
**KVALITAATIIVINEN ALKUTUTKIMUS
VELOG-HANKKEELLE**



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa, 27.01.2010

Taina Pelkonen





Logistiikan koulutusohjelma
Forssa

Työn nimi Kvalitatiivinen alkututkimus VELOG-hankkeelle

Tekijä Taina Pelkonen

Ohjaava opettaja Veli-Jukka Kara

Hyväksytty _____ . _____ . 20 _____

Hyväksyjä

FORSSA
Logistiikan koulutusohjelma

Tekijä	Taina Pelkonen	Vuosi 2009
Työn nimi	Kvalitatiivinen alkututkimus VELOG-hankkeelle	

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyön tarkoitus oli tehdä alkututkimus hankkeeseen VELOG-Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle. Kesäkuussa 2009 toimeksiantajan edustaja asetti alkututkimukselle seuraavan tutkimuskysymyksen: ”Miten Forssan seudun logistinen palvelukonsepti voidaan rakentaa?”

Tutkimustyö alkoi taustatiedon keruulla kirjallisuudesta sekä sidosryhmien haastatteluilla. Haastattelut pidettiin kasvokkain tai sähköpostin välityksellä. Haastattelujen pohjalta luotiin kysymykset seutukunnan kuntajohtajille sekä elinkeinoelämän edustajille. Tutkimustyö jatkui sekä elinkeinoelämän edustajien että kuntajohtajien haastatteluilla. Tutkimustyön teoriaosuus kerättiin kirjallisuudesta sekä alan toimijoiden julkaisuista. Tutkimustyön lopuksi teoria, haastattelujen anti sekä analysoinnit kerättiin yhdeksi kokonaisuudeksi.

Tutkimuksen tuloksen perusteella alueen logistinen palvelukonsepti voidaan rakentaa kuntien vahvuuksien sekä alueellisen kilpailukyvyn varaan. Rakentamiseen tarvitaan yhteistyötä ja neuvoja eri sidosryhmiltä. Logistiseen palvelukonseptiin kohdistui paljon sisällöllisiä ja toiminnallisia odotuksia. Logistinen palvelukonsepti nähtiin yhdyskanavana julkisen sektorin toimijoihin sekä sähköisen asioinnin sivustona yrittäjille.

Tutkimuksen myötä kävi ilmi tarve kehittää seutua logistisesti. Sidosryhmät odottivat aluesuunnittelijoilta logistisen infrastruktuurin kehittämistä sekä alueen kilpailukyvyn parantamista. Hankkeen tavoitteena oleva palvelukonsepti koettiin tärkeäksi edistysaskeleeksi. Sidosryhmät olivat valmiita yhteistyöhön seutukunnan tulevaisuuden turvaamiseksi.

Avainsanat Forssan seutu, logistiikka, VELOG, seutukunnallinen yhteistyö

Sivut 70 s. + liitteet 1 s.

Forssa
Degree Programme in Logistics

Author	Taina Pelkonen	Year 2009
Subject of Bachelor's thesis	Initial Qualitative Research for VELOG - Project	

ABSTRACT

The aim of the thesis was to conduct an initial research for the project VELOG- Attraction through logistics for the Forssa region. In June 2009 a representative of the commissioner set the following research problem: How can the logistic service concept in the Forssa region be developed?

The research began with collecting background information from literature and by interviewing interest groups. The interviews were held face-to-face or by e-mail. On the basis of these interviews, questions were created for municipal managers and representatives of local economic life. The research continued by interviewing the municipal managers and representatives of local economic life. The theory was drawn from literature and publications of the branches. The theory, the interviews and the analyses thereof were finally combined together to form this thesis.

Based on the results, the municipalities' strengths and the area's competitiveness can serve as the basis for the development of the area's logistic service concept. Developing the concept requires advice from the various interest groups in addition to their co-operation. The concept raised many contextual and operational expectations among the interviewees. It was seen as a means of communicating with those operating in the public sector as well as an electronic transaction portal for the local entrepreneurs.

The research revealed a need to develop the region logistically. Interest groups expect development of logistical infrastructure and improvement of area's competitiveness from the area's planners. The logistic service concept, which was the goal of the project, was seen as a great improvement. The interest groups were ready to work together to secure region's future.

Keywords Forssa region, logistics, VELOG, municipal co-operation.

Pages 70 p. + appendices 1 p.

ALKUSANAT

Sydämelliset kiitokset Hämeen ammattikorkeakoululle sekä VELOG-hankkeen toimijoille mielenkiintoisesta tutkimustyön aiheesta.

Toimeksiantajan edustajalle kiitos tuesta ja avusta tutkimuksen aikana.

Veli-Jukka Karalle esitän suurkiitoksen opinnäytetyön ohjaavana opettajana työskentelemisestä ja neuvomisesta prosessin aikana.

Tahdon kiittää asiantuntijoita eri sidosryhmistä mielenkiintoisista ja antoisista keskusteluista sekä informaatiosta. Ilman sidosryhmien kiinnostusta ja ajatuksia työtä ei olisi ollut mahdollista toteuttaa.

Perheelle lämmin kiitos tuesta.

Ypäjällä, 27.01.2010

Taina Pelkonen

KÄSITTEET JA LYHENTEET

3PL (3rd Party Logistics) tarkoittaa logistiikkakokonaisuuden ulkoistamista palveluntarjoajalle.

4PL (4th Party Logistics) on Accenture CO.:n rekisteröimä tavaramerkki. 4PL-toimintamallissa ulkoistettu logistiikkapalvelu on täysin riippumaton asiakasyhtiöstä. Palveluntarjoaja etsii asiakkaalle parhaan ratkaisun toimitusketjun hallintaan.

Agglomeraatiovoimat eli kasaantumisvoimat tarkoittavat taloudellisen toiminnan kasaantumista alueellisesti.

Allokointi on kohdentamista.

Benchmarking tarkoittaa yrityksen, tuotteen tai asian kehittämistä vertaamalla sitä hyväksi todettuihin esikuviin, kilpailijoihin tms.

Brainstorming on aivoriiheksikin kutsuttu ongelmanratkaisumenetelmä, jossa tavoite on suuri määrä ideoita turvallisessa ympäristössä siten, että kaikki ryhmän jäsenet osallistuvat.

Brokerointi on yrityksen ja teknologisten resurssien yhteen tuomista, missä hyödynnetään etäisyyksiä ja läheisyyksiä. (Melkas 2003, 13.)

Diskussio tarkoittaa tulosten tarkastelua, pohdintaa.

Due Diligence -menetelmässä uudelle toimittajalle ja hänen asiantuntijoilleen annetaan mahdollisuus tutustua toimintaan ja tarkistaa annettujen tietojen todenmukaisuus. Menettelyä käyttävät lähinnä yhtiöt, jotka pyrkivät toiminnan läpinäkyvyyteen.

EAKR on Euroopan aluekehitysrahasto.

EcoHub on ELLO-hankkeeseen liittyvä ecologiikka-alueen kehittämisen pilottihanke.

ELLO on lyhennys Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukyvyyn vahvistaminen 2009–2012-hankkeesta.

Forssan seutukunta on Forssan kaupungista sekä Humppilan, Jokioisten, Tammelan ja Ypäjän kunnista koostuva maantieteellinen alue Suomessa.

Intermodaalinen kuljetus tarkoittaa yhdellä tai useammalla eri kuljetusmuodolla toimitettavaa lähetystä.

Julkinen valta tarkoittaa valtion, kunnan, seurakunnan, lakisääteisen edunvalvontayhdistyksen, tai itsenäisen julkisoikeudellisen laitoksen luonnollisiin henkilöihin ja oikeushenkilöihin asettamaa hallintaa.

Kitting tarkoittaa pakkaamista tai varustelua.



Konsensus on yksimielisyyttä tai yhteisymmärrystä ilmaiseva termi.

LLP (Lead Logistic Provider) on logistisen ulkoistamispalvelun tuottaja, joka yhdistää toiminnassaan 3PL- sekä 4PL-toimintamallit. LLP-palvelussa logistiset päätökset tekee palveluntuottaja, mutta asiakkaalla on mahdollisuus seurata toimintaa tiedonvaihdon kautta.

LPI (Logistics Performance Index). Maailmanpankin vertailu 150 maan logistisesta kyvykkyydestä.

Mentorointi on yksilöllisen työnohjauksen tapa.

Modularisointi tarkoittaa tuotteen tai palvelun jakamista osiin, moduuleihin. Moduuleista koostuva kokonaisuus on modulaarinen.

Paternalistinen tarkoittaa holhoavaa.

Proaktiivisuus on aikaisemman tieto- tai taitopohjan vaikuttamista tulevaan toimintaan.

TE-keskus on työ- ja elinkeinokeskus.

Telematiikka on langattoman viestinnän ja paikkatiedon yhdistämistä.

Transfer-liikenne tarkoittaa välitykseen perustuvaa kuljettamista, kuten välilaskullista lentoliikennettä.

VELOG (Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle) on EAKR-rahoituksellinen kehittämisprojekti, joka kohdistuu Kanta-Hämeessä sijaitsevaan Forssan seutukuntaan. VELOG- hankkeen toteuttajana toimii Hämeen ammattikorkeakoulu.

VETOS (Vetovoimaa toimitusketjujen osaamisella) on EAKR-rahoituksellinen kehittämisprojekti, joka kohdistuu Kanta-Hämeessä sijaitsevaan Forssan seutukuntaan. VETOS- hankkeen toteuttajana toimii Hämeen ammattikorkeakoulu.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
1.1	Tutkimuksen taustaa.....	1
1.2	Tutkimuksen rakenne	2
2	TEORIA	3
2.1	Logistiikka.....	3
2.1.1	Tuotanto.....	3
2.1.2	Eri kuljetusmuodot	4
2.1.3	Varastointi	6
2.1.4	Logistiikka kilpailukeinona	7
2.1.5	Logistiikan ulkoistaminen	8
2.1.6	Logistiikan kansantaloudellinen merkitys	9
2.2	Yritystoiminta.....	10
2.2.1	Logistiikkapalveluyritykset Suomessa	11
2.2.2	Yritystoiminnan kansantaloudellinen merkitys	12
2.3	Aluepolitiikka.....	12
2.3.1	Alueellinen kilpailukyky	13
2.3.2	Aluesuunnittelu.....	16
2.3.3	Aluesuunnittelun virheet	18
3	TAUSTA	20
3.1	VELOG – Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle	20
3.2	Seutuyhteistyön haasteet ja mahdollisuudet.....	20
3.3	Logistiikka Suomessa 2009.....	24
3.3.1	Tuotanto.....	24
3.3.2	Eri kuljetusmuodot	25
3.3.3	Varastointi	29
3.3.4	Tulevaisuuden näkymät.....	29
3.4	Logistiikka Kanta-Hämeessä.....	29
3.5	Palvelukonsepti	33
3.5.1	Yrityksien tarpeet	34
3.5.2	Imagon luominen alueelle	35
3.6	Viestintä internetissä	36
4	ALKUTUTKIMUKSEN TEHTÄVÄ JA SEN TOTEUTTAMINEN	37
4.1	Alkututkimuksen kuvaus ja sen toteutus.....	37
4.2	Tiedonhankintamenetelmät ja tutkimuksen aineisto	38
4.3	Aineiston luokittelu ja analyysi.....	38
4.4	Forssan seutukunnan logistiikka	39
4.5	Forssan seutukunnan alueellinen kilpailukyky	41
4.5.1	Alueellinen kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta.....	45
4.5.2	Alueellinen kilpailukyky hallinnon näkökulmasta.....	51
4.5.3	Kilpailukyvyn seutukunnallinen kokonaiskuva	54
4.6	Palvelukonsepti	55
4.7	Sidosryhmien haastattelujen yhteenveto	57
4.8	Alkututkimuksen analyysi.....	60

4.8.1	Alkututkimuksen validiteetti ja tiedon subjektiivisuus	60
4.8.2	Raportointi	61
5	POHDINTA.....	61
5.1	Yhteenveto	61
5.2	Diskussio	64
5.3	Alkututkimuksen reflektointia.....	65
	LÄHTEET	68
LIITE 1	Haastattelujen yhteenveto.	

1 JOHDANTO

VELOG - Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle - on Hämeen ammattikorkeakoulun Hämeen liiton kautta hakema EAKR-rahoituksellinen kehittämiprojekti. VELOG ajoittuu 27.4.2009–31.12.2011 väliselle ajanjaksolle. Hankkeen suunnittelussa on ollut mukana Hämeen ammattikorkeakoulun lisäksi Forssan Seudun Kehittämiskeskus Oy sekä Humppilan kunta. Kvalitatiivisen alkututkimuksen avulla tutkittiin VELOG-hankkeen lähtökohtia, sekä tavoitteena olevan e-palvelukonseptin toteuttamiseen vaikuttavia seikkoja.

EAKR-projektihakemuksessa (Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymä 2009) mainitaan hankkeen lähtökohtana olevan tarve löytää ratkaisu Forssan seudun puutteellisten liikenneyhteyksien aiheuttamalle vetovoiman heikkenemiselle sekä parantaa seudun kilpailukykyä ja lisätä työllisyyttä parantavia kehittämistoimenpiteitä. Hankkeen avulla pyritään vaikuttamaan Forssan seudun logistisen sijainnin parempaan kehittymiseen ja hyödyntämiseen. Seudulla on tarvetta logistisen sijainnin systemaattiseen kehittämiseen, jotta seutu koetaan hyväksi yritysten sijaintipaikaksi.

Lähtökohtana on, ettei Forssan seudun yritysten logistiikkaan liittyvistä tarpeista ja odotuksista ole saatavilla tutkittua tietoa. Hankkeessa on korostettu myös sellaisten logististen ratkaisujen kehittämistä, jotka huomioivat kestävän kehityksen.

Hämeen ammattikorkeakoulun tavoitteena on oman strategiansa mukaisesti lisätä hankkeella aluevaikuttavuutta, positiivista näkyvyyttä, koulutuksen ja tutkimuksen integraation syventämistä, seudun kärkihankkeiden tukemista ja verkostojen kehittämistä.

EAKR-toimenpideohjelman tavoitteita hanke edistää kehittämällä alueen elinkeinoelämää ja sitä kautta alueen kilpailukykyyn myönteistä kehittymistä ja työllistymistä. Hanke huomioi toimenpideohjelman tavoitteet, joita ovat kestävä kehitys, tasa-arvo sekä verkostoituminen ja kumppanuus. (Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymä 2009.)

1.1 Tutkimuksen taustaa

VELOGin tavoitteina on vaikuttaa myönteisesti Forssan seudun logististen ratkaisuiden kehittämiseen, kartoittaa seudun logistisia yhteyksiä ja tätä kautta saada tutkittua tietoa kehittämistarpeista. Lisäksi hankkeen tuloksena on tarkoitus ottaa käyttöön seudun yhteinen toimintamalli.

Alkututkimuksen toimeksiannon teki hankkeen hakemusvaiheen yhteyshenkilö Hämeen ammattikorkeakoulusta. Alkututkimuksen tarkoituksena oli vastata asetettuun tutkimuskysymykseen sekä kerätä tietoa eri sidosryhmiltä hanketta varten.

Tärkeimpiä alkututkimuksen tehtäviä olivat pohjatietojen kerääminen ohjausryhmälle sekä palvelukonseptin luomiseen liittyvien tietojen keruu.

Työ sovittiin suoritettavaksi kesän 2009 aikana ja raportoitavaksi syksyllä 2009 ohjausryhmälle. Työ alkoi mahdollisten sidosryhmien keräämisellä ja haastattelukutsujen lähettämällä sekä teoriaosuuden kokoamisella. Haastattelut alkoivat heinäkuussa 2009 valtakunnallisista sidosryhmistä edeten vähitellen paikallisiin toimijoihin. Viimeinen haastattelu alkututkimuksen osalta suoritettiin syyskuussa 2009. Työ esiteltiin ohjausryhmälle lokakuun 2009 alussa.

1.2 Tutkimuksen rakenne

Tutkimuksen tavoitteena oli luoda uutta tietoa. Mertonin (1949) määrittelemät imperatiivit universalismi, kommunismi, pyyteettömyys ja järjestelmällisen epäilyn periaate toteutuivat kohtuullisesti. Tutkimus on paikallislähtöinen mutta sitä voidaan käyttää samankaltaisten hankkeiden teoria-
na olettaen riittävien tuntomerkkien yhtenevän. Yhteisöllisyyttä tutkimuksessa edusti sen käyttötarkoitus yhteisöllisen kehittämisen pohjatietona. Puolueettomuus toteutuu alkututkimuksen tekijän ulkopuolisuuden ansiosta.

Tutkimus eteni normaalin kaavan mukaan: ideataso, sitoutuminen, toteuttaminen, kirjoittaminen sekä tiedottaminen. Tutkimuksen eroa selvitykseen toteuttaja pyrki vahvistamaan painottamalla tieteellistä toimintaa. Tutkimuksen rakenne muodostui yleisestä teoriasta, taustatiedoista, tutkimusmateriaalista sekä tutkimusmateriaalin analysoinnista. (Ks. Vilkkä 2005, 42–43.)

Tiedonkeruussa pyrittiin aktiivisesti hakemaan tuoretta tietoa ja välttämään vanhentuneita tietolähteitä. Haastatteluissa edettiin asetettujen tarkastelutasojen mukaisesti. Tiedon jäsentelyssä pyrittiin noudattamaan selkeää järjestystä, jota tarpeen mukaan toistettiin tasolta toiselle siirryttäessä. Rakenne säilyi tällöin samana aina perusteoriasta tutkimuksen johtopäätöksiin asti. Tiedonhaussa pyrittiin välttämään vaikeiden termien sekä sekavien väitteiden käyttöä. (Ks. Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007.)

Alkututkimuksen ideatasolla selkeytyi ajatus käyttää pohjana kvalitatiivista tutkimustapaa. Kvalitatiivinen tutkimustapa tuntui luontevalta aiheen laajuuden, todellisuuspohjaisuuden sekä vähäisen olemassa olevan tiedon vuoksi. Kvalitatiivista tutkimustapaa tuki tutkimusmateriaalin kerääminen keskustelujen kautta, tutkittavien asioiden ja henkilöiden valinta aiheen mukaan, tutkimussuunnitelman muutokset tutkimuksen edetessä, havaintojen suhteuttaminen toisiinsa sekä koottuun teoriaan sekä induktiivinen analysointitapa. (Ks. Vilkkä 2005 ; Järvenpää 2006.)

Alkututkimuksen haasteita olivat valmiin teorian vähyys, seutukunnasta saatavan informaation pirstaleisuus sekä aihealueen laajuus.

2 TEORIA

Haastattelujen kysymykset sekä tutkimustulokset perustuvat teoriaan eri aihealueista. Teoriaosuuden lähteinä toimivat eri kirjallisuuslähteet sekä alan julkaisut.

2.1 Logistiikka

”Logistiikka on materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen, hankinnan, tuotannon, jakelun ja kierrätyksen, huolto- ja tukipalveluiden, varastointi-, kuljetus- ja muiden lisäarvopalveluiden sekä asiakaspalvelun ja -suhteiden kokonaisvaltaista johtamista ja kehittämistä”(Karrus 2001, 13).

Logistiikassa pyritään koordinoimaan virtoja oikea-aikaisesti sekä maksimaalista hyötyä tavoitellen. Logistiikka on VELOG-hankkeen ydin, sen avulla pyritään nostamaan Forssan seutukunnan kilpailukykyä. Tässä luvussa tarkastellaan, miksi logistiikalla kannattaa kasvattaa vetovoimaa ja mitä keinoja siihen on.

Logistiikan ohjausta helpottavat erilaiset teknologiat: menetelmät, välineet, tekniikat ja laitteet. Logistiikan haasteellisuutta lisää sen asema osana asiakastyytyväisyyttä, asiakaspalvelua sekä ostouskollisuutta. (Ks. Karrus 2001.)

Logistiikan haasteita 2000-luvulla ovat olleet intermodaalikuljetusten ja e-liiketoiminnan yleistymisen, logistinen verkostoituminen sekä kansainvälisen kilpailun lisääntyminen.

Ekologisen ajattelun tuoma muutos on alkanut vaikuttaa yhtiöiden logistiikkiin päätöksiin sekä lisännyt kierrätyksen ja materiaalien uudelleenkäytön määrää yhtiöissä. Ekologisuus on muovautunut yhdeksi mahdolliseksi kilpailukeinoksi myös logistiikassa.

Bioenergian käytön lisääntyminen tulevaisuudessa tulee lisäämään kuljetusvirtoja mm. rautateiden, vesitiereittien sekä autokuljetuksien muodossa. Vuoteen 2025 mennessä kauppa- ja teollisuusministeriön tavoitteena on uusiutuvien energialähteiden käytön kaksinkertaistaminen. (Iikkanen 2008,16.)

2.1.1 Tuotanto

Tuotantoon vaikuttaa hyödyke tai palvelu, jota tuotetaan. Tuotettava hyödyke tai palvelu määrää myös pitkälti ohjaus- ja tuotantomenetelmän. Tuotanto pyrkii määrätietoisilla ratkaisuilla tehokkuuteen sekä kustannuksellisesti että ajallisesti. Kustannuksellisesti pyritään löytämään oikea hinta, jolla pystytään tuottamaan voittoa, kilpailemaan sekä myymään tuotetta asiakkaille. Kustannuksia voidaan laskea myös tuotannon ratkaisuilla, kuten tasaisella kuormituksella, jolloin yksikkötasolla selvittää taloudellissimmin. Yritys voi valita myös toisenlaisia ratkaisuja, kuten räätälöidyn tuotannon, jolloin asiakaslähtöisesti valmistetaan hyödykkeitä. Räätälöidyn tuotannon etuna on kilpailun väheneminen.

Tällöin voidaan keskittyä tuotantoon kustannuksien alentamisen sijaan. Liiallinen kustannuksien karsiminen voi johtaa yrityksen palveluasteen, laadun, tai toimintakyvyn laskuun.

2.1.2 Eri kuljetusmuodot

Tiekuljetukset, eli kumipyöräliikenne, ovat lainsäädännöllisesti liikenteelle tarkoitetuilla alueilla, kaduilla ja teillä tapahtuvaa kuljettamista. Kumipyöräliikenne on peruskuljetusmuodoista Suomessa yleisin ja joustavin. Yleiseltä liikenteeltä suljetuilla alueilla, esim. tehtaan pihossa, tapahtuvat kuljetukset poikkeavat säädöksiltään hieman tiekuljetuksista. Tieliikennekuljetuksiin käytettäviä ajoneuvoja ovat mm. kuorma-autot, pakettiautot, linja-autot, yhdistelmäajoneuvot sekä rekat. Tiekuljetukset ovat yhteisöluvan alaisia, ja tiekuljetuksissa käytettävien ajoneuvojen ominaisuuksia säätelevät myös laki ja viranomaiset. Kumipyöräliikennettä valvotaan myös työaikojen sekä vaarallisten aineiden osalta. Kumipyöräliikenne hoitaa suurimman osan Suomen sisäisestä tavaraliikenteestä. Tiekuljetuksia tarjoavista yrityksistä yli 50 % on enintään kahden hengen yrityksiä, 25 % on kolmen tai neljän työntekijän yrityksiä ja loput keskisuuria tai suuria yrityksiä. (Karhunen, Pouri & Santala 2004.)

Julkisen sektorin omistuksessa ovat Itella Oy sekä Tieliikennelaitos, jotka toimivat alalla.

Rautatiekuljetukset tapahtuvat tasaisella maalla kiskojen päällä. Tilastokeskuksen mukaan (2001) Suomen rataverkoston yhteenlaskettu pituus on vajaa 6 000 kilometriä. (Laakso & Loikkanen 2004, 323.) Rautatiekuljetukset perustuvat kulkusuunnitelmiin eli aikatauluihin. Aikataulut suunnitellaan asiakaslähtöisesti, oli kyse sitten matkustaja- tai tavarajunaliikenteestä. Rautatieliikennettä koskee omat määräyksensä; Suomessa niitä ylläpitää Ratahallintokeskus. Junat voidaan lajitella käyttötarkoituksensa mukaan, tavarajunien osalta myös toiminnan, tai tavaraperusteella. Tavarajunien luokitukset toiminnan mukaan ovat jakelu- ja keräilyjunat, runkokuljetusjunat, sekä asiakasjunat. (Karhunen ym. 2004.)

Rautatieliikennettä käyttää pääasiassa raskasteollisuus. Rautatiekuljetukset poikkeavat joustamattomuudellaan muista kuljetusmuodoista, sillä junilla saadaan tavara kuljetettua ainoastaan ratojen varrelle. Rautatiekuljetukset ovatkin parhaimmillaan, kun kuljetetaan suuria tavaramääriä pitkiä matkoja. Junien hyviä puolia ovat myös turvallisuus sekä ympäristöystävällisyys. Julkinen sektori omistaa Ratahallintokeskuksen sekä osuuden VR-yhtymä Oy:stä. Rautatieverkoston ylläpitäminen ja sen vaatimat investoinnit ovat suuruusluokaltaan niin mittavia, ettei muilla kuin valtiolla olisi varaa niihin.

Suomen rautatieverkko on avattu kilpailulle. Tällä hetkellä rataverkolla toimii ainoastaan yksi rautatieoperaattori. (Sundberg 2009, 68.) Suomen rautateiltä on neljä rajanylityspaikkaa Venäjälle, Ruotsiin rautatieliikenne kulkee Tornion kautta. Suomen ja Ruotsin välisen reitin kilpailukykyä heikentävät maiden erilaiset raideleveydet, jotka hidastavat matkantekoa. (Sundberg 2009, 60.)

Merikuljetukset, eli kauppamerenkulku, palvelevat meri- ja vesialueiden kuljetuksellisissa hyödyntämistehtävissä. Merikuljetuksia säätelevät erikoislainsäädäntö ja kansainväliset sopimukset. Kauppa-alukset ovat rekisteröityjä ja niitä valvovat luokituslaitokset. Alukset voidaan luokitella alustyyppin, lastin, toimintojen tai lastinkäsittelyn mukaan. Merikuljetukset ovat kansainvälisiä, ja alalla käydään kovaa kilpailua. Kilpailussa etulyöntiasemaa haetaan halvalla työvoimalla, rekisteröintijärjestelyillä mukavuuslippumaihin tai avoimiin rekistereihin sekä erikoistumalla. Maailmankaupasta noin 95 % hoidetaan meriteitse. Tärkeimpinä tuotteita ovat öljy, kivihiili, vilja, rautamalmin, metsäteollisuuden tuotteet sekä vaaralliset aineet. Merikuljetukset ovat yleensä osa yhdistettyä kuljetusta, joka vaatii hyödykkeiden pakkauksilta paljon. (Karhunen ym. 2004)

Suomen ulkomaankaupasta noin 80 % kuljetetaan meriteitse (Sundberg 2009, 71). Suomessa merikuljetuksia valvovat myös satamaviranomaiset, joista tärkein on tulli.

Satamia maassamme on yli 50, joista osa on teollisuuden omia satamia. Satamien toimintaa rajoittavat talvisin vaihtelevat jääolot. (Ks. Kajander, Karvonen, Lindebäck & Vainio 2002, 7.)

Suomesta on tiheät linjaliikenneyhteydet sekä Euroopan sisäisille että ulkopuolisille markkinoille. Suomen osuus konttien valtamerikuljetuksista hoidetaan feeder- eli syöttöliikenteenä Pohjanmeren valtamerisatamiin. Syynä on kuljetusvirtojen ohuus. Suomessa on myös sisävesiliikennettä jonkin verran. (Sundberg 2009, 65.)

Sisävesiliikenne on keskittynyt Saimaalle. Sikiön ja Salanteen (2008) mukaan Saimaa on Suomen ainoa ulkomaanliikenteen harjoittamisen mahdollistava sisävesialue. Saimaan käyttöä kuljetusreittinä rajoittavat talven jääolot. Kanavan tavaraliikennemäärä vuosittain on 2000-luvulla ollut vähän yli 2 miljoonaa tonnia. Suurin osa tavaraliikenteestä on raaka-puton tuontia sekä muita metsäteollisuustuotteiden kuljetuksia. Raakamateriaalien osuus on kasvanut 24 prosenttiin. Muita vähäisempiä kuljetusvirtoja muodostavat lannoiteteollisuus sekä konepajateollisuuden projektikuljetukset. (Sundberg 2009, 68.)

Suomessa muita sisävesiekuljetuksia tapahtuu mm. Keiteleeseen, Kymijoen sekä Mäntyharjun kanavien kautta. Sisävesiteiden yhdistämiseksi on Suomessa useita hankkeita.

Lentorahti eli ilmatiekuljetukset ovat nopeita, luotettavia ja kalliita. Suomessa ilmatiekuljetuksia ohjaa ilmailulaitos. Hinnasta huolimatta ilmatiekuljetusten osuus on noussut vuosi vuodelta elintason kasvun ja asiakastarpeiden muutosten takia. (Ks. Karhunen ym. 2004.)

Ilmatiekuljetukset jaetaan lento- ja pikarahteihin. Kansainväliset sopimukset vaikuttavat osaltaan mm. vaarallisten aineiden kuljetusten määräyksiin. Lentoliikenne maksaa julkiselle sektorille liikennemaksut ja verot sekä muita toimintakuluja. (Ks. Karhunen ym. 2004.)

Lentoliikenteen katsotaan olevan ympäristöongelma päästöjen sekä lentomelun vuoksi, ja ongelmia aiheuttavat myös lentokenttien suuret koot. Lentoliikenteeseen suunnattu kehitystyö on onnistunut vähentämään uusissa koneissa päästöjen ja melun määrää sekä tuottamaan energiatehokkaampia koneita. (Ks. Eurocontrol 2008.)

Suomessa valtio omistaa yleiset tiet, rautatiet ja rautatieasemat, vesiliikenneväylät ja lentokentät sekä vastaa niiden ylläpidosta ja huollosta. Liikenne sektorilta kerätään veroja ja veroluonteisia maksuja, joiden tuotto muodostaa merkittävän osan valtion talousarvion tuloista. (Laakso & Loikkanen 2004, 322–323, 378.)

Lähes puolet yrityksistä uskoo kuljetuskustannuksien nousuun seuraavan viiden vuoden aikana, ainoastaan 15 % yrityksistä odottaa kuljetuskustannuksien laskevan tulevaisuudessa. (Logistiikkaselvitys 2009, 60.)

2.1.3 Varastointi

Logistiikassa varastointi on yhtä tärkeässä asemassa kuin kuljetukset. Varastoja tarvitaan toiminnan mahdollistamiseksi sekä asiakaspalveluasteen ylläpitämiseksi. Varastointi on kuitenkin kallista yritykselle, sillä se sitoo pääomaa. Optimaalinen varastomäärä syntyy, kun varastossa on alin määrä tavaraa, millä voidaan vielä ylläpitää häiriötöntä toimintaa. Teollisuudessa ja kaupan alalla kuitenkin käytetään varastoja myynnin turvaamiseksi; yrityksille tulee kalliimmaksi ”ei ole”-myyminen kuin varaston ylläpito.

Varastot voivat olla ulkovarastoja, lämmittämättömiä sisävarastoja, lämpimiä sisävarastoja, kylmä- tai pakastevaluasteita tai erikoisvarastoja. Tavarankoko tai muoto sekä varaston koko voivat määrittellä varaston järjestyksen. Viime vuosina myös automaattivarastot ovat yleistyneet. (Karhunen ym. 2004.)

Tärkeää varastoinnissa on hyvä tietojärjestelmä, jolla varastoa ohjataan. Varastonohjauksen apuna voidaan käyttää erilaisia tunnisteita (viivakoodit, saattomuistit jne.).

Suuret kuljetusyhtiöt, kaupanalan toimijat, sekä teollisuusyritykset ovat rakentaneet viime vuosina terminaalivarastoja, joihin voidaan varastoida suuria määriä ja hoitaa jakelu keskitetysti. Terminaalivarastot sijoittuvat liikenteellisesti keskeisiin paikkoihin, tai tuontiyrityksien osalta satamiin ja lentokentille.

Logistiikkaterminaalit ovat vastaavasti toiminnannoisuuden kannalta edullisiin paikkoihin sijoituvia pienyrityksiä, jotka tarjoavat varastoinnin lisäksi muita logistisia palveluita. Logistiikkaterminaalien hyötyjä ovat nopea toimittajaverkosto, kustannusedukkuus sekä nopeus. Terminaalien tavaravirta on suurta, mutta kiinteät kustannukset voivat silti olla alhaisemmat kuin varastoissa. Terminaalit ja varastot rakennetaan julkisen sektorin luvalla ympäristö ja ekologisista syistä. (Ks. Karhunen ym. 2004.)

Terminaalit ja varastot pyritään rakentamaan teollisuusalueille tai muuten kaupunkien ulkopuolelle melun, tilantarpeen sekä liikenteen sujumisen turvaamiseksi kaupunkialueilla. (Ks. Karhunen ym. 2004.)

