

Saksa, Euroopan talous - ja logistiikkakeskus

Yritys: Zakotto Oy

Rannar Sinijärvi

Opinnäytetyö

Liiketalouden koulutusohjelma

20.11.2014



Liiketalouden koulutusohjelma

Tekijä(t) Rannar Sinijärvi	
Koulutusohjelma Liiketalouden koulutusohjelma	
Opinnäytetyön otsikko Saksa, Euroopan talous - ja logistiikkakeskus	Sivu- ja liitesivumäärä 45+ 3
Opinnäytetyön otsikko englanniksi Germany, Europe's economics – and logistics center	
<p>Työn tarkoituksen on tutkia Saksan kasvua teollisuusvaltioksi. Sitä varten on tutkittu Saksan kehittymistä 1800- luvulla. 1800-luvu on valittu, koska sitä on pidetty monessa lähteessä maailman teollistumisen aikana.</p> <p>1900- luvun puolelta on tarkastettu ensimmäisen ja toisen maailmansodan vaikutuksia Saksan taloudelle.</p> <p>2000-luvun puolella on tarkistettu Saksan talouden tilannetta nykyaikana. Sen lisäksi on tutkittu Saksan logistiikkaan toiminta. Mitä tekee Saksasta nykyajan Eurooppaan logistiikkaan keskukseen?</p> <p>Tutkimusta varten, on tehty haastattelu pienen logistiikkaan alan yritysjohtajan kanssa.</p>	
Asiasanat saksa, taloushistoria, ulkomaankauppa, logistiikka	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Ongelmat ja ala ongelmat.....	2
2	Saksan teollisuusvaltio 1800-luvulla.....	3
2.1	Zollverein	3
2.2	Kartelli	4
2.3	Rautatiet.....	4
2.4	Yhteenvetoja ja johtopäätöksiä 1800- luvulta.....	6
3	Ensimmäinen ja toinen maailmansota.....	8
3.1	Ensimmäisen maailmansodan vaikutukset.....	8
3.2	Keynesin varoitus	9
3.3	Toisen maailmansodan vaikutukset	10
3.4	Itä- ja Länsi -Saksa nykyään	11
3.5	Yhteenvetoja ensimmäisestä ja toisesta maailmansodan vaikutuksista	12
4	Saksa nykypäivänä	13
4.1	Perustietoa	13
4.2	Maa.....	13
4.3	Ulkomaankauppa.....	14
4.4	Saksan talous nykypäivänä	16
4.4.1	Saksa finanssikriisin keskellä	17
4.5	Saksa ja EU.....	18
4.5.1	Euroopan talouskriisimaat vuonna 2011	18
4.5.2	Saksan valtio Euroopan talouskriisimaiden vastakohtana.....	19
4.6	Liikekulttuuri.....	20
4.7	Yhteenvetoja nykyajan Saksasta	21
5	Saksan logistiikka.....	22
5.1	Saksan ja Suomen välinen kauppa.....	22
5.2	Lentokuljetukset	24
5.2.1	Lentokuljetusten tiheydet	24
5.3	Junakuljetukset.....	25
5.3.1	DB Schenker junakuljetukset.....	26

5.4	Merikuljetukset	27
5.4.1	Hampurin satama	27
5.4.2	Lyypekin satama.....	29
5.4.3	Duisburgin sisämaan satama	29
5.5	Autokuljetukset.....	30
5.5.1	Tavaran kuljetus maalla.....	30
5.5.2	Autobahn.....	31
5.6	Eri kuljetusmuotojen haittoja ja etuja	33
5.7	Miksi Saksan logistiikka toimi niin hyvin	34
5.8	Yhteenvetoja Saksan logistiikasta	35
6	Tutkimus	36
6.1	Kysymykset ja vastaukset	37
7	Yhteenveto	42
8	Lähteet.....	43
	Liite 1. BKT kasvu 1900 luvulla.....	47
	Liite 2. Tutkimuksen kysymykset.....	48
	Liite 3. Saksan logistinen kartta	49

1 Johdanto

Saksa on nykyään yksi Euroopan suurimmasta teollisuusvaltiosta ja ulkomaankaupan keskuksista. Kyseinen aihe on valittu, koska Saksan teollisuushistoria on pitkä ja siihen liittyy monia värikkäitä vaiheita. Saksa on kohdannut ja selvinnyt monesta eri talouskriisistä historiansa aikana. Saksan talouskriisien aiheuttajat ovat esimerkiksi ensimmäinen ja toinen maailmansota, jotka molemmat Saksa hävisi.

Kriiseistä huolimatta Saksa on monesti uudelleenrakennettu mahtavaksi talousvaikuttajaksi, ei vain Euroopassa, vaan myös koko maailmassa.

Tässä opinnäytetyössä tutkitaan Saksan taloushistoria aina 1800-luvusta nykyaikaan ja sen käsittely on aloitettu 1800-luvulta, koska tuolloin Saksasta alkoi muodostua maailmalla merkittävä teollisuusvaltio.

1800-luvun tarkastellun jälkeen tutkitaan ensimmäisen ja toisen maailmansodan seurauksia Saksalle. Nämä ovat tärkeänä osana Saksan taloushistoria.

Loppupuolella on tutkittu Saksan suhteita Eurooppaan, mitä Eurooppaa voisi oppia Saksasta? Miltä Saksan talous näyttää nykyään? Siitä mennään eteenpäin Saksan logistiikkaan. Saksa on Eurooppaan suurin logistiikka keskus ja logistiikkaan mahdollisuuksia riittä siellä paljon.

1.1 Ongelmat ja ala ongelmat

Ongelmat ja alaongelmat

Teoreettinen osuus

- Miten Saksa pääsi teollistumaan 1800-luvulla?
 - Mitkä olivat 1800-luvun kasvutekijät?
 - Mitkä 1800-luvun kasvutekijöistä vaikuttavat vielä nykyajan Saksaan?
- Miten ensimmäinen ja toinen maailmansota vaikuttivat Saksaan?
 - Ensimmäisen maailmansodan vaikutukset Saksaan?
 - Toisen maailmansodan vaikutukset?
 - Itä- ja Länsi-Saksa nykyään? Näkyvätkö vaikutukset vieläkin nykyään?
- Miten Saksan talous toimii nykyään?
 - Onko Saksa kasvussa tai hyytymässä? Miten se on selvinnyt finanssikriisistä?
 - Saksan suhde Euroopan Unioniin?
 - Miten Saksan liikekulttuuri toimii?
- Miten Saksan logistiikka toimii?
 - Miten lentokuljetukset toimivat?
 - Miten merikuljetukset toimivat?

Empiirinen osuus

- Mitkä ovat yrityksen taustat ja suhteet Saksaan?
 - Mitkä ovat toimitusjohtajan tausta ja suhteet Saksaan?
 - Miten yritys toimii? Mistä tuodaan tavara, kuljetusmuodot, tuotantoprosessi?
- Logistikaan haasteita?
 - Mitkä ovat logistiikan haasteita?
 - Onko Saksa logistikaan keskus Euroopassa?
- Eri kuljetusmuotojen etuja ja haittoja?
 - Mitkä ovat eri kuljetusmuotojen haittoja/etuja?
 - Kuinka usein yritys käyttää eri kuljetusmuotoja?

2 Saksan teollisuusvaltio 1800-luvulla

Saksa kehittyi teollisuusvaltioksi verrattuna muihin varhaisiin teollisuusvaltioihin viimeisinä. 1800-luvun alkupuolella Saksa oli köyhä, valtiollisesti hajanainen ja sen pääasiallinen tuotanto oli maatalous. Pienmuototoiset teollisuuskeskittymät olivat Reininmaalla, Saksissa, Sleesiassa sekä Berliinin kaupungissa. Taloudellisen kehityksen esteitä olivat kuljetusmahdollisuuksien puuttuminen, liikeyhteyksien puuttuminen, poliittinen hajanaisuus, ruhtinaskuntien omat varat ja kauppapolitiikka. (Cameron & suom. Helen, 1995, 273.)

Ennen ensimmäistä maailmansotaa tilanne näytti täysin erilaiselta. Oli yhtenäinen Saksan keisarikunta, joka oli Euroopan mahtavin teollisuusvaltio. Saksan pääasialliset tuotantokohteet olivat silloin rauta- ja terästeollisuus, sähkötuotanto, sähkötekninen teollisuus ja kemianteollisuus. Kaikilla niillä aloilla Saksa oli Euroopan suurin ja modernein tuottaja. Sen lisäksi Saksa oli johtava lasin, optisten instrumenttien, kirjometallien, tekstiilien ja useiden muiden teollisuustuotteiden valmistaja. Hiilentuotanto oli myös avainasemassa Saksan menestymiselle, jossa Saksan edellä oli Euroopassa vain Iso-Britannia, joka oli yksi maailman suurimmista rautatieverkostoista. (Cameron & suom. Helen, 1995, 273.)

2.1 Zollverein

1800-luvun yksi tärkeistä taloudellisuuksista uudistuksista oli Preussin virkamiesten luoma Zollverein (tulliliitto). Vuonna 1818 astui voimaan yksi tullitariffi Preussin kuuluvilla alueilla, sen tarkoitus oli tehostaa hallintoa sekä lisätä tulliliiton tuloja. Preussin tariffijärjestelmään liittyivät useat pienet valtiot, jotka olivat kokonaan Preussin alueen sisällä. Vuonna 1833 tehdyn sopimuksen ansiosta siihen liittyivät Etelä-Saksan suuret valtiot (Itävaltaa lukuun ottamatta) josta sitten syntyi Zollverein. Tämän tulliliiton ansiosta kaikki Saksan sisäiset tullit sekä tullirajat poistuivat, ja syntyivät Saksan yhteismarkkinat. Tulliliitolla oli myös merkittävä vaikutus Saksaan, koska sillä oli ulospäin yhteinen Preussin määräämä tullitariffi. Tulliliiton ansiosta yhtenäisen Saksan talous tuli mahdolliseksi ja rautateiden ansiosta yhtenäisestä Saksan teollisuusvaltiosta tuli totta. (Cameron & suom. Helen, 1995,274.)

2.2 Kartelli

Yksi Saksan teollisuuden erikoispiirre oli kartellin yleisyys. Vaikka muissa suurissa teollisuusvaltioissa kuten Iso-Britanniassa ja Yhdysvalloissa, kartellien toimintaa oli rajoitettu lailla, Saksassa kartellit olivat kuitenkin laillisia, koska Saksassa kartellit tuottivat varoja valtiolle. Iso-Britanniassa ja Yhdysvalloissa kartellit olivat rajoitetussa asemassa, koska se rajoitti yleistä kilpailukykyä. Saksan lainsäädännön mukaan kartellisopimuksien rikkominen oli lainvastainen teko ja rankaistava. (Cameron & suom. Helen, 1995,278–279.)

