

» Pohjolan solmukohtat: Täällä sijaitsevat alueen tärkeimmät logistiset keskuksset

TEMPO

LOGISTIIKKALEHTI
TEMPO. LOGISTIIKKA-
ALAN YRITYSLEHTI
POSTNORDILTA.

1.2012

Ympäristö & tulevaisuus

- » Energiansäästövinkejä
- » Uudet polttoaineet

KONECRANES
TOIMITTAA
MAAILMAN SUURIMMAN
SATAMANOSTURIN

TULLIN HUUMEKOIRA
ELMON VAINU PEITTOAA
TEKNOLOGIAN

TEKNIIKAN ERIKOISNUMERO!

Näin kännykällä maksetaan tulevaisuudessa

TUNNEMME OLOT. TUNNEMME IHMISET.



Yksilöityä logistiikkaa

Varastointi- ja lisäarvopalvelut. Tarjoamme tavaran vastaanoton, säilyttämisen ja lähettämisen lisäksi kattavat tuotekohtaiset lisäpalvelut.

Nopeaa ja varmaa pakettikuljetusta. Olemme Pohjoismaiden suurin toimija B to C -ja yksi Euroopan suurimmista B to B -paketinkuljetuksessa. Emoyhtiömme PostNord AB:n kautta kulkee noin 500 000 lähetystä joka päivä.

Hoidamme kuljettamis- ja varastointitarpeesi – tehokkaasti ja taloudellisesti. Asiakkasnamme voit keskittyä omaan ydinliiketoimintaasi ja muuttaa kiinteitä kuluja joustaviksi!

Kuljettamisen
ja varastoinnin
pohjoinen
ulottuvuus

TUNNEMME POHJOISEN RATKAISUT.

Jari Rinnekoski

Yhteispohjoismaista osaamista



Jari Rinnekoski
Toimitusjohtaja
Posten Logistik SCM Oy

■ Tässä numerossa viemme Sinut, hyvä lukijamme, tullivarastomme uumeniin yhdessä Tullin huumekoira Elmon kanssa.

■ Pääset myös tutustumaan erään terminaalimme esimiehiin ja heidän ajatuksiinsa turvallisuudesta. Olemme nimittäin sitä mieltä, että työturvallisuus ja toimitusvarmuus kulkevat käsi kädessä. Huolimattomuus turvallisuusrutiineissa voi johtaa sekä tapaturmiin että lähetysten vaurioitumiseen tai myöhästymiseen. Pyrimme siksi aktiivisesti pitämään huolta työntekijöidemme turvallisuudesta ja kaupan päälle parannamme asiakkaan rahdin asianmukaista käsittelyä. Tässä työssä meille ja asiakkaillemme on hyötyä yhteispohjoismaisen konsernimme osaamisesta ja käytännöistä.

■ Pääartikkelissamme pohdimme tällä kertaa ympäristöasioita. Logistiikka-alan on yhdessä muiden kanssa kannettava vastuuta ympäristöstä. Postiyriyten ympäristötyötä arvioiva International Post Corporation IPC

valitsi pohjoismaisen konsernimme, PostNordin kolmen parhaan yrityksen joukkoon laajassa, kansainvälisessä ympäristöluokituksessaan. PostNord sijoittui kolmanneksi jo toisena vuonna peräkkäin. Konsernimme ympäristötavoite on vähentää hiilidioksidipäästöjä 40 prosentilla vuoteen 2020 mennessä. Tässä numerossa esittelemme nykyhetken ja tulevaisuuden energiansäästökeinoja ja pohdimme polttoainevaihtoehtoja.

■ Pohjoismaisesta ulottuvuudestamme kertoo myös rovanienemäläinen asiakkaamme: kurkistamme BRP Finlandin kaikkialle Ruotsiin ulottuvaan varaosajakeluun, jota asiakas kuvaa toimintavarmuudeltaan ”pomminvarmaksi”.

■ Myös verkkosivumme ovat uudistuneet ja sen kunniaksi netissä on kilpailu, jossa voit voittaa matkan pohjoismaiseen kohteeseen. Osallistu osoitteessa www.postenlogistik.fi

Mukavia lukuhetkiä!

» Sisällys

6 Huumekoira Elmo saa vainun

10 Kuka haluaa lämmittää harakoille?

16 Jakelu on merkittävä osa varaosatuotetta

BRP Finlandin Ruotsin-jakelu on pomminvarmaa

22 Verkostoituminen antaa uusia ajatuksia

Pekka Orne Logy Ry:n puheenjohtajaksi

23 Clas Ohlsonin kasvu asettaa haasteita logistiikalle



Paketit nopeasti kaikkialle maailmaan



PostNordin Pohjoismaissa pyörittämä DPD-paketinkuljetusverkosto (Dynamic Parcel Distribution) avaa asiakkaille ovet koko maailmaan. Muun muassa Adidas ja Glitter International ovat havainneet verkoston edut.

» **DPD on yksi Euroopan suurimmista** paketinkuljetusverkostoista, ja sen kautta kulkee sekä kotimaan kuljetuksia että kansainvälisiä lähetyksiä. Posten Logistikilla on ollut verkoston pohjoismaiset franchise-oikeudet kymmenen vuotta.

- Suuret eurooppalaiset asiakkaat osoittavat yhä enemmän kiinnostusta ja pitävät Pohjoismaita yhtenä yhtenäisenä markkina-alueena, sanoo Posten Logistikin tuotannonkehityspäällikkö Ingvar Gustavsson.

Yksi esimerkki on saksalainen Adidas, joka käyttää DPD:tä pakettien lähettämiseen neljään Pohjoismaahan. Vuodessa paketteja kertyy noin 500 000, ja Posten Logistik huolehtii niiden kuljetuksesta Saksan Lyypekissä sijaitsevasta varastosta määränpäihinsä.

Adidakselle on tärkeää rahtiasiakirjojen helppo kä-

sittely, oma yhteyshenkilö Postenissa sekä toimitusten varmuus.

Myös monet vientiyritykset ovat alkaneet arvostaa palvelun helppoutta. Ruotsalainen korusäilytys- ja asusteita myyvä Glitter International on puolestaan lyhyessä ajassa kasvanut kansainväliseksi muotiyritykseksi, jolla on yli 250 liikettä ja 1 200 työntekijää Ruotsissa, Norjassa, Suomessa, Tanskassa ja Puolassa.

Posten Logistik huolehtii kuljetuksista yhtiön myymälöihin Söderköpingistä sijaitsevasta keskusvarastosta.

Glitter käyttää Postenin ovelta ovelle -palvelua ja tarvitsee nopeita, ajallaan tehtäviä toimituksia etenkin silloin, kun tuoteuutuudet on saatava kauppojen hyllyille.

- Meille on suurta hyötyä verkostosta, ja arvostamme sitä, ettemme tarvitse eri järjestelmiä rahdin käsittelemiseen ja lähettämiseen eri maihin, kertoo Glitterin logistiikkapäällikkö Roland Andersson ja jatkaa:

- Meille on tärkeää myös erinomainen toimitustarkkuus sekä se, että saamme aina hyvää palautetta ja että meillä on yhteyshenkilö, joka tarjoaa asiantuntija-apua.

Teksti: Markus Wilhelmson

DPD-verkostosta

DPD:n kautta Postenin asiakkaat voivat tavoittaa vastaanottajat kaikkialla maailmassa.

Verkosto toimii useimmissa Euroopan maissa, mikä tekee siitä houkuttelevan yrityksille, jotka tarvitsevat jakeluratkaisuja kasvavilla ja globalisoituvilla logistiikkamarkkinoilla.

Joka päivä DPD-verkoston kautta kulkee 1,8 miljoonaa pakettia. Se tekee siitä yhden Euroopan suurimmista paketinkuljetusverkostoista.



Huippuluokan ympäristötyötä

PostNord on valittu kolmen parhaan yrityksen joukkoon IPC:n (International Post Corporation) mittavassa kansainvälisessä ympäristöluokituksessa. IPC:n tavoitteena on vähentää koko postialan hiilidioksidipäästöjä 20 prosentilla vuoteen 2020 mennessä, minkä vuoksi se arvioi postiyriyten ympäristötyötä. PostNord sijoittui kolmanneksi jo toisena vuonna peräkkäin. Konsernin ympäristötavoite on vähentää hiilidioksidipäästöjä 40 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.

Lähetysten seuranta nyt entistä paremmin verkossa

Posten Logistikin verkkosivusto on uudistunut ja saanut pohjoismaisen ilmeen. Suomalaisasiakkaat voivat uusilta, selkeämmin navigoitavilta sivuilta mm. seurata lähetyksiä. Lähetysten seuranta ominaisuutta tullaan edelleen kehittämään. Lisäksi sivuille on tulossa toimitusaikalaskuri. Tutustu osoitteessa www.postenlogistik.fi

Skandinavian kattava sopimus Kwintetin kanssa

Posten Logistik on allekirjoittanut pohjoismaisen sopimuksen Euroopan johtavan työvaatteiden valmistajan Kwintetin kanssa. Sopimus kattaa Ruotsin, Norjan ja Tanskan ja koskee kunkin maan paikallisista varastoista asiakkaille tehtäviä toimituksia. Posten Logistik huolehtii myös maiden välisistä kuljetuksista sekä työvaatteiden viennistä Ruotsista Sveitsiin.



Jorma Kivistö, Konecranes "Toimitamme maailman suurimman satamanosturin"

Jorma Kivistö vastaa maailman suurimman satamanosturin toimittamisesta Koreasta Brasiliaan.

» Viime viikolla Kiinassa, tänään pääkonttorissa Suomessa, ensi viikolla taas Aasiassa. Konecranes-konsernin logistiikkapäällikkö Jorma Kivistö matkustaa Euroopan ja Aasian välillä ja tekee niin kuin sanoo:

- Jotta pystyisimme toimittamaan tilaukset ajoissa, meidän on oltava koko ajan yhteydessä valmistajiin ja alihankkijoihin, hän toteaa.

Jorma Kivistö on vastannut Konecranes-konsernin telakka-, satama- ja konttinstureihin keskittyvän liiketoiminnan logistiikasta neljän vuoden ajan. Konserni toimii 46 maassa, ja Kivistö sai hiljattain vastuulleen myös konsernin globaalit logistiikkahankinnat. Logistiikkapäällikkönä hän pitää tuotannon ja logistiikan aikataulujen yhteensovittamista "jatkuvana kamppailuna".

- Meillä on monimutkainen hankintaketju, joka on pitkälti riippuvainen alihankkijoiden tuotannosta. Se tarkoittaa, että on opittava tuntemaan ihmiset, oltava itse usein paikan päällä ja ymmärrettävä tuotantoprosesseja. Henkilökohtaisten kontaktien avulla saa luotettavaa tietoa siitä, miten asiat oikeasti ovat, Jorma Kivistö kertoo.

