

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma

Hankintojen johtaminen

2012

Petteri Ketola

VAROVAN TURUN KONTTORIN TUOMA LISÄARVO VAROVA OY:LLE



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPINNÄYTETYÖ (AMK) | TIIVISTELMÄ

Turun ammattikorkeakoulu

Liiketoiminnan logistiikka | Hankintojen johtaminen

Marraskuu 2012 | 38

Helena Rantanen

Petteri Ketola

VAROVAN TURUN KONTTORIN TUOMA LISÄARVO VAROVA OY:LLE

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tuoda esille Varovan Turun toimipisteen tuomat hyödyt Varova Oy:lle. Työssä käsiteltiin monipuolisesti Varsinais-Suomen alueen vahvuuksia ja mahdollisuuksia. Työn tarkoituksena oli oman tietotaidon kasvattaminen ja Turun toimipisteen tuomien etujen laajempi sisäistäminen.

Työn teoriaosuus alkoi selvittämällä huolinta-alan ja logistiikan peruskäsitteitä. Logistiikan vaikutuksia yrityksiin ja talouteen käsiteltiin eri tutkimusten valossa. Työ käsitteli laajasti Varsinais-Suomen alueen kilpailukykyä ja toimintaedellytyksiä, sekä työssä arvioitiin alueen kehittymistä tulevaisuudessa. Tilastojen selventämiseksi työssä käytettiin paljon kuvia. Nykypäivänä ekologiset arvot ovat tärkeä osa ihmisten ja myös yritysten arvomaailmaa ja tästä syystä niiden tärkeyttä haluttiin korostaa myös tässä opinnäytetyössä. Teoriaosuus tuki vahvasti työn aihetta eli lisäarvon tuottamista.

Johtopäätökset-osiossa tuotiin esille teoriaosuudessa nousseet asiat käytännön tasolla. Esille nousivat yrityksen kilpailukyky, vihreät arvot ja alueen sijainnin tärkeys. Työn johtopäätöksenä voitiin päätellä, että Varova Oy:n Turun toimipisteen merkitys yritykselle on suuri ja Turku kaupunkina on todella hyvä sijainti kuljetusalan yritykselle.

ASIASANAT:

Logistiikka, lisäarvo, kilpailukyky

Petteri Ketola

ADDED VALUE OF VAROVA'S TURKU OFFICE

The objective of this thesis was to introduce the benefits, that Varova's office in Turku can bring to Varova Ltd. This thesis elaborates the strengths and opportunities of South- Western Finland. The purpose of this thesis was to raise the author's personal know-how and widen internalization of the benefits that Varova's office in Turku can offer.

The theory part starts with the basics of forwarding and logistics. The logistic impacts on companies and business are handled in the light of different studies. In this thesis the competitiveness and the requirements of operations in South- Western Finland were handled widely and the development of the region was evaluated. To clarify the statistics, this thesis includes many pictures. Nowadays ecological values play an important part in the setting of values of people and corporations. Thus the importance of ecological values were also highlighted in this thesis. The theory part supports the subject of the thesis, which is producing added value.

The results of this thesis showed the main issues which emerged from the theory part and these issues were presented at a practical level. Issues that emerged from the theory part were competitiveness of the company, ecological values and the importance of location. As a result of this thesis it can be stated that Varova's Turku office is very important to the company and that Turku as a city is a good location for a transportation company.

KEYWORDS:

Logistics, added- value, competitiveness

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 VAROVA OY	7
3 HUOLINTA-ALA	9
4 LOGISTIikka	11
4.1 Logistiikan historia	11
4.2 Logistiikan merkitys	12
4.3 Logistiikan vaikutus yrityksiin ja talouteen	16
5 SIJAINTI JA SEN VALINTA	19
5.1 Alueellinen kilpailukyky	22
5.2 Varsinais-Suomen kilpailukyky	24
6 SATAMAT	28
6.1 Turun satama	28
6.2 Rauman satama	30
7 VIRHEÄT ARVOT JA EKOLOGISUUS	31
8 JOHTOPÄÄTÖKSET	35
LÄHTEET	38

LÄHTEET

KUVAT

Kuva 1. Logistisen ajattelun kehityshistoria	12
Kuva 2. Logistiikka ja yrityksen arvoketju	13
Kuva 3. Tomitusketjun kuvaus	14
Kuva 4. Logistiset virrat	15
Kuva 5. Raakaöljyn hinnan kehitys	17
Kuva 6. Logistiikkakustannusten osuus Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten liikevaihdosta	17
Kuva 7. Yleisimmät yrityksen sijaintiin vaikuttavat tekijät	20
Kuva 8. LPI-kyselyn kansainvälinen osuus	21
Kuva 9. Vuoden 2012 LPI- tutkimuksen top-10	21
Kuva 10. Alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät	23
Kuva 11. Alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät	24
Kuva 12. Suuryksikköliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä	25
Kuva 13. Central- Baltic ohjelma-alue	26
Kuva 14. Turun Logicity- alue	27
Kuva 15. Raumansataman kokonaisliikenne (tn)	30
Kuva 16. Maapallon lämpeneminen ja CO ₂ -päästöt	34

1 JOHDANTO

Tämän työn tarkoituksena on nostaa esille Varova Oy:n Turun toimipisteen tuomia etuja Varova Oy:lle. Aloitin työt Varova Oy:ssä helmikuussa 2012 asiakaspalvelutehtävissä. Yhdessä Turun myyntijohtaja Veijo Perämäen ja henkilöstönkehittämispäällikkömme Camilla Karhusen kanssa päädyimme aiheeseen, jossa tarkastelisin Turun konttorimme tuomaa lisäarvoa Varovalle. Aihe tuntui mielestäni ajankohtaiselta ja mielenkiintoiselta, koska nykypäivänä yritysten haarakonttoreita karsitaan ja töitä keskitetään entistä enemmän yhteen yksikköön. Työn aihe oli myös omiaan lisäämään omaa tietoa Varovaa ja sen toimintaa kohtaan.

Työssäni tuon esille yrityksen sijaintiin vaikuttavia tekijöitä, kuvaan alueellisen kilpailukyvyn merkitystä yrityksille ja pyrin esittämään myös vihreiden arvojen ja ekologisuuden tärkeyden nykypäivänä. Selvitän logistiikan pääperiaatteita ja kerron logistiikan vaikutuksista yrityksiin ja talouteen. Arvioin myös tulevaisuuden näkymiä ja alueen kehitystä sekä valtakunnallisesti että alueellisesti.

Alueellinen kilpailukyky ja sen luomat edellytykset liiketoiminnalle ovat yksi työni tärkeimmistä tutkimuksen kohteista. Yrityksen kilpailukyvyn muodostuminen on monen tekijän summa. Tuon esille Turun alueen kilpailuvaltteja ja kerron kilpailukyvystä niin alueen kuin koko maamme osalta. Logistiikka-termin haluan avata selkeästi ja kertoa laajasti logistiikan vaikutuksista ja mahdollisuuksista.

Työn johtopäätökset-osiossa tuon esille omia näkemyksiäni ja kiteytän työni tärkeimmät asiakokonaisuudet. Kerron työn tuloksista teoriaosuuden pohjalta ja sovellan niitä käytäntöön.

2 VAROVA OY

Varova Oy on vuonna 1948 perustettu suomalainen perheyritys, joka on erikoistunut logistiikka- ja huolintapalveluihin. Perustamisensa jälkeen Varovan palveluita käytti Yleisradio, jonka laitteet vaativat varovaisuutta kuljetuksissa. Tästä on peräisin yrityksen nimi Varova Oy. Vuonna 1960 yrityksen palveluksessa ollut Leevi K. Laitinen lunasti Varovan osakekannan perheelleen. Siitä lähtien Varova Oy on ollut yksityinen perheyritys. Varova palvelee asiakkaitaan tuontiin sekä vientiin liittyvissä asioissa. Konsernin liikevaihto vuosina 2011-2012 oli 57 miljoona euroa. Työntekijöitä Varova Oy:ssä on noin 170 ja toimipisteitä on viisi. Toimipisteet sijaitsevat Helsingissä, Turussa, Vantaalla, Lahdessa ja Tampereella. Yritys tarjoaa meri, lento- ja maantiekuljetuksia. Meri- ja lentorahteja Varova Oy tarjoaa kaikille mantereille. (Varova Oy 2012.)

Varova Oy:llä on Euroopan maantiekuljetuksissa käytössään oma perävaunukalusto. Maantiekuljetuksissa asiakkaiden käytössä on noin 70 terminaalia 20:ssä eri maassa. Terminaaleista on yhteys Suomeen vähintään kerran viikossa. Ulkomailla Varovalla on käytössään laaja ja kattava edustajaverkosto, joka takaa asiakkaan tavaran nopean käsittelyn ja kuljetuksen. Varova on ainoa suomalainen kuljetusliike, joka kuuluu kansainväliseen System Alliance Europe - rahtiverkostoon. Verkostoon kuuluu noin 50 eurooppalaista huolinta-alan yritystä. Verkoston jäsenet käyttävät integroituja tietojärjestelmiä sekä yhtenäistä toimintamallia. (Varova Oy 2012.)

Päätehtävänä yrityksellä on tuottaa korkealaatuisia logistiikka- ja huolintapalveluja asiakkailleen. Suomessa Varova Oy on yksi suurimmista suomalaisomistuksessa olevista alan yrityksistä. Varovan päätoimintaperiaatteet ovat olla alan edelläkävijä sekä innovatiivisuuden että yhteiskunnallisen vastuun saralla. Yrityksen arvoja korostavat sitoutuminen laadukkaaseen asiakaspalvelun tuottamiseen sekä rehdin liikemiestävän hoitamiseen. (Varova Oy 2012.)

Merikuljetuksissa Varovalla on laaja yhteistyöverkosto maailmalla, ja asiakkaille on tarjolla viikoittaiset lähdöt esimerkiksi Kiinasta, Kaakkois-Aasiasta ja Intian

niemimaalta. Jos tavaramäärä on pienempi, voi asiakas täyden kontin sijaan valita tavarankuljetettavaksi kappaleitavarakontissa. Niiden kuljetukset tapahtuvat ilman välilastauksia, ja näin ollen ne saapuvat nopeasti Suomeen. (Varova Oy 2012.)

