
KULJETUSTEN TULEVAISUUS FORSSAN SEUDULLA



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa, kevät 2016

Juho Pura



FORSSA
Logistiikan koulutusohjelma

Tekijä	Juho Pura	Vuosi 2016
Työn nimi	Kuljetusten tulevaisuus Forssan seudulla	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tavoitteena oli muodostaa kuljetusten tulevaisuudenkuva Forssan seudulla. Opinnäytetyön toimeksiantajana oli Alueelliset järkivihreät innovaatiot -hanke. Hankkeen projektipäällikkönä toimi Laura Vainio.

Forssan seudun kuljetuksiin liittyvät taustatiedot historiasta ja nykypäivästä saatiin asiantuntijahaastattelun avulla. Työssä hyödynnettiin teoreettista kirjallisuutta kuljetuksista ja kyselytutkimuksen teosta.

Tutkimusmenetelmänä oli Rahtarit ry:n Forssan osastolle lähetetty kyselytutkimus. Se tehtiin webropol.fi-internetsivustoa apuna käyttäen.

Kyselytutkimuksen tuloksena saatiin suurelta osin negatiivinen kuva kuljetusten tulevaisuudesta Forssan seudulla. Ongelmiksi koettiin heikko taloudellinen tilanne Suomessa, epäreilu lainsäädäntö ja ulkomainen halpa työvoima.

Parannusehdotuksena oli kuljetusalaa koskevan lainsäädännön parantaminen ja kabotaasiliikenteen rajoittaminen.

Avainsanat Forssa, kuljetukset, kyselytutkimus, kabotaasi

Sivut 17 s. + liitteet 3 s.

Forssa
Degree Programme in Logistics

Author	Juho Pura	Year 2016
Subject of Bachelor's thesis	Future of transportations in the Forssa area	

ABSTRACT

The goal of this thesis project was to provide an outlook to the transportations in the Forssa area. In this thesis project the commissioner was the Regional Bright Green Innovations project. The project manager was Laura Vainio.

The background information on the history and the present day situation of transportations in the Forssa area was acquired through an interview with a consultant. The author of this thesis utilized theoretical literature on transportation and on conducting a survey.

The research method used in this thesis was a survey which was sent to Rahtarit ry Forssa division. The survey was made with the help of the webropol.fi web page.

The results of the survey were mainly negative as to the future of transportation in the Forssa area. The respondents considered as problematic the negative financial situation of the country, the unfair legislation and the cheap foreign labor force.

Improvement suggestions included renewing the existing legislation as to transportation entrepreneurs and restricting cabotage traffic.

Keywords Forssa, transportations, survey, cabotage

Pages 17 p. + appendices 3 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	KULJETUSTEN HISTORIASTA	1
3	NYKYTILAN ARVIOINTI.....	3
4	TEORIAA KULJETUKSISTA	4
4.1	Kuljetukset logistisessa prosessissa	5
4.2	Kuljetusmarkkinat ja -toiminta.....	6
5	YLEISTÄ TEORIAA KYSELYTUTKIMUKSEN TEOSTA.....	6
5.1	Mittarit.....	6
5.2	Menetelmät.....	7
6	KYSELYN ANALYSOINTI	7
6.1	Alkutiedot.....	7
6.2	Väittämät	9
6.3	Avoin kysymys.....	15
7	POHDINTA.....	15
	LÄHTEET	17

Liite 1 Kyselyn tulokset

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tavoitteena oli saada tulevaisuudenkuva kuljetuksista Forssan seudulla. Tarkoituksena oli selvittää myös hieman kuljetusten historiaa ja tehdä arviointi nykytilasta. Toimeksiantajan toiveena oli, että tulevaisuuden analysointiin käytetään lähteenä paikallisille alan yrittäjille tehtävää kyselyä. Tästä tehdään sitten lopuksi johtopäätökset mahdollisesta tulevaisuudesta.

Teoriaosuudessa käsitellään yleisellä tasolla, mitä kuljetukset logistiikassa merkitsevät ja pitävät sisällään. Myös kyselytutkimuksen teosta kerrotaan. Apuna tässä käytetään teoreettista kirjallisuutta molemmista aihealueista.

2 KULJETUSTEN HISTORIASTA

Martti Puran (haastattelu 10.7.2015) mukaan ensimmäiset kirjalliset tiedot suomalaisten kuljetuksista ajoittuvat 1400-luvulle. Merkittävin kauppiaa tuolloin oli Bo Johan Grip. Hän kävi kauppaa pääasiassa turkiksilla, Novgorodista aina Rooman valtakuntaan asti. Vesitiet muodostivat pääasialliset kuljetusreitit. Turku oli tuolloin Suomen merkittävin kauppapaikka. Vähitellen kaupunkeja syntyi suurten vesistöjen jokisuistoihin. 1700-luvulla Turun ohella tärkeitä kauppakaupunkeja olivat Vaasa ja Oulu. Kokkolasta muodostui myöhemmin huomattava satamakaupunki.

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) kertoo, että maamme vesistöt ulottuivat syvälle sisämaahan. Saimaan vesistöalue, Kymijoen vesistö ja Kokemäenjoen vesistöt olivat merkittäviä kuljetusreittejä maakunnista kotimaan- ja maailmanmarkkinoille. Ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan valmistui 1864. Tampereelta Hämeenlinnaan syntyi nopeasti vilkasta laivaliikennettä, joka ulottui Virroille Pohjanmaan rajoille saakka. Pohjanmaan joet olivat merkittäviä kulkuväyliä aikakautena, jolloin terva oli Suomen yksi tärkeimmistä vientituotteista.

Jokivesistöt mahdollistivat puunjalostusteollisuuden synnyn, koska raaka-aineet teollisuuden tarpeisiin voitiin uittaa jokivesistöjä myöden. Viimeinen hajautto Kemijoen vesistössä lopetettiin vasta 1991. (Pura, haastattelu 10.7.2015.)

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) sanoo, että Hämeen Härkätie on tietävästi Suomen vanhin maayhteys Turusta Hämeenlinnaan, josta tieyhteys myöhemmin jatkui Tampereelle ja Hollolan kautta etäälle Itä-Suomeen. Kuninkaantie Turusta Viipurin kautta Pietariin oli myös merkittävä tavara-liikennettä ajatellen. Tieyhteyksien merkitys sotaväelle oli keskeinen joukkojen huoltoa ja siirtymistä ajatellen. Tieverkoston kehittäminen koko valtakunnan alueella toteutettiin vasta Toisen maailmansodan jälkeen. Ensimmäiset kestopäällyste- ja asfalttitiet Suomeen rakennettiin vasta 1960-luvun alku vuosina. Ensimmäinen moottoritien pätkä rakennettiin 1970-luvun alussa.

Lentoliikenne oli erittäin pientä ja alkoi tuntuvasti laajenemaan vasta 1960- ja 1970-luvuilla. Puhelinliikenne oli käsivälitteistä ja vaatimatonta. Puhelinten automatisointi tapahtui vasta 1960-luvulla ja nykyinen tietoliikennetekniikka on vajaan kolmen vuosikymmenen ikäistä. (Pura, haastattelu 10.7.2015.)

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) toteaa, että Hämeen Härkätie oli merkittävä tieyhteys aina 1950-luvun lopulle saakka. Forssan kautta Länsi-Suomen liikenneyhteydet yhtyivät Härkätiehen Portaan risteyskylässä. Mullistava kehitys Forssan liikenneoloissa tapahtui 1950- ja 1960-luvun vaihteissa jolloin valmistui uudet valtatie; numero 10 Turku-Hämeenlinna ja Valtatie 2 Helsinki-Pori. Näiden tieyhteyksien syntyminen mahdollisti Forssan uuden teollistamisen ja elinkeinorakenteen monipuolistamisen.

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) mukaan rakennusteollisuuden synty Forssaan oli suoraa seurausta liikenneyhteyksien paranemisesta. Seudulla sijaitti huomattavia soravaroja. Rakennusteollisuuden myötä paikkakunnalle syntyi muutamassa vuosikymmenessä maamme yksi merkittävimmistä teollisen rakentamisen keskuksista. Armas Puolimatkan henkilökohmainen merkitys oli tapahtuman kehitykselle äärimmäisen keskeinen.

