

Karin Turunen

KUSTANNUSTEHOKAS HEVOSKULJETUS SAKSASTA
SUOMEEN

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
2018

KUSTANNUSTEHOKAS HEVOSKULJETUS SAKSASTA SUOMEEN

Turunen, Karin
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Marraskuu 2018
Sivumäärä: 42
Liitteitä: 0

Asiasanat: kuljetus, logistiikka, kuljetuskustannukset, eläinkuljetus

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli luoda kattava tietopaketti ohjeistuksineen yksityishenkilölle, jolla on tarkoitus tuoda hevonen Saksasta Suomeen. Tutkimus suoritettiin kvalitatiivisesti, toiminnallisena case-tutkimuksena. Sitä varten kerättiin tietoa erilaisista alakohtaisista lähteistä, kuten lakiteksteistä ja kansainvälisen ratsastajaliiton sivuilta.

Teoriaosuudessa käsiteltiin kuljetuslainsäädäntöä kaikkien neljän kuljetusmuodon osalta: maa-, meri-, ilma- ja rautatiekuljetus sekä lisäksi eläinkuljetusta niiltä osin, kuin se hevosen kuljettamista käsitteli. Teoria painottui yleiseen kuljetukseen liittyvään lainsäädäntöön. Sen lisäksi jokaisesta kuljetusmuodosta tuotiin esiin asioita, jotka olisivat oleellisia myös kolmannen osapuolen kanssa tehtävässä kuljetuksessa. Tällaisia olivat esimerkiksi vastuut ja velvollisuudet eri kuljetusmuodoissa sekä kaupallisessa kuljetuksessa tarvittavat dokumentit.

Analysoinnissa käytettiin apuna matriisia, johon sijoitettiin eri kuljetusmuotoja ja valintaan vaikuttavia tekijöitä ja niille annettiin numeroarvot. Nämä tekijät olivat kuljetusmuotoa valittaessa kustannukset, rahtaus, aika ja turvallisuus tässä tärkeysjärjestyksessä Reittivalintaan vaikuttavia tekijöitä olivat rajanylitykset, aika, kustannukset ja lepopaikat. Reittivalinnassa oleville tekijöille annettiin prosentteina erilaiset painoarvot, joista merkittävimmit muuttujiksi nousivat aika sekä rajanylityspaikkojen lukumäärä.

Tutkimuksessa parhaaksi vaihtoehdoksi saatiin kombinaatiokuljetus, joka muodostui maantiekuljetuksesta ja merikuljetuksesta. Analysoinnissa taloudellisesti edullisimmaksi saatu reitti muodostui Itä-Saksasta Puolaan, Liettuaan ja Latvian kautta Viroon maanteitse. Virosta reitti jatkui lautalla Helsinkiin. Kokonaiskustannuksiksi tälle reittivalinnalle saatiin 925 euroa. Kustannuksiin voi vaikuttaa toteuttamishetkellä muun muassa päiväkarsinan vuokra sekä vaihteleva polttoaineen hinta.

COST EFFICIENT HORSE TRANSPORTATION FROM GERMANY TO FINLAND

Turunen, Karin

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Trade

November 2018

Number of pages: 42

Appendices: 0

Keywords: transporting, logistics, transportation costs, animal transportation

The purpose of this study was to build a comprehensive instruction for an individual who wants to import a horse from Germany to Finland. The study was made as a qualitative, functional case study. For this purpose, information was gathered from various sources such as transportation law and the website of the International Rider's Union's website.

The theoretical part assessed transportation law for all four sections: land-, sea-, air- and railway transportation but also animal transportation specializing in the horse. The theory focused on general transportation law. The survey also presented information for those, who were willing to use third-party to help importing a horse from Germany. This kind of information was, for example, the obligations and responsibilities in different means of transports and the need of certain documents for transportation.

The matrix was used as analysis method, in which the different transporting methods and factors influencing the selection were placed and given numerical values. These factors were cost, charter, time and security in this order of importance when choosing the mode of transport. Factors affecting the route choice were border crossings, time, costs, and resting places. The factors in the route selection were given a different weighting as a percentage. The most important variables were the time and the number of border crossing points.

The best option on this study was a combination transport including the road transport and sea transport. In the analysis, the most cost efficiency route was made from eastern Germany to Poland, Lithuania and via Latvia via Estonia. From Estonia the route continued ferry to Helsinki. The total costs of this route were 925 euros. The costs can be affected, for example, by the stable the horse will be staying in during the travel and changing fuel prices.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	OPINNÄYTETYÖN ONGELMAN MÄÄRITTELY JA VIITEKEHYS	6
2.1	Aiheen valinta	6
2.2	Tavoitteet ja tutkimuskysymykset	7
2.3	Viitekehys	8
3	KULJETUSMUODOT.....	10
3.1	Hevoskuljetus.....	10
3.2	Maantiekuljetus.....	13
3.3	Rautatiekuljetus.....	15
3.4	Ilmakuljetus.....	17
3.5	Merikuljetus	18
4	TUTKIMUSASETELMA	21
4.1	Tutkimuksen toteutus.....	21
4.2	Analysoinnin toteutus	22
5	TUTKIMUSTULOKSET	24
5.1	Kuljetusmuoto.....	24
5.2	Reitti.....	28
5.3	Matka-aika	31
5.4	Dokumentit	33
5.5	Kustannukset.....	37
6	PÄÄTÖS	39
6.1	Johtopäätökset.....	39
6.2	Pohdinta	40
	LÄHTEET.....	41
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Hevosurheilu on ollut suosittua vuosikymmenten ajan ja siihen on kuulunut osana hyväksikäytön hevosien hankinta. Pitkät perinteet omaavat hevosurheilumaat, kuten Iso-Britannia, Hollanti ja Saksa, ovat tunnettuja hyvien hevosten jalostamisesta este-, koulu- ja kenttäratsastusta varten. Näistä maista tulee sekä hyviä, kestäviä ja kevytrakenteisiä hevosia, että huipputason ratsastajia, joilla on hyvät edellytykset kouluttaa hevosia korkealle tasolle. Keski-Euroopan maissa ei ole ongelmia talvesta tai muutoin merkittävistä säiden vaihteluista. Tasaiset sääolosuhteet ovat edellytyksenä ympärivuotiseen ja tehokkaaseen harjoitteluun. Esimerkiksi kenttäratsastus vaatii mahdollisuuden harjoitella maastossa kiinteiden esteiden ylitystä, ja tämä ei Suomessa talvella ole mahdollista. Näin ollen harjoitteluaika Suomessa on oleellisesti lyhyempi esimerkiksi Saksaan verrattuna, ja hevosen kehittämiseen kuluu pidempi aika. Tällöin kilpailuissa on käytännössä mahdotonta yltää samalle tasolle Keski-Eurooppalaisten ratsukoiden kanssa.

Tämä opinnäytetyö käsittelee harrastajan mahdollisuutta hevosen tuonnille Saksasta Suomeen kustannustehokkaasti, aikaa säästämällä ja erilaisia lakeja noudattaen – ilman kolmansien osapuolien, kuten valmentajan tai välittäjäyrityksen apua. Aihe on ajankohtainen, koska monet suomalaisratsastajat ostavat hevosensa usein pohjoismaista, mutta myös Keski-Euroopan maista.

Ensin työssä käsitellään ongelman määrittely ja viitekehys, jonka jälkeen seuraa teoreettinen osuus. Teoriaosassa käsitellään kansainvälisissä hevoskuljetuksissa käytettävien kuljetusmuotojen lainsäädäntöä melko laajasti. Lainsäädännön käsittelyllä on tarkoitus tuoda esiin eri vaatimukset ja rajoitteet kunkin kuljetusmuodon kohdalla. Teoriaosuuden jälkeen työ etenee tutkimuksen toteutuksen kartoitukseen. Tämän jälkeen kerätty tieto analysoidaan matriisin avulla ja analysoinnista saadut tulokset perustellaan. Empiirisessä osuudessa tuodaan esille analysoinnista saatujen tutkimustulosten perusteella rakennettu toimintaehdotus. Työ päätetään johtopäätöksiin sekä tutkimuksen oikeellisuuden ja luotettavuuden arviointiin.

2 OPINNÄYTETYÖN ONGELMAN MÄÄRITTELY JA VIITEKEHYS

2.1 Aiheen valinta

Hevosharrastus ja hevosilla kilpailu on ollut jo pitkään suosittua myös Suomessa ja lajin tunnetuimmat kilpailumuodot ovat syntyneet Iso-Britanniassa ja Saksassa. Nämä kaksi vanhaa hevosmaata menestyvät isoissa kansainvälisissä kilpailuissa sekä joukkue-, että yksilötasolla este-, koulu- ja kenttäratsastuksessa. Esimerkiksi Saksassa jalostettujen hevosten kapasiteetti ja rakenne tukevat ratsastajan etenemistä. Jotkut suomalaisratsastajat lähtevät myös Saksaan valmentautumaan oman hevosensa kanssa. Tästä syystä lopputuloksena saatavaa reittisuunnitelmaa voidaan myös hyödyntää Suomesta Saksaan suuntautuvassa hevuskuljetuksessa.

Kuljettavien hevosten määrä kansainvälisillä markkinoilla on noin 5,5 miljoonaa hevoseläintä vuonna 2010. Näistä 2,9 miljoonaa on rekisteröityjä hevoseläimiä ja 2,6 miljoonaa rekisteröimättömiä. Suomeen 2013 rekisteröityjen hevosten merkittävimmät tuontimaat olivat Ruotsi, Viro ja Liettua. Sieltä tuotiin yhteensä noin 650 hevosta. Näissä maissa hevoset ovat hieman raskarakenteisia, ja sen vuoksi keskieurooppalaiset rodut ja yksilöt menestyvät vaativilla kansainvälisillä radoilla edellä mainittuja paremmin. (Füssel 2010; Hippoksen www-sivut, 2018.)

Opinnäytetyön aiheeksi valikoitui hevosen kuljettaminen Saksasta Suomeen, koska kilpailuorientoituneet ratsastajat hakevat mielellään hevosensa Saksasta. Iso-Britannia suljettiin vaihtoehtoista pois käynnissä olevan Brexit-keskustelun takia, joka saattaisi aiheuttaa ennakoimattomia vaikeuksia tuontiprosessissa. Isot kuljetusmäärät Euroopassa vahvistivat opinnäytetyön aiheen tarpeellisuuden myös ilman toimeksiantajaa. Oma hevosharrastustausta ja opinnot kansainvälisten kuljetusten parissa kohtasivat, joten aiheen valinta opinnäytetyöksi oli luontevaa.

2.2 Tavoitteet ja tutkimuskysymykset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tuottaa yksityishenkilölle tietopaketti kustannustehokkaasta hevoskuljetuksesta. Tämä tarkoittaa tiedon keräämistä siitä, miten tuonti Saksasta Suomeen olisi helpointa ja taloudellisesti edullisinta.

Tutkimuksen tarkoitus on olla kartoittava ja tuottaa opas, joka sisältää lakiviittauksia tarpeellisilta osin kuljetusprosessista. Hirsjärven mukaan kartoittavassa tutkimuksessa selitetään mitä tapahtuu, etsitään uusia näkökulmia ja selvitetään vähän tunnettuja ilmiöitä. Hevoskuljetus on hyvin yleistä Euroopassa. Tämän tutkimuksen kohderyhmä ja lähtökohdat erottavat sen aikaisemmin Suomessa opinnäytetyönä tehdyistä tutkimuksista. Suurin osa kuljetuksista tapahtuu ammattilaisten tuella lentokuljetuksena tai Ruotsin kautta Suomeen laivalla. Tässä tutkimuksessa tarkoituksena on löytää edullinen ja nopea kuljetustapa harrastajalle, jonka taloudellinen tilanne ei ole kilpailukykyinen ammattilaisratsastajin verrattuna. Opinnäyte tuottaa reittisuunnitelman sekä kustannuslaskelman ja lopputulos osoittaa, kuinka kauan valitulla kuljetustavalla ja suunnitellulla reitillä kuluu aikaa. Onnistuneen opinnäytetyön pohjalta yksityinen harrastaja kykenee tuomaan hankkimansa hevosen Saksasta ilman valmentajan tai välittäjäyrityksen apua. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 138- 139.)

Tutkimus on rajattu asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Tämän takia tässä työssä ei käsitellä tuontiverotusta tai hevosen hankintaan kuluvaan kustannusta. Työssä ei myöskään käsitellä kuljetuksessa tarvittavien lupien ja asiakirjojen hankintaa tai niiden peruuttamista.

Asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi opinnäytetyölle on määritelty tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset. Tutkimusongelma tässä opinnäytetyössä on: ”Miten yksityishenkilön olisi kustannustehokkainta tuoda hevonen Saksasta Suomeen?”

Tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- Mitä laissa on säädetty hevoskuljetuksesta Saksan ja Suomen välillä?
 - aika
 - vastuut ja velvollisuudet
 - rahtikirjat
 - hevosta koskevat määräykset

- Mitä kuljetusmuodon valinnassa on otettava huomioon?
 - kuluva kokonaisaika
 - reitti
 - kustannukset

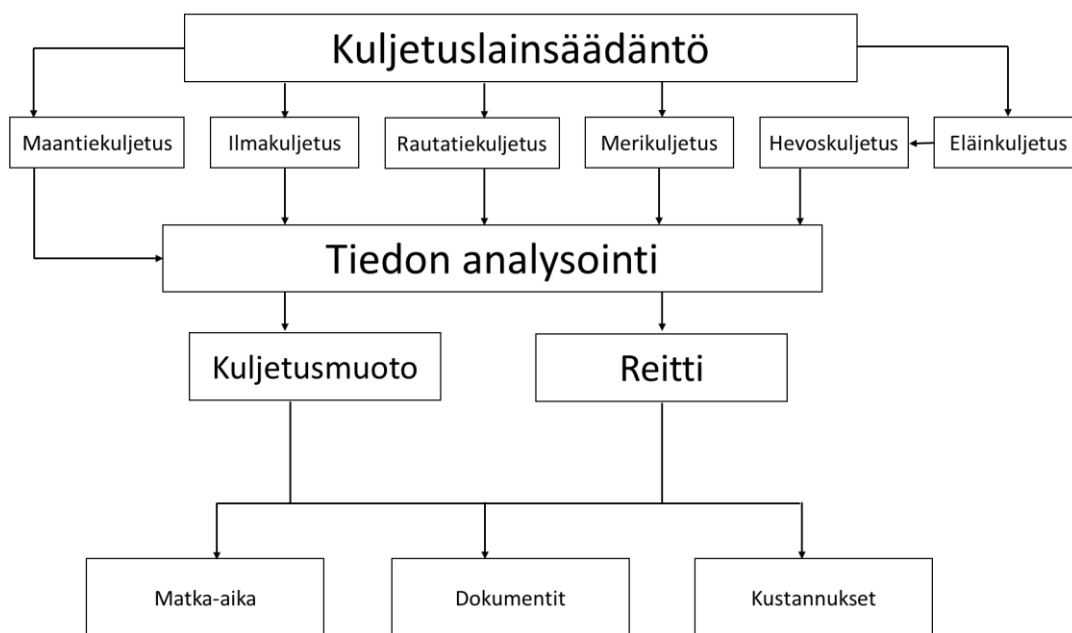
- Mitä dokumentteja vaaditaan?
 - rahtikirjat valitulle reitille
 - kuljetettavan dokumentit

- Miten hevonen on huomioitava kuljetuksen aikana?
 - suojat
 - kuljetusaika
 - trailerin vaatimukset
 - hyvinvointi

2.3 Viitekehys

Kuvion 1 käsitteellisen viitekehysten ensimmäinen ja ylin kohta on kuljetuslainsäädäntö. Se on oleellisessa osassa koko opinnäytetyön teoriaosuutta. Tarkoituksena on käsitellä eri kuljetusmuotoja sekä niiden lainsäädäntöä hevoskuljetuksen kannalta. Eläinkuljetuksen lainsäädäntö otetaan huomioon siltä osin kuin se koskee kuljetettavana olevaa hevosta. Tarkoituksena on myös tutkia, ovatko kaikki kuljetusmuodot mahdollisia, kun kyseessä on eläinrahti, vai rajautuuko jokin muodoista pois eläinrahtikuljetusajan ylittyessä.

Kun lainsäädäntö ja kuljetusmääräykset on käsitelty, siirrytään työn empiiriseen osuuteen. Tieto analysoidaan matriisin avulla, johon määritellään faktorit eli tekijät. Faktoreille asetetaan painoarvot, jotka vaikuttavat lopullisen reittisuunnitelman muodostamiseen ja kuljetusmuodon valintaan. Empiirisessä osiossa tarkastellaan mitä dokumentteja hevonen tarvitsee ja mitä muita kuljetukseen liittyviä dokumentteja tarvitaan. Analysoinnin tuloksena saadaan sopivin kuljetusmuoto ja sen vaatimat kustannukset sekä kuljetukseen kuluva kokonaisaika.



Kuvio 1: Käsitteellinen viitekehys

3 KULJETUSMUODOT

3.1 Hevoskuljetus

Laki

Lakia eläinten kuljetuksesta sovelletaan selkärankaisiin eläimiin. Tarkoituksena on valvoa, että kuljetus tapahtuu niitä vahingoittamatta ja niitä suojellaan kuljetuksen aikana sairastumiselta, kivulta ja kärsimykseltä. Lain pääasiallinen tehtävä on suojata kaupallisia eläinkuljetuksia, mutta lain lukuja 2- 4 tulee noudattaa myös muissa eläinkuljetuksissa. Kaupalliseksi eläinkuljetukseksi luetaan muun muassa yritystoimintaan luettavat kuljetukset sekä toisen omistaman eläimen kuljettaminen elannon saamiseen. (Eviran www-sivut. 2018; Laki eläinten kuljetuksesta 1429/2006, 1 luku 1- 2 §.)

Kuljetuksen aikana eläimen hyvinvoinnista vastaa rahdinkuljettaja tai hänen määräämänsä hevosenhoitaja, jolla on hoitoon tarvittava asianmukainen koulutus, tai harrastuksen tuomaa tietoa ja taitoa hevosen hoitoa varten. Hevosen on saatava kuljetuksen aikana hoidon ohella riittävästi ruokaa ja vettä sekä sen kuntoa on tarkkailtava. Sairastapauksissa eläimen tulee saada asianmukaista hoitoa, eikä sitä saa jättää valvomatta. Kuljetukseen käytettävän trailerin tai hevosrekan on oltava sellainen, että hevonen ei pääse karkaamaan kuljetuksen aikana. Trailerin on oltava myös turvallinen. Jos kuljetetaan useampaa hevosta, ne eivät saa olla suorassa kosketuksessa toisiinsa. Lastaamiseen on käytettävä tarvittaessa siltoja, lastaushissejä tai rampeja. (Hippoksen www-sivut. 2018; Laki eläinten kuljetuksesta 2 luku, 5§, 3 luku 7§, 15§.)

Kuljetuksessa on aina oltava mukana riimu ja riimunnaru, joiden avulla hevonen voidaan siirtää. Sen jalat voidaan suojata mahdollisilta naarmuilta erilaisten suojien avulla, sekä kylmällä ilmalla on huolehdittava loimituksesta. Pitkillä ajomatkoilla hevosen pitää päästä jaloittelemaan kuljetusvälineen ulkopuolelle. Mukana on oltava myös vaahtosammutin, varariimu ja riimunnaru, huomioliivi, puukko ja taskulamppu onnettomuustilanteiden varalta. Päivystävän eläinlääkärin numeron tallentamista omaan puhelimeen suositellaan. (Hippoksen www-sivut. 2018.)

Kuljetuksen aikana hevoskuljetustrailerissa tai -rekassa ei saa olla irtainta tavaraa. Ajoneuvoon tai traileriin on kiinnitettävä hevoskuljetuksesta kertova merkki ja trailerin tulee olla tarpeeksi tilava. Hevosien pään yläpuolelle on jätävä vähintään 20 cm tilaa, eikä lastaukseen käytettävä silta saa ylittää 30 asteen jyrkkyyttä. Kahta hevosta kuljetettaessa väliin laitettavan seinän vähimmäiskorkeus on 60 cm ja hevosen eteen laitettavan puomin läpimitta vähintään 7cm. (Hippoksen www-sivut. 2018.)

Eviran säännösten mukaan hevoseläinten maahantuonti on luvallista kaikista EU-maista, Norjasta ja Sveitsistä. Ennen kuljetusta hevosella ei saa olla kliinisiin sairauksiin viittaavia oireita. Eläinlääkärin on ennen matkaa tarkistettava, ettei hevonen ole ollut tekemisissä tarttuvien tauteja sairastavien eläinten kanssa 15 edelliseen vuorokautteen. Eläinlääkärin on tehtävä myös yleisluontoinen terveystarkastus enintään 48 tuntia ennen matkaa. Kuljetettava hevonen ei saa olla kotoisin omistajalta, jolla on eläintenpitokielto, tai alueelta, missä on rajoituksia afrikkalaisen hevosruton vuoksi. (Eviran www-sivut. 2014.)

Eläinsuojelulain mukaan maahantuonti voidaan kieltää, mikäli eläintä ei voida sijoittaa kohtuullisiin oloihin tuontimaassa. Kuljetuksen aikana hevosella on oltava passi, ja ilman passia matkustava voidaan palauttaa lähtömaahan. Eläinkuljetuksia valvovia viranomaisia ovat maa- ja metsätalousministeriö, tarkastus- ja rajaeläinlääkärit sekä aluehallintovirasto. (Eläinsuojelulaki 247/1996, 2 luku 28§; Eviran www-sivut. 2014; Laki eläinten kuljetuksesta 6 luku 23- 27 §.)

Asiakirjat

Kaupallisessa eläinkuljetuksessa kuljettajalta vaaditaan aluehallintoviraston myöntämä eläinkuljetuslupa, josta käy ilmi kuljettajan nimi tai toiminimi, osoite ja yhteystiedot. Näin valvovat viranomaiset voivat vakuuttua siitä, ettei eläimiä kuljettavaa ta-hoa ole tuomittu esimerkiksi eläinsuojelurikoksista. Kuljettajalla on myös oltava ajo-oikeudesta kertova asiakirja. (Laki eläinten kuljetuksesta 5 luku 16§, 19§.)

Kansainvälinen ratsastajaliitto, Fédération Equestre Internationale, FEI vaatii maailmalla liikkuvilta kilpahevosilta omistajan tunnistusasiakirjan, hevosen tunnistusasiakirjan, hevosen oman rekisterinumeron ja lääketieteellisestä historiasta kertovan dokumentin. Kaupallisessa toiminnassa hevosen passi on riittävä dokumentti ja siinä on oltava hevosen rekisterinumero sekä tunnistettavuutta varten tarvittavat tiedot merkeistä ja väristä. Suomessa passeja myöntää Suomen Hippos. Passista selviää tiedot eläinlääkärikäynneistä, näyttelyistä ja voimassa olevista rokotuksista. Siihen merkitään lisäksi hevosen ikä, rotu, suku, väri ja merkit, sekä omistaja ja rekisteri- eli tunnistenumero. Tunnistenumero on kansainvälinen UELN, Universal Equine Life Number, joka sisältää 15 numeroa. Kolme ensimmäistä kertovat maatunnuksen ja kolme seuraavaa rekisteröineen yhdistyksen. Tuontihevosille jätetään alkuperäinen rekisterinumero, mikäli se on passiin merkitty. (FEI 2018. 17, 28; Füssel 2010, 9; Hevoseni www-sivut. 2012.)

Euroopan Unioni vaatii EU:n alueella olevilta hevoseläimiltä passin lisäksi terveystodistuksen ja Euroopan Unionin sisäisen kauppakirjan eli TRACES-todistuksen. Todistus on oltava suomeksi, ruotsiksi tai englanniksi ja sen allekirjoittaa lähtömaan eläinlääkäri. Terveystodistus on kolmiosainen. Ensimmäisessä osassa ilmenee kuljetusta koskevat tiedot kuten lähettäjä ja vastaanottaja. Toisessa osassa ilmoitetaan kuljetettavaa hevosta koskeva vakuutus, jonka tekoa varten eläinlääkäri tarvitsee ensimmäisen osan tiedot. Viimeinen osa sisältää tiedot tarkastuksesta tuontimaassa. Tiedot tulevat ainoastaan toimivaltaisen viranomaisen tietoon ja todistus seuraa hevosen mukana koko matkan ajan. Yli 30 vuorokautta maassa viettävä hevonen on myös rekisteröitävä paikalliseen yhdistykseen. Rekisteröinti on ehtona hevosen vakuutuksen otolle Suomessa. (Eviran www-sivut. 2014; Hippoksen www-sivut. 2018.)

Kuten muutkin tuontieläimet, myös hevoset voivat kantaa mukanaan tarttuvia tauteja, jonka takia lähtömaassa suoritettavat terveystarkastukset ovat ehdottoman tärkeitä. Myös Suomessa esiintyviä vakavia tartuntatauteja ovat esimerkiksi näivetystauti, hevosten herpesvirus ja pääntauti. Pääntauti on levinnyt Suomeen tuontihevosten mukana ja sen tarttumisvaara on erityisen suuri myös ihmisen välityksellä. Vaaraa aiheuttaa myös hevosten herpesviruksen EHV-1 muoto, joka on voimakkaasti hermostoon vaikuttava virus ja vaikeasti hoidettavissa. (Hippoksen www-sivut. 2018.)

