

Heikki Kekäläinen

Kirjoittaja on logistiikkakonsultti ja Elektronisen liiketoiminnan logistiikka(ELO) teknologiaohjelman ohjelmapäällikkö



Innovaatiota logistiikkaan

Suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset ovat eräiden selvitysten mukaan keskimäärin noin 10 % liikevaihdosta. Kun tässä yhteydessä puhutaan logistiikasta, ei tarkoiteta pelkästään kuljettamista ja varastointia. Keski- Eurooppalaisilla kilpailijoillamme vastaavat kustannukset ovat alle 5 %. Osan tästä erosta selittää syrjäinen sijaintimme, pitkät etäisyydet ja ohuet tavaravirrat.

Tavaravirtojen hallinnassa on informaatioteknologia ja sen järkevä käyttö keskeisessä roolissa. Yritystoimintaan liittyy kasvavassa määrin sähköisen liiketoiminnan hallinta. Sen on todettu tuovan tehokkuutta ja parantavan yritysten kilpailuetua. Suomi on teknologian edelläkävijä useilla sähköisen liiketoiminnan osa-alueilla lähinnä teknologian kehittäjänä, mutta ei sen soveltajana. Tekesin nelivuotisessa elektronisen liiketoiminnan logistiikka (ELO) -teknologiaohjelmassa pyritäänkin soveltamaan sähköisen liiketoiminnan työkaluja ja menetelmiä logistiikan kehittämiseen siten, että yritysten kilpailukyky paranee. Tämä on erityisen tärkeää mm. alihankintayrityksille, joista useat kamppailevat nk. ”Kiina-ilmion” kanssa.

Alihankintayritykset ovat monesti pk-yrityksiä, joilta puuttuvat tarvittavat resurssit ja tiedot toimitusketjun ja sen vaatiman logistiikan kehittämiseen. Hintakilpailun tuloksina asiakkaat siirtävät mieluummin hankinnat halvan työvoiman maihin kuin lähtevät kehittämään toimitusketjun hallintaa ja prosesseja yhteistyössä pk - yritysten kanssa. Vieraillessani Toyotalla ja Nissanilla viime marraskuussa sain hyvän esimerkin päinvastaisesta yrityskulttuurista. Esimerkiksi Toyota ratkaisi osahankintojen kustannuspaineita tekemällä yhteistä kehitystyötä pitkäaikaisten toimittajien kanssa. Yhdessä pystyttiin kehittämään halvempia osakokonaisuuksia ja lisäksi vähentämään työn osuutta kokoonpanotyössä. Nissan vastaavasti kehitti kuljetuksia yhteistyössä logistiikkapalveluyhtiöiden kanssa jakaen syntyneet säästöt puoliksi kuljetusyritysten kanssa.

Uskon, että myös Suomessa panostamalla yhteistuumiin yritysten välisten prosessien kehittämiseen informaatioteknologian ja logistiikan keinoin, saisimme puhtaasti kotimaistenkin toimitusketjujen kilpailukykyä huomattavasti parannettua. Näin pystyisimme säilyttämään ainakin osan uhanalaisista alihankintaa suorittavista pk-yhtiöistä ja luomaan myös uutta kehittyntä palvelutarjontaa logistiikan eri osa-alueille. ■