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) kertoo, että Erkki Salonoja valitsi Forssan Helsingin kauppiaiden elintarviketeollisuuden keskuspaikaksi. Näin syntyi toinen kuljetusten vaatima teollisuudenala Forssaan. Puutavarakuljetusten oheen tarvittiin satoja uusia kuorma-autoja uusien teollisuuslaitosten tarpeisiin.

Forssan seudun kuljetushistoria alkaa Wilhelm Wahrenin 1847 perustaman tehtaan tarpeista. Finlaysonin raaka-aineet kuljetettiin Turun satamasta ja muista satamista pääasiassa rautateitse. Oman maantieyhteyden rakentaminen Matkun asemalle oli tärkeätä ja toisaalta myös kapearaiteisen rautatieyhteyden rakentaminen Humppilasta Jokioisten kautta Forssaan. Näiden kautta tehdas sai raaka-aineensa aina 1960-luvulle saakka. Loimijoen vesistö oli merkittävä tehtaan energiansaannille ja myöhemmin sahaustoiminnalle. Loimijoen uittotoiminta päättyi vasta 1950-luvun loppupuolella. (Pura, haastattelu 10.7.2015.)

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) mukaan linja-autoliikenne kasvoi räjähdysmäisesti Forssan seudulla uusien valtateiden valmistumisen myötä. Forssan linja-autoasema oli 1960-luvun alussa maamme modernein, jota käytiin ihailemassa eri puolilta maata. Linjayhteydet Turusta Hämeenlinnaan ja Riihimäen kautta Lahteen, ja toisaalta Rauma-Pori-Helsinki ovat edelleen tärkeitä henkilöliikennereittejä.

3 NYKYTILAN ARVIOINTI

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) arvioi, että viime vuosina heikentynyt taloudellinen tilanne on heijastunut Forssan seudun kuljetuspalveluiden tarpeeseen. Rakentaminen Suomessa on vähentynyt rajusti, joka vaikuttaa monin eri tavoin materiaalikuljetuksiin. Samanaikaisesti rakennusteollisuuteen liittyviä tuotantolaitoksia on suljettu, jotka ovat merkinneet kuljetusten selvää vähenemistä. Viime aikoina näyttää kuitenkin rakentamisenkin vähitellen elpyä.

Martti Puran (haastattelu 10.7.2015) mukaan elintarviketeollisuuden kuljetukset ovat säilyneet kohtuullisen vakiona, joskin Venäjän viennin esteet näkyvät myös forssalaisissa kuljetuspalveluissa. Toisaalta elintarviketeollisuus on löytämässä uusia markkina-alueita, joista merkittävin on Kiinaan suuntautuvan elintarviketiennin käynnistyminen. Media- ja painoalan työpaikkojen väheneminen näkyy myöskin suoraan kuljetusten määrissä. Sanomayhtiön painotalon mahdollinen sulkeminen on seudulle kielteinen asia.

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) kertoo, että bio- ja kierrätystalouteen liittyvät kuljetukset sen sijaan ovat kasvussa. Tämä kasvava ala voi merkittävästikin lisätä kuljetusten tarvetta Forssan seudulla. Bioenergiatuotannon mahdollinen käynnistyminen tarkoittaa uusien kuljetuspalvelujen tuntuvaa kasvua. Biotalouden kehittyminen lisää oleellisesti myös puunkuljetuksia. Forssan seutu soveltuu erinomaisesti bioenergiatuotannon sijoittumispaikaksi. Humppilaan suunniteltu kansainvälinen rahtilentokenttä olisi myös paikkakunnalle kuljetustenkin näkökulmasta huikea edistysaskel.

Forssan seudulla sijaitsee paljon pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Korkealaatuisia metallialan osaajia on useita. Turun telakan siirtyminen uudelle omistajalle ja viime aikoina saadut suuret laivatilaukset tulee hyödyntää myöskin Forssan seudulla. Laivateollisuus käyttää runsaasti alihankintayritysten palveluja. Erilaiset kaluste ja LVI-alan asennustyöt voivat alueellamme myöskin huomattavasti kasvaa. Forssan seudun keskeinen sijainti palveluyritysten kannalta on ihanteellinen. PK-yritysten kuljetustarpeet muodostavat merkittävän ja monipuolisen osan seutumme kuljetuksista. (Pura, haastattelu 10.7.2015.)

Martti Pura (haastattelu 10.7.2015) toteaa, että väestön väheneminen Forssan seutukunnalla on kielteinen tekijä, johon on saatava muutos. Uusien työpaikkojen syntyminen pieniin ja keskisuuriin yrityksiin on mahdollisuutemme. Kaiken ikäisten ihmisten liikkuminen lisääntyy edelleen voimakkaasti. Lyhyet etäisyydet maamme keskeisiin satamiin ja lentokenttiin luovat hyvän pohjan henkilöliikenteen kehittymiselle.

4 TEORIAA KULJETUKSISTA

Käsitteellä kuljetus tarkoitetaan palvelua, jossa tavaraa siirretään paikasta toiseen maalla, merellä tai ilmassa. Kuljetukset jaetaan yleensä kahteen pääryhmään: sisäiseen ja ulkoiseen. Sisäinen kuljetus tarkoittaa käsittelyä tuotantolaitoksessa tai työmaalla. Ulkoisessa kuljetuksessa käytetään yleisiä kuljetusvälineitä ja -väyliä. Kuljetukset voidaan nähdä olennaisessa osassa logistisen ketjun useissa eri vaiheissa raaka-aineen hankkimisesta tuotantoon ja valmiiden tuotteiden toimittamiseen kuluttajille, minkä jälkeen kuljetusketju jatkuu lopuksi vielä jätteen kuljetuksissa ja käsittelyssä. (Koivisto & Ritvanen 2007, 53.)

”Kuljetusten perustyyppinä erotellaan

- maantiekuljetukset: reitti-, runko- ja siirto, keruu- ja jakelu-, paluu- ja satunnaiskuljetukset
- kuljetukset aluksilla: linja-, hakurahti- ja sopimusliikenne
- rautatiekuljetukset
- lentokuljetukset
- yhdistetyt kuljetukset: käytetään eri kuljetusmuotoja, esimerkiksi auto-laiva-auto tai auto-laiva-juna
- intermodaalikuljetukset: tavara on koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä ja kuljetukseen käytetään vähintään kahta eri kuljetusmuotoa
- putket: kaasun, nesteen tai kiinteän aineen siirroissa käytettävät putket, esimerkiksi kaukolämpöputket.” (Koivisto & Ritvanen 2007, 53.)

Kuljetusten kehittämisessä painottuu esimerkiksi palvelutason parantaminen, integroitujen kuljetusketjujen muodostaminen, kuljetuksen ohjauksen parantaminen ja tavarankäsittelyn kehittäminen (Koivisto & Ritvanen 2007, 54).

”Kun kuljetusten palvelutaso paranee, saadaan lisäarvoa asiakkaille ja parannetaan toimintavarmuutta ja -täsmällisyyttä. Asiakkaan tarpeet voidaan huomioida paremmin, kun esimerkiksi toimitetaan tuotteet täsmällisesti sovittuna aikana, puretaan kuorma suoraan käyttöpisteeseen ja otetaan pakkausjäte paluukuljetuksiin. Palvelutason nosto saattaa lisätä kustannuksia, joten sitä ei kannata tehdä, jos kannattavuus ei samalla parane.” (Koivisto & Ritvanen 2007, 54.)

Kuljetusalalla on tapahtunut viimeisten vuosien aikana erittäin suuria muutoksia. Kilpailun vapautuminen, lakien muutokset ja asiakkaiden kasvaneet tarpeet ovat vaikuttaneet yritysten toimintamalleihin ja pakottaneet ne sopeutumaan uuteen tilanteeseen, mikä ei ole välttämättä sujunut täysin ilman ongelmia. Asiakkaiden ja toimintaympäristön vaatimukset ja odotukset yritystoimintaa kohtaan ovat nousseet. Esimerkiksi kaupan ja teollisuuden laatu- ja ympäristöjärjestelmät tullaan vaatimaan palvelualihankkijoiltakin, joihin kuuluvat myös kuljetusyrietykset. Asiakkuuden hallinta, laatujohtaminen, palvelun laadun kehittäminen, ympäristöasioiden huomiointi ja energiatehokkuus tulevat jatkossa olemaan merkittäviä kilpailutekijöitä. (Koivisto & Ritvanen 2007, 56.)

