



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Johanna Lähde

KABOTAASIKULJETUSTEN
VAIKUTUKSET
SUOMEN MAANTIEKULJETUKSIIN

Liiketalous
2017

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Johanna Lähde
Opinnäytetyön nimi	Kabotaasikuljetusten vaikutukset Suomen maantiekuljetuksiin
Vuosi	2017
Kieli	suomi
Sivumäärä	41 + 1 liite
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten kabotaasikuljetuksien asteittainen vapauttaminen on vaikuttanut Suomen maantiekuljetuksiin ja millainen sen vaikutus on tulevaisuudessa. Opinnäytetyön aihe on ajankohtainen, koska kabotaasikuljetuksien asteittainen vapauttaminen Suomessa on tapahtunut vain vähän aikaa sitten.

Opinnäytetyö koostuu teoreettisesta viitekehyksestä ja empiirisestä tutkimuksesta. Teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta pääotsikosta, joissa pyritään selvittämään tutkimuksen pohjaa, Suomen ulkomaankuljetuksia, sekä käsittelemään tarkemmin maantiekuljetuksia ja kabotaasikuljetuksien vaikutuksia niihin tarkemmin. Teoreettisen viitekehysten aineistona käytettiin verkkolähteitä ja alan kirjallisuutta.

Teoreettista viitekehystä käytettiin empiirisen tutkimuksen pohjana. Empiirinen tutkimus toteutettiin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää apuna käyttäen. Aineisto kerättiin teemahaastattelun avulla. Haastatteluihin osallistui neljä henkilöä, jotka työskentelevät maantiekuljetusten parissa Suomessa sekä Euroopassa.

Empiirisestä tutkimuksesta kävi ilmi, että kabotaasikuljetukset ovat ajankohtainen ja mielipiteitä jakava ilmiö. Kabotaasikuljetukset nähdään suurena uhkana Suomen maantiekuljetuksille sen työpaikkoja vähentävän osuuden vuoksi, mutta kabotaasikuljetukset nähdään myös mahdollisuutena lisätä kilpailua Suomen markkinoille ja tehdä yhteistyötä ulkomaisten toimijoiden kanssa.

ABSTRACT

Author	Johanna Lähde
Title	The Impact of Cabotage for Road Transportations in Finland
Year	2017
Language	Finnish
Pages	41 + 1 Appendix
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

The objective of this thesis was to research how cabotage transports have already affected and will affect to the road transportation in Finland. The topic of this thesis is current as the law on cabotage has come into effect only a short time ago in Finland.

The thesis consists of a theoretical framework and an empirical study. The theoretical framework consists of three main chapters that aimed to clarify the core concepts of the study. The core concepts are foreign transports from Finland, road transportation and cabotage. The material used in the theory consists of various Internet sources and literature.

The empirical research is based on the theoretical framework. The study was conducted by using the qualitative research method. The material was gathered by using theme interviews, by interviewing four people who are working with road transportations in Finland and Europe.

The empirical study revealed that cabotage transportations were timely, and it divides opinions a lot. Many people see that cabotage transportations are a considerable threat for road transportations in Finland, because it reduces work done by Finnish employees. However some also see cabotage as a possibility as cabotage can increase competition on the Finnish market and cooperation with foreign operators.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	8
1.1	Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset.....	8
1.2	Tutkimusmenetelmän valinta.....	8
1.3	Tutkimuksen rakenne	9
2	SUOMEN ULKOMAANKULJETUKSET	10
2.1	Merikuljetukset	10
2.2	Rautatiekuljetukset.....	13
2.3	Lentokuljetukset.....	14
2.4	Maantiekuljetukset	15
3	MAANTIEKULJETUKSET	17
3.1	Kuljetusmuodot.....	17
3.2	Säädökset	20
4	KABOTAASIKULJETUKSET	22
4.1	Määritelmä	22
4.2	Säädökset	22
4.3	Lupa-asiat ja valvonta	23
4.4	Kabotaasikuljetukset Suomessa	24
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS	27
5.1	Tutkimuksen teoreettinen viitekehys	27
5.2	Tutkimusmenetelmät.....	27
5.3	Aineistonkeruumenetelmä	28
5.4	Tutkimuksen suunnittelu.....	29
5.5	Haastateltavien valinta	30
5.6	Kysymysten laatiminen.....	30
5.7	Tutkimuksen aikataulu	30
6	TUTKIMUSTULOKSET	32
6.1	Kabotaasikuljetusten tunteminen ja niiden käyttö	32

6.2 Säädökset	32
6.3 Lupa-asiat ja kabotaasikuljetusten valvonta	33
6.4 Kabotaasikuljetukset Suomessa	33
7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA ANALYSOINTI.....	36
7.1 Tutkimuksen johtopäätökset ja analyysi	36
7.2 Tutkimuksen luotettavuus.....	37
7.3 Tutkimuksen hyödyntäminen ja jatkotutkimusehdotukset	38
LÄHTEET.....	39

LIITTEET

KUVIOLUETTELO

Kuvio 1. Suomen ulkomaankaupan vientikuljetukset (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017)	10
Kuvio 2. Maantiekuljetusten prosessi (Logistiikan maailma 2017)	19

LIITELUETTELO**LIITE 1. Haastattelu**

1 JOHDANTO

Ajankohtaisuus ja työelämässä herännyt kiinnostus aiheesta olivat tärkeimmät syyt opinnäytetyön aiheen valintaan. Ammatillinen harjoittelu ja työskentely huolinta- ja logistiikka-alalla antoivat mahdollisuuden kuulla alalla työskentelevien ihmisten mielipiteitä kabotaasikuljetuksista. Mediassa kuljetusyritysten etujärjestöt ovat tuoneet esiin huolensa pienten kuljetusyritysten kilpailukyvystä ja harmaan talouden riskeistä. Aihetta on myös tutkittu hyvin vähän.

Kabotaasikuljetus tarkoittaa kohdemaassa tapahtuvaa tavarankuljetusta vieraassa maassa rekisteröidyllä ajoneuvolla, esimerkiksi virolaisella ajoneuvolla Suomessa. Kabotaasi on sallittu EU/ETA-valtioiden ajoneuvoille kuorma- ja linja-autoliikenteessä. (Jorma Hörkkö 2016)

Suomessa erilaisia kuljetusmuotoja ovat lento-, meri-, rautatie- ja maantiekuljetukset. Usein näitä myös yhdistellään, että saadaan lähetyksille paras mahdollinen reititys sekä aikataulu. Suurin osa Suomen ulkomaankaupan vientikuljetuksista tapahtuu meritse. Syynä tähän ovat maantieteelliset, kuljetustaloudelliset sekä ympäristölliset asiat. Suomen viennistä ulkomaille on noin 90 % merivientiä ja maantiekuljetuksia alle 10 %. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017).

1.1 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymykset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on perehtyä kabotaasikuljetuksiin, ja selvittää millaisia vaikutuksia niillä on Suomen maantiekuljetuksille. Onko vaikutus suomalaisille kuljetusyrityksille positiivinen vai negatiivinen?

Opinnäytetyön päätutkimuskysymyksenä on: ”Miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin?”

1.2 Tutkimusmenetelmän valinta

Tutkimusmenetelmistä yleisimpiä ovat kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus sekä kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus. Tässä opinnäytetyössä käytetään laadullista eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, koska aiheesta halutaan uutta tie-

toa. Laadullisessa tutkimusmenetelmässä haetaan aiheesta/ilmiöstä lisää tietoa ja halutaan siitä syvällisempi näkemys, sekä haetaan aiheesta parempaa kuvausta. (Kananen 2010, 41)

Tutkimuksen tulokset kerätään laadullisella puolistrukturoidulla teemahaastattelulla. Tämän opinnäytetyön teorian aineistosta suurin osa on peräisin sähköisistä lähteistä, koska kabotaasikuljetuksista ei vielä ole kovinkaan paljon painettuja julkaisuja. Lisäksi käytössä on ollut myös logistiikka- ja huolinta-alan julkaisuja.

1.3 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehyksestä ja empiirisestä tutkimuksesta. Teoreettinen viitekehys toimii pohjana empiiriselle tutkimukselle, ja teoria koostuu kolmesta pääotsikosta:

1. Suomen ulkomaankuljetukset
2. Maantiekuljetukset
3. Kabotaasikuljetukset

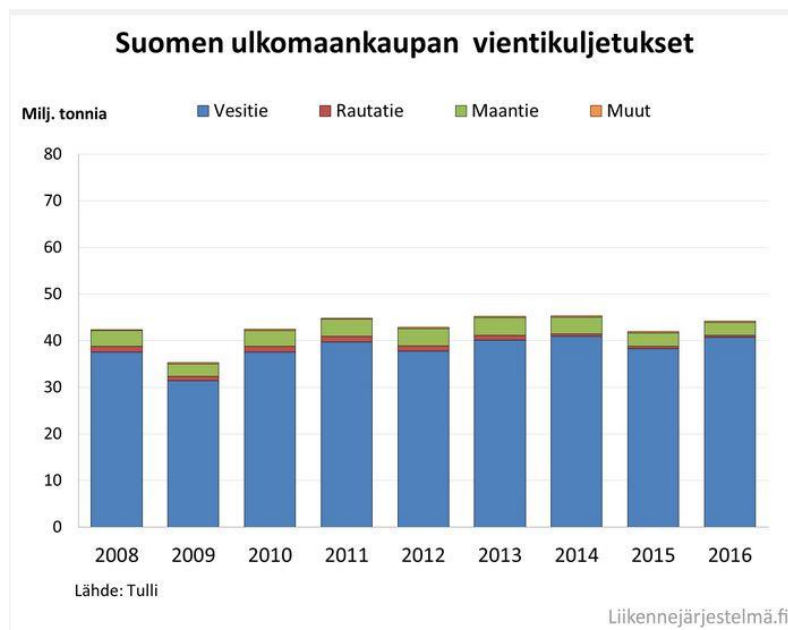
Empiirisessä tutkimuksessa esitellään tutkimusmenetelmien ja teoreettisen viitekehysten teoriaa, jonka lisäksi empiirinen osio koostuu haastateltavien esittelyistä, haastatteluista saaduista tutkimustuloksista ja tutkimuksen johtopäätöksistä. Lopuksi käydään läpi tutkimuksen luotettavuutta, hyödynnettävyyttä sekä mahdollisia jatkotutkimusehdotuksia.