Tiehallinnon tienpidon asiantuntijan (haastattelu 18.8.2009) logistiikkakeskukset lisäävät teiden liikennettä ja aiheuttavat tienpitäjälle erilaisia toimenpidetarpeita. Paras paikka logistiikkakeskuksille on jo olemassa olevien hyvien liikenneyhteyksien varrella.

Logistiikkaselvityksessä 2009 (2009, 61) sekä teollisuuden että palveluyrityksien edustajat arvelivat varastointikustannusten nousevan seuraavan viiden vuoden aikana. Vuosien 2005–2008 aikana varastoon sitoutuneen pääoman kustannukset ovat nousseet varsinkin pienissä ja keskisuurissa teollisuuden yrityksissä jopa enemmän kuin kuljetuskustannukset.

2.1.4 Logistiikka kilpailukeinona

Logistiikka on yksi yrityksen suurimmista kulueristä. Logistiikkaa oikein ohjaamalla voidaan saavuttaa monenlaista hyötyä.

Ulkoistamalla voidaan vaikuttaa logistiikan hallintaan, ja täten vapauttaa työvuosia ydintoimintoihin. Ulkoistamalla (3PL, 4PL) voidaan saavuttaa taloudellista etua, kun tarve omaan kuljetuskalustoon, varastoon tai laitteisiin poistuu. (Ks. Jalanka, Salmenkari & Wingvist 2003.)

Logistiikan kilpailukeinona asiakaspalvelussa on aika, sillä nopealla toiminnalla saavutetaan lisäarvoa tuotteelle. Kilpaileminen logistiikalla voidaan ajatella kilpailemiseksi ajalla: nopea toiminto on asiakkaan silmin parempaa palvelua. Logistiikan kustannukset muodostavat pienen osan tuotteen kokonaishinnasta, mutta ovat suuri osa myyntikatteesta, joskus jopa enemmän kuin myyntikate itsessään. Logistiikkajärjestelyjä nopeuttamalla saavutetaan myös tuotannollisesti edukkaampi tilanne ja voidaan hyödyntää JIT -menetelmää. Joka kerta kun tavara seisoo tai sitä käsitellään, nousevat sen kustannukset. Logistiikan kilpailukykyisyyden luomissa ensimmäinen askel on poistaa turhat käsittelyt ja pysähdykset.

Logistiikaksi lasketaan myös pakkaus ja sen suojaus sekä kierrätys, pakkauskoko sekä pakkauksen sisältävä informaatio sekä lisätoiminnot (viivakoodi, saattomuisti). (Ks. Jalanka ym. 2003, 10.)

Suomen tasolla logistiikassa on noussut pinnalle asiakaslähtöiset valinnat, tulologistiikan merkitys, prosessiajattelu sekä tietojärjestelmien hyödyntäminen. Suomessa on myös lähdetty rohkeammin ulkoistamaan logistisia palveluita ja alettu huomioida ekologiset näkökohdat toiminnassa. (Ks. Ilikkanen 2008, 13–17.)

Kuljetuksien ohjauksessa kilpailuetua haetaan eniten vertailemalla vaihtoehtoisia jakelukanavia. Kuljetuksia voidaan optimoida uudelleen reitittämällä sekä allokoimalla.

Vertailun, muokkaamisen ja kilpailutuksen lisäksi kehitetään ympäristöjärjestelmiä, jakeluyhteistyötä muiden yritysten kanssa tai ulotetaan laatu- ja jakelijärjestelmä koskemaan myös palveluyrityksiä ja toimittajia. Pienempinä toimenpiteinä pyritään jatkuvalla laaduntarkkailulla korjaamaan rikkoutunut tuote ennen kuin se läpäisee ketjun, tekemällä ympäristöselvityksiä ja kelun tiimoilta tai muuttamalla kuljetusmenetelmiä.

Tuotannossa kilpailukykyä pyritään nostamaan erilaisilla toiminnanohjausjärjestelmillä, kuten ennusteilla, ABC-analyysillä sekä laskennallisilla toimenpiteillä. Simuloinnilla etsitään uusia layout-ratkaisuja tai tehokkaampaa tuotantomenetelmää. Optimoimalla tai prosessiajattelulla saadaan myös ratkaista tuotannon pullonkaulakohtia.

Varastoinnissa selkein ero aiempaan on eräkoon pienentyminen sekä kiertonopeuden lyhentyminen. Tuotteiden elinkaaren lyhentyessä ovat yritykset pakotettuja ennustamaan tulevaisuuden näkymiä ja allokoimaan varsinakin raaka-aine- ja tarvikevarastoja. Kierron nostaminen saattaa kuitenkin nostaa hankintakustannuksia, kun erät ovat pieniä ja täydennyksiä tehdään usein. Tuotteita suunniteltaessa modularisointi ja universaalien komponenttien käyttö auttaa varastohallinnassa. Ideaalissa tilanteessa varastosaldo pysyy matalalla mutta mahdollistaa kuitenkin korkean palvelutason. Ideaalissa tilanteessa vältetään suurten varastojen ongelmilta, kuten vanhentuneilta osilta, pilaantuneilta tuotteilta tms. hävikiltä.

Varastoinnin ongelmat voidaan ratkaista ulkoistamalla. Laajimmillaan ulkoistaminen voi tarkoittaa koko lähtölogistiikan osa-alueita. Tietojärjestelmien kehittyessä ja yritysten toimintajärjestelmien muuttuessa on mahdollista ulkoistaa sähköiset palvelut. Logistisissa IT-ulkoistamispalveluissa ulkopuolinen taho hoitaa ennustukset, tuotannon suunnittelun, varaston sekä kuljetusten hallinnan. (Ks. Jalanka ym. 2003.)

2.1.5 Logistiikan ulkoistaminen

”Logistiikan ulkoistaminen” -teoksessa (2003, 15) kerrotaan logistiikan ulkoistamisen yrityksissä lähtevän monesti toiminnan tehostamis- tai investointitarpeesta. Logistiikan ulkoistamiseen johtavia syitä yrityksillä on mm. suurempi joustavuus, sopivan kaluston tai tilojen puute, haluttomuus investointeihin, halu luopua toiminnosta, alemmat kiinteät kustannukset sekä alemmat työvoimakustannukset. Syynä ulkoistamiseen voivat olla ongelmat toiminnoissa, joihin ei itse löydetä ratkaisua. Ulkoistettaessa on tärkeää pyrkiä kehittämään toimintaa yhteistyössä. Lisäksi palveluntuottajalla saattaa olla resurssit luoda uusia parempia menetelmiä asiaa tutkittaessa. Yhteistyön tulisi olla kommunikoiavaa, rehellistä ja luottamuksellista. Ulkoistuksen ominaispiirteitä ovat runsas suorituksen mittaus, pitkät sopimukset, tietojärjestelmien yhteen integroituminen, sekä runsas kehittämistoiminnan ja yhteistyön määrä. Ulkoistuksessa on mahdollista epäonnistua, mikäli toimeksiantaja ei anna riittävää tietoa järjestelmästä ja vaatimuksista. Ulkoistettua toimintaa on vaikea ottaa takaisin ja saada toimivaksi, joten yhteistyöhön panostaminen alusta asti on ainoa keino onnistua. (Jalanka ym. 2003, 8–9, 11–12.)

Resurssien jako ja aikataulujen realistisuus vaikuttavat hankkeen käynnistymisen onnistumiseen. Liian optimistinen aikataulutus koituu ongelmaksi. Ulkoistus koetaan monesti esteelliseksi yrityksessä, kun ei tunneta riittävän hyvin oman toiminnan kustannuksia, palveluita on ulkoistettu jo aiemminkin, kilpailun kannalta ulkoistaminen on kannattamatonta, palvelutarjonta on heikkoa, logistiikka on ydintoiminto tai pelätään ohjauksen menettämistä. Sopimukset ovat ensisijaisessa asemassa luottamuksen synnyttämiseksi ja siirtymävaiheen onnistumiseksi. Logistiikkapalveluille ei ole olemassa yleisiä sopimusehtoja, joten luotettavan kumppanin löytäminen on tärkeää varsinkin yrityksille, joilla ei ole juridista yksikköä. (Jalanka ym. 2003, 11–12, 51–52.)

Ulkoistaminen on luontevaa aloittaa ajatellun logistiikkakokonaisuuden nykytilan selvittämällä. Valmistelu tähtää ulkoistamisstrategian luontiin: strategiassa ilmenee mm. ratkaisun edut ja haitat. Laskelmilla voidaan selvittää, mitkä ovat kokonaisuuden resurssit ja kustannukset tällä hetkellä sekä verrata arvioon ulkoistamishankkeen kustannuksista. Laskelmissa tulee huomioida hallintokulut, jotka eivät siirry toimijalle, vaan hoidetaan edelleen yhtiöstä käsin. (Jalanka ym. 2003, 18.)

Neuvotteluvaiheessa käydään läpi ulkoistamisella haettavat toiminnot, hyödyt sekä rajaukset. Yhtiön tulisi olla avoin vaatimuksissaan ja selvittää osapuolille toiminnan päämäärät. Neuvotteluvaiheessa käydään palvelusta mahdollinen tarjouskilpailu, jonka jälkeen toimija valitaan. Palveluntarjoajavalinnan kanssa tehdään aiesopimus, jonka aikana voidaan suorittaa Due Diligence -menettely. Palveluntarjoajan valinnan jälkeen käydään sopimusneuvottelut. Mikäli valmistelu on tapahtunut huolellisesti ja yhtiö on ollut rehellinen sekä avoin neuvottelujen aikana, on sopimuksen tekeminen helppoa. Tuotannossa onnistuneita ulkoistamiskohteita ovat olleet mm. kitting, tuotannon sisäinen logistiikka sekä IT-palveluiden ulkoistaminen. (Jalanka ym. 2003, 25–26.)

Syynä varastoinnin tai jakelu ulkoistamiseen voi olla tila- tai kalustekustannuksissa säästäminen, tai halu keskittyä ydintoimintoihin. Onnistuneita ulkoistamiskohteita ovatkin pakkaus, fyysinen varasto, kuljetuksien suunnittelu ja ohjaus, varaston ylläpito sekä erilaiset IT-ohjausjärjestelmät. (Jalanka ym. 2003, 8–29.)

2.1.6 Logistiikan kansantaloudellinen merkitys

Kansainvälisesti Suomen sijainti on etäinen tärkeimmistä kauppakumppaneista, ja maateitse kuljettaminen on hankalaa huonojen yhteysien vuoksi. Suurin osa Suomen kansainvälisestä kaupasta hoidetaan meriteitse. Meriteitse toimittaessa tärkeässä asemassa ovat Suomen 54 satamaa. Satamien kapasiteetti on korkea, ja yli kymmenen satamaa käsittelee vuosittain yli miljoona tonnia tavaraa. Satamista osa on teollisuuden toimijoiden omia näiden suurien kuormien vuoksi. Tavarankansainvälisessä liikenteessä muita ylityspaikkoja ovat naapurimaiden rajoilla sijaitsevat tullit, sekä lentokentät. (Liikenne- ja Viestintäministeriö 2005.)

Suomessa on hyvin vähän raaka-aineiden ja luonnonvarojen esiintymiä ja tuonti on elinedellytys Suomelle. Elintason nousu on lisännyt entisestään tuonnin osuutta ylellisyshyödykkeiden muodossa (erikoiset ruoka-aineet, muotivaatteet, autot, elektroniikka). Suurin osa tuonnista tulee toisista EU-maista tai Venäjältä. (Ulkomaankauppa 2008-taskutilasto, 2008.)

Viennillä Suomi saa varoja, joita se tarvitsee kansantalouden ylläpitämiseksi. Viennin ja tuonnin välistä suhdetta tarkastellaan Suomen pankin toimesta maksutaseella. Maksutase koostuu pääoma- sekä sijoitustaseesta. Maksutaseen ylijäämä on kansantaloutta vahvistava erotus, ja alijäämä taloutta heikentävä. Suomi vie tavaraa kaikkialle maailmaan, eniten kuitenkin lähialueille kuten EU-maihin. (Ulkomaankauppa 2008-taskutilasto, 2008.)

Suomessa julkinen sektori ylläpitää ja kehittää sisäistä infrastruktuuria, jota yritykset ja yksityiset hyödyntävät. Liikenteen telematiikka on suurilta osin julkisen vallan ylläpitämää. Infrastruktuuria kehitetään väestön liikkeiden ja teollistuvien alueiden ehdoilla, sekä kansainvälistä kauppasemaa kehittäen. Telematiikan kehitystavoitteita on ruuhkien poistaminen, liikenneturvallisuuden nostaminen, ekologisuuden lisääminen, kuljetusten tehostaminen sekä maksujen kerääminen. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004, 299–301, 376–377.)

Autoliikenne hoitaa kotimaan tavaraliikenteestä noin kaksi kolmannesta ja rataliikenne noin neljänneksen. Rataliikenteen tavaraliikenteestä suuri osa matkaa vientiin, jolloin maan sisäisen tavaraliikenteen hoidetaan lähes kokonaan maakuljetuksina, pääasiassa maanteitse. Sisävesiliikennettä suomessa on mm. raaka-aineteollisuuden toimijoilla. Sisävesiliikenteen infrastruktuuria, kuten patoja, ylläpitävät sekä valtio että kunnat. (Laakso & Loikkanen 2004, 317–318.)

Taloudellisesti logistiikalla on Suomessa suuri kansantaloudellinen merkitys. Suomi on kansainvälisesti ensimmäisillä sijoilla kuljetussuoritteiden tonnikipometrien suhteessa asukasta kohden. Suomi on harvaanasuttu, pitkä maa, ja väestötiheys aiheuttavat suuret kuljetustarpeet. (Logistiikkaselvitys 2009, 125.)

2.2 Yritystoiminta

Yritys on itsenäinen oikeustoimikelpoinen toimija, jonka toiminta tähtää taloudelliseen hyötyyn. Taloudellinen hyöty voi tarkoittaa voittoa, kustannusten säästämistä tai riskin minimointia.

Yrityksen perustajan oppaassa kerrotaan, että yritys vaatii syntyäkseen yrittäjän sekä liikeidean. Liikeidea määrittelee tuotteet, kohdeasiakkaat, toimintatavan sekä imagoon liittyvät periaatteet. Yritystoiminnassa on olemassa myös epäonnistumisen mahdollisuus eli riski. Kannattavuus yritystoiminnassa on myyntitulojen kattavuus toiminnasta syntyneiden menojen suhteen. Toiminnasta syntyy menoja toimitilan, tuotantolaitteiden, työn, raaka-aineiden sekä muiden tuotantotekijöiden muodossa. (Holopainen & Levonen 2008, 17–27.)

Yrityksen perustamiseen on mahdollista hakea ja saada tukea julkisyhteisöiltä ja rahoituslaitoksilta. Suomessa on käynnissä alueellisia maksuvapautuksia sosiaaliturvamaksuista sekä työnantajaa taloudellisesti helpottava matalapalkkatukilaki. Yrityksiä ja niiden perustamista varten on luotu useita eri julkisyhteisöjä, joista yrittäjän on mahdollista saada asiantuntija-apua sekä neuvontaa. (Holopainen & Levonen 135–168, 191–192.)

Yritys tekee toiminnastaan ilmoitukset viranomaisille. Julkinen sektori osoittaa lakien ja erilaisten ohjaustoimien myötä yritykselle sen oikeudet ja velvollisuudet. Lait koskevat suurilta osin yrityksen toimintaa eri sidosryhmien välillä. Samalla kun lait rajoittavat yritystä, ovat ne myös yrityksen turvana. Lakien lisäksi julkinen sektori vaatii yritykseltä selvitystä taloudellisesta toiminnasta, minkä perusteella se verottaa yritystä. Selvitys tulee tehdä kirjanpitolain asettamalla tavalla. Selvitystä kutsutaan tuloslaskelmaksi. Yhteiskunta tarjoaa yritykselle verorahoja vastaan yhteiskunnallisia palveluita. (Holopainen & Levonen 2008, 135–168, 341–371.)

Yrityksellä on logistisia toimintoja valmistuksessa sekä valmistusta tukevissa toiminnoissa. Logistiset kustannukset saattavat olla yrityksen suurin yksittäinen kustannuserä. Logististen kustannusten osuus vaihtelee riippuen yrityksen toimialasta.

Logistiikkaselvitys 2009 kertoo, että suurimpina uhkina seuraavan 5 vuoden aikana sekä kaupan että teollisuuden alalla pidetään kysynnän heikentymistä sekä kustannusten nousua. Muita huolenaiheita olivat ammattitaitoisen henkilökunnan saatavuus, tuottavuuden lasku, sekä kilpailun kiristyminen. (Logistiikkaselvitys 2009, 12, 14.)

2.2.1 Logistiikkapalveluyritykset Suomessa

Logistiikkapalveluyrityksiltä kysytään toimintoja kuten logistiset tietojärjestelmät, tuotteen viimeistelyyn tai pakkaukseen liittyvät palvelut, tuotevaraston ylläpito, muut varastointiin liittyvät ulkoistamispalvelut, laskutus, tilausten käsittely, huolinta, kotimaan sekä kansainväliset kuljetukset sekä paluulogistiikka. (Logistiikkaselvitys 2009, 101.)

Pienet logistiikkapalveluyritykset keskittyvät yleensä yhteen logistiikan osa-alueeseen ja sen palvelutarjontaan. Isoilla logistiikkapalveluyrityksillä tarjolla on erilaisia palvelukokonaisuuksia (3PL, 4PL). (Ks. Jalanka ym. 2003, 8–9.)

Logistiikkaselvitys 2009:n mukaan suurimmat kehittämistarpeet logistiikkapalveluyrityksien kohdalla liittyvät palvelutarjonnan laajentamiseen ja tuotantokustannusten alentamiseen. Suurin kasvu vuosien 2005 - 2008 palveluiden kysynnässä on tapahtunut tilausten käsittelyyn liittyvien toimintojen sekä tietojärjestelmien ulkoistamisessa. Yleisin ulkoistettu palvelu Suomessa logistiikan saralla on kotimaiset ja ulkomaiset kuljetukset ja niiden ohella paluulogistiikka sekä huolinta. Kuljetuksien hallinnan uskotaan korostuvan tulevaisuudessa logistiikkapalvelualalla. (Logistiikkaselvitys 2009, 96–102.)

Suurimpina uhkina logistiikkapalveluyritykset kokevat kysynnän laskemisen sekä osaavan henkilöstön saatavuuden heikkenemisen. (Logistiikkaselvitys 2009, 96–102.)

Logistiikkapalveluyrityksille on ominaista, että suurimmat asiakkaat (1-5 kpl) muodostavat yli 50 % liikevaihdosta. Logistiikkaselvityksessä 2009 selvisi, että tyytyväisyys logistiikkapalveluyrityksien sijaintipaikkakuntaan heikkeni kaikkialla muualla Suomessa paitsi Uudellamaalla ja sen lähikunnissa. (Logistiikkaselvitys 2009, 102–103, 113–116.)

2.2.2 Yritystoiminnan kansantaloudellinen merkitys

Julkisen vallan tarjotessa yritykselle infrastruktuuri, tuotantotila sekä yhteiskunnallisia palveluita antaa yritys takaisin verotuloja. Verotuloilla julkinen valta ohjaa kansantaloutta sekä mahdollisesti sijoittajien ja säästäjien toimintaa. (Laakso & Loikkanen 2004, 81–82.)

Julkinen rahoitustuki myönnetään yrityksille valtion, kunnan tai muun julkisen sektorin toimijan kautta. Julkista tukea ovat suorat avustukset, korkotuki tai matalakorkoinen laina. Yleisimpiä erityisrahoitusmuotoja ovat maaelinkeinojen rahoituslain mukainen tuki, naisyrittäjien laina sekä yrityksen kehittämistuki. Pienet ja keskisuuret yritykset osassa Suomea ovat oikeutettuja hakemaan kuljetustukea. Kuljetustukea haetaan TE-keskukselta. (Holopainen & Levonen 2008, 117–179.)

Yhtiöiden investoinnit kasvattavat valtion reaali-pääomaa. Investointeja tehdään toiminnan laajentamiseksi, ylläpitämiseksi, tai parantamiseksi. Valtion tukiessa tuotannon investointeja, on merkittävää ylittääkö investoinnista saatu hyöty siihen asetetun panoksen. Kulutussektori eli yksityiset henkilöt käyvät tuotantosektorilla töissä ja saavat palkan lisäksi tuotoksen hyödykemarkkinoille. Julkinen valta kerää työntekijöiltä kunnallista veroa tulosta, sekä mahdollisesti varallisuusveroa. Tuotannon ja sen oheistoimintojen edistämiseksi yhtiö ostaa ulkoistettuja palveluita yksityiseltä sektorilta. Tuotantosektorin kulut ovat kulutussektorin tuloja. Kulutussektorin menot ovat tuotantosektorin myyntituloja. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004, 387–390.)

2.3 Aluepolitiikka

Alueellisesti tärkeintä on tunnistaa omat voimavaransa. Kun voimavarat ovat selvillä, voidaan lähteä miettimään, mitä tuotetaan ja miten. Verovarot ovat yksi julkisen sektorin rahoituskeinoista alueellisessa kehittämisessä. Verovaroja keräävät kunnat, valtio sekä julkisyhteisöt. Laajan aluepolitiikan veroihin lasketaan esimerkiksi tuloverotus, vaikkei sen tavoite ole ensisijaisesti aluepoliittinen. (Laakso & Loikkanen 2004, 427–428.)

Suomi on luonnonvaroiltaan yksipuolinen maa, ja elintason ylläpitämiseksi maahan tuodaan esim. raaka-aineita. Vientiä ulkomaille tarvitaan maksutaseen tasapainottamiseksi. Maksutase on kansantalouden ”tuloslaskelma”.

Maksutaseen ollessa ylijäämäinen käytetään rahat erilaisiin alueellisiin hankkeisiin, joilla pyritään lisäämään työllisyyttä, teollisuuden kehitystä tai alueen viihtyisyyttä. 2000-luvulla erityistä huolta ovat aiheuttaneet ennusteet suurten jalostus- ja palvelukuntien (15 000–40 000) asukasluvun jyrkkä lasku. Väestö siirtyy suuriin kaupunkeihin sekä pääkaupunkiseudulle. EU:n jäsenenä Suomi voi lisäksi hakea alueellisiin kehittämissuunnitelmiin tukea, esimerkiksi EAKR:n kautta. VELOG - Vetovoimaa logistiikalla Forssan seutukunnalle – on EAKR:n osittain rahoittama projekti. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004, 427–447.)

Aluepolitiikka on muuttanut muotoaan vuosikymmenten aikana useasti, ja kuntien ajattelumallit ovat hyvin erilaisia. Kunnat jaetaan ajattelumalleineen kolmeen ryhmään:

– Haluton ja kyvytön aluesuunnittelija. Markkinoiden tehokasta toimintaa ei haluta häiritä, vaan aluepolitiikka sopeutuu talouselämän, ajattelutapojen ja elämäntyylien muutoksiin.

– Halukas ja kyvykäs kansallisvaltio. Paternalistinen universaali suunnittelija säätelee toimintaympäristöä. Hallintotapa on keskusjohtoinen ja hierarkkinen.

– Halukas kansallisvaltio ja kyvykäs paikallishallinto. Globaali järjestys on päätöksenteon ulottumattomissa. Muutosta tavoitellaan paikallislähtöisten ”ruohonjuuritason” hankkeiden avulla. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 22–23.)

2.3.1 Alueellinen kilpailukyky

Aluekehittäminen on jatkumo, jonka toisena laitana on puute tai ongelma, ja toisena laitana tavoite sekä sen mukanaan tuoma hyöty. Niukat resurssit täytyy kohdentaa entistä tehokkaammin ja toimintatapoja muuttaa jatkuvasti kilpailukykyyn lisäämiseksi. Kehittämistoiminnassa ei enää puhuta subventio- ja interventiopolitiikasta vaan kilpailukykyopolitiikasta. (Lakso & Sotarauta 2000.)

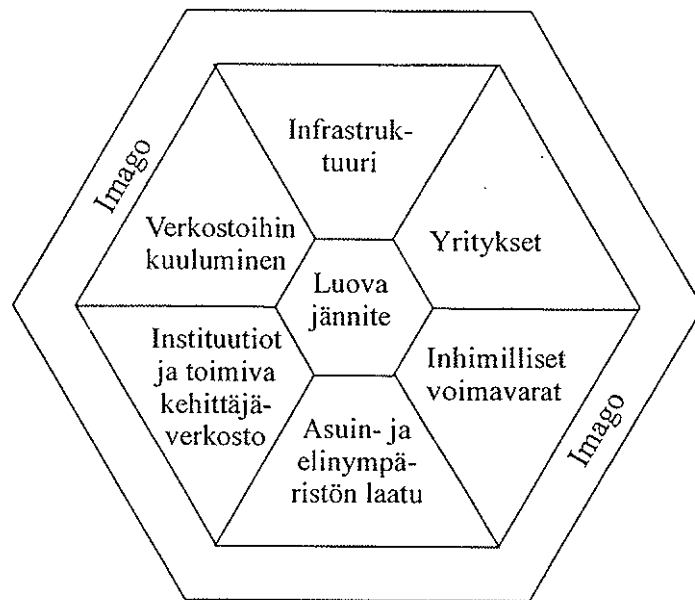
Alueilla on kehittymisen esteenä päivittäiset ongelmat ja niiden ratkaiseminen, jolloin pitkän aikavälin kilpailukykyä parantavat toimenpiteet unohtuvat, tai niitä ei ehditä miettiä. Alueelta puuttuva visio estää aluetta kehittymästä. Vision rakentamiseen vaaditaan tietoa siitä, mitä asukkaat ja toimijat haluavat ja mitä heidän mielestään alueelta puuttuu. Vision puutteesta kärsivät eritoten yksipuolisen elinkeinorakenteen alueet. (Alueiden kilpailukyky kahdeksan elementtiä 2001.)

”Omaa etuaan tavoittelevat yritykset tavoittelevat vaivatonta pääsyä markkinoille ja helpointa se on siellä, missä muut yritykset ja kuluttajat ovat lähellä. Taustalla vaikuttavat kuljetuskustannukset, skaalahyödyt ja muut keskittymisedut, joten elinkeinoelämän kasautumista on vaikea ehkäistä.” (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 42–43.)

Alueen kehittymistä edistävät kansainväliset yhteydet, toiminnallisuus sekä alueelliset kilpailuedut. Alueet muodostuvat erilaisista virroista: pääoma-, informaatio-, matkailija-, asiantuntija-, teknologia-, yritys-, sekä opiskelijavirroista. (Kostiainen 1999.)

Kilpailukyky on toiminnalliset mahdollisuudet, joilla alue pystyy osallistumaan alueiden väliseen kilpailuun. Kilpailuetu taas on toiminto, jolla alue erottuu edukseen muista. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 13–14.)

Alueellisen kilpailukyvyyn yksi elementti on inhimilliset voimavarat (Ks. kuva 1). Inhimilliset voimavarat tarkoittavat yleensä koulutettujen osuutta alueen asukkaista. Yrityksen toimialasta riippuen yritys tarvitsee osaajia seudulle muuttaakseen. Tapa on muuttunut vuosien varrella: ennen työvoima muutti yrityksiä perässä, nykyisin asia on toisinpäin. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 15.)



KUVA 1 Alueellisen kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001.)

Elementeistä toinen, asuin- ja elinympäristön laatu tarkoittaa fyysisestä, toiminnallisesta ja sosiaalisesta osuudesta muotoutuvaa ympäristökokonaisuutta. Pienillä paikkakunnilla ja maaseudulla ei ole tarjota samankaltaisia palvelumahdollisuuksia ja taloudellisia etuuksia kuin isoilla kaupungeilla, jolloin kilpailuedut ovat isommassa asemassa aluetta kehitettäessä. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 15.)

Instituutiot ja toimiva kehittäjäverkosto sekä varsinkin näiden yhteistyön toimivuus vaikuttavat alueelliseen kilpailukykyyn. Kun toimijat yhdessä pystyvät luomaan lisäarvoa alueelle toiminnallaan, on heidän vaikutuksensa kilpailukykyyn suora. Uusia yrityksiä kiinnostaa, mitä hyötyä heille on alueen toimijoista ja mitä tarjontaa näillä yrityksille on. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 15.)

Verkostot ovat osa alueellista kilpailukykyä. Verkostoihin kuuluminen on monelle yksilölle ja yritykselle tärkeimpiä edellytyksiä alueelle jäämiseksi. Tunne oman arvon tärkeydestä verkostolle ja verkoston tuesta helpottaa alueelle asettumista sekä asettumispäätöstä. Ratkaisevaa ovat verkostojen sisäiset asemat, verkostojen toiminta sekä vaikuttamismahdollisuudet verkoston kautta. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001.)

Raunion mukaan infrastruktuuri tarkoittaa alueellisessa kilpailukyvyssä fyysisen infrastruktuurin (kulkuyhteydet, kaavoitus, tontit jne.) lisäksi luonnonvaroja ja energian saantimahdollisuuksia alueella. Alueen merkitykselliseksi tekee se, että asukkaat ja toimijat viihtyvät siellä. Muuttoliikkeen alkaessa alue autioituu, ja vaikka se olisi infrastruktuuriltaan millainen tahansa, ilman asukkaita se on pelkkä kulissi. Infrastruktuuri ei luo alueelle kilpailuetua vaan on osa alueen kilpailukykyä. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 129–148.)

Alueellista kilpailukykyä lisää alueella toimivat yritykset. Yritykset tuovat tullessaan uusia yrityksiä. Tärkeää alueelle muuttavalle perheelle on, että vanhemmille kummallekin löytyy mielekäs uravaihtoehto. Uusi yritys saattaa asettua alueelle tuottaakseen alihankintaa tai palvelutuotantoa jo alueella toimiville yrityksille tai vaihtoehtoisesti ryhtyä kilpailemaan alueella toimivien alan yrityksiä kanssa. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004, 72–73 ; Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 140–146.)

Alueellista kilpailukykyä luo oikeanlainen jännite. Luova jännite syntyy kun saadaan oikeat toimijat kehittämään toimintaa realistisella aikataululla ja selkeillä konkreettisilla tavoitteilla. Konkreettiset tavoitteet eivät sulje pois luovuutta, vaan luovat keinot päästä tavoitteisiin ja kehitystyö itsessään luo pohjan luovalle ilmapiirille. Yhden hankkeen aikana syntyneitä ajatuksia voidaan hyväksikäyttää myöhemmin tai muissa yhteyksissä, mikäli ne eivät suoraan kyseisen hankkeen tavoitteita tue. (Lakso & Sotauranta 2000, 87–106.)

Raunio kertoo imagon olevan kaiken ydin alueellisessa kilpailukyvyssä. Imago luo jokaiselle sektorille paineita onnistua ja saada toiminta onnistumaan. Huonoa imagoa luovat keskenjääneet, heikosti toteutetut kehitysprojektit, joiden tulokset ovat puolivillaisia ja epämääräisiä. Sitoutuminen kehittämiseen koko alueen toimijoiden kesken ja hallinnollisen tuen voimin on paras keino parantaa imagoa ja luoda uutta positiivista näkyvyyttä. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 151–170.)

Alueen kilpailukykyä parannettaessa on sidosryhmillä, kuten instituutioilla, kehittäjäverkostolla, klustereilla ja muilla vastaavilla tärkeä asema. Sidoryhmien keskinäinen yhteistyö sekä alueen kehittäminen voivat tuoda tärkeän kilpailuedun; toisaalta toimimaton verkosto voi heikentää jo olemassa olevaa imagoa. Alueen kehittäminen vaatii uusien asioiden ja ideoiden toteuttamista. Vanhat toimintamallit sekä muutosvastaisuus aiheuttavat suurimmat ongelmat alueen kehittymiselle. Aluekehittämisessä uudet asiat limittyvät vanhojen toimintatapojen kanssa, jolloin vanhat ajatusmallit jarruttavat uusia ideoita. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001.)

Jatkuva oppiminen ja uuden asian omaksuminen nousevat arvoonsa aluekehittämisessä. Usko uusiin hankkeisiin ja kaikkien osapuolien sitoutuminen muutokseen on edellytys toiminnan onnistumiselle. Aluesuunnitteluun sitoutumisen motivaatioita toimijoilla ovat raha, kumppanuushaaveet, velvollisuus, oman toiminnan kehittyminen, omien ajatusten jakaminen eteenpäin ja oppiminen muilta toimijoilta. Aluekehittäminen kehittäjälähtöisesti on uusi asia, jolloin hidaskäynnille lähtö on yksi suurimmista ongelmista. Toiminnan käynnistämiseksi ja loppuun saattamiseksi tarvitaan selkeät aikataulut, toimenpiteet ja hyvä hankkeen johto. (Alueiden kilpailukyvn kahdeksan elementtiä 2001.)