Kartellit olivat Saksan teollistumisen myötä nopeassa kasvussa. Vuonna 1875 niitä oli vain 4, vuonna 1890 niitä oli yli 100 ja vuonna 1914 niitä oli jo melkein kymmenkertainen määrä verrattuna vuoteen 1890. Kartellisopimuksen myötä Saksassa tuotanto kasvoi ennätyksellisesti kartellisoituneilla aloilla. Kartellien menestyksen takana voidaan pitää tullimuuria, jonka avulla kartellit kykenivät pitämään kotimaan markkinahinnat korkealla sekä samalla viedä rajoittamattomia määriä tavaraa ulkomaille.(Cameron & suom. Helen, 1995, 278–279.)

Jos hinta tuli tappiolliseksi ulkomailla, se tasattiin kotimaassa. Tuloja lisäsi myös valtion itsesäätelemä rautateiden tariffipolitiikka, jossa rahtimaksut olivat halvemmat ulkomaille lähtevissä tavaroissa kuin kotimaan kuljetuksissa. Näiden avulla Saksan vienti maailmanmarkkinoille sai nopean kasvun. (Cameron & suom. Helen, 1995, 278–279.)

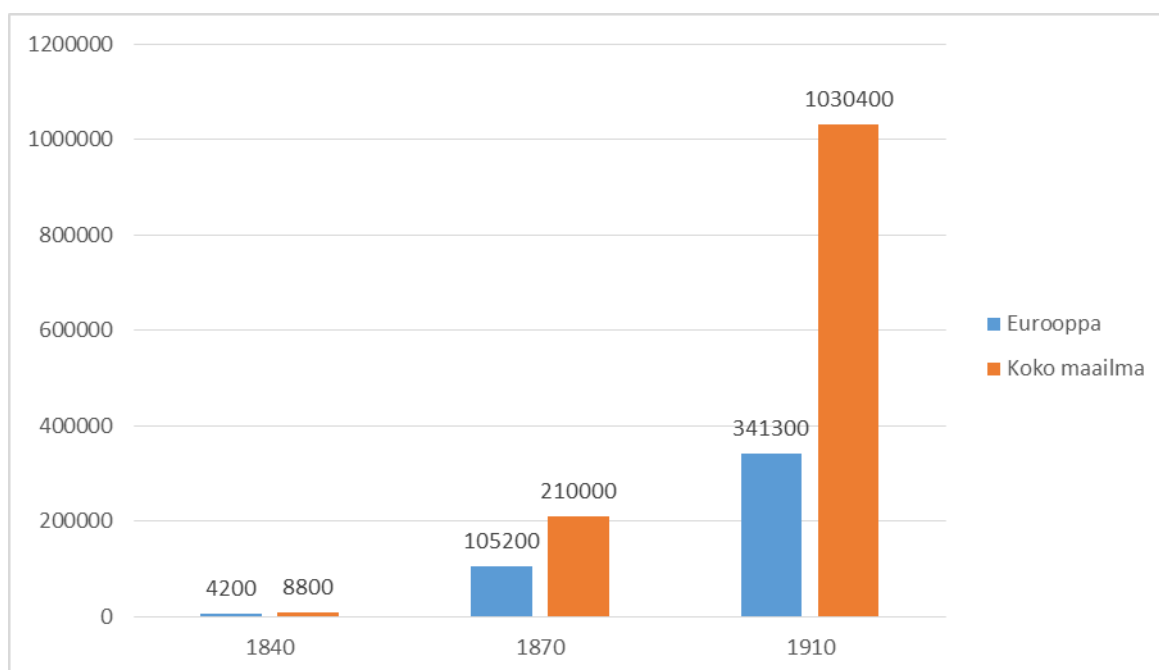
2.3 Rautatiet

1800-luvulla Saksan rautatiet olivat merkittävässä asemassa maan yhdistäjänä sekä kotimaan että ulkomaankaupassa. Rautatieteollisuus oli Saksassa vielä 1840-luvulla suhteellisen alkeellista, mutta jo vuonna 1824 aloitettiin ensimmäinen putlausuuni-tuotanto joka rakennettiin ulkomaisella pääomalla. Keskiaikaisia sulatusuuneja oli vielä käytössä 1840-luvulla. Varsinainen Saksan rautatieteollisuus sai alkuun vuoden 1850 jälkeen. Saksan rautatieverkko laajeni nopeasti, jota kiihdytti Saksan osavaltioiden keskinäinen kilpailu. Rautateiden rakentaminen pakotti tekemään yhteisiä päätöksiä

ratalinjoista, maksuista sekä muista teknisistä sekoista, jotka mahdollistivat osavaltioiden välistä yhteistoimintaa. Rautateiden rakentaminen kasvatti myös hiilen ja raudan kysyntää, joka puolestaan kasvatti taas niiden tuotantoa Saksassa merkittävästi (Cameron & suom. Helen, 1995,278–279)

Seuraavassa kaavassa 1 on esitetty Eurooppaan sekä maailman rautaverkoston pituudet kilometreissä.

Kaava 1 Rautatiet



(Shcön, 2013, 68.)

2.4 Yhteenvetoja ja johtopäätöksiä 1800- luvulta

1800-luku oli merkittävää aikaa niin maailmantalouden kuin Saksan talouden kannalta. Valtiot alkoivat yhä enemmän teollistua ja kaupunkeja syntyi entuudestaan yhä enemmän ja enemmän. Saksan kannalta yksi merkittävin tapahtuma oli tulliliitto. Se ei ainoastaan tuonut Saksalle tuloja, vaan auttoi myös luomaan Saksan yhteismarkkinat. Teollisuuden erityispiirre Saksassa olivat kartellit, jotka monissa muissa maissa olivat kiellettyjä. Monien teorioiden vastaisesti kartelli edisti Saksan teollisuuden kasvua eikä hidastunut sitä. Toinen merkittävä teollisuuden kasvun edistäjä Saksassa kuin myös muualla maailmassa olivat rautatiet. Rautatiet edistivät niin Saksan sisäistä kauppaa kuin myös ulkomaankauppaa. Muut merkittävät talouskasvun kohteet olivat hiilentuotanto, terästuotanto, kemianteollisuus, sähköteollisuus ja maatalous. Niiden ansiosta kasvoivat myös samalla investoinnit Saksan sisällä ja sieltä ulkomaille.

1800-luvu oli kaikkein puolin merkittävä aikakausi Saksalle. Se loi pohjat nykyajan Saksan vahvalle taloudelle ja sai alkuun yhtenäisen Saksan. Siitä huolimatta, voidaan kysyä, että saivatko ne kaikki tapahtumat aikaseksi 1900-luvun traagisemmat tapahtumat? Voidaan vain arvella, että Saksan nopea talouskasvu, sai aikaseksi ensimmäisen maailmansodan ja lopulta häviämisen

Kaikista kolmesta merkittävästä talouskasvu tekijästä 1800-luvun Saksasta on vaan selvinnyt rautatiet. Rautatiet ovat vielä nykyäänkin merkittävä osa Saksan logistiikka. Tulliliitto on jäänyt historiaan, ja vaikka kartelleja vielä löytyy vielä Saksasta, se on nykyään kielletty. Kartellien toiminasta Saksassa on tuotto esimerkkinä yksi lehtiartikkeli seuraavassa osiossa. Tämä todistaa sen, että kartelli toiminta vieläkin löytyy, myös Saksasta.

Karttelien toiminnasta voidaan esittää seuraava artikkeli vuodelta 2012, jossa tutkittiin mahdollista bensa-kartelli toiminta Saksassa. Se sai aikaan paljon kohua ja sitä myös puhuttiin poliittisella tasolla.

Epäilyn alla oli viisi suurta Saksassa toimiva bensa myynti alalla toimiva yritystä, heidät tutkiin epäiltynä hintojen sopimisesta ja markkina asema väärinkäytöstä. Epäilyksen alla olivat: P/Aral, Esso, Jet, Shell ja Total. (Deutsche Welle, 2012)

Saksan virallinen kartelli tutkinta toimisto sanoi, että heidät epäillään bensen myynnistä ” alle sen ostohinta” ajakseen pois pienet ja itsenäiset yrittäjät pois markkinoilta. Sen lisäksi heidät syytettiin bensa tukkumyynnistä kalleimmalla hinnalla itsenäisille yrityksille. (Deutsche Welle, 2012)

3 Ensimmäinen ja toinen maailmansota

3.1 Ensimmäisen maailmansodan vaikutukset

Saksalle vakavia ongelmia aiheutti ensimmäisen maailmansodan jälkeisen ulkomaankaupan katkeaminen erityisesti Iso-Britannian kanssa, koska maat olivat olleet keskenään sodassa.

Ennen ensimmäistä maailmansotaa Iso-Britannia, Saksa ja Yhdysvallat olivat maailmalla johtavia talousvaltiota, mutta sodan jälkeen kaupalliset suhteet hajosivat heidän välillään. Ensimmäisen maailmansodan alkaessa Iso-Britannia oli asettanut Saksan liikennesatamat kauppasaartoon, jonka seurauksena Saksan kauppalaivat eivät pääset toimittamaan tavaraa ulkomaille. Saarto myös aiheutti puolueettomien maiden laivojen vapaan kulun, joka aiheutti myös kiistaa Yhdysvaltojen kanssa, joka yritti korjata maiden välisiä taloussuhteita. Saksa ryhtyi vastatoimenpiteisiin kehittämällä sukellusveneitä, joiden tarkoituksena oli hyökätä Englannin kauppalaivoja ja siviililaivastoa vastaan. Siviililaivoihin kohdistuvat hyökkäykset suututtivat Yhdysvallat, josta seurasi Yhdysvaltojen liittyminen sotaan, jossa Saksa lopulta koki tappion häviämällä sodan Yhdysvalloille sekä Iso-Britannialle. Tämän seurauksena kansainvälinen kauppa loppui kokonaan ja valtiot alkoivat tiukentaa sääntöjä, jonka seurauksena sodassa olleet maat menettivät otteen ulkomaan markkinoihin. Saksa puolestaan menetti kaikki merentakaiset markkinat. Tämän lisäksi se menetti myös rahti -ja sekä muita palvelutuloja. Sodan myötä kärsivät myös monet kansainväliset sijoitukset. Ennen ensimmäistä maailmansotaa Saksa ja Ranska olivat suurimmat kansainväliset sijoittajat, mutta sodan seurauksena he joutuivat luopumaan monista sijoituksista. (Cameron & suom. Helen, 1995, 401–406.)

Sotakorvaukset ja tappiot aiheuttivat Saksalle suuren inflaation, jonka myötä Saksa velkaantui raskaasti, joka johti huimaan hintojen nousuun. Saksassa hinnat nousivat yli 15 kertaiseksi verrattuna ennen vuotta 1914 olleisiin hintoihin. Inflaatio iski raskaasti myös Saksan markan arvoon seuraavasti: vuonna 1914 yksi dollari vastasi 4,2 Saksan kultamarkkaa, ensimmäisen maailmansodan sekä inflaation jälkeen se muuttui

paperimarkaksi, ja maksoi 14 paperimarkkaa. Heinäkuussa vuonna 1922 yksi dollari vastasi 493 paperimarkkaa ja vuoden 1923 tammikuussa 17 792 paperimarkkaa. Tämän myötä tilanne ei kuitenkaan helpottanut, vaan markan arvo jatkoi laskuaan. (Cameron & suom. Helen, 1995, 401–406.)