Varova tarjoaa myös lentorahtilähetystyksiä asiakkailleen. Varova on kansainvälisen ilmakuljetusliiton IATA:n jäsen. Tämä takaa parhaiden mahdollisten lentoyhtiöiden käytön lentorahtilähetystyksissä. Multimodiaalikuljetusten hyväksikäyttö on myös mahdollista, jolloin lentolähetystykset voidaan yhdistää kulkemaan esimerkiksi laivalla tai rekalla osan matkasta. (Varova Oy 2012.)

Huolitsijana Varova avustaa ulkomaankauppaa harjoittavia asiakkaitaan viranomaisvaatimusten täyttämisenä. Varova auttaa kaikissa tuontiin ja vientiin liittyvissä asioissa, jotka pitävät sisällään muun muassa vienti- ja tuontiasiakirjojen laatimisen, tullauksen, tullitariffioinnin ja tilastoinnin. (Varova Oy 2012.)

Varova tarjoaa kattavat erikoiskuljetusmahdollisuudet. Erikoiskuljetuksilla tarkoitetaan kylmä- ja lämpökuljetuksia, ylimittaisia kuljetuksia sekä vaarallisten aineiden kuljetuksia. (Varova Oy 2012.)

Varova on mukana maailmanlaajuisessa AEO-hankkeessa, jonka tarkoitus on edistää kansainvälisten toimitusketjujen turvallisuutta. Kyseinen AEOF-status Varovalle myönnettiin 13.9.2010. Tämä status tarkoittaa kattavinta taloudellisen toimijan todistusta, joka sisältää logistiikan turvallisuusnäkökohdat, sekä tulliosuuden vähentämisen. Asiakkaat hyötyvät AEOF-statuksesta nopean tullikäsittelyn ja vähentyneiden tarkastusten takia. Varovalle on myös myönnetty ISO 9001:2008 -laatu järjestelmä sekä ISO 14001:2004 - ympäristösertifikaatti. (Varova Oy 2012.)

3 HUOLINTA-ALA

Jo keskiajalla ulkomaankaupan kehittyessä kauppiat tarvitsivat paikallisia luottamusmiehiä, jotka varmistivat tavaran perille saapumisen. Viime vuosisadalla nopeasti kehittyneet kuljetusmahdollisuudet ja liikenneyhteydet ovat laajentaneet maailmankauppaa, ja enää itse kauppias ei pysy mukana erilaisissa kuljetusmääräyksissä. Vienti ja tuontimuodollisuudet, sekä verot eri maissa ovat monimutkaisia, ja tästä syystä on tarvittu alan ammattilainen, joka perehtyy kyseisiin asioihin kauppiaan puolesta. Näin syntyi huolitsijan ammatti. Suomen laki ei tunne käsitettä huolitsija. Tästä syystä tehtävää kuvaamaan on luotu Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset (PSYM). Määräykset koskevat huolitsijan tehtäviä ja vastuita, erimielisyyksien ratkaisemista ja kulujen korvaamista. Huolitsijan tehtävänä on toimia kuljetusten järjestäjänä.

PSYM määrittää huolitsijan tehtävän seuraavasti: ”Huolehtiminen tavaroiden kuljetuksesta rahdinkuljettajan vastuulla tai ilman rahdinkuljettajan vastuuta. Tavaroiden vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun, niiden käsittely, purkaus, lastaus, pakkaus, tarkastus ja varastointi. Tavaroiden tullauksen hoitaminen tai toimeksiantajan avustaminen siinä, tavaravakuutuksen merkitseminen toimeksiantajan lukuun, auttaminen tarvittavien vienti- ja tuontiasiakirjojen hankinnassa, perimisen suorittaminen, toimeksiantajan avustaminen tavaralähetysten maksuun liittyvissä kysymyksissä ja neuvonta kuljetukseen ja jakeluun liittyvissä kysymyksissä.” (Koskinen ym. 2002, 24.)

Onnistuakseen tehtävässään huolitsija tarvitsee laajan ulkomaisen edustajaverkoston. Näin voidaan taata huolintatoimen onnistunut toteutus ovelta ovelle. Toimitusvelvollisuus koetaan alkavaksi, kun huolitsija ja toimeksiantaja sopivat yhteistyöstä ja huolitsija vastaanottaa toimeksiannon. Tuotteilla on yleensä kiire, joten huolitsijan tulee toimia heti. Toimitusvelvollisuus tarkoittaa, että huolitsijan tulee valita edustaja ja rahdinkuljettaja ja antaa näille ohjeet toimeksiantajan

toivomusten mukaisesti. Huolitsijan velvollisuutena on tarkastaa pakkausten kunto ja kuljetettava tavara sekä niihin kuuluvat yksityiskohdat ja asiapaperit. Huolitsija on myös raportointivelvollinen toimeksiantajalleen. Raportointiin kuuluu muun muassa tiedot tavaran liikkeistä sekä poikkeavat tapahtumat kuljetusketjussa. Tämä tarkoittaa mahdollisia myöhästymisiä tai tavaralle sattunutta vahinkoa. Toimeksiantajalla tulee olla mahdollisuus tietää tavaran liikkeistä tarkalleen. (Koskinen ym. 2002, 23.)

Huolintasopimus tarkoittaa viejän tai tuojan ja huolitsijan välistä keskinäistä sopimusta. Huolintasopimus määräytyy asiakkaan tarvitseman palvelun laajuudesta ja määrästä. Asiakas pyytää tarpeidensa mukaan huolintaliikkeeltä huolinta- tai kuljetustarjoksen. Jos asiakas hyväksyy tarjouksen ja lähettää toimeksiannon huolintaliikkeelle, huolintasopimus syntyy. (Koskinen ym. 2002, 26.)

4 LOGISTIikka

4.1 Logistiikan historia

Sana logistiikka on perua Kreikan kielen termistä "logistikos". Termi tarkoitti las-kutaitoa. Ajansaatossa sanan tarkoitus muuttui ja se johdettiin tarkoittamaan ajattelu- ja päättelytaitoa. Vaikka logistiikka on saavuttanut nykyisen muotonsa vasta 1980-luvulla, on logistiikkaa kuitenkin esiintynyt eri muodoissa aina 700 vuotta eKr saakka. Muinaiset assyrialaiset ja tämän jälkeen antiikin roomalaiset harjoittivat logistiikkaa armeijan kokoamisen ja aseiden kuljetusten muodossa. Sodat ovat olleet suuressa roolissa logistiikan kehittyessä, kun tavaravirtoja ja ihmisiä ollaan kuljetettu meritse, rauta- ja maanteitse. 1990-luvun alun Persianlahden sotaa on kutsuttu "logistiseksi sodaksi". Huoltotarvikkeiden jakelu toimi keskeyttämättömästi kuorma-autojen ja ilmasillan avulla. Vielä tänä päivänäkin logistiikan merkitys kriisitilanteissa on suuri. Muun muassa humanitäärisen avun toimittaminen kriisialueille vaatii toimivia logistisia ratkaisuja. Vasta 1950-luvulla julkaistiin ensimmäisiä kirjoituksia logistiikan vaikutuksista yritystoimintaan. Yritysmaailmaan logistiikka-termi on levinnyt talousopin kautta ja 1990-luvun alusta lähtien termi on muodostunut muotisanaksi. Nykypäivänä logistiikka nähdään merkittävänä strategisena tekijänä businessmaailmassa. Logistiikkastrategian onnistunut toteutus on avainasemassa menestyksekkään ja asiakaslähtöisen yritystoiminnan harjoittamisessa. (Hokkanen ym. 2002,12.)

Kuvassa 1 on kuvattu logistiikan historiaa ja sen kehittymistä vuosikymmenien saatossa.

AIKAJAKSO	VAIHEET JA IDEAT
— n. 1955	lähinnä sotavoimien huoltoon ja joskus myös perusmateriaalitalouteen liittyvä hajanainen aiheiden joukko
n. 1956— n. 1965	peruskäsitteiden muodostus (kysynnän ennustaminen, ostotoiminta, tarvesuunnittelu, tuotannon suunnittelu, materiaalinkäsittely, varastointi, pakkausteknologia, jakelun suunnittelu, tilausten käsittely, asiakaspalvelu) ja testaus mm. operaatiotutkimuksen mallien ja käytännön havainnoinnin avulla, kohteena lähinnä amerikkalaiset suuryritykset
n. 1966 — n. 1970	aiheen merkittävyyden testausta soveltamalla kehitettyjä ideoita ja malleja käytäntöön yhä laajemmin, materiaalinkäsittelyn, varastoinnin ja pakkausteknologian yhdistämisen ensiaskleet
n. 1971 — n. 1979	tärkeysjärjestyksen muutoksia maailmantalouden muuttuessa ja mallintamisen ja analysoinnin kehittyessä, materiaalitalouskäsitteen ja jakelun hallinnan synty usean eri osa-alueen yhdisteinä
n. 1980 — n. 1985	merkittävien poliittisten ja teknologisten muutosten jakso, kilpailun vapautuminen useilla toimialoilla ja tietotekniikan esiinmarssi, tavoitteena yhdistää logistiikan osa-alueita laajemmaksi kokonaisuudeksi
n. 1986 —n. 1990	tavoitteeksi asetetaan kokonaislogistiikan hallinta (nk. Integroitu logistiikka), samalla kattavat logistiset järjestelmät, joilla yritykset pyrkivät sisäistämään suuren osan logistisista toiminnoista
n. 1991 —	kansainvälinen lama testaa logistiikan toimivuutta ja antaa sille uutta painoarvoa, yritysten keskittymien perusosaamiseen nostaa logistiset ketjut ja toiminnot esille ja johtaa logistiseen toimitusketjuajatteluun ja mallintamisen kokonaisvaltaistumiseen

Kuva 1. Logistisen ajattelun kehityshistoria (Karrus 2001, 20.)