3.2 Maantiekuljetus

Laki

Maantiekuljetusten lainsäädäntö keskittyy kuljettajan ajo- ja lepoaikojen pituuteen. Ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan on 24 tunnin sisällä levättävä 11 tuntia ja lepoaika voidaan jakaa kahteen osaan. Kuuden päivän sisällä suoritettavaa ajoa saa olla korkeintaan 56 tuntia, kun taas kahden viikon aikana ajoa saa kertyä korkeintaan 90 tuntia. Yksittäisiin, vuorokauden sisällä tapahtuviin ajoihin on määritelty 4,5 tunnin ajoaika, jonka jälkeen kuljettajan on pidettävä 45 minuutin tauko. 4,5 tunnin jälkeen pidettävä tauko saa olla kahdessa osassa, mutta ensimmäisen on oltava vähintään 15 minuuttia. Viikoittaisen levon on oltava vähintään 45 tuntia. (SKAL suoriteajot 2011, 105- 108.)

Ollakseen oikeutettu hevosauton tai ajoneuvoyhdistelmän ajamiseen, tulee kuljettajalla olla BE- korttiyhdistelmä. Henkilöauton B-ajokortilla kuljettajalla on ajo-oikeus yhdistelmään, jonka kokonaispaino on 4250 kiloa, josta peräkärryn paino on 750 kiloa. Tämä on liian vähän kannattelemaan hevosen painoa. B/96- yhdistelmä puolestaan oikeuttaisi 3500- 4250 kilogramman yhdistelmään, mikä on vielä vähemmän kuin pelkän B-luokan ajokortilla. BE- ajokortin haltijalla on oikeus kuljettaa enintään 7000 kg:n painoista ajoyhdistelmää, josta vedettävän trailerin paino voi olla 3500 kilogrammaa, eli yhden henkilöauton verran. Suuresta kokonaismassasta johtuen ajoneuvoyhdistelmien jarrutusteho on henkilöautoa pienempi, joten ajoneuvoyhdistelmien enimmäisnopeus on henkilöautoja alhaisempi. Euroopassa suurin sallittu ajonopeus yhdistelmälle tai kuorma-autolle on yleensä 80km/h. Tämä on hyvä ottaa huomioon reittisuunnitelmassa kokonaisaikaa arvioitaessa. (SKAL suoriteajot, 2011, 41- 45; Trafín www-sivut. 2018.)

Kuljetusvälineen on aina oltava vakuutettu. Liikennevakuutuksen ottaminen Suomeen rekisteröidylle autolle on liikennevakuutuslain mukaan pakollista. Suomalainen liikennevakuutus on voimassa myös Latviassa, Ruotsissa, Saksassa, Liettuassa ja Virossa. Näissä maissa vakuutusturva on jopa laajempi kuin Suomessa, ja näissä valtioissa liikennevakuutus kattaa myös kuljettajan, matkustajan sekä omistajan ja haltijan henkilövahingot. (Liikennevakuutuslaki 460/2016, 2 luku, 5§; SKAL suoriteajot, 2011, 109.)

Kuljetusaikojen sekä ajoneuvokohtaisten säädösten lisäksi laissa määrätään sopimusosapuolten velvollisuuksista ja vastuista. Lähettäjän vastuu maantiekuljetuksissa on huolehtia rahdin pakkaamisesta sekä rahtikirjan tietojen oikeellisuudesta. Mikäli kuljetukseen liittyy muita asiakirjoja, lähettäjän on luovutettava ne rahdinkuljettajalle. Tämän jälkeen kuljettajan on tarkistettava tiedot rahtikirjasta rahdin osalta sekä korjattava mahdolliset virheellisesti merkityt tiedot. Kuljetuksen aikana vastuu rahdista siirtyy rahdinkuljettajalle. Hän voi vapautua vastuustaan, mikäli voidaan osoittaa, että rahdin vahingoittuminen tai vähentyminen ovat lähettäjän tai vastaanottajan tekemästä virheestä johtuvia. Kuljettaja ei ole milloinkaan vastuussa elävistä eläimistä, vaan kuljetuksen aikana mukana on oltava henkilö, jolla on pätevyys eläimistä huolehtimiseen. Vastaanottajan vastuulle jää rahdin maksaminen. Vastaanottajalla on oikeus vaatia hänelle kuuluva rahtikirjan kappale, ylimääräiset asiakirjat ja kuitti vastaanottamastaan rahdista. Lisäksi vastaanottajalla on oikeus rahtiin myös kuljetuksen aikana, vaikka lähettäjällä on oikeus määrätä kuljetuksen keskeyttämisestä tai määränpään muutoksesta. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 2 luku, 6§, 9§; 3 luku, 11§, 16- 17§, 20§, 25§; 4 luku, 28- 29§.)

Rahtikirjat

Maantiekuljetusta varten tehdään kuljetussopimus, joka varmistaa rahdin olevan kuljetukseen hyväksytty. Sopimus vahvistetaan rahtikirjalla, joita tehdään kolme samansisältöistä kappaletta. Kuljettaja, lähettäjä ja vastaanottaja saavat omat kappaleensa. Rahtikirjasta käy ilmi sekä lähettäjän että vastaanottajan yhteystiedot, paikka missä rahtikirja on tehty ja kuljetettavan rahdin tiedot, kuten paino ja sisältö, sekä kuljetuskustannuksiin liittyviä tietoja. Näistä merkittävin on rahdin kokonaishinta. Sen lisäksi rahtikirjaan on merkittävä tieto myös mahdollisista uudelleenkuormauskielloista, sekä rahdinkuljettajalle annetuista lisäasiakirjoista, joita vastaanottaja voi tarvittaessa vaatia itselleen. (Tiekuljetussopimuslaki, 2 luku 6§, 9§.)

3.3 Rautatiekuljetus

Laki

Rautatienlain tarkoitus ja tavoite on edistää rautatieliikennettä ja tasapuolisia ja syrjimättömiä edellytyksiä markkinoiden toimivuudelle. Laki ei kuitenkaan vaikuta raitiovaunuliikenteeseen, metroihin tai henkilöliikenteeseen tarkoitettuun raidekulkuun. Rautatieliikenteen harjoittamista varten toimijalla tulee olla hallussaan turvallisuustodistus, joka kattaa käytössä olevat reitit sekä haltijan kanssa tehty käyttösopimus. Se oikeuttaa toimijaa työskentelemään kyseisillä reiteillä. Näiden lisäksi rautatieliikennettä harjoittavalla tulee olla toimilupa, joka on myönnetty Suomessa tai muualla Euroopan talousalueella. (Rautatielaki 304/2011, 1 luku 1 §, 2 luku 3 & 10 §.)

Lain tarkoituksena on valvoa raideliikenteen turvallisuutta eri osapuolten näkökulmista. Harjoittajalla tulee olla rahtiliikennettä harjoitettaessa A- tai B- turvallisuustodistukset. A- todistus vaaditaan, mikäli tavaraliikenne tapahtuu ainoastaan satamassa tai rautatie raja-asemilla, joissa on normaalista poikkeava raideleveys. Todistusta ei vaadita liikenteelle, joka kulkee Suomen ja Venäjän välillä, mutta muissa tapauksissa rahtiliikenteen harjoittaja tarvitsee B-turvallisuustodistuksen. Rataverkon haltijalla tulee olla liikenteen turvallisuusviraston myöntämä turvallisuuslupa, joka kattaa rataverkon suunnittelun, rakentamisen, kunnossapidon ja hallinnan. Haltijalla tulee olla myös rataverkkoa koskeva sopimus, joka laaditaan rautatieyrityksen kanssa. Sopimus kattaa muun muassa haltijan tarjoamat palvelut, korvaukset ja niiden perusteet. (Rautatielaki 2 luku 4-5 §, 3 luku 16 §, 4 luku 30-33 §.)

Suomen sisäisen rautatielainsäädännön lisäksi läntiseen rautatieliikenteeseen sovelletaan kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskevaa yleissopimusta, COTIF:ia. Tämän yleissopimuksen peruseräteenä on säädellä matkustaja-, matkatavara- ja rahtikuljetuksia OTIF- järjestön jäsenmaiden välisissä rahtikuljetuksissa. COTIF:ia voidaan soveltaa ja sen säädökset ovat voimassa myös yhdistelmäkuljetuksissa. COTIF selvittää eri sopimusosapuolten vastuut ja velvollisuudet, sekä toimii riidan sovittelijana jäsenvaltioiden ja kuljetusyriyten ja asiakkaiden taholla. (Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus COTIF 5/1985. 1 luku 1-2§, 3 luku 12 artikla 1-2§)

COTIF:in mukaan lähettäjällä on vastuu rahdin oikeasta pakkaamisesta, jonka jälkeen kuljettaja ja lähettäjät sopivat keskenään rahdin lastaamisesta. Kuljettajalla on lastauksen jälkeen oikeus tarkistaa kuljettamansa rahdin kunto ja rahtikirjan tietojen oikeellisuus, mutta kuljettajalta ei voi kuitenkaan vaatia tätä. Lähettäjä on vastuussa rahtikirjan tiedoista ja niiden oikeellisuudesta sekä rahdin mahdollisesti aiheuttamista vahingoista. Mikäli kuljettaja tarkistaa tiedot, hänen on korjattava huomaamansa virheet. Kuljetuksen jälkeen kuljettaja luovuttaa CIM-rahtikirja vastaanottajalle kuittina maksetusta ja luovuttamastaan rahdista. Mikäli rahti on vaurioitunut kuljettajan tekemästä virheestä johtuen, kuljettajan vastuulla on korvata menetykset. (Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus COTIF, 11 artikla, 13-14 artikla, 17-18 artikla, 32 artikla.)

Rahtikirjat

Suomen sisällä tapahtuvissa rautatiekuljetuksissa vaaditaan kuljetussopimuksen lisäksi rahtikirja, mistä käy ilmi lähtöpäivä, alkuperämaa, rahdin maksaja, tavaran nimi ja -koodi. Kuten muissakin kuljetusmuodoissa, rahtikirja asettaa kuljetussopimuksen voimaan. Kansainvälisistä kuljetuksista, pois lukien kuljetukset Venäjällä, rahdista on laadittava COTIF:in mukainen CIM-asiakirja, joka vastaa suomalaista rahtikirjaa. Tätä voidaan soveltaa myös yhdistelmäkuljetuksissa. CIM-rahtikirjan tulee sisältää aika ja paikka, missä rahtikirja laadittiin, vastaanottoaika, rahdin paino tai määrä, lähettäjän tiedot, lista muista annetuista asiakirjoista, rahdin hinta sekä kuljetusaika ja -reitti. CIM-rahtikirjan allekirjoittavat lähettäjä ja kuljettaja. Kansainvälisiä kuljetuksia varten laaditaan myös suomalainen rahtikirja, mikäli rahti ylittää Suomen rajan ja jatkaa matkaansa Suomen rautateilla. (International Rail Transport Committee, 1 osa 1-3§, 3 osa artikla 6 3§, 7 artikla 1-2 §; VR Transpointin www-sivut. 2018.)

3.4 Ilmakuljetus

Laki

Ilmailulakia sovelletaan Suomen valtion alueella tai suomalaisella ilma-aluksella tehtyyn ilmailuun Suomen ulkopuolella sekä ilmailuun, joka suoritetaan Suomessa myönnetyn ilmailuluvan nojalla. Ilma-aluksen on oltava lentokelpoinen niiden asetusten ja määräysten mukaan, jotka on ilmaistu Chicagon yleissopimuksessa. Lentokelpoisuudesta vastaa ilma-aluksen omistaja, haltija tai käyttäjä. Näitä vaatimuksia ovat turvalliseen käyttöön vaikuttavien vikojen ja vaurioiden korjaaminen, sekä suoritettava koe-lento jos lentokelpoisuudesta ei voida huollon jälkeen olla muutoin varmoja. (Ilmailulaki 664/2014 1 luku 1§, 10§; 3 luku 33- 34§.)

Ilmailulaki vaatii, että lento- ja huoltotoimintaa harjoittava henkilöstön lupa-asiakirjat on myöntänyt liikenteen turvallisuusvirasto. Näitä lupa-asiakirjoja ovat kelpoisuustodistus, hyväksynnät ja lennonvarmistushenkilöstön lupakirjat. Lääketieteellisistä kelpoisuustodistuksista voi vastata ainoastaan ilmailulääkäri tai ilmailulääketieteen keskus. Muita ilmailuun vaadittavia todistuksia ovat lentäjän lentolupakirja ja lentokelpoisuus, huoltohenkilöstön lupakirja, lääketieteelliset kelpoisuudet, ilmailulääkärin hyväksymistodistus ja merkinantajan hyväksyntä. (Ilmailulaki 4 luku 45-48 §.)