”Kuljetuspalveluiden ja -järjestelmien yleisiä kehityssuuntia ovat muun muassa kuljetuspalveluiden kysynnän kasvu ja kansainvälistyminen, kansainvälisten kuljetusverkkojen keskittyminen, lisäarvopalvelujen lisääntyminen osana kuljetusketjua, kuljetuspalveluiden eriytyminen asiakasryhmittäin, integroitujen kuljetusketjujen kehittyminen, toimialakohtaisten logistiikka- ja kuljetuspalvelukonseptien kehittyminen, kuljetuspalveluiden laatu- ja ympäristösertifiointi, tullauksen sähköistyminen ja nopeutuminen sekä automaation ja tunnistusteknologian kehittyminen” (Koivisto & Ritvanen 2007, 57).

”Kuljetusten kysyntä on aina johdettua kysyntää. Tehokkaatkaan kuljetukset eivät lisää kuljetettavien tavaroiden ja tuotteiden itseisarvoa, vaan hyödyt koituvat aika-, paikka- ja palvelueduista sekä alhaisista kustannuksista eli kansanomaisesti sanottuna ”tavarat kuljetetaan oikeaan aikaan, oikeaan paikkaan, asianmukaisessa kunnossa ja mielellään optimikustannuksin”.” (Inkiläinen, Relander, Ritvanen, Santala & von Bell 2011, 106.)

Perinteisten kuljetusten muuttuminen tehokkaiksi logistisiksi järjestelmiksi on muuttanut maailman tuotannon ja talouden kehitystä merkittävästi. Esimerkiksi maailmanlaajuiset konttikuljetusjärjestelmät ovat luoneet edellytykset globalisaatioksi kutsutun taloudellisen, tuotannollisen ja sosiaalisen järjestelmän läpimurrolle. Entistä kustannustehokkaampien kuljetusten, kuljetusketjujen ja kuljetusjärjestelmien ansiosta raaka-ainelähteiden, tuotannon, markkinoiden ja jälkimarkkinoiden sijainti rajoittaa entistä vähemmän toimitusketjujen strategiaan ratkaisuihin liittyvää päätöksentekoa. (Inkiläinen ym. 2011, 106.)

4.1 Kuljetukset logistisessa prosessissa

”Kuljetusten toimintaympäristöön vaikuttavat maantieteelliset ja talousmaantieteelliset tekijät; maantieteellinen sijainti, ilmasto-olosuhteet ja infrastruktuuri. Lisäksi toimintaa säätelevät ja ohjaavat kansainväliset sopimukset ja kansalliset lait.” (Inkiläinen ym. 2011, 107.)

Suomen elinkeinoelämän ja kansalaisten tarvitsemien kuljetusten hoitaminen tehokkaasti on vaativa tehtävä. Suomi on laaja ja harvaan asutettu maa. Aukastiheys, 16 asukasta/km², on Venäjän jälkeen Euroopan pienin, ja väestö sekä raskaaseen teollisuuteen perustunut tuotanto on sijoittunut koko maahan pohjoisinta Lappia lukuun ottamatta. Suomi on kuljetustyöllä mitaten EU:n kuljetusintensiivisin maa esimerkiksi bruttokansantuotteen tai väkilukuun suhteutettuna. (Inkiläinen ym. 2011, 107.)

”Tuotannon jalostusasteen nousu ja kaupan rakenteiden muuttuminen ovat merkinneet myös logistiikan palvelutarpeiden muuttumista. Pääkaupunki-seudun muodostuminen metropoliksi ja 5–7 merkittävän kasvukeskuksen syntyminen eri puolille maata ovat luoneet mahdollisuuksia valtakunnallisten kuljetustoimintojen kehittämiseksi.” (Inkiläinen ym. 2011, 107.)

”Kuljetusten kannalta suurimmat haasteet liittyvät laajan väyläverkon – satamat, ratapihat ja lentoasemat mukaan lukien – kunnossapitoon sekä päivittäiseen ylläpitoon. Tehtävää vaikeuttaa, muun ohella, vaihteleviin

talvi- sekä erilaisiin ääriolosuhteisiin varautuminen. Lisäksi väyläverkkoihin kohdistuvat, kasvaneet välityskykyodotukset ja liikennejärjestelmät edellyttävät lisääntyvää resursointia infrastruktuurin kunnossa- ja ylläpitoon.” (Inkiläinen ym. 2011, 108.)

4.2 Kuljetusmarkkinat ja -toiminta

”Suomi on nykyisin osa globaaleja kuljetusmarkkinoita. EU:n sisämarkkinat ovat Suomelle tärkeimmät. Euroopan päämarkkinoihin nähden syrjäinen sijainti ja vaativat ilmasto-olosuhteet asettavat Suomen logistiselle kilpailukyvyille, sekä laadun että kustannusten suhteen, jatkuvia haasteita ulkomaankaupan kuljetuksissa. Toisaalta yhteismarkkinat, ihmisten, tavaroiden, palveluiden ja pääomien vapaa liikkuvuus, ovat laajentaneet ja avanneet Suomen markkinoita, lisänneet kansallista ja kansainvälistä kilpailua sekä tehostaneet logistisia toimintoja.” (Inkiläinen ym. 2011, 109.)

5 YLEISTÄ TEORIAA KYSELYTUTKIMUKSEN TEOSTA

Kyselytutkimus on hyvä tapa kerätä ja tarkastella tietoa muun muassa erilaisista yhteiskunnan ilmiöistä, ihmisten toiminnasta, mielipiteistä, asenteista ja arvoista. Tällaiset kiinnostuksen kohteet ovat sekä moniulotteisia että monimutkaisia. (Vehkalahti 2014, 11.)

”Kyselytutkimuksessa tutkija esittää vastaajalle kysymyksiä kyselylomakkeen välityksellä. Kyselylomake on mittausväline, jonka sovellusalue ulottuu yhteiskunta- ja käyttäytymistieteellisestä tutkimuksesta mielipidetiedusteluihin, katukyselyihin, soveltuvuustesteihin ja palautemittauksiin.” (Vehkalahti 2014, 11.)

”Haastattelututkimuksessa tutkija tai haastattelijä esittää kysymyksiä suoraan vastaajalle, esimerkiksi puhelimitse tai kasvotusten. Haastattelulomake muistuttaa kyselylomaketta. Erona on se, että kyselylomakkeen on toimittava omillaan, ilman haastattelijan apua.” (Vehkalahti 2014, 11.)

”Englanninkielinen termi survey kattaa sekä kysely- että haastattelututkimuksen, mutta valitettavasti sanalle ei ole vakiintunutta suomennosta. Toisinaan käytetty sana lomaketutkimus kuulostaa liian viralliselta ja hieman kuivalta, ikään kuin tutkittaisiin lomakkeita. Kysely ja haastattelu viittaavat paremmin tutkimustyössä tarvittavaan uteliaisuuteen.” (Vehkalahti 2014, 12.)

5.1 Mittarit

Mielipiteiden, asenteiden ja arvojen tutkiminen on haastavaa. Haasteita aiheuttavat lukuisat epävarmuudet: edustivatko kyselyyn osallistuneet tutkimuksen perusjoukkoa, saatiinko riittävän paljon vastauksia, oliko kysymyksiin vastattu tarpeeksi kattavasti, mittasivatko kysymykset tutkittavia asioita, toimivatko mittarit luotettavasti, oliko kyselyn ajankohta hyvä ja

niin edelleen. Osa haasteista liittyy tiedonkeruuseen, osa mittaamiseen ja osa tutkimuksen sisällöllisiin tavoitteisiin. (Vehkalahti 2014, 12.)