Komponentteja valmistetaan pääasiassa Suomessa ja Kiinassa ja satamanostureita Ukrainassa, Puolassa, Kiinassa ja Suomessa. Pisimmillään nostureiden toimitusketju ulottuu Kiinasta Amerikan itärannikolle. Tänä vuonna Konecranes toimittaa maailman suurimman pukkinosturin Brasiliaan. Sen nostokapasiteetti on 2000 tonnia ja korkeus lähes sata metriä. Nosturin teräsrakenteet, joita on yli 45 000 kuutiometrin edestä, valmistetaan Koreassa. Konecranes-konsernin logistiikkayksikkö vastaa sekä nosturin että kaikkien niiden komponenttien toimituksesta, joita tarvitaan nosturin kokoamiseen paikan päällä.

- Laivakuljetukseen tarvitaan heavy lifter eli alus, jossa on omia nostureita. Riittävän suuria aluksia on vain muutama,



Konecranesin pukkinosturi

Jorma Kivistö, Konecranes

"Tekniikka ei ratkaise kaikkea. Kuljetusten järjestämiseen tarvitaan ihmisosaamista."

Kivistö sanoo.

Alkusyksyn pyörremyrskyt ovat hidastaneet toimituksia Aasiasta, mutta Kivistö luottaa logistiikka- ja tuotantokoordinaattoreihinsa.

- Urakkaa valvovat tuotantokoordinaattorit, jotka puolestaan tekevät läheistä yhteistyötä projektipäällikköjen kanssa. He huomaavat heti, jos tuotanto uhkaa viivästyä. Vaikkei niin käy kovin usein, heidän on koko ajan oltava varautuneita viivästyksiin, mikä vaatii perehtymistä projektin aikatauluihin ja tuotantoon vaikuttaviin tekijöihin.

Projektin onnistuminen riippuu omasta osaamisesta valmistus- ja kuljetusvaiheissa - aina operatiivista tasoa myöten.

- Tekniikka ei ratkaise kaikkea. Kuljetusten järjestämiseen tarvitaan ihmisosaamista. Logistiikkamme on yhtä hyvää kuin siitä vastaavat ihmiset.

Teksti: Meri Mäkkylä

Sujuvia lisäpalveluita lavalähetyksiin

Vuonna 2011 PostNord uudisti lavapalvelunsa yhdenmukaiseksi kaikkialla Pohjolassa. Olethan jo tutustunut sujuviin lisäpalveluihin?

Toimitus ilman kuittausta
Palvelun ansiosta tavara voidaan toimittaa, vaikkei vastaanottaja olisi paikalla. Se sopii hyvin esimerkiksi pellettien, koiranruoan tai muiden vähemmän arvokkaiden tuotteiden lähettämiseen. Palvelu on sekä yksityis- että yritysasiakkaiden käytössä.

Ennakoilmoitus puhelimitse
Kun tavara on perillä kohdepaikkakunnalla, Posten Logistik soittaa vastaanottajalle toimitusajan sopimiseksi.

Rajoitetut määrät vaarallisia aineita
Tavallisesti vaarallisia aineita ei saa lähettää. Posten Logistikin rahtisopimuksiin on kuitenkin kirjattu poikkeus, jonka mukaan rajoitettuja määriä saa lähettää, kun tuote on pakattu erikoispakkaukseen.



Makkaran perässä ei juosta

Rapina ja rapsutus yltyvät, kun huumekoira Elmo on saanut vainun. Lentorahtivaraston elektroniikkatavaran seassa on hasista.

Teksti: Meri Mäkkylä **Kuvat:** Pietari Hatanpää

Tällä kertaa kyseessä on huumekoiraohjaaja ja tullitarkastaja Paula Hämäläisen piilottama harjoitusjemma, jonka Elmo merkkää asianmukaisesti tassulla raapimalla ja saa palkinnoksi leikkiä pallolla. Helsinki-Vantaan lentoaseman lentotulissa työskentelevä Elmo on innokas superetsivä, jonka hajuasti on saattanut satimeen harvinaisen monia salakuljetusyrityksiä: koira on 3,5 vuoden työuransa aikana tehnyt jo 270 löytöä. Keskimäärin Helsinki-Vantaan lentotullin rysään jää kiinni 300 huumekuljetusta vuodessa.

Elmon merkittävimpiä löytöjä ovat seitsemän kiloa amfetamiinia sekä lähes yhdeksän kiloa hasista matkalaukusta. Pienen huumemäärä, jonka Elmo on nuuskinut esiin on pienenpieni, noin 0,1 gramman ecstasy-tabletti.

- Huumekoira haistaa kyllä aivan olemattomankin määrän aineita, jotka se on opetettu tunnistamaan. Elmo huomaa terminaalin tulotarkastuksessa kaikki matkustajat, joiden vaatteissa tai tavaroissa on pel-

kästään huumeen hajua. He ovat jollakin tapaa olleet tekemisissä huumeiden kanssa, vaikkapa polttaneet hasista.

Helsinki-Vantaalla Elmolla on kuusi kollegaa. Noin kolmannes Tullin huumausainetakavarikoista on nelijalkaisten työntekijöiden ansiota:

- Tunne on aivan mahtava, kun teemme löydön. Jokainen pienikin erä, joka saadaan pidettyä pois kadulta, on hyväksi, hymyilee Elmon emäntä leveästi.

Kun lähdemme toimistolta toiseen varastoon, Elmon häntä vispaa taas, ja into töihin on silminnähtävä. Jo pentuikäisenä koirasta nähdään sen soveltuvuus huumekoiraksi: sen on oltava, sosiaalinen, tarmokas, rohkea, kestävä, yhteistyöhaluinen, toimintakykyinen ja terve. Kun perusedellytykset ovat kunnossa, vuodenikäinen pentu pääsee ohjaajansa kanssa tullikoira-koulun kolmen kuukauden intensiivikoulutukseen. Käytännössä kuitenkin kaikki koiran kanssa vietettävä aika tähtää pienestä pitäen vaativaan tehtävään:

- Tavallinen perhekoira pelkää väkijoukkoja eikä



HUUMEKOIRAT

- Tullilla on 45 koiraa (42 huumekoiraa, 3 savukekoiraa)
- Yleisin huumekoirarotu on labradorinnoutaja
- Koira tunnistaa erilaisia hajuja jalkapallokentän kokoiselta alalta (ihminen puolestaan yhden neliömetrin). Huumekoira löytää hasiksen, marijuanan, kokaiinin, herooinin, amfetamiinin, ecstasyn, MDPV:n ja subutexin.
- Laitteita huumeiden etsintää kehitetään jatkuvasti, mutta toistaiseksi koiran hajuasti on ylivoimainen keino huumeiden löytämiseksi.



Huumekoira Elmo haistaa emännän piilottaman harjoituskätkön.



Elmon suurin löytö on seitsemän kiloa amfetamiinia.

suostu kulkemaan liukkaita lattiaita, eikä sitä ainakaan saa laukkuhihnalle juoksemaan. Esimerkiksi ihmis-massoihin totuttelimme Elmon kanssa kulkemalla kerta toisensa jälkeen kauppakeskuksissa ja lentoaseman matkustajaterminaaleissa.

Ohjaaja on huumekoiralle laumanjohtaja, jolle se uskollisesti tekee työnsä. Palkintona on laumanjohtajan hyväksyntä ja leikki.

- Joskus huomaa, että huumekoiran kieli käy lips laps, kun se haistaa vaikkapa herkullisen makkaran matkatavaroissa, mutta se ei silti lähde makkaran perään, vaan keskittyy työhönsä, Hämäläinen nauraa.

Elmon suotuisat geenit tekevät työkoirahistoriaa myös itärajalla, jossa sen jälkeläinen on niin ikään tullikoirana. Kevytrakenteinen ja sutjakka metsästyslinjan labradorinnoutaja soveltuu myös fyysisiltä ominaisuuksiltaan huumekoiran työhön. Elmo hyppää rahtivarastoissa nuuhkimaan lavojen päälle, syöksähtää saman tien alas ja juoksee 11 tunnin vuoron aikana kilometrikaupalla terminaalien liukkaita lattiaita.

- Vaikka juuri nyt ei uskoisi, niin kotioloissa Elmo

on rauhallinen ja rento, sanoo Hämäläinen, jonka perheeseen Elmo on kuulunut seitsemänviikkoisesta asti.

Kun seitsemisen vuotta työuraa on takana, koittavat huumekoirallekin eläkepäivät.

- Koiran innostus ja motivaatio alkavat tietyn iän myötä hiipua, eikä fyysikkakaan enää kestä hyppimistä ja kiikkeriä alustoja. Silloin on aika antaa tehtävä uudelle koiralle. Vajaan neljän vuoden päästä Elmokin pääsee eläkkeelle, laskeskelee Hämäläinen, jonka perheeseen Elmo myös jää, vaikka uusi huumekoira-ehdokka aikanaan tulee taloon.

Matkustajaterminaaleissa näkyvä huumekoira ennaltaehkäisee salakuljetusta jo pelkällä olemassaolollaan. Kaikki eivät aina muista, että kiltinnäköinen, musta labbis on virkamies:

- Olisi tärkeää muistaa, että huumekoira on siellä töissä. Vaikka koira onkin koulutettu keskittymään tehtäväänsä täysillä, sitä ei pitäisi puhutella tai mennä taputtamaan, vaan antaa sen rauhassa tehdä tärkeää työtään, sanoo Hämäläinen ja toivoo lentomatikustajilta pidättyväisyyttä kunnianarvoisan ammatinedustajan kohdatessaan. ■

Vantaan terminaalin site manager Petri Pietarila (oik.) ja vuoro esimies Tom Pitkänen tietävät, että terminaalin turvallisuus vaikuttaa siihen, saapuvatko paketit asiakkaalle ehjänä ja ajoissa.



Ehjänä - niin paketit kuin työntekijätkin

"Miten tekisit töitä ilman jalkaa, jos joku sattuisi ajamaan trukilla sen yli?" Tämä kysymys yleensä tehoaa, kun puhun työntekijöille esimerkiksi turvakengien tarpeellisuudesta, kuvailee Tom Pitkänen. Hän toimii vuoro esimiehenä Posten Logistik SCM:n suurimman sisääntulevan tavarantermiinalissa Vantaan Mestarintiellä. **Teksti:** Meri Mäkkylä **Kuvat:** Pietari Hatanpää



RIKOSTAUSTA SELVITETÄÄN

Posten Logistik SCM tutkii uusien työntekijöiden rikostaustan varmistukseen, että asiakkaiden lähetyksiä eivät käsittele henkilöt, joilla on taustallaan huumausaine- tai omaisuusrikoksia. Yrityksellä on poliisin erillislupaus, suppeaan turvallisuusselvitykseen, jonka teettämiseen tarvitaan aina työnhakijan kirjallinen suostumus.