Alueellista kilpailukykyä Forssan seutukunnalla tarkastellaan lähemmin luvussa 4.5.

2.3.2 Aluesuunnittelu

Aluesuunnittelussa keskeisinä toimijoina työskentelevät maakunnan liitot. Maakunnat tekevät yhteistyötä toistensa kanssa sekä toimivat oman alueensa kehittäjinä. Maakunnan tehtävänä on yleispiirteinen kaavoitus ja maankäytön suunnittelu. Maakunnan liiton toimintaan kuuluu maakuntaohjelma ja sen toteuttamissuunnitelma, maakuntasuunnitelma, maakunta-kaava sekä alueellinen kehittämisohjelma. Maakunnan liitto laatii muiden tehtäviensä lisäksi ohjelmaehdotukset oman maakuntansa osalta rakennerahastoihin. Maakunnan liitot ovat alueen kuntien yhtymän hallinnoimia. Forssan seutukunta kuuluu Hämeen liiton alueeseen. (Maakuntien liitot 2009.)

Maakuntien liittojen lisäksi tärkeinä alueellisen suunnittelun viranomaisina toimivat työvoima- ja elinkeinokeskukset. TE-keskukset tekevät työtä alueensa työvoimapolitiikan kehittämiseksi, maaseudun elinkeinojen edistämiseksi sekä yritysten tukemiseksi. TE-keskusten tehtävänä on yritysten tukeminen ja neuvominen koko elinkaaren ajan sekä kansainvälistymisessä avustaminen. TE-keskukset vastaavat muiden tehtäviensä ohessa mm. EAKR / ESR-tukien, yritystukien sekä maataloustukien hallinnoinnista. Forssan seutukunta kuuluu Hämeen TE-keskuksen alle. (Holopainen & Levonen 2008, 159, 344.)

Forssan seutukunnassa toimii myös kuntien omistama Forssan seudun kehittämisskeskus, jonka tehtävä on elinkeinoelämän neuvonta sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksien parantaminen. Forssan seudun kehittämisskeskus ei ole varsinainen aluesuunnittelija, mutta toimii asiantuntijana sekä apuna valmistelussa ja toteutuksessa yhdessä kuntien kanssa.

Ympäristökeskus toimii kaavoituksen sekä maankäytön asiantuntijana huomioiden valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maankäyttö- ja rakennuslain säännökset. Ympäristökeskukset ohjaavat ja neuvovat kuntia sekä valvovat kunnan toimia. Ympäristökeskukset toimivat lisäksi alueen lupaviranomaisina sekä vastaavat luonnonsuojelusta, virkistyskäyttöalueista ja kulttuuriympäristön suojelusta. Forssan seutukunta kuuluu Hämeen ympäristökeskuksen alaisuuteen. Ympäristökeskus on mukana toteuttamassa EAKR-hankkeita. (Valtion ympäristöhallinto 2009.)

EU:n ja valtion suuntaan alueellisia etuja välittää ELLI (Etelä-Suomen liitto). ELLI:n vaikutusalue on 12 prosenttia Suomen koko pinta-alasta, mutta silti siellä asuu puolet väestöstä, siellä tuotetaan 2/3 Suomen BKT:sta, ja lisäksi se on logistisesti vahvin alue. ELLI pyrkii alueen maakuntien tasapainoiseen kehittämiseen sekä aluesuunnittelun kautta kestävään kehittämiseen. (Päijät-Hämeen liitto 2007.)

Työssäkäyntialueiden eli seutukuntien asema alueellisina suunnittelijoina sekä kehittäjinä on lisääntynyt. Seutukunnat käsitetään nykyään erilailla kuin aiemmin. Alun perin seutujen kunnat perustivat alueellisia runkokaavoja, joista muokattiin seutukaavoja. Seutukaavojen tarkoitus oli varata alueita eri tarkoituksiin kehityksen kannalta tärkeille kohteille. Seutukunta nykyisessä muodossaan syntyi 1990-luvulla. Työssäkäyntialueisiin perustuvia seutukuntia oli Suomessa vuonna 2006 yhteensä 77, joista 74 sijaitsi manner-Suomessa. Seutukunnat eivät ole pysyviä alueellisia hallintoyksiköitä. Seutukunnista on muodostunut viime vuosina kuntaliitoksia sekä seutukuntayhteistyökokeiluja. (Kuntaliitto 2006.)

Onnistuneita seutuyhteiskuntakokeiluja on ollut mm. Tampereella, jossa seutukunta yhdisti logistiset tarpeensa erityisesti sosiaali- ja terveystalouden yhdeksi toiminnoksi. Yhteisellä aluesuunnittelulla laskettiin optimaalisin vaihtoehto toimintojen keskittämiseksi sekä rakennettiin keskusvarasto toimintojen ohjaamiseksi. Toiminnolla haettiin mittakaavaetua sekä keskitettyjen toimintojen kautta kustannuksien alentumista. (Sito-yhtiöt 2009.)

Kaikkialla seutukuntien yhteistyö ei ole onnistunut odotuksien mukaisesti. Suurimpina ongelmina on koettu tavoitteiden epämääräisyys, joka on johtanut niiden epäilyyn ja sen myötä kyvyttömyyteen tehdä päätöksiä. Hallinnollinen sekavuus monen toimijan kesken on aiheuttanut ongelmia, koska varsinainen johtajuus on ollut kateissa. Elinkeinopolitiikan ja tukipalveluiden osalta on saavutettu parempia tuloksia, kuin muilta osin. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 37–51, 111–115 ; Kuntaliiton haastattelu 19.8.2009.)

Paikallishallinnollisesti aluesuunnittelijana toimii kunta. Kunnilla on Suomessa itsehallinto. Kuntasuunnittelu on kehittynyt heti sotien jälkeen hyvinvointivaltion kehittämisen alkumetreillä. Nykyisin kuntien suuntauksena on strateginen suunnittelu. Strategisen suunnittelun kulmakivinä ovat suunnitelmien runsaus, mikä aiheuttaa sekavuutta toimintaan, sekä tavoitteiden ylimalkaisuus. Osittain kuntien toiminta tähtää liiketoiminnasta tuttuun konsernityyppiseen johtajuuteen. Konsernityyppisessä johtajuudessa ongelmina ovat kuntien peruserä, ettei tavoitella taloudellista voittoa, sekä kilpailuttamiseen liittyvä ammattitaidottomuus. Kuntien alueelliseen suunnitteluun liittyy kaavoitus sekä maankäytön suunnittelu, alueen luonnon ja viihtyvyyden sekä ekologisuuden periaatteet huomioiden. Kuntien toimintaa ohjaavat niille asetetut lait ja määräykset sekä muut toimijat. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004 23–31 ; Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 37–51, 111–115.)

Paikallisuunnittelussa haasteina ovat useat kehityskohteet ja siten useat kulukohteet. Alueellisen kilpailukyvyn sekä alueellisten kilpailuetujen tunnistaminen on usein hankalaa. Muuttoliikkeiden suunnatessa yhä useammin kaupunkiseuduille, ei valtio pysty tukemaan syrjäseutuja samoin kuin ennen. Aluesuunnittelussa on hyvä havaita sen poikkitieteellisyys, sillä hyvä ympäristö ei ole ainoastaan teknis-taloudellinen tekijä yrityksiä houkuteltaessa. Tärkeimpiä kilpailukeinoja ovat hyvä imago sekä tietoinen aluemarkkinointi. Kaupunkialueiden uudistaminen on uusi ilmiö, mikä on lähtenyt asukkaiden asumistottumusten muutoksesta; nykyään halutaan asua rannassa tai työpaikan välittömässä läheisyydessä. Investoinnit paikallisuunnitteluun ja sen toteutukseen ovat tarpeellisia ja onnistuessaan taloudellisesti merkittäviä. Suomessa on kuntaliitoksista huolimatta paljon kuntia, joista suurin osa on asukasluvultaan pieniä. Väestön ikääntyminen ja muuttoliikkeet kaupunkeihin vähentävät asukkaita ja yrityksiä entisestään, jolloin kuntien palvelut supistuvat sekä kallistuvat. (Ks. Laakso & Loikkanen 2004, 117–127 ; Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä 166–168; Koskiahho 1997.)

Aluesuunnitteluun liittyy läheisesti yrittäjyyspolitiikka, jonka tavoitteena on saada oikeat ihmiset oikeaan paikkaan siten, että pitkän aikavälin talouskasvu ja siten myös työn tuottavuuden kasvu on mahdollisimman suurta. Yrittäjyys on avain talouskasvuun, sillä se kehittää alueellista yritysmaailmaa sekä tuo kuluttajille uusia palveluita. Aluesuunnittelu on onnistunut, kun alue kiinnostaa uusia yrittäjiä sekä tarjoaa lisäarvoa jo olemassa oleville yrityksille.

2.3.3 Aluesuunnittelun virheet

Muutoksen johtaminen ja luova jännite –teoksessa (Lakso & Sotarauta 2000, 72–74) kerrotaan aluesuunnitteluun liittyvän useanlaisia virheellisiä käsityksiä sekä toimintatapoja. EU:n myötä on syntynyt uusia kehittäjäyhteisöjä sekä rahoituspohjia aluesuunnittelun tueksi. Uuden tuen myötä ovat julkistoimijat innostuneet myös toimimaan aktiivisemmin. Yksi yleisimmistä harhaluuloista on aluesuunnittelussa, että mitä useampi samankaltainen hanke, sen parempi tulos. Todellisuudessa useat eri hankkeet alkavat aiheuttaa nopeasti kehittäjissä ja osallistujissa väsymystä ja turhautuneisuutta. On helpompaa ensin koota kehittäjät ja osallistajat kokoon, ja tämän jälkeen pyrkiä selvittämään, millaisissa hankkeissa heillä on kiinnostusta ja intoa toimia.

Suuruuden periaate ei toimi myöskään toimijaryhmään. Toiminnan ei ole koettu tehostuvan useiden kehittäjien ja toimijoiden myötä, vaan pikemmin suuren toimijaryhmän keräämiseen vaaditun ajan ja energian vähentävän tehokkuutta. Suuren toimijaryhmän on vaikeaa päästä yksimielisyyteen kehittämisestä, ja tällöin hyvätkin ajatukset voivat jäädä toteuttamatta. (Lakso & Sotarauta 2000, 77–80.)

Projektien ja hankkeiden johtopaikalle on tulijoita eniten julkishallinnon sekä koulutusmaailman puolelta. Osallistujat tuntevat institutionaalisen ja hallinnollisen byrokratian jäykäksi, ja tämä estää kehittävän, energisen johtamistavan syntymisen. (Lakso & Sotarauta 2000, 64–77.)

Muodollinen johtaja monesti otaksuu roolinsa olevan vastaajan paikka, vaikka johdon oikea tehtävä on kysyä oivaltavia kysymyksiä, luoda ja johdtaa toimintaa, eikä laittaa sanoja toimijoiden suuhun. Byrokraattinen muodollinen johtaja käsittää myös strategian olevan ohjenuora, vaikka strategiat itsessään eivät voi ohjata konkreettista toimintaa. (Lakso & Sotarauta 2000, 53–55.)

Strategiat ovat ohjauksen alaisia, ja niiden tarkoitus on selvittää nykytilaa sekä hahmotella osallistujille käsitystä tulevasta. Strategian pätemättömyyttä ohjenuoraksi estävät sen olennaiset elementit, kuten yleistasoisuus sekä aikatauluttomuus. Aikataulu on tärkeimpiä toteuttamista edistäviä toimia, sillä kiireen koetaan olevan hyvä motivaation tuoja alueellisissa hankkeissa. Strategian yleistasoisuus aiheuttaa tavoitteiden muuttumisen liian korkealentoiseksi ja niiden toteutuminen vaikeutuu toimijoiden erilaisten näkemysten vuoksi. (Ks. Lakso & Sotarauta 2000, 110–111.)

Tavoitteiden tulisi olla yksityiskohtaisia, selkeitä sekä niiden määrän tulisi olla vähäinen, useat tavoitteet vaikeuttaa arvojärjestykseen asettamista ja valintojen tekemistä. Tavoite toimiakseen vaatii konkreettisuutta alusta asti, jotta muutos saavutettaisiin. Aluesuunnittelussa vaikeaa on uusien toimijoiden sekä vanhojen toimijoiden keskinäiset jännitteet sekä vaikuttimet. Toimijaryhmän on vaikeaa päästä yhteisymmärrykseen saati kaikkia tyydyttävään tavoitteeseen. Aluesuunnittelussa useat tavoitteet ovat kaatunut tahojen mielistelyyn. Mielistely aiheuttaa strategioiden ja tavoitteiden muuttumisen suuriksi monimutkaisiksi kokonaisuuksiksi. Tavoitteen perustelu tavalla, jolla kaikki olisivat tyytyväisiä, tulisi tapahtua mahdollisimman yleisellä tasolla, tällainen konsensus voi olla esimerkiksi BKT:n nostaminen alueellisesti, jolloin kaikki hyötyvät toiminnasta. (Ks. Lakso & Sotarauta 2000, 54–69, 92–102.)

Aluesuunnittelu nojaa usein alueen kannattavuuden nostoon, tällöin julkisen sektorin ajatusmaailma vaikeuttaa toimintaa. Julkisella sektorilla voiton tavoittelu ja pääomajohtaminen ovat tuntemattomia käsitteitä. Ohjaaminen taloudellisissa projekteissa kannattaa asettaa yritysmaailman tai muun voittoa tuottavan yhteisön tehtäväksi. Julkinen hallinto on myös toimijaelimenä päätöksenteollisesti hidaskäyttöinen ja harvoin yksimielinen muutoksen tarpeellisuudesta, mikä hidastaa tavoitteisiin pääsyä. Julkisella sektorilla alueen kehittäminen voidaan kokea omaa toimintaa uhkaavana, jolloin tulisi toimijoiden olla selkeästi sitoutuneita ja valmiita toteuttamaan uudenlaisia ideoita. (Ks. Lakso & Sotarauta 2000.)

Yritysmaailman osallistuminen on tärkeää heidän omistamansa alueellisen näkemyksen takia. He näkevät parhaiten, ovatko tavoitteet hyödyllisiä. Yritysmaailman hektisyyden sekä erilaisen ajattelumallin vuoksi, tulisi heidän toiveitaan kuunnella alusta asti. Jokainen toimija haluaa hyötyä osallistumisesta, jotta sitoutuisi tai tekisi töitä tavoitteiden eteen. Yritysmaailman edustajien on vaikea luopua vähäisistä resursseistaan, ja täsmennyttömät tavoitteet, epätasa-arvoinen asema toimijana, huono organisointi, huono informaationkulku sekä hallinnollinen toimintatapa vähentää halukkuutta entisestään. (Lakso & Sotarauta 2000, 68–71.)

3 TAUSTA

Forssan seudun logistiikkaa, seutuyhteistyötä sekä aluekehittämistä varten oli tarpeen yhdistellä informaatiota kirjallisuudesta ja julkaisuista, sekä tehdyistä haastatteluista. Osiossa pyritään luomaan pohja alkututkimuksen tuloksien merkityksen ymmärtämistä varten.

3.1 VELOG – Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle

EAKR-projektihakemuksessa mainitaan, että VELOG-hankkeen tavoitteena on vaikuttaa toimintaympäristöön projektissa tehtävien selvitysten kautta. Logistisilla selvityksillä pyritään vaikuttamaan viranomaisten päätöksiin sekä saamaan infrastruktuurista tutkittua tietoa. Infrastruktuuriselvityksien lisäksi tarkoituksena on kartoittaa seudun yritysten logistisia kehitystarpeita, selvittää ongelmakohtia ja pyrkiä ratkomaan niitä projektin puitteissa. Projektissa tehdään seutukunnalle logistiikan kehittämissuunnitelma sekä toimintamalli, jolla helpotetaan uusien yritysten sijoittumista seudulle.

Hankkeeseen liittyy läheisesti useat samanaikaiset hankkeet, kuten VETOS, ELLO/EcoHub sekä Forssan seudun strateginen rakennekaavahanke. Vuoden 2009 osalta toteuttamishankkeessa mainitaan logistiikan alalta rautatieselvitys ja toimenpide-ehdotukset (kolmioraide Riihimäki–Humppila ja Lohja–Kokemäki-radan mahdollisuudet), tiedotus, verkostoituminen sekä benchmarking. Uusien palveluiden ja sovellusten kehittäminen kuntiin alkaa 2009 logistiikka-alueiden kartoittamisella, nykyisten käytäntöjen selvittämisellä sekä seudun logistiikkaan liittyvillä opinnäytetöillä. Yrityksien toimintaedellytyksiä ja elinkeinoelämää pyritään vuonna 2009 kehittämään yritysten tarpeiden ja alueella toimivien logistiikkayrityksien kartoittamisella. (Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymä 2009.)

3.2 Seutuyhteistyön haasteet ja mahdollisuudet

Elinkeinopolitiikassa seudullisuus perustuu aluekehityksen läheisriippuvuuteen. Sekä työllisyys, väkiluku että verotulot kehittyvät naapurikunnissa samaan suuntaan, joten hyvin ja huonosti menestyvät kunnat sijaitsevat lähekkäin, klustereina ja maantieteellisesti ryvästyen. Aluekehityksen läheisriippuvuuden johdosta kunta ei voi menestyä pelkästään omilla ehdoillaan, vaan myönteiseen kehitykseen tarvitaan myös hyvät naapurit. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 39–40.)

Hirvonen perustelee läheisriippuvuudella seutuyhteistyön tarpeen. Tarpeen lisäksi on muistettava, että aluetta voidaan kehittää poliittisella päätöksenteolla. Poliittiset päätökset kaavoituksen sekä maankäytön osalta ohjaavat asumista, yrittämistä sekä alueen kehittymistä. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 35–41.)

Seutuyhteistyöllä ei voida ohittaa kansallisia tai ylikansallisia päättäjiä, mutta syrjäytyvillä alueilla voidaan taistella omasta kehityksestä. Seutuyhteistyö luo lähes rajattomat mahdollisuudet parantaa kilpailukykyä onnistuessaan. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002.)

Seutuyhteistyön aloittamiseen liittyy monisyinen vaikuteverkosto, ja alkukartoituksella saadaan rajattua esteitä tulevalta työskentelyltä. Lähtötilanteessa globaalit ja lokaalit prosessit muovaavat vuorovaikutteisesti toimintaympäristöä. Kansallinen ja ylikansallinen taso on toimintaympäristöön vaikuttavan politiikan keskeinen arena. Kuntien yhteistyöllä on kolme muotoa:

– Seudullisuus kehityssuuntana ja muutosvoimana. Toimintaympäristöä muovaavia prosesseja ja rakennemuutosta hallitaan ennakoivasti sekä ylipaikkallisella että paikallisella tasolla. Seudullistuminen on sekä toimintaympäristön muutoksen seuraus että muutoksen tietoinen hallintatapa.

– Paikallinen toimintaympäristö ei suosi seudullisuutta. Seudullisuus koetaan periaatteessa hyväksi ja tarpeelliseksi asiaksi, mutta paikallinen toimintaympäristö ja olosuhteet eivät kannusta seudulliseen ajatteluun ja yhteistyöhön.

– Aluesuunnittelun vertikaalinen yhteensovittaminen ontuu. Seudullista yhteistyötä koskevat paikalliset päätökset vastaavat paikallisen seutuistumisen muotoja, mutta seudullistumista koskevat paikalliset ja ylipaikkalliset tavoitteet poikkeavat toisistaan. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 24–25.)

Alkutilanne on hyvä kartoittaa ja tiedostaa, jolloin sen avaaminen mielekkääksi toimintaympäristöksi on helpompaa ja ongelmiin pystytään puuttumaan jo alkumetreillä. Alkutilanteessa tulisi miettiä yhteistä näkemystä alueesta. Helpointa se on tehdä benchmarkkaamalla aluetta sen kilpailijoihin. Ennen alueen benchmarkkausta tulisi tiedostaa yksittäisten kuntien ominaisuudet. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 59–61.)

Alkutilanteen selkeydyttyä lähdetään pohtimaan yhteistyön tavoitteita. Yleensä seudullisen yhteistyön tavoitteet liittyvät mittakaavaetuihin, tehokkaampaan markkinointiin, alueellisen työnjaon tehostamiseen sekä muutoin vaikeasti toteutettavien toimintojen suorittamiseen. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002.)

”Hyvällä tavoitteella on kolme tärkeää ominaisuutta:

- tavoite on esitetty numeroilla
- tavoitteella on mittayksikkö
- tavoite on kiinnitetty aikaan”.

(Laamanen 2006.)

Alkutilanteessa on selvitetty vertailemalla oman toiminnan tehokkuutta sekä asiakasrajapintoja. Tavoitteita asetettaessa tulisi huomioida vertailun tulokset. Nollatasosta lähdettäessä ovat tavoitteet mittareita, joilla toiminnan tehokkuutta ja kehityksen kulkua pystytään seuraamaan luotettavasti. Näin nähdään prosessiin vaikuttavat seikat selkeämmin. Pelkät tavoitteet eivät tietenkään riitä prosessin etenemiseen, vaan tarvitaan myös toimenpiteitä, jotka kehittävät kaikkia osatekijöitä. (Ks. Laamanen 2006.)

Tavoitteiden tulisi olla suoraan kehittämiskohteen mukaisia. Kehittämiskohteen rakenne voi vaatia muutoksia, jotta prosessin pienemmät muutokset saataisiin hyödynnettyä tuottavasti. Asiantuntijat ovat parhaita kertomaan mitkä, ovat todelliset ongelmat kohteessa sekä sitä ympäröivissä prosesseissa. Kehittäjien tulisi huomioida roolit, joita ydinprosessilla sekä tukiprosesseilla on. Prosessin omistajan kannattaa ongelmien välttämiseksi kuvata prosessin kaikkien ymmärtämään malliin. Paras keino onnistua prosessin läpiviennissä sekä välttää muutosvastaisuutta on kertoa avoimesti, miksi ja miten muutos toteutetaan. Avoimuuden tulee kuitenkin olla kaksipuolista; sekä sidosryhmien että toimijoiden tulee voida kommentoida ja osallistua muutoksen suunnitteluun ja toteutukseen. Avoimuus tulisi aloittaa heti prosessin synnystä, sillä väärä tieto ja huhut voivat pilata mielikuvan prosessista heti alkuvaiheessa. Muutoksen sivuilmiöihin kuuluu pelko ja epävarmuus ihmisissä. Tähän voidaan vaikuttaa ainoastaan tiedottamisella ja johtamisella. (Ks. Lakso & Sotarauta 2000, 109–121 ; Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 69–70.)

Kuntien välisessä yhteistyössä törmäävät erilaiset toimintatavat, resurssit, ihmiset sekä ajatusmallit. Heti alusta asti tulee huomioida työn monimutkaisuus, erilaiset lähtöasetelmat, eriävät tavoitteet sekä työskentelevien ihmisten mielipiteet. Seutuyhteistyössä suurimpia pelkoja ovat oman identiteetin menettäminen, minkä lisäksi pelätään suurimman kunnan vievän kaiken hyödyn ja mahdollisesti karsivan oman kunnan palveluita. Tasa-arvoinen vaikuttaminen on tärkeää varsinkin pienille kunnille. Helpoin tie tasa-arvoon yhteistyössä on tunnustaa toisten vahvuudet ja omat heikkoudet, jotta nähtäisiin todelliset painoarvot alueen sisällä. Tasa-arvoista vaikuttamista tukevat teoriat kuntien polkuriippuvuudesta sekä alueriippuvuudesta toisiinsa. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 24–25, 42.)

Seutuyhteistyössä polkuriippuvuus näkyy esimerkiksi siinä, että olemassa olevat yhteistyörakenteet vaikeuttavat yhteistyön kehittämistä sellaisten kuntien kanssa, joista ollaan enemmän riippuvaisia ja joiden kanssa nähdään yhteistyössä parempia mahdollisuuksia. Polkuriippuvuus näkyy myös siinä, kuinka joissakin seutukunnissa tiettyjen hallintosektoreiden oma etu estää yhteistyön syventämistä naapureiden kanssa. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 24.)

Seutuyhteistyön onnistuminen riippuu paljolti tarpeesta. Mikäli todellista tarvetta yhteistyölle ei nähdä, koetaan se helposti turhanpäiväiseksi ja aikaa vieväksi ratkaisuksi. Kun tarve on todellinen, löytyvät yhteiset tavoitteet helpommin ja täten toteutuksen aloittaminen on todennäköisempää. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 26–27.)

Tarve voi olla todellinen ilman, että sitä sisäistetään alueella: tärkeä osa prosessia on muutoshakuisuus alueen sisältä. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 26–27.)

Arosen ja Hartikaisen mukaan seutuyhteistyön keskeinen ongelma on sen hidas eteneminen kuntien sekä yhteiskunnan kannalta. Muutosvastaisuus, pelko identiteetin menettämisestä sekä muut kehittämiseen liittyvät ongelmat jarruttavat työtä entisestään. Kehittämisen kannalta on tärkeää, että yhteiseen näkemykseen elinkeinopolitiikasta, maankäytöstä, kunnallistekniikan rakentamisesta sekä yhdyskuntasuunnittelun osalta päästäisiin mahdollisimman nopeasti. Yhteisen näkemyksen kautta yhteistyötä näillä alueilla voidaan tiivistää ja lähteä hakemaan alueellisia kilpailukeinoja. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 63.)

Kehittyminen kunnista seutukunniksi vaatii aikaa ja jatkuvaa arviointia, jotta suunta pysyisi oikeanlaisena. Kehittämisen jälkiarviointi on tärkeää, jotta nähdään, mitä on toteutunut, vaaditaanko jatkotoimenpiteitä ja ollaanko yhteistyöhön oltu tyytyväisiä.

Seutuyhteistyön johtaminen on haasteellista. Seutujohtamisesta on olemassa hyvin vähän aiempaa kokemusta tai informaatiota. Seutujohtaminen on täysin uusi johtamisen muoto, jonka rakentaminen toimintaa edistäväksi on ratkaisevan tärkeää. Varsinaista johtamista tärkeämpää on oivaltaa johtamisen asema ideoiden esiintuojana, brainstorming-tyylin ylläpitäjänä, sekä sovittelijana. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004.)

Seutuyhteistyö hoidetaan monesti perustamalla kehittämislautakunta. Kehittämislautakunta on toimialaltaan laaja, seutuyhteistyötä edistävä poliittinen ohjaaja, joka koostuu kuntien luottamushenkilöistä sekä mahdollisista sidosryhmien jäsenistä. Kehittämislautakunnan toimialueet voidaan määritellä mahdollisessa seutusopimuksessa. Keskeisiä tehtäviä ovat elinkeinotoimen ja politiikan kehittäminen, seutuyhteistyön kehittäminen, kehitystoimien suunnittelu ja toteutus sekä maakuntakaavaan liittyvien alueellisten etujen valvonta. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 90–91.)

VELOG-hankkeen kohdalla haasteeksi nousevat erilaiset kaavoitus- ja maankäyttötavat. Maankäyttösopimuksien tärkeys maapolitiikan kilpailukeinona on noussut ja niiden hyödyntäminen yleistynyt. Hankkeen tavoitteisiin kuuluu myös palveluyhteistyön kehittäminen. Palveluyhteistyön kehittämiseen liittyy monia mahdollisuuksia. Sen avulla voidaan parantaa alueen palvelutasoa, saavuttaa yhteisiä linjoja kuntien välille, tehdä parhaista käytännöistä alueellisia, vapauttaa resursseja, kilpailuttaa toimintoja, sekä parantaa erikoisosaamisen saatavuutta. (Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002, 53–59.)

3.3 Logistiikka Suomessa 2009

Koko 2000-luvun ajan maailman logistiikkamarkkinat ovat olleet jyrkässä nousussa; pelkästään vuonna 2007 liikennesektorin arvonlisäys Suomessa oli yli 15,4 miljardia euroa. Logistiikan tehokkuus on kehittyneissä maissa nousussa, mutta maailman mittakaavassa se ei vielä näy. Yleisesti ottaen logistiikan tunnusluvut Suomessa ovat heikentyneet hieman vuodesta 2006. Tunnusluvut määräytyvät toimitusaikojen, toimitustäsmällisyyden, varaston kiertonopeuden sekä maksuaikojen mukaan. (Logistiikkaselvitys 2009, 43.)

Suomen sijainti vähintään yhden väliläivauksen päässä maailman kuljetusten valtaviirroista heikentää Suomen kilpailukykyä. LPI-vertailussa Suomi sijoittui sijalle 15. LPI-sijoitusta heikentää Suomen sijainti, ja sitä parantaa keskiarvoa paremmat osatulokset mm. lähetysten seurannan helppoudessa. Yleisesti ottaen Suomi on sijoittunut hyvin kansainvälisissä logistiikkatutkimuksissa. Suomessa, kuten Suomen kilpailijamaissa, on logistiikka merkittävässä roolissa kilpailukyvyn kannalta. (Logistiikkaselvitys 2009, 38–40.)

Logistiikkakustannusten osuus bruttokansantuotteesta on Suomessa 19 %, mikä on kansainvälisestikin hyvin korkea. Kehittyneissä maissa yleensä osuus on 10–15 %. Rahavirtana logistiikkakustannukset Suomessa vastaavat noin 34,7 miljardia euroa. Logistisesti kustannustaso Itämeren alueella on samankaltainen. (Logistiikkaselvitys 2009, 12, 124.)

Vuosituhtaan vaihteen jälkeen on ymmärretty logistiikan asema keskeisenä asiakaspalvelun ja kannattavuuden tekijänä, ja tämä on lisännyt alan palveluntuottajia sekä ulkoistamisastetta. Logistiikan osatekijöiden painoarvo yrityksessä riippuu yhtiön toimialasta, koosta, kansainvälisyyden asteesta sekä tuotannon jalostusarvosta. Suomessa logistiikkakustannusten lasketaan olevan 14,2 % yrityksiensä liikevaihdosta. Luku on noussut edellisestä selvityksestä vuodelta 2006, johtuen kuljetuskustannuksien kohoamisesta. (Logistiikkaselvitys 2009, 12–16.)

3.3.1 Tuotanto

Talouden eläessä muutokautta on selkeää, ettei tulevaisuuden tuotannon haasteita pystytä ennustamaan. Suomessa kansainvälisesti tärkeiksi nousseet aiheet, kuten yrityksen ekologisen jalanjäljen pienentäminen ja kierrätyksen lisääminen on koettu toistaiseksi turhiksi. Suomessa on toisaalta toiminut jo vuosia ISO-sertifikaatit sekä muut ympäristömerkit, joiden avulla yritykset ovat parantaneet ympäristöosaamistaan myös tuotannon osalta.

Logistiikkaselvityksessä 2009 noin 5 % teollisuuden edustajista oli maininnut yrityksen ekologisen jalanjäljen pienentämisen tai toimintaketjun turvallisuusriskien hallinnan tärkeimmäksi kehitystarpeekseen. Alhaista prosenttia selittänee osaltaan se, ettei ympäristövaikutuksien pienentämiseen ja toimitusketjun riskeihin ole vielä kiinnitetty huomiota riittävästi. (Logistiikkaselvitys 2009, 75–78.)

Suhtautuminen ekologisen jalanjäljen pienentämiseen oli myönteisempää kotimarkkinayrityksien kuin kansainvälisesti toimivien yritysten osalta. Kansainvälisten yritysten intressit toimitusketjua kohtaan ovat kotimarkkinayrityksiä suuremmat. Ulkomaankauppaa tehtäessä toimitusketjussa on paljon epävarmuuksia ja tuotteen kustannukset muodostuvat paljolti logistiikkakustannuksista. Integroidut tietojärjestelmät ovat auttaneet kuljetusten seurantaan ja tullausta, ja täten lisänneet toimitusketjun läpinäkyvyyttä. Logistiikkaosaamisen tai toimitusketjun läpinäkyvyyden tarve oli laskenut kuitenkin varsinkin sisämarkkinayritysten osalta. (Logistiikkaselvitys 2009, 75–78.)

Suurimmat kehittämistarpeet, joita tutkimuksessa teollisuuden edustajat olivat nimenneet, koskivat asiakaspalvelun parantamista sekä logistiikkakustannusten alentamista. Seuraavaksi eniten vastauksissa näkyi tietojärjestelmien kehittämisen tarve sekä toimitusvarmuuden parantaminen. Vertaattaessa tuloksia vuoden 2005 aineistoon tuli selkeästi esille peruslogistiikan merkityksen kasvu. Henkilöstön kehittäminen on siirtynyt tuotannosta ja sen suunnittelusta enemmän hankinnan ja ostotoiminnan puolelle. Varaston hallinnan sekä kuljetuksien hallinnan osuudet olivat nousseet edellisestä selvityksestä. (Logistiikkaselvitys 2009, 79–85.)