”Kyselytutkimuksessa mittarilla tarkoitetaan kysymysten ja väitteiden koelmaa, jolla pyritään mittaamaan erilaisia moniulotteisia ilmiöitä kuten asenteita tai arvoja. Mittareita voidaan rakentaa itse tai soveltaa aiemmin käytettyjä, ”valmiita” mittareita. Valmiisiin mittareihin on syytä suhtautua jossain määrin varauksellisesti, sillä niiden toimivuus toisessa yhteydessä ei ole itsestäänselvyys. Mitattavat ilmiötäkään eivät yleensä ole kovin vakaita; ne voivat muuttua ajan kuluessa tai ilmetä eri ympäristöissä eri tavalla.” (Vehkalahti 2014, 12.)

5.2 Menetelmät

Kyselytutkimus on suurelta osin määrällistä tutkimusta, jossa sovelletaan tilastollisia menetelmiä. Kyselyaineistot koostuvat pääosin mitatuista luvuista ja numeroista, sillä vaikka kysymykset esitetään sanallisesti, niin vastaukset ilmaistaan numeerisesti. Sanallisesti annetaan täydentäviä tietoja tai vastauksia kysymyksiin, joiden esittäminen numeroina ei olisi käytännöllistä. (Vehkalahti 2014, 13.)

”Usein sanotaan, että määrällisellä tutkimusotteella tavoitellaan yleiskäsityksiä ja laadullisilla menetelmillä pureudutaan yksityiskohtiin, mutta ei tutkimusote kaikkea ratkaise. Myös tilastollisilla menetelmillä päästään käsiksi yksityiskohtiin. Samassa tutkimuksessa saatetaan hyödyntää molempia lähestymistapoja. Sanallisia vastauksia voi olla antoisampaa analysoida laadullisilla menetelmillä. Olennaisinta on, että osaa valita tarkoitukseenmukaiset lähestymistavat sen ilmiön tutkimiseen, josta on kiinnostunut.” (Vehkalahti 2014, 13.)

6 KYSELYN ANALYSOINTI

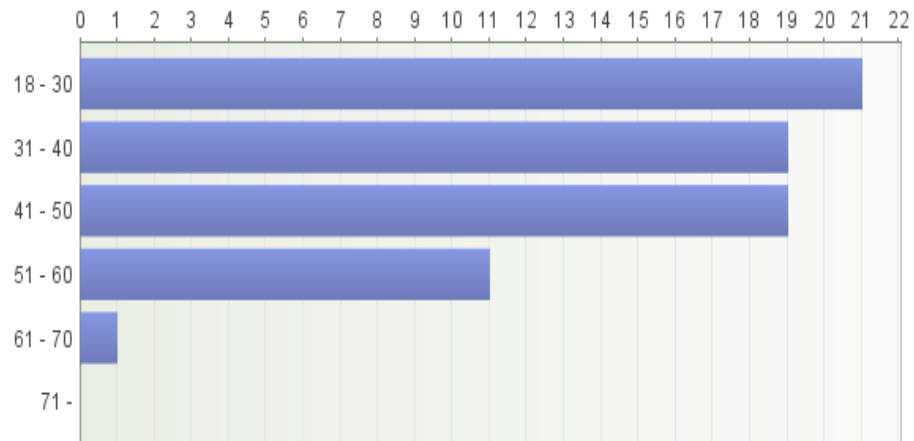
Kysely tehtiin toimeksiantajan toiveen mukaan webropol.fi -internetsivuston avulla. Se lähetettiin Rahtarit ry:n Forssan osaston jäsenille, joita on yhdistyksen sivujen mukaan 550. Vastauksia tuli yhteensä 71 kappaletta. Vastausprosentti on siis noin 12,9 prosenttia, joka on riittävä hyvän analyysin tekemiseen tuloksista. Toimeksiantajan mukaan kyselyn virhemarginaalia ei tarvinnut laskea. Kyselyä pidettiin auki 10 päivää. Kahden ensimmäisen päivän aikana tuli paljon vastauksia, minkä jälkeen vastauksia tuli vain muutamia päivittäin.

6.1 Alkutiedot

Kysely oli melko lyhyt ja siinä oli 5 kohtaa, joihin piti vastata. Aikaa vastaamiseen kului noin 5 minuuttia. Jos kysely olisi ollut pidempi ja kattavampi, se olisi todennäköisesti alentanut motivaatiota siihen vastaamiseen.

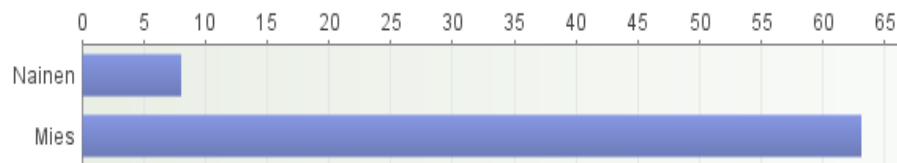
Vastausprosentti olisi voinut jäädä liian alhaiseksi. Ensimmäinen kysymys koski vastaajien ikää ja toinen kysymys sukupuolta.

Kuviossa 1 on esitetty jokaisen ikäryhmän vastaajien määrä. X-akselilla ovat vastaajien määrät ja Y-akselilla ovat ikähaarukat. Suurin ryhmä oli 18–30 -vuotiaat. Heitä oli 21 kappaletta vastanneista. Kahden seuraavan ikäryhmän vastaajia oli molemmissa ryhmissä 19 kappaletta. 51–60 -vuotiaita vastaajista oli 11 kappaletta. 61–70 -vuotiaita oli yksi kappale ja viimeiseen ikäryhmään ei kuulunut vastaajista kukaan. Iso osa vastaajista oli siis hyvin nuoria alan työntekijöitä.



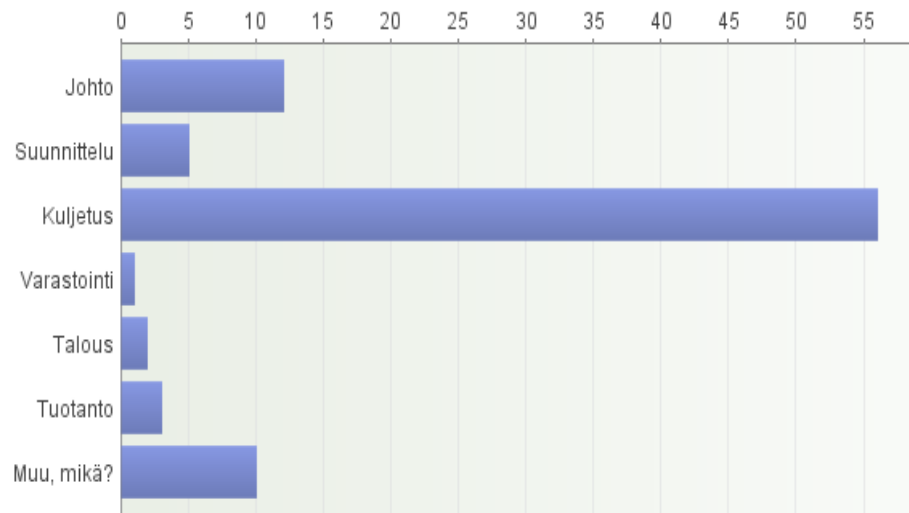
Kuvio 1. Vastaajien ikäjakauma.

Kuviossa 2 on esitetty vastaajien sukupuolijakauma. Yhdistyksen jäseninä oli huomattavasti enemmän miehiä kuin naisia. Vastaajista miehiä oli 63 ja lisäksi naisia 8 kappaletta. Logistiikka-ala kiinnostaa miehiä merkittävästi enemmän.



Kuvio 2. Vastaajien sukupuolijakauma.

Kolmas kysymys pyrki selvittämään sen minkälaisissa tehtävissä vastaajat työskentelevät. Ylivoimaisesti suurin työskentelytehtävä liittyi kuljetukseen. Toiseksi suurin oli johtotehtävät. Kuviossa 3 sivulla 9 on esitetty vastaajien työtehtävät. Y-akselilla on tehtävä ja X-akselilla on kyseisen tehtävän valinneiden vastaajien määrä.



Kuvio 3. Vastaajien työtehtävät.