- Työntekijöidemme tulee olla rikostaustaltaan nuhteettomia, koska käsittelemme esimerkiksi lääkkeitä, alkoholia, tupakkaa ja elektroniikkaa. Lentorahdin osalta tarkistus sisältyy myös Tullin AEO-vaatimuksiin, kertoo laatupäällikkö Pekka Orne.



Lähtevien kuormien kontrolleja tehdään kaikkialla Pohjoismaissa.

Lähetysten turvallisuus nivoutuu Posten Logistikin terminaaleissa ja varastoissa yhteen henkilöstön turvallisuuden kanssa. Kun turvallisuusasiat ovat kunnossa, seurauksena on, että asiakkaiden lähetykset saapuvat perille entistä paremmin oikeaan aikaan ja vahingoittumattomina.

- Turvallisuuden kulttuuri on pikkuhiljaa vasta tulossa Suomeen koko logistiikka-alalle. Meillä etsitään aktiivisesti porukalla uusia tapoja parantaa turvallisuutta, mikä johtaa parempaan palveluun, koska asiakashan haluaa tavaransa ehjänä ja ajoissa. Häällä väliä -meiningilläähän tulisi paljon vahinkoa ja viivytyksiä sekä menisi tavaraa rikki, kiteyttää Vantaan terminaalinsite manager Petri Pietarila.

Hän kuvaa, miten turvallisuuteen päivittäin puututaan:

- Kun työympäristössä on painavaa tavaraa, isoja koneita ja välillä turhankin innokkaita nuoria miehiä, riskit ovat olemassa. Jokaisella vuorolla esimiesten velvollisuuksiin kuuluu huolehtia esimerkiksi siitä, että turvaliivit - ja kengät ovat käytössä, koneet pidetään toimivina ja tilat siisteinä, laitteita käytetään asianmukaisesti ja että valaistus on riittävää ja kunnossa. Väärinkäytöksiin ja epäkohtiin puututaan välittömästi. Lisäksi on esimerkiksi selitettävä työntekijöille, että vakuutusten voimassaolo riippuu siitä, onko määräyksiä noudatettu.

Samalla kun Pitkänen ja Pietarila kertovat turvallisuusasioista, tavaraa kulkee terminaalien kymmenien nauhoittavien valvontakameroiden silmien alla, aivan samoin kuten kaikissa Posten Logistik SCM:n terminaaleissa ja varastoissa. Valvontakamerakuvien avulla jäljitetään tarvittaessa, mihin autoon kateissa oleva paketti lastattiin.

Posten Logistikilla tehdään kuitenkin töitä monin tavoin, jotta jälkikäteen selvitettäviä virheitä ei tule: lähetyksiä muun muassa skannataan useaan otteeseen ja vaurioituneet pakkaukset kirjataan. Lisäksi terminaalista lähteville autoille tehdään yhteispohjoismai-

sen mallin mukaisesti täydellisiä ulosmenokontrolleja, joissa kaikki paketit käydään läpi. Tarkastukseen otettavat autot valikoituvat täysin satunnaisesti. Näin pyritään estämään epähuomiossa tapahtunut jakelu väärälle vastaanottajalle tai lastaus väärään jakelu- tai runkokuljetusautoon.

- Ulosmenokontrollien ansiosta tarkkaavaisuutemme on lisääntynyt, eikä tarkastuksissa yleensä ilmene virheitä, kertoo tarkastuksia tekevä Pietarila.

Skannauksen ja lähtökontrollien lisäksi käytössä on pakettien jäljitysjärjestelmä, jossa lähettäjä laittaa pakettiin sisälle jäljittimen. Mikäli lähetyksessä menee perille sovitusti, vastaanottaja palauttaa jäljittimen lähettäjälle käytettäväksi uudelleen.

- Mikäli lähetyksessä taas ei olekaan syystä tai toisesta mennyt perille, pystymme järjestelmästä näkemään, missä kyseinen paketti kulloinkin on ja missä autossa se on ollut. Näin tapahtuu siis riippumatta siitä, missä kyseinen lähetyksessä on viimeksi skannattu, kuvaa Posten Logistikin turvallisuudesta vastaava laatupäällikkö Pekka Orne.

Yrityksen sisäisissä turvallisuusauditoinneissa kiinnitetään kahdesti vuodessa huomiota esimerkiksi paloturvallisuuteen. Orneen mukaan tulevaisuudessa auditoidaan myös kaikki alihankkijoiden terminaalit, jotta koko logistiikkaketjun turvatasosta varmistutaan.

Vantaan terminaalissakin on yhdessä tuumin toteutettu useita parannuksia määrätietoisen turvallisuus- ja työsuojelutyöskentelyn ansiosta. Esimerkiksi lastauslaitureille on rakennettu putoamisen estävät, poisnostettavat lipat ja trukkihylyjä järjestelemällä on saatu paremmin tilaa. Vuoro-esimies Pitkänenkin kuuluu työsuojelutoimikuntaan ja valistaa puolestaan vuorossa olevia nuoria miehiä:

- Jos kuormien välillä sattuu jäämään luppoaikaa, aika voi käydä tylsäksi. Mutta pidän kyllä tiukasti kiinni siitä, että meillä ei saa trukin piikeissä vetää leukaa! ■

Kuka haluaa lämmittää harakoille?

Rakennusten energiatehokkuuden parantaminen. Uudet polttoaineet, tehokkaammat moottorit ja toimintatapojen muuttaminen. Ympäristökuormitusta voi pienentää monin tavoin. Tempo selvitti, miten se onnistuu nyt ja tulevaisuudessa.

Teksti: Per Westergård **Kuvitus:** Rasmus Meisler / Spildaftid



akuuvarma säästö kuulostaa hyvältä. Jos vielä sanotaan, ettei suurten energiainvestointien tarvitse maksaa euroakaan, kuulostaa se jo liian hyvältä ollakseen totta. On kuitenkin täysin mahdollista käyttää takuuvarmoja tulevaisuuden säästöjä energiainvestointien tekemiseen jo nyt. Kyseessä ei ole mikään taikatemppu vaan järkevä vaihtoehto monelle kiinteistönomistajalle.

Ensimmäinen askel on selvittää, miten energiaa kulutetaan omassa kiinteistössä. Kannattaa kulkea tiloissa hiljaiseen yöaikaan; usein yksinkertaisia ja edullisia ratkaisuja löytyy vain katsomalla ja

kuuntelemalla. Sammuttamalla jokainen turhaan päällä oleva tuuletin voidaan säästää tuntuvasti sähköä.

Seuraava askel on perusteellinen energiakartoitus, jossa ei kannata pihistellä, sillä kunnolla tehty kartoitus maksaa itsensä takaisin lähes aina.

Uuden energiatehokkaan tekniikan hankkiminen on kallista, mutta ovatko halvemmat vaihtoehdot sittenkään parempi kauppa? Valmista vastausta ei ole, vaan ainoa tapa on tehdä laskelmia. Ekonomit, jotka keskittyvät vuosineljännesten tilinpäätökseen, tarkastelevat mielellään investointien takaisinmaksuaikaa, mutta ne, joille kiinteistö on pitkäaikaisempi sitoumus, pitävät elinkaarikustannusten laskemista parempana. Esimerkiksi nykyaikaiset valaisimet ovat usein huomattavasti parempia kuin vanhat, minkä vuoksi valaisimet kannattaa uusita suunniteltua aiemmin. Yhdistämällä uudet valonlähteet toimivaan ohjausjärjestelmään pystytään lisäksi vähentämään energiakustannuksia jopa 80 prosentilla. Tämä ei ilahduta ainoastaan talouspäällikköä, vaan hyvä valaistus piristää kaikkia. Ohessa esittelemme muutamia fiksua tapoja säästää energiaa.

Päivänvalo hyötykäyttöön

Uuden tekniikan avulla on mahdollista varustoida auringonsäteitä rakennuksen katolla olevaan vastaanottajaan, josta niitä levitetään sisätiloihin erityisten valaisimien avulla. Ratkaisun myötä ikkunattomista huoneista saadaan viihtyisämpiä, ja se tuo myös piristystä talviväsymyksestä kärsiville.

Aurinkokennot

Aurinkokennot ovat edelleen liian kalliita, jotta niitä voitaisiin pitää taloudellisesti kannattavina, mutta ne vahvistavat kuitenkin yrityksen ympäristöprofiilia. Aurinkosähkötekniikan läpimurron odotetaan tapahtuvan lähivuosina. Toiveena on tehdä aurinkosähköstä huomattavasti edullisempaa ja toimivampaa. Tavoitteena on päällystää talojen katot kokonaan läpinäkyvillä aurinkokennoilla, jotka paitsi tuottavat sähköä myös suojaavat polttavilta säteilystä, tai käyttää ikkunoita, joissa on sisäänrakennettuja aurinkokennoja.

Ikkunat

Suuret ikkuna-alat ovat energian kannalta ongelmallisia. Niistä joko vetää liikaa kylmää ilmaa tai ne tekevät sisätiloista liian kuumat. Energiatehokkaat kolmilasiset ikkunat voivat estää vedon, mutta ne tulevat usein kalliiksi. Sisään paistavia auringonsäteitä voi sitä vastoin heikentää helposti markiisien tai ikkunoihin kiinnitettävien aurinkokalvojen avulla.

Ilmastointi

Toimiva ilmastointi on ratkaisevaa sisätilojen viihtyvyyden kannalta. Jatkuva puhallus ei kuitenkaan ole vastaus, vaan tärkeämpää on vähähappisen tai epäpuhtaan ilman riittävä vaihtuminen. Vanhat ilmastointilaitteet ovat usein todellisia energiasyöpöjä, minkä vuoksi ne kannattaa monesti vaihtaa, vaikka ne vielä toimisivatkin. Tärkeämpää on kuitenkin, että käytössä on älykäs ohjausjärjestelmä ja että lämpöä otetaan talteen poistoilmasta.

Kaukolämpö ja kaukojäähdytys

Kaukolämpö ja -jäähdytys ovat ainakin tähän asti kuuluneet parhaimpiin ja edullisimpiin ratkaisuihin, joita ei kuitenkaan ole kaikkialla käytössä. Lämpöpumppu on helppo ja sähköä vähän kuluttava lämmityskelvo. Halvemmalla pääsee, jos pystyy lämmittämään lämmityskattilansa pelleteillä. Yhteistä niille molemmille on ympäristöystävällisyys.

Hämäräreleet ja tunnistimet

Työntekijöiden patistaminen valojen sammuttamiseen on mennyttä aikaa. On parempi antaa läsnäolotunnistimien hoitaa homma. Se ei ole vain tehokkaampaa, vaan myös ilmapääri paranee ilman ainaista motkotusta.