Sotakorvausten maksaminen Saksassa päättyi vuonna 1933. Näihin aikoihin Saksassa alkoi myös fasistinen yhteiskunnan liike ja uudelleenrakennus sekä talouskasvu. Vuonna 1933 Saksassa oli 6 miljoonaa työtöntä, mutta vuonna 1939 Saksan talous oli jo niin paljon kehittynyt, että avoimia työpaikkoja oli enemmän kuin työttömiä. Vuonna 1933 ammattiliitot lakkautettiin ja niiden tilalle luotiin yksi Kansallisen työrintama, johon kaikkien työläisten oli liityttävä. Kaikki työehtoneuvottelut työntekijöiden ja työantajien välillä lopetettiin ja niiden tilalle tuli työvaltuutettujen lautakunta, jolla oli yksinoikeutettu valta päättää palkoista, työajoista ja muista työehdoista. (Cameron & suom. Helen, 1995, 417–418.)

Kolmannen valtakunnan tärkein tavoite taloudessa oli tehdä Saksa omavaraiseksi sodan varalta. Saksan tiedemiehet määrättiin kehittämään kulutustavaroille, sotatarvikkeille ja muille tarvittaville tuotteille synteettisiä korvikkeita, jotta ulkomaan tuontitavaraa ei tarvittaisi. (Cameron & suom. Helen, 1995, 417–418.)

3.2 Keynesin varoitus

John Maynard Keynes on brittiläinen lordi, jonka avulla on valmistettu monia mittavia elvytysmenoja Euroopassa, ja hän on muun muassa ollut viime vuosisadan tärkeimpiä ekonomisteja. (Hurri, 2010.)

Ensimmäisen maailmansodan aikoihin Keynes oli Iso-Britannian hallituksen neuvonantaja. Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä hän varoitti sodan voittajavaltioita määräämästä Saksalle kohtuuttomia korvausvaatimuksia, koska se saattaisi käynnistää toisen maailmansodan. Keynesin varoitusta ei kuitenkaan huomioitu ja Saksalle määrättiin sodasta aiheutuneet vahingot sekä kustannukset korvattavaksi. Sotamenot olivat painaneet myös sodan voittajamaat raskaisiin velkoihin,

jotka ne halusivat maksattaa Saksalla, joka oli ollut häviävä osapuoli ensimmäisessä maailmansodassa. (Hurri, 2010.)

Poliitikkoihin turhautunut Keynes kirjoitti Versaillesin rauhanehtojen vaikutuksista kirjassaan *The Economic Consequences of the Peace* (Rauhan taloudelliset seuraukset). Kirjassa hän kuvasti, miten sotakorvaukset tuhoaisivat Saksan talouden, joka aiheuttaisi suurtyöttömyyden ja tekisi lopulta tilaa ääri liikkeen kannatukselle. Hän jopa päätteli kirjassa, että liian ankarat rauhaehdot voivat aiheuta uuden sodan. (Hurri, 2010.)

3.3 Toisen maailmansodan vaikutukset

Saksan kohtalo päätettiin toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1945 Potsdamin konferenssissa, johon osallistuivat Yhdysvaltain presidentti Truman, Neuvostoliiton johtaja Stalin ja Britannian pääministeri Clement Attlee. Kokouksessa päätettiin yksimielisesti että Saksan aseet viedään, sen sotilaallinen kyky tuhoaan ja teollisuutta valvotaan tarkasti. Sen lisäksi päätettiin, että Saksa jaetaan neljään osaan, ja jokainen sodan voittajaosapuoli saa valvoa yhtä osaa. (Pearson Education, Infoplease, 3)

Länsivalloilla tuli kuitenkin erimielisyyksiä Neuvostoliiton kanssa joistakin kysymyksistä. Neuvostoliitto boikotoi jatkuvasti neuvoston työtä ja lopulta vuoden 1948 alkupuolella Neuvostoliitto lähti neuvostosta. Samaan aikaan USA ja Britannia tekivät töitä okkupaatio- alueiden yhdistämisen edestä. Vuoden 1948 huhtikuussa USA, Britannia ja Benelux-maat sopivat alueiden yhdistämisestä. Neuvostoliitto vastasi siihen katkaisemalla yhteydet länsimaihin ja Länsi-Berliiniin. Sen edistämiseksi Neuvostoliitto rakensi Berliinin muuriin. Länsimaat taas aloittivat massiivisen ilmaoperaation. Kaiken sen seurauksena syntyi kaksi erillistä valtiota: Neuvostoliittomielinen Itä-Saksa ja itsenäinen länsimielinen Länsi-Saksa. Saksat yhdistyivät taas vuonna 1990 ja sen vaikutukset näkyvät vielä nykyään. (Pearson Education, Infoplease, 4)

3.4 Itä- ja Länsi -Saksa nykyään

Vaikka muuri murrettiin jo yli 20 vuotta sitten, itä- ja länsisaksalaisilla on silti vieläkin ennakkoluuloja toisiaan kohtaan. Tässä kappaleessa on esitetty artikkeli, joka kertoo niistä ennakkoluuloista tarkemmin.

”Itäsaksalaiset usein sanovat, että länsisaksalaiset ovat ylimielisiä, materialistisia, enemmän byrokraattisia ja pintapuolisia”, sanoi Thomas Petersen mielipidetutkimuskeskus Allenbachin instituutista. (Deutsche Welle, 2013)

Tutkimus tehtiin vuonna 2012 ja sen mukaan monilla itäsaksalaisilla on ennakkoluuloja länsi-saksalaisia kohtaan ja toisin päin. Sen lisäksi Forsa Institute for Social Research and Statistical Analysis -tutkimustulosten mukaan, itä- ja länsisaksalaiset eivät vieläkään tunne olevansa yhtenäinen valtio. Sen lisäksi monet itäsaksalaiset tuntevat itsensä ”toisen luokan kansalaiseksi”, sanoi sosiologi Adreas Zick Bielefield-yliopistosta. Hänen tutkimuksensa mukaan vielä monia itä-saksalaisia syrjitään. (Deutsche Welle, 2013)

Vaikutukset eivät näy vaan ihmisissä, vaan myös taloudessa. Siitä voidaan tuoda esimerkkinä palkat, jotka ovat noin 20 % alhaisempia, kuin Länsi-Saksassa. Mutta siitä huolimatta, Itä-Saksassa asuminen on halvempi kuin Länsi-Saksassa. Näitä eroja on selitetty sillä, että mitkä yritykset toimivat Itä- ja Länsi-Saksassa. Länsi-Saksassa on monien yritysten pääkonttorit, kun taas Itä-Saksassa ovat pienet yritykset ja valtion omistamat yritykset. (Deutsche Welle, 2013)

Länsisaksalaisilla on omat ennakkoluulot itäsaksalaisia kohtaan. Julkaistujen tutkimusten mukaan länsisaksalaiset pitävät itäsaksalaisia härskeinä, epäluotettavina ja kiivaina. Samalla 43 % länsisaksalaista pitävät itäsaksalaisia ”motivoituina” ja ”joustavina”.

Myös moni länsisaksalainen haluaa päästä eroon yhteisöverosta, jonka tarkoituksena on tukea Itä-Saksan kehitystä. Vaikka myös itäsaksalaiset maksavat veroa, monella länsi-saksalaisella on vääristynyt kuva siitä, että ainoastaan he maksavat veroa. Nämä muutamat esimerkit tässä artikkelissa ovat syitä siihen, miksi vielä Saksassa on ennakkoluuloja. Tutkimuskeskukset eivät halua ennustaa, että tulevatko ennakkoluulot

ikinä kokonaan poistumaan. Asia mistä molemmat osapuolet ovat samaa mieltä, on, että yhdistyminen oli hyvä asia. (Deutsche Welle, 2013)

3.5 Yhteenvetoja ensimmäisestä ja toisesta maailmansodan vaikutuksista

Ensimmäinen maailmansota vaikutti suuresti moneen siihen aikaan johtavan talousvaltioon. Erityisesti se vaikutti Saksaan ja Iso-Britannian, jonka talous kärsi pahasti sodasta. Myös vaikutukset menivät Yhdysvaltojen asti, joka lopulta liittyi sodan. Mutta kaikkein eniten sodasta kärsi sodan hävinnyt Saksa. Saksalle määrättiin isot korvaukset, jonka seurauksena Saksan talous meni laskuun, työttömyys nousi, hinnat nousivat ja rahan arvo laski. Sodan vaikutukset ja liian ankarat ehdot johtivat lopulta toisen maailmansodan.

Korkea työttömyys ja huono talous avasi tien fasistien puolelle. He rakensivat Saksan talouden uudelleen, mutta samalla valmisuittavat toisen sodan ja Saksan valtion laajentamiseen. Ensimmäisen maailmansodan tavoitin Saksa hävisi sodan, ja sodan taakka oli kova taloudelle. Ja vielä enemmän vaikutti Saksan taloudelle Saksan jakautuminen kahteen. Samalla kun yksi puoli Saksasta kasvoi taloutta nopeasti, toinen jäi pahasti taakse.

Lopulta Saksat yhdistyivät taas, mutta sen vaikutukset näkyvät vielä nykyään.

Vaikutukset näkyvät niin taloudessa ja myös ihmisissä.

Lopuksi voidaan kuitenkin päätellä, että Saksan talous selvisi lopuksi hyvin molemmista maailmansodista. Jopa entisen Länsi-Saksan talouden kasvua toisen maailmansodan jälkeen sanotaan usein ”taloudelliseksi ihmeeksi”. Voidaan vaan arvella, kuinka paljon vahvempi Saksan talous olisi ollut, ilman sotia.