Suunnittelun parissa työskenteli viisi vastaajaa ja muissa työtehtävissä tätä vähemmän. Kohdan ”muu” vastaukset olivat myös lähes kaikki eri tehtävissä työskenteleviä henkilöitä. Kaksi vastaajista mainitsi koulutuksen työtehtäväkseen.

6.2 Väittämät

Kyselyn ydinosa sisälsi 20 erilaista väittämää logistiikka-alaan liittyen. Ideana oli, että esitettiin väittämä ja siihen sai vastata asteikolla 1–5. 1 = täysin eri mieltä, 2 = hieman eri mieltä, 3 = ei samaa mieltä eikä eri mieltä, 4 = hieman samaa mieltä, 5 = täysin samaa mieltä. Väittämiin vastates- sa täytyi ottaa huomioon, että ne koskivat vain Kanta-Hämeen seutua. Kyselyyn vastattiin nimettömänä ja kaikkien vastausten ilmoitettiin olevan luottamuksellisia. Tämän vuoksi avoimet vastaukset jätettiin liitteestä pois.

Väittämien aihealueet liittyivät muun muassa talouteen, työvoimaan, teknologiaan ja asiakkaiden tarpeiden huomioimiseen. Analysoinnissa väittämät pyritään käymään läpi teemoittain, ei yksitellen. Tavoitteena oli kar- toittaa alalla työskentelevien henkilöiden mielikuvaa nykytilasta ja siitä mihin ala on suuntautumassa tulevaisuudessa. Ensimmäinen asia, joka vastauksista näkyi selkeimmin, oli heikko usko Forssan seudun tulevai- suuteen verrattuna alan kokonaiskuvaan.

Ensimmäinen väittämä oli: ”Tiekuljetusten määrä tulee kasvamaan tule- vaisuudessa.” 1–5 -asteikolla vastausten keskiarvoksi tuli 3,48. Suurin osa vastaajista oli siis samaa mieltä väittämän kanssa. Tämän kaltainen kehitys on ollut havaittavissa alalla jo useamman vuoden ajan. Nettikauppojen suosio ja kasvu lisäävät merkittävästi myös tiekuljetusten käyttöä. Myös lähikuljetusten määrä on kasvamaan päin. Yhtenä esimerkkinä voisi mai- nita lähellä tuotetun ruuan, joka on alkanut viime vuosina kiinnostamaan paikallisia kuluttajia yhä enemmän. Tämä koskee Forssan seutua ja on ha-

vaittavissa muuallakin Suomessa. Suomalaiset ovat aina arvostaneet koti- maista puhdasta ruokaa. Suomen heikon taloudellisen tilanteen takia eri tahot kannustavat suosimaan suomalaisia tuotteita ja palveluita.

Kolmas väittämä oli: ”Kuljetusyrittäminen on kannattavaa liiketoimintaa.” Tämän väittämän kohdalla selkeästi yli puolet vastaajista oli täysin eri mieltä tai hieman eri mieltä. Talouden heikko tilanne heijastuu siis selkeästi myös kuljetusyrittäjiin. Lama-aikana lähes kaikki alat kohtaavat suuria vaikeuksia. Investointeja ei tule ja työttömyys lisääntyy. Vastaajista vain 11 oli väittämän kanssa hieman samaa mieltä tai täysin samaa mieltä. Uskoa omaan alaan myös jonkin verran löytyy. Alalla on myös kova kilpailu ja pienimmät toimijat voivat tuntea olonsa hyvin epävarmaksi tulevaisuuden suhteen talouden heikosta tilanteesta johtuen. Kuviossa 4 on esitetty vastausjakauma väittämään: ”Talouden heikko tilanne heijastuu myös kuljetusyrittäjiin”.



Kuvio 4. Vastausjakauma kuvion otsikon väittämään.

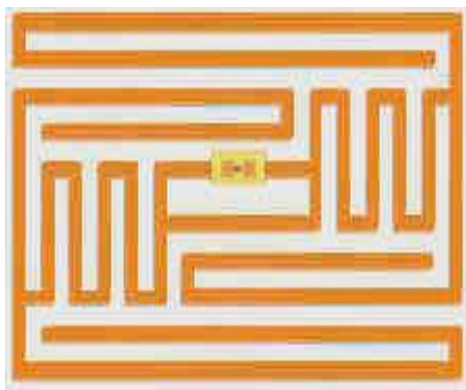
Venäjän vastainen pakotepolitiikka vaikuttaa tällä hetkellä negatiivisesti kuljetusyrittäjiin. Vienti- ja tuontirajoitukset vähentävät kuljetusten määrää. Pakotepolitiikkaan ei ole näillä näkymin tulossa helpotuksia pitkään aikaan. EU vaatii Venäjältä toimia Ukrainassa pysyvän rauhan saavuttamiseksi ennen kuin rajoituksista voidaan osittain tai kokonaan luopua. Toisaalta Venäjän toimet terrorismin vastaisessa sodassa Syyriassa on jonkin verran jälleen lähentänyt länsimaita ja Venäjää. Tämä voi mahdollisesti vaikuttaa pakotepolitiikan helpottamiseen, josta seuraisi myös kuljetusalan elpyminen Venäjän suuntaan.

Kuudes väittämä kuului näin: ”Ulkomainen halpa työvoima vie suomalaisilta alan työpaikkoja.” Reilusti yli puolet vastaajista oli samaa mieltä väit-

tämän kanssa. Tämä on yksi iso ongelma kotimaisille kuljetusyrittäjille. Esimerkiksi virolainen kuorma-autonkuljettaja kuljettaa tavaraa paljon pienemmällä palkalla kuin suomalainen kollega. Tähän liittyy myös kabo-taasi, joka tarkoittaa maan sisäistä kuljetusta kulkuneuvolla, joka on rekisteröity toiseen maahan. Tätä pitäisi pystyä jotenkin rajoittamaan, koska tällä hetkellä kilpailu on epäreilua kotimaisten kuljetusyrittäjien näkökulmasta. Ongelmaan on esitetty ratkaisuksi muun muassa tienkäyttömaksua ulkomaille rekisteröidyille ajoneuvoille.

Kilpailu logistiikka-alalla kovenee ja kaikilla pitäisi olla yhtäläiset mahdollisuudet menestyä. Tiekuljetusten määrän kasvaessa myös alalla tarvittavan työvoiman määrä tulee kasvamaan. Kuljettajista on jo nyt jossain määrin pulaa. Yksi väittämistä oli: ”Kuljettajien jatkokoulutus on tärkeää nopeasti muuttuvalla alalla.” Tämän väittämän kohdalla keskiarvoksi tuli 3,68. Suurin osa vastaajista piti siis kuljettajien ajantasaista koulutusta tärkeänä. Tämä toimii myös kilpailuvalttina, että yrityksellä on osaava henkilökunta, joka selviytyy nykyajan haasteista. Ei pitäisi tyytyä liikaa vanhoihin ja tuttuihin toimintatapoihin, jos uudet ratkaisut helpottavat ja nopeuttavat työntekoa.

Teknologia kehittyy hurjaa vauhtia, joten on yhä tärkeämpää pysyä sen mukana. Esimerkiksi RFID-teknologia on yksi kovaa vauhtia yleistyvää teknologia logistiikka-alalla. Lyhenne tulee sanoista Radio Frequency Identification, joka tarkoittaa suomeksi radiotaajuista etätunnistusta. Kyseessä on siis pieni siru, joka voidaan asentaa pakkauksiin. Tämä lähettää sitten tietoa paketista vastaanottajalle koko logistiikkaketjun ajan. Kyse-lyssä esitettiin myös väittämä: ”Uutta teknologiaa osataan hyödyntää. Esim. RFID-teknologia.” Hieman yllättävää oli, että 40 vastaajaa valitsi vaihtoehdon 3. Yli puolet ei siis osannut oikein arvioida tilannetta suuntaan tai toiseen. Toisaalta RFID ei ole vielä täysin syrjäyttämässä viivakooditunnistusta, joka on huomattavasti halvempi tunnistustekniikka. Tulevaisuudessa näin todennäköisesti tulee käymään, kun teknologian tuottaminen halpenee riittävästi. Viimeistään silloin tästäkin teknologiasta tulee tuttu kaikille alalla työskenteleville. Kuvassa 1 on esitetty RFID-siru suurennettuna.