LED-lamput

LED-lamput ovat tulleet jädäkseen. Niiden käyttöikä on pitkä, niitä voidaan himmentää, ne eivät sisällä elohopeaa ja kuluttavat huomattavasti vähemmän energiaa kuin tavalliset lamput. Lisäksi ne antavat sijaa aivan uudentlaisille muotoiluratkaisuille. Yhdessä nämä ominaisuudet tulevat mullistamaan valaistuksen kotona, kontorissa ja kaikkialla muualla.

Tekniset ohjausjärjestelmät

Kiinteistö on monimutkainen tekninen kokonaisuus, ja ilman toimivaa ohjausjärjestelmää sen kaikkia osia on mahdotonta valvoa. Nykyään on tavallista, että samaa tilaa lämmitetään ja jäähdytetään samanaikaisesti. Hyvin rakennettu ja huolellisesti ylläpidetty ohjausjärjestelmä vähentää energian joutumista hukkaan.

Kiinteistöhoitaja

Moderni kiinteistö on lähes yhtä monimutkainen järjestelmä kuin ihmiskeho. Erona on, että sydän, keuhkot ja muut elimet toimivat itsekseen ilman, että meidän täytyy suuremmin ajatella asiaa. Samaa ei voi kuitenkaan sanoa rakennuksista, sillä ilman valvontaa energiakustannukset karkaisivat käsistä. Tekninen valvonta ei riitä, vaan oikeat kiinteistöhoitajat ovat yhtä tärkeitä. Heille kannattaa siis antaa rohkaisua, koulutusmahdollisuuksia ja tukea. Oikealla asennoitumisella ja hyvillä taidoilla saadaan aikaan ihmeitä.



Ennusteiden mukaan kuljetusten tarve tulee kaksinkertaistumaan seuraavien 20 vuoden aikana. Tarvitaan taloudellisesti järkeviä, ympäristöystävällisiä ratkaisuja. Nämä esimerkit ovat ehkä tulevaisuuden arkipäivää.



Sähköautot

Sähköautolle on pitkään hymähdelty, mutta nyt se näyttää tulleen jäädäkseen. Ratkaisevaa on, että sähkömoottorin hyötysuhde on ylivoimainen polttomoottoriin nähden. Jokaisesta ajoneuvoon polttoaineen tai sähköenergian muodossa syötetystä eurosta saadaan siis huomattavasti enemmän hyötyä. Sähköauton ilmastovaikutus riippuu sähkön tuottamisesta: esimerkiksi Ruotsissa sähköautot ovat paljon pienempipäästöisempiä kuin Saksassa, ja jos valitsee vihreän sähkön, voi ajaa lähes täysin ilman hiilidioksidipäästöjä. Tosin toistaiseksi joutuu tyytymään noin 150 kilometrin toimintamatkaan; muuten akusta tulee liian kallis.



Etanoli

Kiinnostus etanolin käyttämiseen ajoneuvojen polttoaineena on hiipunut viime vuosina, mutta vielä on liian aikaista hylätä ajatus kokonaan. Uudella tekniikalla ja oikeista raaka-aineista on täysin mahdollista valmistaa etanolia ja myös metanolia tavalla, joka ei vaaranna maailman elintarvikehuoltoa. Haaveissa on, että maa- ja metsätalouden jäännöstuotteet voitaisiin muuttaa etanoliksi helposti ja edullisesti.



Hybridit

Puhtaasti sähköllä kulkevia autoja odotellessa markkinoilla tullaan näkemään erilaisia hybridejä eli autoja, jotka kulkevat sekä sähköllä että bensiinillä. Kehitys kulkee nykyajan hybrideistä, joiden sähkömoottori vähentää polttoaineen kulutusta vain vähän, kohti ladattavia hybridejä, jotka kulkevat pelkästään sähköllä tietyn kilometrimäärän. Todennäköisesti myös raskaissa ajoneuvoissa tullaan käyttämään erilaisia hybridiratkaisuja. Vaikka tekniikalla pystytään vähentämään ajoneuvojen polttoainekulutusta vain muutamalla prosentilla, säästöt ovat merkittäviä pitkällä aikavälillä.

Biodiesel

Biodieseliä voidaan valmistaa lukuisista erilaisista raaka-aineista, kuten rapsista, soijasta tai käytehtyistä ruokarasvoista. Biodiesel on kylmissä oloissa ominaisuuksiltaan huonompaa kuin dieselöljy, mutta jos ongelma saadaan ratkaistua, siitä saadaan varteenotettava vaihtoehto dieselöljylle.



Intermodaalisuus

Intermodaalisuus tai liikennemuotojen yhteistoiminta mainitaan usein ympäristöasioista puhuttaessa. Se tarkoittaa, että toimituksen perille viemiseen käytetään useita erilaisia kuljetusmuotoja. Rahti voidaan esimerkiksi kuljettaa mahdollisimman pitkälle ympäristöystävällisillä liikennemuodoilla, kuten junalla, ja kuorma-autoa voidaan käyttää vain viimeisellä osuudella.

Sähkötiet

Todella raskaisiin ajoneuvoihin ei pystytä todennäköisesti koskaan lataamaan tarpeeksi sähköä pitkiin kuljetuksiin. Vaihtoehtoinen ratkaisu on, että ajoneuvot latautuisivat ajamisen aikana. Toistaiseksi toteuttamiskelpoisin tekniikka on ladata ajoneuvoon sähköä virtajohtimilla, jotka ovat joko tien yläpuolella tai tien päällysteessä. Menetelmä on todettu perusteiltaan toimivaksi, mutta sitä on kuitenkin tarve sopeuttaa nykyajan haasteisiin. Sähkötien kustannusten arvioidaan olevan kymmenes uuden rautatien kustannuksista.



DME

Luettelo erilaisista biopolttoaineista voidaan jatkaa loputtomiin. Tärkeimpiä ovat muun muassa DME, synteettinen diesel ja mäntyöljy. Volvo ja Posten Logistik testaavat parhaillaan yhteistyössä kuorma-autoja, joihin tankataan DME:tä, ja Ruotsissa yritetään valmistaa metanolia polttoainekäyttöön. Kaikkia näitä voidaan valmistaa suurteollisuuden jäännöstuotteista. Myös lentoliikenteeseen yritetään kehittää biopolttoaineita etenkin lentoyhtiöiden kiirehtiessä asiaa, koska ne kuuluvat tästä vuodesta alkaen EU:n päästöjärjestelmän piiriin, jossa biopolttoaineiden laskennallinen ilmastovaikeus on nolla.



E mme voi laskea sen varaan, että tekniikka pelastaa meidät. Meidän on myös muutettava vanhoja tottumuksia.

Autolla ajaminen on tavallinen esimerkki toiminnasta, jossa opimme tekemään asioita automaattisesti sen enempiä ajattelematta. Siksi me valitettavasti jatkamme ajamista tavalla, joka on paitsi vaarallinen muulle liikenteelle myös haitallinen ympäristölle. Nyt autokouluissa opetetaan ympäristöystävällistä ajotyyliä, eco-driving, jotta autoilijat oppisivat perusteet heti alussa. Menetelmä on yhtä tehokas, olipa kyseessä yksityishenkilö tai ammattikuljettaja, ja se voi tuoda oman lisänsä ympäristöystävälliseen rahdinkäsitteilyyn. Useille logistiikkayhtiöille, kuten PostNordille, se on tärkeä osa ympäristötyötä. Se on kuitenkin vain yksi toimenpide monien joukossa. Vähintään yhtä tärkeää on, että pitkiä matkoja kulkevat kuorma-autot ovat aina täyteen lastattuja. Lisäksi kaupunkien liepeillä sijaitsevat lastausasemat ovat toimiva ratkaisu, kun ilmastolle ja terveydelle haitallisia päästöjä pyritään vähentämään kaupunkien keskustoissa.

Logistiikkaostajilla on suurta epäsuoraa valtaa. Asettamalla ympäristövaatimuksia kuljetusyrityksille on täysin mahdollista vaikuttaa kehityksen kulkuun. On hyvä varmistaa, että kumppaneilla on kokonaisvaltaisen lähestymistapa ympäristöratkaisuihin. Muutamassa biopolttoaineella kulkevassa kuorma-autossa ei ole mitään vikaa, mutta ei myöskään kerskailun aihetta. Kumppaniksi kannattaa valita se, joka pystyy osoittamaan, että sillä on toimiva ja ympäristöystävällinen ovelta ovelle -logistiikkajärjestelmä. Vastuu ei ole kuitenkaan yksinomaan huolitsijalla, vaan myös kuljetuspalveluiden käyttäjien on syytä kiinnittää huomiota omiin käytäntö-

hinsä. On esimerkiksi hyvä miettiä, milloin ja millä tavalla erilaisia toimituksia kannattaa tehdä. Monet toimitukset lähetetään vanhasta tottumuksista pikalähetyksinä eli lentorahdina, vaikkei toimituksella itse asiassa olisi erityinen kiire. Maakuljetukset ovat parempi vaihtoehto, koska niistä tulee vähemmän hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi ne ovat edullisempia. Vastaavasti voi olla fiksua pohtia, kannattaisiko toimituksia tehdä harvemmin. Kuljetusten vähentäminen antaa paremmat mahdollisuudet luoda ympäristötehokkaampi tavaraketju.

Yksi asia on joka tapauksessa varma. Tulevina vuosina me kaikki joudumme kohtaamaan uusia ja huomattavasti tiukempia ympäristövaatimuksia, muun muassa EU:lta. Kuljetusten hiilidioksidipäästöjen on määrä laskea 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä - siitäkin huolimatta, että rahtimäärien arvioidaan kasvavan Euroopassa 50 prosentilla vuosien 2000 ja 2020 välillä.

Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää mittavia toimenpiteitä. Osa niistä pitää tehdä yhteiskunnan toimesta; esimerkiksi uusia tehokkaita moottoreita, meriväyliä ja rautateitä tarvitaan. Osa on yritysten harteilla. Yrityksissä tarvitaan muun muassa parempia IT-järjestelmiä, jotka auttavat löytämään ympäristöystävällisimmän kuljetustavan kullekin matkalle. Lisäksi kaikkien alalla työskentelevien on saatava tietoa taloudellisesta ajotavasta sekä käyttöönsä järjestelmiä, joiden avulla oma ajoneuvo voi kommunikoida tiejärjestelmän kanssa. Yhdessä näillä toimenpiteillä voidaan parantaa tehokkuutta, ympäristön hyvinvointia ja liikenneturvallisuutta.



J

os suuntaamme katseen pitkälle tulevaisuuteen, miltä kuljetukset näyttävät silloin? Kokosimme kiinnostavia ratkaisuja, jotka toistaiseksi ovat vain luonnosvaiheessa mutta joista voi joskus tulla todellisuutta.