2 SUOMEN ULKOMAANKULJETUKSET

Tässä luvussa käydään läpi Suomen ulkomaankuljetuksia, keskittyen eri kuljetusmuotoihin ja niiden osuuteen Suomen kuljetuksista.

Erilaisia kuljetusmuotoja ovat meri-, rautatie-, lento- ja maantiekuljetukset. Usein eri kuljetusmuotoja yhdistellään, että saadaan lähetyksille paras mahdollinen reititys sekä aikataulu.

Kun tarkastellaan kuviota 1, voidaan todeta, että suurin osa Suomen ulkomaankaupan vientikuljetuksista tapahtuu meritse. Syynä tähän ovat maantieteelliset, kuljetustaloudelliset sekä ympäristölliset asiat. Suomen viennistä ulkomaille on noin 90 % merivientiä ja maantiekuljetuksia alle 10 % (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017)



Kuvio 1. Suomen ulkomaankaupan vientikuljetukset (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017)

2.1 Merikuljetukset

Merikuljetuksilla on pitkä historia. Ne ovat suosittuja, koska riskit ovat pienet ja hinta on edullinen. Merikuljetukset ovat hitaita, mutta usein hinta on tärkeämpi kuin kuljetuksen nopeus.

Suomessa merikuljetukset ovat keskeisessä osassa, koska viennistä 85–90 %, noin 70 % tuonnista ja 80–90 % kokonaistonnista kuljetetaan meritse. Suomesta vie-dään yleensä tavarat konteissa Euroopan ulkopuolelle, kun taas Euroopan sisällä kuljetukset hoidetaan rekoilla ja perävaunuilla. Ulkomaan merilähetyksistä 30 % kulkee suomalaisilla aluksilla ja loput ulkomaalaisilla. Vuonna 2015 Suomen suurimmat satamat olivat Sköldvik, HaminaKotka, Helsinki, Naantali, Rauma ja Kokkola (Logistiikan maailma, Merikuljetus 2017).

Kauppamerenkulku jaetaan linjaliikenteeseen, hakurahtiliikenteeseen ja sopimusliikenteeseen. Tavarakuljetukset voidaan jakaa merilain mukaan kappaletavarakuljetuksiin LCL (Less than Container Load) ja rahtaukseen. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 249)

Kappaletavaran kuljetus tapahtuu linjaliikenteenä, eli aluksilla, jotka liikennöivät määrätyn aikataulun mukaisesti satamien väliä. Tähän kuuluvat myös linjakonferenssit, eli määrätyllä alueella ja reitillä operoivien varustamoiden ryhmittymä. Varustamoilla on sopimus yhdenmukaisista kuljetusmaksuista, jolloin yksi varustamo ei voi tarjota rahtia halvemmalla hinnalla ja siten hyötyä siitä muita enemmän. Linjaliikenteessä hinnan veloituspohjana toimii tavaran tilavuus tai paino. Konttiliikenteessä hinta määräytyy hieman eri tavalla kuin kappaletavara-lähetyksissä; yleisin on FCL(Full Container Load), jolloin kontti toimitetaan lähettäjälle, he lastaavat sen ja kontti toimitetaan vastaanottajalle. Tällaisessa tapauksessa veloituspohjana on TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) eli yhden 20-jalan kontin vaatima lastitila. Jos laivan kapasiteetiksi ilmoitetaan 2000 TEU, voi se tällöin kuljettaa 2000 kappaletta 20 jalan konttia (Huolinta-alan käsikirja 2010, 250).

Hakurahtiliikenne tarkoittaa tavaroiden kuljetusta satunnaisten satamien välillä ilman ennalta määrättyä aikataulua. Lähettäjä voi vuokrata joko koko aluksen tai vain osan siitä, ja tästä riippuen sitä kutsutaan joko osa- tai kokonaisrahtaukseksi. Rahtaus-sopimukset ovat hyvin yksityiskohtaisia, ja ne jaetaan matka- ja aikaraha-taukseen. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 251)

Sopimusliikenteessä lähettäjä vuokraa koko aluksen, koska tavaravolyymit ovat niin suuret. Linjaliikenteestä tämä poikkeaa niin, että liikenne ei ole avoin muille.

Ongelmana tässä muodossa on se, että laiva saattaa olla täysi menomatalla, mutta paluumatkaksi rahdia ei välttämättä saada ollenkaan, ja laiva seilaa tyhjänä. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 252)

Alustyyppejä on monia erilaisia, mutta tunnetuimmat ovat varmasti ro-ro-alukset, konttialukset, lo-lo-alukset, sekä tietenkin matkustaja-alukset sekä matkustaja-autolautat. Ro-ro-aluksilla (roll on-roll off) lastinkäsittely tapahtuu pyörillä olevilla suuryksiköillä, joita siirrellään terminaalitrukkeja apuna käyttäen. Tällaisia yksiköitä ovat muun muassa autot, rekat, kontit ja irtoperät. Ajo Ro-ro-alukseseen tapahtuu yleisesti perärampin kautta (Huolinta-alan käsikirja 2010, 258–259). Ro-ro-liikenne keskittyy yleensä lyhyisiin ja keskipitkiin matkoihin, kun taas konttiliikenne on yleisempi valtameriliikenteessä. Tästä syystä ro-ro-alukset ovat yleensä paljon pienempiä kuin konttialukset. Toisaalta ro-ro-alukset eivät ole riippuvaisia konttien mitoista, joten nämä kuljetukset ovat paljon joustavampia kuin konttikuljetukset (Kuljetusjärjestelmät, Mäkinen, Saarialho, Timmerbacka 1992, 244).

Lo-lo-aluksilla (lift on-lift off) lastinkäsittely tapahtuu aluksen tai terminaalin nostolaitteita käyttämällä. Konttialukset puretaan ja lastataan lo-lo-menetelmällä. Kontit lastataan erillisiin soluihin, ja aluksen koko määrittää, montako konttia voidaan lastata päällekkäin. Suurin osa linjaliikenteestä toteutetaan konttilaivoilla. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 259)

Matkustaja-aluksiksi kutsutaan kaikkia matkustajia kuljettavia aluksia laivan kokoon katsomatta. Nimitys koskee sekä ihan pieniä vesibusseja, että myös isoja loistoristeilijöitä. Valitettavasti lentoliikenteen yleistymisen on vienyt suurimman osan matkustaja-aluksien asiakkaista. Autojenkuljetusaluksilla on yleensä 12 kiinteää ajokantaa, joihin asiakkaat itse ajavat ajoneuvonsa määrättyssä järjestyksessä. Matkustaja-autolautat ovat yleensä myös ro-ro-aluksia, mutta siellä ei yleensä käytetä terminaalitrukkeja, vaan asiakkaat ajavat itse ajoneuvonsa sisään ja siirtyvät laivan ylemmille kansille jättäen autonsa matkan ajaksi. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 258–259)

Merilaki säätelee kappaletavaran kuljetuksia. Merilaki Suomessa koskee Pohjoismaiden ja Suomen välisiä, mutta myös kansainvälisiä kuljetuksia. Merilain perin-

teet tulevat vuoden 1667 merilaista saakka, kulkien läpi Haagin konvention vuodelta 1924, Haag-Visbyn sääntöjen ohi 1968 Hampurin säädöksiin vuonna 1978. Pohjoismaiden yhteistyön seurauksena solmittiin uusi merilaki vuonna 1994, ja tähän on sisällytetty osia Haag-Visbyn sekä Hampurin lakien säädöksistä. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 252)

2.2 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetukset ovat merikuljetusten jälkeen toiseksi vanhin kuljetusmuoto. Rautatieliikenteen tärkein ominaisuus on aikataulujen mukainen säännöllisyys. Ongelmia tosin tuottaa se, että kiskojen raideleveys vaihtelee maittain, eli Suomesta on hankala kuljettaa rautatielähetyksiä. Tämä vaatii useita purkuja ja uudelleenlastauksia valtioiden rajoilla. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 285)

CIM-sopimuksessa määritellään rautatien ja asiakkaan väliset oikeudelliset suhteet tavarankuljetuksissa. Tässä sopimuksessa ovat mukana useimmat eurooppalaiset rautatieyhtiöt Venäjää lukuun ottamatta, ja Suomi liittyi mukaan vuonna 1924. Vuonna 1980 sopimusmääräyksiä uudistettiin ja hyväksyttiin uusi yleissopimus COTIF (Convention relative aux transport internatiaux ferroviares), jota tarkistetaan viiden vuoden välein. Uusin päivitys, Vilnan sopimus, astui voimaan 2006. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 285)

Kuljetussopimus syntyy, kun rautatie ottaa tavaran kuljetettavakseen. Lähettäjän on laadittava rautatien rahtikirjalomake useana kappaleena. CIM-rahtikirjaa käytetään kansainvälisissä kuljetuksissa. Rautatieliikenne maiden välillä edellyttää usein uudelleenkuormauksia erilaisten raideleveyksien vuoksi. Tästä syystä käytetään usein valtamerilaivoja, jotka sisältävät junakiskot. Myös tästä syystä eri maiden rautatiet ovat tehneet kansainvälisen vaununvaihtosopimuksen GCU (General Contract of Use of Wagons), jolloin asiakas saa käyttöönsä kansainväliseen liikenteeseen hyväksytyn yhdenmukaisen kaluston, joka on hyväksytty kansainväliseen liikenteeseen. Suomen Valtionrautatiet ovat myös mukana tässä sopimuksessa, joten suomalainen vaunu pystytään asettamaan Suomen ja muun Euroopan väliseen liikenteeseen. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 285–290)

Trans-Siperian reittiä käytettäessä Suomelle avautuu mahdollisuus viedä tavaraa Japaniin ja muihin Kaukoidän maihin, ja tämän reitin etuna on myös merikuljetuksia lyhyempi kuljetusaika (Huolinta-alan käsikirja 2010, 289). Suomen rautatiekuljetuksissa pääpaino on metsäteollisuuden tuotteilla. Vuonna 2006 perustettiin Rautatievirasto, joka valvoo rautatiejärjestelmien turvallisuutta, ja kehittää rataverkon yhteen toimivuutta. Vuonna 2010 Rautatievirasto yhdistettiin muiden liikenteenvalvontavirastojen ohella TraFiksi. Vuodesta 2007 asti Suomen rataverkko on ollut avoin kilpailulle, mutta VR:n lisäksi muita operaattoreita ei ole ilmaantunut. (Logistiikan Maailma, Rautatiekuljetus 2017)

2.3 Lentokuljetukset

Lentorahti on kuljetusmuodoista kaikkein nopein, ja nopeus ja luotettavuus ovatkin sen tärkeimmät ominaispiirteet. Lentokuljetuksille tyypillistä ovat vähäiset kuljetusvauriot ja kuljetusten turvallisuus. (Kuljetusjärjestelmät, Mäkinen, Saariaho, Timmerbacka 1992, 276) Lentorahdin suurimmat ongelmat ovat kalliit rahatihinat, lähetyskohtaiset mitta- ja painorajoitukset sekä käsittelyn hitaus suhteessa kuljetusaikaan (lastaus ja purku). Lentorahti jaetaan neljään eri pääryhmään IATA:n (International Air Transport Association) mukaan:

1. General Cargo Rates: Normaalirahti (paino alle 45 kg) ja määräalennusrahti (paino yli 45 kg)
2. Class Rates: Sovelletaan vain joihinkin tavaroihin, jotka tariffeissa on mainittu.
3. Commodity Rates: Alennettuja yksikkörahteja, sovelletaan joihinkin tavaroihin tiettyjen kohteiden välillä.
4. Unit Load Device: Tietystä lastiyksiköstä peritään tietty maksu. (Kuljetusjärjestelmät, Mäkinen, Saariaho, Timmerbacka 1992, 276).