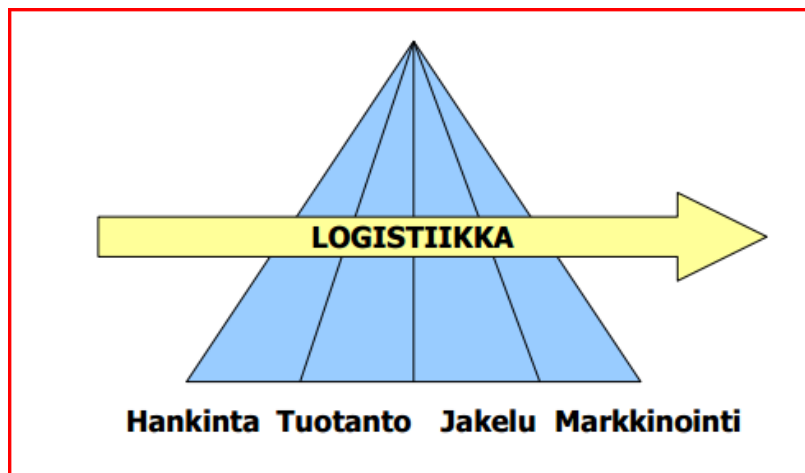
4.2 Logistiikan merkitys

Terminä logistiikka on nykypäivänä kaikkien ihmisten huulilla. Mitä logistiikalla sitten tarkoitetaan ja mitä kaikkea se pitää sisällään? Logistiikkaa on harjoitettu yritysten perustoimintona jo kauan, vaikka itse käsite onkin vielä melko nuori. Logistiikkakäsite on yhteiskunnassa syntynyt kuvaamaan lähinnä materiaalisten hyödykkeiden toimittamiseen liittyviä koordinointi- eli yhteensovittamistehtäviä.

Logistiikalla tarkoitetaan seuraavien osa-alueiden kokonaisvaltaista hoitamista (Karrus 2001, 13.) :

- materiaali-, tieto- ja pääomavirrat
- hankinta, tuotanto, jakelu, kierrätys
- huolto- ja tukipalvelut
- varastointi ja kuljetuspalvelut
- asiakaspalvelu ja asiakassuhteet.

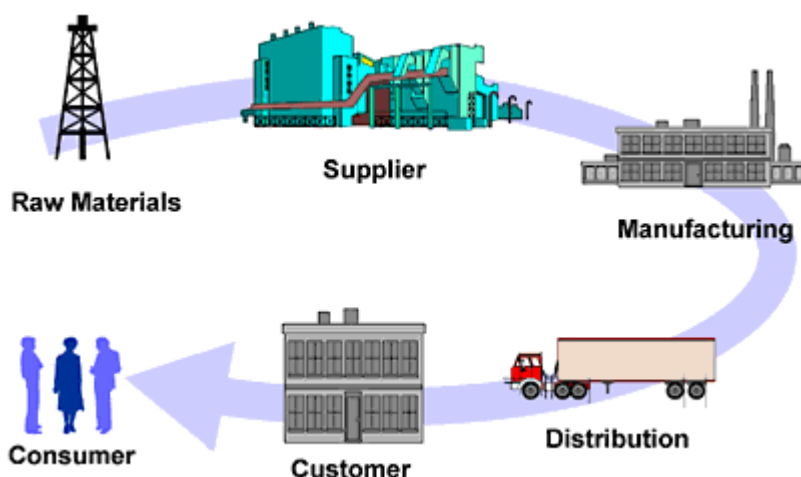
Kuvassa 2 on kuvattu yrityksen arvoketjua ja logistiikan vaikutusta koko toimintaketjuun.



Kuva 2. Logistiikka ja yrityksen arvoketju (Karrus 2001, 15).

Toinen esimerkki logistiikan määritelmästä: ” Logistiikka on tavaran hankintaan, tuotantoon ja jakeluun liittyvä strategisesti johdettu materiaali- tieto- ja pääomavirtojen integroitu prosessi, jonka päämääränä on parantaa yrityksen tuottoa oikeasuuntaisilla strategisilla valinnoilla, kehittämällä asiakkaille lisäarvoja ja hyötyjä parantamalla materiaalitoimintojen kustannustehokkuutta, sekä lisäämällä kierrätystä.” (K, Jalkanen, henkilökohtainen tiedoksianto 10.11.2012)

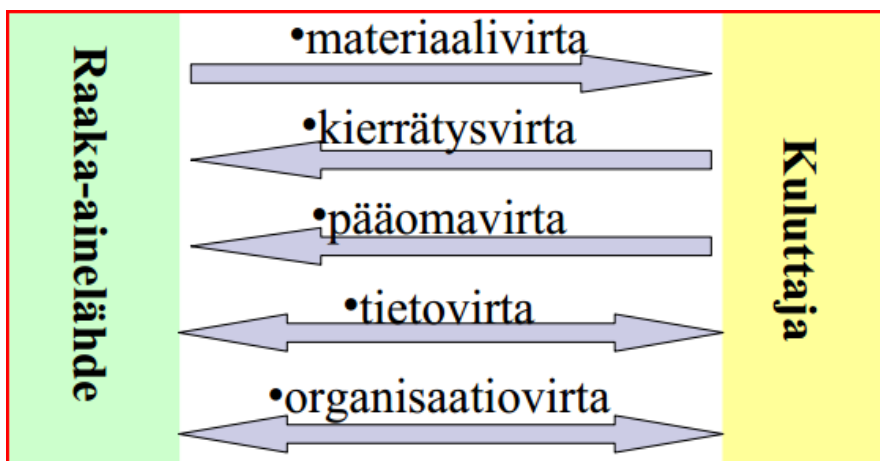
Logistiikka on käsitteenä todella laaja ja sen eri määritelmät eivät avaudu helposti kuin alan ammattilaisille. Yksinkertaistettuna voitaisiin sanoa, että logistiikka on arvoketjun hallintaa aina hankintalähteiltä asiakkaille saakka. Logistiikan päätehtävänä on tyytyväinen asiakas. Parantamalla ja kehittämällä koko prosessin läpimenoaikaa saadaan aikaan kustannussäästöjä ja tarkoituksena on tuottaa lisäarvoa asiakkaalle. Logistiikan tärkeänä tehtävänä onkin poistaa tai hallita paremmin kustannuksia aiheuttavia tai tuotteen arvoa laskevia tekijöitä toimitusketjussa. (Karrus 2001, 27.) Kuva 3 kuvastaa hyvin logistisen toimitusketjun rakennetta aina asiakkaalle saakka.



Kuva 3. Toimitusketjun kuvaus (K. Jalkanen, henkilökohtainen tiedoksianto 10.11.2012)

Ihmiset yleensä mieltävät termin logistiikka liittyvän vahvasti tavaran kuljetukseen ja varastointiin, jotka ovatkin oleellinen osa logistista toimitusketjua. Nykyään ei logistiikkaa enää ajatella pelkästään joko tuotanto-, myynti- tai markkinoitipainotteisesti, vaan otetaan huomioon koko materiaalivirran ketju. Täten saavutetaan maksimaalinen tehokkuus. Logistiikasta puhuttaessa nousee esiin

eri ”virrat”, jotka kaikki yhdessä luovat koko logistisen prosessin. Logistiikassa on olemassa kaksi perusvirtaa, materiaali- ja informaatiovirta. Materiaalivirralla tarkoitetaan niin kutsuttua fyysistä virtaa eli itse toimitettavaa tavaraa. Esimerkkinä voidaan ottaa postin jakelu. Postin toimittaessa kirjeen kotiin itse kirje on fyysinen tuote, ja jakelu kotiovelle mielletään lisäpalveluksi. Informaatiovirta taas käsittää esimerkiksi itse tilauksen tekemisen. NykYTEkniikalla voidaan tilaukset tehdä monia eri reittejä pitkin muun muassa sähköpostitse, puhelimitse tai faksilla. Rahavirta on liiketoiminnan kannalta tärkein virta. Liiketoiminta ja tuottaminen vaativat rahaa, jonka suurimmalta osin tuottaja saa asiakkaalta. Tätä kutsutaan myyntituloksi. Rahoituspääoman liiketoiminnalleen tuottaja hakee pankista tai sijoittajilta. Nykypäivänä ollaan alettu myös kiinnittää huomiota maailman raaka-ainevarastojen rajallisuuteen ja ilmansaasteiden aiheuttamiin vaikutuksiin. Kestävän kehityksen tarkoituksena on taata tuleville sukupolville samat elintason edellytykset kun meillä on tänä päivänä. Nykyaikainen logistiikka on ottanut huomioon tämän ja pitää sisällään asiakkaalta tuottajalle suuntaavaan kierrätysvirran. (Hokkanen ym. 2002, 15.) Kuva 4 havainnollistaa hyvin eri logistisia virtoja.

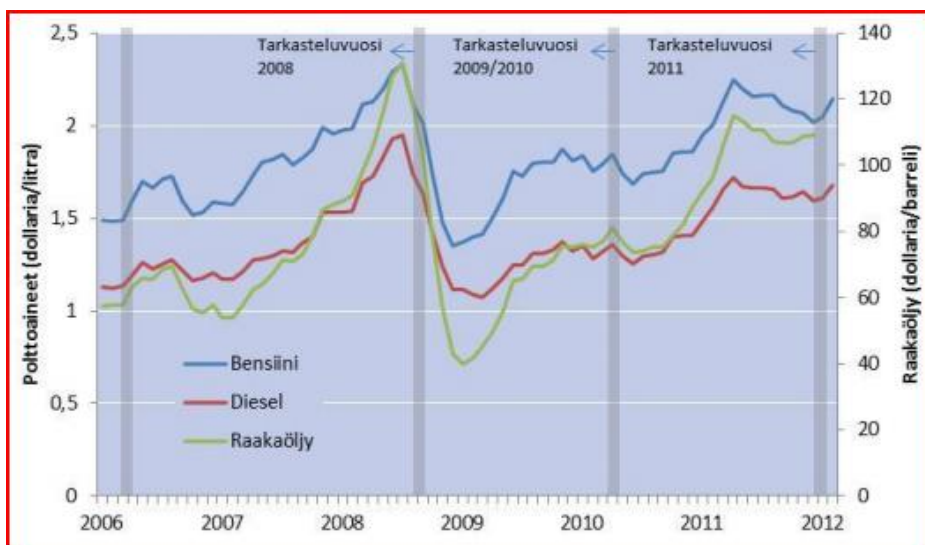


Kuva 4. Logistiset virrat (K. Jalkanen, henkilökohtainen tiedoksianto 10.11.2012)

