011 perustuu yli 1 800 pohjoismaisen yrityksen haastat-teluihin, syventäviin keskusteluihin neljän tukkukauppaa, vähittäis-kauppaa ja teollisuutta edustavan vaikutusvaltaisen pohjoismaisen logistiikkajohtajan kanssa sekä Posten Nordenin omiin laskelmiin ja analyysiin. Tutkimuksessa on myös tilastotietoja siitä, millaisia ympäristövaatimuksia logistiik-kapalvelujen ostajat asettavat toimittajilleen ja mitä logistiikkaan vaikuttavia suunnitelmia niillä on koskien uusille markkina-alueille laajentumista. Lisätietoja: www.postennorden.com

1. Onko talouskriisi muuttanut logistiikkapalvelujen osto- tai käyttötapojanne?

Pohjoismaat



Ruotsi



Tanska



Norja



Suomi

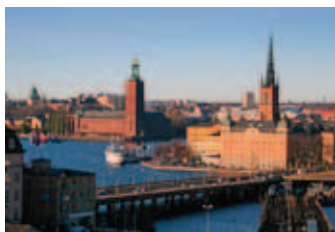


Kyllä

Ei

En osaa sanoa

Kriisi on vaikuttanut eniten



Pohjoismaisten Internet-kauppiaiden konferenssi

Nordic eCommerce Summit (aiemmin Stora E-handelsdagen) pidetään 4.-5. toukokuuta Tukholmassa. Kaksipäiväinen konferenssi tuo pohjoismaisia Internet-kauppiaita ja Internet-kauppojen toimittajia yhteen kuuntelemaan luentoja ja keskustelemaan. Tavoitteena on jakaa uusinta ja hyödyllisintä tietoa Internet-kaupasta. Järjestäjien

mukaan konferenssiin osallistuu niin paikallisia toimijoita kuin suuria kansainvälisiä nimiäkin.

Konferenssin yhteydessä järjestetään myös messut, joissa Internet-kauppojen toimittajat esittelevät uusimpia tuotteitaan ja palveluitaan.

Lisätietoja:

<http://www.nordicecommerceknowledge.se>

2. Oletteko pienentäneet kuljetusmääriänne?

Pohjoismaat



+ Ruotsi



+ Tanska



+ Norja



+ Suomi



Kuljetusmääriä on pienennetty eniten

Kuljetusmääriä on pienennetty vähiten

4. Oletteko vaatineet nykyisiä logistiikkapalvelujen toimittajanne laskemaan hintojaan?

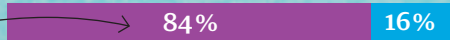
Pohjoismaat



+ Ruotsi



+ Tanska



+ Norja



+ Suomi



Hintojen alentamista on vaadittu eniten

3. Oletteko vaihtaneet logistiikkapalvelujen toimittajaa kuljetuskustannustenne pienentämiseksi?

Pohjoismaat



+ Ruotsi



+ Tanska



+ Norja

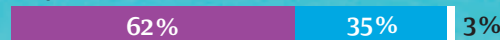


+ Suomi



5. Ostatteko kustannustehokkaampia kuljetusvaihtoehtoja?

Pohjoismaat



+ Ruotsi



+ Tanska



+ Norja



+ Suomi



Kysymykset 2-5 esitettiin jatkokysymyksinä henkilöille, jotka vastasivat kyllä kysymykseen 1.

Lähde: Posten Norden

www.dpd.fi



Valloita maailma.

DPD vie yrityksesi paketit niin Turkuun, Tukholmaan kuin Timbaktuun. Lisätietoja osoitteesta sales.finland@dpd.fi tai asiakaspalvelustamme numerossa **010 804 848**.



In time with business.