4 Saksa nykypäivänä

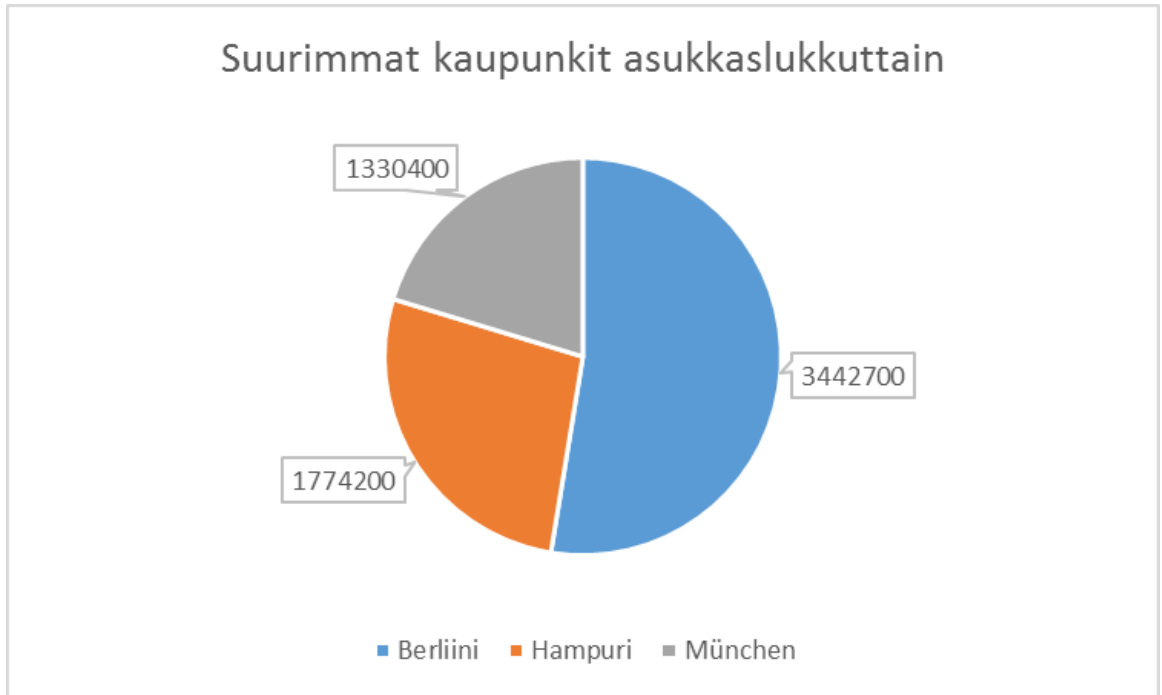
4.1 Perustietoa

Tässä on esitetty seuraavaksi tilastollista perustietoa Saksasta, vuoden 2010 tutkimuksen perusteella ja tiedot on vuodelta 2009. Lähteenä on käytetty O.E.C. D tuoreinta raportista Saksasta vuodelta 2010. Saksan väkiluku vuonna 2010 oli yhteensä 81 757 000 asukasta. Työvoima Saksassa on 43 499 000, josta työläisiä oli 40 553 000. Vuonna 2009 Saksan BKT oli 2 447 ja BKT per asukasta kohteen oli 40. (OECD Economic Surveys: Germany, 2012)

4.2 Maa

Vuoden 2009 tietojen mukaan Saksan pinta-ala oli 356 000 km², josta 30 % on metsäaluetta ja 53 % maatalousaluetta. Seuraavassa kaavassa on esitetty suurimmat kaupungit asukasluvuittain.(OECD Economic Surveys: Germany, 2012)

Kaava 2 Suurimmat kaupungit

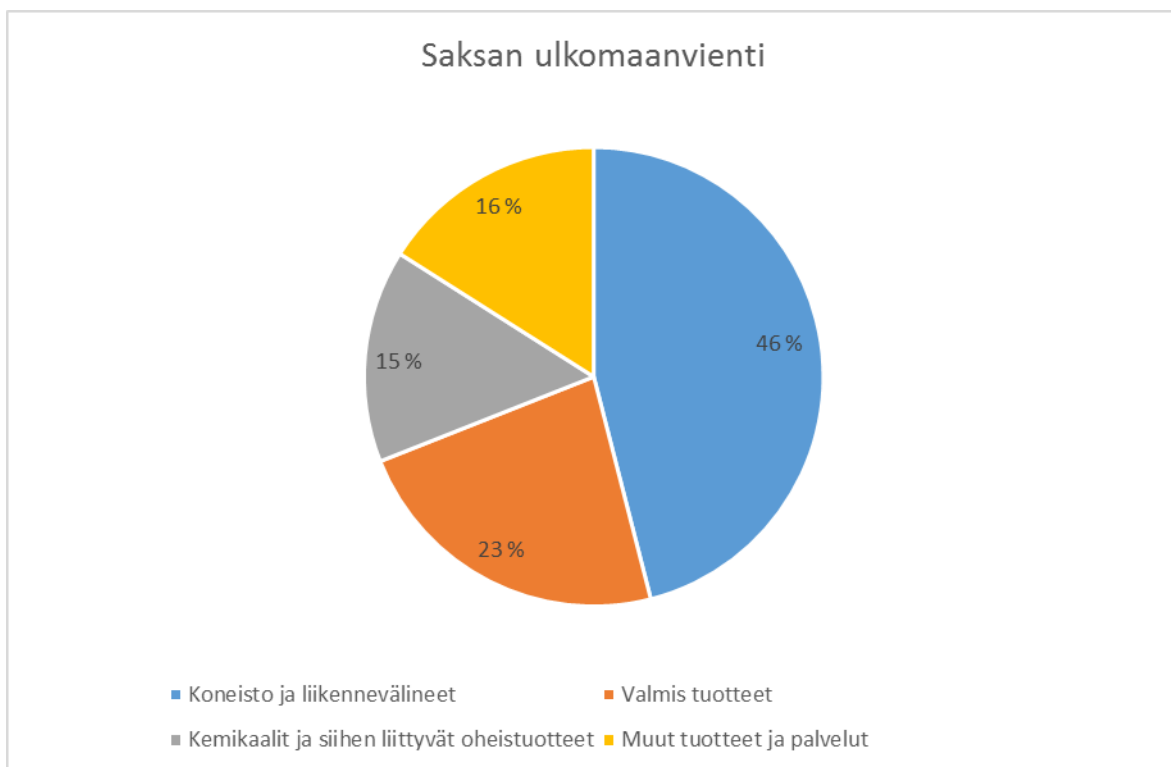


(OECD Economic Surveys: Germany, 2012)

4.3 Ulkomaankauppa

Saksan ulkomaankaupan vienti jakautuma on esitetty seuraavassa kuvassa 3.

Kaava 3 Ulkomaanvienti

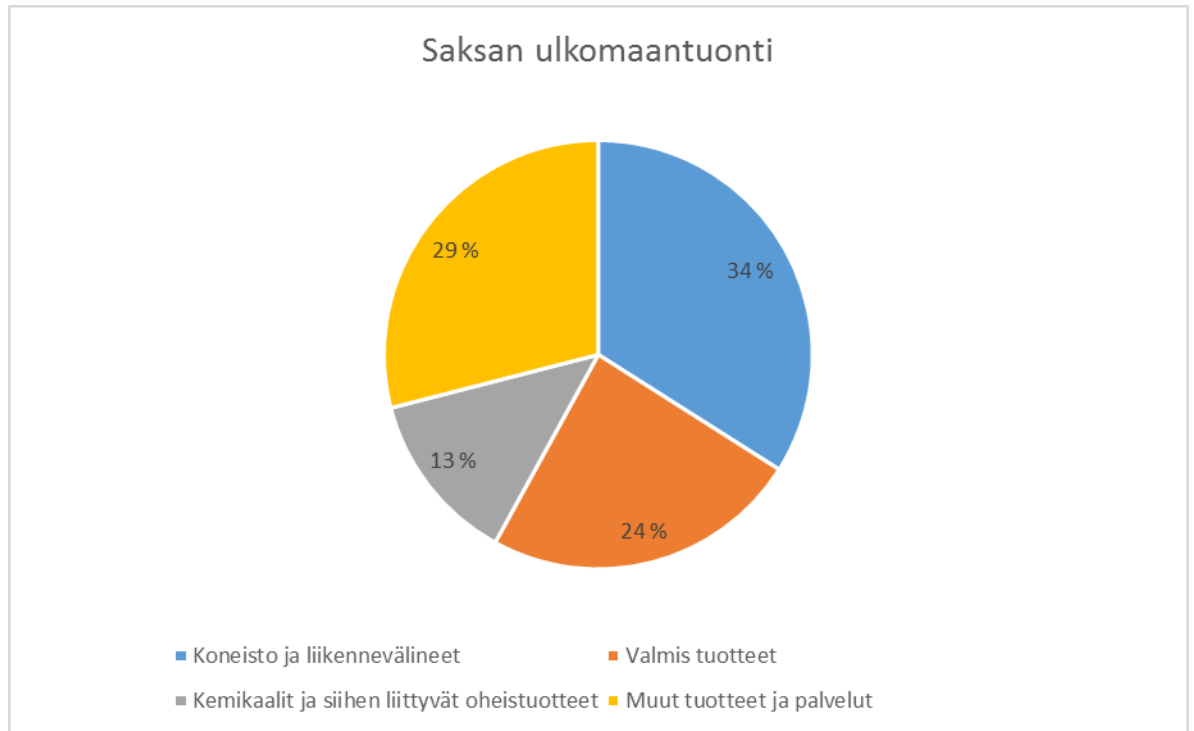


(OECD Economic Surveys: Germany, 2012)

Kuvasta voi päätellä, että koneisto ja liikennevälineet kuten autot, ovat avainasemassa Saksan ulkomaankaupassa.

Samalla ulkomaantuonnissa koneisto ja liikennevälineet osuus kokonaistuonnista muodosti pienemmän määrän, mutta silti vahvan tärkeän osan ulkomaankauppa. Ulkomaankaupan tuonti on esitetty seuraavassa kuvassa 4.

Kaava 4 Ulkomaantuonti



(OECD Economic Surveys: Germany, 2012)

4.4 Saksan talous nykypäivänä

Tässä kappaleessa on tarkistettu Saksan tilannetta nykypäivän Euroopassa. Miten Saksa on pärjää nykyään? Mitä muut Eurooppaan maat voisivat oppia Saksalta? Ja viimeisessä osiossa katson miten Saksan liikekulttuuri toimii.

Lokakuussa vuonna 2013 Saksan teollisuus kääntyi vastoin kaikkia odotuksia jo toista kuukautta laskuun. Tämä käänne vahvisti epäilyjä siitä, että Euroopan suurin talous on hidastanut kasvuaan kolmannella vuosineljänneksellä. Saksan teollisuusministeri totesi puheessaan, että Saksan teollisuustuotanto oli supistunut 1,2 prosentilla syyskuusta lokakuuhun 2013, vaikka Bloombergin ekonomistit olivat odottaneet 0,7 prosentin kasvua lokakuulle. Vuoden 2012 lokakuussa kasvu teollisuustuotannossa oli 1 prosentti ja ennuste kasvulle 3,1 prosenttia. (Bloomberg, 2013.)

Myöhemmin Saksan talousministeriö tarkasti Bloombergin esittämiä taloustietoja ja selvisi, että taloustuotanto supistui syyskuussa 0,7 prosenttia ja vuotta aiemmin talouskasvua kertyi 0,6 prosenttia. (Bloomberg, 2012.)

Tunnelmia kuvaavat indikaattorit kuitenkin näyttävät, että talousluottamus on kasvussa, joten talous pitäisi palata kasvun tielle.