Superjuna

Juna on lentokonetta ympäristöystävällisempi. Ja kuka haluaisi lentää, jos junalla pääsee yhtä nopeasti? Tekniikan puolesta olisi mahdollista rakentaa juna, jotka kulkevat magneettikoilla vakuuimitunneleissa. Kun kitkaa ja ilmanvastusta ei olisi lähestulkoon lainkaan, kulkisi juna huimaavaa vauhtia. Tunnissa Lontoosta New Yorkiin olisi täysin mahdollista. Kyseenalaisempaa on, tuleeko tekniikasta koskaan taloudellisesti toteuttamiskelpoista.

Ilmalaiva

Zeppeliinit ovat olleet poissa pelistä jo pitkään, mutta tekniikka yritetään herättää jälleen henkiin. Ilmalaivat eivät houkuttele huimalla nopeudella, vaan tarjoaisivat ennemminkin viihdykettä turisteille. Toki niistä saisi myös kustannustehokkaan ja ympäristöystävällisen ratkaisun tavarankuljetukseen.

Älykkäät kuorma-autot

Elektroninen vallankumous tulee muuttamaan myös kuorma-autoja. Esimerkkejä parhaillaan testattavista ratkaisuista ovat ilman kuljettajaa kulkevat ajoneuvot, jotka eivät koskaan törmäile, sekä pitkät kuorma-autoletkat, joissa ensimmäinen ajoneuvo valvoo perässä tulevia. Ajatuksena on saada kuljetuksista tekniikan avulla sekä turvallisempia että energia-
tehokkaampia.

Purjelaivat

Tulevaisuuden rahtilaivoissa saattaa olla perinteisen moottorin lisäksi valtavat purjeet. Toiveena on, että tuulen ansiosta polttoainetta kuluisi vähemmän. Samasta syystä alukset maalataan jo nyt erittäin vesipakoisilla eli vettä hylkivillä maaleilla, jotta kitka veden kanssa vähenisi. Maalit ovat erittäin kalliita, mutta vähäisempi öljyn tarve tekee niistä kuitenkin kannattavia.



Pål Börjesson, Lundin teknillisen korkeakoulun professori

”Lähes kaikki biopolttoaineet ovat parempia kuin fossiiliset vaihtoehdot”

Parin vuosikymmenen päästä neljännes fossiilista polttoaineista voidaan korvata uusiutuvilla polttoaineilla. Näin uskoo Pål Börjesson Lundin teknillisestä korkeakoulusta.

Teksti: Per Westergård Kuva: Kristofer Sjögren



Keskustelu biopolttoaineista on käynyt kiivaana viime vuosina. Aluksi innostus oli suurta. Etanolia, biodieseliä ja muita uusia polttoaineita pidettiin ratkaisuna ilmasto-ongelmaan. Sitten koitti takais-

ku; länsimaiden polttoainetarpeen katsottiin uhkaavan köyhien maiden elintarvikehuoltoa. Lehdissä otsikoitiin, että auton tankkaaminen etanolilla tappaa lapsia.

- Nykyään keskustelu ei ole yhtä yksioikoista. Tutkimuksemme osoittavat, että joidenkin vuosikymmenien päästä voidaan tuottaa suuria määriä biopolttoainetta viljelysmailla, joita ei nykyään tarvita tai käytetä ruoan tuotantoon. Se, että maita saatetaan tarvita ruoan tuotantoon tulevaisuudessa, ei ole mikään syy jättää niitä hyödyntämättä nyt, sanoo ympäristö- ja energiajärjestelmien professori Pål Börjesson Lundin teknillisestä korkeakoulusta.

Pål Börjesson on monien vuosien ajan laskenut joka kantilta, miten tehokkaita erilaiset biopolttoaineet todellisuudessa ovat. Vuonna 2010 julkaistussa ruotsalaisten biopolttoaineiden elinkaarianalyysi-raportissa Börjesson korostaa, että nykyiset ruotsalaiset biopolttoaineet vähentävät tehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä. Paras niistä on lannasta tuotettava biokaasu, jonka yhteenlaskettu ilmastovaikutus on miinus 150 prosenttia. Biopolttoaineista vähiten tehokkain, mutta silti hyvä, on RME, rapsista tuotettava biodieselin variantti, joka tuottaa hiilidioksidipäästöjä 68 prosenttia vähemmän fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

- Vaikka tutkimus on tehty ruotsalaisista lähtökohdista, on tilanne samanlainen myös muualla Pohjolassa.

Biopolttoaineista vuosien ajan käyty kiivas keskustelu johtui Pål Börjessonin mukaan siitä, että niiden tuottamiseen käytettiin aluksi ennen kaikkea maataloustuotteita.

- Toiveena on, että tulevaisuudessa uusiutuvia polttoaineita tuotettaisiin yhä suuremmissa määrin metsäraaka-aineista. Tätä odotellessa etanoliin valmistajat ovat alkaneet käyttää yhä enemmän sivutuotteita, kuten naatteja ja olkia, jotta raaka-ainepohja saataisiin sillä tavoin laajemmaksi.

Vuoden ajan on ollut käynnissä kansainvälinen hanke, jonka tavoitteena on saada luotettava sertifiointijärjestelmä biopolttoaineille. Pål Börjesson toivoo, että se valmistuisi kolmen vuoden kuluessa ja että silloin



”Toiveena on, että tulevaisuudessa uusiutuvia polttoaineita tuotettaisiin yhä suuremmissa määrin metsäraaka-aineista.”

valittavana olisi polttoaineita, joiden valmistuksessa huomioidaan sekä ympäristövaatimukset että energiatehokkuus ja yhteiskunnalliset tekijät.

Se, mitkä biopolttoaineet hallitsevat markkinoita, tulee vaihtelemaan eri puolilla maailmaa, mutta jotta yhä useammat suuret kuljetusyrietykset saataisiin valitsemaan uudet polttoaineet, täytyy koko Euroopassa olla käytössä yhteinen järjestelmä.

Viime vuosien kritiikistä huolimatta etanoli on yksi niistä vaihtoehdoista, joiden merkitys tulee Pål Börjessonin mukaan olemaan suuri pitkällä aikavälillä. Etanolia on suhteellisen helppo valmistaa, ja sitä voidaan sekoittaa bensiiniin.

- Lähes kaikki biopolttoaineet ovat parempia kuin fossiiliset vaihtoehdot. Muutaman vuosikymmenen päästä on täysin mahdollista korvata jopa neljännes kaikesta maailmassa käytetystä bensiinistä ja dieselistä uusiutuvilla polttoaineilla.

Paketteja napapiiriltä

Jakelu on merkittävä osa varaosatuotetta

"Posten Logistik SCM on erittäin hyvä, jos ei parhain jakelukumppanimme. Sanoisin että Ruotsin jakelumme on pomminvarmaa. Olemme sen vuosien varrella koetelleet ja todenneet Posten Logistikin parhaaksi", arvioi jakelukeskuksen päällikkö Tommi Ristimella BRP Finland Oy:stä.

Teksti: Meri Mäkkylä Kuva: BRP Finland

» Posten Logistik SCM hoitaa rovanie-
meläisen moottorikelkkavalmistajan
varaosajakelun sen suurimmalla
markkina-alueella Ruotsissa. Rivimääril-
lä laskettuna BRP:n kaikista varaosatoimituksista 33
prosenttia menee paketti- ja lavajakeluna Ruotsiin.

BRP:llä jakelu nähdään merkittävänä osana itse
varaosatuotetta. Asiakkaan palvelukokemukseen
vaikuttaa olennaisesti varaosan saapuminen ajal-
laan ja vaurioita. Asiakas saa lähetyksen 48 tunnin
sisällä siitä, kun se on lähtenyt BRP:ltä. Onnistu-
mista seurataan viikoittain. Ristimellan mukaan toi-
mitusvarmuus on ensiluokkaista, reklamaatioita ei
käytännössä katsoen ole ja hävikki on olematonta.

- Olemme myös tyytyväisiä kumppanimme
kykyyn ja haluun taipua erikoisratkaisuihin. Posten
Logistik on järjestänyt meille trailerin pihaan, jotta
meiltä lähetyksissä säästyy aikaa. Toisinaan taas
tarvitsemme toisenkin auton nopealla aikataululla,
ja sekin on aina järjestynyt, kuvaa Ristimella.


- Olemme myös juuri aloittaneet Etelä-Ruotsin
kauppiaiden toivomuksesta Express-lentolähetyk-
set Ruotsiin. Se on palvelu, joka antaa asiakkaalle
mahdollisuuden itse valita todella nopean toimitus-
tavan, jos katsoo sen tarpeelliseksi.

- Nouto-aika voisi olla myöhempi, jolloin saatai-
siin enemmän keräilyaikaa varastoon. Se ei kuiten-
kaan ole vielä mahdollista, koska runkokuljetuksen
on ehdittävä Luulajaan (3 tunnin ajomatka) ennen
kuin sieltä lähtevät kuljetukset eteenpäin. Aikaeron
ansiosta nouto-aika on sentään 15.00 ja saamme mu-
kaan saman päivän tilauksiakin aika hyvin.

Varaosia lähtee tehtaalta joka arkipäivä vuoden
ympäri muutamaa harvaa päivää lukuunottamatta.
Vaikka lumiset talvikuukaudet joulusta pääsiäiseen
ovat varaosajakelussa sesonkiaikaa, piikkiä tasoit-
tavat BRP:n valikoimaan kuuluvat roadster-pyörät
ja nelivetomönkijät. Niiden myötä varaosajakelu on
laajentunut Ruotsissakin koskemaan koko maata.

- Uudempien tuoteryhmiemme varaosajakelua
on aina eteläisintä Skånea myöten, mutta kelkkojen
osia jaellaan myös laajalle alueelle, sillä Ruotsin
tunturialue ulottuu Köli-vuoristoa ja Norjan rajaa
myötäillen huomattavasti etelämmäksi kuin Suomen
vastaava. Viemme varaosia myös muihin Pohjois-
maihin, Keski-Eurooppaan, Venäjälle ja Kanadaan,
mutta muihin maihin verrattuna Ruotsin jakelum-
me on jo vuosia toiminut takuuvarmasti, vertailee
Ristimella. ■

Ensimmäistä kilpapelkkaa
alettiin rakentaa salaa
tuolloisen Valmetin johdolta.
Debyyttikisassaan kelkalla
ajettiin saman tien voittoon.



Lynx-kelkoilla on ajettu seitsemän maailmanmestaruutta, kymmeniä EM- ja PM-mitaleja sekä satoja kansallisia mestaruuksia.

LYNX

1980-luvun alussa urheilukelkat tekivät tuloaan Pohjoismaihinkin, sillä japanilaiset ja pohjois-amerikkalaiset valmistajat panostivat kasvaviin vapaa-ajan kelkkojen markkinoihin. Suomessa Lynxin omistanut Valmet-traktorivalmistaja oli kuitenkin päättänyt valmistaa vain työkelkkoja.