4.3 Logistiikan vaikutus yrityksiin ja talouteen

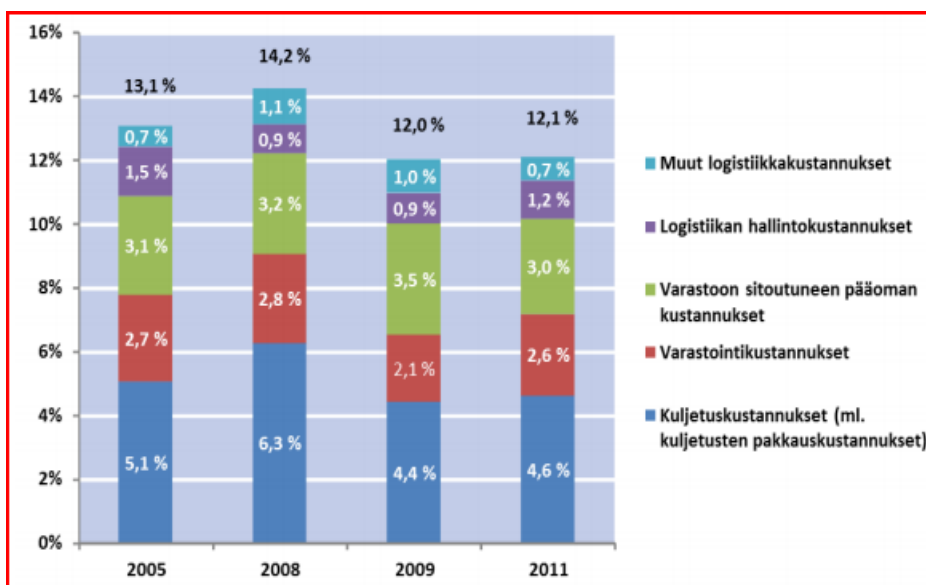
Logistiikka on merkittävä talouden mittari ja siihen ammatitaitoisesti panostamalla voidaan saada aikaan huomattavia kustannussäästöjä. Vuonna 2011 logistiset kustannukset olivat keskimäärin 12,1 % suomalaisyritysten liikevaihdosta ja 8,6 % maamme bruttokansantuotteesta. (Lvm 2012.) Muutos varsinkin bkt:ssa on aikaisimpiin vuosiin verrattuna huomattava. Vuonna 1995 logistiikkakustannukset olivat noin 14–15 % bkt:sta ja keskimäärin 10–11 % suomalaisten yritysten liikevaihdosta. (Karrus 2001, 31.) Vertailuna otettakoon esille Kiina, jonka logistiikkakustannusten osuus kansantuotteesta on maailman suurin, jopa noin 18–19 %. Vaikka muutos kansantuotteessa johtuu pitkälti teollisuuden bkt-osuuden supistumisesta, niin luvut antavat hyvää kuvaa siitä, kuinka merkittävä vaikutus logistiikalla on niin yritysten ja kuin maailmankin talouteen. (Lvm 2012.)

Suurin yksittäinen kustannuserä muodostuu kuljetuskustannuksista, jotka kattavat keskimäärin 4,6 % yrityksen liikevaihdosta. Tuoreimman logistiikkaselvityksen mukaan yli puolet kulluutusalanyrityksistä uskoo kuljetuskustannustensa nousevan seuraavien vuosien aikana. Hintatason nousu on tulevaisuudessa väistämätöntä muun muassa nousevien polttoainekustannuksien seurauksena. (Lvm 2012.) Raakaöljyn hinnan kehitystä kuvaa hyvin kuva 5. Kuljetuskustannusten nousu vaikuttaa vientiteollisuuden kilpailukykyyn ja ajaa yrityksiä lähemmäs markkinoita.



Kuva 5. Raakaöljyn hinnan kehitys (Lvm 2012.)

Kuvassa 6 on kuvattu logistiikkakustannusten osuutta Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten liikevaihdosta.



Kuva 6. Logistiikkakustannusten osuus Suomessa toimivien teollisuuden ja kaupan alan yritysten liikevaihdosta (Lvm 2012.)

Logistiikalla on mahdollisuus kehittää huomattavasti yrityksen kannattavuutta. (Karrus 2001, 193.) Logistiikan avulla voidaan lisätä tuloja, alentaa kustannuksia ja vapauttaa sidottua pääomaa. Nykypäivänä logistiikka nähdään vahvana kilpailutekijänä, kun tavoitellaan kustannussäästöjä. Logistiikkaa ei siis voida ajatella pelkästään kustannustekijänä. Asiakkaan näkökulmasta katsottuna logistiikka muodostaa keskeisen osan yrityksen tarjoamasta palvelusta. Mahdolliset katkokset tavaravirrassa aiheuttavat kustannuksia asiakkaille ja luovat mielikuvan yrityksen toimivuudesta.

5 SIJAINTI JA SEN VALINTA

Yrityksen toimipisteen sijainnin valintaan vaikuttavat monet eri tekijät. Kyse on myös strategisesta päätöksestä, kuinka yritystä halutaan kehittää. Haluaako yritys laajentaa toimintaansa, vai onko kyseessä kokonaan uuden yksikön valinta esimerkiksi vuokrasopimuksen päätyttyä? Lähtökohtana on monesti markkinoiden tai raaka-ainelähteen läheisyys.

Teollistumisen alkuaikoina tehtaiden sijainnin määrittivät pitkälti vesistöt. Vesitiet olivat parhaita kuljetusväyliä ja läheisestä koskesta saatiin energiaa laitteiden pyörittämiseen. Infrastruktuurin kehittyessä 1800-luvulla teollisuus alkoi levittyä rautateiden mukana. Nykyään maantiet ovat tärkein kuljetusväylä ja tästä syystä yritykset ovat vähitellen alkaneet muuttaamaan toimipisteitään valta-aiden läheisyyteen. (Hokkanen 2002, 382.)

Sijainnin valinnalla on lukuisia vaikutuksia erinäisiin logistisiin kustannuksiin. Yksikön valinta vaikuttaa muun muassa tuottavuuteen, toimittajien luotettavuuteen ja asiakkaitten tyytyväisyyden. Operatiiviset kustannukset nousevat huomattavasti, jos yritys valitsee toimipisteensä sijainnin väärin. Sijaintia valittaessa päämääräänä on löytää toimipisteelle paras maantieteellinen sijainti ottaen huomioon koko logistisen toimitusketjun. (Waters 2003,13.) Kauppakamarin vuoden 2011 julkaisemasta selvityksestä käy ilmi, että suurimmat vaikuttavat tekijät sijainnin valinnassa ovat ensisijaisesti työvoiman saatavuus, mutta heti perässä seuraavat liikenneyhteydet ja markkinoiden läheisyys. Yksikön sijainti lähellä markkinoita edesauttaa yrityksen kasvua. Sijainnin saavutettavuus on taas yhteydessä alueen kipailukykyyn. Niin kuin Kauppakamarin selvityksestä käy ilmi, alueella tulee olla myös kasvupotentiaalia. Tämä vaatii jatkuvaa tietoliikenteen ja liikenneinfrastruktuurin ylläpitoa ja kehittämistä. Hyvät tieverkostot mahdollistavat kuljetusten helpon järjestelyn. Muita sijaintiin vaikuttavia tekijöitä ovat sataman läheisyys, yhteistyökumppaneiden sijainti ja multimodiaalikuljetusten hyväksikäyttö. Multimodiaalikuljetus tarkoittaa kuljetusta, jossa käytetään

vähintään kahta eri kuljetusmuotoa. Kuva 7 osoittaa yleisimmät yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin vaikuttavat tekijät Suomessa.

Yleisimmät yrityksen sijaintiin ja toimintaedellytyksiin Suomessa vaikuttavat tekijät	
Alueiden kilpailukyky 2011 (n=1280) ja	Alueiden kilpailukyky 2009 (n=1059)
*vaikuttaa sijaintiin paljon tai erittäin paljon	
	2011
	Suuri merkitys*
1. Yritykselle sopivan työvoiman saatavuus	66 %
2. Liikenneyhteydet	61 %
3. Markkinoiden läheisyys	56 %
4. Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö	51 %
5. Alueella on kasvukeskus	51 %
	2009
	Suuri merkitys*
1.Yritykselle sopivan työvoiman saatavuus	66 %
2.Markkinoiden läheisyys	53 %
3.Liikenneyhteydet	52 %
4.Alueella on kasvukeskus	52 %
5.Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö	44 %

Kuva 7. Yleisimmät yrityksen sijaintiin vaikuttavat tekijät (Lvm 2012.)

Suomi maana on pärjännyt loistavasti mitattaessa maan logistista kilpailu- ja suorituskykyä. Maailmanpankki yhdessä Turun kauppakorkeakoulun logistiikan oppiaineen kanssa on julkaissut vuodesta 2007 lähtien LPI eli Logistics Performance Index vertailua. Kyseisessä vertailussa arvioidaan eri maiden ulkomaankaupan toimivuutta ja helppoutta. Vertailuun ovat vastanneet maailmanlaajuisesti yli 900 logistiikan ja huolinnan ammattilaista vuosina 2007-2010. Tuoreimmassa vuoden 2012 LPI- tutkimuksessa oli mukana 155 maata. Kyselyssä jokainen maa sai oman maansa lisäksi arvioitavakseen kahdeksan muuta maata. Vertailu koostui kansainvälisestä ja kotimaisesta osuudesta. Kotimaan osiossa arvioitiin oman maan toimintaympäristöä infrastruktuurin laadun, toimittajien kyvykkyyden ja rajanylitysten toimivuuden kannalta. Kuvasta 8 käy ilmi, mitä kyselyn kansainvälinen osio piti sisällään. Kuvan osa-alueista annettiin arviot tarkastelumaan ulkopuolelta. (Lvm 2012.)

LPI-kyselyn osa-alueet (International LPI)	Muuttujanimi kuvioissa
a) Tullin ja muiden rajaviranomaisten toiminta tullausprosesseissa	Tullauksen toimivuus
b) Liikenne- ja tietoliikenneinfrastruktuurin taso	Liikenneinfrastruktuurin taso
c) Hinnaltaan kilpailukykyisten kuljetusten saatavuus	Kuljetusten saatavuus
d) Logistiikkapalveluiden laatu ja palveluntarjoajien osaaminen	Logistiikan laatu ja osaaminen
e) Mahdollisuus seurata lähetyksen kulkua	Lähetysten seuranta
f) Todennäköisyys, että ulkomaanlähetykset saapuvat luvatussa ajassa	Toimitusten oikea-aikaisuus

Kuva 8. LPI-kyselyn kansainvälinen osuus (Lvm 2012.)