4.4.1 Saksa finanssikriisin keskellä

Saksa muiden maiden tavoin ei päässyt finanssikriisistä, joka iski vuonna 2008 ja 2009. Vuoden 2008 lokakuussa Saksan valtio joutui pelastamaan maan suurimman pankin Hypo Real Estaten 68 biljoonalla eurolla. Siitä seurasi seuraavan vuoden helmikuussa 63 biljoonaan euron elvytyspaketti, jonka tarkoitus oli elvyttää talous. (Pearson Education, Infoplease, 10)

Samoihin aikoihin Angela Merkel voitti liittokanslerivaalit vuonna 2009 syyskuussa. Samana vuonna myös Horst Koehler valittiin presidentiksi. Koehler erosi tehtävistään vuonna 2010, sanottuaan, että Saksan kokoisella maalla on pakko pitää joukkoja ulkomailla turvatakseen sen taloudellisia etuja. Tämä lausunto sai aikaiseksi kohun ja paljon kritiikkiä. Hänen seuraajaksi tuli Christian Wulff. (Pearson Education, Infoplease, 10)

Saksalla oli myös iso rooli vuoden 2010 ja 2011 finanssikriisissä Euroopassa. Angela Merkel sai paljon kritiikkiä vuonna 2010, koska hän viivästytti Kreikan elvytyspaketin päätöstä, vaikka Kreikka oli talousromahduksen äärellä. Monet kansainväliset tahot

kritisoivat häntä, että hänen olisi pitänyt toimia aikaisemmin ja samalla äänestäjät kritisoivat häntä toisen maan pelastamisesta. Kaikesta huolimatta Saksan parlamentti hyväksyi elvytyspaketin vuoden 2010 huhtikuussa Kreikalle. (Pearson Education, Infoplease, 10)

Saksan parlamentti hyväksyi vuoden 2011 lopulla suunnitelman lisätä rahoitusta euroalueen elvyttämiseen. Siitä seurasi sopimus Euroopan johtajilta luoda isompi elvytyspaketti saadakseen Euroopan kriisi hallintaan. (Pearson Education, Infoplease, 10)

4.5 Saksa ja EU

Kappaleessa on esitetty lehtiartikkeli Euroopan taloudesta vuodelta 2011, jossa verrataan Saksaa sekä muita EU-maita, erityisesti kriisimaita (Kreikka, Portugali ja Irlanti), jotka olisivat artikkelin mukaan voineet ottaa Saksasta oppia.

Saksa oli toipumassa taloustaantumasta huomattavasti paremmin kuin muut Euroopan maat oman vahvan vientinsä avulla. Saksa on epäilemättä Eurooppaan suurin ja vahvin talous, jolla on myös suuri ostovoima. Moni Euroopan valtio haluaisi ottaa mallia Saksasta, mutta käytännössä se on lähes mahdotonta. Saksa ja EU toivoisivat, että kaikki EU-maat olisivat kuin Saksa, yhtä kilpailukykyisiä, kurinalasia ja säästäväisiä. (Hurri, 2011.)

4.5.1 Euroopan talouskriisimaat vuonna 2011

Artikkelissa on mainittu 2010-luvun kolme Euroopan talouskriisimaata: Kreikka, Portugali ja Irlanti.

Kreikassa talous vuonna 2011 oli täydessä kaaoksessa, koska julkinen talous oli velkaantunut pahasti ja yksityisen talouden kilpailukyky oli kadonnut johtuen liian suurista palkankorotuksista sekä syöksynyt muita maita pahempaan inflaatioon. Kreikassa päivittäistavaroiden saatavuus kaupoista kesällä 2011 oli lähes toivotonta. (Hurri, 2011)

Portugalissa julkinen talous ei kuitenkaan ollut Kreikan tavoin yhtä pahasti vahingoittunut, sillä se ei ollut yhtä vakavasti velkaantunut kuten Kreikka, mutta kilpailukyky oli pahasti häiriintynyt. (Hurri, 2011.)

Irlannin talouskriisi oli peruja yksityisen talouden kiinteistö- ja velkakuplasta. Ennen talouskriisiä maassa oli loistava kilpailukyky, jossa oli myös hyvä julkinen talous ja vahva ulkomaankauppa. (Hurri, 2011.)

4.5.2 Saksan valtio Euroopan talouskriisimaiden vastakohtana

Saksassa vahvasta kilpailukyvystä kertovat vuosien vientivetonen kasvu ja ulkomaankauppa. Saksan talous on selvästi alijäämäinen sekä vähävelkaisempi kuin edellä mainituissa talouskriisimaissa. Nämä ovat merkkejä Saksan vahvasta talouskurista. Saksan vientituonnista on kertynyt vuosien varrella säästöjä enemmän kuin maa olisi käytännössä tarvinnut. Saksan talouden ylijäämä on täten muutettu lainoiksi muille talouskriisimaille. (Hurri, 2011.)

Euromaiden välisen keskeneräisen kaupankäynnin saisi tasapainotettua vain kahdella ehdolla:

- 1) Ulkomaankaupan alijäämämaat kuten muun muassa Espanja, Kreikka, ja Portugali supistaisivat tuontia ja kasvattaisivat vientiä entistään.
- 2) Ylijäämä maat kuten muun muassa Saksa ja Hollanti voisivat vähentää vientiään ja kasvattamaan tuontia.

Saksalle alijäämämaiden tuontien leikkaukset merkitsisivät vientikäyttötymisen heikkenemistä. (Hurri, 2011.)

Käytännössä se olisi kuitenkin vaikea toteuttaa, sillä talouskriisimailla ei ole Saksan kaltaista vientivoimaa. Teoriassa tämä olisi mahdollista vain jos Yhdysvallat, Japani ja Kiina yhtäkkiä luopuisivat omista vientivetoisista talouskasvun tavoitteista. (Hurri, 2011.)

4.6 Liikekulttuuri

Jos kauppaa tehdään Saksassa, on tärkeä tuntea heidän liikekulttuurinsa. Liikekulttuurin tuntemus on erityisen tärkeä saksalaiselle kumppanille. Siksi tässä kappaleessa on lyhyesti, esitetty tärkeimmät piirteet Saksan liikekulttuurissa.

On tärkeä muistaa, kun tehdään kauppvoja saksalaisen kanssa, että he pitävät yksityis- ja työelämän erillään. Siksi ei kannata esimerkiksi puhua perheasioista, kun tehdään kauppvoja saksalaisten kanssa. (Passport to Trade 2.0)

Saksalaiset eivät tykkää yllätyksistä, siksi on tärkeä olla muuttamatta esimerkiksi kaupan ehtoja, jos jotain on sovittu. Saksalaiset ovat myös hyvin vakavia, kun tehdään kauppaa. Siksi huumori ei ole sopiva, heidän kanssa kauppaa tehdessään. (Passport to Trade 2.0)

Tärkeä osa heidän liikekulttuuriaan ovat aikataulut ja niistä kiinni pitäminen. Niin jopa 5 minuutin myöhästyminen voidaan katsoa huonoksi. Jos myöhästyy, pitää aina soittaa ja antaa selitys siitä. Tapaamiseen kannattaa mennä 5–10 min aikaisemmin, mutta ei kuitenkaan liian ajoissa. Liian aikaisin menoa voidaan myös pitää huonona merkinä. (Passport to Trade 2.0)

Verrattuna moniin muihin liikekulttuureihin, kuten Japani, jossa liikelahjat ovat yleisiä, Saksassa liikelahjojen antaminen ei ole yleistä. Lahjat ovat yleisiä, kun kyse on jostain sosiaalisesta tapahtumasta. Hyvä lahja on laadukas, mutta ei liian kallis. Hyviä liikelahjoja ovat toimistotarvikkeet kuten kynät, jossa on yrityksen logo. (Passport to Trade 2.0)

Vaatetus on saksalaisille kunnian asiassa, paikasta tai asemasta huolimatta. Hyvä pukeutuminen ja esittelyt on tärkeä saksalaisille liike elämässä. Vaikkapa kyseessä ei olisi liiketapaaminen, saksalaiset pukeutuvat hyvin ja konservatiivisesti. (Passport to Trade 2.0)

4.7 Yhteenvetoja nykyajan Saksasta

Saksan talous pärjää nykypäivänä suhteellisen hyvin. Saksan tärkeä tulolähde ulkomaankauppa, on myös pärjännyt hyvin. Ulkomaankaupassa on tärkeässä roolissa koneisto ja liikennevälineet jotka johtavat Saksan ulkomaanvientiä. Vaikka tuonti kannalta koneisto ja liikennevälineet eivät ole niin tärkeässä osassa, ne ovat silti suurin osa.

Saksan talous ei ole kuitenkin selvinnyt ilman vaikutuksia. Sen talous on kärsinyt siitä ja vetänyt talous kasvua alas. Mutta, jos verrataan Saksa muihin EU maihin, se on pärjännyt muita maita paremmin talouskriiseistä. Saksa on ollut jopa keskeisessä roolissa moneen maan talouden pelastamisessa. Saksa on vieläkin EU yksi tärkein jäsenvaltio ja Eurooppaan yksi vahvin talous.

Liikekulttuuriltaan Saksa on hyvin virallinen ja tarkka. Joka on erilainen jos sitä verrataan Suomen liikekulttuurin. Heille on tärkeä tarkkuus ja tavat.

5 Saksan logistiikka

Saksassa on korkeatasoiset liikennemahdollisuudet liikkua ilma-, rauta- ja meriteitä ja autobahnia pitkin Saksan sisäisesti ja ulkomaille. Saksan logistiikka tuotti vuonna 2009 noin 200 biljoona euroa, ja sillä on Euroopan suurin markkinaosuus. Sen ylivoimainen markkina- asema logistikassa tekee siitä Euroopan logistiikan keskuksen. Saksan kautta liikkuu enemmän tavara, kuin yhdenkään muun maan kautta Euroopassa. (Germany trade and Invest)

Pohjois-Saksassa on Saksan tärkeimmät satamat. Sieltä käydään kauppaa Iso-Britannian, Skandinavian ja Baltian maiden kanssa. Lännessä taas on tieverkosto, rautatieverkostot ja sisämaan vedet, joiden kautta pääse Ranskaan ja Benelux-maihin. (Germany trade and Invest)

Etelässä Saksalla on vahvat taloudelliset suhteet Sveitsin ja Itävallan kanssa ja suorat tie-, rautatie- ja vesitieyhteydet Balkanin maiden kanssa. Itäsäiseen suuntaan Saksasta ovat Puola ja Tšekki, joiden kautta pääse helposti Slovenian, Slovakiaan ja Unkarin. Saksassa on autoteitä noin 231 000 km, josta 12 600 km on nopean ajon teitä, 37 900 km rautateitä, 7500 km meriteitä ja 26 kansanvälistä lentokenttää. (Germany trade and Invest)

Saksan logistinen kartta on lisätty liitteenä kolme.

5.1 Saksan ja Suomen välinen kauppa

Tässä kappaleessa on esitetty miten Saksan ja Suomen välinen kauppa on kehittynyt. Tämä raportti on kirjoitettu vuoden 2014 alussa.