Lynxin tehtaalla työskenteli kisakelkoista innostuneiden miesten joukko, joka paloi halusta rakentaa kotimaisen kilpurin. Projektia työstettiin aluksi salaa tehtaan johdolta iltaisin ja viikonloppuisin. Kun asia lopulta kerrottiin johdolle, se edellytti, että merkin mainetta ei saisi kurata surkealla menestyksellä.

- Lupasimme, että pistämme muut lihoiksi. Niinhän me totta vieköön teimme! kertoo Jussi Tapio, yksi ensimmäisen kisa-Lynxin luojista. Ensimmäisessä kisassa kelkalla ajettiin voittoon.

Rovaniemellä valmistettava Lynx-moottorikelkka on löytynyt jo 30 vuotta kisakenttien kärkisijoilta.

VOITA MATKA TUKHOLMAAN!

Osallistu kaikille b-to-b -asiakkaillemme tarkoitettuun kilpailuun! Täytä kilpailulomake 31.5. mennessä osoitteessa

www.postenlogistik.fi

Näin se toimii

Maksa kännykällä

Näyttää siltä, että lompakko ja matkapuhelin ovat tulevaisuudessa yksi ja sama asia. Millä tekniikalla yhdistäminen tulevaisuudessa toteutetaan on vielä epävarmaa. Selvää kuitenkin on, että käyttäjän täytyy ladata valitsemaansa maksuratkaisuun sopiva sovellus. Miten loppu hoituu.

Näppäile koodi

Jotkut maksupalvelut, kuten Simply Tap, perustuvat koodien syöttämiseen käsin. Kun asiakas näkee tuotteen kaupassa tai internetsivustolla, joka on liitetty Simply Tap-palveluun, hän vain avaa maksupalvelusovelluksen ja näppäilee tuotekoodin, minkä jälkeen hintatiedot näkyvät sovelluksessa.

Maksaminen tekstiviestillä

Maksaakseen ostoksensa asiakas lähettää koodin sisältävän tekstiviestin tiettyyn numeroon. Maksu veloitetaan mobiililompakosta, jonne asiakas on siirtänyt rahaa. Tekniikka sopii hyvin yksityishenkilöiden väliseen rahansiirtoon sekä pienten summien maksamiseen, ja se on käytännöllinen ratkaisu tilapäisille myyjille, kuten torikauppiaille.

NFC/RFID

Tässä tekniikassa hintatiedot on tallennettu RFID-sirulle. Asiakas pitää matkapuhelintaan sirun lähellä, jolloin hintatiedot siirtyvät langattomasti maksusovelukseen. Tekniikka toimii siis ainoastaan fyysisissä myyntikanavissa, ja se edellyttää lisäksi, että matkapuhelin on varustettu NFC-tekniikalla. Ratkaisun hyvä puoli kuitenkin on, että se on asiakkaalle nopea ja helppokäyttöinen.

QR-koodi

Viivakoodin kehittyneempi muoto. Asiakas vain avaa maksusovelluksen ja ottaa kuvan QR-koodista, jolloin hintatiedot siirtyvät puhelimeen.



Oikea tekniikka oikeassa paikassa

Tulisiko kauppojen panostaa QR-koodeihin vai RFID-tunnisteisiin? Molemmilla ratkaisuilla on hyvät ja huonot puolensa, ja ne sopivat eri tilanteisiin.

QR-koodit ovat kiistanalaisia. Joidenkin mielestä tekniikka on liian hankala, mutta QR-koodien generoiminen on edullista, ja kuluttajat ovat alkaneet tottua pikselimuotoisiin symboleihin.
– QR-koodit voivat lisäksi auttaa kauppiaita tekemään yhä tiedonjanoisemmista asiakkaista

tyytyväisiä. QR-koodien avulla asiakas saa runsaasti sellaista tietoa, jota ei näy pakkauksessa – suoraan matkapuhelimeensa, sanoo Bengt Nilervall, ruotsalaisen kaupan alan etujärjestön Svensk Handelin maksuvastaava.

Tuotteiden merkitseminen RFID-siruilla (radio frequency identification) tulee QR-koodeja kalliimmaksi. Samalla RFID on kuitenkin selvästi yksinkertaisempi järjestelmä, koska asiakkaiden tarvitsee vain pitää matkapuhelintaan tuotteen lähellä, jolloin tieto kul-

kee radioaaltojen kautta suoraan puhelimeen. RFID-järjestelmän ansiosta asiakkaan ei tarvitse kulkea ympäriinsä ja piippailla tuotteita. Koska tekniikalla on pitkä kantomatkä, tulevaisuudessa voisi olla mahdollista kulkea RFID-tunnisteet lukevan kaaren alta, jolloin järjestelmä laskee automaattisesti tuotteiden kokonaissumman. Maksun voi si hoitaa sen jälkeen haluamallaan tavalla.

Internetissä ei NFC- tai RFID-tekniikka ymmärrettävästä syystä toimi. Sen sijaan verkossa käytetään

QR-koodeja. Asiakas ottaa kuvan näytöllä olevasta koodista, ja maksettava summa siirtyy suoraan maksusovellukseen.



Kysytään neljältä

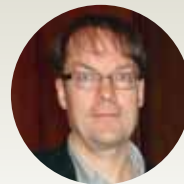
Mobiilimaksuratkaisuista



Staffan Ljung
PayAirin toimitusjohtaja



Glenn Stenholm
Link Mobile Solutionsin
Pohjoismaiden toimitusjohtaja



Kari Kivistö
WhileOnTheMoven
toimitusjohtaja



Mette Grimm Munk
Netsin Cards Strategy
-yksikön Senior Manager

» **Taistelu siitä, mitkä maksuratkaisut vakiinnuttavat asemansa markkinoilla, on vasta alkanut. Mitä voittajaratkaisulta vaaditaan, ja minkä järjestelmän uskot hallitsevan markkinoita?**

- Maksamisen on oltava helppoa, turvallista ja nopeaa. Ja tekniikan täytyy myös olla hyvin selkeä ja huolellisesti testattu. Tällä hetkellä on olemassa vain yksi tekniikka, johon asiakkaat ovat tottuneet - QR-koodit. Mutta sitten kun NFC-tekniikka on todella kauppiaiden käytettävissä ja saatavilla matkapuhelimiin, uskomme sen lyövän itsensä kunnolla läpi.

- Yksinkertaisuutta! Mitä yksinkertaisempi tekniikka, sitä todennäköisempää on, että asiakkaat käyttävät sitä. Sen takia tekstiviestillä maksaminen toimii niin hyvin - kaikki on vain napin painalluksen päässä. Mitä tulee kaupassa maksamiseen, uskomme, että NFC-tekniikka tulee hallitsemaan markkinoita yhdessä QR-koodien kanssa.

- Uskon NFC-tekniikan nousevan ehdottomasti johtavaksi teknologiaksi mobiilimarkkinoilla.

- Tarvitsemme kansainvälisiä standardeja tekniikalle, korteille ja matkapuhelimille. Käyttäjystävällisyyden ohella se on yksi avainkysymyksistä. Uskomme, että ajan myötä NFC-tekniikka tulee leviämään laajalle. QR-koodit soveltuvat paremmin markkinointiin.

» **Milloin uskot pohjoismaalaisten alkavan käyttää matkapuhelinta tavallisten ostosten maksamiseen?**

- Uskomme, että kymmenen vuoden kuluttua 30 prosenttia kaikista maksuista tapahtuu matkapuhelimella. Pyörät pyöriivät jo, ja verkkokaupassa kehitys tulee olemaan nopeampaa kuin fyysisessä kaupassa.

- Vaikea sanoa. Uskon, että tulemme näkemään eri ratkaisuja vähittäiskaupan eri alueilla. NFC-tekniikka vaikuttaa suuresti kehityksen kulkuun, mutta ratkaisevassa asemassa ei kuitenkaan ole teknologia, vaan markkinointi ja paketoiti.

- Uskon, että vuonna 2014 ihmiset ovat valmiita käyttämään matkapuhelintaan maksamiseen.

- Pohjoismaissa on jo jonkin aikaa ollut mahdollista maksaa tekstiviestillä. Nets tuo pian markkinoille Mobilpenge, jossa tekstiviestillä maksettuja ostoksia ei enää lisätä käyttäjän puhelinlaskuun. Tanskassa otetaan lähivuosina pilottikäyttöön NFC- ja muut vastaavat tekniikat.

» **Mitä haasteita on vielä ratkaistavana ennen kuin matkapuhelimella maksaminen lyö itsensä kunnolla läpi?**

- Suurin osa teknisistä haasteista on jo ratkaistu. On vain saatava yhä useammat kaupat, myös verkossa, ottamaan tekniikka käyttöönsä, jotta asiakkaat uskaltavat kokeilemaan sitä.

- Turvallisuudentunne. Turvallisuuden takaava tekniikka on jo olemassa, mutta se, että asiakkaat todella kokisivat matkapuhelimella maksamisen turvalliseksi, on toinen asia. Kyse on kommunikoinnista.

- Yksi kysymys on, miten maksuliikennekulut jaetaan eri toimijoiden kesken. Toinen kysymys on, keistä tulee avainpelaajia. Tietysti myös kauppojen päätteet ja maksujärjestelmät täytyy vaihtaa NFC-tekniikkaa tukeviksi.

- Toimiva infrastruktuuri. Se vaatii, että kaupat ovat valmiita tekemään investointeja. Vuoden 2012 aikana Tanskan markkinoilla otetaan käyttöön langattomat maksupäätteet.

Mobiililompakko vai yhteys pankkitiliin?

Turvallisuus on tärkeää, jotta asiakkaat uskaltaisivat käyttää matkapuhelinta maksamiseen. Miten maksaminen käytännössä tapahtuu?

Monet toimijat, kuten matkapuhelinoperaattorit, ovat tuoneet markkinoille ratkaisuja, joissa asiakas luo tilin - mobiililompakon - jonne hän siirtää rahaa omalta pankkitililtään. Sen jälkeen on mahdollista maksaa tekstiviestillä kaikkien samaa palvelua

käyttävien kesken ja kauppoissa, jotka hyväksyvät tekstiviestimaksut. Koska rahat veloitetaan mobiililompakosta, voi asiakas tehdä ostoksia vain lompakkoon siirretyllä summalla. Usein tällaiset ratkaisut on tarkoitettu pienten ostosten maksamiseen kioskeissa ja kahviloissa. Eduksi voisi kuitenkin muodostua erittäin nopea "tap and go" -maksaminen, sillä turvallisuus ei ole yhtä ehdoton asia, kun kyse on pienemmistä summista.

Toinen ratkaisu, joka useimpien analyytikkojen mukaan hallitsee markkinoita tulevaisuudessa, on, että asiakas liittyy luottokorttinsa tai pankkitilinsä maksusovelukseen. Maksaminen tapahtuu joko niin, että asiakas skannaa QR-koodin tai pitää matkapuhelintaan maksupäätettä vasten. Tämä tietenkin edellyttää, että sekä puhelin että maksupäätteet tukevat NFC-tekniikkaa (near field communication), jotta

laitteet voisivat kommunikoida keskenään. Kun maksettava summa ilmestyy maksusovelukseen, asiakas vahvistaa oston näppäilyllä sovellukseen henkilökohtaisen turvakoodinsa, minkä jälkeen maksu veloitetaan normaalisti luottokortilta tai pankkitililtä.