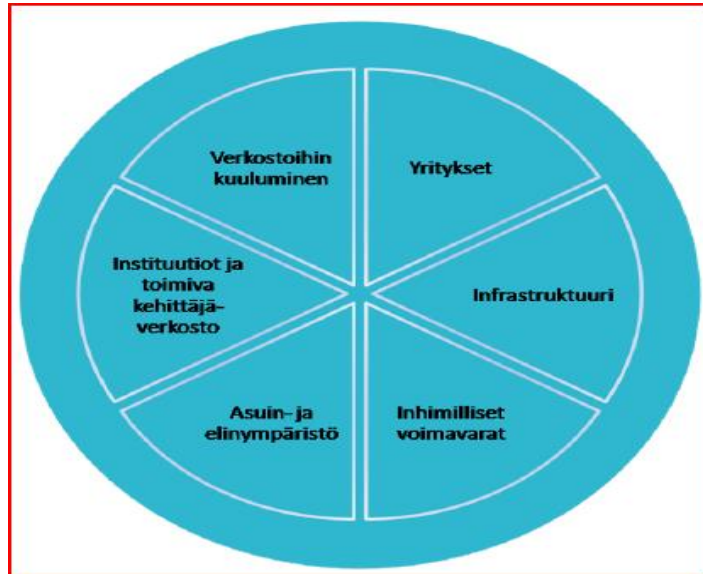
Vuonna 2007 Suomi sijoittui LPI-vertailussa sijalle 15 ja vuonna 2010 sijalle 12. Tuoreessa vuoden 2012 Logistics Performance Index- tutkimuksessa Suomi löytyy sijalta 3. Kuvassa 9 on listattuna vuoden 2012 vertailun kymmenen parasta maata, sekä maiden aikaisemmat sijoitukset samaisessa tutkimuksessa.

Economy	2012			2010			2007		
	LPI rank	LPI score	% of highest performer	LPI rank	LPI score	% of highest performer	LPI rank	LPI score	% of highest performer
Singapore	1	4.13	100.0	2	4.09	99.2	1	4.19	100.0
Hong Kong SAR, China	2	4.12	99.9	13	3.88	92.4	8	4.00	94.1
Finland	3	4.05	97.6	12	3.89	92.6	15	3.82	88.3
Germany	4	4.03	97.0	1	4.11	100.0	3	4.10	97.1
Netherlands	5	4.02	96.7	4	4.07	98.5	2	4.18	99.6
Denmark	6	4.02	96.6	16	3.85	91.4	13	3.86	89.6
Belgium	7	3.98	95.3	9	3.94	94.5	12	3.89	90.7
Japan	8	3.93	93.8	7	3.97	95.2	6	4.02	94.8
United States	9	3.93	93.7	15	3.86	91.7	14	3.84	89.1
United Kingdom	10	3.90	92.7	8	3.95	94.9	9	3.99	93.8

Kuva 9. Vuoden 2012 LPI- tutkimuksen top-10 (Worldbank 2012)

5.1 Alueellinen kilpailukyky

Alueellinen kilpailukyky koostuu monesta eri tekijästä. Alueellinen kilpailukyky tarkoittaa alueen kykyä luoda, houkutella ja ylläpitää toimintaa, joka edistää alueen taloudellista hyvinvointia. Eri alueiden kilpailukyky muodostuu siitä, kuinka hyvin alueelle saadaan houkutelua uusia yrityksiä, sekä siitä miten alue pysyy ylläpitämään ja parantamaan alueella jo työskentelevien yritysten toimintaedellytyksiä. Yritykset haluavat luonnollisesti lisätä kilpailukykyään kilpailijoihinsa verrattuna. Kilpailukykyistä aluetta usein kuvataan yritysten kilpailukyvyllä ja asukkaiden hyvinvoinnilla. Alueen työllisyys ja ansiotaso yhdessä korkean asukaskohtaisen BKT:n kanssa ovat kilpailukykyisen alueen tunnusmerkkejä. Alueen taloudellisen kasvun mahdollisuudet, ihmisten muutto ja yritysten sijoittuminen ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat oleellisesti alueen kilpailukykyyn. Alueen yksi tärkeimmistä kilpailukykyyn vaikuttavista tekijöistä on sen tarjoamat logistiset ominaisuudet. Hyvät ja helpot yhteydet sekä koti-, että ulkomaan markkinoille ovat tärkeitä tekijöitä yrityksen uuden yksikön sijaintia valittaessa. Kokonaisvaltaisia logistisia palveluita tarjoaville yrityksille edellä mainitut yhteydet valitulla alueella ovat vahva kilpailutekijä. Satamat, lentokenttä ja kattava maantieverkosto luovat hyvät edellytykset toimipisteen sijainnille. Alueen saavutettavuus on logistisen kilpailukykyyn kannalta tärkeää. Tähän taas vaikuttavat etäisyydet markkinoille, sekä infrastruktuurin laatu. Tehokas logistiikka ja liikennejärjestelmä ovat keskeisiä tekijöitä alueen kilpailukykyä mitattaessa. (Holma & Kajander 2012, 11.) Kuvissa 10 ja 11 on kuvattuna suurimmat alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät.



Kuva 10. Alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät (Holma & Kajander 2012, 7.)

Yritykset ja niiden toiminta luovat perusedellytykset alueen kilpailukyvyille. Yritykset tuottavat alueelle verotuloja ja työpaikkoja. Yritystoiminnan onnistumiseen vaaditaan osaavan työvoiman saatavuutta, johon taas vaikuttavat alueen koulutusmahdollisuudet. Kaikki osatekijät yhdessä vaikuttavat alueen imagoon, joka vetää uusia asukkaita ja yrityksiä puoleensa. Hyvä imago kertoo alueen luotettavuudesta ja vetovoimasta. Nykypäivänä eri alueet kilpailevat uusien yritysten saamisesta alueelle. Tämän vuoksi alueen imagon markkinoinnista on tullut tärkeä osa asukkaiden, yritysten ja osaavan työvoiman houkuttelemiseksi alueelle. Alueen kehittämisen ohella tärkeää on myös sen saattaminen muiden tietoisuuteen. (Holma & Kajander 2012, 7.)

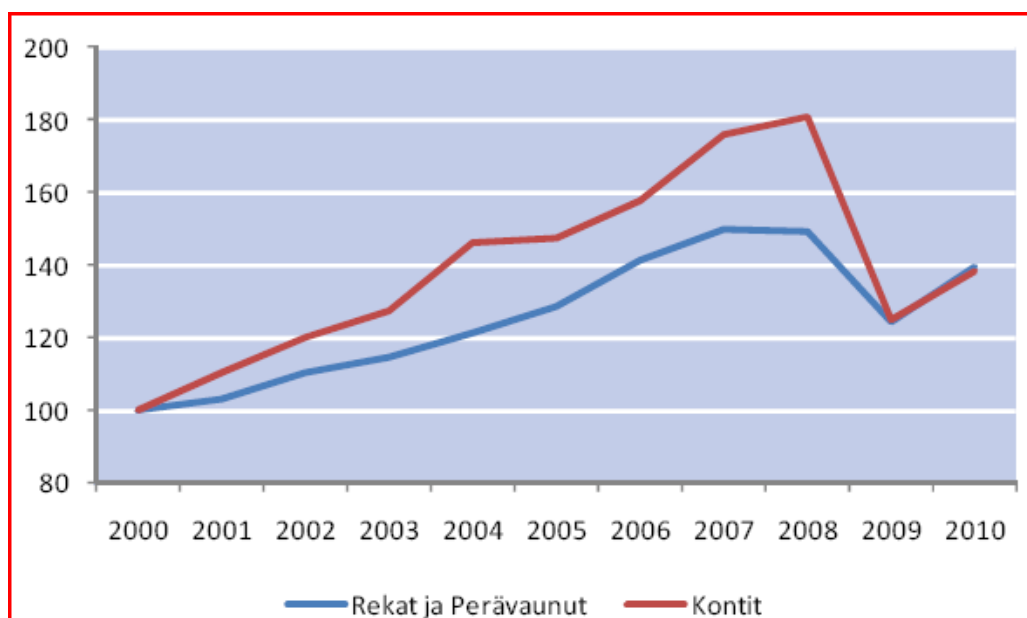
Infrastruktuuri ja saavutettavuus	Inhimilliset resurssit	Tuotantoympäristö
Perusinfrastruktuuri - tiet - rautatiet - lentoyhteydet - kiinteistöt	Väestötrendit - osaavan työvoiman muuttoliike - monipuolisuus	Yrityskulttuuri - liittymisen matalat esteet - riskin ottamisen kulttuuri
Teknologinen kulttuuri - ICT - tietoliikenne - internet Tietoinfrastruktuuri - koulutukselliset mahdollisuudet	Korkeatasoinen työvoima - tietointensiiviset taidot	Alakohtaiset keskittymät - tasapaino/riippuvaisuus - työllisyyden keskittyminen - korkeat lisäarvotoiminnot
Paikan laatu - asuminen - luonnonympäristö - kulttuuripalvelut - turvallisuus		Kansainvälistyneisyys - vienti/kansainvälinen myynti - investoinnit - liikekulttuuri - ulkomaisten suorien investointien luonne
		Innovaatiot - patentit - T&K-taso - tutkimuslaitokset ja yliopistot - yhteydet yritysten ja tutkimuksen välillä - vuotovaikutukset (epäkaupalliset riippuvuussuhteet)
		Hallinto ja institutionaalinen kapasiteetti Pääoman saatavuus Erikoistuminen Kilpailun luonne

Kuva 11. Alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavat tekijät (Holma & Kajander 2012, 9.)

5.2 Varsinais-Suomen kilpailukyky

Varsinais-Suomen alueellinen kilpailukyky on maamme parhaimpia. Aluetta pidetään erittäin houkuttelevana keskittymänä logistiikan toimijoiden kannalta. Alueen sijainti rannikolla ja sen tarjomat monimuotoiset kuljetusmahdollisuudet tekevät siitä erittäin kilpailukykyisen alueen. Tavaraliikenteen hyvät yhteydet ja kuljetusten helppous ovat Varsinais-Suomen ehdottomia kilpailuetuja. Varastoinnin kustannukset ovat täällä alhaisemmat ja ruuhkautuminen vähäisempää, kuin esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. Varsinais-Suomessa toimii kaksi satamaa, joissa on merkittävää suuryksikköliikennettä. Nämä ovat Rauman ja Turun satamat. Satamat ovat isossa roolissa Varsinais-Suomen kilpailukykyä mitattaessa. Suuryksikkö liikenne on taantuman jälkeen jälleen nousussa, niin kuin

kuva 12 osoittaa. Tämä tarkoittaa satamien toiminnan vilkastumista. (Lvm 2012.)