IATA on kansainvälinen lentoliikenneliitto, reittiliikennettä kulkevien lentoyhtiöiden yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. IATA:aan kuuluu noin 230 lentoyhtiötä. Liiton tärkeimpiin tehtäviin kuuluu valvoa lentoyhtiöiden etuja lainsäädäntötyös-

sä, luoda keinoja helpottamaan lentoliikenteen organisointia, laatia yhtenäiset kuljetusehdot ja lentoasiakirjat. Vuonna 1999 hyväksyttiin Montrealin yleissopimus, joka pyrkii yhtenäistämään lentoliikennettä koskevat säädökset. Suomessa tämä sopimus otettiin käyttöön vuonna 2004 säädöksellä, jota kutsutaan blankettilaiksi, ja tässä laissa vain viitataan Montrealin yleissopimukseen. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 290–291)

Kun käytetään jonkin valtion ilmatilaa, tarvitaan siihen erillinen lupa. Valtiot ovat sopineet keskenään erilliset liikennöimisoikeudet, mutta Euroopan Unionin alueella sisäinen liikenne on kuitenkin vapaa kilpailulle. Tätä kilpailua valvoo IATA ja Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO). Suomessa lentokuljetuksia säätelee ilmakuljetussopimuslaki (45/1977) ja ilmakuljetuslaki (387/1986). (Suomen kuljetusopas 2017)

Lentokuljetuksien tärkein asiakirja on lentorahtikirja (Air Waybill, AWB). Yleissopimuksen mukaan lähettäjä täyttää rahtikirja kolmena kappaleena. Koska lentorahdin määrä Suomesta ulkomaille on lisääntynyt koko ajan, eikä reittikoneiden ruumakapasiteetti ole enää riittävää lentorahtikuljetuksille, on syntynyt mahdollisuus ottaa käyttöön puhtaasti lentorahtikoneet. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 291).

Suomen lentoasemaverkosto kattaa 25 lentokenttää, mutta ainoa todella operatiivinen lentokenttä on Helsinki-Vantaa. Lentoasemaverkostoa ylläpitää Finavia Oyj. Helsinki-Vantaan lentokentältä on suoria lentoja muun muassa Aasiaan ja Eurooppaan, mutta Eurooppaan lennetään vain hyvin rajallisesti. Afrikkaan ja Etelä-Amerikkaan ei ole suoria yhteyksiä ollenkaan, joka johtuu Suomen syrjäisestä sijainnista. Tällöin on mahdollista käyttää jatkokuljetusyhteytenä meri- tai maantiekuljetusta, mutta se taas pidentää kokonaiskuljetusaikaa. (Logistiikan Maailma, Lentokuljetus 2017)

2.4 Maantiekuljetukset

Kuljetusmuotona maantiekuljetus on toiseksi nuorin (Huolinta-alan käsikirja 2010, 272) Maantiekuljetuksia on kahta muotoa; ensimmäinen on linjaliikenne,

jolla tarkoitetaan kahden paikkakunnan tavaraterminaalien välillä tapahtuvaa säännöllistä ja aikataulutettua liikennettä, jota kutsutaan myös kappaletavaraliikenteeksi. Toinen muoto on tilausliikenne, jolla tarkoitetaan asiakkaan ovelta-ovelle tilaamaa kuljetusta. Tässä lähtö- ja määräpaikkakunnat ovat asiakkaan välittävissä niin kauan kun kuljetus on tulli- ja liikenneteknisesti mahdollinen, jolloin kyseessä ovat suuremmat kuormat aina täysiin autokuormiin saakka. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 272) Maantiekuljetuksia käsitellään tarkemmin luvussa kolme.

3 MAANTIEKULJETUKSET

Tässä luvussa maantiekuljetuksia käsitellään tarkemmin, myös Suomen näkökulmasta.

3.1 Kuljetusmuodot

Kuljetusmuotona maantiekuljetus on toiseksi nuorin. Maantiekuljetuksia on kahta muotoa; ensimmäinen on linjaliikenne, jolla tarkoitetaan kahden paikkakunnan tavaraterminaalien välillä tapahtuvaa säännöllistä ja aikataulun mukaista liikennettä. Tätä kutsutaan myös kappaletavaraliikenteeksi. Toinen muoto on tilausliikenne, jolla tarkoitetaan asiakkaan ovelta-ovelle tilaamaa kuljetusta. Tilausliikenteessä lähtö- ja määräpaikkakunnat ovat asiakkaan valittavissa niin kauan, kun kuljetus on tulli- ja liikenneteknisesti mahdollinen, jolloin kyseessä ovat suuremmat kuormat aina täysiin autokuormiin saakka. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 272) Maantiekuljetukset voidaan myös jakaa auto- ja irtoperäkuljetuksiin. Autokuljetuksissa kuljetuksessa on mukana kokonainen ajoneuvoyhdistelmä koko kuljetuksen ajan, mutta irtoperäkuljetuksissa kuljetus tapahtuu puoliperävaunulla, jota voidaan vetää vetoautolla tai kuljettaa muilla kuljetustavoilla. (Kauppakamari 2011)

Täysperävaunuyhdistelmä koostuu vetoautosta sekä perävaunusta, pituus 18-22m. Koska auto ja vaunu ovat erillään, mahdollistaa se samanaikaisen lastauksen eri paikoissa. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 278)

Puoliperäyhdistelmän etuna on suuri lavapituus, jolloin sen mahdollisuudet kuljettaa pitkiä kolleja on täysperäyhdistelmää paremmat. Nämä autot jaetaan kahteen ryhmään; pressuautot, joissa suojapeitteet voidaan poistaa lastauksen ajaksi (myös seinät ja katto ovat joustavia) sekä umpiautot, joissa lastitila on kiinteä jonka vuoksi lastaus voi tapahtua vain perä- ja sivuovien kautta. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 278)

Irtoperävaunu eli traileri tarkoittaa sitä, että puoliperävaunuyhdistelmästä irrotetaan vetoauto, ja perävaunu lähetetään laivalla määräsatamaan ilman kuljettajaa.

Huckepack-traileri taas siirretään satamassa junanvaunuun, jolla se jatkaa matkaansa lähimpänä sijaitsevalle Huckepack-rautatieasemalle. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 279)

Vaihtokorit ovat 20 tai 40 jalan kuljetusyksiköitä, jotka seisovat omilla jaloillaan lastauksen ja purkamisen ajan. Kuljetusta varten koriin kytketään erikoisvalmisteen vetoauto, jalat nostetaan ylös ja kuormayksiköt siirretään määräpaikkaan. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 280) Tavarankuljetuksessa käytettyjen ajoneuvojen mitat ja painot ovat tarkkaan säädettyjä paikallisesta ja kansainvälisesti. Syy tähän on se, että liikenne olisi mahdollisimman turvallista kuljettajalle, mutta myös muilla tiellä liikkujille. Tekniset vaatimukset ovat alun perin peräisin Euroopan Unionin lainsäädännöstä, mutta kansalliset säädökset tulee aina tarkistaa Liikenteen turvallisuusvirastolta (TraFi) ja ELY-keskukselta (Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskus). (Logistiikan Maailma, Maantiekuljetus 2017)

Suomessa välimatkat ovat suhteellisen pitkiä, joten monella alueella maantiekuljetukset ovat erittäin tärkeitä, ja usein ainoa mahdollinen kuljetusmuoto. Tästä johtuukin, että monet kappaletavaralähetykset kuljetetaan maantiekuljetuksilla satamiin, jossa ne vasta lastataan kontteihin ja valtamerialuksiin. Ja sama asia toistuu myös määränpäässä, jossa kappaletavaralähetykset usein lastataan uudelleen rekoihin laivasta purkamisen jälkeen, ja kuljetetaan asiakkaalle. (Turun yliopisto 2017) Suomesta on suoria maantiekuljetusyhteyksiä Venäjälle sekä Ruotsiin ja Norjaan Pohjois-Suomen kautta. Suomesta Keski-Eurooppaan taas maantiekuljetukset kulkevat valtamerilaivoilla Saksaan ja sieltä määränpäähän. Kuljetusreiteistä voidaan valita joko itäinen Via Baltica-reitti, tai läntinen reitti, joka kulkee Saksaan Ruotsin ja Tanskan kautta. (Kauppakamari 2011)

Maantiekuljetusten prosessit voivat muodostua monella eri tavalla, ja kuviossa 2 on vain yksi esimerkki tästä: lähetys voidaan viedä suorana kuljetuksena lähettäjältä vastaanottajalle, tai matkan varrella voi olla useampia tavarankäsittelypisteitä (esimerkiksi terminaaleja tai varastoja), joiden kautta lähetys toimitetaan. Tavarankäsittelypisteissä lähetykset voidaan purkaa, lajitella ja lastata uusiin kuljetuksiin (Logistiikan Maailma, Maantiekuljetus 2017).