Koska NFC-tekniikka toimii vain lyhyellä, muutamien senttimetrin etäisyydellä, turvallisuuden arvioidaan olevan samaa luokkaa kuin muutenkin kortilla maksettaessa.



863

Näin monta PostNordin pohjoismaisen MyPack-pakettipalvelun pistettä on Norjassa. Tavoitteena on nostaa määrä tuhanteen 1. heinäkuuta 2012 mennessä.

Uudelleenkäyttö - nouseva trendi

Yhä useammat tuotevalmistajat tulevat ottamaan takaisin kaikki tuotteensa uudelleenkäyttöä varten. Joko siihen velvoittaa laki tai sitä pidetään tärkeänä osana yrityksen ympäristöpolitiikkaa. Amerikkalaisen trendwatching.com on selvillä trendistä. Esimerkkejä uudelleenkäyttöön panostavista yrityksistä ovat Nike, Patagonia, Garnier ja Dell.

"Logistisesta näkökulmasta tämä tarkoittaa, että jälleenmyyjien ja valmistajien täytyy alkaa miettiä, miten he saavat tuotteet takaisin kuluttajilta. Jos asiakkaiden halutaan valitsevan juuri oma tuote, on otettava vastuuta siitä, mitä käytetyille tuotteille tapahtuu", sanoo Henry Mason, trendwatching.comin Research & Analysis -johtaja.

TUTKIMUS

Solmukohtat

Pohjoismaiden tärkeimmät logistiset keskuksat

NORJA

OSLO

- Norjan suurin ja luonnollisin logistinen keskus.
- Oslossa lastataan ja lajitellaan koko maahan lähtevää rahtia.
- Suurin osa rahdista kuljetetaan rautateitse.
- Oslon yliopisto on maan suurin, ja siellä on 27 000 opiskelijaa.

TRONDHEIM

- Kansainvälinen lentokenttä.
- Paljon hyvin koulutettua työvoimaa.
- NTNU - Norjan teknillinen ja luonnontieteellinen yliopisto - kouluttaa vuosittain 3 000 opiskelijaa.

Trondheim on tärkeä rautatie-, tie- ja merikuljetusten solmukohta.

BERGEN

- Tärkeä kaupankäynnin ja merenkulun solmukohta.
- Yksi Euroopan suurimmista satamista, jonne saapuu rahtia kaikkialta maailmasta.
- Monia merkittäviä yliopistoja, muun muassa kaksi kauppakorkeakoulua.
- Yhteistyökumppanina Business Region Bergen, jota kunta myös tukee. Business Region Bergen on elinkeinoelämää tukeva yritys, jonka tavoitteena on muun muassa tehdä yrityksen perustamisesta ja pyörittämisestä Bergenissä helpompaa ja houkuttelevampaa.

TANSKA

KOLDING

- Strateginen kohta Euroopasta ja Pohjoismaista tuleville ja sinne lähteville tiukuljetuksille.
- Kuljetus ja huolinta ovat paikkakunnan tärkeimpiä toimialoja. Business Kolding tukee kuntaa paikallisen elinkeinoelämän kehittämisessä.
- Etelä-Tanskan yliopistolla on toimipisteitä Koldingissa (muun muassa kauppakorkeakoulu).

Kolding on pohjoismaisen rahtiliikenteen tuonti- ja vientisatama.

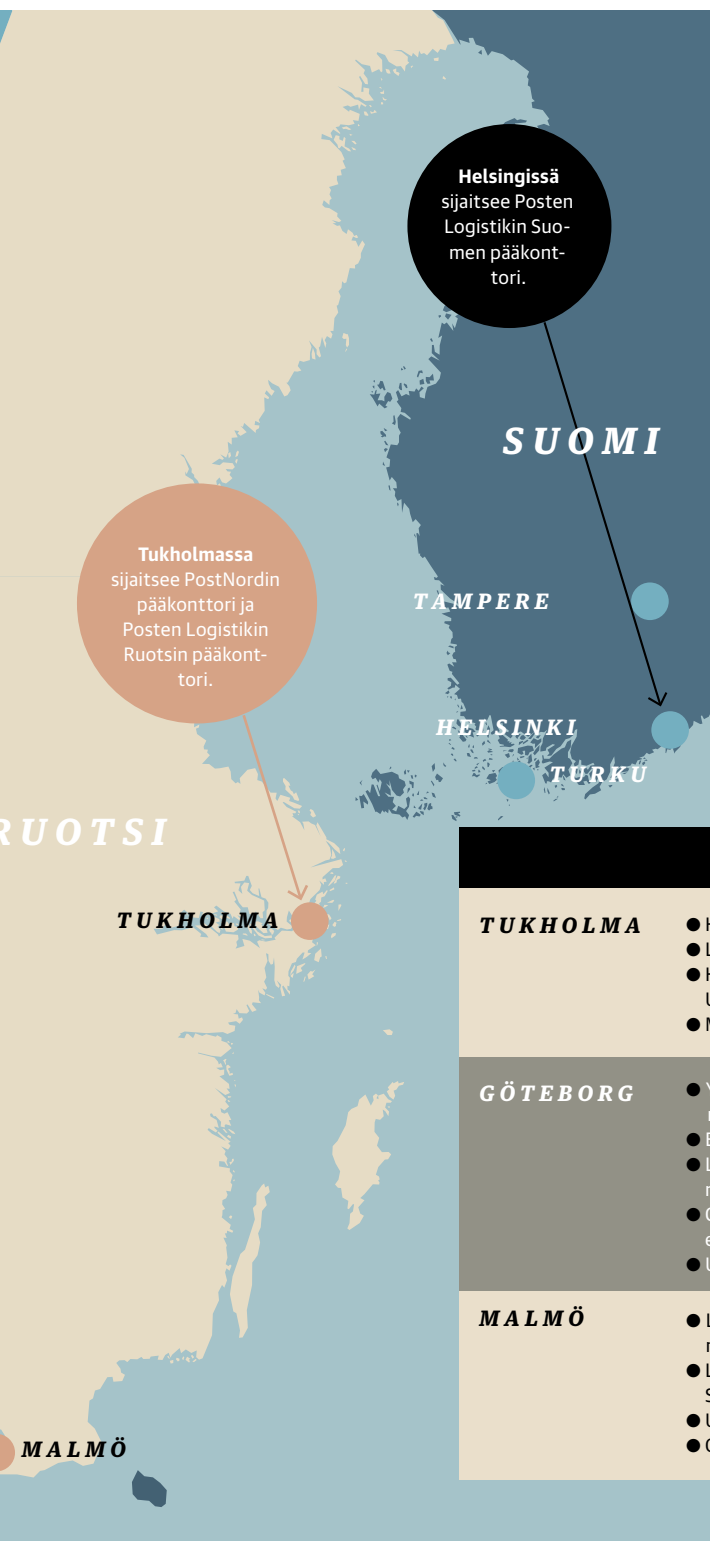
KÖÖPENHAMINA

- Hyvät tie- ja junayhteydet muihin Pohjoismaihin.
- Kastrupin lentoasema on kaikkialta maailmasta tulevan, Skandinavian, Baltian, Puolaan ja Saksaan suuntautuvan lentorahdin keskus. Lentokentän kautta kulkee tulevaisuudessa sekä laiva- ja junarahtia että tiukuljetuksia.
- Tanskan suurin tuontisatama.
- Sijaitsee keskellä Juutinrauman aluetta, missä Pohjoismaiden väestönkasvu on nopeinta.
- Kööpenhaminan yliopisto on maan suurin, ja siellä on noin 35 000 opiskelijaa.



EU:n tärkeimmät satamat

EU on nyt päättänyt, mitkä satamat kuuluvat eurooppalaiseen TEN-T-liikenneverkkoon (Euroopan laajuinen liikenneverkko). Pohjoismaissa Tukholma, Göteborg, Trelleborg, Malmö, Luulaja, Helsinki, Turku, Kööpenhamina ja Kolding saavat CORE-satamamerkinnän. TEN-T:n tavoitteena on yhdistää ja parantaa EU:n infrastruktuuria. Satamien lisäksi verkkoon kuuluu myös lentoasemia, rautateitä ja rajanylityspaikkoja.



SUOMI

TURKU

- Suuri tuonti- ja vientisatama, tärkeät yhteydet Ruotsiin, Saksaan, Englantiin ja Pohjanmeren satamiin.
- Erinomaiset yhteydet Suomen koko tie- ja rautatieverkostoon.
- Vahva kolmannen osapuolen logistiikan (TPL) keskus.
- Lentokenttä, jossa erillinen rahtiterminaali.
- Turun yliopistossa on 21 000 opiskelijaa.

TAMPERE

- Hyvät tie- ja junayhteydet.
- Luonnollinen jakelu- ja konsolidointipaikka.
- Kaupunki, jossa perinteisesti monia yrityksiä (koko alueella noin 17 500). Paljon pienyrityksiä.
- Vuonna 2010 tehdyn selvityksen mukaan Tampere on muuttua suunnittelevien suomalaisten mielestä kiinnostavin kaupunki.

HELSINKI

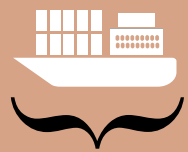
- Solmukohta Suomelle ja muille Pohjoismaille Baltian ja Venäjän suuntaan.
- Suuri tuontisatama.
- Hyvät tie-, juna- ja meriyhteydet.
- Vahva kolmannen osapuolen logistiikan (TPL) keskus.
- Monilla logistiikkayrityksillä toimipaikka aivan Helsingin lähetyvillä.
- Helsingissä sijaitsee myös maan suurin lentokenttä.
- Helsingin yliopistossa on 35 000 opiskelijaa.

70%
Helsingin, Turun ja Tampereen muodostaman kolmion alueella asuu 70 prosenttia Suomen väestöstä.

RUOTSI

TUKHOLMA

- Hyvät meri-, tie- ja junayhteydet kaikkiin Pohjoismaihin.
- Luonnollinen vienti- ja tuontireitti Suomeen, Baltiaan ja Venäjälle.
- Hyvin koulutettua työvoimaa kaikilla aloilla sekä vahva väestönkasvu. Useita yliopistoja ja korkeakouluja.
- Myös ulkoisia tullivarastoja.



GÖTEBORG

- Yksi Euroopan suurimmista tuontisatamista Skandinavian tulevalle rahdille.
- Erittäin hyvät tie- ja rautatieyhteydet muualle Ruotsiin ja Norjaan.
- Landvetterin lentokenttä on Ruotsin toiseksi suurin niin henkilö- kuin rahtiliikenteen määrältään.
- Chalmersin teknillisessä korkeakoulussa tehdään sekä tutkimusta että järjestetään kuljetusalan koulutusta.
- Ulkoisia tullivarastoja.