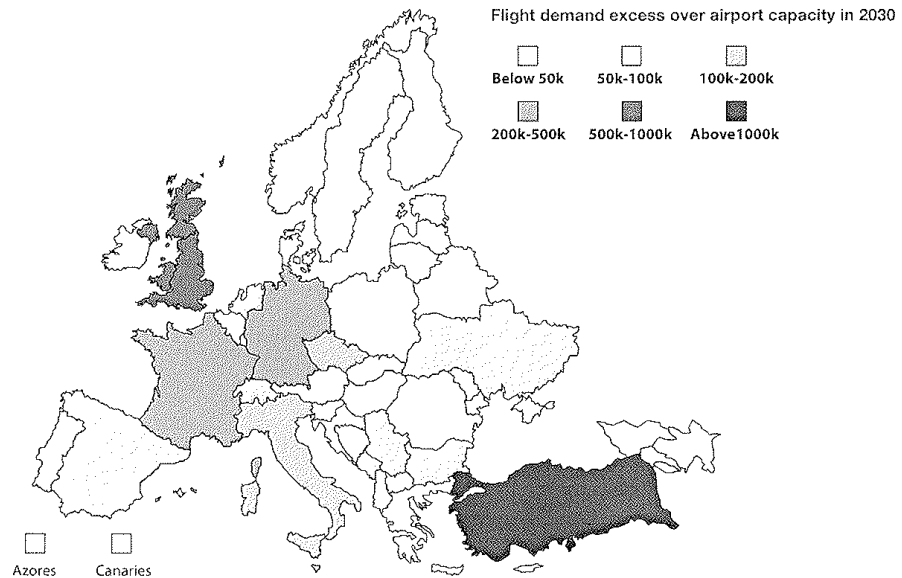
3.3.2 Eri kuljetusmuodot

Kuljetuskustannukset ovat keskimäärin 6,3 % liikevaihdosta eli yli 40 prosenttia kaikista logistiikkakustannuksista (Logistiikkaselvitys 2009, 13). Kustannuksia ovat nostaneet viime vuosina polttoaineen kallistuminen sekä maksujen nousu.

Suomelle tärkeimmät kansainväliset liikennealueet ovat Pohjolan kolmio (läntinen Eurooppa – Pohjoismaat – Venäjä), Paneurooppalainen liikennekäytävä (Helsinki – Pietari – Moskova), Via Baltica sekä Barentsin Euroarktinen liikennealue (N.E.W ja Perämeren kaari). (Sundberg 2009.)

Euroopan mittakaavassa tulevaisuutta tulevat ohjaamaan ennusteet lentoliikenteen kaksinkertaistumisesta vuoteen 2025 mennessä. Pahimmassa skenaariossa 39 lentokenttää toimisi täydellä kapasiteetilla hoitaen jopa 70 prosenttia kaikista lennoista (Ks. kuva 2). Tulevaisuudessa edes nopean rataliikenteen suuret investoinnit eivät pysty korvaamaan lentoliikennettä jatkossa kuin osittain. (Eurocontrol 2008, 3.)

Tämän päivän haasteista suurimmat lentoliikenteessä ovat euroalueen talouden kasvun pysähtyminen, polttoaineiden hinnan jatkuvat muutokset, halpalentoyhtiöiden tilanteen heikentyminen, suurien lentoyhtiöiden omistajavaihdokset tai alasajot sekä talouden heikentymisen vaikutukset matkustajamääriin. (Finavia 2009.)



KUVA 2 Tiivistelmä todennäköisestä lentokenttien kapasiteetin ylimääräisistä vaatuksista vuoteen 2030 mennessä. (Eurocontrol 2008, 15.)

Kasvava lentoliikenne vaatii lentokentiltä uudistuksia sekä melu ja päästöhaittojen minimointia myös alueellisesti. Ilmastonlämpeneminen saattaa vaikuttaa myös rannikoilla sijaitsevien lentokenttien toimintaan mm. vedenpinnan nousun, nousevan keskilämpötilan, makean veden vähentymisen sekä muuttuvien sääolosuhteiden kautta. Suomeen vaikuttaa osaltaan tulevaisuuden haasteena euroalueelle tuttu globaali kasvu ja siihen vastaaminen huomioiden turvallisuus, ympäristölähtökohdat sekä liiketalouden muutokset. (Eurocontrol 2008.)

Lentoliikenteen osalta on puhuttu paljon kustannuksien nousemisesta ja päästöjen vähentämisen tarpeesta, mutta Finavian apulaisjohtajan (haastattelu 15.7.2009) mukaan kaikki kansainväliset ennusteet kertoisivat niistä huolimatta lentoliikenteen kasvavan jopa kaksinkertaiseksi seuraavan noin 20 vuoden aikana. Lentoliikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on noin 2 prosenttia, ja koko ajan kehittyvät polttoaineteknologiat sekä modernimmat koneet tulevat laskemaan osuutta entisestään. Tulevaisuuden trendinä lentoliikenteessä on transfer-liikenne, jossa tankkausvälilaskuja pitkillä lennoilla tehdään noin 6–8 tunnin välein. Suomessa transfer-liikenne on keskittynyt Helsinki–Vantaan lentokentälle. Eniten kasvua on ollut Euroopan ja Aasian välillä Helsinki–Vantaan kautta kulkevalle liikenteelle. Mahdollinen tulevaisuuden kasvukohde on USA–Intia Helsingin kautta. Transfer-liikenteen trendi ulottuu Suomesta lähteväänkin liikenteeseen, sillä Suomi–Aasia välinen liikennöinti on kasvussa. Helsinki–Vantaan Master Plan -työ, jossa visioidaan vuoteen 2030 asti, kertoo kapasiteetin riittävän Helsinki–Vantaan lentokentällä vähintään 30 vuotta. Tällä hetkellä matkustajia on viimeisen 12 kuukauden aikana Helsinki–Vantaalta lähtevissä kansainvälisissä reittiliikenteen vuoroissa ollut 9,3 miljoonaa henkilöä ja lisäksi tilauslentoliikenteessä (lomalennot) 1,3 miljoonaa henkilöä.

Rahtiliikenne Suomeen ja Suomesta on Helsinki–Vantaa painotuksellista, lähinnä koska suurin osa lentorahdista kulkee matkustajakoneissa. Rahtiliikenteen kysyntä on myös keskittynyt vahvasti pääkaupunkiseudulle. (Finavia, haastattelu 15.7.2009.)

Vuoteen 2015 on tarkoituksena aloittaa seuraavat kehittämishankkeet: Seinäjoki–Oulu (palvelutason parantamisen 2.vaihe), Luumäki–Imatra (kaksoisraide ja nopeustason nostaminen), Helsinki–Riihimäki (välityskyvyn parantaminen), Kokkola–Vartius (liikennöintiedellytyksien parantaminen) sekä Luumäki–Vainikkala (kaksoisraide). Lisäksi Ratahallintokeskus huolehtii kehäradan ja Espoon kaupunkiradan suunnitteluvalmiuden mahdollistavan rakennustöiden aloittamisen päättäjien ilmoitusten mukaan. Suunnitelma merkitsee perusradanpidon rahoituksen nostamista sekä laajaa kehittämisohjelmaa. (Ratahallintokeskus 2006, 44–45.)

Suomi kuuluu Euroopan unionin Pohjolan kolmio -hankkeeseen, jonka tarkoituksena on luoda nopea junayhteys Helsingin ja Pietarin välille vuoden 2015 loppuun mennessä. Suomessa kansainvälisten rataliikenneyhteysien toimivuudella on suuri kansantaloudellinen merkitys. (Ratahallintokeskus 2006, 13.)

Suomen rataverkko on huomattavasti tieverkostoa harvempi, mutta erityisesti tavaraliikenteen osalta kattava. Rataverkosto omalta osaltaan keventää tieverkoston paineita mm. raskaita kuljetuksia varten rakennetuilla rataosuuksilla suoraan terminaaleihin sekä teollisuuslaitoksiin.

Rataverkoston suurimpia ongelmia ovat pullonkaulat palvelutasossa, kuten välityskyvyn puute, päällysrakenteen yli-ikäisyys sekä yhteiskunnan muutokset. Yhteiskunnan muutoksista globalisaatio, tietoliikenteen ja osaamisen kehittyminen, teknistyvä elämäntapa, väestön keskittyminen sekä ikääntyminen ja kansainvälisen valvonnan muutokset vaikuttavat rataliikenteen päätöksiin. Ennusteet yhteiskunnan muutoksista tällä hetkellä kuitenkin tukevat rataliikenteen tarpeellisuutta sekä kehittämistä. Venäjän kasvu Suomen kauppakumppanina edistää rataverkoston kehittämistä. Ratahallintokeskuksen mukaan kehittäminen ottaa priorisoinnissaan huomioon seuraavat seikat: elinkeinoelämän kuljetustarpeet, aluerakenteen tarpeet, verkon toimivuuden, muiden liikennemuotojen kehittämistoimenpiteet, investointien vaiheistus- ja yhdistelymahdollisuudet, toimenpiteiden laadun ja hinnan suhteessa saavutettavaan etuun, liikenteelle aiheutuvien haittojen minimoinnin, suunnittelun alkutilanteen sekä rahoitusmahdollisuudet. Ratahallintokeskuksen ylitarkastaja ei nähnyt rataliikenteen muutoksia Forssan seudulla tulevan enää suunnitelmiin 2030 mennessä. (Ratahallintokeskus, sähköpostiviesti 16.6.2009.)

Vuoden 2015 jälkeen aloitettavista isoista kehittämishankkeista on tiedossa seuraavat: Seinäjoki–Oulu (välityskyvyn parantaminen kaksoisraideosuuksilla), Helsinki–Turku (palvelutason ja välityskyvyn parantaminen), Orivesi–Jyväskylä (välityskyvyn parantaminen kaksoisraideosuuksilla), Toijala–Tampere (välityskyvyn parantaminen), Tampere–Seinäjoki (välityskyvyn parantaminen kaksoisraideosuuksilla) sekä Kouvola–Kuopio (palvelutason parantaminen). (Ratahallintokeskus 2006, 45.)

Vuoden 2015 jälkeen aloitettavien isojen kehittämishankkeiden priorisointia ei ole vielä suoritettu. Vuoden 2015 jälkeen alkavaksi on suunniteltu lisäksi seitsemää muuta hanketta, jotka vaativat toistaiseksi lisäselvityksiä: Helsingin seudun taajamajuna- ja lähiliikenteen laajentaminen, jatkosähköistäminen, Pisara-rata (Helsinki), henkilöliikenteen nopeustason nostaminen väleillä Jyväskylä–Pieksämäki, Imatra–Joensuu, Tampere–Pori sekä Toijala–Turku. (Ratahallintokeskus 2006, 45.)

Eri maakuntien suunnitelmat poikkeavat Ratahallintokeskuksen toteutus-suunnitelmista hieman; Toijala–Turku-radon palvelutalon nosto on ajoitettu Ratahallintokeskuksella myöhemmäksi sekä suurhankkeet ELSA, HELI ja lentokentän kaukoliikenneyhteys ovat suunnitelmissa 10–20 vuotta myöhemmin kuin maakuntien tavoitteissa. (Ratahallintokeskus 2006, 46.)

Tulevaisuuden yleisiä trendejä tieliikenteeseen kohdistuen säätelee ihmisten liikkumistarpeeseen ja liikkumiskäytäntöön liittyvät seikat. Seikkoja ovat mm. muuttoliike kaupunkoihin, kasvavien kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteenmuutokset, Helsingin metropolialueen kasvu, ikääntyneiden liikenteenkäyttäjien määrän nousu, öljyn hinnan nousu sekä varallisuuden kasvaminen. Tulevaisuuden muutostekijät vaikuttavat liikennesektorilla henkilöautoliikenteen ruuhkautumiseen kasvukaupungeissa, henkilöautoriippuvuuden kasvuun, liityntäliikenteen merkityksen kasvuun, kevyen liikenteen kasvuun sekä kasvukaupunkien välisten pitkämatkaisen liikenteen kasvuun. (Tiehallinto, haastattelu 18.8.2009 ; Laakso & Loikkanen 2004, 319–325.)

Tavaraliikenteen kuljetustarpeeseen vaikuttaa hieman erilaiset muutostekijät. Tavaraliikenteen kuljetustarvetta määrittelee tulevaisuudessa kansainvälisen vuorovaikutuksen lisääntyminen, öljyn hinnan nousu, energiatehokkuuden merkitys kuljetuksissa, tuotannon siirtyminen pois Suomesta sekä logistiikan muuttuvat vaatimukset. Tavaraliikenne tulee muuttamaan todennäköisesti kansainvälisemmäksi, tuontipainotteiseksi, vaikeammin ennakoitavaksi, kalustoltaan jakelukuljetuksia suosivaksi, terminaaleja hyödyntäväksi sekä rooliltaan vahvemmaksi. (Tiehallinto, haastattelu 18.8.2009.)

Kauppamerenkulkuun vaikuttaa heittelevät rahtihinnat, koveneva kilpailu sekä kasvavan liikenteen vaatimukset. Rahtihinnat muuttuvat kilpailun sekä polttoaineiden hintojen mukaan ja vaikuttavat Suomen varustamojen kilpailukykyyn. Suomen kauppalaivaston keski-ikä on kohtuullisen korkea, ja suuri osa uudesta lastiliikennekalustosta rekisteröidään vieraiden lippujen alle. Kaluston korkean iän lisäksi kilpailukykyä heikentää oman työvoiman hintavuus, jolloin joudutaan käyttämään kolmansien maiden työvoimaa. Kilpailukykyä pyritään nostamaan Pohjoismaisella yhteistyöllä. Kauppamerenkulkua on 2000-luvulla heikentänyt valtion epäselvä merenkulkupolitiikka verrattuna kilpailijamaihin. (Vainio, Kajander, Karvonen & Lindebäck 2002.)

Viennin ja kansainvälisen kaupan näkökulmasta toiminta on hyvin keskittynyttä. Puolet Suomen viennistä koostuu 21 suurimman vientiyhtiön kaupoista. Suomessa on kuitenkin yli miljoonan euron vuosittaiseen vientiin yltäviä yhtiöitä yli 1 500. (Sundberg 2009, 6–7.)

Tärkeimpiä merikuljetuksien rahdinantajia ovat paperiteollisuus ja perusmetalliteollisuus. Suomen tärkeimmät kaupan tuontisatamat sijaitsevat Helsingissä ja Turussa, mutta myös Pohjois-Pohjanmaalla on potentiaalia. Tulevaisuuden näkymissä on intermodaalisuuden kasvu, logistiikkaketjujen tehostaminen sekä Venäjälle suuntautuvan liikenteen kasvu. (Sundberg 2009, 6–7.)

3.3.3 Varastointi

Varastoon sitoutuneen pääoman logistiikkakustannukset ovat toiseksi suurin kustannus varsinkin teollisuusyrityksillä. Varastoinnin kustannuksien katsotaan nousseen hieman edellisestä tutkimuksesta vuodelta 2005. (Logistiikkaselvitys 2009, 56.)

3.3.4 Tulevaisuuden näkymät

Lähitulevaisuuden suurimmat uhat ovat kysynnän nopea lasku sekä kustannusten nouseminen. Yrityksien suurimpia kehityskohteita ovat asiakaspalveluasteen nostaminen ja asiakaspalvelun parantaminen sekä kustannusten laskeminen. Haasteen tulevaisuuteen luo yrityksiä kansainvälistyminen, jolloin suuri osa logistiikkakustannuksista syntyy ulkomailla. Globaalien virtojen hallinta yrityksessä vaatii osaamista ja asiantuntemusta. (Logistiikkaselvitys 2009 ; Liikenne- ja viestintäministeriö 2005.)

Kehitystrendit ovat kansainvälisiä muutosaloja, jotka vaikuttavat liiketalouden kautta logistiikkaan. Nousevia trendejä tiedetään olevan asiakaslähtöisyys (räätälöinti, lisäarvopalvelut), täsmällisyysvaatimusten kiristyminen, toimituserien pienentyminen ja lähetystiheyden kasvu, kuljetusten siirtyminen intermodaalikuljetuksiksi sekä sitoutuneen pääoman laskeminen varastoissa ja muussa käyttöomaisuudessa. Tulevaisuudessa myös globalisoituminen tulee lisäämään kansainvälistä verkostoitumista ja toimintojen ulkoistamista aina ulkomaita myöden. Suomen tasolla asiaan vaikuttaa myös Venäjän kaupan (varsinkin raakapuun) sekä kaukoidän kaupan kehittyminen sekä bioenergian käyttöönoton lisääntyminen. (Iik-kanen 2008, 13–17.)

3.4 Logistiikka Kanta-Hämeessä

Lentoliikenteen osalta Finavian apulaisjohtaja (haastattelu 15.7.2009) kertoo, että kotimaan liikenne on laskusuunnassa ja sen varaan tuskin uusia kenttiä syntyy. Alle 300 km:n etäisyydellä Helsingistä tulevat jatkossakin menestymään ainoastaan kentät, joilla on omia suoria ulkomaan reittejä ja riittävää omaa matkustajapohjaa. Tällä hetkellä tulevaisuudessa Etelä-Suomen kentistä ainoastaan Turulla ja Tampereella näyttäisi olevan edellytyksiä siihen. Turun kenttä on myös kasvattanut osuuttaan lentorahdin osalta pikarahtiyhtiöiden (DHL ja TNT) vuoksi. Finavia ei itse ohjaa lentorahdia, vaan kysyntä määrittää keskittymiset. Parhaimmat kasvunäkymät ovat tällä hetkellä Pohjois-Suomen kentillä matkailun johdosta.

Vaikka uusia keskuksia syntyisi, Finavian apulaisjohtaja (haastattelu 15.7.2009) epäilee niiden kasvua merkittäväksi jo ennalta tiheän kenttäverkoston takia. Tämä tarkoittaisi Humpvilan lentokenttähankkeiden yms. vaativan omia sopimuksia liikennöitsijöiden sekä alan toimijoiden kanssa kannattaakseen.

Iikkasen mukaan (2008) rataliikenteen merkittävimpiä kuljetuksia Hämeen alueella ovat Ruukin kuljetukset sekä raakapuun kuljetukset. Hämeenlinnassa sijaitseva Parolan panssaridivisioona kuljettaa jätteitä käsiteltäväksi Riihimäen Ekokemiin, mikä osaltaan lisää kuljetustarpeita. Kanta-Hämeen suurin pullonkaula sijaitsee Helsinki–Riihimäki-osuuden välillä. Osuudella on päiväsaikaan hyvin vähän kapasiteettia tavarajunille, jolloin niiden kulku joudutaan keskittämään öihin. Kapasiteetin puute on vaikeuttanut erityisesti Vuosaaren sataman kuljetuksia. Rata on ruuhkautunut myös Riihimäen pohjoispuolelta, jossa kohtausraiteiden vähyys joudutaan ohjaamaan tavarajunia pääraiteiden poikki.

Raakapuun Venäjän kuljetuksien vuoksi on Riihimäelle suunnitteilla kolmioraide, jolla saataisiin liikenne Lahden ja Hämeenlinnan suuntiin toimimaan tavaraliikenteen osalta. Riihimäen kolmioraide on mukana ”Rautateiden tavaraliikenteen edistäminen läntisessä Suomessa”-teemapaketissa, jonka toteutus riippuu perusradanpidon lisärahoituksesta. Hyvinkää–Hanko välinen osuus on sähköistämätön, mikä nostaa liikenteen päästöjä sekä liikennöintikustannuksia. RHK:n vuonna 2008 tekemien kannattavuuslaskelmien mukaan sähköistäminen kannattaa, mikäli ennustettu kasvu liikenteessä tapahtuu. (Iikkanen 2008, 23.)

Rataosuuden Toijala–Turku perusparannus valmistui vuoden 2008 aikana. Tavaraliikenteen arvellaan kasvavan varsinkin raakapuukuljetuksien muodossa. Tämä tukisi Humpvilan suunnitellun raakapuuaseman valmistamista. Toijala–Turku rataosuuden kehitykseen vaikuttaa eniten Helsinki–Turku-rataosuuden kehittäminen. Kuljetusmäärien noustessa Toijala–Turku-välin ongelmiksi kehkeytyisivät pitkät kohtausvälit sekä turvallisuusasiat suuren tasoristeysmäärän vuoksi. (Iikkanen 2008, 23–24.)

Tavoite liikennejärjestelmän kestäväällä tavalla kilpailukykyisyydestä merkitsee erityisen huomion kiinnittämistä Kanta-Hämeen rautatiekuljetusmahdollisuuksien kehittämiseen. Tämä edellyttää panostusta pääradan välityskyvyn parantamiseen, yhdistettyjen kuljetusten käyttömahdollisuuksien synnyttämiseen sekä rautatiekuljetusten kilpailukykyä parantaviin muihin toimenpiteisiin kuten Riihimäen kolmioraiteen toteuttamiseen ja Hyvinkää–Hanko-radon sähköistämiseen. Riihimäen–Hyvinkään seutu soveltuu hyvin yhdistettyjen kuljetusten terminaalin sijoituspaikaksi, koska seudulta on hyvät rautatieyhteydet avautuvaan Vuosaaren satamaan, Venäjän ja Kaukoidän suuntaan, Hangon satamaan sekä Pääraataa myöten Länsi- ja Pohjois-Suomeen. (Iikkanen 2008, 26.)

Kanta-Hämeen tieverkoston vahvuuksia ovat kattava päätieverkosto, joka takaa hyvät yhteydet Etelä-Suomen suurimpiin kaupunkeihin. Päätieverkoston heikkoutena ovat kaksikaistaisten teiden paikoittaiset palvelutason ongelmat sekä heikkohko liikenneturvallisuus. Alueella on päätiejaksoja, joiden palvelutasoa tulisi parantaa, varsinkin tulevaisuudessa liikennemäärän kasvaessa toimivuus- ja turvallisuusongelmat tulevat lisääntymään. (Tiehallinto, haastattelu 18.8.2009.)

Kanta-Hämeen liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu Kanta-Hämeen hyvä logistinen sijainti ja alueen läpi kulkevien valtakunnallisten ja kansainvälisten tie- ja ratayhteyksien merkitys. Kanta-Hämeen hyvä logistinen sijainti antaa hyvän lähtökohdan Kanta-Hämeen elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kehittämiselle. Kanta-Hämeen hyvällä logistisella asemalla ja liikenneyhteyksillä on myös tärkeä valtakunnallinen merkitys. Alue soveltuu erinomaisesti koko maata palvelevien teollisuuden ja kaupan logistiikkakeskusten sijaintipaikaksi. Kuljetus- ja logistiikka-toimialalla on potentiaaliset mahdollisuudet kehittyä yhdeksi Kanta-Hämeen taloudellisen kehityksen vetureista. Tämä edellyttää logistiikkatoimintaan soveltuvien tonttien riittävää tarjontaa. Sopivia logististen toimintojen alueita ovat liikenneverkon solmukohdat. Elinkeinoelämän kannalta liikennejärjestelmän kehittämisen tärkeimpiä tavoitteita on huolehtia Kanta-Hämeessä toimivien yritysten tavaraliikenteen ja työmatkaliikenteen sujuvuudesta, kilpailukyvyistä, turvallisuudesta ja ympäristöystävällisyydestä. Kanta-Hämeen elinkeinorakenteen vuoksi suuri osa alueen teollisuuden kuljetuksista edellyttää tiekuljetusta ovelta ovelle, minkä vuoksi liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu tieyhteyksien merkitys. Tieyhteyksien kehittämisen merkitys korostuu erityisesti Forssan seudulla, jolla ei ole suoraa ratayhteyttä pääkaupunkiseudulle ja jonka ulkoiset päätieyhteydet ovat nykyisin kolmesta kaupunkiseudusta puutteellisimmat. Kanta-Hämeen alempiasteisen tieverkon kunnosta huolehtiminen on tärkeää erityisesti maa- ja metsätaloudelle. (Iikkanen 2008, 26.)

Kumipyöräliikenteen osalta maankäytön muutokset sekä elinkeinoelämän hankkeet aiheuttavat muutoksia seudulla jonkin verran nyt ja tulevaisuudessa. Tällä hetkellä vaikuttavia muutoksia ovat Hämeenlinnan seudulla kuntaliitos, Rastikankaan nouseminen logistiseksi keskuksiksi, VT 10 varren kehittyminen, Merven alueen kehittyminen teräslogistiikkatoimintojen alueeksi sekä Moreenin alueen kehittäminen logistisesti. Riihimäki-Hyvinkää alueella muutoksia aiheuttavat Railport-termiinalikeskussuunnitelmien mahdollinen läpimeno, Riihimäen asemanseudun uudet suuret kauppakeskukset sekä Dieselparkin suunnitelmat. Forssan seudulla muutoksia tuo mahdollinen metallialan logistiikkakeskus, Saharannan kasvava ostoskeskuskeskittymä, kierrätyslogistiikan keskittyminen ja kasvaminen seudulla, Humppilan raakapuu terminaali paikka sekä Humppilan lentokenttä hankkeen mahdollinen eteneminen. (Iikkanen 2008, 11–12.)

Hämettä koskevat tieverkon muutokset ovat Tiehallinnon mukaan (haastattelu 18.8.2009.) seuraavanlaisia:

Valtatie 2 – tien ongelmia ovat kapeus, mäkisyys sekä useat liittymät. Tiellä on taajamien kohdalla ongelmia liikenneturvallisuuksessa sekä välityskyvyssä. Tavaraliikenteen osalta ongelmia on Vihti–Karkkila välillä, jossa ei ole esitetty toimenpiteitä. Tietä on kunnostettu osittain mm. liittymien ja ohituskaistojen osalta hankkeessa, joka päättyy 2009. Tulevaisuuden suunnitelmissa olevat seudulliset ja paikalliset logistiset hankkeet valtatie kahden osalta ovat toimintoja, jotka aiheuttavat keskenään erilaista liikennettä erilaisia määriä. Tietä on jo osin parannettu ja toimenpiteitä mitoitettu niin, että ne riittävät jonkin aikaa tulevaisuuteen. Viimeisten parannusten toteuduttua yhteysvälille jäi edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia tien kapeuden ja heikohkon geometrian vuoksi. Hankkeiden toteutuessa ja liikennemäärien lisääntyessä myös ongelmat tulevat suuremmiksi juuri näillä jaksoilla.

Valtatie 9 – tien ongelmia ovat kapeus, useat tasoliittymät sekä vähäiset ohituspaikat. Tien ongelmat aiheuttavat liikenneturvallisuuksien heikentymistä. Humppilan ja Forssan liikennettä auttaisi tiehallintolaitoksen tekemä esitys valtatie 9:n Loimaa–Kunho välin parantaminen kaksikaistaiseksi päätieksi, jolla on keskikaiteellisia ohituskaistoja, ja kuntakeskuksilla omat eritasoliittymät.

Valtatie 10 – tien osalta ongelmia ovat Turku–Lieto osuuden ruuhkautuminen sekä heikko liikenneturvallisuus. Tiehallintolaitos on suunnitellut Kanta-Hämeeseen parannuksina Forssan kohdalla tien kohentaminen ”kevyin toimenpitein”, mikä on jo käynnissä. Lisäksi Forssan seudulle on tarkoitus tehdä uusia liittymä- ja kaistajärjestelyjä sekä rakentaa melusuojuja tulevaisuudessa. Forssa–Hämeenlinna välille ollaan aikeissa tehdä riistaitoja, parantaa liittymiä sekä rakentaa uusia ohituskaistoja. Myöhemmin välin tieosuutta on tarkoitus leventää ja peruskorjata osuuden siltoja sekä kantatie 54:n eritasoliittymä.

Valtatiet 10 & 12 – teiden ongelmana ovat kapeus, huonot ohitusmahdollisuudet sekä vaaralliset risteykset. Hämeenlinna–Tuulos välille on vuonna 2007 tehty kehittämisselvitys, johon tulee päätös seuraavan maakuntakaavan yhteydessä.

Valtatie 12 – Tien ongelmia ovat päivittäinen ruuhkautuminen Tampere–Kangasala välillä, ohituspaikkojen puute sekä puutteelliset liittymäjärjestelyt. Parannuksena on ehdotettu Tampere–Kangasala välin muuttamista nelikaistaiseksi moottoritieksi ja ohituskaistojen lisäämistä muille osuoksille. (Tiehallinto, haastattelu 2009.)

Kuljetusmuotojen välisissä osuuksissa ei ole odotettavissa suuria muutoksia lähivuosina. Maantiekuljetusten osuus kotimaan kuljetuksista tulee olemaan noin 70 %, sisäisten kuljetusten osalta 90 %. Rautatieliikenteen tavarakuljetuksien avaaminen kilpailulle vuoden 2007 alusta ei ole toistaiseksi muuttanut markkinoita mainittavasti, eikä siihen uskota tulevan muutosta lähivuosina. (Sundberg 2009, 63–64.)

Raideliikenteen osuus on Suomessa kansainvälisesti huomattavan suuri, jolloin sen osuuden kasvattaminen voi olla hankalaa. Eri kuljetusmuotojen välillä ei Suomessa ole isoa kilpailua, koska kuljetusketjuilla ei ole yhtä merkitsevää asemaa Suomen sisäisessä liikenteessä kuin ulkomaan liikenteessä (lähes 50 %). (Sundberg 2009, 63–64.)

Teollisuudenalojen tavoitteet laajentaa toimintaa Suomen ulkopuolelle, sekä raskaan teollisuuden tarve siirtyä satamien läheisyyteen, tulee vaikuttamaan Forssan seudun kehitykseen pitkällä aikavälillä. Forssan seutukunta sijaitsee lähellä pääkaupunkiseutua sekä Turkuja, johon vienti ja tuonti ovat keskittyneet kauppamerenkulun osalta. (Sundberg 2009, 62.)

Kauppamerenkulussa on kasvavana trendinä ekologiset kuljetusketjut, kuljetuspalveluiden kysynnän lisääntyminen sekä ulkoistaminen. Merenkululaitos on arvioinut kokonaisliikenteen Suomessa vuonna 2030 olevan 130 miljoonaa tonnia ilman transistoa. Tuonnin oletetaan kasvavan vientiä nopeammin. (Sundberg 2009, 63.)

Näiden näkymien perusteella hyvät yhteydet satamiin sekä logistiikan erikoispalvelut voivat olla avainasemassa Forssan seutukunnan kehittymisessä.

Hämeenlinnan sijainti ja hyvät kulkuyhteydet ovat tuoneet alueelle paljon suuria toimijoita ja lisännyt täten alueen tuotantoa. Riihimäen ja Hyvinkään seutu on tunnettu teknisen tukkukaupan alue, minkä lisäksi alueella sijaitsee usean suuryrityksen toimipaikkoja (Valio, Sako, Aga, Ekokem, Versowood, Kone). Tuotannossa Forssan seudulla teollisuudella on merkittävä rooli sekä elintarviketeollisuuden että rakennusaineteollisuuden osalta. Muita merkittäviä toimialoja ovat kirjapainotuotanto sekä metalliteollisuus. Jätehuollon kannalta Forssasta on muodostunut alueellinen tekijä, sillä noin 20 kunnan yhdyskuntajätteet toimitetaan käsiteltäviksi seudulle. (Iikkanen 2008, 7–8.)

3.5 Palvelukonsepti

Suomessa sähköisten järjestelmien käyttö on yleistynyt varsinkin suurten yritysten keskuudessa. Erilaisia www-portaaleja, extra-/intranet- ratkaisuja käyttää noin 60–80 % suurista yrityksistä ja 20–30 % pienistä yrityksistä (Logistiikkaselvitys 2009, 73.)

Verkkopalvelua laadittaessa aloitetaan työ tekemällä suunnitelma palvelulle eli ”palvelukonsepti”. Palvelukonsepti määrittää verkkopalvelun tehtävän, kohderyhmän, tavoitteet, sisällön sekä perusidean. Palvelukonseptin katsotaan olevan verkkopalveluiden tuottamisen vaikein ja samalla tärkein osa. (Steerco Oy 2009.)

Palvelukonseptin onnistumiseksi tarvitaan toteuttajilta yhteinen visio, joka sisältää tekniset, sisällölliset sekä käyttöön liittyvät yksityiskohdat. Palvelukonseptin luominen tekee verkkopalvelusta yhdenmukaisemman sekä priorisoi ratkaisujen tärkeyden. Palvelukonsepti selkeyttää vision projekti-ryhmälle ja toteuttajalle sekä dokumentoi sen. (Steerco Oy 2009.)