Kuvio 2. Maantiekuljetusten prosessi (Logistiikan maailma 2017)

Maantiekuljetuksiin liittyvät myös passitukset. Passitus on tullimenettely, joka helpottaa tavarankuljetuksia ja kaupankäyntiä. Tällöin tavara kuljetetaan lähettävän maan tullista määrämaan tulliin valvonnan alaisuudessa. Passitus tarkoittaa siis sitä, että tavarat voidaan kuljettaa passitusalueella ilman, että tullia tai muita maksuja täytyy maksaa. Passitusta varten tarvitaan tosin vakuutus, joka kattaa kaikki maksut. Passitusta voi käyttää Euroopan unionin alueella ja yhteisen passituksen valtioissa mikä tahansa yritys. (Tulli 2017)

T1-passitus (Euroopan unionin ulkoinen passitus) otetaan käyttöön, kun tavaraa tuodaan tullaamattomana Euroopan unionin alueelle sen ulkopuolelta tai siirretään sen jäsenvaltioiden välillä. T2-passitus (Euroopan unionin sisäinen passitus) otetaan käyttöön kun unionin sisällä valmistettu tavara viedään yhteisen passituksen maihin. T2F-passitus tulee kysymykseen silloin, kun unionitavaroita viedään veroalueen ulkopuolelle ja muualle kuin siihen jäsenvaltioon, johon ensimmäisenä saavutaan. (Tulli 2017)

TIR-carnet´ta käytetään, kun tullaamatonta rahtia kuljetetaan Euroopan ulkopuolelle maahan, joka on mukana TIR-yleissopimuksessa. Joten pelkästään EU:n sisällä ei voi käyttää TIR-passitusta. ATA-carnet´ta käytetään tavaroiden väliaikaiseen vientiin tai tuontiin, kuten esimerkiksi tavaroiden vientiin messuille tai näyttelyihin. ATA-carnet´lla voi passittaa väliaikaisen viennin tai tuonnin tavaroita myös sellaisten valtioiden kautta, jossa väliaikainen maahantuonti ei olisi sallittua. (Tulli 2017). Passituksia ei tule sotkea kabotaasikuljetuksiin, joilla on oma lainsäädäntönsä.

3.2 Säädökset

Lauttaliikenteen kehittyminen on lisännyt merkittävästi kuorma-autoliikenteen määrää ulkomaankuljetuksissa. Kabotaasikuljetusten muuttuminen sallituksi ja kilpailurajoitteiden osittainen poistuminen lisää maantiekuljetusten haasteita. Tielikenne ruuhkautuu liikennemäärien lisääntyessä ja ympäristönsuojelu asettaa tiukempia vaatimuksia ja rajoituksia pakokaasu- ja melupäästöille. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 272)

Vuonna 1973 Suomi liittyi CMR-yleissopimukseen (Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route), joka koskee tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävää rahtisopimusta. (Kansainväliset tavarankuljetukset, Jouni Karhunen, Simo Hokkanen 2007, 46) Vuonna 1979 säädettiin tiekuljetussopimuslaki TKSL, johon sisällytettiin CMR-yleissopimuksen periaatteet niin, että ne ovat poikkeuksin voimassa myös kotimaankuljetuksissa. Kansainvälisissä kuljetuksissa CMR-aurahtikirja on tehtävä kolmena kappaleena, jotka lähettäjät ja rahdinkuljettajat allekirjoittavat. Tämä rahtikirja on todisteena kuljetussopimuksen ehdoista tai siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut tavarankansainvälisen vastaan. (Huolinta-alan käsikirja 2010, 272)

Suomessa tavaraliikennettä säätelee Euroopan unionin liikenteenharjoittaja-asetus (EY) 1071/2009, tavaraliikennelupa-asetus (EY) 1072/2009 ja kansallinen tavaraliikennelaki eli laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2015) Laissa sanotaan, että tavarankansainvälisen kuljettaminen vaatii lähes poikkeuksetta tavaraliikenneluvan, jonka voi anoa ELY-keskuksesta (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus). Ehtoja tällaisen luvan saamiseen tosin on, ja ne ovat ammattitaito, rikkeettömyys sekä vakavaraisuus. Tavaraliikennelupia on kolme erilaista, kotimaan liikennelupa, liikennetraktorilupa tai yhteisölupa. Kotimaan ja liikennetraktoriluvan avulla tavaraliikennettä voi harjoittaa koko Suomen alueella, pois lukien Ahvenanmaa. Yhteisöluvalla taas saa liikennöidä sekä kotimaassa että ulkomailla. Jokainen näistä luvista on aina liikenteenharjoittajakohtainen, eikä niitä saa luovuttaa toisten käyttöön. (Logistiikan maailma, Maantiekuljetus 2017)

Mikäli kuljetus suuntautuu johonkin kolmanteen valtioon, kuljettaja tarvitsee CEMT-luvan (la Conférence Européenne des Ministres des Transports) tai kolmannen maan tavaraliikenneluvan. Tällaisen luvan tarvitsee vain, jos ajoneuvo lastataan yhteisön alueella ja puretaan Euroopan unionin ulkopuolella. Mikäli ajoneuvo lastataan ja puretaan yhteisön alueella, ei CEMT-lupaa tai kolmannen maan lupaa tarvita. CEMT-luvan voi hakea Liikenteen turvallisuusvirasto TraFista ja lupa myönnetään tavaraliikenneluvan haltijalle. Joten yritys voi käyttää CEMT-lupaa eri ajoneuvoissa, mutta ei samaan aikaan. Luvan kanssa ajoneuvo voi ajaa kolme matkaa kuorman kanssa, mutta tämän jälkeen sen on palattava maahan, jossa lupa on rekisteröity. Kun yrittäjä hakee luvan TraFista, saa hän mukaansa myös kuljetuspäiväkirjan, joka tulee olla sertifikaattien ja luvan kanssa ajossa mukana, ja kuljetuspäiväkirja tulee täyttää huolellisesti ajon aikana. Mutta kuljetuspäiväkirjaa ei tarvitse täyttää jos kuljetus tapahtuu Euroopan unionin valtioiden välillä. (Liikenteen Turvallisuusvirasto TraFi 2017)

Pohjoismaissa tosin käytetään Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä maantiekuljetuksista, ja ne on julkaistu PSYM 2015- ehtojen nimellä. PSYM kertoo tarkasti huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet sekä velvollisuudet, mutta myös määräykset huolitsijan vastuusta. Näiden ehtojen ohelle on Suomen Huolintaliikkeiden Liitto määritellyt kansainvälisten maantiekuljetusten yleiset kuljetusehdot. Maantiekuljetuksiin sovelletaan myös yleistä tiekuljetussopimuslakia. (Logistiikan Maailma, Maantiekuljetukset 2017)

4 KABOTAASIKULJETUKSET

Tässä luvussa keskitytään kabotaasikuljetuksiin. Käydään läpi määritelmä, säädökset ja kabotaasikuljetukset Suomessa. Tämän luvun viimeisessä kappaleessa käsitellään myös kabotaasikuljetusten vaikutusta Suomen maantiekuljetuksiin.

4.1 Määritelmä

Kabotaasikuljetukset tarkoittavat maan sisäistä kuljetusta toiseen maahan rekisteröidyllä ajoneuvolla, esimerkiksi virolaisella ajoneuvolla Suomessa. Kabotaasi on sallittu EU/ETA-valtioiden ajoneuvoille kuorma- ja linja-autoliikenteessä. (Jorma Hörkkö 2016) Euroopan unionin mukaan toisesta EU-tai ETA-valtiosta saapunut kuorma-auto voi suorittaa enintään kolme maan sisäistä kuljetusta viikon sisällä maahan saapuneen kansainvälisen lastin purkamisen jälkeen. (European Commission 2017) Suomessa kabotaasikuljetuksiksi luetaan nykyisten määritelmien mukaan lähes jokaista kuorman purkua. Suomen lainsäädännön mukaan kabotaasikuljetuksia saa tehdä vain väliaikaisesti, eli enintään kymmenen kuljetusta kolmen kuukauden aikana samalla ajoneuvolla. Suomen ja Euroopan unionin (EU) määritelmät kuitenkin eroavat toisistaan. Suurin ero on se, miten kuljetukset lasketaan. Suomessa kabotaasikuljetukseksi lasketaan myös se, että osa kuormasta puretaan matkalla toiseen kohteeseen, kun taas Euroopan unioni ei erottele osakuormia. Kuljetus katsotaan yhdeksi kuormaksi vaikka sillä olisi useampi purkupaikka. (SKAL 2015).

Kabotaasikuljetukset mahdollistavat sen, että kuorma-autot kulkevat entistä vähemmän tyhjinä. Mikäli ajoneuvo saapuu maahan tyhjänä, sillä ei ole oikeutta ajaa kabotaasikuljetuksia. Jos tätä sääntöä rikotaan, se on tyypillinen laittoman kabotaasikuljetuksen merkki. (Tullin valvonnan vuosijulkaisu 2015)

4.2 Sädökset

Kabotaasikuljetuksista annetulla asetuksella (ETY 3118/93) on mahdollistettu muiden kuin jäsenvaltion liikenteenharjoittajien suorittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä kyseisessä valtiossa, edellyttäen että palvelujen tarjoaminen on

väli aikaista. Tällä asetuksella kabotaasitoiminta on vapautettu tilapäisesti 30. kesäkuuta 1998 alkaen. Tätä tilapäisyyttä on sittemmin täsmennetty ja yleisen kabotaasin käsitteestä on luovuttu. 21. lokakuuta 2009 annetussa asetuksessa (EY1072/2009) otettiin käyttöön rajoittavampi muoto, koskien peräkkäisiä kabotaasimatkoja. Asetuksessa mahdollistettiin enintään kolme kabotaasimatkaa seitsemän päivän sisällä. Tätä säännöstä on sovellettu toukokuusta 2010 lähtien. (EUR-lex 2009)