Tullin ulkomaankauppatilaston mukaan vuoden 2013 tammi-syyskuussa Saksan tavaraviennin arvo on laskenut 2 % verrattuna vuoteen 2012. Samalla Saksan vienti laski 7 % vuonna 2012. Alijäämä vuonna 2012 oli noin 1,5 miljardia euroa. Vuonna 2013 tuonti Saksasta sekä vienti Saksaan laski 3 %. Viennin arvo oli noin 3,9 miljardia

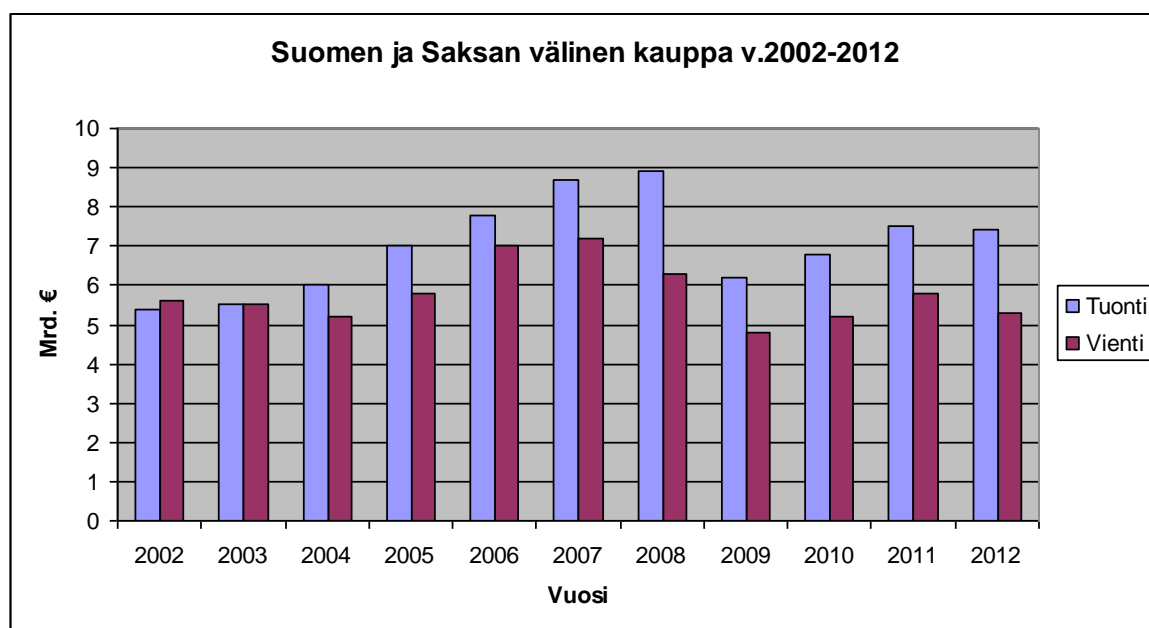
euroa. Tuonnin arvo oli taas 5,4 miljardia euroa, josta johtui Suomelle lähes 1,5 miljardin euron alijäämä. Saksan kaupasta on tullut Suomelle alijäämää vuodesta 2003 lähtien. Suurimmat alijäämät ovat olleet vuonna 2008 ja 2012. (Tulli, 2014)

Suurimmat tavararyhmät vuonna 2013 ovat olleet rauta, teräs ja öljytuotteet, joiden vienti nousi merkittävästi viime vuonna. Niiden rinnalla myös paperituotteiden vienti on ollut kasvussa. Samalla taas koneiden, laitteiden, kuljetusvälineiden sekä lääkkeiden vienti on laskenut. Tuonissa taas kauppa on vähentynyt raudan, teräksen sekä sähkölaitteiden kannalta. Kasvu on tapahtunut elintarvikkeiden, lannoitteiden, värimetallien ja peruskemikaalien kannalta. (Tulli, 2014)

Vuonna 2012 Saksa putosi Venäjän jälkeen kolmanneksi suurimmaksi vientimaaksi, mutta vuonna 2013 pääsi melkein samalle tasolle Venäjän kanssa. Tuonnissa Saksa on pysynyt toiseksi suurimpana tuontimaana Venäjän jälkeen vuonna 2012 ja 2013. (Tulli, 2014)

Seuraavaksi on esitetty taulukko 1, miten Saksan ja Suomen välinen kauppa on kehittynyt vuosina 2002–2012.

Kaava 5 Saksan ja Suomen välinen kauppa



(Tulli, 2014)

5.2 Lentokuljetukset

Ilmailualalla on iso vaikutus Saksan taloudelle. Ilmailuala tuo Saksalle tuloja noin 47 biljoonan euron edestä, joka muodosta noin 2 % Saksan BKT:stä. Näistä noin 22 biljoona euroa tulee lentoyhtiöiltä, lentokentiltä ja palveluista. Noin 15 biljoona euroa tulee ilmailualan logistiikkaketjusta ja 10 biljoona henkilökuluista, jotka ilmailuala käyttää. Sen lisäksi Saksa on yksi maailman suurimmista ilmailualan tuotteiden tuottajista. Ilmailualan tuotteisiin lukeutuvat myös avaruus- ja ilmakehän tuotteet. (Oxford Economics, 2011, 3)

Tulojen lisäksi Saksan ilmailuala on suuri työllistäjä. Saksan ilmailuala työllistää noin 816 000 henkilöä. Saksassa ilmailualan työntekijä tienaa keskimäärin noin 71 900 euroa vuodessa, joka on noin 1,4 kertaa isompi kuin keskimääräinen vuositulo Saksassa. (Oxford Economics, 2011, 3)

Ilmailuala maksaa veroja noin 9,2 biljoonaan euron edestä. Sen lisäksi yritykset ja työntekijät maksavat veroja noin 8,9 biljoona euroa. (Oxford Economics, 2011, 4)

Tavara liiku ilmäteiden kautta Saksan sisällä, ulos Saksasta ja Saksaan noin 3,6 miljoonan tonnin edestä. Vaikka ilmäteitse Euroopasta lähtee ulos tavaraa vain noin 1 % kaikesta tavaran määrästä, tavaran arvo on kuitenkin noin 22 % kaikista kuljetuksista. Kuljetusyrietykset maksavat lentoyhtiöille noin 9 biljoona euroa vuosittain noin 3,6 biljoonan tonnin tavarakuljetuksista Saksasta ulkomaille ja ulkomailta Saksaan. (Oxford Economics, 2011, 20)

5.2.1 Lentokuljetusten tiheydet

Vuonna 2010 Saksan suurimmilta lentokentiltä oli 503 lentoreittiä eri puolille Saksaa. Jokaista reittiä lennettiin keskimäärin 3 kertaa päivässä. Noista reiteistä 94 yhdistyi Saksan kaupunkeihin, keskimäärin 3 lentoa päivässä lensi eri Saksan kaupunkeihin. (Oxford Economics, 2011, 8-9)

Lentokuljetusten tiheyksien lisäksi myös lentojen palvelukulut ovat tasaisesti laskeneet viimeisen 40 vuoden aikana noin 1 % per vuosi. Tämän ansiosta maailmanlaajuinen kauppa on lisääntynyt kovaa vauhtia. Lentokauppa on tärkeä, siitä voidaan ottaa esimerkkinä Euroopan Unioni, joka kuljettaa keskimäärin 22 % tavarosta ilmateitse. (Oxford Economics, 2011, 8-9)

Kun katsotaan tavaran vienti tonneittain, kaikkein eniten viedään tavaraa lentokuljetuksilla Saksasta Afrikkaan ja Länsi-Aasiaan. Eurooppa ja Aasia muodostavat noin 30 % koko määrästä, seuraavaksi tulee Pohjois-Amerikka noin 20 %:n osuudella. Suurimman osan muodostavat Afrikka ja Länsi-Aasia noin 47 %:n osuudella ja loput kolme prosenttia lähtevät muualle maailmaan. (Oxford Economics, 2011, 8-9)

5.3 Junakuljetukset

Saksan rautatiekuljetuksia kuvailemista varten on valittu Saksan suurin rautatiekuljetus yritys DB Schenker.

Yrityksen liikevoitto on noin 15,3 biljoona euroa, he työllistävät 91 000 työntekijää ja toimivat 2000 suurella taloudellisella alueella maailmanlaajuisesti. Yritys tekee kaikki Deutsche Bahnin kuljetukset, joka on Saksan kotimainen junayhtiö kaikkiin kuljetuksiin. DB Schenker on maailmalaajuinen yritys, joka kuljettaa maalla ja merellä, mutta sen yksi tärkeimmistä kuljetusaloista on Euroopassa rautatiekuljetukset. DB Schenker on Eurooppaan johtava rautatiekuljetusten yritys. (Rail Freight Portal)

DB Schenkerin arvoja ovat suorituskyky, palvelut ja turvallisuus. Yritys toimii noin 130 maassa ympäri maailmaa ja on verkostoitunut monen paikallisen toimijan kanssa. Heillä on yhteistyökumppaneita auto-, käyttötavara- ja teknologia-alalla. (Rail Freight Portal)

Yritys on jaettu kolmeen segmenttiin: Maakuljetukset, ilma- ja merikuljetukset sekä sopimus- ja logistiikkapalvelut. Sopimus- ja logistiikkapalvelut tarjoavat kattavat logistiset ratkaisut maa-, meri- ja ilmakuljetuksia varten ja maailmanlaajuisen logistisen ketjunhallinnan auton, teknologian, elektroniikan ja käyttötavaran alalla.

Sen lisäksi yritys järjestää messuja, erityiskuljetuksia ja palveluita suuria urheilutapahtumia varten. (Rail Freight Portal)

5.3.1 DB Schenker junakuljetukset

DB Schenker junakuljetusten osasto on nimeltään The DB Schenker Rail Business Unit. Osastolla on 114 000 junavaunua ja 3600 junaa. Sen lisäksi he työllistävät noin 34 500 henkilöä. Osasto toimii pääasiassa Euroopassa, jonka toiminta muodostaa noin 60 % voitosta. He ovat tehneet myös isoja yritysostoja, kuten esimerkiksi Iso-Britanniassa ja Puolassa, jossa he omistavat nyt suurimmat yksityiset junayhtiöt. Heidän pääkonttorinsa sijaitsee Saksassa, Mainissa. (Rail Freight Portal)

DB Schenker on laajentanut junakuljetustensa toimintaa viime vuosina paljon. Toiminnan laajentumisen tekijänä on ollut yhteistyö eri yhtiöiden kanssa ja yhteishankinnat. Tästä johtuen DB Schenker:llä on junakuljetuksia melkein jokaiseen Euroopan maahan. DB Schenker Rail:illä on noin 5000 päivittäistä junakuljetusta ja toimittaa vuosittain noin 94 biljoona tonnia tavaraa. Toimintaa johdetaan Saksasta käsin ja toiminnan apuna on monia osastoja kuten rahoitus, tuotanto, myynti ja HRM. Sen lisäksi toimintaa tukevat monet tytäryhtiöt, jotka toimivat markkinoiden tarpeiden mukaisesti junayhtiöinä tai ainoistaan operatiivisena yhtiönä. Sen lisäksi ulkomailla toimii monia myynti-, jälleenmyynti- ja logistiikkaan erikoistuneita yhtiöitä. (Rail Freight Portal)

Vahva myyntiosasto Euroopassa takaa yritykselle hyvän asiakaspalvelun ja kilpailukykyiset myyntipalvelut. Sen lisäksi tuotantopalvelut tarjoavat suunnittelun ja varojen hallintaa. Ketjunhallinta on myös luotu erikseen kansanvälisiä kuljetuksia varten Venäjään ja Kiinaan asti. Ketjunhallinta sisältää junien kuljetusta ja seurantaa, hoitaa mahdolliset ongelmat ja pitää asiakkaiden kanssa yhteydenpitoa. Sen lisäksi kansanvälisen toiminnan osastoja ovat myös rahoitus- ja HRM-osasto. (Rail Freight Portal)

5.4 Merikuljetukset

Saksan satamilla on iso rooli Saksan ulkomaankaupan kannalta. Vuonna 2008 se käsitteli ennätyselliset 318 miljoona tonnia tavaraa. Toisaalta viime vuosien talouskriisit ovat myös vaikuttaneet Saksan satamiin. Vuoden 2011 odotukset olivat 295 miljoonaa tonni tavaran käsittelyä. (Germany trade and Invest, 2011, 5)

Saksan tärkeimmät satamat voidaan jakaa kolmeen alueeseen: Pohjois-meren satamat, Baltian meren satamat ja Saksan sisällä olevat Reinin joen satamat.