Palvelukonsepti voidaan dokumentoida osaksi suunnitelmaa, runkokäsikirjoituksen oheen, toteuttajan ohjeistukseen tai erilliseksi dokumentiksi. Palvelukonseptin onnistumiseksi kannattaa aloittaa miettimällä, miksi palvelu on olemassa. Vastauksena saadaan verkkopalvelun tavoitteet, joiden mukaan voidaan luoda uutta sivustoa. Tavoitteiden tulisi olla selkeitä, mitattavia ja riittävän yksinkertaisia. Tavoitteiden tulee saavuttaa kaikkien osapuolien hyväksyntä. Palvelukonsepti, tavoitteet ja sivusto itsessään vaativat päivityksiä aika ajoin. (Sterco Oy, 2009.)

Sivuston toteutus kannattaa alusta asti antaa ammattilaisten käsiin ja lähteä luomaan kokonaan uutta palvelua. Uusien osioiden lisääminen vanhoihin verkkopalveluihin tekee monesti sivustosta vaikeasti ymmärrettävän ja sekavan. Sivuston toteutuksessa tuli huomioida päivittämisen vaatimukset.

3.5.1 Yrityksien tarpeet

Kautosen ja Kolehmaisena mukaan yrityksillä on koosta, toimialasta ja yrityspolitiikasta riippuen hyvin erilaisia tarpeita. Tarpeita selvitettäessä on helpointa koota saman alan yritykset klustereiksi ja pyrkiä selvittämään yhden klusterin tarpeet kerralla. (Ks. Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 77–108.)

Yleisesti voidaan luokitella yritysten tarpeet seuraavasti (vrt. Arnold & Thuriaux 1997, 39–40):

- Proaktiivinen mentorointi, jolla yritykset tunnistaisivat omat vahvuutensa ja heikkoutensa. Tätä kautta yritykselle aukeaa sen omat tarpeet.
- Perusliiketoiminnan kykyjen kehittämiseen liittyvät palvelut, jotka koskevat lähes kaikkia yrityksiä. Neuvonta voi olla laatuun, tuotantoon, tietojärjestelmiin tai muuhun vastaavaan liittyvää.
- Teknologiaperusteisesti eriytetty palvelut, jotka ovat alan markkinoihin tai teknologioihin sidottua asiantuntemusta.
- T&K-palvelut, verkostopohjaista yhteistyötä asiantuntijoiden ja koulutus- sekä tutkimuslaitosten kesken, jolla pyritään jakamaan tietoa yritykseen ja yritykseltä toimijoille. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 89–90.)

Keinoja tukea yritysten tarpeita on useita. Tärkeimpiä on valmentaminen ja kouluttaminen sekä yhteyksien luominen yritykselle ja yritysten välille. Rahoittamalla tuetaan yrityksiä parhaiten edistämällä heidän erikoistumistaan, brokeroimalla tai luomalla yhteisohjelmia koulutusyhteisöjen kanssa, riskirahastoja synnyttämällä, yritystuilla, yhteistoiminnallisella alueellisella näkemyksellä sekä luomalla alueen strategioita yhteistyössä. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 97–103.)

Kansainvälistyvien yritysten tarpeet poikkeavat hieman muista. Kansainvälistymään pyrkivien yritysten tarpeita parhaiten auttavat erilaiset rahoitusmuodot innovaatioiden tueksi, kansainvälisten yhteyksien edistäminen, ulkopuolisten resurssien saatavuutta helpottaminen, paikallinen kouluttaminen pk-yrityksen tarpeisiin, alihankintaketjujen kehittäminen sekä mahdollisuuksien avaaminen pk-yrityksille.

Kati-Jasmin Kososen mukaan institutionaalisesti ohuilla seuduilla yritysten tarpeiden helpottaminen voi olla vaikeampaa kuin institutionaalisesti tiheillä alueilla. Hallinnollisesti vahva ympäristö ei pysty luomaan helpolla innovatiivista, välittävää ja aktiivista toimintaympäristöä. Institutionaalisesti ohuiden seutujen tulisi pyrkiä hakemaan ulkopuolisia yhteistyökumppaneita sekä verkostoja, jolloin apua pystytään tarjoamaan yrityksille. (Alueiden kilpailukyyn kahdeksan elementtiä 2000, 109–128.)

”Globalisoitumisen ja tietoyhteiskuntakehityksen myötä suomalaiset kaupunkiseudut ovat joutuneet mukaan maailmanlaajuiseen kilpailuun osajista ja yrityksistä. Menestyäkseen kilpailussa kaupunkiseutujen on pyrittävä luomaan jotakin todella ainutlaatuista ja kilpailukykyistä. Yhtä oleellista kuin kehittää kilpailukykyä on huolehtia siitä että tavoitellut kohderyhmät ovat tietoisia kaupunkiseudun tarjoamista mahdollisuuksista ja että kaupunkiseudun imago kohderyhmissä on toivottava. Kaupunkiseudun kilpailukyyn kehittämiseen tarvitaan siis myös markkinointia”. (Kostiainen 2001.)

Globalisoituvassa maailmassa tulee muistaa, että tarpeita voidaan täyttää monella tavalla. Ulkomaalaisten osajien määrä suomalaisyrityksissä on koko ajan nousussa. Pienien kaupunkiseutujen keinona on myös löytää yritysten ydinvahvuuksia parantavia filiaaleja. Yleisesti ottaen on hyvin tärkeää kehittää sitä tapaa, jolla paikallinen sekä globaali taso yhdistyvät alueella.

Yritysten tarpeisiin vaikuttaa myös toimiala. Forssan seudulla vuonna 2006 alkutuotannon osuus oli 6 %, teollisuuden 37 %, palveluelinkeinojen 51 % ja muiden elinkeinojen 6 %. Seudun tärkein työllistäjä oli elintarviketeollisuus. Taantuman myötä rakenne muuttunee osittain, mutta tutkimusten mukaan samankaltaiset yritykset asettuvat seudulle muutoksista huolimatta. (Huovari & Lehto 2009.)

3.5.2 Imagon luominen alueelle

Palvelukonsepti omalta osaltaan on tärkeä osa alueen markkinointia. Markkinoinnin onnistumiseksi tulee palvelukonseptin luoda imagoa, joka henkii positiivista alueellista tunnetta ja lisäksi on tarpeeksi vahva kumoamaan ennakoasenteita ja negatiivisia käsityksiä.

Imagon tulisi profiloitua tuomaan esiin selkeää viestiä, joka koostuu alueen konkreettisista mahdollisuuksista ja tärkeimmistä ominaisuuksista. Imagoa voi pönkittää alueen historiallinen tausta, nykyiset ominaisuudet ja kilpailuedut, tai muu kilpailijoista erottava kompetenssi. (Alueiden kilpailukyyn kahdeksan elementtiä 2001, 151–169.)

Imagon profiloimiseksi mietitään markkinoinnin kohderyhmä(t) segmentoidusti, muut viestintäkeinot sekä viestintään vaikuttavat tekijät. Imago on paikallisuuden ulkoinen ilmentymä, jolloin imagon tulee olla myös realistinen: ei haluta kohderyhmän pettyvän markkinoinnin tuomaan mielikuvaan. Imagosta voidaan erottaa kolme eri osaa: imagon profiloituminen eli markkinoinnin suunnitteleminen, imagon tulos eli mielikuva, joka syntyy kohderyhmän jäsenelle, sekä imagon tehokkuus eli sen vastaavuus reaalielämään ja asiakkaan reaktioon alueesta. Imagon luomisen lisäksi voidaan markkinoida paikkaa erikseen toimimalla ja kehittämällä seutua imagon mukaiseksi ja muokkaamalla konkreettisesti mielikuvia alueesta. Paikan markkinoinnissa toiminnallisesti voidaan keskittyä alueen yksittäiseen toimintoon tai palveluun ja sen kehittämiseen, klusterien tai palvelukokonaisuuksien kehittämiseen tai koko seudun kehittämiseen. (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 151–169.)

3.6 Viestintä internetissä

Nykyään internet-sivusto on elinehto myös julkiselle sektorille. Tiedonhaku sähköisesti on nopeaa ja tehokasta, ja sähköistä tiedonhakua suositaankin yleisesti. Voidaan yleistäen sanoa, että mikäli jotain ei löydy internetistä, ei sitä ole olemassakaan valtaväestölle. Menestymisessä internetissä on kyse ainoastaan siitä, miten hyvin onnistut markkinoimaan itseäsi sähköisessä ympäristössä. Peruseriaate on tehdä sivusto, joka on toimiva ja toteuttajien mielestä hyvännäköinen ja helppokäyttöinen.

Ropen (2003) mukaan suurimpia virheitä sivustojen toteutuksessa tehdään teknisissä ratkaisuissa. Teknisyys ja liialliset yksityiskohdat tekevät sivustosta ainoastaan sekavan ja vaikeaselkoisen. Turha teknisyys myös vaatii selaajan koneelta enemmän, siksi sivuston tulisikin olla suunnattu peruskäyttäjää silmällä pitäen.

Sivuston sisältämä informaatio on toinen kompastuskivi. Informaation tulee olla ajan tasalla, ymmärrettävää, ja toteuttajien pitää pystyä vastaamaan sitä koskeviin kysymyksiin. Informaatiota valikoidessa tulee miettiä, mistä tiedosta asiakas on oikeasti kiinnostunut. Informaation tulee olla myös loogisesti esitetty ja helposti löydettävissä. (Rope 2003.)

Rakenteen ja ulkonäön suunnittelu kannattaa jättää ammattilaisille. Rakenteen on suunniteltava pitkäikäiseksi, jolloin sen peruselementit on loogisesti rakennettu yksinkertaiselle pohjalle. Liian monimutkainen sivusto ei houkuttele käyttäjiä tutustumaan sivustoon, eikä varsinkaan uudelleen käyntiin. Infovalikko on helppo keino parantaa käyttäjäystävällisyyttä. Rakennetta tai ulkonäköä pohdittaessa tulisi katsoa esimerkkiä täysin eri alan toimijoilta, sillä kilpailijoilta kopioitaessa menetetään erotettavuuden kilpailuetu. (Rope 2003.)

Informaatiota tärkeämpää ovat sivustolle laitettavat kuvat. Hyvä visuaalisuus houkuttelee selaamaan tarkemmin. Visuaalisuutta ja informaatiota tulee päivittää ja uusia jatkuvasti kävijöiden mielenkiinnon säilyttämiseksi. Visuaalisuutta lisää avaruus ja tyhjä tila, jolloin sivustoa saadaan selkeämmäksi. (Rope 2003.)

Selkeyden lisäksi tulisi miettiä miten sivustolle luodaan mielikuva luotettavuudesta; esimerkiksi yhteystietojen pitäisi näkyä jokaisella sivuston välilehdellä, sillä asiakas ei halua joutua etsimään niitä. Sivuston löydettävyyden kannalta, on hyvä luoda hakusanajärjestelmä sekä linkkijärjestelmä, joiden avulla potentiaaliset käyttäjät löytävät sivuston. (Rope 2003.)

Sivuston omistajien tulisi luoda sivustolle selkeät, mitattavat tavoitteet sekä analysointipohjat. Tavoitteilla ja analyyseilla selviää sivuston toimivuus ja sen kiinnostavuus. Tulokset ovat tärkeitä kehittämisen kannalta. Kehittämiseen on hyvä kysyä neuvoa myös suoran käyttäjäpalautteen muodossa. Jokaiseen palautteeseen tulisi kuitenkin vastata välittömästi, ettei asiakas koe kanavaa toimimattomaksi. Odotuksien täyttymättömyys tulee korjata kehittämällä sivustoa; kannattamaton sivusto ei johda mihinkään. (Rope 2003.)

Sivustoa luotaessa on hyvä pitää mielessä, ettei sen tarkoitus ole korvata henkilökohtaisia kontakteja tai muita viestintämuotoja, vaan pikemminkin edistää niitä. Sivuston henkilökohtaisuus ja puhuttelevaisuus tekevät yhteydenoton helpoksi käyttäjälle, minkä lisäksi se lisää viihtyvyyttä. Sähköisten palveluiden aikakaudella on mahdollista lisätä sivustoon muitakin markkinointitapoja, kuten extra- ja intranet, sähköpostimarkkinointi, sekä tekstiviestipalvelu. Sähköiset palvelut saattavat toimia paremmin käyttäjien aktiivisuudessa kuin kilpailut tai puuduttava informaatio. (Rope 2003.)

Sivuston ja sen osoitteen tulisi näkyä kaikessa muussa ulkoisessa markkinoinnissa. Sivuston tulisi olla selkeästi samassa linjassa muun ulkoisen markkinoinnin kanssa. (Isohookana 2007.)

4 ALKUTUTKIMUKSEN TEHTÄVÄ JA SEN TOTEUTTAMINEN

Alkututkimuksen lähtökohtana oli tutkia VELOG-hankkeeseen kuuluvan logistisen palvelukonseptin lähtökohtia. Ongelmana oli valmiin tiedon niukkuus. Tässä osiossa kerrotaan merkittävät tutkimustulokset sekä metodit, joilla niihin päästiin. Tutkimustuloksia käytetään tarpeen vaatiessa VELOG-hankkeen tavoitteeseen seudun yhteisestä logistisesta toimintamallista, sekä siihen kuuluvan palvelukonseptin luomiseen.

4.1 Alkututkimuksen kuvaus ja sen toteutus

Alkututkimus koostuu

- johdannosta, jossa esitellään lähinnä tutkimuksen tausta-asetelma
- teoriasta, jossa yleismaailmallisesti käsitellään asiaan liittyviä isompia osa-alueita kuten logistiikkaa
- taustaosiosta, jossa lähestytään ydinasiaa teorian kautta ja pyritään näkemään aihealueen keskeiset teemat
- tutkimusosasta, jossa käytännön työ ja teoria liitetään toisiinsa ja käsitellään yhteneväisyyksiä sekä analysoidaan tutkimustulosta.

Toteutuksellisesti tutkimus on edennyt viidellä eri tasolla. Tasot ovat perusteoria, teoreettinen taustatieto, ongelman asettelu, analyysi ja tulos sekä diskussio.

4.2 Tiedonhankintamenetelmät ja tutkimuksen aineisto

Tiedonhankintaan käytettiin pitkälti kirjallisuutta, jota saatiin Hämeen maakuntakirjastosta, Forssan ja Loimaan kirjastoista sekä tilaamalla ympäri Suomea etälainoina. Kirjallisuutta kerättiin myös PDF-tiedostoina internetistä luotettavilta tutkijatahoilta kuten TEKES, Suomen kuntaliitto, sekä muilta alkututkimukseen liittyviltä sidosryhmiltä. Sidosryhmien haastatteluissa ilmeni uusia tietolähteitä, joita hyödyllisyyden mukaan pyrittiin huomioimaan. Haastattelujen aikataulut ja haastattelutapa käyvät ilmi liitteestä 1.

Tekijä asetti informaatiolle omia ehtoja: materiaalin iän on oltava alle kymmenen vuotta, internetin käyttö tiedonhaussa minimoitua, lisäksi ylimääräinen tieto alkututkimuksesta luovutetaan toimeksiantajalle muita tarkoituksia varten.

Haastatelluista ainoastaan kuntajohtajien mielipiteet sekä osa elinkeinoelämän haastatelluista julkaistiin alkututkimuksessa avoimesti. Haastatelluille kerrottiin, että heidän mielipiteensä julkaistaan anonymieinä ja ettei suoria lainauksia tehdä. Anonymien vastauksien käyttäminen antoi paljon hiljaista tietoa, jota ei muuten olisi saatu selville. Kuntien antama informaatiota on pyritty käsittelemään mahdollisimman luottamuksellisesti. Tekijä ei liitä haastatteluja alkututkimukseen anonymiuden takaamiseksi.

4.3 Aineiston luokittelu ja analyysi

Aineisto on alkututkimuksessa luokiteltu seuraavasti: teoria, aiheeseen liittyvät tutkimustulokset, haastattelut, internet-haastattelut, analyysit ja vertailut sekä yleisen ilmapiirin analysointi. Tutkimustuloksiin on tietoisesti lisätty osiot Forssan seudun logistiikka sekä Forssan seudun alueellinen kilpailukyky, jossa mainitaan myös muiden tahojen tekemien tutkimusten tuloksia. Selkeästi alueelle suunnattujen tutkimusten tulokset ovat lähes identtisiä alkututkimuksen tuloksien kanssa, jolloin analysointia on osittain nojattu niihin.

Haastattelut voidaan luokitella kolmeen osaan haastateltavien mukaan: sidosryhmät, kuntajohtajat sekä kuntakohtaiset elinkeinoelämän edustajat. Sidosryhmien haastattelutuloksia on verrattu alueesta saatavilla olevaan valmiiseen tutkimustietoon. Kuntajohtajien ja kuntien elinkeinoelämän edustajien vastauksia on verrattu yhteen alueellisen kilpailukykyyn kokonaiskuva-osiossa. Johtopäätökset sekä analyysit on tehty kaikkien vastauksien pohjalta.

4.4 Forssan seutukunnan logistiikka

Hämeen liiton tutkimuksen mukaan seudun teollinen rakenne suosii tiekuljetusten käyttöä, eikä rautatiekuljetuksien käyttäminen olisi kilpailukykyistä, koska seudulta puuttuu suora ratayhteys pääkaupunkiseudulle (Iikanen 2008, 7.)

Seutukunnan tasolla toiveina infrastruktuurin osalta korostui kolme päätekijää: valtatie 2:n parantaminen, rautatieyhteyden saaminen sekä lentokenttähanke. Kolmea päätekijää oli mahdotonta asettaa tärkeysjärjestykseen, sillä eri vastaajat asettivat tekijät eri tavoin. Asiaan vaikutti eniten vastaajien maantieteellinen sijoittuminen alueella. Infrastruktuuriin liittyviä toiveita tuli myös valtatie 10:n parantamiseen liittyen sekä yleisesti liittyisiin, ohituskaistoihin sekä tieturvallisuuteen liittyen.

Tienpidon määrärahat ovat niukkoja erilaisiin tarpeisiin nähden, tiehallinto on nostanut ensisijaisiksi toimenpiteiksi nykyisellä rahoitustasolla päivittäisen liikennöitävyyden turvaamisen ja liikenteen ajo-olosuhteiden varmistamisen. Investointeja liittymien parantamisiin tai pääteiden sujuvuuden parantamiseen ei pystytä nykyisin määrärahoihin toteuttamaan, tällöin kuntien tarvitsisi itse toteuttaa omalla kustannuksellaan, TE-keskuksien rahoituksen turvin tai EU-rahoituksella tärkeiksi katsomiaan toimenpiteitä.
(Tiehallinto, haastattelu 18.8.2009.)

Seutukunnalle infrastruktuurin parantamisen lisäksi toivottiin logistiikkaklusteria. Logistiikkaklusterin toivottiin olevan muita klustereita tukeva ja alan omista lähtökohdista ponnistava. Forssan seutukunnalla logistiikka-toimijat ovat suurilta osin pienyrittäjiä, ja tällöin yhteistyön käynnistämisen koettiin tuovan kilpailukykyä logistisesti. Klusterin toiminta voisi käynnistyä alan ammattiliittojen avustuksella. Logistiikkaklusteri kuuluu VELOG-hankkeen tavoitteisiin.

EcoHub-hankkeen ohella keskusteluissa kulki toive logistiikkakeskuksesta. Muutama vastaajista piti sitä lentokentän oheen tulevana toimintona, osa täysin erillisenä mahdollisuutena. Logistiikkakeskus nähtiin alan toimijoiden keskittymänä, josta olisi mahdollista saada ulkoistamispalveluita sekä perinteisiä logistiikkapalveluita.

Sidosryhmät toivoivat haastatteluissa yrityksille suunnattuja logistiikkapalveluita, logistisia maankäytöllisiä ratkaisuja sekä tutkimustietoa logistiikasta. Logistiikkapalveluiden toivottiin olevan arkea helpottavia, kuten IT-palvelut, varastohallinta, kirjanpito ja neuvontapalvelut. Huolintaan, vientiin, sekä kansainväliseen kaupankäyntiin kaivattiin apua, kuten myös juridisiin paperitöihin. Vastauksissa ilmeni muutamia toiveita saada elintarvikelaboratorio takaisin seudulle ja tähän toivottiin MTT:n asettumista toimijaksi. Logistisia maankäytöllisiä toiveita oli tonttien kaavoittaminen isojen teiden sekä risteysalueiden välittömään läheisyyteen sekä Humppilan rautatien asema-alueelle. Maankäytöllisten toiveiden toivottiin toteutuvan tulevan seutukunnallisen strategisen maankäyttöhankkeen myötä.

Tutkimustietoa logistiikasta kaivattiin kuljetuksien, asiakasvirtojen sekä yritysten samankaltaisten logististen tarpeiden osalta. Toiveita tuli myös uusien yrittäjien tukemiseen toimialaosajien kautta, yhteistyön auttamiseksi sekä yhteysväylän saamiseksi julkiseen sektoriin.

Forssan alueella sidosryhmät toivoivat muutoksia seuraavasti:

- VT 2 valtaväyläksi
- Rautatieyhteys
- EcoHub-ecologistiikka alue
- Kolmas silta (Kehätie) tai vaihtoehtoisesti jatke Yhtiönkadulle
- Liikenneympyröitä Hämeentielle sekä Kartanonkadun päihin ja lisäksi Kauppakatu pitäisi saada kuntoon
- Linjaliikenne tarvitsisi panostuksia
- Kevyen liikenteen ja työliikenteen puolelle uudistuksia.

Humppilan alueella sidosryhmät toivoivat muutoksia seuraavasti:

- Liittymien määrää lisittävä valtateiltä yritystonteille
- VT 2:n parantaminen
- Rinnakkaistiet paikallistasolla
- Rautatieyhteys pääkaupunkiseudulle
- Lentokenttä.

Jokioisten alueella sidosryhmät toivoivat muutosta seuraavasti:

- VT 2:n kehittäminen
- Rautatieyhteys
- Lentokenttä
- Korkealaatuiset maantieyhteydet.

Tammelan alueella sidosryhmät toivoivat muutoksia seuraavasti:

- Kunnolliset tietoliikenneyhteydet koko alueelle
- Pienille teille kartoitusta ja kunnostusta
- Rautatieyhteys
- VT 2:n kunnostus
- Hml–Tuulos väli nopeammaksi ja suuremmaksi.
- Kantatie 54 ja VT 10 ylläpito.

Ypäjän alueella sidosryhmät toivoivat muutoksia seuraavasti:

- VT2:n kunnostaminen, kuten myös VT 10 Turun suuntaan
- Pikkuteihin tulisi kiinnittää huomiota, sillä osa on täysin romahtaneita käyttökunnoltaan
- Kurjenmäen kevyen liikenteenväylä
- Painorajoitetut sillat
- Suorat lyhyet yhteydet Loimaalle ja Humppilaan
- Palikkala–Somero eli Loimaa–Somero suora yhteys (yhteys Helsinkiin Varsinais–Suomesta).

4.5 Forssan seutukunnan alueellinen kilpailukyky

Forssan seudulle (35 455 as.) on ominaista, että se on ollut perinteistä suurteollisuuden aluetta, joka viimeisten kolmenkymmenen vuoden aikana on kokenut useita rakennemuutoksia. Ensin tapahtui seutua vuosikymmeniä hallinneen tekstiiliteollisuuden alasajo ja sen jälkeen 1960–70 -luvulla syntyneen rakennusteollisuuden lähes totaalinen lakkautus. Alueen ongelmia ovatkin olleet suurteollisuuden alasajoista johtuneet työpaikkamenetykset ja siitä aiheutunut työikäisen väestön poismuutto. Toisin kuin muut maakunnan seudut Forssan seudun väkiluvun kehitys on edelleen ollut negatiivista. Seudun työttömyysaste on maakunnan seuduista korkein. Toisaalta seudun työpaikkaomavaraisuus on käytännössä 100 prosenttinen, osittain juuri negatiivisen väestökehityksen johdosta. Seudun huoltosuhde on samasta syystä maakunnan heikoin samoin kuin väestön koulutustaso. Seudulle on kuitenkin kyetty korvaamaan menetettyjen teollisuuden aloille korvaavia toimintoja ja maakuntaan on kehittynyt merkittävä elintarviketeollisuuden keskittymä. Alue on myös maakunnan informaatioteknologinen keskittymä. Seudulla onkin viime vuosina keskitytty elintarvike-, bio- ja elektroniikka osaamisen uusien rajapintojen kehittämiseen. Tässä on pyritty hyödyntämään alueen koulutus- ja tutkimuslaitoksia. Seudulla on myös merkittävää ympäristöosaamista, joka on pitkälti keskittynyt Loimi - Hämeen jätehuoltoalueen yhteyteen syntyneeseen erityisesti kierrätykseen ja uusiokäyttöön keskittyneeseen yritysryppäeseen. Hevostalous on myös yksi seudun kehittämisen painopisteitä. Alueella on runsaasti ravi- ja ratsastusurheiluun liittyvää yritystoimintaa ja koulutusta. Alueen hevostiheys väkilukuun suhteutettuna lienee maan suurin. Seudulle on perusteilla myös hevosalan tutkimus- ja osaamiskeskus. (Päijät-Hämeen liitto 2007.)

Teoriaosassa mainittiin aluepolitiikan tärkeimmäksi asiaksi omien voimavarojen tunnistaminen. Suuri osa kaikista vastaajista uskoi, että alueen voimavarat ovat tunnistettu. Monet kuitenkin uskoivat, että voimavaroja voitaisiin hyödyntää tehokkaammin. Keinoina pidettiin markkinoinnin lisäämistä, sijainnin hyödyntämistä, yhteistyötä eri alueiden kanssa, yhteisen konsensuksen löytämistä sekä alueellisten tukirahojen oikein kohdentamista.

Vastauksissa ilmeni kuntajohtajien toimiin kehittäjinä sekä yritysten ja yhdistyksien yhteisölliseen kehittämiseen. Alueelle toivottiin enemmän koulutettuja, ammattitaitoisia kansallisia ja kansainvälisiä toimijoita kehittäjiksi. Alueen vahva markkinointiosaaminen koettiin positiiviseksi, kuten Lounaplussan toiminta sekä FSKK:n matkailun kehittämishankkeet. Yksittäiset kunnat saattoivat kokea kehittäjien määrän vähäiseksi.

Teoriaosuudessa mainittu ajattelumalli kuntien jaottelusta kolmeen ryhmään jakoi kunnat. Selkeästi alueen muuhun toimintaan sopeutuvia kuntia olivat Ypäjä, Jokioinen ja Tammela. Ypäjällä aluepolitiikka nojaa hevosalaan hyvin vahvasti, ja muutokset syntyvät alaa huomioiden.

Jokioinen toimi Agropoliksen strategian mukaan, ja näin heidän aluepolitiikkansa sopeutui talouselämän muutoksiin. Tammelassa matkailu ja vapaa-ajan asuminen olivat vahvimmat aluepolitiikan säätelijät, ja näiden ohessa kehitetään lisäarvoa tuottavia palveluita. Forssa pyrki selkeästi paikallislähtöisten hankkeiden avulla saamaan kansallista näkyvyyttä, kun taas Humppila pyrki enemmän suunnittelemaan ja säätelämään toimintaympäristöä oman toimintansa myötä. Roolijakoa ei kuitenkaan voida pitää täysin yksiselitteisenä.

Alkututkimuksen haastatteluissa Forssan seudun alueellista kilpailukykyä tutkittiin neljällä eri kysymyksellä. Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin vastaajien mielipidettä seudun vahvuuksista. Vastauksissa esiintyi eniten infrastruktuuri, jota pidettiin hyvänä, vaikkakin sen oheen toivottiin lisäarvoa tuovia asioita. Infrastruktuuriin liittyviä hankkeita pidettiin tarpeellisina ja luotettiin niiden onnistuessaan tuovan alueelle vetovoimaisuutta. Infrastruktuurin hyvänä puolena alueella pidettiin kumipyöräliikenteen mahdollisuuksia toimittaa hyödykkeet suoraan kohteeseen. Kaiken kaikkiaan infrastruktuurin tilaa kilpailukyvyn elementtinä pidettiin kohtuullisen hyvänä.

Infrastruktuurin lisäksi vastauksissa nousi selkeästi esille ympäristöpuolen vahva osaaminen sekä sen ohessa uusiutuvien luonnonvarojen innovaatiotyö. Toisena vahvana osaamisalueena koettiin elektroniikkapuoli. Elektroniikkaklusteri sai kiitosta hyvästä toiminnastaan. Tietoliikenteen sekä mainospuolen osaamista kehuttiin, kuten myös elintarvikepuolen osaamista. Koulutuspuolelle toiveita tuli lähinnä yrittäjyysopetuksen lisäämisestä, yliopistokoulutuksen saamisesta seudulle sekä yhteistyön lisäämisestä yritysmaailman ja koulutuksen välille. Pientä huolta aiheutti vastaajien keskuudessa korkeasti koulutettujen osuus väestöstä sekä luovan väen vähyys alueella. Monet vastaajista uskoivat, että yhteistyöllä yliopistomaailman kanssa saataisiin seudulle osaajia ja koulutettua henkilökuntaa. Alueen koulutustarjontaa sai kuitenkin kiitosta monipuolisuudesta ja hyvästä tasostaan. Koulutuksen toivottiin kiinnittävän huomiota tulevaisuuden tarpeisiin ja ennakoivan trendejä. Inhimilliset voimavarat seudulla koettiin hyviksi kautta linjan.

Asumisen kannalta Forssan seutua pidettiin miellyttävänä ja maaseutumaisena. Hankkeiden toivottiin tuovan markkinoinnin kautta uusia asukkaita alueelle. Hankkeista mainittiin mm. elokuvakylä-hanke, VT 2:n varteen suunniteltu tuulipuistoalue, seudullinen matkailuhanke sekä lentokenttähanke. Lähes kaikki vastaajat toivoivat seudun kehittämiseen uutta, raikasta näkökulmaa, jolla seudun hyvä tonttitilanne ja sijainti pystyttäisiin hyödyntämään.

Asuin- ja elinympäristön laatuun ja palveluihin oltiin tyytyväisiä. Pienissä kunnissa harmittavana asiana mainittiin vähäinen omien palveluiden määrä, jolloin rahaa valuu lähikaupunkeihin.

Muuttoliikkeen positiiviseksi kääntämisen lisäksi ei suuria ongelmia haastatteluissa ilmennyt. Osa kunnista oli jo huomionnut tulevaisuuden trendejä suunnitelmissaan mm. joukkoliikenteen lisäämisen sekä arjen sujuvuuden osalta.

Toisessa kysymyksessä keskityttiin tutkimaan Forssan seudun heikkouksia. Vastauksissa heijastui tyytymättömyys nykyiseen tilaan ja vastauksia kertyi kaksinkertainen määrä verrattuna vahvuuksiin. Lähes puolet vastauksista keskittyi elinkeinoelämään. Eniten oltiin huolissaan yrityksiä innovaatioiden vähyydestä ja puuttuvista kehittämistoimista. Julkista sektoria ja sidosryhmiä syytettiin vanhojen yritysten jättämisestä oman onnensa nojaan resurssien ja toimintaedellytysten suhteen. Kaikille aloille toivottiin lisää innovaatioita, markkinointia sekä yritysten välistä yhteistyötä. Innovaatiotoiminta on kansallisellakin tasolla huolta aiheuttanut aihe, sillä monet kansallisen tason toimijat uskovat, että ainoastaan investoimalla innovaatiotoimintaan voidaan saavuttaa uusi talouskasvu. Ongelma ei siis ole ainoastaan paikallinen. Yrittäjät kuitenkin ovat järjestäytyneitä ja aktiivisia sekä kokevat saavansa vaikuttaa. Nykyisten yrittäjien tyytyväisyys on avainasemassa uusien yritysten saamisessa alueelle, mikä on yksi VELOG-hankkeenkin tavoitteista.

Elinkeinoelämän lisäksi huolta herätti Forssan heikko imago. Forssan heikon imagon uskottiin johtuvan sen perustumisesta vanhaan teollisuuteen, jota ei enää ole olemassa. Osittaisena syynä koettiin olevan äkillisen rakennemuutoksen, josta ei ole selvitty. Rakennemuutoksessa epäonnistumisen yhtenä syynä pidettiin riittämätöntä tukea pienten yritysten sekä vanhojen alojen kehittämiseen sekä innovaatiotoimintaan. Alueen muiden kuntien imagoa pidettiin hyvänä.

Haastatteluissa seutukunnan markkinoinnin kannalta kannettiin huolta Forssan imagosta. Seutukuntaa markkinoitaessa Forssan seutukuntana koki osa vastaajista huonon imagon välittävän nimityksestä.

Teoriaosuudessa mainitussa Suomen kuntaliiton julkaisussa ”Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä” imago on kaikkein tärkein tekijä. Haastatteluissakin ilmeni tyytymättömyyttä huonon imagon yhdestä tekijästä, eli heikosti toteutetuista kehitysprojekteista. Vastaajat tunsivat, että kehitysprojektit olivat ainoastaan ”sanahelinää”, eikä todellista konkreettista hyötyä saavutettu. Positiivista oli kaikkien vastaajien valmius ja innokkuus lähteä kehittämään imagoa ja aluetta.