Tukholmassa on tuontisatama, joka sijaitsee Pohjoismaiden suurimpiin lukeutuvan lentokentän läheisyydessä.

MALMÖ

- Luonnollinen tieliikenteen tuonti- ja vientisolmukohta Euroopan suuntaan Juutinrauman sillan ansiosta. Hyvät maantie- ja junayhteydet muihin Pohjoismaihin.
- Lähellä sijaitsevien kaupunkien Ystadin ja Trelleborgin kautta kulkee paljon Puolaan, Saksaan ja osaan Venäjää lähtevää ja sieltä tulevaa rahtia.
- Ulkoisia tullivarastoja.
- Oma korkeakoulu, jossa on 24 000 opiskelijaa.

Pekka Orneelle:

Posten Logistik
SCM:n laatupäällikkö
Pekka Orne toimii
vuoden alusta Logy
Ry:n puheenjohtajana.



Verkostoituminen antaa uusia ajatuksia

Mihin suuntaan aiot yhdistystä viedä?

Logyn voimassa oleva strategia on hyvä ja vie sekä oston että logistiikan asiaa loistavasti eteenpäin. Se, mitä nyt pitää miettiä, on strategian osa-alueiden käytännön toteuttaminen ja priorisointi. Työnjaosta sopiminen hallituksen jäsenten kesken on tärkeää ja tietenkin myös miettiä Logy:n toimihenkilöiden osallistuminen eri osa-alueisiin.

Miten näet Logy:n roolin ja tehtävän logistiikka-alan vaikuttajana?

Logyn rooli tulee ennen muuta esille verkostojen rakentamisen, osaamisen kehittämisen ja monenlaisen vaikuttamisen kautta. Logy ja sen jäsenet ovat mukana monissa eri työryhmissä ja tämä kaikki on juuri sitä vaikuttamista. Osaamisen kehittäjinä ovat merkittävässä asemassa yhdistyksen koulutus-yhtiö Logy Competence sekä myös foorumien ja piirien järjestämät lukuisat tilaisuudet ja tapahtumat. Verkottuminen on luonnollista, kun alan ihmisiä kokoontuu erilaisiin tilaisuuksiin. Omalta kohdaltani se on ollut varmasti merkittävin anti vuosien mittaan.

Mitkä ovat päivänpolttavimmat haasteesi?

Hallituksen järjestäytymisen, tehtävien tarkentamisen ja vastuuttamisen jälkeä on tärkeää mm. olla aktiivisesti mukana vaikuttamassa kevään suur-tapahtumien onnistumiseen. Helmikuun alussa isännöimme Logistiikkaseminaari- Finlandiatalossa ja myöhemmin keväällä Logistiikka-Kuljetus -messuja Helsingin messukeskuksessa. Jatkuvasti on panostettava myös piirien ja foorumien erilaisten tapahtumien tukemiseen.

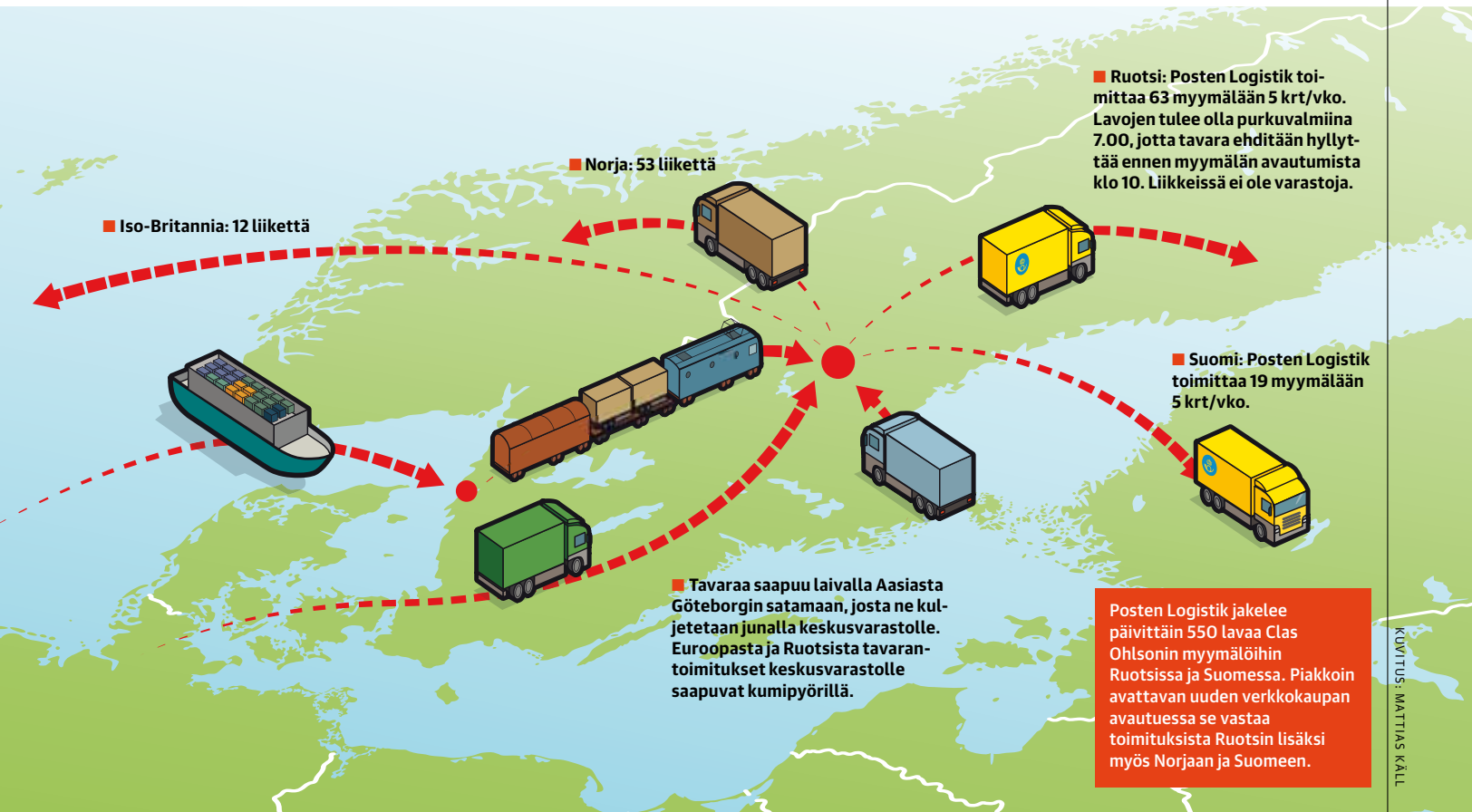
Missä aiot saada aikaan muutosta?

Logy on viime vuosina onnistunut loistavasti mukautumaan alan muutoksiin ja sitä muutosherkkyyttä pitää löytyä jatkossakin. Logy on yhtä kuin jäsenistön-sä, joka muodostuu sekä foorumien yritysjäsenistä että piirien henkilöjäsenistä.

Tärkeää on, että pystymme viemään sekä foorumien että piirien työtä hyvässä hengessä eteenpäin.

Piirien toiminta tekee toiminnastamme valtakunnallista ja sitä puolta toiminnassa pitää varmasti vahvistaa. Tämä onnistuu mm. hyödyntämällä foorumien kautta tulevaa panostusta osaamisen kehittämisessä. Kyse on oikeastaan tiedon ja taidon levittämisestä. Voidaan myös miettiä erilaisten uusien tekniikoiden hyödyntämistä. Eräs idea on webin kautta tapahtuvien tilaisuuksien järjestäminen. Silloin ei ihmisten tarvitse matkustaa ja osaltamme säästämme siten myös luontoa.

Oleellista on saada mukaan toimintaan lisää uusia jäseniä – sekä yrityksiä foorumeihin että oston- ja logistiikan ammattilaisia piireihin. Myös foorumien ja piirien hallintoon osallistuvia aktiivisia ihmisiä olisi hyvä löytää lisää. Logy tarjoaa loistavan mahdollisuuden ihmisille päästä vaikuttamaan moniin asioihin. Logyn foorumien ja piirien tapahtumiin kannattaa tulla mukaan, sillä niissä tapaa uusia tuttavuuksia ja voi vaihtaa ajatuksia samanhenkisten ihmisten kanssa.



KUUTUS: MATTIAS KÄLL

Clas Ohlsonin kasvu koettelee logistiikkaa

Clas Ohlsonin melkeinpä legendaarinen keskusvarasto Ruotsin Insjössä on kooltaan 77 000 neliometriä ja yksi kuudesta rakennuksesta kohoaa peräti 43 metrin korkeuteen. Kymmeniä uusia liikkeitä avataan vuosittain. Kasvu edellyttää pian uusia varastoja Eurooppaan.

Clas Ohlson myy jännittäviä vekottimia jo 148 myymälässä neljässä maassa. Uusia avataan parinkymmenen liikkeen vuosivoitetahtia, mikä asettaa yhä suurempia haasteita 300 työntekijän keskusvarastolle, josta kaikki tavara tällä hetkellä toimitetaan. Bergestålin mukaan tulevaisuudessa varastoja on useita.

– Muutos yhdestä varastosta useaan on valtava haaste, ja on tärkeää suoriutua siitä menettämättä tehokkuuttamme. ■

Clas Ohlsonin keskusvarasto Ruotsin Insjössä on 77 000 m². Yksi kuudesta rakennuksesta on 43 m korkea.

» Supermoderniin varastoon Keski-Ruotsissa on vuosien varrella investoitu lähes 135 miljoonaa euroa. Kahdeksan vuotta sitten rakennettiin ensimmäinen korkeavarasto ja nykyisin automaattikeräilijät liikkuvat hyllyjen välillä ja keräilevät artikkelit kiinteille keräilyasemille, joilla henkilöstö napsii nimikkeet kuljetushihnalle. Sieltä ne edelleen siirtyvät lajitteluun.

Kaupanalalan yritykselle on ratkaisevaa, että logistiikka voidaan kääntää kilpailueduksi mahdollisimman pienten käsittely- ja toimituskustannusten avulla.

– Logistiikka on suuri kustannuserä, ja alalla vallitsee verinen kilpailu meidän konseptillamme toimivien yritysten välillä, sanoo jakelukeskuksen päällikkö Peter Bergestål.



KUVA: HENRY LUNDHOLM, CLAS OHLSON

www.dpd.fi



Valloita maailma.

DPD:n asiakaspalvelu on Turkuun, Tukholmaan, Tampereeseen, Lappeenrantaan osoitteesta sales.finland@dpd.fi tai asiakaspalvelunumerossa **010 804 848**