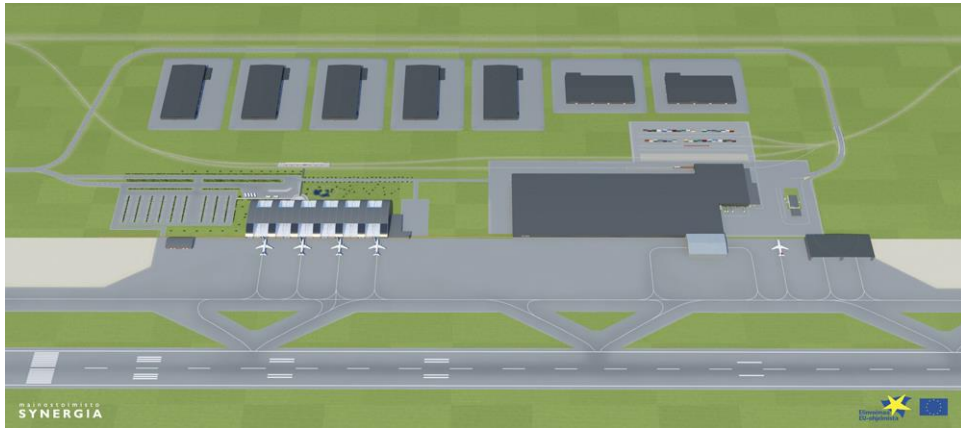
Kuva 1. RFID-tunniste suurennettuna. Perez J. M. EPC RFID-tunniste. Viitattu 1.11.2015. Saatavissa <https://fi.wikipedia.org/wiki/RFID>.

Eräs huikea tulevaisuudenvisio ja teknologia on pienten pakettien kuljetaminen lennokeilla. Tätä suunnitteli ja toteutti ensimmäisenä nettikauppa Amazon. Yhdysvaltojen lainsäädäntö tuli kuitenkin vastaan esimerkiksi ilmatilarajoituksineen. Tällä hetkellä siellä kaivataan muutosta lainsäädäntöön, joka vapauttaisi markkinat lennokkibisnekselle laajemmin. Suomessa lainsäädäntö on tämän suhteen vapaampaa ja Posti tekee jo testilentoja lennokeilla toteuttaakseen niillä pienpakettikuljetuksia tulevaisuudessa. Tässä olisi myös yksi hyvä sauma olla edelläkävijä koko maailmassa tällä alalla. Saataisiin luotua täysin uudenlaisia työpaikkoja. Kuvassa 2 on esitetty yksi lennokkimalli.



Kuva 2. Lennokki. Tieteen Kuvalehti. Voititko lennokin? Viitattu 2.11.2015. Saatavissa <http://tieku.fi/teknologia/kuka-voitti-dji-phantom-2-lennokin>.

Yksi väittäjä oli: ”Toteutuessaan Humppilan lentokenttähanke lisääsi kuljetuksia merkittävästi.” Yli puolet vastaajista oli tämän väittämän kanssa hieman tai täysin samaa mieltä. Lentokenttähankkeesta on puhuttu jo vuosia. Toteutumisen tiellä on kuitenkin monia esteitä. Yksi olennainen tekijä on Helsinki-Vantaan lentokentän läheisyys, joka on vahva kilpailija lentokuljetuksia järjestettäessä. Forssan seudulle se olisi kuitenkin todella merkittävä hanke toteutuessaan. Lentokenttä elvyttäisi seutua, lisääsi kuljetuksia ja toisi paljon uusia työpaikkoja. Hankkeen ekologisuutta on pidetty sen vahvuutena ja kilpailuetuna. Lentokenttä tulisi olemaan myös hyvällä paikalla raide- ja tieliikenteen kannalta ajateltuna. Tällä hetkellä hanke on kuitenkin jäissä, koska vuonna 2014 tuli päätös, jossa kaavalle ei saatu vahvistusta. Kuvassa 3 sivulla 13 on esitetty kaavasuunnitelma Humppilan lentokenttähankkeesta.



Kuva 3. Humppilan lentokenttähankkeen kaavasunnitelma. FSKK. Humppila_hae.jpg. Viitattu 3.11.2015. Saatavissa <http://www.fskk.fi/index.php?section=92>.

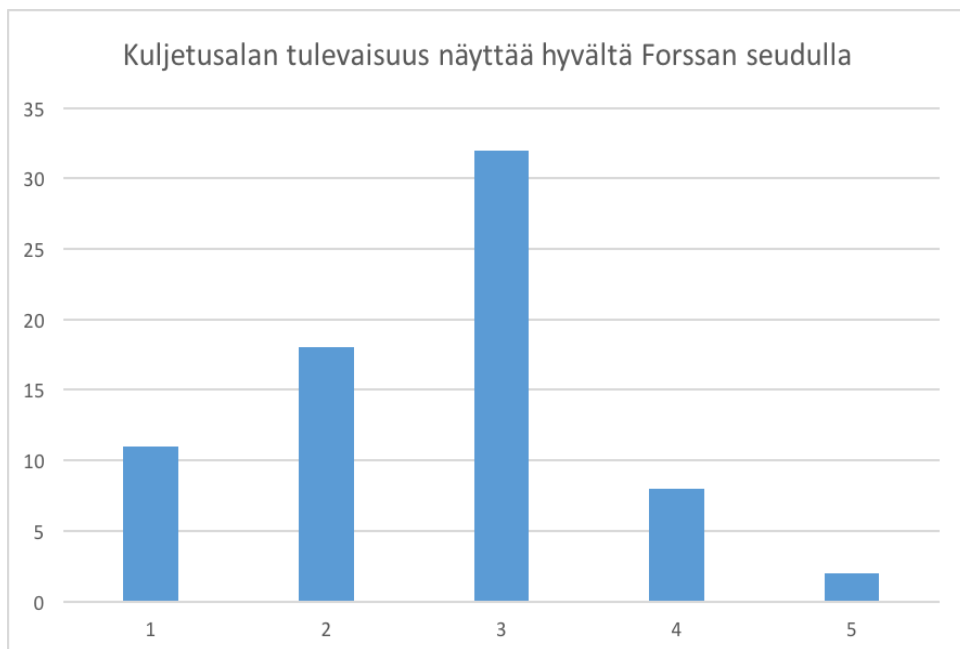
Kaksi väittämää liittyi kestävään kehitykseen. Ensimmäinen väite oli: ”Kuljetusten ekologisuus on jatkossa tärkeämpää.” ja toinen väite kuului: ”Bio- ja kierrätystalouteen liittyvät kuljetukset ovat kasvussa.” Molempien väittämien kohdalla selkeä enemmistö oli samaa mieltä väittämiensä kanssa. Tärkeä mantra, jota kuljetusalalla toistetaan on: ”Vie mennessäsi ja tuo tullessasi.” Jos mahdollista, tätä pitäisi aina noudattaa. Tyhjiällä kulkuneuvoilla liikkuminen tuhlaa kuljetusyritysten resursseja ja saastuttaa luontoa. On huomattavasti ekologisempaa luonnon kannalta kuljettaa aina jotain tavaraa johonkin suuntaan. Biopolttoaineet tulevat olemaan jatkossa suuremmissa roolissa energiataloudessa ja kulkuneuvojen polttoaineena. Biotalouden vallatessa markkinoita siihen liittyvät kuljetukset tulevat kasvamaan, kuten Rahtarit ry:n Forssan osaston vastauksista hyvin huomaa.

Suomi on kierrätyksen kärkimaita. Jokainen asukas pystyy itse lajittelemaan jätteitään jäteastioihin, joista ne kuljetetaan lajitteluun ja kierrätykseen. Monien taloyhtiöiden pihassa on nykyisin jo vähintään sekajäteastia, pahvinkeräys ja paperinkeräys. Myös lasin- ja metallinkeräyspisteitä on yleisesti käytössä joihin kuka tahansa voi viedä jätteitensä. Pullojen ja tölkkien palauttamiseen on lähes joka ruokakaupassa omat automaattinsa. Palautusprosentti on yli 90 %, mikä on todella hyvä. Panttijärjestelmä rohkaisee ja motivoi ihmisiä palauttamaan pullot ja tölkit kauppaan. Toki parantamiseen on aina varaa ja resursseja pitää oppia käyttämään yhä viisaammin. Suomalaista kierrätysosaamista voisi maailmalla markkinoida aggressiivisemmin.