Verkostot Forssan seudulla, kuten eri alojen klusterit, saivat paljon kiitosta toiminnastaan. Yrittäjäliitot olivat tyytyväisiä aktiivisuuteen seudulla, sekä mahdollisuuksiin vaikuttaa päätöksentekoon. Alueella on paljon asukkaita aktivoivia yhdistyksiä sekä projekteja. Logistiikkayhdistyksen toiminta alueella on pienimuotoista, ja yhdistystoiminnan kehittäminen voisi lisätä alan yhteistyötä. Haastatteluissa kyseltiin toiveita eri sidosryhmien väliseen toimintaan. Eniten toiveina esitettiin osallistujien määrän nousua kehitysprojekteissa, seudullisen ajattelunmallin omaksumista sekä rohkeampaa toimintaa. Elinkeinoelämän ja Leader-ryhmien mukaan ottamista ja yrittäjien resurssien tukemista toivottiin useissa vastauksissa. Toimijoista FSKK sai eniten palautetta.

Vastaajat toivoivat FSKK:n toiminnan keskittyvän enemmän Forssan ulkopuolelle ja toisaalta painottavan enemmän elinkeinoelämän kehittämistä. FSKK:n panosta matkailun saralla pidettiin hyvänä.

Heikkouksissa usein esille noussut aihe oli lisäksi sijainnin heikko hyödyntäminen. Osa vastaajista koki Forssan seudun epäonnistuneen alueellisessa kehittämisessä. Vastaajat olisivat toivoneet Forssan seudun olevan keskeinen toimija joko Hämeen alueella tai Helsinki–Turku–Tampere tai Helsinki–Kouvola–Turku kolmion sisällä. Sijainnin hyödyntämiseen toivottiin avoimempaa yhteistyötä ulkopuolisten toimijoiden kanssa. Ulkopuolisista tahoista mainittiin Satakunta ja Turku.

Kolmas kysymys tutki sidosryhmien käsitystä Forssan seudun alueellisista kilpailijoista, joista muutama vastaus korostui selkeästi. Yleisin vastaus oli Hämeenlinna–Hyvinkää alue sekä VT 3:n vetovoimainen alue. Toiseksi eniten vastauksia keräsi Riihimäki, jonka koettiin olevan vahvempi alue rautatieyhteyksien vuoksi. Kolmanneksi yleisimpänä kilpailijana esiin nousi Lahti ja Weberin pisteen lähellä olevat alueet. Kaikkia vastauksissa mainittuja alueita yhdistävä tekijä oli niiden rautatieyhteydet. Valtatie 2:n parantamisen ei yksinään uskottu auttavan Forssan seudun alueellista kilpailukykyä Helsingin etäisen sijainnin vuoksi.

Neljäs alueellista kilpailukykyä koskeva kysymys tutki sidosryhmien mielipidettä alueen tulevaisuuden mahdollisuuksista. Eniten tulevaisuudessa toivottiin nyt käynnistyneiltä logistisilta hankkeilta. Hankkeiden uskottiin onnistuessaan tuovan vetovoimaisuutta alueelle. VT 2:n parantamisen arveltiin tuovan onnistuessaan uutta pontta alueelle. Rautatieyhteyden katsottiin olevan tarpeen Forssan ollessa toinen manner-Suomen kaupungeista, joissa ratayhteyttä ei ole. Onnistuessaan lentokenttähanke koettiin koko seutukunnan toiminnan mullistavaksi asiaksi.

Moni vastaajista uskoi maankäytöllisten toimien tuovan tulevaisuudessa uusia yrityksiä seudulle. Maankäytön suunnittelulla haluttiin vaikuttaa osittain käytettäviin ajoneuvoihin ja kuljettavien matkojen pituuteen ekologisessa mielessä. Tärkeinä maankäytöllisinä asioina koettiin turvalliset liittymät yrityksille varsinkin valtateiden varsilla sekä valmiiden toimitilojen tarjoaminen.

Koulutuksen kehittämisellä akateemiseen suuntaan, esimerkiksi professuurin avulla, uskottiin saavutettavan merkittävää muutosta. Koulutuslinjoista ympäristöpuolen katsottiin olevan tulevaisuudessa nykyistä tärkeämpi. Akateemisen koulutuslinjan saaminen seudulle koettiin tärkeäksi sekä osaajien saatavuuden että alueen heikon koulutustason kannalta.

Alueellisen kilpailukykyyn kahdeksasta elementistä (Alueiden kilpailukykyyn kahdeksan elementtiä 2001) haastatteluissa tuli ilmi seitsemän. Kaikkien seitsemän elementin perusasiat olivat kunnossa, mutta jokaisesta löydettiin vastaajien mielestä pientä korjattavaakin. Viimeinen elementti eli luova jännite alueella kuitenkin mahdollistaa korjaukset. Aktiivinen yhteistyö eri toimijoiden kanssa, läpinäkyvä tiedottaminen sekä konkreettiset edistykseen tähtäävät hankkeet toisivat alueelle luovaa ilmapiiriä.

Alueellisen kilpailukyvyyn kehittäminen on tavoitteellista toimintaa, jonka saa liikkeelle puute tai ongelma. Edellä mainittujen vastauksien varjossa on nähtävillä kehittämistarpeita koko seutukunnan tasolla

Seuraavissa osioissa perehdytään syvemmin kuntakohtaisesti olemassa oleviin kilpailuetuihin ja toisaalta muutosta vaativiin tekijöihin

4.5.1 Alueellinen kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Alkututkimuksen haastatteluissa kuntien elinkeinoelämän edustajille sekä kuntajohtajille esitettiin samat kysymykset tarkoituksena vertailla yhteneväisyyksiä.

Seuraavissa taulukoissa 1–5 vertaillaan kuntien ominaisia taustatekijöitä sekä elinkeinoelämän että kunnanjohton osalta. Taulukkojen malli on mukailtu teoksesta ”Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä” (2001).

”Alueen kehittämiseksi

- on luotava yhteinen visio ja yhteiset strategiat ja sitouduttava niihin;
- on mobilisoitava niin alueen kuin sen ulkopuolisetkin resurssit toteuttamaan visiota ja strategioita.
- on luotava kumppanuussuhteita, verkostoiduttava, luotettava toisiin toimijoihin jne.;
- on kommunikoitava, kuunneltava ja ymmärrettävä toisten logiikkaa;
- on purettava vanhat lukittumat ja suuntauduttava rohkeasti tulevaisuuteen;
- ja niin edelleen...” (Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä 2001, 198.)

Ensin käsitellään yrittäjien näkemykset, ja tämän jälkeen tehdään vertailu kuntajohtajien vastauksiin yhteneväisyyksien ja erojen osalta. Tarkoituksena analyysissä on nähdä kuntien palvelukonseptiin vaikuttavia seikkoja sekä selvittää, millaisia markkinointi- ja informaatiokokonaisuuksia kunnista kannattaisi nostaa esille palvelukonseptiin.

Humppilan elinkeinoelämä tuntui tyytyväiseltä julkisen sektorin toimintaan ja piti kunnan tulevaisuutta lupaavana. Kunnassa huomioitiin elinkeinoelämän edustajat hyvin. Humppilassa ei elinkeinoelämän edustajan mielestä ollut suuria muutostarpeita, vaan kunta oli itsenäinen, hyvin toimiva yksikkönsä. Elinkeinoelämän näkemyksiä on listattu tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Humppilan kunnan heikkoudet elinkeinoelämän mielestä:

- Kehittäjiä ei ole koskaan liikaa
- Hankkeiden tiedottamista kunnan ulkopuolelle lisättävä
- Erilaiset tapahtumat ja alueen tarjonta vaatisi markkinointia
- Markkinointi on kallista ja vaikeasti hallittavaa – tarvittaisiin apua

TAULUKKO 1 Humppilan kunnan kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Peruskysymys	Kilpailuetu	Kilpailukyky
Minkä varaan on mahdollista rakentaa kunnan tulevaisuutta? (sijainti, asuin- ja elinympäristön laatu, osaaminen, palvelut?)	- Yrittäjähengi - Kuntien ja yrittäjien yhteistyö - Seutuyhteistyö	Muiden kuntien hyvinvointi lisää myös Humppilan kilpailukykyisyyttä. Humppilaan vaikuttaa myös muut kuin seudun kunnat, kuten Urjala, Huittinen, sekä Loimaa.
Tunnistetaanko kunnan vahvuudet? Onko seudulla tarpeeksi kehittäjiä, jotka pystyvät luomaan uusia resursseja tai hyödyntämään jo olemassa olevia? (toimittajat, seutuyhteistyö?)	- Kunnalla oma suunnittelija töissä	Vahvuudet tiedetään, lisäksi saatu hyvin tukea FSKK: lta. Koulut (AMK, ammattikoulu) ovat hyviä kehittäjiä
Onko kunnalla selkeä toimintasuunnitelma tai konsepti, joka takaisi pitkäjänteisen ja johdonmukaisen kehitystyön?	- Hankkeita on useita, lisäksi informaatiota on saatavilla ja se liikkuu eri toimijoiden välillä hyvin	Hankkeet toteutuessaan lisäävät kilpailukykyä
Osataanko kunnan alueella jotain merkittävästi paremmin kuin muualla, ja mitä ko. osaaminen merkitsee käytännössä? Voidaanko toiminnan ajatella luovan kilpailuetua seudulle?	- Mavitek, Suomen telakone, taide eri muodoissa	Kaikki nämä toimijat ovat oman alansa parhaimmista, muttei varsinaisesti tuo kilpailukykyyn yleisellä tasolla parannusta. Taide omalta osaltaan toimii kyllä matkailun valttina.
Mitä resursseja ja osaamista tulisi vahvistaa?	- Markkinointi	Markkinointi onnistuessaan lisää alueen vetovoimaisuutta ja houkuttelisi lisää yrityksiä ja asukkaita alueelle.

Jokioisilla elinkeinoelämän huolena oli kunnan yksisuuntainen panostaminen Agropoliksen sekä MTT:n toimintaan. Laitokset ovat voimavara ja kilpailuetu kunnalle, mutta eivät tuo lisäarvoa alueelle toiminnallaan. Jokioisilla oltiin tyytyväisiä palveluihin, sekä paikallisiin resursseihin. Elinkeinoelämän näkemyksiä on listattu tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Jokioisten kunnan heikkoudet elinkeinoelämän mielestä:

- Päätöksenteon pitäisi perustua järkeen ja faktoihin, enemmän pohjatyötä
- Uusille yrittäjille enemmän tukea kunnalta, esim. koroton laina
- Kunnan toimintaan selkeä suunta tulevaisuuden suhteen
- Enemmän yhteydenpitoa kaikkien toimijoiden kesken
- MTT:n saneeraus tietäisi kunnalle huonoja aikoja
- MTT ei ole pystynyt kehittämään toimintaa aluetta tukevaksi
- Tiedottamista ja aktiivisuutta tulisi lisätä
- Alueella ei ole majoitustoimintaa
- Alueella ei ole ruokailupaikkaa viikonloppuisin
- Matkailua ei ole hyödynnetty kunnan resurssina

TAULUKKO 2 Jokioisten kunnan kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Peruskysymys	Kilpailuetu	Kilpailukyky
Minkä varaan on mahdollista rakentaa kunnan tulevaisuutta? (sijainti, asuin- ja elinympäristön laatu, osaaminen, palvelut?)	- <i>Palvelut ovat hyvällä mallilla, lisäksi runsaat harrastusmahdollisuudet.</i> - <i>Jokioinen on valmis tekemään yhteistyötä, kunhan sen asema on tasavertainen muiden kanssa.</i>	<i>Osaaminen: MTT:n leivissä koulutettua henkilökuntaa, toisaalta rakennus-, sähkö-, sekä peltialan yrittäjät kärsivät ammattitaitoisen ja osaavan henkilökunnan puutteesta</i> <i>Palvelut: Peruspalvelut, sekä harrastusmahdollisuudet ovat kunnassa kohdallaan, sen sijaan majoitus- ja ravitsemusala retuperällä. Kuntaan kaivattaisiin matkailualan yrittäjiä</i> <i>Asuin- ja elinympäristön laatu: Vapaata toimistotilaa löytyy, muttei valmiita toimitiloja teollisuuden yms. muiden alojen toimijoille, hankkeilla ollut projekteja mutta niitä ei ole uskallettu ilman valmiita ostajia.</i>
Tunnistetaanko kunnan vahvuudet? Onko seudulla tarpeeksi kehittäjiä, jotka pystyvät luomaan uusia resursseja tai hyödyntämään jo olemassa olevia? (toimittajat, seutuyhteistyö?)	- <i>Ei tunnisteta</i> - <i>Ei ole tarpeeksi kehittäjiä</i>	<i>FSKK ei ole pystynyt tuomaan alueelle tarpeeksi mielenkiintoisia kehitysideoita. Omia kehittäjiä ei ole, ja lisäksi esim. Agropolis on epäonnistunut kehittämään yhteistyötä yrittäjien suuntaan, eikä MTT:n tutkimustuloksia ole saatu valjastettua tulokselliseen toteutukseen.</i>
Onko kunnalla selkeä toimintasuunnitelma tai konsepti, joka takaisi pitkäjänteisen ja johdonmukaisen kehitystyön? Osataanko kunnan alueella jotain merkittävästi paremmin kuin muualla, ja mitä ko. osaaminen merkitsee käytännössä? Voidaanko toiminnan ajatella luovan kilpailuetua seudulle?	- <i>Ympäristöstrategia, lisäksi kunnalla on meneillään hanke, jossa haetaan näkyvyyttä kylille, mutta varsinaisesta kehityssuunnitelmasta ei ole ainakaan informoitu.</i> - <i>MTT alansa huippuosaja.</i>	<i>Mikäli MTT:n kanssa saataisiin yhteistyötä parannettua, ja heidän hankkeilleen rahoitusta, saataisiin kilpailukykyä nostettua ja luotua MTT:sta kilpailuetu kuntaan.</i>
Mitä resursseja ja osaamista tulisi vahvistaa?	- <i>Matkailu ja alueen markkinointi saatava kuntoon.</i>	<i>Kunnan alueella sijaitsee upeita kartanomiljöitä, museorautatie, jokiristeilymahdollisuus, MTT:n puistot esim. Venla. Majoitus- ja matkailualan toimija saisi seudulle vierailijoita, ja lisäksi saataisiin näkyvyyttä kunnalle.</i>

Tammelan elinkeinoelämä toivoi pääsevänsä enemmän mukaan päätöksentekoon kunnassa. Elinkeinoelämän mielestä oma osaaminen ei näy kunnan ulkopuolelle, eikä kaikkia mahdollisuuksia kunnassa ole hyödynnetty vielä. Elinkeinoelämän näkemyksiä on listattu tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Tammelan kunnan heikkoudet elinkeinoelämän mielestä:

- Alueella heikko julkinen liikenne – auto välttämättömyys
- Kehittäjiä ei ole koskaan liikaa
- Laaja alue – pitkät välimatkat
- Hämeen matkailu ei markkinoi Tammela
- Tammelan matkailuyrittäjät eivät tee yhteistyötä kilpailun pelossa
- Tavoitteet isoihin asioihin, ei pieniin toimenpiteisiin
- Kilpailuedun saamiseksi tarvitaan markkinointia lisää
- Yrityksiä voisi hyödyntää kunnan mainonnassa

TAULUKKO 3 Tammelan kunnan kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Peruskysymys	Kilpailuetu	Kilpailukyky
Minkä varaan on mahdollista rakentaa kunnan tulevaisuutta? (sijainti, asuin- ja elinympäristön laatu, osaaminen, palvelut?)	- Sosiaalipuolen palvelut ovat kunnossa, kuten koulut, päiväkodit jne. - Sijainti on hyvä - Elinympäristö kohdallaan - Kaunis maaseutu - Eerikkälä - Luonto	Tonttitarjonta pitäisi saada monipuoliseksi. Vesi- ja sähköliittymät helposti saataville.
Tunnistetaanko kunnan vahvuudet? Onko seudulla tarpeeksi kehittäjiä, jotka pystyvät luomaan uusia resursseja tai hyödyntämään jo olemassa olevia? (toimittajat, seutuyhteistyö?)	- Matkailupuoli on hoidossa eli alan yrittäjiä on seudulla kohtuullisen paljon	Kaikki mahdollisuuksia ei ole hyödynnetty vielä.
Onko kunnalla selkeä toimintasuunnitelma tai konsepti, joka takaisi pitkäjänteisen ja johdonmukaisen kehitystyön?	- Strategioita on paljon, muttei varsinaista tiukkaa suunnitelmaa, mikä ehkä ihan hyvä asia nykyisten muutosten aikana.	Suuria linjoja enemmän miettimällä ratkaistaisiin paljon ongelmakohtia, myös yrittäjien ottaminen mukaan päätöksentekoon ja suunnitteluun toisi uutta näkökulmaa hallinnolle.
Osataanko kunnan alueella jotain merkittävästi paremmin kuin muualla, ja mitä ko. osaaminen merkitsee käytännössä? Voidaanko toiminnan ajatella luovan kilpailuetua seudulle?	- Eerikkälä Suomen mittakaavassakin harvoja alan toimijoita. - Yrityksistä hyviä esimerkkejä ovat Makuliha, puutyöliike Pekka Väre (kuljetuslavat), ent. LO Group nyk. Stera (matkustajasillat).	Kunnassa oleva osaaminen ei näy ulospäin, edes omaan kuntaan juurikaan.
Mitä resursseja ja osaamista tulisi vahvistaa?	-	-

Ypäjällä elinkeinoelämä oli tyytyväinen yhteistyön kohentumiseen kunnan hallinnon kanssa sekä yrittäjien asemaan. Ypäjä on kuntana pieni, mutta toiminnallisesti hyvä alue. Hevosopiston koettiin toimivan vahvuutena ja mahdollisuutena, mutta toisaalta sen oheen ei nähty syntyneen lisäarvoa. Elinkeinoelämän näkemyksiä on listattu tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Ypäjän kunnan heikkoudet elinkeinoelämän mielestä:

- hevosalalle laitettu kaikki painoarvo kunnan kehittämisessä
- yrittäjiä ei ole aiemmin otettu mukaan päätöksentekoon kunnassa
- valmiille toimitiloille olisi kysyntää
- Ypäjän toiminta on oman aktiivisuuden varassa
- syrjäinen sijainti
- pieni kokoinen kunta
- yhteistyö heikompaa kuin muissa kunnissa

TAULUKKO 4 Ypäjän kunnan kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Peruskysymys	Kilpailuetu	Kilpailukyky
Minkä varaan on mahdollista rakentaa kunnan tulevaisuutta? (sijainti, asuin- ja elinympäristön laatu, osaaminen, palvelut?)	<ul style="list-style-type: none"> - Hevoset (hevosopisto) - Terveystieteiden toimii - Hyvä sijainti - Ei henkilökuntapulaa 	<ul style="list-style-type: none"> - Uusi yrittäjyys hevosalan ympärillä puuttuu, Hevosopisto ei ole houkuttellut muita alaan liittyviä toimijoita seudulle. - Palvelut ovat huonot pienessä kylässä, esim. matkahuolto ja erikoiskaupat puuttuvat, jolloin rahavirta menee isompiin naapurikuntiin - Alueelle tarvittaisiin kehittäjiä, vanhat toimijat eivät näe mahdollisuuksia - Ypäjällä ollaan liian passiivisia
Tunnistetaanko kunnan vahvuudet? Onko seudulla tarpeeksi kehittäjiä, jotka pystyvät luomaan uusia resursseja tai hyödyntämään jo olemassa olevia? (toimittajat, seutuyhteistyö?)	<ul style="list-style-type: none"> - Hevosten lisäksi, ei tunneta. Esim. metalliala Ypäjällä vahva (Ypäjän metalli on Suomen johtavia teatterirakenteiden valmistajia jne.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Matkailupuolella oma hanke Lounaplussan kanssa tekeillä.
Onko kunnalla selkeä toimintasuunnitelma tai konsepti, joka takaisi pitkäjänteisen ja johdonmukaisen kehitystyön?	<ul style="list-style-type: none"> - Jonkinlainen toimintasuunnitelma on ollut ainakin vireillä, tämän hetkisestä tilanteesta ei ole tiedotettu 	
Osaataanko kunnan alueella jotain merkittävästi paremmin kuin muualla, ja mitä ko. osaaminen merkitsee käytännössä? Voidaanko toiminnan ajatella luovan kilpailuetua seudulle?	<ul style="list-style-type: none"> - Hevosalan osaaminen on vahvaa ja uniikkia - Metalliala 	<ul style="list-style-type: none"> - Osaaminen ei näy ulospäin, kuin omalla alalla, hyvällä markkinoinnilla näistä voitaisiin kuitenkin luoda kilpailuetu, sillä esim. alueen alhainen kustannustaso voisi ohessa houkuttaa lisää toimijoita. Tämä kuitenkin vaatii kehittäjiä. - Tontteja on, osaamista on. Asuntoja on.
Mitä resursseja ja osaamista tulisi vahvistaa?	<ul style="list-style-type: none"> - Peruspalvelut ovat kunnossa 	<ul style="list-style-type: none"> - Elinkeinoasiamies tekisi hyvää kunnan yritystoiminnalle ja kehittymiselle - Valmiit toimitilat houkuttelisi uusia yrittäjiä - Paremmat logistiset yhteydet auttaisi kehittymistä

Forssan kaupungissa elinkeinoelämän mielestä parasta oli yrittäjäystävällisyys sekä henkilökunnan saatavuus. Alue on vanha teollisuuspaikkakunta, ja rakennemuutoksesta huolimatta, uskottiin investoinneilla sen palaavan vanhaan kukoistukseensa. Osaamisvahvuuksia kaupungissa on useita, ja niiden hyödyntämisessä on edetty hyvin. Kaupungin yrittäjät tekevät vahvaa yhteistyötä ja sidosryhmien aktiiviseen toimintaan ollaan tyytyväisiä puolin ja toisin. Elinkeinoelämän näkemyksiä on listattu tarkemmin alla olevassa taulukossa.

Forssan kaupungin heikkoudet elinkeinoelämän mielestä:

- Kaavoitus
- Yleinen imago
- Rakennemuutoksen suunta
- Koulutustarjonnassa olevat puutteet

TAULUKKO 5 Forssan kaupungin kilpailukyky elinkeinoelämän näkökulmasta

Peruskysymys	Kilpailuetu	Kilpailukyky
Minkä varaan on mahdollista rakentaa kunnan tulevaisuutta? (sijainti, asuin- ja elinympäristön laatu, osaaminen, palvelut?)	- Teollisuusrakentaminen (perinne) - Yhteistyö ja elinkeinopolitiikka toimii hyvin - Yrittäjäystävällinen kaupunki - Henkilökuntaa saatavilla	- Teollisten yritysten toimintaedellytyksiä tulisi parantaa - Valmistava teollisuus kaipaa tukemista - Tontit, kaavoitus ja logistiikka sekä oikein hinnoiteltu maa auttaisi - Ainoastaan uusilla työpaikoilla saadaan uusia asukkaita
Tunnistetaanko kunnan vahvuudet? Onko seudulla tarpeeksi kehittäjiä, jotka pystyvät luomaan uusia resursseja tai hyödyntämään jo olemassa olevia? (toimittajat, seutuyhteistyö?)	- Uusia kehittäjiä tarvitaan, myös uudet varsinkin isot yritykset toimivat hyvinä alueen kehittäjinä	- Vahvuuksia ei tunnisteta ja kehittämissuunta on väärä (kuvitellaan että on pitkäjänteistä kehittämistyötä laittaa vanhukset tulevaisuuden ylläpitäjiksi -> ratkaisu ei ole pitkäaikainen)
Onko kunnalla selkeä toimintasuunnitelma tai konsepti, joka takaisi pitkäjänteisen ja johdonmukaisen kehitystyön?	- On kestävän kehityksen suunnitelmia jne. - Seutufoorumit	- Yritystä tällaisille toimille on ollut, mutta hienojen suunnitelmien ja strategioiden luomisen jälkeen on konkreettista jäänyt toteuttamatta, ei ole tekijöitä.
Osataanko kunnan alueella jotain merkittävästi paremmin kuin muualla, ja mitä ko. osaaminen merkitsee käytännössä? Voidaanko toiminnan ajatella luovan kilpailuetua seudulle?	- Rakennusteollisuus varsinkin betonipuolella on vahva työntekijäkanta. - Lihan jalostus (vahva työntekijäkanta esim. teurastajia) - Tekstiliteollisuudessa sama juttu, mutta sitä tuskin koskaan tullaan hyödyntämään - Graafinen osaaminen hyvä	- Osaaminen näkyi ennen ulospäin jo pelkästään firmojen tuotteissa esim. Forssan liha ja säilyke - nimi - Forssassa ollaan tällä hetkellä tyhjiössä, kaikkien alueiden keskellä, vaaditaan omaa äänekkyyttä ja aktiivisuutta että meidät huomataan.
Mitä resursseja ja osaamista tulisi vahvistaa?	- Elektroniikkapuoleen panostettu seudulla, mutta alan koulutus puuttuu, tietotekniikan hallintaan kaivattaisiin uutta koulutusta, graafinen puoli Forssassa vahva-> voisi myös olla kilpailuvaltti jos saataisiin lisäksi koulutusta - Yliopisto olisi hieno lisä seudulle	

4.5.2 Alueellinen kilpailukyky hallinnon näkökulmasta

Forssan kaupungissa elinkeinoelämän ja kuntajohtajien yhteiseksi mielipiteiksi valikoituu hyvä tontti- ja logistinen tilanne, hyvä henkilökunnan saatavuus sekä yhteistyön sujuminen. Yhtä mieltä ollaan myös koulutuksen puutteellisuudesta esim. akateemisen koulutuksen osalta.

Elinkeinoelämä tunnistaa paremmin teollisuuteen ja yrittäjyyteen liittyviä mahdollisuuksia. Mahdollisuuksien esilletuominen sekä tukeminen voisi luoda kilpailuetua vuoteen 2020 ulottuvaan visioon. Forssan kaupungin kohdalla elinkeinoelämän edustajat eivät täysin yksimielisesti pitäneet yrittäjyystävällisyyttä ominaispiirteensä. Apukeinoina yrittäjyystävällisyyden saavuttamiseen voisivat olla avoimempi tiedotus sekä mahdollisuuksien selkeämpi esilletuominen. Selvää on, että forssalaiset yritykset kaipaavat tukea kaupungilta.

Tulevaisuuden hallinnon ja elinkeinoelämän edustajat kuvittelevat eri tavalla. Väärinkäsitys elinkeinoelämän puolella on mm. lähinnä vanhusten hoitoon ja mielihyväpalveluihin panostavasta kaupungista, kun kaupunki kokee ajavansa ympäristö- ja logistiikkaliiketoimintaan tukeutuvaa huomista. Hallinto tuntuu ottaneen selkeän linjan tulevaisuuteen. Tämä tulisi kuitenkin tuoda myös julkisuuteen avoimemmin, sillä tietoisuus linjasta on ulkopuolisilta ”pimennossa”.

Seudun vahvuuksista hallinto uskoo ympäristöpuolen olevan tiedossa. Elinkeinoelämän puolella vahvuuksien ei uskota näkyvän, ja kehitystoimiin toivotaan aktiivisempaa toimintaa mm. uusien isojen yritysten muodossa.

Elinkeinoelämä uskoo alueen osaamisen löytyvän rakennus-, elintarvike-, tekstiili- ja elektroniikkapuolelta, hallinto puolestaan ympäristö- ja logistiikkaliiketoiminnasta. Elinkeinoelämä pelkää alueen jäävän tyhjiöksi, jos ei äänekkyyttä ja aktiivisuutta lisätä uudella tavalla. Hallinto panostaisi luovan väen saantiin alueelle. Hallinnon tavoitteena on vihreä, vihreä, ekologinen kaupunki, johon kompakti kaupunkirakenne on ideaali sopeutumiseen.

Forssan kestävä kehityksen huomioiva visiointi on kehityksellistä. Heidän tulisi ehkä vahvemmin tuoda esille ajatuksiaan aina asukkaita myöden.

Forssan vastakohta kilpailukyvyiltään on Tammela. Tammelassa elinkeinoelämän edustajat sekä hallinto ovat yhtä mieltä tulevaisuudesta, joka perustuu luonnon, matkailun ja elinympäristön hyödyntämiseen. Elinkeinoelämä kehuu kunnan hyviä palveluita sekä hyvää sijaintia. Ainoastaan tonttitarjonnan monipuolisuuden sekä vesi- ja sähköliittymien saatavuuden elinkeinoelämä on tyytymätön, mutta asiaan saattaa tulla muutos uuden seutukunnallisen strategisen suunnitelman myötä. Vahvuutena sekä kunnassa että elinkeinoelämän puolella pidetään matkailupuolen vahvaa asemaa. Kunta pitää vahvuutena myös vesistöhankeita sekä vahvaa mökkiasutusta. Osittain samaa mieltä ollaan myös siitä, ettei kaikkia mahdollisuuksia olla vielä hyödynnetty.

Hallinnolla on kehitystyön takaamiseksi selkeä pitkäjänteinen suunnitelma, joka kaipaisi tiedottamista ulkopuolelle, sillä elinkeinoelämä ei ole siitä tietoinen. Elinkeinoelämän puolella uskotaan, että suuria linjoja miettimällä ratkaistaisiin paljon ongelmakohtia. Hallinto taas kokee, että monet isot linjaukset jäävät saavuttamatta hallintokausien lyhyiden vuoksi. Hallinnolta toivotaan yrittäjien ottamista mukaan päätöksentekoon ja suunnitteluun uuden näkökulman saamiseksi.

Osaamisen keskittymisestä hallinnon ja elinkeinoelämän välillä ollaan osittain samaa mieltä. Yrityksistä vahvoina pidetään Makulihaa ja Stera Oy:tä. Puutyöliike Pekka Väre on yrittäjien mielestä myös vahva toimija omalla alallaan. Eerikkälän vahvuus tunnustetaan jopa Suomen mittakavassa. Kunta kokee myös Mustialan ja artesaanikoulutuksen olevan vahvuuksia. Kunta on ylpeä luontoon.fi-portaalista.

Vahvistamista kaivataan logistiseen osaamiseen sekä markkinointiin. Puuttuvina resursseina mainitaan kehittäjien puute, infrastruktuurin turvaaminen (sähköinen, fyysinen) syrjäisille yrityksille sekä julkisen liikenteen puute. Kritiikkiä saa Hämeen matkailu, jonka koetaan unohtaneen Tammelan markkinointi, sekä kunnan tavoitteiden jääminen pienien toimenpiteiden ”näpertelyasteelle”. Hallinto taas toivoo rakennemuutoksen myötä tulleiden ongelmien, esim. metsien toimimattomuuden tulonlähteenä, selviävän uusien alueellisten vahvuuksien kautta.

Tammelan vastakohta on Jokioinen, jossa omaa matkailua ei käytännössä ole ollenkaan. Jokioisten vahvuudet muodostavat sen yhteistyövalmius, MTT, sekä elinkeinoelämän kehumat palvelut ja runsaat harrastusmahdollisuudet. Jokioisilla on paljon korkeakoulutettuja ihmisiä, mutta toisaalta ammattialoista osaava työvoiman puutteesta. Elinkeinoelämä on huolissaan puuttuvasta matkailu- ja ravitsemusalan toiminnasta tulevaisuuden kannalta. Elinkeinoelämä korostaa alueella sijaitsevia mahdollisuuksia kuten kartanomiljöitä, museorautatietä sekä MTT:n puistoja yms.

Kunnan vahvuudet jakavat mielipiteet tahojen välillä täysin. Kunta uskoo vahvuksiensa näkyvän. Heidän mielestään vahvuuksia ovat väestönrakenne, koulutetun väestön osuus, kunnassa vireillä oleva T&K-toiminta sekä MTT. Kunta puolustelee kehittäjien määrää maa- ja elintarvikeketjun vaikeilla kehittämismahdollisuuksilla. Elinkeinoelämän mielestä alueen toimijat ovat heikkoja sellaisessa kehittämistoiminnassa, joka toisi kilpailukykyä kuntaan.

Kunnan strategiana pitkällä tähtäimellä on tukea Agropolista. Tätä, saati ympäristöstrategiaa tai kylien liittyvää näkyvyyshanketta ei elinkeinoelämä pidä selkeänä kehityssuunnitelmana.

Kunnan ja elinkeinoelämän näkemys yrittäjyyden tukemisesta on hieman eriyvä. Kunta uskoo yrittäjien olevan pääosin tyytyväisiä, kun taas elinkeinoelämä kaipaa tukea uusille yrittäjille. MTT:n toimintaa kumpikin arvostaa, mutta elinkeinoelämän edustajat pelkäävät sen tulevia saneerauksia ja vähäistä hyötyä kunnalle panostukseen nähden.