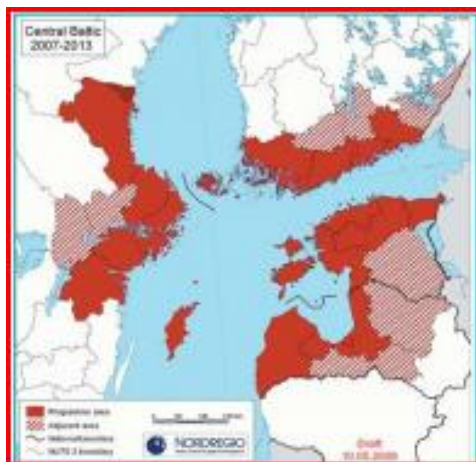
Kuva 12. Suuryksikköliikenne Suomen ja ulkomaiden välillä (Lvm 2012.)

Hyvä ja kattava infrastruktuuri tarjoaa monipuoliset yhteydet niin sisämaahan kuin ulkomaille. Lentokentän läheisyys ja rautatieyhteydet mahdollistavat multimodiaalikuljetusten hyödyntämisen. Koulutustarjonta alueella on laajaa, joka tarkoittaa yrityksille osaavan työvoiman saatavuutta. (Lvm 2012.) Varsinais-Suomi on niinsanottu idän ja lännen välinen solmukohta. Tämä tarjoaa alueelle mielenkiintoiset tulevaisuuden näkymät esimerkiksi raideyhteys läpi Venäjän. Turun lentokenttä tarjoaa monimuotoiset lentokuljetus mahdollisuudet. Haasteina Varsinais-Suomen alueelle voidaan pitää infrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa. (Solakivi 2012.)

Varsinais-Suomen aluetta kehitetään jatkuvasti. Syksyllä 2013 on määrä valmistua valtion maantie Turun satamaan. Nykyinen Suikkilantie muutetaan nelikaistaiseksi Pansiontien ja valtatie 8:n väliseltä alueelta. Tämä tarjoaa raskaalle liikenteelle sujuvamman ja turvallisemman ajoyhteyden Turun satamaan. Kyseinen hanke vähentää myös merkittävästi liikenteen ympäristörasitusta Turun ruutu-kaava alueella. Aikaisemmin Turun satamaan on ollut jokseenkin vaikea

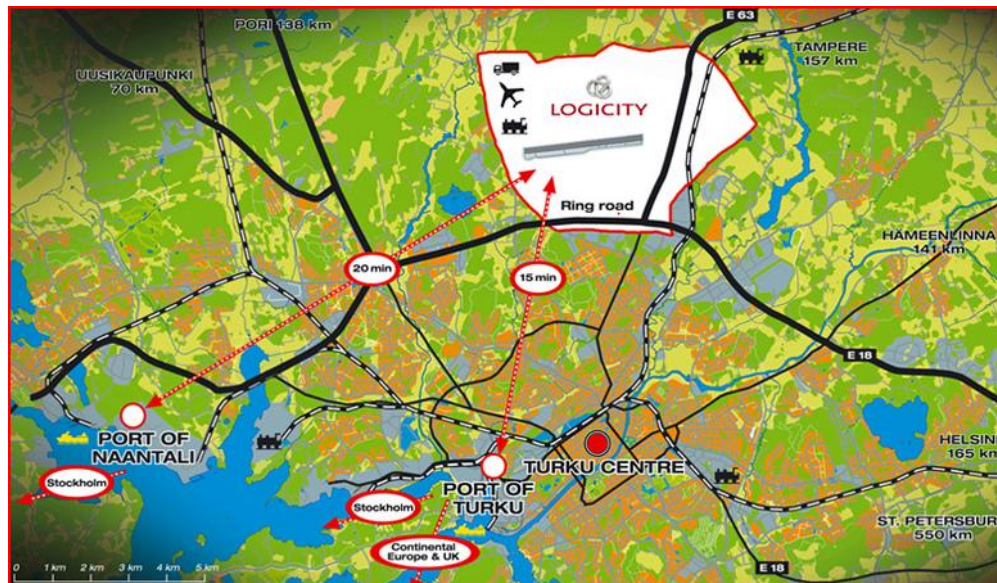
päästä, koska tällöin on pitänyt kulkea kaupungin katuverkon kautta. Turun sataman kannalta hankkeen valmistuminen on merkittävä parannus. (Kirstilä 2012, 9-10.) Hanke on omiaan lisäämään alueen logistista kilpailukykyä ja logistisia toimintaedellytyksiä.

Varsinais-Suomea koskevat myös monet eri EU-ohjelmat, jotka ovat parhaillaan käynnissä. Käynnissä oleva ohjelma kausi kattaa vuodet 2007-2013. Näistä ohjelmista voisi mainita Central Baltic- ohjelman, jonka tavoitteena on yhteistyön lisääminen Itämeren alueilla. Tästä seurauksena ovat taloudellisesti kilpailukykyinen – ja innovatiivinen alue, turvallinen elinympäristö ja hyvät elinolosuhteet. Kuvassa 13 on punaisella merkittynä alueet, jotka kuuluvat ohjelmaan. (Varsinais-Suomi 2012.)



Kuva 13. Central- Baltic ohjelma-alue (Varsinais-Suomi 2012.)

Kuvan 14 aluetta kutsutaan Logicity-alueeksi. Alue pitää sisällään Turun lentoaseman, Venäjälle ja Kiinaan johtavan rautatien, Keski-Suomeen vievän moottoritien ja E-18 kehätien. Logicity toimii näiden solmukohtana. Kuva 14 osoittaa hyvin, kuinka lyhyet etäisyydet esimerkiksi Turun ja Naantalın satamista on Logicityn alueelle. Alue antaa loistavat toimintaedellytykset yrityksille, joille logistinen tehokkuus näyttelee tärkeää roolia. Yrityksen sijoittuminen alueelle tarjoaa sille kilpailukykyisen ja lisäarvoa tuovan sijainnin. (Logicity 2012.)



Kuva 14. Turun Logicity- alue (Logicity, 2012.)

6 SATAMAT

Varsinais-Suomessa sijaitsee kaksi satamaa, joissa on merkittävää suuryksikköliikennettä. Nämä satamat ovat Rauman ja Turun satama.

6.1 Turun satama

Turun satama on Suomen merkittävin Skandinavian liikenteen satama. Satamasta liikennöidään päivittäin Tukholmaan ja Saksaan, sekä lähes päivittäiset yhteydet myös Pohjanmeren satamiin ja Englantiin. Turun sataman sijainti on mitä parhain. Se tarjoaa hyvät yhteydet Skandinaviaan ja Venäjälle, sekä muualla Suomeen. Turku on Helsingin sataman jälkeen Suomen tärkein kappaleta- ja suuryksikkösatama. Turun satama sisältää monia eri palveluja, jotka yhdessä muodostavat kilpailukykyisen ja laajan satamatarjonnan. (Port of Turku 2012.)

- TCT eli Turku Container Terminal, tarjoaa konttien purku- ja lastauspalveluja kahden kontitustermiinin voimin. Kontitustermiinalissa voidaan purkaa kontit ja hoitaa niiden lastaaminen, joka helpottaa asiakkaita huomattavasti.
- TAT eli Turku Auto Terminal toimii autotuontitermiinalina. Vuosittain lähes 90 000 autoa kulkee Turun sataman kautta, jonka ansiosta Turun satama on Suomen kolmanneksi suurin autojen tuontisatama.
- TEL eli Turku Eastern Landbridge on uudehko hanke, jonka tarkoituksena on tarjota vaivattomat junaliikenneyhteydet Turun kautta Itään, jolla saadaan yhdistettyä Venäjän ja Skandinavian alueet toisiinsa. Itään suuntautuva ulkomaankauppa on viime vuosina ollut kasvussa ja Turun

satama sopii hyvin junalauttaliikenteen satamaksi juuri otollisen sijaintinsa takia.

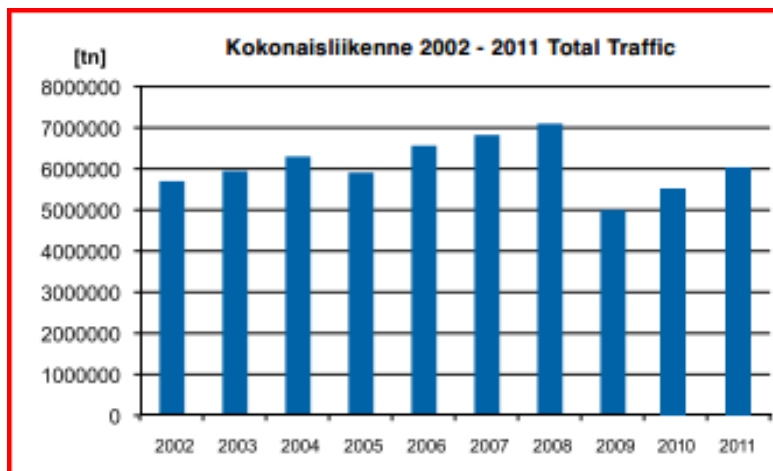
- TDC eli Turku Distribution Center tarjoaa laajat terminaali ja varastopalvelut noin 225 hehtaarin alueella. Turun satama on Suomen tärkein Skandinavian jakelukeskus.