Kaksi seuraavaa väittämää liittyy toisiinsa hyvin vahvasti: ”Kuljetusyrittäjiltä vaaditaan lisäpalveluja yhä enemmän.” ja ”Asiakkaan tarpeiden huomioiminen on yhä oleellisempaa.” Näissä molemmissa väittämissä lähes kaikki vastaajat olivat niiden kanssa samaa mieltä. Tällä hetkellä yritysten perusajatuksena on asiakkaan kuunteleminen ja hänen toiveidensa mukaan toimiminen. Tästä käytetään termiä asiakaslähtöisyys. Tuote tai palvelu pyritään tuottamaan mahdollisimman hyvin asiakkaan tarpeiden mukaan. Esimerkiksi huonekaluliikkeet tarjoavat lisäpalveluna kotiinkuljetuksen ja sisälle kantamisen. Tällaisesta palvelusta tulee tietenkin lisämaksu tuotteen koko hintaan.

Toinen hieman kattavampi esimerkki on yritykseen hankittava uusi toiminnanohjausjärjestelmä, eli ERP, joka on lyhenne sanoista Enterprise Resource Planning. Kyseessä on hyvin pitkä prosessi, jossa kartoitetaan asiakasyrityksen tarpeet hyvin yksityiskohtaisesti. Käytännössä siis kustomoidaan haluttu toiminnanohjausjärjestelmä yritykselle. Tähän sisältyy myös henkilökunnan kouluttamista uuteen järjestelmään. Loppuvaiheessa tapahtuu ERP:n implementointi, eli käyttöönotto. Sitten on testausjakso, mahdolliset parannusehdotukset ja niiden toteutukset. Järjestelmän ylläpito on saatettu ulkoistaa palveluntarjoajalle tai sitten siihen on koulutettu oma asiantuntija yrityksen sisällä. Koko projekti voi kestää 9–12 kuukautta. Tällaisen palvelun tarjoamisessa asiakaslähtöisyys on äärimmäisen tärkeä asia.

Kuviossa 5 on esitetty vastausjakauma väittämään: ”Kuljetusalan tulevaisuus näyttää hyvältä Forssan seudulla”. Vastaukset painottuvat vaihtoehtoihin 1 ja 2, eli uskoa tulevaisuuteen ei kovinkaan merkittävästi ole. Forssassa ei ole paljoa avoimia työpaikkoja tarjolla ja muuttotappio vaivaa kaupunkia vuodesta toiseen. Ihmiset muuttavat työn perässä paikkakunnalta pois. Logistiikan näkökulmasta Forssa sijaitsee erittäin hyvällä paikalla. Etäisyydet Helsinkiin, Turkuun ja Tampereelle ovat noin 100 kilometriä. Forssan kautta menee Valtatie 2 ja Valtatie 10 keskustaajaman alueella. Suomen heikko taloudellinen tilanne, kuljetusalan kova kilpailu ja ulkomainen halpa työvoima heikentävät uskoa tulevaisuuteen erityisesti Forssan seudulla.



Kuvio 5. Kuvion otsikon väittämän vastausjakauma.

Muuttotappio pitäisi saada pysäytettyä ja uusia yrittäjiä täytyisi houkutella kaupunkiin. Tätä kautta syntyisi lisää kipeästi kaivattuja työpaikkoja. Mi-

ten nämä tavoitteet sitten toteutetaan? Asiaa on pohdittu pitkään monen tahon toimesta, mutta mitään ihmelääkettä tilanteeseen kukaan ei ole osannut kertoa. Täysin synkältä Forssan tulevaisuus ei kuitenkaan vaikuta. Yhtenä hyvänä esimerkkinä on Järkivihreä Forssan seutu -projekti, joka pyrkii kehittämään biotaloutta, kierrätystä ja muita ekologisia ratkaisuja. Hyvin onnistuessaan tämä lisää myös alueen logistisia tarpeita.

6.3 Avoin kysymys

Kyselyn lopuksi esitettiin avoin kysymys: ”Mitä pitäisi tehdä nyt, että jatkossa kuljetusyrittäjillä olisi paremmat toimintaedellytykset?” Tämä viimeinen kysymys oli vapaaehtoinen, mutta vastauksia tuli silti erittäin paljon. Yhteensä 42 kappaletta. Vastauksissa esiintyi useita samoja teemoja. Kyselyn alussa luvattiin vastausten olevan luottamuksellisia, joten niitä ei sanatarkasti lainata. Useaan kertaan esille nousseet teemat käsitellään yleisluonteisesti.

Yksi merkittävä teema oli kabotaasin salliminen. Se tarkoittaa maan sisäistä kuljetusta ulkomaille rekisteröidyllä ajoneuvolla. Tämä aiheuttaa epäreilun kilpailutilanteen kotimaisten kuljetusyrittäjien näkökulmasta. Kabotaasin valvonta on hyvin heikkoa ja rangaistukset pieniä. Tilanne vaatisi parempaa valvontaa ja rajoituksia ulkomaisille kuljetusyrittäjille. Ulkomaiset toimijat pystyvät tarjoamaan logistiikkapalveluita halvemmalla. Halvin vaihtoehto ei usein ole välttämättä paras, mutta monet yritykset tyytyvät siihen. Moni ehdottaa tiemaksua ongelman hoitamiseksi.

Toinen iso teema oli kuljetusyrittäjiä koskeva lainsäädäntö. Erilaisia rajoituksia ja veroja on paljon, jotka hankaloittavat toimintaa. Enemmän joustoa työaika ja ajo-aikalakeihin myös vaaditaan. Säädöksiä ja asetuksia on paljon, joiden noudattaminen tuntuu vaikealta niiden päällekkäisyyksien takia. Myös konkurssikeinottelu koetaan ongelmana. Tämä sisältää hintojen polkemista ja maksujen maksamatta jättämistä, minkä jälkeen aloitetaan taas uusi yritys. Tavarankuljetuslupa vaaditaan kiristyksiä, joka vähentäisi keinottelua alalla. Itse itsensä työllistävät autoilijat eivät saa ajaa samaa viikkotuntimäärää kuin palkattu kuljettaja. Turhautuneisuutta esiintyy paljon ja ihan ymmärrettävistä syistä.

Muutamassa vastauksessa esiintyi suomalaisen työn ja osaamisen tukeminen. Heikossa taloustilanteessa näin kannattaisikin tehdä alasta riippumatta, jos vain mahdollista. Ulkomaisten kuljetusyrittäjien toimintaa pitäisi pystyä rajoittamaan, jotta alalla riittäisi jatkossa suomalaisillekin töitä.

7 POHDINTA

Kyselystä saatujen tulosten perusteella voi todeta, että uskoa kuljetusten tulevaisuuteen Forssan seudulla on melko vähän. Heikko tilanne koskee koko maata, mutta korostuu erityisesti Forssassa ja sen lähialueilla. Paikkakunnalta on lähtenyt huomattavan paljon työpaikkoja merkittävien työnantajien yt-neuvottelujen seurauksena.

Logistiikka-alalla on Suomessa monia uhkakuvia, jotka vallitsevat jo nykypäivänä. Ulkomainen halpa työvoima, kabotaasi, Venäjän vastaiset talouspakotteet ja kiihtyvä kilpailu alalla. Nämä asiat luovat tilanteen, jossa jokaisen kotimaisen kuljetusyrittäjän on erittäin haastavaa toimia. Alaa koskevat lainsäädännölliset ongelmat tuottavat myös vaikeuksia. Niihin pitäisi saada parannuksia ja esimerkiksi kabotaasiliikenteen kuriin saaminen olisi hyvä alku.