4.3 Lupa-asiat ja valvonta

EU- ja ETA- valtioiden väliseen ja näiden maiden lyhytaikaiseen sisäisiin kuljetuksiin (kabotaasi) riittää yhteisön tavaraliikennelupa, ja tätä lupaa voi hakea Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskuksesta (ELY-keskus). (Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi 2017) ELY-keskus vastaa valtakunnallisesti tavaraliikenteen lupa-asioista. Yhteisöluvan haltija saa harjoittaa Euroopan talousalueeseen kuuluvien valtioiden ja Sveitsin keskinäisen liikenteen lisäksi myös muuta kansainvälistä liikennettä. Yhteisölupa sisältää liikenneluvan alkuperäiskappaleen sekä selvityksen siitä, montako ajoneuvoa luvan haltijalla on käytössään. ELY-keskuksen myöntämää liikennelupaa (jäljennöstä siitä) tulee säilyttää ajoneuvoissa. Yhteisöluvan hakijan on myös annettava kuljettajatodistus kaikille kuljettajilleen, jotka eivät ole Euroopan unionin jäsenvaltion kansalaisia tai kolmannen maan kansalaisille, jotka eivät ole oleskelleet pitkään Suomessa. Kuljettajien tulee olla laillisessa työsuhteessa luvan haltijan kanssa, ja heidän tulee täyttää kuorma-autokuljettajien ammattipätevyden edellytykset. Kuljettajatodistukset ovat voimassa yhtä kauan kuin yhteisön tavaraliikennelupakin. (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2015)

ELY-keskus valvoo tavaraliikennelupia, ja tämä valvonta tehdään vähintään kerran vuodessa. Valvonnassa selvitetään, täyttävätkö luvan hakijat vielä luvan myöntämisen edellytykset. Perusedellytyksiin kuuluu yrityksen hyvämaineisuus, vakaavaisuus sekä kuljettajien ammatillinen pätevyys, mutta sen lisäksi edellytyksiin

kuuluu myös vaatimus siitä, että yrityksellä on pysyvä toimipaikka.(Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2015)

Raskaan liikenteen valvonta, ja näin ollen myös kabotaasikuljetusten valvonta kuuluu Suomessa poliisin toimialueeseen. Poliisin tekemällä valvonnalla yritetään ehkäistä kuljetusrikollisuutta, torjua ympäristöuhkia, varmistaa että kilpailuedellytykset toteutuvat tasapuolisesti sekä varmistaa verojen maksaminen ja valvoa henkilöiden oikeutta työskennellä Euroopan Unionin alueella. Raskaan liikenteen valvonnassa pyritään seuraamaan seuraavia asioita:

- Ajoneuvojen liikennekelpoisuus
- Kuljettajien ajotapa, nopeus, mahdollinen rattijuopumus
- Kuljettajien ajo- ja lepoajat
- Kuormien sidonta, puutteet ja virheet
- Vaarallisten aineiden kuljettaminen

Liikenteen valvonnan lisäksi poliisin tehtäviin kuuluu myös tiedottaminen ja kuljetusturvallisuuden lisääminen koulutuksia järjestämällä. Tiedottaminen hoidetaan yleisesti erilaisissa kuljetusalan seminaareissa ja messuilla, yhdistysten kokouksissa sekä erilaisissa sähköisissä tiedotusvälineissä. (Poliisi 2017)

4.4 Kabotaasikuljetukset Suomessa

Suomessa tapahtuvaa kaupallista tavarankuljetusta maanteitse määrittää Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä (693/2006, 6a §). Tavarankuljetus on siis luvanvaraista ja säänneltyä toimintaa. Säänneltyjä asioita ovat käytettävä kuljetuskalusto, kuljettajien koulutustaso ja kuljetusyriyten toiminta, myös oman valtion ulkopuolella. Lisäksi laki sisältää Suomen omat tarkentavat säädökset siitä, miten määritellään sallitut kabotaasikuljetukset ja milloin kabotaasi on tilapäistä.

Suomessa kabotaasikuljetus on laillista silloin, kun toiseen EU-maahan rekisteröity ajoneuvo ajaa tilapäisesti enintään kolme kabotaasikuljetusta seitsemän päivän sisällä. Saapuessaan maahan lastiyksikön täytyy olla lastattuna, jotta laillisuuden

ehto täyttyy. (Laki kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä 693/2006.) Laillista kabotaasikuljetusta saa harjoittaa vain Euroopan unionin maihin rekisteröidyt rekat. Kolmansiiin maihin rekisteröidyt rekat eivät siis saa ajaa laillisia kabotaasikuljetuksia Suomessa. Joten esimerkiksi Venäjälle rekisteröidyt autot eivät saa lainkaan ajaa laillisia kabotaasikuljetuksia Suomessa. (Tulli 2015)

Kabotaasikuljetuksista on ollut kovasti kiistaa viime vuosina. Mikäli ulkomaalaiset ajoneuvot tuovat tavaraa Suomeen, ja ajavat vielä sen lisäksi sisämaanajoja, se vie suomalaisilta ammattikuljettajilta työtehtäviä. Tämä taas vääristää kilpailua, koska ulkomaalaiset toimijat maksavat vähemmän palkkaa työntekijöilleen, ja siksi he pystyvät tarjoamaan halvempia rahtihintoja kuin suomalaiset yritykset. Tästä kuitenkin hyötyvät kuljetusten tilaajat, koska he voivat kilpailuttaa kuljetuksia enemmän ja sitä kautta saada parhaan tarjouksen. (Yle 2016) Pienimmät, paikalliset yritykset kärsivät tästä eniten, ja osa heistä on jo joutunut lopettamaan, koska he eivät pysty kilpailemaan hinnoille suurten yritysten ja kabotaasikuljetusten kanssa. Suurin ongelma Suomen kabotaasikuljetuksissa on kuljetusten valvonnan vaikeus, koska ainoa valvonta Suomeen saapuville maantiekuljetuksille tapahtuu rajoilla kuljetuksen saapuessa maahan tai poistuessa sieltä. Valvontaa hoitaa eniten poliisi tullin avustuksella. Valvontaa on mahdotonta tehdä aukottomasti. Ongelmana on selvittää, että tekeekö yksi ajoneuvo enemmän kuin kabotaasilain salliman kolme kuljetusta viikossa. (Poliisi 2017)

Eduskunta on hyväksynyt lakiesityksen Suomen kansallisen kabotaasilain kumoamisesta 22.6.2016. (Aluehallintovirasto 2016) Suomen hallitus kuitenkin valmistelelee tielakiin tiukkenevaa raskaan liikenteen valvontaa, esimerkiksi kaluston kunnan tarkastuksien lisäämistä. Tällä hetkellä ulkomaalaiset toimijat eivät maksa veroja tai tiemaksuja Suomeen, mutta suunnitteilla on, että myös heille tul-taisiin määräämään tiemaksuja. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin mielestä kabotaasin vaikutuksiin voidaan vaikuttaa tilaajavastuulain kiristämisel-lä.(Dahl 2016) Tilaajavastuulain tarkoituksena on mahdollistaa kilpailun tasaver-taisuus ja edistää työehtojen noudattamista. Kuljetuksen tilaajalla on siis vastuul-laan huolehtia, että kuljetusyritys noudattaa työnantajavelvoitteita. Sopimus-kumppanin tulee toimittaa kuljetuksen tilaajalle tarvittavat tiedot, ja lain noudat-

tamista valvoo Etelä-Suomen aluehallintovirasto. Laki edellyttää toimittamaan seuraavat tiedot kuljetuksen tilaajalle:

- Selvitys, onko yritys merkitty ennakkoperintärekisteriin, työnantajarekisteriin ja arvonlisävelvollisten rekisteriin
- Kaupparekisteriotteen
- Selvitys, onko yrityksellä verovelkaa, tai viranomaisten toimittama selvitys velan määrästä
- Todistukset työntekijöiden eläkevakuutuksista
- Selvitys työehtosopimuksista tai työehdoista
- Selvitys työterveyshuollon organisoinnista

(Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006)

5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen empiriaa. Tämän tutkimuksen empiria koostuu teoriasta, jossa esitellään tutkimukseen kuuluvat termit, joita ovat teoreettinen viitekehys ja tutkimuksessa käytettävät tutkimusmenetelmät ja niihin kuuluvat aineistonkeruumenetelmät. Näiden lisäksi esitellään haastattelun rakenne sekä tutkimuksen suunnitteluun vaikuttavat asiat. Empiirinen tutkimus pohjautuu teoreettiseen viitekehukseen ja tutkimukseen kuuluu myös kvalitatiivisena tutkimuksena toteutettu teemahaastattelu. Teemahaastattelun tarkoituksena oli selvittää, miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin.

5.1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä käsitellään Suomen ulkomaankuljetuksia yleisesti, jonka jälkeen siirrytään tutkimaan kabotaasikuljetuksia. Teorian avulla luotiin pohja tutkimuksen empiricalle, ja siihen pohjataan myös analyysissä. Teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta pääotsikosta, jotka ovat:

1. Suomen ulkomaankuljetukset
2. Maantiekuljetukset
3. Kabotaasikuljetukset

Teoreettisella viitekehyksellä tarkoitetaan niitä tutkimuksia, malleja ja teorioita, jotka jollain tavalla liittyvät ilmiöön jota ollaan tutkimassa. Opinnäytetyön teorian voi tehdä kahdella eri tavalla. Luultavasti eniten käytetty menetelmä on esitellä teoreettinen viitekehys opinnäytetyön alkuosassa, ja empiria sen jälkeen. Toinen menetelmä on esitellä empiria ja teoria rinnakkain, vuorotellen. (Kananen 2010, 44) Teoreettinen viitekehys luo pohjan empiiriselle tutkimukselle ja se myös mahdollistaa löytämään tutkimuskysymykset, joilla saadaan vastaukset tutkimuksessa esitettyihin kysymyksiin, eli tutkimuskysymyksiin. (KvaliMOTV 2017)

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmiä on kahta erilaista, määrällinen (kvantitatiivinen) tutkimusmenetelmä ja laadullinen (kvalitatiivinen) tutkimusmenetelmä. Näillä menetelmil-

lä etsitään tietoa ja analysoidaan aineistoa. Tutkimusmenetelmien avulla toteutetaan empiirinen tutkimus. Tutkimusmenetelmää valittaessa lähtökohtana ovat tutkimuskysymykset, teoreettinen viitekehys ja aineisto, jota tutkimusta varten on kerätty. (Jyväskylän yliopisto 2017)

Laadullisella eli kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä yritetään ymmärtää tutkitavan aiheen ominaisuuksia, laatu ja kokonaisvaltaista merkitystä tutkittavaan kohteeseen. Kvalitatiivinen tutkimus on mahdollista suorittaa erilaisilla menetelmillä, mutta yhteinen piirre on näkökulma, joka liittyy tutkitavan kohteen merkitykseen, taustaan tai tarkoitukseen. Laadullinen tutkimus pyrkii vastaamaan kysymykseen: Mistä tutkittavassa aiheessa pohjimmiltaan on kyse? (Jyväskylän yliopisto 2015; Kananen 2010, 37)

Määrällisessä eli kvantitatiivisissa tutkimusmenetelmässä keskitytään kuvaamaan kohdetta, sekä tulkitsemaan sitä numeroiden ja tilastojen avulla. Määrällisessä tutkimuksessa ollaan enemmän kiinnostuneita vertailusta, luokitteluista sekä syy- ja seuraussuhteista. Tässä menetelmässä käytetään myös paljon laskennallisia analyysimenetelmiä. (Jyväskylän yliopisto 2015)

Jo heti alussa tämän tutkimuksen tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä. Kvalitatiivisen tutkimusmenetelmä oli paras vaihtoehto, koska tutkittavasta aiheesta, kabotaasikuljetuksista, ei ole kovin paljon tietoa ainakaan painetussa muodossa, ja tavoitteena oli saada mahdollisimman paljon tietoa.