Rahdin kuljetuksessa toimituslausekkeet määräävät, kuka on vastuussa eri kuljetusvaiheissa. Lentorahdissa pääasiallinen kuljetusvastuu on lentoyhtiöllä ja kuljettaja itse on vastuussa vain pieneen arvoon asti kuljettamastaan rahdista. Tästä syystä asiakkaan, lähettäjän ja vastaanottajan vastuut ovat lentorahdissa kaikkein merkittävimmät. Lähettäjän vastuulla ovat tiedoista ja asiakirjoista huolehtiminen sekä niiden oikeellisuus ja hänen vastuunsa on rajoittamaton. Rahdinkuljettajan vastuu on aina rajoitettu kotimaisissa- ja kansainvälisissäkuljetuksissa. Kuljettaja vastaa rahdista vain silloin, kun rahti on hänen hallussaan lentokuljetukseen välittömästi liittyvässä paikassa, kuten ilma-aluksessa. Vastaanottajan pääasiallinen vastuu kansainvälisissä lentokuljetuksissa on maksaa rahti, mikäli toimituslausekkeet eivät määritä sitä rahdin lähettäjän vastuuksi. (Rauhamäki, Mäntynen, Mäkelä, Sinisalo, Kalenoja. 2006. 101-103)

Rahtikirjat ja sopimukset

Lentorahtisopimuksia ovat kauppasopimus, kuljetussopimus ja vapaaehtoinen vakuutusopimus. Lisäksi laaditaan lentorahtikirja. Rahdin sisältöä koskevat asiapaperit ovat rahdinkuljettajalla. Elävien eläinten tapauksessa eläimen kuljetustodistuksen on kuljettava eläimen mukana. Lentorahtikirjan, Air Waybill, tehtävä kansainvälisissä kuljetuksissa on vahvistaa kuljetussopimus sekä rahdin lentorahdiksi hyväksymisen. Rahtikirja kulkee rahdin mukana ja siitä käy ilmi kuljettajan vastuurajat, lentoasema, josta rahti on lähtenyt, maksutapa, vakuutuksen määrä, lähettäjän ja vastaanottajan osoitteet, sekä tiedot lentokoneen henkilökunnalle rahdin tarvitsemasta erityiskäsittelystä. Rahtikirja vaaditaan tavaraa vastaanottaessa. Sen laatii joko huolintaliike tai operoiva lentoyhtiö. Mikäli ilmakuljetus on osa yhdistettyä kuljetusta, siitä on laadittava myös Master Air Waybill. (Karhunen, Pouri & Santala. 2004. 296- 297; Rauhamäki ym. 2006. 96- 97.)

3.5 Merikuljetus

Laki

Suomalaisen kauppaluksen päällikön on oltava Euroopan unionin jäsenvaltion kansalainen tai kotoisin Euroopan talousalueen valtiosta. Päällikkö huolehtii aluksen merikelpoisuudesta ennen ja jälkeen matkan, ottaa huomioon kuljettavan matkan, vuodenajan, tarvittavan miehistyksen, varusteet ja tarvikkeet. Päällikön tehtäviin kuuluu varmistaa suunnitellun reitin asianmukaisuus ottamalla huomioon aluksen vaatima meritila, ennakoitava merenkulkuriskit, haitalliset olosuhteet ja mahdolliset ympäristönsuojeluun liittyvät toimenpiteet. Aluksen päällikkö on vahtivelvollinen lastinomistajan etuja ja oikeuksia kohtaan ja velvollinen vahingonkorvaukseen, joka aiheutuu tehtäviensä laiminlyömisestä. Mikäli alus ei ole merikelpoinen, eikä laivan isäntä korjaa havaittua vikaa, on päälliköllä oikeus luopua tehtävistään. Korvausvelvollisuus on laivan isännällä tai lastinomistajalla. Laivaisännän on mahdollista vapautua korvausvelvollisuuksistaan, mikäli hän on kieltäytynyt ottamasta rahtia kuljetettavakseen. Päällikön on mahdollista ottaa rahti omalle vastuulleen, mutta tällöin on korvattava myös mahdollisesti aiheutuneet vahingot. (Merilaki 674/1994, 6 luku 1-5 §, 15- 17§).

Rahdin asianmukainen luovuttaminen ja lastaaminen jakautuvat vastaanottajan, rahdinottajan, rahtaajan, laivaajan ja lähettäjän välille. Vastaanottajan vastuu on rahdin maksaminen ja nouto, ellei kuljetuslausekkeet määrittele rahtia hänelle tuotavaksi. Rahdinottajalla on oikeus pidättää rahtia, kunnes hän on saanut saatavansa. Rahdinantaja vastaa kuitenkin kaikista niistä lisäkustannuksista, jotka aiheutuvat rahdin vahingoittumisesta tai muutoksista, jotka ovat laadullisista syistä, antajan virheestä tai laiminlyönnistä koitunut. Rahdinantajan, rahtaajan ja lastaajan on huolehdittava rahdin asianmukaisesta lastaamisesta. Se tulee olla luovutettu sellaisessa kunnossa ja tavalla, että lastaaminen, rahtaaminen ja purkaminen ovat mahdollista suorittaa mukavasti ja luotettavasti. Lastaamisen jälkeen laivaajalla on oikeus saada lastauskonossementti, mikäli kaikki tarvittavat asiakirjat ovat käytettävissä konossementin tekoon. (Merilaki 14 luku 11-18§, 23 §, 25§).

Rahtimeklararin vastuulla on välittää rahteja rahdinantajan ja -kuljettajan välillä. Meklari on myös se osapuoli, joka auttaa sopimusneuvotteluissa ja toimii sovittelijana mahdollisissa riitatilanteissa. Rahtimeklararin palkkio on jokin tietty määritelty prosentuaalinen osuus rahdin arvosta. (Tapaninen 2013, 85-86.)

Rahtikirjat ja sopimukset

Merikuljetuksista laaditaan rahtaus sopimus, Charter Party, joka sisältää aluksen, lastin ja lastinkäsittelyyn kuuluvat tiedot. Se voidaan määrittellä koskemaan tiettyä rahdialusta. Tällöin rahdinottaja ei ole oikeutettu käyttämään muuta alusta sopimuksen täyttämiseksi, eikä rahdinottaja saa siirtää sopimusta koskemaan toista alusta ilman rahdinomistajan lupaa. (Merilaki 14 luku 3 §; Tapaninen 2013, 85- 86.).

Rahtaus sopimuksen lisäksi merirahdinkuljettamisesta laaditaan myös merirahtikirja, Sea Waybill. Se on todiste sekä kuljetusta koskevasta sopimuksesta, että rahdinkuljettajan vastaanottamasta rahdista, jonka hän luovuttaa merirahtikirjassa mainitulle vastaanottajalle. Mikäli vastaanottajaksi merkitty taho ei ole käyttänyt oikeuttaan rahdin vastaanottamiseen tai rahdinantaja ei ole luopunut oikeudestaan lunastaa rahtia itselleen, hänellä on oikeus vaihtaa vastaanottajaa. Merirahtikirja sisältää tiedot rahdista,

kuljettajasta, vastaanottajasta ja lastaajasta sekä kuljetusehdoista ja se kulkee rahdin mukana koko matkan ajan. Merirahtikirjasta käy ilmi rahdin kustannukset, jotka vastaanottajan on maksettava. Rahtikirja voidaan korvata kuljetussopimuksella, mikäli kuljetussopimusta ei ole aikaisemmin laadittu. Tällöin rahtikirja toimii todisteena, että rahti on otettu kuljetettavaksi asiakirjassa kuvatun mukaisessa kunnossa. Rahtikirjan kuljetuslauseke sisältää tiedot kenen vastuulla on maksaa rahdin lastaaminen, purkaminen sekä kuljetukset satamaan tai satamasta pois. (Merilaki 13 luku, 58- 59 §; Tapaninen 2013, 134.)

Konossementti, Bill of Lading, määrittelee rahdin kuljetus- ja luovutusehdot rahdinottajan ja kolmannen osapuolen välillä. Konossementin haltija voi vaatia rahdin luovuttamista itselleen, toisin kuin merirahtikirjan haltija. Näin ollen konossementti on juridisesti merkittävämpi asiakirja kuin merirahtikirja. (Merilaki 14 luku 3 §; Tapaninen 2013, 85-86; Karhunen ym. 2004. 188).

4 TUTKIMUSASETELMA

4.1 Tutkimuksen toteutus

Tutkimuksia voidaan toteuttaa kahdella tavalla. Ne voivat olla joko kvalitatiivisia eli laadullisia tai kvantitatiivisia eli määrällisiä. Kvalitatiivinen tutkimus on kokonaisvaltainen ja sen tavoitteena on paljastaa jotain odottamattomia asioita tutkittavasta kohteesta tai asiasta. Tutkimuksessa haastattelujen sisällöllä on suurempi merkitys kuin olemassa olevalla tekstillä ja siinä käsiteltävien tapausten oletetaan olevan ainutlaatuisia. Kvalitatiivinen tutkimus pyrkii ymmärtämään tutkimaansa ilmiötä sekä selvittämään, mitkä uskomukset tai käsitykset määrittelevät sitä. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa puolestaan johtopäätökset tehdään jo aikaisemmista tutkimustuloksista ja teorioista. Määrällinen ja numeraalinen tieto ovat kvantitatiivisessa tutkimuksessa tärkeää, mistä johtuen usein tutkittavista muuttujista muodostetaan taulukoita, jotka analysoidaan. (Hirsjärvi, ym. 2009, 140, 164; Vilka & Airaksinen, 2003, 56- 64.)

Tässä opinnäytetyössä suoritettava tutkimus on luonteeltaan toiminnallinen case-tutkimus, joka toteutetaan kvalitatiivisesti. Tiedon analysoinnissa käytetään myös kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmiä. Toiminnallisessa opinnäytetyössä kvalitatiivisesti kerättyä tietoa ei ole välttämätön analysoida, vaan se voidaan hyödyntää samoin periaattein kuin konsultointi. Lopputuloksena toiminnallisessa opinnäytetyössä on jokin konkreettinen tuote, kuten toteutettava tapahtuma tai ohje. Tämän tutkimuksen lopputuloksena valmistuu konkreettinen ja käytettävissä oleva ohjeistus. Case-tutkimuksessa tuodaan esille yksityiskohtaista tietoa, joka pohjautuu valikoituun, yksittäiseen tutkittavana olevaan kohteeseen ja sen vaikutukseen ympäristöä kohtaan. Tähän tutkimukseen ei tehdä haastatteluja, koska haastattelunrunko ei kykenisi tarjoamaan luotettavaa tietoa tulosten kannalta vähäisen otannan ja kysymysten takia. (Hirsjärvi, ym. 2009, 134- 135; Vilka & Airaksinen, 2003, 9, 56- 64.)

Aiheesta on tehty viisi vastaavanlaista julkista opinnäytetyötä Suomessa. Näistä kuitenkin kaikki toteutettiin eri toiminimille, eikä mikään töistä ole suunnattu yksityishenkilön käyttöön. Hevoskuljetus erityisesti Keski-Euroopassa ja sieltä muualle on yleistä, joten aihe on varsin laajalti tunnettu ja sitä varten on kehitetty erilaisia kuljetus-

ja reittivaihtoehtoja. Aiemmin tehdyissä tutkimuksissa on käytetty kolmansiä osapuolia ja kuljetusmuodoksi on valikoitunut lentorahti. Nämä lähtökohdat eivät toteudu tässä tutkimuksessa. Työn tarkoituksena on mahdollistaa yksityisen henkilön tekemä hevuskuljetus kustannus- ja aikatehokkaasti. Ajan merkitys korostuu kuljettaessa elävää eläintä, jonka vuoksi tutkimus nojaa hyvin vähän jo esitettyihin reittivaihtoehtoihin.

Tietoa kerättiin lakitekstistä niiltä osin, jotka ovat merkityksellisiä hevuskuljetuksen kannalta ja mitä hevuskuljetusta harkitsevan pitää tietää prosessista. Kuljetuslakien lisäksi tietoa kerättiin kansainvälisen ratsastajaliiton, Fédération Equestre Internationale:n sivuilta sekä erilaisista kirjallaisista lähteistä, jotka käsittelevät kansainvälisiä kuljetuksia.