Jokioisilla selkeän ja johdonmukaisen kehityssuunnitelman luominen yhteisin voimin, ja painottaen enemmän Agropoliksesta riippumattomia seikkoja, voisi olla avain kunnan kehityksen paranemiseen. Kunnassa tuntuu aika seisahtuneen odotukseen MTT:n ja Agropoliksen tuomista lisäarvotekijöistä. Lisäarvoa ei ole syntynyt aluksi oletetun kaltaisesti, eikä sitä uskota syntyvän jatkossakaan, mutta ei olla kuitenkaan valmiita tarttumaan uusiin haasteisiin. Jokioisilla on seudun kunnista kuitenkin vahvin käsitys e-palveluiden mahdollisuuksista, vaikka palvelukonseptia kohtaan ollaankin skeptisiä. Jokioisilla mielletään yhden kunnan onnistuminen kaikkien hyödyksi. Tästä voisivat muutkin ottaa mallia.

Hyvää asennetta henkii kunnista Jokioisten ja Tammelan lisäksi Humppila. Elinkeinoelämän ja hallinnon linjaukset eriävät toisistaan, mutta kumpaankin heijastuu positiivinen asenne ja tyytyväisyys tilaan. Tulevaisuuden luojina pidetään yrittäjähenkisyyttä sekä kunnan sisällä että sen ulkopuolella. Hallinto uskoo lisäksi ekologisuuden, mielihyväpalveluiden, sekä sijainnin vaikuttavan myönteisesti kehitykseen. Humppilassa kehittymiseen vaikuttaa läheisriippuvuus muihinkin kuin Forssan seudun kuntiin. Kunnan vahvuuksien uskotaan olevan tiedossa vähintään yhteistyökumppaneiden osalta. Kunta pyrkii olemaan seudullinen innovaattori sekä kehittäjä. Elinkeinoelämästä kiitosta saavat FSKK sekä alueen kouluttajat (AMK, FAI, FAK). Toimintasuunnitelma on kunnassa 25 vuoden päähän. Informaation saatavuuteen ollaan tyytyväisiä elinkeinoelämän puolella. Panostusta toivotaan enemmän kunnan ulkopuolelle ulottuvaan markkinointiin.

Kunnan osaamisalueet ovat hallinnon ja elinkeinoelämän mielestä samoja, eli rakennus- ja metalliteollisuus sekä taidepuoli. Elinkeinoelämä ei kuitenkaan koe, että osaaminen toisi yleisellä tasolla kilpailukykyyn parannusta. Resursseja kaivataan varsinkin markkinointiin ja logistisiin hankkeisiin sekä osaajien että rahoituksen osalta.

Humppilassa on hieno tekemisen meininki, ja hyviä näkemyksiä mm. yrittäjille suunnattavista palvelupaketeista sekä yrittäjien huomioimisesta. Humppilan asemaa saattaisi parantaa vahva markkinointi alueen ulkopuolelle ja täten toimijoiden houkuttelu alueelle.

Humppilan kanssa pienikokoista kuntaa edustaa Ypäjä. Ypäjällä tulevaisuutta rakennetaan sekä hallinnon että elinkeinoelämän osalta sijainnin ja henkilökunnan saatavuuden varaan. Ypäjällä on visio, jossa se pyrkii luomaan lisäarvoa asumiseen lähellä hevososaamista sekä miellyttävää yritysjä asuinympäristöä. Palveluista terveydenhuolto saa elinkeinoelämästä kiitosta, mutta muutoin varsinkin erikoispalveluiden puuttuminen koetaan heikkoudeksi. Elinkeinoelämää huolehtaa yksipuolinen panostus hevosalaan.

Elinkeinoelämän mielestä hevosalan lisäksi vahvuutena on metalliala. Hallinnon mielestä seudun kuntien vahvuudet ovat läheisriippuvuuden vuoksi lähes samat. Vahvuuksien kehittämiseen ei hallinnon mielestä ole resursseja, eikä kehittäjiä. Elinkeinoelämä on huolissaan lähinnä Ypäjän passiivisuudesta ja heikkoudesta yhteistyössä. Hallinnolla on vuoteen 2015 ulottuva strategia ja visiointia vieläkin pidemmälle.

Elinkeinoelämällä ei ole selkeää käsitystä toimintasuunnitelmasta, mutta matkailupuolella on tekeillä oma hanke Lounaplussan kanssa. Ongelmana tiedonkulussa on molemminpuolinen passiivisuus, kumpikin odottaa enemmän aktiivisuutta toiselta osapuolelta.

Osaaminen keskittyy hevosalaan ja metallialaan. Elinkeinoelämä ei näe, että osaaminen näkyisi ulospäin muualle kuin omalle alalle. Markkinoinnilla asiaan voitaisiin mahdollisesti vaikuttaa. Hallinto kaipaa yritysmahdollisuuksien ylläpitoon enemmän resursseja. Elinkeinoelämän toiveet ovat samansuuntaiset: he kaipaavat alueelle elinkeinoasiamiestä ja valmiita toimitiloja.

Ypäjällä, kuten Humppilassakin, haluttaisiin tehdä yhteistyötä myös oman seudun ulkopuolelle. Vähäisillä askelilla hyödyntämällä tämänkaltaista yhteistyötä saataisiin koko seudun toiminta mahdollisesti nousuun. Ypäjällä on selkeä tarve matkailun vahvemmalle markkinoinnille sekä yhteistyölle ja aktiivisuudelle elinkeinoelämän suhteen.

4.5.3 Kilpailukyvyyn seutukunnallinen kokonaiskuva

Tekesin katsaus 243/2009 ”Alueellinen elinvoimaisuus ja kilpailuedut” (2009.) tarkastelee Suomen alueiden taloudellista suoritus- ja uusiutumiskykyä innovaatiotoiminnan ja julkisen tutkimus- ja kehitysrajoituksen näkökulmasta. Katsauksessa mainitaan ”Seutukuntien kasvukilpailukyky ja kilpailukyky 2002”-vertailu. Vertailussa Forssa oli kasvukilpailukyvyyn osalta sijalla 54 (yhteensä 77), ja sijalla 37 kilpailukyvyyn osalta. Tutkimuksessa todetaan kasvukilpailukyvyyn olevan luotettavampi mittari kuin kilpailukyvyyn, jossa alueen väestötiheys saa varsin suuren painon.

Forssan seutukunnan huonoa sijoittumista selittävät kasvukilpailukykyyn liittyvät kolmenlaiset tekijät: ”1) työntekijöiden koulutus ja osaaminen sekä koulutetun työvoiman saatavuus, 2) yritysten innovatiivisuus, tulospalkkauksen laajuus, aineeton pääoma ja T&K-työ ja 3) alueen saavutettavuus.” (Alueellinen elinvoimaisuus ja kilpailuedut 2009.)

Alkututkimuksessa näissä kolmessa aihealueessa on todettu ongelmia. Tämä osaltaan selittää, miksei Forssan seutukunta ole täysin vetovoimainen ja kilpailukykyinen tällä hetkellä. Seutukunnan kilpailukyvyyn tilaa selittää kuntien läheisriippuvuus. Kunnat ovat ominaisuuksiltaan samankaltaisia, jolloin ne ovat ryvästyneet yhteen ja kehitys on kulkenut samaan suuntaan.

Osa kunnista kaipasi enemmän yhteistyötä seudun ulkopuolisten kuntien kanssa. Sijainti usean ison kaupungin keskellä vaatii pyrkimystä rajojen ulkopuolelle koheesioetujen saavuttamiseksi. Yhteistyötä ja kumppanuutta seudun ulkopuolisten kuntien kanssa tulisi kannustaa.

4.6 Palvelukonsepti

Tutkimuskysymyksessä haettiin vastausta kysymykseen: ”Miten Forssan seudun logistinen palvelukonsepti voidaan rakentaa?”

Haastatteluissa alueen kilpailukyky selvitettiin eri näkökulmista. Haastatteluissa tutkittiin lisäksi alueen logistista tilaa sekä yritysten logistisia tarpeita.

Tutkimuskysymyksessä palvelukonseptin osalta kaivattiin vastausta kuntien valmiuteen yhteisen palvelukonseptin osalta. Ensimmäisenä tutkintalinjana olivat esteet. Asenteellisia esteitä oli syntynyt aiempien hankkeiden epäonnistumisesta. Kunnissa koettiin aiempien hankkeiden vieneen rahaa, muttei tuoneen vastinetta. Hieman epäröintiä oli palvelukonseptin epämääräisen funktion suhteen. Kuntien asenteisiin saattaa vaikuttaa omien sivustojen ylläpidon ongelmat. Esteeksi saattaa nousta vaikeus erottua muista vastaavista sivustoista, ja luoda selkeä eroavaisuus kuntien omiin kotisivuihin.

Huolta aiheutti yhteisen imagon puuttuminen ja omien vahvuuksien näkyminen sivustolla. Yhteisen imagon puuttuminen vaikeuttaa sivuston yhdistämistä kuntien muuhun markkinointiin. Seudullisen konsensuksen ei koettu olevan vielä valmis, ja seutukunnallinen näkökulma toteutuksessa koettiin vieraaksi. Oma kunta haluttiin säilyttää ominaisuuksineen yhteisenä, vaikka kyseessä olisi seutukunnallinen sivusto.

Toteutuksessa pelättiin eniten sivuston muodostuvan sekavaksi tai turhan tekniseksi. Ylläpito ja päivitys koettiin vaikeutena. Toteutuksessa tunnistautuminen pitäisi tehdä tarpeeksi kevyeksi, jotta sivusto olisi helppo käyttää. Käyttöliittymältä toivottiin hyvää toiminnallista käyttökykyä. Yhteistyötä tietoturvaviranomaisten kanssa toivottiin, jottei sivusto olisi hidas. Toteutuksen hinta herätti keskustelua. Haluttiin tietoa toteuttajasta ja koi-
tuvista kustannuksista.

Toisena tutkintalinjana tarkasteltiin mahdollisuuksia. Suurin mahdollisuus koettiin olevan sivuston rajaamisessa yrittäjille. Kunnat olivat tyytyväisiä sivustojensa tarjontaan, mutta eivät niiden laajuuteen. Sivustoilla on informaatiota paljon, koska sivustoilta halutaan löytyvän tietoa jokaiselle. Palvelukonseptissa tieto voitaisiin karsia ainoastaan yrittäjiä kiinnostavaksi. Tämä parantaisi tiedonhakua.

Mahdollisuuksiksi toteutuksen kannalta uskottiin, että tietoa palvelukonseptiin löytyy helposti. Yksi vastaajista kannatti linkitykseen perustuvaa sivustoa, yksi kokonaan interaktiivista sivustoa, ja muut näiden välimuotoa. Tietoa yritysten tarpeista uskottiin löytyvän klusterien avulla, sekä eri kehittäjätahojen kautta. Tonttimyyntiin toivottiin puolueetonta ammattilaista, joka osaisi tuotteistaa tarjonnan hyvin. Internetiin sijoittuvan palvelukonseptin mahdollisuuksiksi laskettiin nopeus ja helppous käyttäjän kannalta. Hyvän toteutuksen uskottiin tuovan markkinointiin pontta ja hyvällä suunnittelulla sivuston olevan pitkäikäinen.

Näkemykset palvelukonseptin funktiosta olivat seuraavat:

- tuotteistettu paketti yrittäjälle, jossa näkyy seudun ”draivi”
- yrittäjälle koottu linkkisivusto
- sähköisen asioinnin sivusto yrittäjälle
- ensimmäinen kontaktipinta seutuun yrittäjäksi aikovalle
- kilpailuvaltin esiintuova markkinointikanava, jossa seudun vahvuudet ovat esillä.

Sisältötoiveet olivat samat tontti-, toimitila- ja kaavoitustarjonnan, yhteystietojen, tärkeimpien linkkien sekä seudun kuntien perustietojen osalta. Näiden lisäksi toiveita olivat tulostettavat tai sähköiset lupa- ja anomushakemukset, kunnallistekniikan linjat, osaamisvahvuudet, yhteistyökumppanit, liikennevirrat, ympäristöasiat ja rahoitusvaihtoehdot.

Kuntajohtajien näkemykset sekä sisältötoiveet erosivat muiden sidosryhmien toiveista lähinnä palveluiden osalta. Muiden sidosryhmien mielestä sivustolla voisi olla huolinta-, terminaali- ja tulomuuttopalvelut, yritysneuvontapalvelu, yhteinen intranet yritysten tiedonvaihtoon sekä kotiin-kutsupalvelu.

Sidosryhmien toivomia ominaisuuksia olivat helppokäyttöisyys, EDI-pohjaisuus sekä kuntarajojen hämärtäminen (seutunäkökulma). Informaatiota toivottiin yrittäjille tärkeiden toimijoiden yhteystiedoista sekä käytännöistä, klustereista, kuntien yhteiskunnallisista palveluista, kehittämispalveluista sekä haettavista avustuksista. Yksittäisiä toiveita oli saada mahdollisen logistiikkaterminaalin infrastruktuuri näkyviin, yrittäjiä koskevien sidosryhmien uutiskirjeet koottuna, keksintö- ja patenttiluvat sekä matkailulle suunnattu oma osio. Sidosryhmien toiveet suosivat sähköiseen asiointiin painottuvaa sivustoa.

Sidosryhmien mielestä e-palvelukonsepti avaisi mahdollisuuksia seutukunnan rajojen hämärtämiselle ja uudenlaisen markkina-alueen esiintulolle. Näkemyksen mukaan seutukunta on kokonaisuutena houkuttelevampi kuin kunnat yksinään. Palvelukonseptiin toivottiin satsattavan, jotta siitä saataisiin toimiva ja se avaisi uudenlaisen kontaktipinnan yrityksille. Sidosryhmät näkivät e-palvelukonseptin onnistuessaan maksavan itsensä takaisin ja toimivan hyvänä markkinointi- ja informaatiokanavana.

Kolmantena tutkimuskysymyksenä tutkittiin yhteistä ”juttua”, mistä lähtee liikkeelle. Kuntien ollessa ominaispiirteiltään erilaisia olisi hyvä rakentaa yhteinen juttu seutukunnallisuudesta. Lähtökohtana voisivat toimia kuntien vahvuudet, joista luotaisiin positiivinen imago alueelle, joka profiloituisi yrittäjäystävällisyyttä esiintuovaksi. Yhteistyö oikeanlaisen markkinointilinjan löytämiseksi ja ammattilaisen käyttäminen toteutuksessa takaisi pitkäaikaisen ja kaikkia osapuolia tyydyttävän ratkaisun. Hankkeen ajattelema malli, jossa jokainen kunta ottaisi yhden osa-alueen vastuualueekseen, on hyvä keino sitouttaa kuntajohtajia sivustoon. Seutukunnallisen informaation tasapainoksi käyttäjiä kannattaisi aktivoida sähköisillä palveluilla sidosryhmien toiveiden mukaisesti.

Seudun kuntien yhteisiä vahvuuksia alueellisen kilpailukyvyn mukaan oli infrastruktuuri, sijainti, verkostot, erilaiset osaamisalueet sekä asuin- ja elinympäristön laatu. Vahvuuksien muokkaaminen yrittäjiä kiinnostavaan muotoon sekä vahvan visuaalisuuden käyttö selkeällä ja rohkeasti erilaisella tavalla muokkaa sivustosta kilpailijoista erottavan.

Sähköinen hallinto, joka sisältää sähköisen asioinnin, sähköisen demokratian ja hallinnon sisäisten prosessien kehittämisen tieto- ja informaatioteknologian avulla, on hyvä esimerkki sellaisista toiminnoista, jotka eivät helposti jäsenny olemassa olevien hallinnollisten rajojen ja instituutioiden puitteissa. Tämä tarkoittaa sekä palveluiden käyttöä että niiden tekemistä. On jo aika tunnettua, että sähköisessä asiointissa ajan ja paikan merkitys häviävät, asiakas voi hoitaa asioita milloin tai mistä vain eikä ole väliä silläkään, missä palvelu on tuotettu ja kenen toimesta. Vähemmän huomiota on saanut se seikka, että jo sähköisen asioinnin sisältöjen ja rakenteiden kehittäminen näyttää edellyttävän rajat ylittävää toimintaa. Varsinkin pienemmille kunnille sähköisen hallinnon rakentaminen tai ylläpitäminen yksin ei ole järkevää. Sähköiset palvelut hälventävät myös voimakkaasti yksityisen, julkisen ja kolmannen sektorin välisiä rajoja. (Seutujohtamisen vaihtoehdot 2004, 22–23.)

Neljäntenä tutkimuslinjana oli tutkia aikataulua. Haastatteluissa tähän sai heikosti vastauksia, osittain heikkojen pohjatietojen vuoksi. Hankkeen projektihakemuksessa aikataulutusta on tehty vuosille 2010–2011, mikä tuntuu realistiselta. Toimintamalli (mihin osana e-palvelukonsepti kuuluu) mainitaan projektihakemuksessa seuraavasti: ”Uutena palveluna ja soveltuksena kehitetään seudun yhtenäinen logistinen toimintamalli. Uusi toimintakonsepti otetaan käyttöön kunnissa helpottamaan uusien yritysten sijoittumista seudulle. Seudun logistinen kehittämissuunnitelma/strategia jää kuntien ja muiden sidosryhmien käyttöön.” Kuvauksen perusteella kuntien ja sidosryhmien toiveet vastaavat hankkeen tavoitteita, jolloin viivästymisen on epätodennäköistä.

4.7 Sidoryhmien haastattelujen yhteenveto

Alkututkimukseen haastateltiin yhdeksäntoista eri sidosryhmän edustajaa, kolmessa eri jaksossa. Ensimmäisenä haastateltiin kansallisia ja maakunnallisia sidosryhmien edustajia, joita olivat Finavia-Ilmailulaitos, FSKK-Forssan seudun kehittämiskeskus, Hämeen liitto, Hämeen uusyrittäjäkeskus, Hämeen yrittäjät, Kuntaliitto, Lounaplussa, Tiehallinto sekä Sisä-Suomen kuljetusyrittäjät. Toisena haastateltiin elinkeinoelämän edustajina jokaisen kunnan yrittäjäjärjestön puheenjohtajia. Viimeisenä haastatteluvoorossa olivat kuntajohtajat ja kuntien teknisen toimen edustajat.

Haastattelupyyntöihin eivät vastanneet Hämeen ympäristökeskus, Ratahallintokeskus, eikä Hämeen kauppakamarin logistiikkavaliokunta. Haastatteleminen jääneiden osuus korvattiin teoriaosuudessa heidän julkaisuillaan. Tarkemmat tiedot haastatteluista ovat liitteessä 1. Sidoryhmien haastatteluista saadaan tutkimuskysymykseen laajat vastaukset. Tiedot ovat sovellettavissa näkemyksen mukaan toimintamallin eri osa-alueisiin.

Seudun ja kuntien vahvuudet vastauksissa antaa pohjaa markkinoinnille sekä kilpailukyvyn parantamiselle. Seudun ja kuntien heikkouksista voidaan lähteä kehittämään parannuksia sekä palveluita, joilla tukea heikkouksia. Seudun kunnat pitivät kuntaa kehittäjän, mahdollistajan sekä valmentajan roolin kantajana. Tärkeä on lisäksi kunnan rooli vastuunkantajana, jolloin yhteisön hyvinvointi on ensisijaisesti hallinnon käsissä.

Kunnat ovat yhteistyössä toistensa kanssa mm. hankinnan ja infrastruktuurin osalta. Yrittäjiä sekä asukkaita pyritään kuuntelemaan mahdollisuuksien mukaan. Kehitettäessä omaa aluetta on tärkeää muistaa yhteistyön vaikutus. Kaikki osapuolet huomioon ottava ratkaisu vaatii tiedon keräämistä kaikilta osapuolilta. Lyhyiden hallintokausien sekä hankkeiden rajallisen ajankäytön kannalta tulisi pyrkiä tavoitteeseen, joka tähtää kaikkien kannalta parhaaseen kokonaisuuteen. Palvelukonseptin markkinoinnin kannalta on tärkeä muistaa B-B-markkinoinnin yritysasiakkaiden olevan samoja ihmisiä, jotka muulloin toimivat alueen asukkaina ja kuluttajina. B-B-markkinointi vaatii läpinäkyvyyttä sekä rehellisyyttä; siinä ei voida niin helposti johdatella asiakasta kuin kuluttajalle suunnatussa markkinoinnissa.

Haastateltavat olivat lähes yhtä mieltä alueellisista kilpailijoista. Kilpailijan asemaan koettuja alueita yhdistivät rautatieyhteydet, korkea koulutusaste sekä positiivinen agglomeraatiovoimien kierre. Positiivinen kierre jatkaa syntyessään monesti voimistumistaan itsestään. Positiivisen kierteen alkutekijöissä saattaa esiintyä syntyyn vaikuttaneita syitä, kuten hyvät liikenneyhteydet tai maantieteellinen sijainti.
(Alueellinen elinvoimaisuus ja kilpailuedut 2009.)

Aluesuunnittelussa kilpailukykyä lähdetään rakentamaan omista lähtökohdista. Kartoittamalla alueita, pyrkimällä keskittämään alueita ja resursseja, ja etsimällä ympäristöstä vahvuuksia pyritään saamaan aikaan taloudellisesti ja ekologisesti pitkäaikaisesti kestäviä ratkaisuja. Tammelan haastattelussa ilmeni hyvin huoli vesistöjen hyvinvoinnista sekä maaseudun säilymisestä. Kunnissa oli ajateltu selkeästi infrastruktuurin kestävyys. Uudella rakennekaavahankkeella pyritään hyödyntämään suunnittelulla jo olevia infrastruktuurin osia. Tärkeää on suunniteltaessa ajatella myös vaikutusta asuin- ja elinympäristön kannalta. Hyvä keino on käyttää oman osaamisen ja tiedon lisäksi ulkopuolista asiantuntijaa. Palvelukonsepti omalta osaltaan onnistuessaan toimii kilpailuetuna, kun lähdetään rakentamaan seudulle positiivista kierrettä. Logistiikan saralla saavutettavat parannukset sen sijaan antaisivat kierteelle suotuisan lähtökohdan.

Tulevaisuuden mahdollisuudet vastaajien mielestä olivat osaamisessa, hankkeissa ja sijainnin hyödyntämisessä. Osaamisvahvuuksiin toivottiin tukea ja niiden kehittämiseen alueellista näkemystä. Yrittäjyysopintoja toivottiin lisää koulupuolelle sekä koulutuksen kehittämistä tulevaisuutta visioiden. Hankkeisiin uskottiin ja niiden päätavoitteet kulkivat rinnakkain toiveiden kanssa. Logistisista hankkeista kaikki koettiin tärkeiksi. Kansallisten toimijoiden suunnitelmassa hankkeiden tavoitteet eivät toistaiseksi olleet. Sijainnin hyödyntäminen oli kaikkien mielestä tärkeää, mutta suoria toimintaehdotuksia siihen tuli kohtuullisen vähän.

Osaamiseen ja koulutukseen liittyen vastaajat toivoivat yliopistomaailman liittämistä seudun koulutustarjontaan. Suurin osa Suomen innovaatioinfrastruktuurista sijaitsee yliopistokaupungeissa Turussa, Tampereella, Helsingissä ja Oulussa. Yliopistojen on todettu tuovan alueille kilpailukykyä. Tutkimuksien valossa ei professuurin hakeminen seudulle ainakaan heikentäisi sen tilaa. Yliopiston tai professuurin esteeksi voivat muodostua taloudelliset seikat. Lähellä sijaitsevien kaupunkien innovaatioinfrastruktuuria saattaisi olla mahdollista hyödyntää kumppanuuksien tai yhteistyön avulla. Seudun osaamista tuetaan koheesio- ja kilpailukykyohjelmalla. Alueella toimiva klusterirypäs sai haastatteluissa kiitosta. (Huovari & Lehto 2009 ; Alueellinen elinvoimaisuus ja kilpailuedut 2009.)

Hankkeiden tavoitteiden ja sijainnin hyödyntämiseen toivottiin infrastruktuurin parantamisen lisäksi ulkoistamispalveluita sekä erilaisia toimijoita seudulle. Tiehallinnon haastattelussa mainittiin, että logistiikkakeskus lisää alueen liikennemääriä. ELLO/EcoHub-hankkeiden yhteydessä oleva visio itsessään tuo toteutuessaan alueelle lisää vetovoimaa. Logistiikka-alan uskotaan tulevan talven aikana kärsivän konkurssiaallosta, joka vaikuttaa Forssan seutukuntaankin. Toimijoiden vähentyminen seudulla saattaa lisätä yhteistyöhalukkuutta ja kilpailun heikentymistä, jolloin logistiikkaklusterille avautuisi tilaisuus. Hankkeen tavoitteisiinkin kuuluvan logistiikkaklusterin perustamiseen on mahdollista pyytää tukea ja apua logistiikka-alan järjestöiltä. Toinen hyvä tiedonlähde sijainnin hyödyntämisen kannalta on Hämeen kauppakamarin logistiikkavaliokunta, josta saa tietoa elinkeinoelämän näkökulmasta katsottuna. Palvelukonseptiin informaatiota kannattaa pyytää lisäksi tiehallinnolta, jolta on saatavissa mm. tieliikennemääristä päivitettyä tietoa. Palvelukonseptiin kannattaa kytkeä alusta asti hankkeissa toteutuvat tavoitteet, jolloin ne tuottavat kilpailuetua välittömästi.

Sidosryhmät olivat tyytyväisiä keskinäisiin väleihinsä. Eniten toiveita muutokseen syntyi julkisen sektorin toimijoita sekä alueen ulkopuolista markkinointia kohtaan. Alueelle toivottiin lisää kehittäjiä, sekä rohkeampaa otetta kehittämiseen. Hankkeilta toivottiin näkyviä tuloksia sekä tiedotusta. Sidosryhmät voisivat toimia alueella aktiivisemmässäkin roolissa, mikäli siihen rohkaistaisiin.

Hankkeissa, kuten palvelukonseptissa, on tärkeää huomioida sidosryhmät ja alueen toimijat. Helpoin tapa tähän on informaation jakaminen, avoimuus sekä mahdollisuus kaksipuoliseen kommunikaatioon. Informaation tulee olla ymmärrettävää, jolloin se ei aiheuta väärinymmärryksiä. Kommunikaation kaksisuuntaisuus ja yhteyksien kehittäminen samalla lisää omaa tietoisuutta. Avoimella, positiivisella kehitystyöllä saadaan kerrottua muillekin kokonaisuudesta ja tavoitteista, sekä sitoutettua heidät toimimaan.

Elinkeinoelämä kaipasi haastatteluissa tukea vanhoille toimialoille uusien innovaatioiden saamiseksi. Toinen tukea kaipaava ryhmä oli uudet yrittäjät. Elinkeinoelämä kaipasi lisää informaatiota sekä rahoitusta yritysten kehittämiseen. Toivottiin, että palvelut keventäisivät omaa organisaatiota ja antaisivat neuvontaa vaikeissa asioissa.

Tulevaisuuden trendi on yhä enemmän kansainvälisyyteen tähtäävä, jolloin elinkeinoelämän ongelmat kaipaavat entistäkin enemmän tukea. Palvelukonseptissa kulminoituivat elinkeinoelämän toiveet. Vaikka henkilökohtaisia kontakteja pidetään tärkeinä, on hyvä, että olemassa on nopea, vaivaton kanava, josta etsiä tietoa tarpeen tullen. Informaation jakamisen ja markkinoinnin lisäksi palvelukonseptilla haluttiin olevan asema yhdyskanavana sekä julkisiin, että muihin oman alan toimijoihin.

Palvelukonsepti muodostui näkemysten mukaan työkaluksi. Kartoittamalla ongelmia ja toiveita, saa palvelukonsepti muotonsa niiden mahdollisena ratkaisijana. Kaikkia ongelmia tai heikkouksia ei internet pysty ratkaisemaan käytöllisistä syistä, mutta ammattilaisen avustuksella voidaan palvelukonseptiin löytää uusiakin ratkaisuja. Tärkeää on saada palvelukonseptiin käyttäjän kannalta olennaisimmat toiminnot. Organisatorisesti palvelukonsepti tulisi sovittaa muihin järjestelmiin sopivaksi ja perehdyttää käyttöön hyvin. Organisaatioissa johdon esimerkki on paras keino saada uusi järjestelmä käyttöön kaikkien kesken.

4.8 Alkututkimuksen analyysi

Alkututkimus oli laajuudeltaan pieni ja kohdentui ennalta valittuihin haastateltaviin. Alkututkimuksen aikana ei tarkkaa tietoa hankkeen tarpeista ollut saatavilla, eikä projektin ohjausryhmä ollut kokoontunut kertaakaan. Näiden kahden tekijän myötä alkututkimuksen tuottama tieto on osittain puutteellista ja epärelevanttia. Alkututkimuksen ongelmana olivat aiheen laajuus sekä tiedon karsiminen. Haasteellisinta alkututkimuksessa oli erilaisien etäisyyksien ja erojen aiheuttamat vaikeudet eri toimijoiden keskuudessa, kuten erilaiset käsitykset termeistä sekä alakohtaiset kielelliset käsitteet.

Alkututkimus tuotti teorian viereen näkymän Forssan seutukunnasta verrattuna kansalliseen. Tutkimuksessa kävi ilmi sidosryhmien näkemykset, sekä yleinen tunnetila seudulla. Teoreettisia aihealueita tarkasteltiin monella eri tasolla sekä huomioitiin eri tasojen edustus haastatteluissa. Näin saatiin esiin uudenlaisia näkökulmia eri sidosryhmiä huomioimalla ja puolueettomalla lähestymistavalla.

Alkututkimus perustui lähinnä henkilökohtaisiin haastatteluihin, jolloin tunnetilat välittyivät hyvin. Haastateltavien edustamat tahot eriyttivät vastauksien yhtenäisyyksiä, jolloin näkökulma laajeni. Alkututkimus tuotti tietoa, jota voidaan hyödyntää sekä hanketasolla että ainoastaan palvelukonseptiin liittyen.

4.8.1 Alkututkimuksen validiteetti ja tiedon subjektiivisuus

Tekijä on toiminut Kunnallisvirkamiesliiton opiskelijaedustajana sekä työskennellyt eri kuntien palveluksessa mm. sivistystoimen sekä vapaa-aikatoimen työntekijänä. Tekijä on asunut Forssan seutukunnalla viisi vuotta. Tekijä pidättäytyi ilmaisemasta omia mielipiteitään haastatteluissa. Haastatteluja johdateltiin ainoastaan valmiiden kysymyksien tai hankkeen hakemuksessa mainituilla tiedoilla.

Kysymykset ovat saattaneet olla sanamuodoiltaan eriäviä, mutta samaa tarkoittavia, eri haastatteluissa luonnollisen tilanteen luomiseksi.

Haastatteluissa ilmeni vahvoja mielipiteitä sekä provosoivia kommentteja. Haastattelut on koottu yhteen ja vastauksista muodostettu yleiskuva, jolloin yksittäiset näkemykset ovat jääneet taustalle. Suoria lainauksia on vältetty anonyymiyden säilyttämiseksi.

Alkututkimus perustuu kahteenkymmeneen haastatteluun, jolloin tietoa ei ole ollut otannan pienuuden vuoksi realistista käsitellä kvantitatiivisesti. Haastateltavat on valittu aihetta silmällä pitäen satunnaisuuden sijaan.

4.8.2 Raportointi

Kesän 2009 aikana tutkimuksen edistymisestä raportointiin säännöllisesti toimeksiantajan edustajalle. Syksyllä alkututkimuksen koonnin yhteydessä toimeksiantajalle annettiin selvitys haastatteluista.

7.10.2009 ohjausryhmälle koottiin ensimmäinen esitys, jonka aiheena olivat kuntajohtajien ja yrittäjien haastattelujen koonti. Tarkempia aiheita haastatteluista olivat alueellisen kilpailukyvyn analysointi kunta- ja seututasolla, logistiset tarpeet kunta- ja seututasolla sekä palvelukonseptin alkuasetelma. Esitys oli lyhyt ajanpuutteen vuoksi, ja tämä heijastui kuulijoiden reaktioista. Ilman teoriaosuutta kokonaisuutta on vaikea hahmottaa.

Lopullisena raportointina alkututkimus muokattiin opinnäytetyöksi, joka luovutettiin ohjaavalle opettajalle sekä toimeksiantajan edustajalle syksyllä 2009. Opinnäytetyö esiteltiin seminaarissa 9.12.2009.