Tärkeimmät Baltian meren satamat ovat: Hampuri, Bremen, Wilhelms, JadeWeser, Brunsbüttel, Stade, Emden, Nordeham ja Cuxhaven. Kun taas tärkeimmät Baltian meren satamat ovat Lyypekki, Rostock, Kiel, Sassnitz/Mukran ja Wismar.

Tässä on esitetty kolme satamaa: Hampurin satama, Lyypekin satama ja Duisburgin sisämaan satama.

5.4.1 Hampurin satama

Hampuri on Saksan suurin yleissatama, teollisuuden ja kaupan keskus. Maailman mallin mukaan myös Hampurin satama käsittelee suurimman osan kauppatavaroista konteissa, arvioiden mukaan konttien määrä on noin 97 %. Sen lisäksi se myös palvelee isoja määriä asiakkaita, arvioiden mukaan sillä on jopa 477 miljoona asiakasta. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Julkisia teitä sataman sisällä on noin 132 km:n edestä. Sen lisäksi kaikki terminaalit on yhdistetty rautateihin ja rautateiden pituus on noin 300 kilometriä. Hampurin satamasta lähtee noin 150 rahtilaivaa viikossa Eurooppaan ja Baltian meren alueille. Satama on myös yhdistetty Elbe-jokeen, jota kautta on mahdollista kuljettaa tavaraa Saksan sisällä. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Rautateitä pitkin pääse kaikkiin Saksan suurimpiin kaupunkeihin ja myös moniin Euroopan suurimpiin kaupunkeihin, jopa Helsinkiin asti. Hampurin satamassa on Euroopan suurin rautatiesatama. Rautatiet ovat Hampurin sataman tärkein tapa

kuljettaa tavara ulos Hampurista. Satamasta lähtee päivittäin noin 220 kauppajunaa. Yli 12 % Saksan kauppajunista joko lähtee Hampurin satamasta tai saapuu sinne. Arvioiden mukaan kauppajunien määrä tulee kasvamaan noin 400 junaan päivässä vuoteen 2015 mennessä. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Rautateiden lisäksi, Hampurista pääsee myös helposti muihin Saksan kaupunkeihin Elbe-jokea pitkin. Elbe-joen kautta kuljetukset ovat mahdollista Berliiniin, Hannoveriin, Dortmundiin, Dresdeniin ja moniin muihin kaupunkeihin. Jokea pitkin voidaan kuljettaa rahtikontteja, mutta myös muuta tavara, kuten esimerkiksi hiiltä tai malmia. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Teitä pitkin tavaraa kulkee usein Hampurin satamassa rekkojen avulla. Hampurissa on noin 1700 logistiikka-alan yritystä, jotka tarjoavat maantiekuljetusmahdollisuuksia, yhdistettyjen konttien kuljetuksista pakastetavaroihin ja raskaaseen rahtiin. Tämän tiheän liikenteen mahdollistaa teiden tiheys Hampurin ympärillä ja niiden yhteys muihin Saksan ja Euroopan kaupunkeihin. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Hampurin sataman sijainnin vuoksi sieltä on helppo kuljettaa tavaraa Skandinaviaan, Suomeen, Venäjälle, Baltian maihin ja Puolaan. Sen lisäksi satamasta on myös helppo kuljettaa tavaraa Iso-Britanniaan ja Islantiin. Konttitavaran erikoistumisen vuoksi Hampurin satama on myös erinomainen paikka Aasian kaupankäynnin keskuksena. Siitä voidaan esimerkkinä pitää Kiinan kauppaa. Hampuri on Euroopan suurin Kiinasta meriteitse tulevan kaupan käsittelijä. Joka kolmas Eurooppaan tai Kiinan menevä kontti kulkee Hampurin kautta. Päivittäin 36 kontista, jotka liikkuvat Pohjois-Euroopan ja Asiaan välillä, 28 menee Hampurin sataman kautta. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

Hampurin satama on yksi Eurooppaan parhaita satamia ja logistiikan keskuksia. Hampurin sataman vahvuuksia verrattuna muihin Euroopan suuriin satamiin ovat: erinomainen infrastruktuuri, erittäin hyvät rahtivolyymit ja laajat ja erinomaiset loogistikan palvelut. Sataman ylläpitämiseksi siihen investoidaan jatkuvasti rahaa ja satama tekee tiivistä yhteistöitä valtion ja lähellä olevien maakuntien kanssa. (Germany trade and Invest, 2011, 22-25)

5.4.2 Lyypekin satama

Lyypekin satama on Saksan suurin Baltian meren yhteysatama. Vuonna 2009 Lyypekin satama käsitteli noin 26,3 miljoona tonnia tavaraa. Sataman sijainnin vuoksi se sopii hyvin kuljettamaan tavaroita Euroopan läntisten ja keskisatamien välillä. (Germany trade and Invest, 2011, 46-47)

Sen lisäksi Lyypekin satama on Eurooppaan suurimpia paperikaupan keskuksia. Vuonna 2009 noin 3,5 miljoona tonnia paperitavaraa meni Lyypekin sataman kautta. Lyypekki on erikoistunut paperi- tuotteiden käsittelyyn, kuten esimerkiksi pahvin käsittelyyn. (Germany trade and Invest, 2011, 46-47)

Satamasta pääse moottoritietä pitkin Hampuriin, yhteen Euroopan suurimpaan kauppakeskukseen. Sen lisäksi satamasta lähtee junaraiteet Eurooppaan suurimpiin kaupunkeihin. Tavaraa kuljetetaan jopa 150 rahtijunaa viikossa. Sen lisäksi Elben Lyypekki-kanava tarjoaa vesikuljetuksia Euroopan sisällä. (Germany trade and Invest, 2011, 46-47)

5.4.3 Duisburgin sisämaan satama

Duisburgin satama on maailman suurin sisämaan satama. Se sijaitsee kahden joen keskellä: Reinin joki, joka on Euroopan eniten matkustukseen käytetty joki, ja Ruhrin joki, joka ulottuu läpi Länsi-Saksan. Satama ottaa vastaan massiivisia määriä tavaroita, jotka tulevat Benelux-maista Saksaan. (Germany trade and Invest, 2011, 58-59)

Duisburgin satama käsittelee noin 100 miljoona tonnia tavaraa maateitse, rautateitä pitkin ja laivoja pitkin, joka tekee siitä ison Euroopan logistiikan keskuksen. Satamassa liikkuu myös kontteja, jotka liikuttavat isoja määriä terästä, hiiltä, mineraaleja, öljyä ja kemikaaleja. (Germany trade and Invest, 2011, 58-59)

Duisburgin sataman liikenne on todella laaja. Satamasta lähtee keskimäärin 20 000 laivaa ja 16 000 junaa ja kohteita on 80 ympäri Eurooppaa.

Sen apuna ovat yli 300 globaalia yritystä, jotka tarjoavat taitoja sataman kehitykseen ja auttavat tehostamaan logistiikan ketjua, rautatiekuljetuksia, pakkauslogistiikkaa ja monia muita logistisia palveluita. (Germany trade and Invest, 2011, 58-59)

5.5 Autokuljetukset

Että kuvailla Saksan maantiekuljetuksia, on otettu esimerkki yritys DHL. DHL on valittu koska se maailmanlaajuisesti tunnettu yritys ja perustettu Saksassa.

DHL on maailmanlaajuinen yritys, joka toimii yli 220 maassa. Yritys työllistää noin 285 000 työntekijää ja tarjoaa monia logistiikkapalveluita. Heillä on myös oma vihreä-ohjelma. (DHL, Company Portrait)

DHL on osa Saksan Postia ja se on jaettu kolmeen toiminta-alueeseen: DHL Express, DHL Global Forwarding, Freight and DHL Supply chain. (DHL, Company Portrait)

Vuonna 2009 DHL asetti tavoitteet, jotka he aikoivat saavuttaa vuoteen 2015 mennessä. Sen lisäksi yritys teki vision ja mission. Heidän visionsa on olla numero ykköinen logistiikka-alalla, ei ainoastaan kuljetusten alalla, vaan myös työnantajana ja investoijana.

(DHL, Our Mission and Vision)

5.5.1 Tavarankuljetus maalla

Autoteitä ja muita maankuljetuksia pitkin viedään seuraavia tavaroita: auton osat, kemikaalit, käyttötavara, muoti, tekniikka, tuotanto, lääketarvikkeet, teknologia ja ilmailutavarat. Se osasto on erikoistunut luomaan kaikkein parhaat ratkaisut logistiikan ketjussa. Tämä koskee maan kuljetuksia junien avulla ja autokuljetuksia Eurooppaa pitkiin. (DHL Freight)

Tärkeä osa heidän palveluitansa on myös IT-palvelut. Heidän IT-palveluidensa avulla saadaan näkyvyyttä tavaroiden liikkumisesta, tavaroiden kulkureiteistä, varauspalveluista ja myös raportteja tarvittaessa. Noiden palveluiden lisäksi DHL: llä on tullia varten omat asiantuntijat. Heillä on yhteensä 275 toimistoa ympäri Eurooppaa ja he puhuvat monia kieliä. (DHL Freight)

Heidän maakuljetuksensa maalla jakaantuvat seuraaviin osastoihin:

Taulukko 1 DHL osastot

Osasto	Palvelu
DHL Euroconnect	Viestintäpalvelut. Kansanvälinen ja kotimainen.
DHL Euroline	Pakkauspalvelut. Kansanvälinen ja kotimainen
DHL Euronet	Maanteitä varten tarkoitettu kuljetusyksikkö, joka täyttää asiakkaiden toivomukset yksilöllisesti. Kansanvälinen ja kotimainen.
DHL Intermodel	Ekonomisesti ja luontoystävällisesti tarkoitettu kuljetusmuoto teitä pitkin, rautateitä pitkin ja lyhyitä merimatkoja pitkin.
DHL Trade fairs and events	Tapahtumien järjestäjä
DHL Customs Service	Hoitaa tulliasioita niin maahantuonnissa kuin myös viennissä

(DHL Freight)

5.5.2 Autobahn

Saksan autobahn on ehkä Euroopan tunnetuin tieverkosto. Tämä kappale kertoo sen historiasta ja sen laajuudesta. Autobahn on myös logistisesti tärkeä osa Saksan logistiikka. Sitä voisi verrata Suomessa oleviin kehäteihin, mutta ne eivät ole yhtä

laajoja kuin Saksassa. Autobahneilla ajonopeus on usein 130 km/h, vaarallisilla alueilla taas nopeusrajoitus on usein 100 km/h. Saksan autobahnin verkosto on laaja ja sen tarkoitus on tarjota nopea reitti autoille yhdestä kaupungista toiseen. (Flippo)