Tutkimuksen reliabiliteetilla tarkoitetaan tutkimuksen kykyä antaa järjestelmällisiä tuloksia ja validiteetilla pätevyyttä eli kykyä mitata juuri sitä, mitä sen on tarkoitettu mittaavan. Tämän opinnäytetyön reliabiliteetti on kohtalainen, sillä tutkimustulosten analysoinnissa ei käytetä haastattelusta saatuja tuloksia. Näin ollen analysoinnin tulokset voisivat muuttua, mikäli niihin käytettäisiin jotakin muuta menetelmää tai painoarvot otettaisiin esimerkiksi haastatteluiden perusteella. Reliabiliteettiä nostaa kerätyn tiedon lähdekritiikki sekä saadun materiaalin tutkimuskohtaisuus. Teoriaosassa ei käsitellä aiheita, jotka eivät ole merkityksellisiä analysoinnin tai muodostettavan ohjeistuksen kannalta. Validiteetti tutkimuksella on hyvä. Analysointimenetelmillä on mahdollista saada lopputulokseksi juuri haluttu asia ja teoriaosuus tukee kokonaisuutta. Tutkimuksen lopputulos on annettujen tavoitteiden mukainen kerätyn aineiston sekä käytettyjen analysointimenetelmien avulla. (Hirsjärvi, ym. 2009, 231.)

4.2 Analysoinnin toteutus

Mahdollisimman suotuisan kuljetusvaihtoehdon selvittämiseksi ja kuljetusreitintä määrittelyä varten tiedon analysoimisessa käytetään matriisia. Matriisiin määritellään tekijät, joiden arvioidaan olevan tärkeitä jokaisessa analysoitavassa osassa.

Taulukot on rakennettu siten, että vaakasarakkeissa ilmoitetaan kuljetusmuodot ja reitinvaihtoehdot. Pystysarakkeissa ilmoitetaan faktorit eli tekijät, esimerkiksi turvallisuus ja kustannukset. Niille asetetaan arvo numeroina yhdestä viiteen, jolloin numero viisi on korkein arvo. Näin ollen mitä isompi kokonaispistemäärä on alimmalla vaakarivillä, sitä parempi kyseinen vaihtoehto on. Painoarvoiltaan faktorit voivat olla joko yhtä suuria tai toisistaan eroavia. Kuljetusmuodot- taulukossa faktorit ovat keskenään yhtä merkittäviä. Reitinvaihtoehdot- taulukossa faktorien painoarvot ilmaistaan prosentteina ja prosentuaalinen osuus lasketaan vasta viimeiselle vaakariville ja ilmoitetaan yhden desimaalin tarkkuudella lukemisen helpottamista varten.

Analysoinnissa käsitellään ensin kuljetusmuoto ja selvitetään, millä tavalla kuljetus olisi aika- ja kustannustehokkainta. Analysoinnin tarkoituksena on selvittää, olisiko hyvä käyttää kombinaatiokuljetusta eli kahden kuljetusmuodon yhdistelmää, vai voiko tuonti järjestää yhtä kuljetusmuotoa käyttäen.

Kuljetusmuodon selvityksen jälkeen analysointi jatkuu valitsemalla reitti, joka voidaan toteuttaa saadulla valinnalla. Tässä vaiheessa selvitetään myös, missä suhteessa mahdollinen kombinaatiokuljetus toteutetaan ja millaiset reitit ovat valitulla kuljetusmuodolla mahdollisia ja ajallisesti vartenotettavia.

5 TUTKIMUSTULOKSET

5.1 Kuljetusmuoto

Faktorit

Tämä opinnäytetyö on suunniteltu harrastetason ratsastajille, joten kuljetuksen tulisi olla mahdollisimman kustannustehokas. Hevosen ostohinta varusteineen on iso kuluera, joten kuljetus ei saisi olla liian kallis. Siten merkittävimpana faktorina eli tekijänä kuljetusmuotoa valittaessa ovat kustannukset. Seuraavaksi tärkein faktori on rahtaaminen. Hevoselle on tärkeää saada matkustaa mahdollisimman rauhallisesti ja turvallisesti. Tämä helpottaa myös omistajaa, jonka ei tarvitse huolehtia liiaksi eläimen hyvinvoinnista ja stressitasosta erilaisissa ympäristöissä.

Kolmantena faktorina analysoinnissa käytetään aikaa. Osa kuljetuksista kallistuu mitä pidempi aika siihen kuluu. Esimerkiksi sataman odotusajat ja lentorahtien viivästyminen tai kuljettajan palkka ovat tällaisia asioita. Siksi kuljetuksen tulisi olla myös ajallisesti tehokas, jotta se pitää tärkeimmän faktorin eli kustannukset matalina. Mahdollisimman lyhyt matkustusaika on myös tärkeä hevosen terveyttä ajatellen.

Viimeisenä faktorina tulee kuljetusmuodon turvallisuus. Hevonen on pakoeläin ja voi reagoida voimakkaasti yllättäviin tilanteisiin matkan aikana. Epävakaat olot voivat saada sen kompuroimaan ja aiheuttamaan itselleen vahinkoa. Tämän vuoksi kuljetusmuodon turvallisuus ja stressittömyys ovat tärkeitä.

Kuljetusmuotoa valittaessa kaikki tekijät ovat keskenään yhtä merkittäviä, eikä prosentuaalisia eroja synny. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi rahtaus ja turvallisuus ovat yhtä merkittäviä keskenään. Pitkittyneet kuljetusajat kasvattavat kustannuksia.

Taulukko

Taulukosta 1 nähdään faktorien saamat numerot kullekin vaihtoehdolle sekä kokonaispisteet. Saatujen kokonaispisteiden perusteella kombinaatiokuljetus maantie- ja merikuljetuksena on paras valinta annetuilla faktoreilla.

Taulukko 1. Kuljetusmuodon valinta

Kuljetusmuodot >	Maantie	Maantie +	Maantie +	Maantie +
Faktorit v		Merikuljetus	Rautatiekuljetus	Ilmakuljetus
Kustannukset	2	3	3	1
Rahtaus	5	4	1	2
Aika	1	3	2	3
Turvallisuus	2	3	3	4
Yhteensä	10	13	9	10

Perustelut

Maantiekuljetus on kuljetusmuodoista ainoa, joka voidaan suorittaa ilman kombinaatiokuljetusta, mikä tarkoittaa kahden kuljetusmuodon yhdistämistä. Maantiekuljetus olisi mahdollista Venäjän kautta, mutta käytännössä erittäin haasteellista, koska se ei kuulu Euroopan Unioniin ja tulli- ja rajamuodollisuudet hankaloittaisivat tilannetta. Venäjällä on erilaiset tuontitullit sekä dokumenttivaateet, mikä lisää huomattavasti kuljetuksen haastavuutta ja kustannuksia. Saksan ja Suomen väliseen eläinkuljetukseen paras vaihtoehto on luodun matriisin perusteella yhdistelmäkuljetus, jossa käytetään sekä maa- että merikuljetusta. Tästä syystä matriisissa maantiekuljetus yksinään saa kustannuksen arvoksi 2 ja aika arvon 1. Maantiekuljetus itsessään ei ole kovin turvallista, jonka takia arvo on alhainen, 2. Käytettäessä yhtä kuljetusmuotoa ei tarvitse huolehtia hevosen lastaamisesta useaan kuljetusvälineeseen. Tämän vuoksi rahtaus saa matriisin korkeimman arvon, 5.

Merirahti on paljon käytetty kuljetusmuoto Euroopan Unionin alueella. Sitä käytetään suurten, painavien ja hitaiden rahtien kuljettamiseen. Itämerellä kontti- ja roro- eli roll-on-roll-off- kuljetukset ovat yleisiä. Ro-ro- kuljetuksissa ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät lastataan laivaan ramppia pitkin. Pohjanmeren laivaliikenteessä kuljetetaan paljon kuorma-autoja rahtina. Tämän vuoksi maa- ja merikuljetuskombinaation rahtausksen arvo on 4. Autolauttaan ajettaessa hevosta ei tarvitse siirtää kuljetusvälineestä toiseen, mutta siitä aiheutuu muutoksia kuluvaan aikaan. Satamassa kuluva aika laskee matriisiin arvon numeroon 3. Merirahti itsessään on turvallinen vaihtoehto, mutta ison maantiekuljetusosuuden takia turvallisuus- faktori saa arvoksi 3. Tällaista kuljetusmuotoa, jossa rahti vaihtaa kuljetusmuotoa samassa kuljetusyksikössä, kutsutaan intermodaalikuljetukseksi. Sillä kyetään mahdollistamaan pitkien ja moniosaisten kuljetusten saumaton eteneminen. Tämä antaa rahtaus- tekijälle korkean arvon, koska hevosta ei tarvitse siirtää kuljetustrailerista erikseen toiseen meriosuutta varten. Kustannukset autolautoilla eivät ole kovin suuria yhdistelmän koon takia, minkä ansiosta kustannusten arvo jää numeroon 3. (Tapaninen 2013, 20- 21, 43-44, 50.)

Rautatiekuljetuksen haittapuolena on sen rajoitettu saavutettavuus. Suomessa ja Keski-Euroopassa rautatieverkko on maantieverkkoa suppeampi, jolloin rautatiekuljetuksien kilpailukyky heikkenee. Tästä huolimatta rautatiekuljetuksia on helppo yhdistellä eri kuljetusmuotoihin. Esimerkiksi konttien ja vaihtokuormatilojen kuormausta tapahtuu avovaunuihin. Trailerit ja ajoneuvoyhdistelmät rahdataan dollyihin, jolloin niiden kuljettaminen rautateitse on mahdollista. Saksassa on kehitetty rautatieliikennettä varten ”Rollende Landstasse”, vaunu, joka korkeutta voidaan laskea ja näihin lastatut ajoneuvoyhdistelmät mahtuvat siksi kulkemaan matalien siltojen alta. Suomessa isojen yhdistelmäkuljetusten kuormausta ja purku ovat mahdollisia Pasilassa, Turussa ja Oulussa. Vähistä kuormaustapaikoista johtuen matriisissa rautatiekuljetuksesta koostuva kombinaatiokuljetus saa rahtaus- arvokseen 1. Heikon saavutettavuuden ja rahtauspaikkojen vähyden vuoksi reitti ei voi olla suurin mahdollinen. Erilaiset poikkeamat rautatieasemille aiheuttavat maantiekuljetusosuuden kasvua ja ajan kulumista. Tästä johtuen aika- faktori sai arvon 2. Vaikka aika ja kustannukset kasvavat, rautatiekuljetukset ovat turvallisia. Sen vuoksi turvallisuus tässä kuljetusmuodossa saa arvoksi 3. (Karhunen ym, 2004, 147, 176- 177.)

Lentokuljetuksia käytetään yleisimmin pienten ja arvokkaiden rahtien kuljettamiseen. Lentokoneiden saavuttavuuden ja nopeuden ansiosta rahdinkuljetus sopii erinomaisesti myös helposti ja nopeasti pilaantuvien elintarvikkeiden tai nopeasti vanhenevien tuotteiden, kuten sanomalehtien kuljettamiseen. Lentokuljetukset ovat siten erittäin kilpailukykyisiä pitkien, mutta nopeutta vaativien matkojen kulkemiseen. Kansainvälisissä kuljetuksissa lentorahdin ehdottomia vahvuuksia ovat luotettavuus, säännöllisyys ja turvallisuus. Lentokuljetusten suosiota heikentää niiden korkea hinta sekä hidas maakäsittely, joka vaikuttaa toimitusajan pituuteen. Lentorahti ei ole helposti yhdisteltävissä muihin kuljetusmuotoihin, toisin kuin esimerkiksi laiva- ja rautatiekuljetukset. Esimerkiksi Euroopan sisäisillä lennoilla vuonna 2000 elintarvikkeita ja eläviä eläimiä kuljetettiin lentoteitse noin viiden miljoonan euron edestä. Vastaavasti kuljetusvälineitä, koneita ja laitteita kuljetettiin hieman alle 20 miljoonan euron arvosta. (Rauhamäki ym. 2006. 32-35, 40; Tapaninen 2013, 43.)

Rahdin kustannukset määräytyvät kokonaispainon mukaan. Hevoskuljetus on painava, koska hevosen elopainon lisäksi rahdin kokonaispainoon vaikuttaa myös kuljetettava traileri. Tämän vuoksi kustannukset kalliissa lentokuljetusmuodossa nousevat varsin suuriksi, mistä johtuen matriisissa ilmoitettu kustannus- faktori on 1. Lentokuljetusten käyttömahdollisuudet rajoittuvat Suomessa ainoastaan Helsinki-Vantaalle. Hevosen siirtäminen kuljetusmuodosta toiseen kestää kauan maakäsittelyn takia, ja lisäksi sen yhdistäminen muihin kuljetuksiin on haasteellista. Näin rahtaus- faktori sai arvoksi ainoastaan 2 ja aika arvoksi 3. Vaikka lentorahti on kuljetusmuotona nopea, siihen sisältyvät käsittelyajat ovat suhteellisen pitkiä ja hitaita. Ilmassa ei tapahdu suuria muutoksia, jotka lisääisivät hevosen terveydelle koituvia riskejä. Lento-onnettomuuden todennäköisyys on hyvin pieni, joten turvallisuus- faktori sai arvoksi 4.