5.3 Aineistonkeruumenetelmä

Kun tutkimusmenetelmä oli valittu, piti tutkimukselle päättää myös aineistonkeruumenetelmä. Laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmiä ovat teemahaastattelu, erilaiset dokumentit ja havainnointi (Kananen 2010, 48). Näistä vaihtoehdoista tätä tutkimusta varten teemahaastattelu oli kaikkein sopivin, koska sen avulla on mahdollista saada mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta asiasta. Teemahaastattelussa on myös mahdollista rajata kysymykset niin, että saataisiin tarkkaa tietoa siitä, miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekulje-

tuksiin. Tutkimuksen teemahaastattelu suoritettiin haastattelulomaketta käyttäen sähköpostin välityksellä tiukan aikataulun vuoksi.

Opinnäytetyön haastattelumallit voidaan jakaa kahteen eri osaan, strukturoituun ja puolistrukturoituun haastatteluun. Puolistrukturoidussa haastattelussa kaikille haastateltaville esitetään suurin piirtein samat kysymykset täsmälleen samassa järjestyksessä. Tästä haastattelumuodosta käytetään usein myös nimitystä teemahaastattelu. Puolistrukturoitu haastattelu on sopiva silloin, kun halutaan tietoja tietystä asioista, eikä haastateltaville ole tarpeellista antaa suurta vapautta haastattelussa. Strukturoitu haastattelu taas tarkoittaa sitä, että haastateltavat täyttävät ohjautusti kyselylomakkeen, jossa on valmiit vastausvaihtoehdot kysymyksille. Strukturoidulla haastattelulla (tai sen tuloksilla) voidaan kerätä aineistoa tulosten yleistämiseksi (KvaliMOTV 2017). Tälle tutkimukselle haastattelumalliksi valikoitui puolistrukturoitu teemahaastattelu.

5.4 Tutkimuksen suunnittelu

Tutkimus aloitettiin etsimällä ajankohtainen ja tutkijaa kiinnostava aihe. Aihe rajautui tutkimaan kabotaasikuljetuksia. Kabotaasikuljetuksia on Suomessa vapautettu asteittain viime vuosien aikana, mutta tämä on herättänyt paljon kiistaa. Tutkimuksella ei ole toimeksiantajaa.

Tutkimuksen tekeminen aloitettiin tutkimussuunnitelman laatimisella. Tämän ohella tutkimukselle mietittiin oikeanlaiset ja olennaiset tutkimuskysymykset:

1. Miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin?
2. Miten kabotaasikuljetuksia käytetään?

Tutkimusmenetelmäksi tälle tutkimukselle valittiin laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, ja aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui puolistrukturoitu teemahaastattelu.

5.5 Haastateltavien valinta

Haastateltavat valittiin ajatellen asiantuntijuutta heidän edustamillaan aloilla. Valinnassa otettiin tutkimuksen tarpeet huomioon ja haastateltavat pyrittiin valitsemaan niin, että haastattelukysymyksiin saataisiin mahdollisimman tarkkaa tietoa tutkittavasta aiheesta. Haastateltavat haluavat pysyä nimettöminä tässä opinnäytetyössä, mutta jokainen heistä toimii kuljetusalalla Suomessa ja muualla Euroopassa.

Haastateltava A: Haastateltava A toimii huolinta-alan yrityksessä, kansainvälisten kuljetusten, huolinnan ja logistiikan parissa johtajana. Haastateltava on toiminut kyseisessä asemassa kymmenen vuoden ajan.

Haastateltava B: Haastateltava B toimii kuljetusalan yrityksessä myyntiedustajana. Hän on toiminut tässä asemassa vuoden verran.

Haastateltava C: Haastateltava C työskentelee kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksessä myyntipäällikkönä. Hän on toiminut tässä asemassa kolme vuotta.

Haastateltava D: Haastateltava D työskentelee logistiikka- ja huolinta-alan yrityksessä maantiekuljetusten parissa tiiminvetäjänä. Haastateltava on työskennellyt yrityksessä 21 vuotta ja nykyisessä asemassaan viisi vuotta.

5.6 Kysymysten laatiminen

Haastattelukysymykset, liite 1, tehtiin teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Kysymysten tarkoituksena oli saada mahdollisimman paljon tietoa kabotaasikuljetuksista Suomessa ja niiden vaikutuksesta Suomen maantiekuljetuksiin. Haastattelukysymykset jaoteltiin teemoittain teorian mukaan. Haastattelulomake laadittiin ainoastaan suomenkielisenä.

5.7 Tutkimuksen aikataulu

Opinnäytetyöprosessini alkoi keväällä 2017 kun sopiva aihe löytyi ammatillisen harjoittelun, ja sen pohjalta osaksi työni kautta. Mediassa käsiteltiin kabotaasikuljetuksia, ja koska työskentelen huolinta- ja logistiikka-alalla, mielenkiintoni herä-

si. Huomasin, ettei aiheesta ollut vielä kovinkaan montaa tutkimusta, joten päätin tarttua tilaisuuteen tutkia aihetta tarkemmin. Kesällä 2017 aloitin teoreettisen viitekehityksen kirjoittamisen ja jatkoin sitä syksyllä. Loppusyksystä 2017 aloitin empiirisen tutkimuksen suunnittelun ja toteutuksen. Teemahaastattelut toteutettiin marraskuun 2017 aikana, ja sen jälkeen analysoin tutkimustulokset ja kirjoitin johtopäätökset. Opinnäytetyö valmistui joulukuussa 2017.

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa käydään haastatteluiden tutkimustuloksia läpi. Tulokset on jaoteltu pääotsikoittain teoreettisen viitekehyksen mukaan, ja niissä käydään läpi haastatteluissa ilmenneet havainnot. Haastateltavia oli neljä, ja kaikki haastattelut toteutettiin sähköpostitse kyselylomakkeella ja muutamilla täsmentävillä kysymyksillä. Haastattelutuloksista johdettiin teoriaan pohjaten opinnäytetyön tutkimustulokset.

6.1 Kabotaasikuljetusten tunteminen ja niiden käyttö

Tässä osiossa haastateltavilta kysyttiin, miten paljon he tietävät kabotaasikuljetuksista yleisesti, ja käyttävätkö heidän yrityksensä kabotaasikuljetuksia. Neljästä haastateltavasta kolmella oli tietämystä kabotaasikuljetuksista ja he toimivat niiden parissa ainakin silloin tällöin. Samoin nämä kolme yritystä käyttävät kabotaasikuljetuksia jonkin verran. Haastateltava A:n yritys ei käytä kabotaasikuljetuksia ollenkaan, B:n yritys käyttää kabotaasikuljetuksia Suomessa irtoperäliikenteessä sekä Ruotsissa maantiekuljetuksissa silloin tällöin. Haastateltava C:n yrityksen saksalaiset vetoautot ajavat jonkin verran muiden maiden sisäisiä kuljetuksia. Haastateltava D:n yritys ei käytä Suomessa kabotaasikuljetuksia lainkaan, mutta tarjoavat niitä Saksassa ja Ranskassa.

6.2 Säädökset

Haastateltavilta kysyttiin, kuinka paljon heillä on tietoa tulevista ja jo tulleista muutoksista kabotaasikuljetusten lainsäädäntöön. Kaikki neljä haastateltavaa vastasivat tietävänsä jo tulleista muutoksista ja heidän yrityksensä on niistä ajan tasalla. Tulevista muutoksista sen sijaan oikein kenelläkään ei ollut kunnollista tietämystä. Haastateltava B ja D kertoivat, että heidän yrityksensä saavat tietoa säädöksistä itse etsimällä Internetistä sekä sähköpostiin tulevien uutiskirjeiden muodossa valvovilta tahoilta, esimerkiksi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä.

6.3 Lupa-asiat ja kabotaasikuljetusten valvonta

Tässä osiossa kysyttiin, mistä haastateltavien yritykset saavat tietoa kabotaasikuljetuksista ja niihin liittyvistä luvista. Heiltä kysyttiin myös kabotaasikuljetusten valvonnasta, valvotaanko kabotaasikuljetuksia heidän mielestään riittävästi. Haastateltava A vastasi heidän saavan tietoa viranomaisilta, alan liitoista Suomessa sekä Euroopassa sijaitsevilta yhteistyökumppaneilta. B ja D vastasivat yrityksensä saavan tietoa Internetistä, sekä uutiskirjeiden muodossa valvovilta tahoilta (esimerkiksi SKAL ry). Haastateltava C vastasi heidän saavan tietoa kuljetusalan lehdistä sekä heidän verkostonsa tiedotuskanavista. Haastateltava A:n mielestä kabotaasikuljetusten valvonta on riittävää, tarkastuksia tehdään tarpeeksi usein. Haastateltava B ei osannut vastata onko valvonta riittävää, heidän yritykseltään ei viimeisen puolen vuoden aikana ole tarkistettu kuljetuslupia. C totesi suoraan, että kabotaasikuljetusten valvonta ei ole riittävää: *”Säädöksiä rikotaan varmasti hyvin paljon ulkomaalaisten kuljetusliikkeiden toimesta.”* Haastateltava D kertoi, että hänen mielestään kabotaasikuljetusten valvonta ei ole riittävää. Haastateltavan mukaan tällaisten kuljetusten valvonta on erittäin vaikeaa, eikä siihen ole Suomessa kunnollisia resursseja.