Turun sataman rooli Euroopan liikenneverkostossa on vahvistumassa entisestään. Euroopan Unioni on suunnitellut TEN-T-liikenneverkko hankkeen, jonka tarkoituksena on luoda yhtenäinen liikenneverkko, joka yhdistää meri-, maa- ja ilmailiikenteen verkot Euroopassa. Hankkeella Euroopan Unioni pyrkii poistamaan liikenteen pullonkauloja ja rakentamaan puuttuvia yhteyksiä. TEN-T-liikenneverkko tulee muodostumaan kahdesta tasosta: ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Turun satama yhdessä Turun lentoaseman, Turun ja Helsingin välisen E-18 moottoritien, sekä Turun ja Helsingin rautatyyhteyden kanssa on valittu hankkeen ydinverkkoon. Ydinverkko rakentuu vuoteen 2030 mennessä johon myöhemmin vuoteen 2050 mennessä liitetään niin sanottu kattava verkko. Ydinverkko sisältää valtavyliä ja liikenteen solmukohtia, kun taas kattava verkko sisältyy pienemmistä väylistä. Ydinverkon tavoitteina ovat multimodiaalisten kuljetusten vahvistaminen, sekä turvallisen ja tehokkaan kestävän kehityksen mukaisen liikenteen mahdollistavien liikennejärjestelmien käyttöönotto ja kehittäminen. Päämääränä hankkeella on myös alueellisen kilpailukykyyn ja työllisyyden parantaminen. Multimodiaalikuljetusten lisääntyessä hiilidioksidipäästöt vähenevät, joka edistää EU:n ilmastonsuojelutavoitteita. (Ahonen 2012, 6-7.)

Turun sataman kuuluminen TEN-T-hankkeen ydinverkkoon lisää Varsinais-Suomen alueellista kilpailukykyä. Se myös vahvistaa Turun seudun asemaa logistisena keskuksena, jossa multimodiaalikuljetukset ovat helppo toteuttaa.

6.2 Rauman satama

Toinen merkittävä satama Varsinais-Suomessa on Rauman satama. Satamassa on runsaasti varastotilaa ja yhteensä 115 hehtaaria maa-alueita käytössä. Rauman sataman vahvuutena on sen sijainti länsirannikolla ja hyvät liikenneyhteydet Eurooppaan ja muualle Suomeen. Viikottain Raumalta lähtee säännölliset yhteydet Eurooppaan ja Amerikkaan. Useat viikottaiset lähdöt helpottavat asiakasyritysten toimintaa, sillä näin rahtia ei tarvitse seisottaa varastossa. Asiakaskunta Rauman satamassa koostuu pääosin huolintaliikkeistä, teollisuudesta ja laivavarustamoista. Kuva 15 osoittaa kuinka, taantumien jälkeen Rauman sataman kokonaisliikennemäärät ovat jälleen kasvussa. Kasvu on seurausta selluloosan, kappaletavaran, raakaapuun, viljan ja nesteiden tuonnin noususta. (Raumastewedoring 2012.)



Kuva 15. Raumansataman kokonaisliikenne tn (Raumastewedoring 2012.)

7 VIRHEÄT ARVOT JA EKOLOGISUUS

Nykypäivänä vihertyvä ajattelu on nostanut suosiotaan. Lisääntyvät uutiset ja erinäiset tutkimukset kertovat vakavista ympäristöongelmista ja ympäristön huonosta tilasta. Maailmalla on alettu kiinnittämään enemmän huomiota ympäristöasioihin. Sana ilmastonmuutos on monen huulilla. Haitallisten päästöjen ja jätteen kertyminen on ongelma, jonka hillitsemisen eteen on alettu yhteiskunnallisesti tekemään paljon töitä ja asetettu tiukkoja tavoitteita tulevaisuutta silmällä pitäen. Liiketoiminnan ympäristövaikutusten seuraaminen ja niiden vähentäminen on noussut suureksi osaksi yrityksiä yhteiskuntavastuuta. Logistiikan sektorilla kuluja on vasta nykypäivänä alettu tarkastelemaan suorien taloudellisten kustannuksien ulkopuolelta. Laajemmat ympäristöön ja yhteiskuntaan vaikuttavat kulut ovat vasta viime aikoina nousseet pinnalle. (Mckinnon ym 2010,4.) "Vihreät" tavoitteet ovat nykyään osa yhteiskunnallista ja liike-elämän päätöksentekoa. Vihreällä logistiikalla tarkoitetaan yritysten toimintojen toteutusta ja suunnittelua siten, että ympäristöhaittojen määrää minimoidaan ja tehokkuutta sekä taloudellisuutta lisätään. Yrityksille ympäristön huomioon ottaminen on tänä päivänä vahva kilpailutekijä ja laatu- ja ympäristöjärjestelmien avulla yritys voi lisätä asiakaslähtöisyyttään ja näin erottua kilpailijoistaan. Logistiikan eri osatekijät yhdessä vaikuttavat ympäristökuormitukseen. Usein vaikutukset kulminoituvat tiilikenteeseen ja kuljetuksiin. Koko materiaalivirran ketju aina raaka-aine valinnoista asti on yhteydessä tuotteen aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin. Jo tuotteen suunnitteluvaiheessa voidaan ajatella pidemmällä tähtäimellä siitä jatkossa aiheutuvia ympäristökuormitukseen liittyviä tekijöitä. Kuljetuksen, raaka-ainehankinnan ja valmistuksen aikana syntyvä energiankulutus ja ympäristökuormitus on hyvä ottaa huomioon jo tuotteen pakkausta ja materiaalia valittaessa. Liiketoiminnan suureksi tekijäksi on noussut uutena osa-alueena paluulogistiikka. Kierrättäminen ja jätelogistiikka ovat tärkeitä osia vihreää logistista ketjua. (Mäkelä ym 2005, 135-137.)

Logistiikan ympäristövaikutukset ovat suuret. Tavaroiden ja henkilöiden kuljetamiseen kuluu energiaa, josta suurin osa tuotetaan fossiilisista polttoaineista.

Fossiiliset polttoaineet ovat uusiutumattomia luonnonvaroja ja niiden kulutuksen rajoitukseen on tullut viime vuosina monia säädöksiä. Fossiilisten polttoaineiden palaessa syntyy hiilidioksidia, jonka vaikutukset ilmaston lämpenemiseen ovat mittavat. Maapallon ilmaston lämpenemisestä puhuttaessa käytetään termiä kasvihuoneilmiö. Kaikesta euroopassa syntyvästä hiilidioksidista 20% tulee liikenteestä. Tästä luvusta 16% aiheutuu tavaroiden kuljettamisesta. (Pouri 1997, 169.)

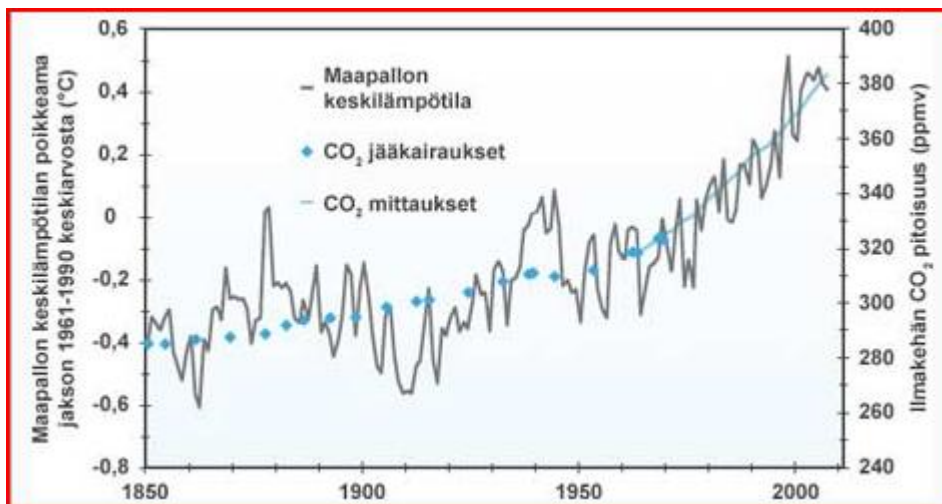
Vesialueiden saastumisesta suurin osa syntyy vesiliikenteestä. Mahdolliset onnettomuudet ja vuodot, sekä jätteiden päästäminen veteen ovat suorassa yhteydessä vesien saastumisiin. Tahallinen jätteiden veteen laskeminen on maailmalla ongelma, johon on kiinnitetty huomiota asettamalla erilaisia rangaistuksia. Onnettomuuksien välttämiseksi on kehitetty erilaisia operatiivisia ja teknisiä turvallisuusmääräyksiä. Suuronnettomuuksien välttämiseksi vesistöillä on yritysten keskuudessa alettu suosimaan vaihtoehtoisia kuljetustapoja ja pienempien kertaerien kuljetuksia. (Pouri 1997,171.)

Päästöt ovat ihmisten terveydelle erittäin haitallisia. Pakokaasupäästöt joihin lukeutuvat muun muassa häkä, hiilivedyt ja hiilidioksidi, rikin ja typen oksidit, sekä eri hiukkaset ovat ihmisten hengitysteille vaarallisia. Melu ja värähtelyhaitat, joita eri kuljetusmuodot aiheuttavat, koetaan ongelmallisiksi varsinkin tiheään asutuilla alueilla. Yhden kuorma-auton melun on tutkittu vastaavan kuuden henkilöauton aiheuttamaa melua. (Pouri 1997, 170.)

Yrityksen toiminta kohti vihreämpiä arvoja alkaa yleensä ympäristöohjelman tai -politiikan luomisella. Ympäristöpolitiikka sitouttaa yritystä ympäristövaikutusten vähentämiseen ja niiden kontrolloimiseen. Asetut tavoitetasot ovat myös merkki asiakkaille ja muille yrityksille siitä, että kyseinen yritys on ottanut ympäristöasiat osaksi toimintapolitiikkaansa. Ympäristöohjelmat sisältävät monesti auditointeja eli ympäristötarkastuksia. Monet yritykset kiinnittävät myös huomiota ympäristötilinpäätöksiin, joissa mitataan yritysten aiheuttaman energiankulutuksen, ympäristövaikutusten ja resurssimenekin määrää vuosittain. Halutessaan yritys voi laajentaa ympäristöohjelmansa ympäristöjärjestelmäksi, jolle voidaan hakea sertifiointia ISO-standardien tai EMAS-järjestelmä mukaisesti. Ulkopuolinen ta-

ho tekee sertifiointin ja antaa lausunnon, jotta tulos olisi puolueeton. ISO eli International Standard organization käsittää monia eri ympäristöjärjestelmiin ja –vaikutuksiin liittyviä sertifiointitodistuksia. Niiden tavoitteena on ollut rakentaa yhteinen hallintajärjestelmä ympäristövaikutusten vähentämiseksi. EMAS eli The Eco-Management and Audit Scheme- järjestelmä on talousyrityksille tarkoitettu ympäristöasioiden auditointi- ja hallintajärjestelmä. (Mäkelä ym 2005, 137-138.)