Opinnäytetyön tarkoitus oli löytää edullisin ja nopein kuljetusmuoto, joten saatujen tulosten perusteella hevoskuljetuksen kannalta kombinaatiokuljetus maantie- ja merikuljetuksena on optimaalisin. Se on tehokkainta sekä kustannusten, ajan, että hevosen hyvinvoinnin kannalta. Maantie- ja merikuljetusta käyttämällä saavutetaan laajasti eri kaupunkeja Saksassa, Suomessa ja Euroopassa, josta seuraa, että tarvittava aika tai reitille sisältyvät kustannukset ei lisäänty merkittävästi.

5.2 Reitti

Edellisessä kappaleessa päädyttiin kombinaatiokuljetukseen, jossa kuljetaan maantietä ja meritse. Tätä yhdistelmää käyttäen on kolme mahdollista reittiä, jota pitkin hevoskuljetus voidaan ajaa Saksasta Suomeen.

Reittivalinnan faktoreina ovat rajanylitykset, aika, kustannukset ja lepoaikat. Kuten kuljetusmuotoa valittaessa, ajalla ja kustannuksilla on suuri painoarvo. Hevonen ei voi matkustaa pitkiä, yhtäjaksoisia aikoja, jonka vuoksi reitin on oltava ajallisesti tehokas. Pitkät kuljetukset altistavat hevosen erilaisille sairauksille ja heikentävät sen yleiskuntoa. Tämän takia lepoaikkojen saatavuus ja mahdollisuus hevosen trailerista poistamiseen on otettava huomioon. Liikenneturvallisuuden takia kuljettajan ajo- ja lepoaikoja on noudatettava.

Yhdeksi faktoriksi on otettu rajanylitykset. Ne sisältävät ihmisten ja eläinten profilointia, mikä voi merkittävästi pidentää matkustusaikaa. Rajanylitykset saattavat sisältää erilaisia tulli- ja tiemaksuja, jotka lisäävät kokonaiskustannuksia.

Reitin valintaan faktoreille on asetettu eri painoarvot. Nämä prosentuaaliset arvot on taulukossa laskettu vasta kokonaissummiin taulukon lukemisen helpottamiseksi. Kokonaisarvo prosentteille on 100 %, joka on jaettu neljän faktorin kesken seuraavasti:

- rajanylitykset 35 %
- aika 30 %
- kustannukset 20 %
- lepoaikat 15 %

Jako on perusteltavissa sillä, että rajanylityksien määrä lisää matkustusaikaa ja matkasta aiheutuvia kuluja. Tämän takia niiden minimointi on tärkeää huomioida. Kustannustehokkuus on tämän analysoinnin tärkein tekijä ja siksi sen prosentuaalinen painoarvo on tärkeä. Reittivalintaa tehtäessä kustannuksien ja ajan erot ovat kuitenkin pienemmät kuin mitä ne olivat kuljetusmuotoa valittaessa. Erityisesti rajanylitykset ovat suoraan verrannollisia molempien kasvuun. Hevosen hyvinvointia ajatellen aika on reitillä merkittävämmässä osassa kuin kustannukset. Lyhyellä matkan kestolla lepoaikkojen tarve on pienempi, joka puolestaan vaikuttaa kustannuksiin vähentävästi.

Taulukko

Taulukosta 2 käy ilmi mitä reittivaihtoehdot ovat saaneet arvoiksi eri faktorien kohdalla. Prosenttien tuomat painotukset on otettu huomioon, kun luvut on laskettu yhteensä- riville. Vastaukset on pyöristetty yhden desimaalin tarkkuuteen. Asetetuilla faktoreilla ja painotuksilla saadaan hevoskuljetuksen kannalta parhaaksi vaihtoehdoksi reitti Saksasta Viron kautta Suomeen.

Taulukko 2. Reittivaihtoehdon valinta

Reittivaihtoehdot > Faktorit v	Saksa - Puola - Liettua - Latvia - Viro - Suomi	Saksa - Tanska - Ruotsi - Suomi	Saksa - Ruotsi - Suomi
Rajaylitykset 35 %	1	2	3
Aika 30 %	4	1	3
Kustannukset 20 %	3	3	2
Lepopaikat 15 %	5	3	2
Yhteensä 100 %	2,9	2,1	2,7

Perustelut

Valtioiden välillä operoi Finnlines-yhtiö, jonka laivoilla voidaan kuljettaa ajoneuvoyhdistelmiä. Matkaan kuluu 29 tuntia, jonka takia hevoskuljetus reitillä ei ole suositeltavaa.

Ensimmäinen analysoitava reittivaihtoehto kulkee Saksasta Puolaan, Liettuaan, Latviaan ja lopulta Viroon maanteitse. Kuluva aika tällä välillä on arviolta 21 tuntia ja lisäksi vaadittavat pysähdykset. Tämän jälkeen reitti jatkuisi lautalla Tallinnasta Helsinkiin. Matkan arvioitu kesto on 3,5 tuntia, sekä lisäksi laivaan meno ja laivasta poistuminen. Kokonaiskestoltaan reitti vaatisi 24- 25 tuntia sekä pysähdykset ja yöpymisen matkan aikana. Tässä reittivaihtoehdossa aika on pidempi kuin seuraavaksi esitettävässä reittivaihtoehdossa, mutta ajan hyödyntäminen on hevosen kannalta edullisempää. Tälle reitille sisältyy kokonaisuudessaan viisi rajanylitystä, joista neljä tehdään

ajomatkan aikana. Rajanylitykset saattavat lisätä erilaisia kustannuksia ja hidastaa matkantekoa, jonka takia matriisissa reittivaihtoehto sai numeroarvokseen yksi. Reitin varrelle on helpompaa sijoittaa pysähdyspaikkoja, eikä hevosta tarvitse seisottaa trailerissa pitkiä aikoja yhtäjaksoisesti. Tästä johtuen lepopaikat saivat arvoksi viisi. Lautamatka Virosta Suomeen on huomattavasti lyhyempi kuin Ruotsista Suomeen ja se on hevosen hoidon kannalta tärkeää.

Toinen analysoitava reittivaihtoehto kulkee autolla Saksasta Tanskan kautta Ruotsiin ja Ruotsin sisällä ennen laivamatkaa Suomeen. Kokonaisuudessaan automatka kestäisi noin 15,5 tuntia sekä tarvittavat pysähdykset, laivaan siirtymisen ja laivasta poistumisen. Tämä olisi lyhyempi aika kuin ensimmäisessä reittivaihtoehdossa Viron kautta, mutta matkaan sisältyvä pitkä laivamatka vähensi ajan saamat pisteet yhteen. Rajanylityksiä tässä vaihtoehdossa olisi vähemmän, jonka ansiosta pistemäärä oli ensimmäiseen reittiin verrattuna korkeampi. Pitkän laivamatkan ja Tanskan siltamaksut huomioiden kustannukset kasvoivat korkeahkoiksi. Reittivaihtoehto hävisi lepopaikkojen suunnittelussa, sillä pitkällä laivamatkalla hevosen täytyy seisoa noin 12 tuntia. Tämä on huomattavasti enemmän kuin Viron lautalla oleva 3,5 tuntia, jonka vuoksi lepopaikat-faktorin pistemäärä oli kaksi.

Viimeisenä analysoitu reittivaihtoehto kulkee Saksasta Ruotsiin laivalla, Ruotsin sisällä autolla ja Ruotsista Suomeen laivalla. Saksan ja Ruotsin välinen laivamatka kestää vain yhdeksän tuntia ja Ruotsin sisäinen automatka kuusi tuntia, joten matka olisi hyvin taitettavissa. Matka olisi kuljettavissa, eikä hevonen joutuisi seisomaan pitkää aikaa yhtäjaksoisesti. Kuitenkin laivamatka Ruotsista Suomeen kestää noin 12 tuntia, mikä on toivottua pidempi aika. Tälle reitille suunniteltu matka kestäisi noin 27 tuntia sekä pysähdykset, laivaukset ja laivasta poistumiset. Reitti olisi ajallisesti kaikkein pisin. Ajan alhaiseen pistemäärään yksi vaikutti sekä kokonaisaika, että pitkä laivamatka Suomeen. Kustannuksellisesti reittivaihtoehto sai arvoksi kaksi, koska laivamatkat ovat jonkin verran kalliita, mutta automatka Ruotsin sisällä tasapainottaa kokonais-kustannuksia. Vastaavaa tilannetta ei ole esimerkiksi reitillä kaksi Tanskan kautta, jossa autolla ajamiseen sisältyi erilaisia siltamaksuja. Tälle reitille olisi myös pitkien laivamatkojen ja kohtuullisen lyhyen ajomatkan takia vaikea sijoittaa lepopaikkoja hevosen tarpeisiin. Tämän takia reitti kolme sai matriisissa arvoksi kaksi lepopaikkojen välisessä kilpailussa.

Eläinkuljetusta suunniteltaessa on mietittävä, mistä tekijöistä valitun reittivalinnan helppous koostuu. Suunnittelussa on tärkeää pohtia, miten pitkiä aikoja eläintä voidaan yhtäjaksoisesti kuljettaa sen terveyden ja hyvinvoinnin kärsimättä ja missä tarvittavat jaloittelut tapahtuvat. Tästä syystä tutkimuksessa kuljettava reitti ei ole suoraan Travemündestä Helsinkiin. Laivamatka kestäisi noin 29 tuntia, mikä on kohtuuton aika hevoselle pienessä kuljetustrailerissa. Tästä huolimatta laivamatka on hyvä vaihtoehto, jos lähdetään hakemaan hevosta tyhjällä trailerilla. Suora merireitti Saksaan on huomattavasti helpompi, vaikkakin pitkäkestoisempi. (Finnlinesin www-sivut. 2018.)

5.3 Matka-aika

Edellisessä kappaleessa saatiin selville, että kokonaisuutena edullisin reitti hevoskuljetusta varten kulkee Saksasta maitse Viroon ja sieltä laivalla Suomeen. Tämän reitin arvioitu kesto on 30 tuntia. Tähän aikaan tulee lisätä vaadittavat pysähdykset ja nukkumiseen kuluva aika. Kuvasta 1 nähdään reittiä havainnollistava piirros. Kuljetuksen ajatellaan lähtevän Saksan itärajalta, sillä maassa on monia hevoskauppiaita sekä yksityisiä myyjiä, jolloin Saksan sisällä tapahtuvia kustannuksia ja aikaa on mahdotonta sisällyttää reittilaskelmaan.



Kuva 1: Hevoskuljetuksen reitti (Peda.net www-sivut, 2018).

Ensimmäinen väli matkalla kuljetaan Saksasta Puolaan. Reitille ei ole määritelty tiettyjä rajanylityspaikkoja, jolloin rajan ylittäminen myös kuljetusyhdistelmällä on vaivatonta. Suositeltavat rajanylityspaikat tässä reittisuunnitelman ovat Guldendorfasta, Berliinin kaakkoispuolelta tai Dresdenin kautta. Eroa reiteillä on ajallisesti vain 20 minuuttia, joten valinta voidaan tehdä hevosen hankintapaikan sijainnin perusteella. Saksasta lähtevän ja Puolan keskiosaan saapuvaan kuljetukseen kuluva aika on noin kahdeksan tuntia. Ensimmäisen pitkä levähdys olisi yöpyminen Puolassa matkan varrelle sisällytetään lisäksi lyhyitä kävelytystaukoja.

Puolasta matka jatkuisi Podwojponie- nimisestä kaupungista Liettuuan. Matkan kesto maan keskiosasta Liettuan keskiosaan on kahdeksasta yhdeksään tuntia ajoneuvoyhdistelmällä. Tästä syystä myös Liettuassa tulisi varautua yön yli majoittumiseen reitillä tapahtuvien lyhyiden kävelytysten lisäksi. Matkalle ei sisälly rajanylitysmaksuja, mutta Liettuassa ajettaessa tulee autossa olla tarra, joka ilmoittaa tiemaksun maksamisesta. Tarran voi ostaa Puolan rajan läheltä olevista huoltoasemilta, jälleenmyyjältä tai onlineostoksena osoitteesta <http://www.keliumokestis.lt/>. Verkkosivusta on saatavilla myös englanninkielinen versio.

Liettuasta matkan on mahdollista jatkaa Latvian kautta Viroon ilman yön yli tapahtuvia pysähdyksiä. Latvian läpi ajaminen Viron Tallinnaan saakka kestää yhdistelmältä seitsemästä kahdeksaan tuntia. Yhdistelmän tulisi ylittää Liettuan ja Latvian raja Pakelès namaista, josta yhdistelmäajoneuvon tulisi jatkaa Latvian rannikkoa pitkin Ainaziin, josta se voi ylittää rajan Viroon. Yön yli tapahtuva majoittuminen tulisi viimeisen kerran tapahtua Virossa ennen lauttamatkaa Helsinkiin.