5 POHDINTA

Suurin osa alkututkimuksen tuloksista on analysoitu teoreettisesta taustaa vasten. Kvalitatiiviseen tutkimukseen liittyy kiinteästi myös ”hiljaisen” informaation tallentaminen, tätä edustavat mm. haastattelujen ilmapiiri ja haasteltavien tunnetilat. Tässä luvussa kerrataan teoriaan nojaavaa analyysia sekä yhdistetään tunneperäinen informaatio sen oheen.

5.1 Yhteenveto

Kansallisella tasolla tutkimukset arvelevat tulevaisuuden muutostekijöiksi muuttoliikkeen kasvaville kaupunkiseuduille ja taajamiin, haja-asutusalueiden muuttotappion ja palveluiden vähenemisen, öljyn hinnan nousun, joukkoliikenteen kysynnän kasvun sekä liityntäliikenteen kasvun. Logistisesti tärkeinä tekijöinä pidetään kansainvälisen vuorovaikutuksen lisääntymistä, kansainvälisten kuljetusten lisääntymistä, tuonnin kasvua sekä tuotannon siirtymistä pois Suomesta. Forssan seutukunnalle tämä asettaa sekä logistisesti että taloudellisesti paineita muutokseen.

Logistisia tarpeita kartoitettaessa alkututkimuksessa törmättiin samoihin näkemyksiin kansallisen tason tutkimuksien kanssa. Seudulla ollaan huolissaan kaupunkien välisestä pitkänmatkan liikenteestä ja tiekuljetuksien roolin vahvistumisesta. Sijainti kasvukeskuksien keskellä haluttaisiin hyödyntää. Seutukunta on maantieteellisesti pienehkö ja ryvästynyt alue, mikä helpottaa yhteisten näkemysten löytymistä. Logistiikka on organisatorisista ja sosiaalisista etäisyyksistä huolimatta yhteinen huolen aihe kaikille.

Humppilan rautatieyhteyden lisäksi seutukunta on päätieverkoston varassa. Tiehallinto ei pysty ylläpitämään päätieverkoston ulkopuolisia teitä niin hyvässä kunnossa kuin toivotaan. Suomen vaihtelevat sääolosuhteet sekä teollisuuden hajasijoittuminen lisäävät teiden rasittumista. Tiehallinnosta neuvotaankin kuntia rahoittamaan itse pienempiä investointeja sekä hakemaan rahoitusta TE-keskuksilta.

Forssan seutukunnalla logistisia hankkeita on useita, ja niiltä odotetaan paljon. Hankkeiden toteutuessa niiden uskotaan tuovan seudulle kilpailukykyä sekä uusia yrittäjiä että asukkaita. Hankkeiden lisäksi alkututkimuksessa ilmeni toiveita logistiikkakeskukselle ja logistiikkaklusterille. Logistiikkakeskuksen koettiin toteutuessaan parantavan alueen toimivuutta, ja mahdollistavan ulkoistamiseen liittyviä palveluita. Logistiikkakeskukset lisäävät teiden liikennettä, kun ne sijoitetaan olemassa olevien hyvien liikenneyhteyksien varrelle. Klusterit puolestaan vaikuttavat kilpailuun kolmella tavalla: lisäämällä yritysten tuottavuutta, parantamalla yritysten innovaatiokykyä sekä synnyttämällä uusia yrityksiä. Logistiikkakeskus on suunnitteilla Ecohub-hankkeen yhteyteen. Logistiikkaklusteria pidettiin mahdollisuutena saavuttaa etua järjestäytymisellä. Haasteina logistiikkaklusterille pidettiin toimijoiden vähäisyyttä ja alan huonoa tulevaisuudennäkymää. Logistiikkaklusteri kuuluu VELOG-hankkeen tavoitteisiin. (Saarakkala & Sorama 2009.)

Elinkeinoelämä kaipasi haastatteluissa logistiikkaan liittyviä palveluita. Palveluista suurin osa liittyi toimintojen ulkoistamiseen ja täten oman organisaation selkeytymiseen. Yritykset halusivat keskittyä ydinosaamiseen ja saada vapautettua resursseja heikommilta osa-alueilta. Logistiikassa on tärkeää omien markkinoiden lisäksi se, miten se toimii kansainvälisiä markkinoita ajatellen. Globalisaation vaikutuksien arvellaan kasvavan vuosi vuodelta, jolloin suunnitelmissa tulisi huomioida muutkin markkinat. (Huovari & Lehto 2009.)

Alueellinen kilpailukyky selvisi alkututkimuksessa pääpiirteittäin hyväksi. Jokaisessa osatekijässä kuitenkin oli pientä parannettavaa. Suurimpia kehitysaskeleita vaativat imagoon liittyvät asiat sekä luovan jännitteen luominen seudulle.

Imagon parantamiseen auttaa parhaiten kognitiivisen etäisyyden minimointi. Lisäämällä organisaation läpinäkyvyyttä ja toimijoiden tietämystä voidaan vaikuttaa erilaisiin ajattelutapoihin. Informaation on oltava selkeää, ja sen on huomioitava erilaiset asiantuntemuksen ja osaamisen tasot. Kognitiivinen etäisyys ei ole ainoastaan julkisen ja yksityisen sektorin välinen ongelma, vaan sitä esiintyy organisaatiotasoisestikin. (Melkas 2008.)

Organisaatiossa kognitiivista etäisyyttä voidaan hyödyntää innovaatioiden syntymiseen erilaisien näkemysten kautta. Imagoon liittyy lisäksi markkinointi, joka kannattaa perustaa olemassa oleville vahvuuksille ja realistisiin asioihin. (Melkas 2008.)

Luovan jännitteen saaminen kehitystoimintaan vaatii toimijoilta kommunikatiivisten sekä organisatoristen ongelmien ratkaisua. Toimijat kaipaavat tasa-arvoista vuorovaikutussuhdetta sekä luottamusta eri tahojen välille. Ongelmia saattaa luoda kehittäjien funktionaalinen läheisyys; toimialat ovat lähekkäin ja silloin asiantuntemus on kaikilla kontekstisidonnaista. Luovan jännitteen synnyttämiseksi tarvitaan eri alojen toimijoita sekä hyviä esimerkkejä oman kontekstin ulkopuolelta. Tämä tarkoittaa esim. ideoiden hakemista seutukunnalliseen aluesuunnitteluun jopa kansallisten rajojen ulkopuolelta. Kehitystoiminnassa tulee muistaa, ettei sama informaatio ole tulkittavissa samalla tavalla eri kontekstissa. Yhteistyö voi muuttua ongelmalliseksi, jollei osata tulkita informaatiota sen omista lähtökohdista katsoen. Sosiaaliset suhteet vaikuttavat luovaan jännitteeseen, ja monesti toiminta muuttuu sisäänpäin lämpeneväksi, jos ei siihen päästetä ulkopuolisia. Luottamus parantaa luovaa jännitettä ja rohkaisee tuomaan esille yllättäviäkin ideoita. (Melkas 2008.)

VELOG-Vetovoimaa logistiikalla Forssan seutukunnalle -hanke on maantieteellisesti lähekkäisten hallintoalueiden projekti. Maantieteellinen läheisyys luo hankkeelle helpon sosiaalisen lähtökohdan. Maantieteellinen läheisyys mahdollistaa ongelmien käsiteltävyyden ja ongelmien rajallisuuden samankaltaisuuden ansiosta. VELOG-hanketta helpottaa hiljaisen tiedon vaivaton saatavuus ja aiemman seutukunnallisen yhteistyön tuoma varmuus toimintaan. Alueiden läheisyys voi aiheuttaa esteitä, esim. aiemmin epäonnistuneiden hankkeiden, tai muiden aikaisempien ristiriitaisuuksien vuoksi. VELOG-hanke on Hämeen ammattikorkeakoulun sekä seudun kuntien hakema. Toimijoiden määrästä tai ominaisuuksista huolimatta Hämeen ammattikorkeakoululla on hankkeessa brokerin asema, ja sen tehtävä on johtaa hanketta. Johtamisen ohessa brokeri yhdistää verkostoja ja tietoja, jotka eivät muuten kohtaisi. Onnistuessaan brokerin asema tuo Hämeen ammattikorkeakoululle etuja informaation ja uusien suhteiden kautta. Monien samanaikaisten hankkeiden vuoksi Hämeen ammattikorkeakoulun tehtävänä on saada eri ryhmät tietoisiksi toistensa tavoitteista ja muodostaa yhteisiä näkökulmia.

Haastattelujen kautta palvelukonsepti sai muodon työkaluna, joka yhdistäisi julkisen sektorin ja elinkeinoelämän. Palvelukonseptiin löytyi useita erilaisia elementtejä, ja toiveet eri sidosryhmien välillä täsmäsivät kohdullisen hyvin. Palvelukonseptilla on toteutuessaan olemassa lisäksi mahdollisuuksia, joita ylläpitäjät voivat hyödyntää. Palvelukonseptissa useiden eri alojen asiantuntijuus yhdistyy, ja sitä kautta voidaan löytää uusia innovaatioita sekä ratkaisuja käytännön elämään. Toimiakseen palvelukonsepti vaatii kuitenkin toimijoiden roolien selkeytymistä ja uskoa sen etuihin. Parhaiten palvelukonsepti onnistuu, kun siihen liittyvät tarpeet kartoitetaan, ja pyritään tekemään siitä mahdollisimman käyttäjäystävällinen. Suurin potentiaali kaikessa uudenaikaisessa innovaatiotoiminnassa piilee satumissa ja järjestelmien heikkouksissa. Tutkimalla vahvuuksien lisäksi heikkouksia, saatetaan keksiä uudenlaisia keinoja tukea omaa toimintaa.

5.2 Diskussio

Alkututkimuksessa suurta näkymätöntä osaa näytteli haastatteluissa valinnut ilmapiiri. Toimijoiden kanssa keskusteltaessa tyytymättömyys asioiden tämän hetkiseen tilaan sekä konkreettisen toimien tarpeellisuus ilmenivät selvästi. Suurin osa sidosryhmistä oli tyytymättömiä ennen kaikkea aiempien hankkeiden konkreettisuuden puutteeseen.

Hyvää oli kaikkien innokkuus auttaa kehittämisessä, mikäli tarvetta tulee, ja lisäksi organisaatioiden sisällä syntyneet pienemmät kehityshankkeet, joilla pyrittiin kehittämään niitä asioita, joihin on mahdollista vaikuttaa oman toiminnan puitteissa. Verkostoitumisen tukeminen palvelukonseptin kautta saattaisi lisätä alueen aktiivisuutta.

Seudun kuntien ja yrittäjien välit tuntuivat olevan pääosin kunnossa, ja aktiivisuuden lisäämistä tuntui lähinnä ajanpuute estävän. Järjestäytymisen ulkopuolelle jääviä ei alkututkimuksen puitteissa ollut mahdollista haastatella. Eniten puheissa häiritsivät risteävät käsitykset, jotka toivat mielikuvan huonosta tiedottamisesta varsinkin julkisen sektorin toiminnasta. Kunnat toimivat arjen taustalla, mutta niiden toiminta vaikuttaa kaikkeen. Tällöin toivoisi avoimempaa tiedotusta asioista. Palvelukonsepti omalta osaltaan voisi toimia tiedotusvälineenä ja yhteyskäytävänä.

Seudun ulkopuolella on paljon kehittäjätahoja ja toimijoita, joihin elinkeinoelämä kaipaisi parempia yhteyksiä. Palvelukonseptin yksi tehtävä voisi olla näiden tuominen lähemmäksi ja esimerkiksi jakaa tietoa seudun vastuuhenkilöistä eri organisaatioissa.

Ekologisuus ja infrastruktuurin kestävyys sekä elin- ja asuinympäristön laadukkuus tulisi huomioida hankkeissa loppuun asti. Tällä hetkellä hankkeiden suuret tavoitteet eivät vielä ole toteuttamisasteella, mutta jos yksi tai useampi toteutuu, on niillä välittömät vaikutukset ympäristöön. Asukkaita huolettaa lisäksi muutosten mukana tulevat sivuilmiot, kuten väestökasvu, liikennemäärien kasvu, melu sekä saasteet. Avoin, läpinäkyvä ja perusteleva tiedotus on keino vähentää yksityisten vastustusta. Mitä vähemmän faktaa ihmisillä on käytettävissään, sitä todennäköisemmin väärät käsitykset lähtevät liikkeelle ja vastustus lisääntyy.

E-palvelukonseptin esittely kunnissa sai vastaansa skeptisyyden aallon. Muistoissa oli muutamia vuosia vanha seutuportaali-hanke, joka tuli hintavaksi, muttei luonut todellista toimintaa. Sidoryhmät kokivat e-palvelukonseptin hyväksi ideaksi ja toivoivat julkisen sektorin ottavan sen teon tosissaan. Sidoryhmät uskoivat konseptin maksavan itsensä monikertaisesti takaisin onnistuessaan.

Palvelukonseptin yhteydessä hallinnon kannattaa miettiä uusia tapoja toimia. Monet kuntajohtajista tunsivat yritysmarkkinoinnin ja konserniajattelun jo valmiiksi. Tuotteistaminen saattaa monella osa-alueella tuottaa hyötyä todellisten kustannusten sekä oikean laatutason määrittelyssä ja arvioinnissa. Kunnissa oltiin lisäksi tietoisia maakuntatasolla kaupan olevista tuotteistetuista tonteista. Kuntajohtajien visioinnilla rakennekaavahankkeen tulokset voitaisiin valjastaa tuottaviksi ideoiksi.

Rajoittava tekijä on kunnan asema voittoa tuottamattomana instituutiona. Kuntasektorilla on muutamia kokeiluja erilaisista ulkoistetuista toimijoista, joiden toimenkuva on kaupallisempi kuin kunnilla itsessään.

5.3 Alkututkimuksen reflektointia

Haastatteluissa alueen infrastruktuuria pidettiin hyvänä. Kattava päätieverkosto seudun ulkopuolelle sekä lyhyet matkat lähimpiin kaupunkeihin koettiin vahvuudeksi. Epäonnistumisena pidettiin infrastruktuurin hyödyntämistä. Forssan seutu on sijainniltaan ”ohikulkupaikka” isojen kaupunkien välissä.

Kaupunkien väleissä on heikot tai olemattomat muut kuin tieliikenneyhteydet, ja tasaiset virtaukset niiden välillä pitävät tieliikenteen liikennemäärät samoina vuodesta toiseen. Liikennemäärät eivät muutu infrastruktuurin muuttuessa, vaan niihin vaikuttavat muut seikat. Isojen kaupunkien välisen liikenteen pysyessä samana voidaan vaikuttaa ainoastaan omalla panoksella liikennemäärien nousuun. Uudet yritykset, logistiikkakeskus, ja asukkaat seudulle toisivat mukanaan liikennemäärien nousua, mutta ongelmana on niiden saaminen alueelle. Alueen markkinoinnin hyödyntämisessä logististen yhteyksien tuoma arvo on jäänyt vähäiseksi.

Tien varsille lisäarvoa ovat tuoneet ainoastaan Humppilan liikeyritykset, joilla Humppila on lisännyt tunnettavuuttaan kansallisesti. Seudun muiden kuntien tilanne ei ole yhtä valoisa. Jokioisilla markkinointi on vähäistä ja toinen tieosuus lyhyt (valtatie 10). Valtatie 2:n hyödyntäminen saattaisi kuitenkin tuoda lisäarvoa kunnan markkinointiin, mutta se vaatisi kunnollista satsausta matkailuelinkeinon luomiseksi. Ypäjällä on VT 10:n varressa uimapaikka, jossa kesäisin on kahvila. Lisäksi tien varressa on iäkäs tienvarsimainos. Panostamalla hieman lisää niihin sekä mahdollisesti uusiutuvaan VT 9-liittymään voitaisiin tuoda enemmän esille Ypäjän mainioita matkailuvaltteja. Forssassa suurimman huomion ohikulkijoilta saavat huoltoasemat ABC ja Autokeidas. VT 2:n varrella Forssassa on ruosteisia nostimia, pieni kukka-asetelma, muutama uusi teollisuushalli sekä tienvarsimainos. Kokonaisuudessaan tienvarsi ei kuitenkaan houkuttele tutustumaan kaupunkiin. VT 10:n varrella on liittymät suurille huoltoasemille, jätevesipuhdistamo, muutamia yrityksiä, ja tienvarsimainos. Tämäkään tienvarsi ei tuo matkailullista, saati muuta markkinointietua ennen kuin sen markkina-arvoon panostetaan. Tammelassa näkyvyys kantatielle 54 on heikko ja kaipaisi matkailutoiminnan panostusta, kuten VT 10:n varsi. Makulihan vanhentunut mainos tai pienet maininnat paikallisista nähtävyyksistä kaipaisivat parantamista. Tammelan etuna on tienvarsien kaunis luonto, jolloin matkailullinen hyödyntäminen on helppoa. Logistinen parannus tienvarsimainonnan aktiivinen hyödyntäminen ei ole, mutta sillä saadaan vaikutettua tieliikenteen käyttäjien mielikuviin alueesta.

Rautatiehankkeessa Helsinki–Forssa–Pori ei voida jäädä odottamaan toteuttamista, jollei sille pystytä lisäarvoa seudun kautta. Helsinki ja Pori eivät satamistaan huolimatta välttämättömästi tarvitse uutta liikenneyhteyttä. Porin satama on keskittynyt palvelemaan lähinnä seudun yrityksiä ja Länsi-Suomea.

Helsingille yhteys Poriin on toiminut tieliikenteen avulla kohtuullisesti. Forssan seudun lisäarvo voisi muodostua puutavarakuljetuksien oheen tai Venäjälle suuntautuvien raskaan teollisuuden yritysten vientitarpeisiin. Forssan seutukunta ei pelkkään matkailulliseen hyötyyn vetoamalla auta edistämään ratahanketta. Hanke on saanut viime aikoina huomiota mediassa ja on ajankohtainen. VELOG-hanke tilasi syksyllä 2009 Pöyry Oy:ltä selvityksen rautatietä koskien.

Lentokenttähanke (EcoHub) vaatii kansallisen markkinoinnin lisäksi kansainvälistä markkinointia. Hankkeen onnistuminen riippuu täysin siitä, kuinka suuri tarve hankkeelle pystytään luomaan. Finavian haastattelussa selkeänä ehtona menestymiselle alle 300 kilometrin etäisyydellä Helsingistä, asetettiin omat suorat ulkomaan reitit sekä riittävä oma matkustajapohja.

Liikenneyhteyksien luomiseksi on tehtävä paljon työtä näkyvyyden ja hyödyn esilletuomiseksi. Lentoliikenteen osuus maailman kasvihuonepäästöistä on ainoastaan 2 %, jolloin sen kehitysnäkymät näyttävät hyviltä. Hanke on lisäksi ekologiseksi suunniteltu, mikä vähentää vastustusta. Ekologisuus itsessään ei kansallisesti, saati kansainvälisesti ole tutkimuksien mukaan vielä niin tärkeää yritysmaailmalle, että se itsessään toisi toimijoita.

Seutu on Hämeen heikoin, eikä sen tilanteessa toistaiseksi näy muutosta. Muutokselle on tarve, jolloin sitoutuminen hankkeisiin nousee. Sitouttamalla toimijoita hankkeisiin saadaan toimijat aktivoitumaan tekemiseen. Kaikkien sidosryhmien kesken ilmeni huolta rakennemuutoksen onnistumisesta, Forssan kaupungin heikosta imagosta ja seutukunnan keskinäisistä epämielisyksistä, jotka heijastuivat seudun ulkopuolelle. Parannukset infrastruktuuriin tai palveluihin eivät luo kilpailukykyä, mikäli seutu on imagollisesti houkuttelematon ja koetaan ristiriitaiseksi toiminnaltaan. Imagoon tulisi paneutua ja lähteä kehittämään sitä seudun vahvuuksiin nojaten. Imagoa parannettaessa tietoisuus seudusta lisääntyy ja väärät käsitykset korjaantuvat. Hankkeen onnistumiseen tarvitaan samankaltaista informaation välitystä ja toiminnallista läpinäkyvyyttä.

Yksinkertaisia ratkaisuja, jotka pystytään perustelemaan kaikille niin, ettei niitä kyseenalaisteta ja tyrmätä muutosvastaisuuden nimissä. Hankkeen tulisi tasa-arvoisesti huomioida erikokoiset toimijat ja pyrkiä vähentämään toimijoiden keskinäistä kilpailua. Poliittisten suuntausten rajaaminen erillään toimista ja rehellisyys toimijoita kohtaan on helpoin tapa saada onnistuneita ratkaisuja. Paras keino saada seudusta positiivista näkymää ulkopuolelle on rohkeasti hakea uutispaikkaa suurista lehdistä sekä tiedottaa toimistaan aktiivisesti maakuntatasolla ja tarpeen tullen jopa kansallisella tasolla. Alueelle kaivataan raikasta uutta näkökulmaa esim. tila- ja tonttipalveluiden yhtiöittämisestä, jolloin toiminta perustuisi tuloksellisuuteen. Hallinnon pitää kehittää ajatusmallejaan, jotta kehittyminen voisi alkaa. Seutukunnallinen kaavoitushanke on onnistuessaan omiaan parantamaan seutukunnallista kilpailukykyä ja luomaan strategista ajattelua yli kuntien hallintorajojen.

Forssan seutukunnan edellytykset positiiviselle agglomeraatiovoimien kierteelle on yhtä hyvät kuin muuallakin. Tärkeintä kokonaiskuvan kannalta onkin laajamittainen ajattelu. Rakennemuutokset ovat heilutelleet seutua ja niistä voidaan tarpeen tullen oppia: mitä tehtiin oikein, entä väärin. Rakennekaavahankkeella kunnat voivat yhdistää omat alueelliset ambitiot, ja alue pääsee yhteisesti kehittämään ympäristöä. Aikaisemmin seudulle suunniteltuja hankkeita on jarruttanut mm. kuntien tyytymättömyys ympäristön huomioimiseen. Kuntien erikoispiirteet ja asukkaiden sekä toimijoiden ehdot huomioiden, voidaan luoda toimiva ympäristö. Alueellisessa kehittämisessä tulisi huomioida yhteiskunnan tulevat muutokset. Väestörakenne muuttuu koko ajan ja erilaiset ihmisryhmät tuovat mukanaan erilaisia tarpeita sekä toiveita. Yhteiskunnan muutokset vaikuttavat lisäksi toiminnan muuttumiseen: erilaiset ihmiset toimivat eri tavoin, mikä vaikuttaa yhteiskunnan rakenteeseen. Kehittäjän asema on ennakoijan rooli.

Seutukunnalliseen yhteistyöhön kannattaa hakea esimerkkejä seuduilta, joissa on päästy yhteiseen säveleen. Hyviä seudullisen työn esimerkkejä löytyy useita, joista on olemassa seikkaperäisiä raportteja aina asioiden käsittelystä, palveluiden ja neuvottelun organisointiin. Yhteistyöesimerkkejä ovat mm. Salon seutu, Kouvolan seutu sekä Hämeenlinnan seutu. Tampereen seudulla hallintorajojen poistaminen on onnistunut varastoinnin ja kuljetuksien osalta. Forssan seutukunnassa tehdään paljon keskitettyjä hankintoja, jolloin seuraava askel voisi olla samankaltainen. Sisäisen hankinnan keskittäminen tuo säästöjä suurempien hankintavolyymien kautta ja keventää yksittäisten kuntien resursseja. Vapautuneet resurssit voidaan ohjata esim. kehitystoimintaan. Kasvava toiminta tuo lisää tietoa ja taitoa hankintaorganisaatioon. Seutuyhteistyö hankinnoissa lisäksi hajauttaa riskejä. Sisäisen logistiikkajärjestelmän kautta voi tukea seudun logistiikkaa. (Sito-yhtiöt 2009 ; Kuntaliitto, haastattelu 19.8.2009.)

Seutukunnalla muistetaan epäonnistuneet hankkeet kuten lukioden kustannusten jakaminen, PARAS-hanke, ja KAMU-portaali. Hankkeen onnistumiseen voidaan hakea tukea tutustumalla vanhoihin projekteihin ja niissä tapahtuneisiin virheisiin.

”Tärkeintä on voida päättää yhdessä tekemisestä ja toimia sen jälkeen järjestelmällisesti kaikki kivet kääntäen”(Kuntaliiton haastattelu, 19.8.2009.).

LÄHTEET

- Alueellinen elinvoimaisuus ja kilpailuedut. 2009. Tekesin katsaus 243/2009. Kotilainen, M. (toim.). Viitattu 1.7.2009. <http://www.tekes.fi>.
- Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. 2001. Mustikkamäki, N. & Sotara, M. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto.
- Arnold, E. & Thuriaux, B. 1997. Developing Firm's Technological Capabilities. Brighton: Technopolis.
- Eurocontrol. 2008. The Challenges of Growth 2008. The European Organisation for the Safety of Air Navigation. Viitattu 15.7.2009. <http://www.eurocontrol.int>.
- Finavia. Apulaisjohtaja. haastattelu 15.7.2009.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. Keuruu: Kustannusyhtiö Tammi oppimateriaalit.
- Holopainen, T. & Levonen, A-L. 2008. Yrityksen perustajan opas. Silta yrittäjyyteen. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Huovari, J. & Lehto, E. 2009. Alueellisen tuottavuuden tekijät Suomessa. Tekesin katsaus 246/2009. Viitattu 22.8.2009. <http://www.tekes.fi>.
- Hämeen ammatillisen korkeakoulutuksen kuntayhtymä. 2009. EAKR-projektihakemus. Hämeen liitto, Hämeen ammattikorkeakoulu. Viitattu 1.6.2009. <https://www.eura2007.fi>.
- Iikkanen, P. 2008. Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Espoo: Ramboll Finland Oy., Hämeen liitto.
- Ilmailulaitos. 2009. www-sivusto. Viitattu 19.7.2009. <http://www.finavia.fi>.
- Isohookana, H. 2007. Yrityksen markkinointiviestintä. Helsinki: WSOY.
- Jalanka, J., Salmenkari, R. & Winqvist, B. 2003. Logistiikan ulkoistaminen. Helsinki: Suomen logistiikka ry:n & Liikenne- ja viestintäministeriön yhteisjulkaisu.
- Järvenpää, E. 2006. Laadullinen tutkimus. SoberIT- verkkoaineisto jatko-opintoseminaari. Tekninen korkeakoulu.
- Kajander, S., Karvonen, T., Lindebäck G. & Vainio, J. 2002. Suomen merenkulun strategia, ehdotus 2003–2012. Liikenne- ja Viestintäministeriö. Viitattu 10.8.2009. <http://www.lvm.fi>.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2004. Kuljetukset ja varastointi – järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Karrus, Kaij E. 2001. Logistiikka. Juva: WSOY.

Kautonen, M. & Kolehmainen, J. Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. 2001. Mustikkamäki, N. & Sotarauta, M. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto, 77–108.

Koskiahho, B. 1997. Kaupungista ekokaupungiksi. Helsinki: Gaudeamus.

Kosonen, K-J. Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. 2001. Mustikkamäki, N. & Sotarauta, M. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto, 109–128.

Kostiainen, J. 1999. Kaupunkiseutujen kilpailukyky ja johtaminen tietoyhteiskunnassa. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Kostiainen, J. 2001. Tarinoita ja tutkimuksia kaupunkimarkkinoinnista. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Kuntaliitto. Projektipäällikkö. Haastattelu. 19.8.2009.

Laakso, S. & Loikkanen, H.A.2004. Kaupunkitalous. Helsinki: Gaudeamus.

Laamanen, K. 2006. Suorituskyvyn mittaaminen - tunnusluvut asiantuntijaorganisaation johtamisvälineinä. Helsinki: Edita.

Lakso, T. & Sotarauta, M. 2000. Muutoksen johtaminen ja luova jännite. Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Suomen logistisen aseman vahvistaminen. Viitattu 9.7.2009. <http://www.lvm.fi>.

Logistiikkaselvitys 2009. 2009. Liikenne- ja viestintäministeriö. Hälinen, H-M., Lorentz, H., Naula, T., Ojala, L., Rantasila, K., Solakivi, T. (toim.). Viitattu 1.6.2009. <http://www.lvm.fi>.

Maakuntien liitot. 2009. www-sivusto. Viitattu 29.7.2009. <http://www.reg.fi>.

Melkas, H. 2008. Etäisyyden ja läheisyyden leikki innovaatioprosessissa – verkkoaineisto. Lappeenrannan teknillinen yliopisto. Viitattu 20.8.2009.

Merton, R.K. 1949. Science and democratic social structure. NY, US: Free press.

Päijät-Hämeen liitto. 2007. Etelä-Suomen kilpailukyky- ja työllisyystavoitteen EAKR-ohjelma 2007-2013. Viitattu 16.7.2009.

Ratahallintokeskus. 2006. Rautatieliikenne 2030-suunnitelma. Ratahallintokeskus. Viitattu 20.6.2009. <http://www.rhk.fi>.

Ratahallintokeskus, ylitarkastaja. Läh. 16.6.2009. RE: Rataverkoston tulevaisuus Hämeen alueella. Vastaanottaja: Taina Pelkonen. Viitattu 29.7.2009.

Raunio, M. Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä. 2001. Mustikkamäki, N. & Sotarauta, M. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto, 129–170.

Rope, T. 2003. 100 keinoa hyödyntää internetiä. Helsinki: WSOY.

Saarakkala, M. & Sorama, K. 2009. Yrityksien kasvu alueellisesti Suomessa. Tekesin katsaus 245/2009. Viitattu 22.8.2009. <http://www.tekes.fi>.

Sitoyhtiöt Oy. 2009. Tampereen kaupunkiseudun logistiikkakeskus: Liiketoimintakonsepti ja alustava liiketoimintasuunnitelma. Viitattu 2.7.2009. <http://www.pirkanmaa.fi>.

Seutujen hyväksi – kuntien parhaaksi? 2002. Hirvonen, T. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto.

Seutujohtamisen vaihtoehdot. 2004. Majoinen, K., Mäki, J. & Tammi, T. (toim.). Helsinki: Suomen kuntaliitto, Sisäasianministeriö.

Steerco Oy. 2009. Perustana palvelukonsepti. Viitattu 19.7.2009. <http://www.steerco.fi>.

Sundberg, P. 2009. Suomen kaupan ja teollisuuden rakenne kuljetusten näkökulmasta. Turku: Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja.

Tiehallinto. Tienpidon erikoisasantuntija. Haastattelu 18.8.2009.

Ulkomaankauppa 2008-taskutilasto. 2008. Tullihallitus, tilastoyksikkö. Viitattu 2009. <http://www.tulli.fi>.

Valtion ympäristöhallinto. 2009. www-sivusto. Viitattu 22.8.2009. <http://www.ymparisto.fi>.

Vilka, H. 2005. Tutki ja kehitä. Keuruu: Kustannusyhtiö Tammi Oppimateriaalit.

HAASTATTELUJEN YHTEENVETO

Sidosryhmä	Haastattelun kohde	Pvmäärä	Aikataulu	Klo
Finavia / Ilmailulaitos	Apulaisjohtaja	15.7.2009	Sähköinen haastat	-
Forssan yrittäjät ry.	Puheenjohtaja	25.8.2009		12.00-13.30
FSKK	Projektipäällikkö	2.7.2009		8.30-10.00
Humppilan yrittäjät ry.	Puheenjohtaja	18.8.2009		9.00-10.30
Hämeen liitto	Elinkeinopäällikkö	11.8.2009		15.00-16.40
Hämeen uusyrityskeskus	Yritysneuvoja	18.8.2009	Sähk. Haastattelu	-
Hämeen yrittäjät	Toimitusjohtaja	21.7.2009		9.00-10.30
Jokioisten yrittäjät ry.	Puheenjohtaja	19.8.2009		10.00-11.30
Kuntaliitto	Projektipäällikkö	19.8.2009	Sähk. Haastattelu	-
Lounaplussa	Projektipäällikkö	7.7.2009		9.00-11.00
Tammelan yrittäjät ry.	Puheenjohtaja	20.8.2009		10.00-11.20
Tiehallinto	Tienpidon erikoisasantuntija	18.8.2009	Sähk. haastattelu	-
Ypäjän yrittäjät ry.	Puheenjohtaja	24.8.2009		16.00-17.00
Humppilan kunta	Kunnanjohtaja	9.9.2009		9.00-10.00
Jokioisten kunta	Kunnanjohtaja	15.9.2009		13.00-14.10
Forssan kaupunki	Kaupunginjohtaja, teknisentoimen johtaja	18.9.2009		14.00-16.00
Ypäjän kunta	Kunnanjohtaja, teknisentoimen työntekijä	16.9.2009		10.00-11.10
Sisä-Suomen kuljetusyrittäjät	Puheenjohtaja	10.9.2009		10.00-11.00
Tammelan kunta	Kunnanjohtaja, arkkitehti	8.9.2009		9.00-11.30

Haastattelua pyydetty, ei vastausta:

Ympäristökeskus
 Hämeen kauppakamarin log.valiokunta
 Turun Yliopisto / Merenkulku