Ympäristövaikutusten vähenemiseen tähdätyt strategiat ja säädökset ovat johdaneet kokoonpanoteollisuuden yleistymiseen, markkina-alueiden laajentumiseen ja varastojen vähenemiseen. Nykypäivänä kuljetusten nopeus- ja täsmällisyysvaatimukset ovat vaativia ja ne kasvavat koko ajan. Lento- ja pikarahtien, sekä tiekuljetusten kysyntä on noussut. Kyseiset kuljetusmuodot ovat eniten energiaa kuluttavia kuljetusmuotoja ja niiden aiheuttamat ympäristövaikutukset muita kuljetusmuotoja suuremmat. Logistiikan ympäristövaikutusten vähentäminen vaatii yrityksiltä huomiota koko toimitusketjuun aina pakkausvalinnoista kuljetusmuodon valitsemiseen asti. Oikean kuljetusmuodon valinta, pyrkiminen mahdollisimman korkeaan kuormitusasteeseen, sekä opastus ja ohjeistus yrityksen sisällä ovat oleellisia tekijöitä tavoitteiden saavuttamisessa. Kuljetusyritystä valittaessa on hyvä ottaa huomioon valitun yrityksen mahdollinen ympäristöohjelma tai -järjestelmä. (Mäkelä ym 2005, 141-142) Kuva 16 osoittaa maapallon lämpenemisen ja haitallisten kasvihuonepäästöjen välisen yhteyden.



Kuva 16. Maapallon lämpeneminen ja CO₂-päästöt (CO₂-raportti 2012.)

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tuoda esille Varovan Turun konttorin tuomaa lisäarvoa Varova Oy:lle. Toisin sanoen pyrin työssäni selvittämään, miksi juuri Turku ja Varsinais-Suomi on oivallinen paikka kuljetus- ja huolinta-alan yritykselle. Yksi työn keskeisimmistä asioista työtä tehdessäni oli myös oman tietotaitoni lisääminen Varova Oy:n toimintaa ja yleisesti koko alaa koskien.

Maailma muuttuu jatkuvasti ja uudet haasteet siintävät aina näköpiirissä. Maailman talouden muutokset ja vaihtelut ajavat yritykset miettimään tarkasti toimintastrategiaansa. Logistiikka käsitteenä muuttuu ja asiakkaiden vaatimukset kasvavat. Pitää pystyä muuttumaan rohkeasti ja vastamaan olemassa oleviin vaatimuksiin. Vaikeina aikoina on oltava innovatiivinen ja muutoshaluinen. Maailma muuttuu nopeasti ja kelkassa on pysyttävä.

Päätehtävänä Varova Oy:llä on tuottaa korkealaatuisia logistiikka- ja huolintapalveluja asikkailleen. Tämä tarkoittaa toisin sanoen, että lopputulemana on tyytyväinen asiakas. Toimivan logistiikan luominen edellyttää asikassuhteiden ylläpitoa ja hyvää asiakaspalvelua. Asiakastyytyväisyys onkin yksi työni tärkeimmistä johtopäätöksistä. Konttorien sijoittaminen eri puolelle maamme johtuu pitkälti myös aluejaosta. Turun konttorin on huomattavasti helpompi palvella asiakkaitaan täyspäiväisesti, kun konttorin sijaitsee fyysisesti Turussa. Asiakaslähtöisyyden perustana on markkinoiden läheisyys ja saavutettavuus. Logistiikan pääperiaattena on tuottaa lisäarvoa ja kustannussäästöjä asiakkaalle. Paras mahdollinen lisäarvo, jonka Varovan Turun konttori voi Varovalle tuottaa on tyytyväinen asiakas. Myös asiakkaille ja yhteistyökumppaneille on tärkeää, että Varovan konttori sijaitsee heitä lähellä.

Turun konttorin sijainti maassamme on mielestäni mitä mainioin. Turku kaupunkina on strategisesti ottaen todella vahva sijainti kuljetus- ja huolinta-alan yritykselle. Kaupunki tarjoaa kattavat liikenneyhteydet Baltian maihin ja muualle Suomeen. Varsinais-Suomen alueella toimii kaksi satamaa, jossa on merkittävää suuryksikköliikennettä. Toinen sijaitsee Turussa ja toinen Raumalla. Varo-

valle nämä satamat ovat todella merkittäviä. Sijainti rannikolla satamien ja hyvien liikenneyhteyksien ympäröimänä on mielestäni kuljetus- ja huolinta-alan yritykselle mitä otollisin. Ekologisesti ajatellen etäisyydet ovat maltillisia ja paluukuormia löytyy useasti. Nykypäivänä varastojen vähentyessä ja kuljetussuoritteiden lisääntyessä on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota kuljetusten suunnitteluun ja kuljetusreittien optimointiin. Varastointi- ja vuokratustannukset ovat Turussa halvemmat, kuin esimerkiksi pääkaupunkiseudulla.

Työni yksi tärkeimmistä teemoista oli yritysten kilpailukyky. Toin teoriaosuudessa mielestäni laajasti esille yrityksen kilpailukykyyn liittyviä tekijöitä. Turun alueella sijaitsee lukuisia Varovan kilpailuyrityksiä. Tästä syystä on merkityksellistä, että Varovalla on myös oma konttorinsa Turussa, sekä näkyvyyden että kilpailukykyyn kannalta. Turun alue on erittäin kilpailukykyinen ja tulevaisuudessa kasvupotentiaalia on runsaasti. Mielikuvan eli imagon luominen asiakkaalle on todella tärkeää. Tästä syystä yritykselle on tärkeää, että Turun kaltaisessa kasvavassa kasvukeskuksessa sijaitsee Varova Oy:n konttori. Turun aluetta kehitetään jatkuvasti. Tämä on merkki siitä, että alueeseen panostetaan ja sen kasvuun ja toimintaedellytyksiin investoidaan. Liikenneinfrastruktuuria tulee kehittää edelleen, jotta alue säilyttäisi nykyisen kilpailukykynsä ja lisäisi sitä tulevaisuudessa. Turku on idän ja lännen välinen solmukohta, josta on loistavat yhteydet niin maa-, ilma, kuin meriteitsekin.

Työskennellessäni Varovalla olen törmännyt tilanteisiin, jotka ovat korostaneet Turun konttorin arvokkuutta Varova Oy:lle käytännön tasolla. Työntekijämme ovat tavanneet asiakkaitaan nopealla varoitussajalla ja auttaneet heitä ongelmatilanteiden ratkaisuisissa. He ovat selvittäneet mutkikkaita tilanteita tullin kanssa, jonne on pitänyt lähteä täysin yllättäen. Itsekin olen ollut mukana asiakaskäynnillä ja näin nähnyt läheltä, miten tärkeää on sijaita lähellä asiakkaita ja olla heidän apunaan ja tukenaan heti, kun he apua tarvitsevat. Alihankkijamme ovat käyneet konttorilla toimittamassa vaadittuja papereita tai vain muuten vain keskustelemassa ajankohtaisista asioista. Kaikki edellä mainitut tapahtumat ovat saaneet itseni ajattelemaan, että mitä jos tätä konttoria ei olisi. Kuinka kauan

kiireellisten asioiden hoitaminen kestäisi? Miten meneteltäisiin tilanteissa, jotka tulevat eteen yllättäen ja vaativat nopeaa toimintaa?

Kaikki kulminoituu loppuenlopuksi asiakkaiden tyytyväisyyteen. Tyytyväinen asiakas on erilainen, kuin vielä kymmenen vuotta sitten. Kilpailu asiakkaista on kovaa ja heidän vaatimuksensa kasvavat päivä päivältä. Omassa työssäni olen huomannut, kuinka helpottavaa asiakkaille on tieto siitä, että heidän asioista huolehditaan parhaalla mahdollisella tavalla. Mielestäni Varova Oy:lle on todella arvokasta, että myös Turussa sijaitsee yrityksen konttori. Turun konttorin merkitys Varova Oy:lle on yhdellä sanalla sanoen korvaamaton.

LÄHTEET

Ahonen, K. 2012. Turun sataman rooli Euroopan liikenneverkossa vahvistuu. Aboard 1/12.

CO₂-raportti 2012. Viitattu 15.11.2012 www.co2-raportti.fi

Hokkanen,S.; Karhunen,J. & Luukkainen,M. 2002. Johdatus logistiseen ajatteluun, Kolmas painos. Jyväskylä: Koipijyvä

Holma, E. & Kajander, S. 2012. Logistiikka osana alueellista kilpailukykyä. Turun Yliopisto.

Karrus, K.E. 2001. Logistiikka. 3.-5. painos. Helsinki: WSOY.

Kirstilä, K. 2012. Sujuvammin satamaan. Aboard 1/12.

Koskinen, H.; Koskinen,P.; Markkula, R.; Mattsson, M.; Ollikainen, J.; Sarjanen, P. & Vinnari, O. 2002. Huolinta-alan käsikirja. Vantaa :Dark Oy

Logicity 2012. Viitattu 22.11.2012 www.logicity.fi

Logistiikkaselvitys 2012. Viitattu 15.11.2012 www.lvm.fi > julkaisut

Mckinnon, A.; Cullinane, S.; Browne, M. & Whiteing, A. Green Logistics. 2010Philadelphia: Kogan Page Ltd

Mäkelä, T.; Mäntynen,J. & Vanhatalo,J. 2005 Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Tampere: TTY-Paino

Port Of Turku 2012. Viitattu 5.9.2012 www.portofturku.fi

Pouri, R. 1997. Businesslogistiikka. Helsinki : WSOY

Rauma Stewedoring 2012. Viitattu 4.9.2012 www.raumastewedoring.fi

Solakivi, T. 2012. Logistiikka Varsinais-Suomessa, tulevaisuuden näkymiä ja mahdollisuuksia. Turun Yliopisto.

Varova Oy 2012. Viitattu 22.11.2012 www.varova.fi

Varsinais-Suomi 2012. Viitattu 24.11.2012 www.varsinais-suomi.fi > ajankohtaista

Waters, D. 2003. Logistics- An Introduction to Supply Chin Management. New York: Palgrave Macmillan

Worldbank 2012. Viitattu 2.11.2012 www.worldbank.org