Viimeinen reittisuunnitelman matka lähtee Tallinnan satamasta ja päättyy Helsingin satamaan. Lauttamatka Tallink Siljan lautalla kestää noin neljä tuntia, mutta on syytä huomioida, että autolla matkustavien on oltava lähtöselvityksessä jo 1,5 tuntia ennen lähtöä ja laivasta poistumiseen on varattava aikaa. Näin ollen hevosen trailerissa vietämä aika matkaosuudella muodostuu ainakin seitsemäksi tunniksi. Mikäli mahdollista, pitäisi hevoselle järjestää lepoaikaa Helsingissä, ennen sen kuljettamista tulevaan kotitalliin Suomessa. Erityisesti huonossa säässä tehty lauttamatka voi olla suuri rasite ja stressi hevoselle.

5.4 Dokumentit

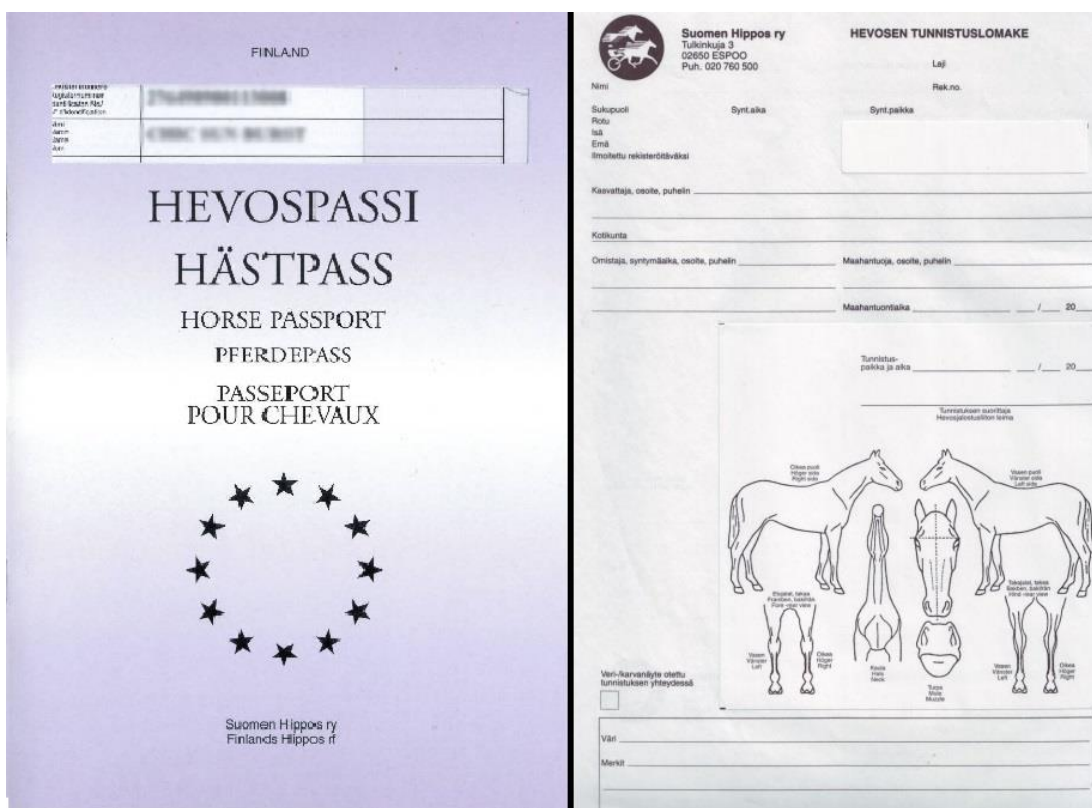
Koska valittu reitti kulkee Saksasta Puolan, Liettuan ja Latvian kautta Viroon ja edelleen Suomeen, tässä kappaleessa käsitellään tällä reitillä vaadittavia dokumentteja. Dokumentit liittyvät sekä kuljetukseen, autoon, kuljettajaan että hevoseen. Edellä tuotiin esille jo eri osapuolten vastuut ja velvollisuudet sekä erilaiset dokumenttinvaihtoehdot. Tämän kappaleen tarkoituksena on tarkentaa näihin kuuluvia tietoja.

Maantiekuljetusta varten henkilön tulee huomioida vaadittava ajokorttiluokka. Henkilöauton ja trailerin muodostamaa yhdistelmää varten ajaja tarvitsee B + e- ajokortin, mutta on myös olemassa hevosrekkoja, joita saa ajaa myös pelkällä B-ajokortilla. Ajo-neuvokohtaiset dokumentit on oltava matkan aikana kunnossa ja mukana. Tällaisia dokumentteja ovat esimerkiksi hevosrekan tai auton sekä hevostrailerin rekisteriotteet ja katsastustodistukset.

Meriosuutta varten kuljetuksesta on tehtävä konossementti ja merirahtikirja, jonka kappaleet tulee olla lähettäjällä, kuljettajalla ja vastaanottajalla toisin kuin maantiekuljetuksessa, missä rahtikirjankappaleen saa itselleen vasta kun rahti on kyseiselle osapuolelle luovutettu. Merirahtikirjaan tulee sisällyttää samat tiedot kuin maantiekuljetuksen rahtikirjoihin. Merikuljetuksessa kuljetettava rahti on kokonaisuudessaan ajo-neuvoyhdistelmä sekä hevonen kuljetettavan yhdistelmän sisällä. Tämä on erityisen tärkeää huomioida rahdin painoa ja pituutta määriteltäessä. Maantiekuljetuksessa rahdin paino on ainoastaan kuljetettavan hevosen ja sen varusteiden muodostama yhteispaino mahdollisen traileri mukaan lukien.

Dokumenttien lisäksi on huomioitava maakohtaiset vaatimukset auton varustelulle. Ensiapupakkaus on pakollinen Latviassa ja Liettuassa, vaahtosammutin vaaditaan Liettuassa, Virossa ja Puolassa. Erityisen huonolla säällä tai pimeällä autosta noustessa henkilön on käytettävä heijastinliiviä kaikilla tieosuuksilla Latviassa, Liettuassa ja Virossa. (Autoliiton www-sivut. 2018.)

Hevosta varten tarvittavia dokumentteja ovat kuvan 2 mukainen hevospassi ja terveystodistus. Passin on oltava hevosen mukana koko kuljetuksen ajan siitä vastuussa olevalla henkilöllä ja se on esitettävä viranomaisten sitä pyytäessä. Matkan aikana passia pyytäviä viranomaisia ovat muun muassa rajatarkastajat, rajaeläinlääkärit, poliisi ja tulli. Hevospassissa on merkinnät hevosen nimestä, syntymäajasta, rekisterinumerosta, vanhemmista, kasvattajasta, väristä, rodusta ja merkeistä. Tiedoista on käytävä ilmi passin todennuspaikka ja myöntänyt taho. Kuvan sijasta hevospassissa on merkinnät siitä, millaiset kuvioinnit hevosella on, että se voidaan tunnistaa vastaavasti kuin ihmisen passikuvista.



Kuva 2. Hevospassi (Hippoksen www-sivut. 2018.)

Omistajalleen uutta hevosta kuljettaessa pitkällä matkalla on syytä huolehtia kauppakirjan mukana olemisesta sekä erilaisista eläinlääkäriin myöntämistä lausunnoista. Euroopan Unioni vaatii TRACES- todistuksen, eli kauppakirjan mukana olon kuljetuksessa. Nämä dokumentit voivat olla aiheellisia, mikäli eläimen hyvinvoinnissa tapahtuu muutoksia tai hevosen passissa on merkintä vielä vanhasta omistajasta. Dokumentit on oltava englannin kielellä.

Hevonen

Trailerissa hevonen tulee sijoittaa tienpuolelle traileriin, mikäli kyseessä on kahden hevosen traileri ja kuljetettava hevonen on yksin. Näin hevosen paino tasapainottaa traileria enemmän tien puolelle. Etenkin Suomessa tiet kallistuvat ojaan päin, joten riski trailerin kaatumisesta tai ojaan suistumisesta on suurempi, jos hevonen lastataan trailerin oikealle puolelle.

Hevoskuljetuksessa on tärkeää huomioida kuljetettavan hevosen hyvinvointi ja vastata sen tarpeisiin kuljetuksen aikana. Tässä opinnäytetyössä kyseessä on noin muutaman vuorokauden mittainen kuljetus, eikä hevosta saa seisottaa koko tätä aikaa kuljetustrailerissa. Suositus hevosen yhtäjaksoiseen kuljettamiseen on noin kahdeksan tuntia, jonka jälkeen sille pitää tarjota leposija. Tämän kahdeksan tunnin aikana hevosen pitää päästä jaloittelemaan kuljetusvälineen ulkopuolelle ja sen ruokinnasta ja juottamisesta on huolehdittava asianmukaisesti. Pienessä kuljetustrailerissa matkustaminen ei ole hevoselle luontaista, joten osa hevosista voi stressaantua kuljetuksen aikana. Tämä saattaa näkyä esimerkiksi ruokahaluttomuutena tai levottomuutena ja yleisen terveydentilan laskuna. Näistä syistä hevosen yleistä olotilaa on seurattava kuljetuksen aikana, jotta sille voidaan tarjota mahdollisimman asianmukaista hoitoa.

Kuljetuksen aikana sääolosuhteista riippuen hevoselle voidaan pukea loimi ja sen jalat on suojattava kuvan 3 mukaisilla, käyttöön tarkoitetuilla kuljetussuojilla. Kuljetussuojat ehkäisevät erilaisia haavaumia ja polkemia, jotka voivat syntyä hevosen myötäillessä kaltevuusmuutoksia tai voimakkaita nopeuden vaihdoksia. Pitkiä kuljetuksia varten hevosille on kehitetty painevaatteita, joiden tarkoitus on ehkäistä matkustuksesta johtuvan paikoillaan seisomisen tuomia nesteenkertymiä niveliin ja raajoihin. Painevaatteista on hiljattain kehitetty myös koko hevosen peittävä malli, mutta erityisesti jalkoihin suunnitellut painevaatteet ehkäisevät pitkästä seisomisesta ja kuljettamista johtuvaa turvotusta erilaisten kylmäyspatjojen ja -linimenttien sijaan (Partanen M., 2018).



Kuva 3. Kuljetussuojat (Hööksin [www-sivut](http://www.sivut). 2018.)

Laki ei vaadi hevosen sitomista kuljetettavaan ajoneuvoon. Hevoskuljetuksiin tarkoitetuissa trailereissa tai autoissa on lenkit riimunnarun tai kuljetusketjun kiinnittämistä varten. Sitomisessa on huomioitava riimunnarun sopiva kireys, jotta hevonen voi liikuttaa päätään korkeus- ja leveysuunnassa, mutta naru ei saa myöskään olla liian löysässä. Liian löysälle sidottuna hevonen voi sotkeutua siihen päästään. Kuljetuksessa on hyvä suosia joko turvalukollisia naruja, tai kiinnitys tehdään vetosolmulla. Onnettomuustilanteessa nämä kiinnitystavat ovat helposti avattavia ja voivat estää suurien vahinkojen syntymisen. Kuljetuksessa onkin hyvä olla mukana varariimu ja -riimunnaru.

Asianmukaisten varusteiden lisäksi hevonen tarvitsee kuljetuksen aikana sopivaa ruokaa riittävän määrän. Edelliseltä omistajalta on hyvä selvittää hevoselle sopiva ruoka. Heinäverkon sijoittaminen traileriin on yleistä myös lyhyillä matkoilla ja verkon tulee olla sellaisella kireydellä, ettei se putoa hevosen syödessä kuljetuksen aikana. Heinäverkkoja on eri silmäkokoja ja verkon tiheyttä on hyvä pohtia hevosesta riippuen. Jos kuljetus on pitkä, kannattaa käyttää pienisilmäistä verkkoa, mikäli hevonen syö mielellään. Pitkän kuljetuksen aikana liikkumiseen jää vähän mahdollisuuksia. Tällöin liika ruoka ja liian vähäinen vesi voivat aiheuttaa ruoansulatushäiriöitä ja sen myötä vakavia seurauksia.

5.5 Kustannukset

Kulkeminen

Rahtilaivojen lisäksi myös matkustajalaivat kuljettavat ajoneuvoyhdistelmiä. Viking Line toimii rahdinkuljettajana Suomen ja Ruotsin välillä, Finnlines kuljettaa yhdistelmiä Saksan ja Suomen välillä sekä Tallink Silja Suomen ja Viron välillä. Tällaisissa kuljetuksissa kuljetuskustannukset määräytyvät kuljetettavan ajoneuvoyhdistelmän mittojen mukaan (Finnlinesin www-sivut. 2018.).