Kuljetusalalla on myös mahdollisuuksia. Bio- ja kierrätystalouteen liittyvät kuljetukset ovat lisääntymässä, joten se lisää kuljetustarpeita myös Forssan seudulla. Forssaan on suunnitteilla uusi biojalostamo, joka toisi suuren määrään uusia työpaikkoja alueelle. Logistiset tarpeet kasvaisivat ja kuljetusyrittäjien näkökulmasta tämä olisi suuri piristysruiske.

Turun telakan viime aikoina saadut suuret laivatilaukset ovat Suomen talouden kannalta ehkä tärkein yksittäinen työllisyyttä edistävä tekijä tällä hetkellä. Tämä on hyvä tilaisuus saada lisää työtä ja tilauksia Forssan seudun alihankintayrityksille. Elintarviketeollisuus on nykyisin alueella suurin kuljetusyrittäjien työllistäjä. Jos kunnianhimoinen Humppilan lentokenttähanke joskus tulevaisuudessa toteutuu, se toisi erittäin paljon uusia työpaikkoja ja elvyttäisi seutua kuljetustenkin näkökulmasta.

LÄHTEET

Inkiläinen, A., Relander, S., Ritvanen, V., Santala, J., & von Bell, A, P. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Helsinki: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry. Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry.

Koivisto, E. & Ritvanen, V. 2007. Logistiikka PK-yrityksissä, hankinta kilpailutekijänä. Helsinki: WSOY Oppimateriaalit Oy.

Vehkalahti, K. 2014. Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät. Helsinki: Oy Finn Lectura Ab.

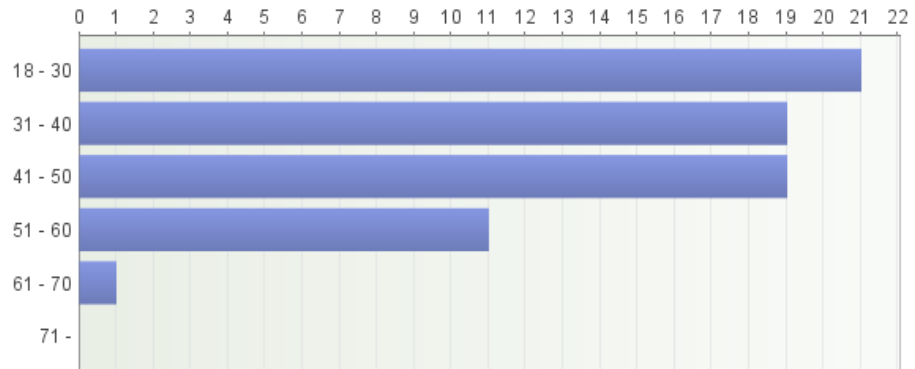
HAASTATTELUT

Pura, M. 2015. Kuljetuspäällikkö. Hankkija Oy, 1972–1977. Haastattelu 10.7.2015.

KYSELYN TULOKSET

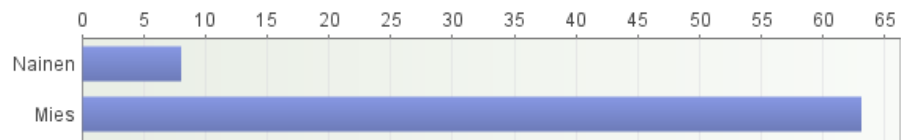
1. Ikäni on?

Vastaajien määrä: 71



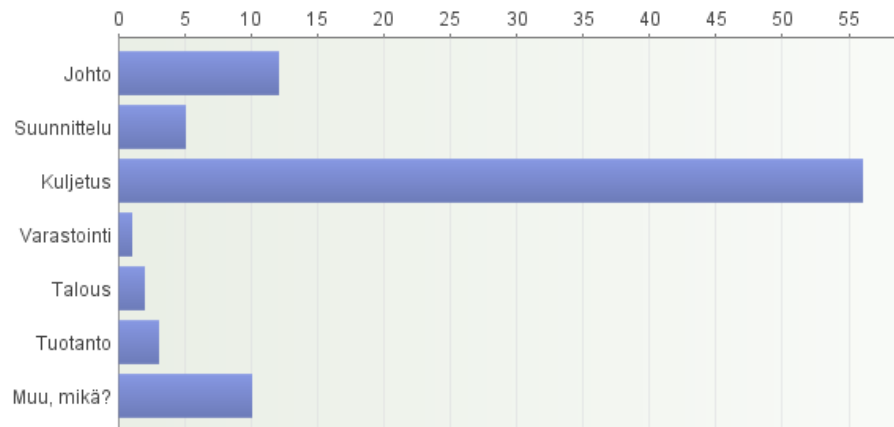
2. Sukupuoleni on?

Vastaajien määrä: 71



3. Missä tehtävissä työskentelet?

Vastaajien määrä: 71



Avoimet vastaukset: Muu, mikä?

- IT-palvelut
- kirvesmies
- Työtön
- koulutus
- painaja,, tampereella.
- taksikuski
- työsuunnittelija
- opiskelija
- Louhinta
- Koulutus

4. Seuraavassa osiossa on väittämiä ja niihin vastausvaihtoehdot 1 - 5. Numeroasteikosta valitaan siis yksi vaihtoehto jokaiseen kohtaan. 1 = täysin eri mieltä, 2 = hieman eri mieltä, 3 = ei samaa mieltä eikä eri mieltä, 4 = hieman samaa mieltä, 5 = täysin samaa mieltä. Väittämiin vastatessa täytyy ottaa huomioon, että ne koskevat vain Kanta-Hämeen seutua.

Vastaajien määrä: 71

Kuljetusten tulevaisuus Forssan seudulla

Liite 1/3

	1	2	3	4	5	Yhteensä	Keskiarvo
Tiekuljetusten määrä tulee kasvamaan tulevaisuudessa.	1	10	23	28	9	71	3,48
Lähikuljetusten kysyntä kasvaa jatkossa.	2	11	19	29	10	71	3,48
Kuljetusyrittäminen on kannattavaa liiketoimintaa.	14	27	19	8	3	71	2,42
Työvoiman tarve alalla tulee kasvamaan.	2	10	13	30	16	71	3,68
Kuljettajista on jo nyt pulaa.	4	15	18	24	10	71	3,3
Ulkomainen halpa työvoima vie suomalaisilta alan työpaikkoja.	4	10	5	16	36	71	3,99
Uutta teknologiaa osataan hyödyntää. Esim. RFID-teknologia.	2	11	40	17	1	71	3,06
Kuljetusten ekologisuus on jatkossa tärkeämpää.	1	4	16	39	11	71	3,77
Toteutuessaan Humppilan lentokenttähanke lisää kuljetuksia merkittävästi.	1	6	18	25	21	71	3,83
Venäjän tuontirajoitukset haittaavat myös paikallisia kuljetusyrittäjiä.	1	5	16	33	16	71	3,82
Talouden heikko tilanne heijastuu myös kuljetusyrittäjiin.	1	1	5	19	45	71	4,49
Bio- ja kierrätystalouteen liittyvät kuljetukset ovat kasvussa.	0	5	10	42	14	71	3,92
Elintarviketeollisuus on alueella suurin kuljetusyrittäjien työllistäjä.	3	9	23	30	6	71	3,38
Lähiruoan lisääntyvä kysyntä lisää myös kuljetustarpeita.	3	8	28	26	6	71	3,34
Kilpailu kuljetusalalla tulee kiihtymään.	2	3	12	37	17	71	3,9
Kuljetusyrittäjiltä vaaditaan lisäpalveluja yhä enemmän.	0	3	8	31	29	71	4,21
Asiakkaan tarpeiden huomioiminen on yhä oleellisempaa.	1	1	4	26	39	71	4,42
Kuljettajien jatkokoulutus on tärkeää nopeasti muuttuvalla alalla.	3	5	17	33	13	71	3,68
Kuljetuskaluston maksimikapasiteetin lisääminen tuo taloudellisia etuja.	7	13	18	22	11	71	3,24
Kuljetusalan tulevaisuus näyttää hyvältä Forssan seudulla.	11	18	32	8	2	71	2,61
Yhteensä	63	175	344	523	315	1420	3,6