6.4 Kabotaasikuljetukset Suomessa

Tässä osiossa haastateltavilta kysyttiin, millaisissa tilanteissa kabotaasikuljetukset voisivat toimia, selvitettiin miten niiden asteittainen vapauttaminen vaikuttaa heidän mielestään Suomen maantiekuljetuksiin yleisesti sekä vapauttamisen vaikutusta haastateltavien yrityksiin. Haastateltavilta kysyttiin myös, onko kabotaasin vapauttamisessa otettu kuljetusliikkeiden mielipiteet huomioon.

Haastateltava A vastasi suoraan että heidän yrityksessään ei tulla koskaan käyttämään kabotaasikuljetuksia, joten ne eivät tule vaikuttamaan heidän yritykseensä suoraan. Hän kuitenkin koki, että kabotaasikuljetuksien vapauttamisella on sekä positiivisia että negatiivisia näkökulmia Suomen maantiekuljetuksille. Haastateltava A koki positiivisena asiana sen, että asiakkailta on enemmän kuljetustarjontaa mistä valita, ja tämän lisäksi kabotaasikuljetukset saattavat tarjota asiakkaille alhaisempia hintoja. Negatiivisena asiana haastateltava koki tieturvallisuuden vaa-

rantumisen täällä Suomessa, sekä myös suomalaisten kuljettajien työtilanteen, joka huononee kabotaasikuljetusten lisääntyessä. Hänen mielestään jokainen yritys joka käyttää kabotaasikuljetuksia, vähentää omalta osaltaan suomalaisten kuljettajien työtä. Haastateltava A:n mielestä suomalaisten kuljetusliikkeiden mielipiteet on osittain otettu huomioon kabotaasikuljetuksien vapauttamisessa.

Haastateltava B:n mielestä kabotaasikuljetukset toimivat parhaiten sellaisessa tilanteessa, jossa lastaus ja purku voidaan tehdä irtoperällä mahdollisimman lähellä satamaa. Myös haastateltava B:n mielestä kabotaasikuljetuksien asteittainen vapauttaminen on ollut sekä positiivinen että negatiivinen asia. Hänen mukaansa vapauttaminen helpottaa ulkomaalaisten alihankkijoiden käyttämistä, mutta negatiivisena puolena taas on, että se vaarantaa terveen kilpailun kuljetusliikkeiden kesken. B:n mukaan kabotaasikuljetusten käyttäminen on vaikuttanut heidän yritykseensä siten, että suomalaisten ja ruotsalaisten kuljetusyritysten käyttämisestä on tullut haastavaa, koska hintataso on erilainen jokaisessa maassa. Kilpailu kiihtyy, mutta haastateltavan mukaan polttoaineen hinnan nousu saattaa tasoittaa tilannetta. Haastateltava B:n mukaan kabotaasien vapauttaminen on jo vaikuttanut suuresti suomen kuljetusyrityksiin, ajot ovat jo vähentyneet. Haastateltavan mielestä isot, kansainväliset yritykset hyötyvät kabotaasikuljetuksista eniten, ja pienet, paikalliset yritykset kärsivät kilpailusta.

Haastateltava C antoi käytännön esimerkin millaisessa tilanteessa kabotaasikuljetukset voisivat toimia:

”Lähetämme Suomalaiselta asiakkaalta täyden autollisen tavaraa Etelä - Ranskaan. Koska meillä ei ole kyseisestä maanosasta paluukuormaa takaisin Suomeen, voimme ottaa Ranskan sisäisen kuljetuksen lähemmäksi Belgiaa tai Saksaa, josta saamme seuraavan kuorman takaisin Suomeen.”

Haastateltavan mukaan tällainen mahdollistaa edullisempien rahtihintojen tarjoamisen suomalaisille asiakkaille, kun autot eivät aja tyhjinä. Haastateltava C kokee, että kabotaasikuljetuksien vapauttaminen on ollut negatiivinen asia Suomen maantiekuljetuksille. Hänen mielestään ulkomaalaiset kuljetusliikkeet vievät suomalaisilta kuljettajilta työt, eikä valtio saa tästä verotuloja. Verotuloilla makse-

taan myös teiden korjaukset, joita ulkomaalaiset ajoneuvot ovat osaltaan aiheuttamassa. Kuljetuksien hintataso on tippunut alas, koska ulkomaalaiset kuljetusliikkeet maksavat työntekijöilleen vähemmän palkkaa. Tästä syystä suomalaisilta kuljettajilta vähenevät työt. Haastateltava C kertoo, että he eivät juurikaan tee kotimaan sisäisiä kuljetuksia, mutta kilpailu kansainvälisistä kuljetuksista on lisääntynyt jo heidänkin yrityksessään. Haastateltavan mukaan osa pienemmistä yrityksistä on jo kaatunut kovan hintakilpailun vuoksi, joten riski siitä, että ulkomaalaiset kuljetusyritykset vievät heidän asiakkaitaan, on olemassa. Haastateltava C uskoo, että tulevaisuudessa esimerkiksi useampi Itä-Euroopan kuljetusliikkeistä kuljettaa tuotteet suoraan kotimaan asiakkaalle. Haastateltava kuitenkin kokee, että tekemällä yhteistyötä ulkomaalaisten toimijoiden kanssa suomalaisetkin yritykset pystyvät laajentamaan omia palveluitaan.

Haastateltava D:n mukaan kabotaasikuljetusten vapauttaminen on ollut oikeastaan hyvä asia. Hänen mielestään se luo enemmän kilpailua markkinoille ja lisää mahdollisuuksia erilaisille toimijoille. Haastateltava D:n yritykselle kabotaasien vapauttaminen on tuonut lisää kilpailijoita, jonka vuoksi he ovat pystyneet kehittämään toimintatapojaan tehokkaammiksi. Näin ollen he kykenevät ottamaan asiakkaiden tarpeet ja vaatimukset paremmin huomioon. D:n mukaan kabotaasikuljetukset itsessään eivät vaikuta Suomen maantiekuljetuksiin huonolla tavalla, vaan syynä on Euroopan Unionin tiukka lainsäädäntö. Hänen mielestään Suomessa on liian vähän kuljettajia, ja mikäli kabotaasikuljetuksia ei olisi, paljon tavaraa seisoi vain varastoissa ja terminaaleissa. Haastateltava D:n mielestä yksittäiset yritykset varmasti ajattelevat kabotaasikuljetusten olevan huono asia, mutta hän uskoo, että näiden kuljetusten avulla voidaan saada tehokkaita ratkaisuja aikaiseksi, panostamalla muun muassa tehokkuuteen ja laatuun.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA ANALYSOINTI

Tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen johtopäätökset, ja tämän lisäksi selvitetään myös tutkimuksen luotettavuus, hyödynnettävyys ja mahdolliset jatkotutkimuskysymykset. Tutkimuksen johtopäätökset ja analysointi on tehty neljän haastattelun ja teoreettisen viitekehyksen pohjalta.

7.1 Tutkimuksen johtopäätökset ja analyysi

Haastatteluiden tarkoituksena oli saada vastaus päätutkimuskysymykseen ”Miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin?” sekä yhteen alkukysymykseen ”Miten kabotaasikuljetuksia käytetään?”, joka johdettiin päätutkimuskysymyksestä. Tutkimuskysymyksiin saatiin kattavat vastaukset haastatteluiden avulla. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää kabotaasikuljetusten vaikutusta Suomeen, koska vapauttamisesta on vielä niin vähän aikaa.

Kabotaasikuljetukset ovat kovasti kiistelty asia Suomessa. Muualla maailmassa se voi olla hieman yleisempää, mutta täällä Suomessa kabotaasikuljetuksia ei vielä juurikaan ole. Syynä tähän voi olla se, että suomalaiset kuljetusalan yritykset haluavat pitää suomalaisen kilpailun rehellisenä, eivätkä he halua tänne muita toimijoita. Pelkona on, että ulkolaiset toimijat painaisivat kuljetusten hinnat niin alas, etteivät pienimmät yritykset pystyisi enää kilpailemaan. Haastattelujen perusteella voidaan päätellä, että vaikka kaikki neljä haastateltavaa toimivat kansainvälisissä kuljetusyrityksissä, niin kaikki eivät halua käyttää kabotaasikuljetuksia, eivätkä ne myöskään ole niin yleisiä ainakaan Suomessa käytettynä. Kaikki haastateltavat eivät myöskään olleet saamaa mieltä kabotaasikuljetusten haitallisuudesta, mikä on myös viite siitä, että aihe on erittäin kiistanalainen.

Haastateltavien vastauksista voidaan todeta, että tietoa kabotaasikuljetuksista saadaan, ainakin osan mielestä, riittävästi. Varsinkin, jos tietoa osaa itse etsiä. On hyvä asia, että viranomaiset ja esimerkiksi SKAL ry huolehtii riittävästä tiedottamisesta. Myös lupa-asioiden tiedotus oli kaikkien haastateltavien mielestä kunnossa.

Kabotaasikuljetuksien vapauttaminen on jo vähentänyt ja tulee jatkossakin vähentämään suomalaisten kuljetusliikkeiden työtä. Melkein kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että ulkomaalaisten toimijoiden saapuminen Suomeen ja heidän halvempi hintatasonsa saattaa suomalaiset kuljetusyrietykset, varsinkin pienemmät, paikalliset toimijat, suuriin vaikeuksiin. Tosin, kuten kaksi haastateltavista totesi, tällaisesta tilanteesta voi olla myös hyötyä. Ulkomaalaisten toimijoiden kanssa voi tehdä yhteistyötä, ja tätä kautta saada omalle yritykselleen myös lisää ajaja.