Saksasta Puolan, Liettuan ja Latvian kautta Viroon kulkeva reitti on pituudeltaan noin 1900 kilometriä. Matka on suoritettava autolla, jonka teho riittää lastatun hevostrailerin vetämiseen. Tässä opinnäytetyössä on käytetty esimerkki-autona bensiinikäyttöistä Ford Focus 2.0 sekä ns. 1,5 hevoselle tarkoitettua traileria.

Taulukosta 3 käy ilmi esimerkkinä käytettävän ajoneuvoyhdistelmän mitat sekä ne arvot, jotka tarvitaan lauttamatkan kustannuslaskennassa. Bensiinin hinta Keski-Euroopassa on suunnilleen sama kuin Suomessakin, tällä hetkellä noin 1.65€/l ja tätä käytetään tämän tutkimuksen kustannuslaskennassa.

Taulukko 3. Ajoneuvoyhdistelmän mitat

	Paino kg	Pituus mm	Korkeus mm	Leveys mm
Auto	1200	4362	1430	1699
Traileri	1600	4485	2700	1840
Yhteensä / vaikuttava	1800	8847	2700	1840

Edellä kuvatun auton keskimääräinen kulutus 100:a kilometriä kohti on noin 8 litraa. Hevostrailerin vetäminen lisää auton kulutusta 1,5 – 2 kertaiseksi, jolloin hevostrailerin vetäminen kuluttaa noin 16 litraa 100:a kilometriä kohti. Ajomatkan suorinta mahdollista reittiä pitkin arvioidaan olevan 1900 kilometriä. Tähän lisätään hotelleihin sekä hevosen lepotalleille ajaminen ja poikkeamat muille levähdyspaikoille. Näin reitin pituudeksi arvioidaan 2400 kilometriä. Ajoneuvoyhdistelmä kuluttaa tällä matkalla

Saksan rajalta Viron satamaan noin 24×16 litraa = 384 litraa. Matkaan kuluvan polttoaineen määrä lasketaan $384 \times 1,65 \text{ €} / 1 = 633.6 \text{ €}$, kuluva rahamäärä on siten pyöristettyä 635 euroa.

Reittisuunnitelmaan sisältyy lauttamatka Viron Tallinnasta Helsinkiin. Lauttamatkan hinta määräytyy ajoneuvoyhdistelmän mittojen mukaan. Tallink Silja ilmoittaa enintään 12 metriä pitkän ja yli 2,4 metriä korkean ajoneuvoyhdistelmän hinnaksi 124 – 216 euroa per suunta. Hintaan vaikuttaa päivämäärä ja kellonaika sekä autopaikkojen saatavuus. Korkeintaan tämän lauttamatkan hinta on 216 euroa, johon sisältyy 1-4 matkustajaa sekä ajoneuvoyhdistelmä. (Tallink Siljan www-sivut. 2018.)

Yhteensä

Hevosta ei suositella kuljettavaksi yli kahdeksaa tuntia vuorokaudessa ja matkalle on varattava pysähdyspaikkoja ja hevoselle voidaan vuokrata niin sanottu päiväkarsinoita. Lepopaikaksi hevoselle voidaan vuokrata niin sanottu päiväkarsina, joka on vuokraajan käytössä noin 12 tuntia tallista riippuen. Hinta karsinalle on yleisimmin noin 20 euroa, mutta se voi vaihdella maittain ja reitin eri osissa. Tärkeää on muistaa varata karsina etukäteen reitille sopivalta tallilta. Kuljetuksen aikana pidempiä, karsinapaikan vaativia pysähdyksiä täytyy tehdä Puolassa, Liettuassa ja Virossa. Näin olleen hevosen yöpymiseen kuluvat kustannukset ovat vähintään 60 euroa, mutta on huomioitava, että karsinavuokra voi olla myös kalliimpi.

Kustannuksia aiheutuu myös Saksassa ja Liettuassa kerättävistä ajoneuvokohtaisista tiemaksuista. Liettuan tiemaksut voi maksaa etukäteen internetin välityksellä, mutta virheellinen maksu voi tuoda sakkoa jopa 200 euroa. Tiemaksut ovat vuorokautta kohden vain kymmenen euroa, joten kokonaiskustannuksiin ne eivät suuressa määrin vaikuta. (Autoliiton www-sivut, 2018; Lv vignetten www-sivut. 2018.)

Kokonaiskustannukset tällä reitillä Saksan rajalta Suomen rajalle ovat yhteensä 925 euroa. Kokonaishinta saattaa muuttua ajoneuvoyhdistelmän muuttuessa sekä karsinavuokrien ja lauttamatkojen hintojen vaihtelun takia. Koko matkaa koskevien kustannusten laskemiseksi tähän arvioon on lisättävä ruoka- ja yöpymiskustannukset ihmisille, ja otettava huomioon mahdolliset polttoaineen hinnan muutokset.

6 PÄÄTÖS

6.1 Johtopäätökset

Tutkimusongelmaksi tässä tutkimuksessa oli määritelty ”Miten yksityishenkilön olisi kustannustehokkainta tuoda hevonen Saksasta Suomeen?” sekä tutkimuskysymyksiksi seuraavat:

- mitä laissa on säädetty hevoskuljetuksesta Saksan ja Suomen välillä?
- mitä kuljetusmuodon valinnassa on otettava huomioon?
- mitä dokumentteja vaaditaan?
- miten hevonen on huomioitava kuljetuksen aikana?

Asetettuihin tutkimusongelmaan ja –kysymyksiin löydettiin vastaukset. Tutkimus vastaa sille asetettuja tavoitteita ja tarkoitusta. Tavoitteena oli luoda kattava tietopaketti, jonka avulla yksityishenkilö voisi kuljettaa hevosen Saksasta Suomeen sekä laskea arvioitua kustannukset valitulle reitille. Tarkoitus oli tuottaa kuvaileva ja selkeä ohjekonaisuus reittisuunnitelman lisäksi. Käytetyillä analysointimenetelmillä saatiin tulokset, jotka osoittivat reittisuunnitelman ja kustannuslaskelman olevan realistiset.

Tutkimuksen teoriaosuutta voivat hyödyntää myös he, jotka aikovat käyttää kolmansiä osapuolia hevosen kuljettamiseen ulkomailta. Teoriaosuudesta ilmenee esimerkiksi vastuita ja velvollisuuksia, joita kuljetusyritysten kanssa toimittaessa tulee ottaa huomioon. Kokonaisuudessaan tutkimus on realistinen kuvaus siitä, miten Euroopan läpi tapahtuva hevoskuljetus etenee ja minkä suuruisiksi kustannukset valitulla reitillä muodostuvat.

6.2 Pohdinta

Tutkimukseen ja sen teoriaosuuteen käytettiin hevosurheiluun ja logistiikan alaan kiinteästi liittyviä lähteitä, jotka takasivat asiantuntevan tiedon. Suurin osa lähteistä oli online-pohjaisia. Lakia käsittelevässä kirjallisuudessa on osin vanhentunutta tietoa, eikä kirjallisuudesta ollut saatavana tähän tutkimukseen tarvittavaa ajantasaista tietoa. Luotettavuutta lisää englanninkielisten lähteiden lisäksi myös liettualaiset ja latvialaiset lähteet. Näistä lähteistä saatiin ajankohtaista tietoa reitillä olevien maiden säännöksistä ajoneuvoyhdistelmien osalta. Tutkimukseen kerättiin tietoa myös kuljetusyhtiöiltä voimassaolevien hinnastojen saamiseksi.

Eettisyyden vaatimukset täyttyvät tutkimuksessa. Siihen ei ole kerätty tietoa haastatteluin. Tutkimuksen empiirisessä osassa esiintyvät hintatiedot eivät ole salaisia. Mikään tähän työhön käytetyistä lähteistä ei ole suoraan yhteydessä ammatinharjoittajien toimiin, eli saatua reittivalintaa ja kustannuksia ei ole saatu ammatikseen hevosia kuljettavilta yrityksiltä. Työhön ei ole käytetty aikaisemmin tehtyjä tutkimuksia hevosten kuljettamisesta tai yleisimmin käytettyjä reittivaihtoehtoja. Näin toteutettu tutkimus kykenee tarjoamaan uutta tietoa jo olemassa olevaa toimintaa varten.

Tutkimukseen liittyy mahdollisia jatkotutkimusaiheita. Reitti voitaisiin ohjata kulkemaan Venäjän kautta, tai tutkia Ruotsin läpi kulkemista, mikäli määränpäänä olisi Pohjois-Suomessa sijaitseva kaupunki. Tutkimusta voitaisiin laajentaa tekemällä haastatteluja, joilla selvitettäisiin, millaisilla reitti- ja kuljetustavoilla jo Suomeen hankitut hevoset on tuotu. Lisäksi voitaisiin selvittää, millaiset kuljetusmuodot ulkomailta hevosen hankkimista suunnittelevia henkilöitä kiinnostaa tai minkä hintaisia ja taseisia hevosia Suomeen haluttaisi tuodaan.

Kokonaisuudessaan tehty tutkimus ja kerätty teoriatieto ovat todenmukaisia. Saatujen tulosten perusteella ja laskettujen kokonaiskustannusten osalta yksityisellä harrastajalla olisi mahdollisuus tuoda hevonen Saksasta Suomeen kustannustehokkaasti tässä opinnäytetyössä esitettävällä tavalla.

LÄHTEET

- Autoliiton www-sivut. 2018. Viitattu 30.10.2018. <https://www.autoliitto.fi/>
- Eläinsuojelulaki 1996. 4.4.1996/247 muutoksineen.
- Eviran www-sivut. 2014. Viitattu 12.7.2018. <https://www.evira.fi/>
- Eviran www-sivut. 2018. Viitattu 12.7.2018. <https://www.evira.fi/>
- Fédération equestre internationale, FEI. 2018. General Regulations. Viitattu 12.7.2018
- Finnlinesin www- sivut 2018. Viitattu 8.8.2018. <https://www.finnlines.fi>
- Füssel, A. 2010. Regulations for horse movement within and into the European Union with particular regard to the movement of sport horses. Fédération equestre internationale. Viitattu 12.7.2018
- Hevoseni www-sivut. 2012. Viitattu 12.7.2018. <https://www.hevoseni.fi/>
- Hippoksen www-sivut. 2018. Viitattu 28.10.2018. <https://www.hippos.fi/>
- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Kariston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna.
- Hööksin www-sivut. 2018. Viitattu 28.10.2018. <https://www.hooks.fi/>
- Ilmailulaki 2014. 7.11.2014/864 muutoksineen.
- International Rail Transport Committee. 2006. Uniform rules concerning the contract of international carriage of goods by railway. CIT edition. Viitattu 24.7.2018
- Kansainvälisiä rautatiekuljetuksia koskeva yleissopimus COTIF 1985. 1985/5 muutoksineen.
- Keliumokestis www-sivut 2018. Viitattu: 30.10.2018. <http://www.keliumokestis.lt/web/guest>
- Karhunen, J. Pouri R & Santala. J. 2004. Suomen Logistiikkayhdistys. Kuljetukset ja varastointi:järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet.
- Laki eläinten kuljetuksesta 1429. 29.12.2006/1429 muutoksineen.
- Liikennevakuutuslaki 2016. 17.6.2016/460 muutoksineen.
- Lvvignetten www-sivut. 2018. Viitattu 28.10.2018. <https://www.lvvignette.eu/>
- Merilaki 1994. 15.7.1994/674 muutoksineen.

Partanen, M. 2018. Toope-hevonen lentää painepuvussa Amerikkaan – ”On vaikea arvioida, miltä lentäminen hevosesta tuntuu”. Helsingin Sanomat. Viitattu 28.10.2018. <https://www.hs.fi/>

Peda netin www-sivut. Viitattu 15.10.2018. <https://www.peda.net>

Rauhamäki, H., Mäntynen J., Mäkelä, T., Sinisalo, E., Kalenoja, H. 2006. Lentoliikenne ja lentoasemat. Tampereen teknillinen yliopisto.

Rautatielaki 2011. 8.4.2011/304 muutoksineen.

SKAL Suoriteajot. 2011. Kuorma-autolla ulkomaille. Helsinki.

Tallink Siljan www-sivut. 2018. Viitattu: 28.10.2018. <https://www.tallinksilja.fi/etsimatka>

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Helsinki: Gaudeamus.

Tiekuljetussopimuslaki 1979. 23.3.21979/345 muutoksineen.

Trafin www-sivut. 2018. Viitattu 12.7.2018. <https://www.trafi.fi/>

Vilka, H., Airaksinen, T. 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

VR Transpointin www-sivut. 2018. Viitattu: 24.7.2018. <https://www.vrtranspoint.fi/fi/>