Kaiken kaikkiaan tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että kabotaasikuljetukset voivat olla sekä hyvä että huono asia. Haastateltavien vastauksista kävi ilmi, että hyvänä asiana pidettiin sitä, että Suomeen saadaan jonkin verran kilpailua aikaiseksi maantiekuljetuksiin (niin kauan kun kilpailu pysyy terveenä ja rehellisenä). Hyvänä asiana pidettiin myös sitä, että tavara liikkuu eteenpäin osittain kabotaasikuljetusten ansiosta, mikäli Suomessa ei itsessään riitä kuljettajia hoitamaan tätä. Toisaalta taas huonona puolena kabotaasikuljetuksissa pidetään kilpailun vääristymistä ja työpaikkojen katoamista Suomesta (tai ainakin pelkoa niiden katoamisesta). Näiden haastatteluiden otannan sekä teoreettisen viitekehyksen perusteella voidaan todeta, että ainakin tällä hetkellä kabotaasikuljetukset eivät ole hyvä asia Suomen maantiekuljetuksille. Tosin kabotaasikuljetuksien vapauttamisesta ja lakien uudelleenjärjestelyistä on vasta niin vähän aikaa, että vasta tulevaisuus näyttää, miten kabotaasikuljetukset oikeastaan tulevat vaikuttamaan Suomen maantiekuljetuksiin.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuutta voidaan arvioida käyttäen mittareina reliabiliteettia ja validiteettia. Reliabiliteetti tarkoittaa tutkimustulosten pysyvyyttä ja toistettavuutta. Validiteetti tarkoittaa aineiston analyysin pätevyyttä, että se mittaa sitä mitä oli tarkoituskin. Kvalitatiiviseen tutkimukseen nämä mittarit eivät sellaisenaan käy, vaan niitä täytyy osittain soveltaa. Tällaisessa tutkimuksessa reliabiliteetti tarkoittaa silloin tutkimuksen analyysin yhtenäisyyttä ja tulosten toistettavuutta. Validiteetti taas tarkoittaa aineiston analyysin pätevyyttä. (Jyväskylän yliopisto 2010)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tärkeintä on tarkastella tutkimuksen totuudenmukaisuutta. Laadullisella tutkimusmenetelmällä saatujen tutkimustulosten täytyy olla ei-sattumanvaraisia ja tutkimuksessa käytettyjen menetelmien avulla pitää pystyä tutkimaan sitä mitä oli tarkoituskin. Käsitteiden tulee olla yhdenmukaisia aineiston ja tutkimusongelman kanssa. (Jyväskylän yliopisto 2010)

Tässä tutkimuksessa reliabiliteetin ja validiteetin todettiin haastatteluiden ja tutkimustulosten analyysin jälkeen olevan johdonmukaisia ja luotettavia, ainakin tällä hetkellä. Haastateltavat henkilöt ovat asiantuntijoita omilla aloillaan, mikä lisää tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimus on mahdollisesti toistettavissa samoin tuloksin käyttäen kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Tosin ihmisten mielipiteet saattavat muuttua ajan saatossa, joten jos sama tutkimus toistettaisiin kymmenen vuoden kuluttua, tutkimustulos ei välttämättä olisi enää sama.

7.3 Tutkimuksen hyödyntäminen ja jatkotutkimusehdotukset

Opinnäytetyö on tietopaketti, jota voi hyödyntää. Teoreettinen viitekehys kokoaa yhteen kattavasti Suomen ulkomaankuljetukset, sekä antaa myös tilastotietoa kuljetusmuodoista. Teoreettinen viitekehys sisältää myös tietoa kabotaasikuljetuksista ja niiden asteittaisesta vapauttamisesta Suomessa, joka on vielä aika tuore asia. Empiirisestä tutkimuksesta selviää, miten kabotaasikuljetukset vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin tällä hetkellä, ja uskon, että tämä kiinnostaa monia. Opinnäytetyöstä voivat hyötyä opiskelijat, jotka etsivät enemmän tietoa Suomen ulkomaankuljetuksista ja haluavat myös perehtyä kabotaasikuljetuksiin. Opinnäytetyö hyödyttää myös alan ammattilaisia, niitä jotka mahdollisesti harkitsevat käyttävänsä kabotaasikuljetuksia yrityksessään.

Tutkimuksen aikana havaitsin myös mahdollisuuden jatkotutkimusehdotuksille. Tämä opinnäytetyö keskittyy kabotaasikuljetuksiin Suomessa, mutta jatkotutkimuksena voitaisiin toteuttaa tutkimus kabotaasikuljetusten käytöstä esimerkiksi Euroopassa, joten jatkotutkimuksessa voitaisiin keskittyä esimerkiksi paluukuoriin.

LÄHTEET

Aluehallintovirasto. Ajankohtaista. Tiedotteet 2016. Tilaajavastuulakia on muistettava noudattaa kabotaasia koskevan lainsäädännön muuttuessa. Viitattu 17.11.2017 <https://www.avi.fi/web/avi/-/tilaajavastuulakia-on-muistettava-noudattaa-kabotaasia-koskevan-lainsaadannon-muuttuessa#.WQtO-cYIGUk>

Dahl, P. 2016. Kuljetusmarkkinoiden avaaminen ulkomaisille yrittäjille kummuttaa – myös tieliikennemaksuja viritellään. Aamu-tv. Yle uutiset. Viitattu 17.11.2017. <http://yle.fi/uutiset/3-8658576>

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. 2015. Tavaraliikenne ja tavaraliikenneluvat. Viitattu 15.11.2017. <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/tavaraliikenne#.Wgv9iIhx3IU>

Euroopan Parlamentti. 2017. Christina Ratcliff. 03/2017. Viitattu 10.10.2017.

European Commission. 2017. Cabotage. Viitattu 14.11.2017. https://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/cabotage_en

EUR-lex. EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1072/2009. Viitattu 14.11.2017. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A32009R1072>

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A., Werdemann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Vantaa. Hansaprint Oy.

Hörkkö, J. 2016. HE 39/2016 vp-kabotaasikuljetukset. Liikenne- ja Viestintäministeriö. Viitattu 14.11.2017.

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä. Tampereen Yliopistopaino Oy. Juvenes Print.

Karhunen, J., Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä. Gummerus Oy.

Kauppakamari. A1 Maantiekuljetukset. 2011. Viitattu 21.11.2017.
<http://kauppakamaritieto.fi/fi/s/t/ulkomaankaupan-kuljetus-huolinta-ja-tullaus/kansainvaliset-kuljetukset/a1-maantiekuljetukset/>

KvaliMOTV. 2017. Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Viitattu 16.11.2017.
http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_2.html

Laki tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä 1233/2006.) Viitattu 17.11.2017.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2017. Ulkomaan tavaraliikenne. Viitattu 17.10.2017. <http://liikennejarjestelma.fi/palvelutaso/liikennetyypit/ulkomaan-tavaraliikenne/>

Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi. Tavaraliikenteen luvat. Viitattu 27.10.2017.
https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kansainvaliset_kuljetusluvut/tavaraliikenteen_luvat

Logistiikan Maailma. Lentokuljetus. Viitattu 25.10.2017.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/>

Logistiikan Maailma. Maantiekuljetus. Viitattu 26.10.2017.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>

Logistiikan Maailma. Merikuljetus. Viitattu 25.10.2017.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/merikuljetukset-suomessa/>

Logistiikan Maailma. Rautatiekuljetus. Viitattu 25.10.2017.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/rautatiekuljetus/>

Mäkinen, I., Timmerbacka, E., Saarialho, A. 1992. Kuljetusjärjestelmät. Länsi-Savo. MH-Konsultit Oy.

Poliisi. 2017. Raskaan liikenteen valvonta. Viitattu 15.11.2017.
http://www.poliisi.fi/liikenneturvallisuus/raskaan_liikenteen_valvonta

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. 2015. Kabotaasin määritelmää esitetään muutettavaksi. Viitattu 14.11.2017.

https://www.skal.fi/ajankohtaista/sidosryhmien_uutiset/uutisarkisto/sidosryhmuutiset_2015/kabotaasin_maaritelmaa_esitetaan_muutettavaksi.12356.news

Suomen kuljetusopas. 2017. Lentokuljetukset. Viitattu 21.11.2017.

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/>

Tullin valvonnan vuosijulkaisu. 2015. PDF. Viitattu 17.10.2017. tulli.fi/documents/2912305/3775682/Tullin%20valvonnan%20vuosijulkaisu%202015%20FI/ff5b45bc-681c-44df-998f-f15b9c72311e

Tulli. Passitus. 2017. Viitattu 19.11.2017.

<http://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/passitus#>

Turun yliopisto. 2017. Maantiekuljetukset. Viitattu 21.11.2017.

<https://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/spc/kuljetusala/Sivut/Maantie.aspx>

Yle Uutiset. 2016. Kuljetusmarkkinoiden avaaminen ulkomaisille yrittäjille kummastuttaa – myös tieliikennemaksuja viritellään. Viitattu 27.10.2017.

<https://yle.fi/uutiset/3-8658576>

LIITE 1

Kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä toteutettu teemahaastattelu

Kabotaasikuljetukset

Lomakkeen tiedot tullaan käsittelemään anonyymisti, eikä yrityksen tai haastateltavan nimeä paljasteta opinnäytetyössäni.

1. Missä asemassa työskentelette yrityksessänne?
2. Kuinka kauan olette työskennelleet yrityksessänne, ja kyseisessä asemassa?
3. Millä alueella yrityksenne toimii, ja mikä on (suurin piirtein) järjestämienne maantiekuljetusten määrä?
4. Onko teillä tietämystä kabotaasikuljetuksista yleisesti? Jos on, kuinka paljon olette tekemisissä kyseisten kuljetusten kanssa?
5. Mistä yrityksenne saa tietoa kabotaasikuljetuksista ja niihin liittyvistä luvista?
6. Kuinka paljon teillä on tietoa tulevista/ jo tulleista muutoksista kabotaasikuljetusten lainsäädäntöön?
7. Onko yrityksenne käyttänyt tai käyttää tällä hetkellä laillisia kabotaasikuljetuksia?
 - Jos kyllä, miksi päädyitte käyttämään kabotaasikuljetuksia?
 - Jos ei, oletteko harkinneet käyttävänne?
8. Millaisissa tilanteissa kabotaasikuljetukset voisivat mielestänne toimia?

9. Miten kabotaasikuljetusten asteittainen vapauttaminen on mielestänne vaikuttavat Suomen maantiekuljetuksiin? Ovatko ne positiivinen vai negatiivinen asia? Miksi?
10. Miten kabotaasin vapauttaminen on vaikuttanut teidän yritykseenne? Miten näette sen vaikuttavan tulevaisuudessa?
11. Vähentääkö kabotaasikuljetusten vapauttaminen mielestänne suomalaisten ammattikuljettajien työtä maantiekuljetuksissa?
12. Onko kabotaasikuljetusten valvonta mielestänne riittävää?
13. Onko kabotaasin vapauttamisessa otettu mielestänne kuljetusliikkeiden mielipiteet huomioon?

Kiitos vastauksistanne!