Saksan ensimmäinen autobahn rakennettiin vuonna 1932 Kölnin ja Bonnin välillä. Sen rakentaminen kesti noin 6 vuotta ja sen pituus oli 3000 kilometriä. Autobahnin keksimisestä otti kunnian usein Hitler, mutta todellisuudessa tie sai alkunsa kokeellisesta maantiestä Berliinissä, joka rakennettiin 1913–1921 välillä. Toinen koetie rakennettiin Italiaan vuonna 1923 Milanon ja Italian pohjoisten järvien välillä. Vaikka Saksan talous oli heikko vuoden 1920 loppupuolella, joka esti uusien autobahnien rakentamista, monta kilometriä tietä rakennettiin Saksan kolmannen valtakunnan aikana. Hitler näki autobahnien rakennuksessa sotilaallisia etuja. Nykyään Saksan autobahn on yli 11 000 kilometriä pitkä ja sitä pitkin pääsee suurimman osaa Saksaa. Autobahneja vastustajat sanovat usein, että tiet ovat ekologisesti epäsuotavia. (Flippo)

Saksa ei ole kuitenkaan ainut maa, mistä löytyy autobahneja. Toisena maana siinä on Itävalta. Itävallassa on kuitenkin erilaista se, että matkustajat joutuvat ostamaan erillisen lupalapun autobahnilla ajamista varten. Myös jotkut mäen sisään rakennetut autobahnit ja tunnelit ovat julkisten yritysten omistuksessa. Itävallassa autobahneilla nopeusrajoitukset ovat samalla tavalla kuten Saksassa 130 km/h. (Flippo)

5.6 Eri kuljetusmuotojen haittoja ja etuja

Tässä kappaleessa on esitetty eri kuljetusmuotojen haittoja ja etuja.

Taulukko 2 Eri kuljetusmuotojen etuja ja haittoja

Kuljetusmuoto	Etuja	Haittoja
Maantiekuljetukset	Kun kyseessä on lyhyt matka, se on edullinen ja nopea. Myös pääse melkein joka paikkaan.	Ei ole ympäristöystävällinen: haitallisia päästöjä. Matkantekoa voivat haitata myös ruuhkat ja huonot kelit. Ei kovin energiatehokas.
Rautatiekuljetukset	Energiatehokkuus on hyvä. Se on myös nopea ja sopii erittäin hyvin suurien teollisten tavaroiden kuljetuksiin. Sopii parhaiten kaupunkien väliseen kuljetukseen. Ei ole ruuhkaongelmia.	Ei sovi lyhyiden matkojen tavaraliikenteelle. Ei pääse joka paikkaan samalla tavalla kuten maantiekuljetukset. Isot ylläpito- ja rakentamiskustannukset.
Lentorahti	Pitkillä matkoilla nopea kuljetusmuoto. Sopii hyvin kalliiden, kevyiden ja kiireellisten tuotteiden kuljetuksiin. Pääse hyvin vaikeakulkuisille alueille.	Ei ole kovin energiatehokas. Samalla tavalla kuten maantiekuljetuksissa se ei ole ympäristöskällinen ja huono sää voi haitata matkaa. Kenttiä on rajallisesti ja usein kaukana keskustoista. Infrastruktuuri on kallista.
Merikuljetukset	Energiatehokkuudelta se on hyvä kuljetusvaihtoehto. Sopii hyvin pitkien matkojen tavaroiden kuljetuksiin. Sopii myös hyvin raskaille tavaroille ja massatuotteille.	Suurin haitta on hitaus, tavaroiden lastaus ja purku vie aikaa. Myös sää voi vaikuttaa, kuten myrsky ja jääolot. Kuljetusmuodolla on myös ympäristöriskit, kuten öljyvuodot.

(Logistiikanmaailma)

5.7 Miksi Saksan logistiikka toimii niin hyvin

Tässä kappaleessa on esitetty artikkeli vuodelta 2011, siinä on esitetty tärkeitä kohtia, miksi Saksan logistiikka toimii niin hyvin. Artikkelin mukaan Saksan logistiikka- ala työllistää noin kolme miljoonaa ihmistä ja tuottaa noin 200 miljona euroa, joka on myös todettu työn aikaisemmassa vaiheessa. Saksan logistiikan kasvu on myös keskimääräistä suurempi. Saksan logistiikan kehitykseen sijoitetaan vuosittain noin 15 miljona euroa. (Murti, 2011)

Euroopan logistiikan arvo on noin 600 miljona euroa, ja Saksan markkinaosuus on siitä noin 30 %. Sen lisäksi Saksan logistiikan yrityksillä on hyvä kansainvälinen maine. Saksan yritysten luovuus, joustavuus ja tietämys miten asioita hoitaa on arvostettu maailmanlaajuisesti. Sen lisäksi Saksan innovaatiot logistiikan alalla on arvostettu maailmanlaajuisesti. (Murti, 2011)

Yks tärkeä syy miksi Saksan logistiikka toimii niin hyvin, on valtion suhtautuminen sen logistikaan. Saksassa teiden tiheys on noin kaksinkertainen verrattuna EU:n keskimäärin. Teitä korjataan ja parannetaan jatkuvasti. Saksan valtion suunnitelmana on lisätä 15 miljona vuosittain logistiikan ylläpitoon ja parannukseen vuoden 2015 mennessä. (Murti, 2011)

Saksan logistiikan tehostamiseksi Saksan valtio tekee yhteistyötä monen logistiikkayhtiön kanssa ja on pystyttänyt niin sanottuja ”tavarakylä”. Saksassa niitä tunnetaan nimellä GVZ tai suoraan saksaksi Güterverkehrszentren. Näiden tavarakeskusten tarkoitus on toimia tavaratoimituskohteina. Sen lisäksi nämä paikat tarjoavat palveluita, kuten tulli- ja turvallisuustoimintoja ja autojen ylläpitoa. (Murti, 2011)

Saksassa on myös otettu käyttöön puheohjaus ja paperi on jäämässä historiaan. Suomessa puheohjaus on myös tulossa pikkuhiljaa. Esimerkiksi Kesko on siirtymässä puheohjaukseen. Nykyään kaikilla Saksassa toimivilla logistiikkakeskuksilla, käytetään puheohjauslaitteita. Puheohjauksen myötä varastojen teho on kasvanut huomattavasti.

Saksassa toimii myös tehokas tavaroiden seurantajärjestelmä. Sitä varten Saksassa on asennettu tärkeisiin paikkoihin radioantennit, jonka avulla pystytään seuraamaan missä tavarat liikkuvat satamasta ja varastosta toiseen. (Murti, 2011)

Euroopassa e-kauppa on jatkuvassa kasvussa. Tilauksia tehdään jatkuvasti internetin kautta, sen lisäksi usein tilataan eri laatuista tavaroita. Töiden helpottamiseksi on jokaisessa isossa logistiikkakeskuksessa automaattiset EAN- koodi-lukijat. Niiden avulla saadaan tavara oikein varastoitua ja eteenpäin määränpähän. (Murti, 2011)

5.8 Yhteenvetoja Saksan logistiikasta

Saksan logistiikka on hyvin rakennettu ja monipuolinen. Sen jokainen logistiikka osuus toimii hyvin ja Saksasta on kotoisin monia maailmankuuluisia logistiikka yrityksiä. Saksasta löytyy monia satamia, jotka ovat tärkeitä ulkomaan, kun myös Saksan sisäisen kaupan kannalta. Myös pitkiä matkoja varten löytyy monia lentokenttiä. Maan kautta on mahdollista kuljettaa tavara niin junilla, kun myös autobahneilla. Mikä niistä kuljetusmuodista on tärkein, on vaikea sanoa. Jokaisella on omia etuja ja haittoja. Lopuksi voidaan kuitenkin päätellä, että Saksa on tärkeä logistiikkaan keskus Euroopassa. Se on taattu hyvin rakennettu ja ylläpidetyllä logistiikka mahdollisuuksilla.

Mutta Saksa ei ole tärkeä ainoastaan Euroopalle, se on myös tärkeä ulkomaankaupan kumppani Suomelle. Suomi käy jatkuvasti kauppa Saksan kanssa, ja Saksa on top kolmonen ulkomaankaupassa niin viennin, kun myös tuonnin kannalta.

6 Tutkimus

Tutkimusosuutta varten on valittu tutkimusmuodoksi haastattelu.

Haastattelututkimuksella on monia etuja, jotka on katsottu sopivaksi tämän työn kannalta. Suurin etu haastattelulla on se, että aineiston keräämistä voidaan säädellä, sen mukaan miten haastattelu etenee. Samalla voidaan myös kysymyksiä säädellä ja tulkita enemmän kuin muissa haastattelumuodoissa. Muita etuja ovat, että vastauksia on helppo selventää ja syventää. Myös haastateltavan jälkikäteen tavoittelu on helppo, joka lisää etuja tähän tutkimusmuotoon. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara, 2009, 205)

Haastattelun negatiiviset puolet on myös otettu huomioon tässä kyseessä olevassa haastattelussa. Usein haastattelu vie aikaa, joka saatiin kuitenkin helposti ratkaistua, koska henkilö on perhettetty. Haastateltavan tausta on myös ennestään selvitetty. Haastateltava on kotoisin Saksasta, ja hänellä on kokemusta Saksan kaupasta kuin myös kulttuurista. Kulttuurin kannalta, haastateltava puhui sujuvaa saksaa, on asunut siellä aikaisemmin ja on sinut Saksan työkulttuurin kanssa. Haastattelun luotettavuutta voi heikentää se, että henkilö antaa hänelle suotavia vastauksia. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara, 2009, 206)

Haastattelutyyppi on teema haastattelu. Tämä haastattelutyyppi on valittu, koska kysymykset ovat ennestään lomakkeella valmiina. Joidenkin kysymysten järjestystä ja muotoa on kuitenkin muutettu haastattelun kulussa. Samalla haastattelussa kysytään myös haastateltavan omia ajatuksia, joistakin kysymyksistä. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara, 2009, 208)

Haastateltu on todettu yksilöhaastatteluna. Tämä haastattelu muoto on valittu, koska se on todettu paremmaksi verrattuna kahteen muuhun yleiseen haastelumuotoon, jotka ovat parihaastelu ja ryhmähaastattelu. Parihaastattelu on katsottu epä-sopivaksi aiheen takia. Ryhmähaastattelussa on taas monia muita ongelmia. Ongelmia ovat muun muassa sopivien henkilöiden löytäminen ja ryhmähaastattelun järjestelyt. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara, 2009, 210)

Haastattelu tehtiin 24.2.2014 haastattelijan kotona. Haastattelu oli hyvin vapaamuotoinen ja kysymykset olivat ennakkoon tehty. Vastaukset kirjoitettiin suoraan Word-tiedostoon. Haastateltavan taustan perusteella pidän häneltä saatuja tietoja luotettavina. Vaikka kyseessä on suhteellisen pieni yritys, on yrityksellä pitkää tausta. Joihinkin vastausten kohtiin on lisätty omia kommentteja vastauksen selventämistä varten. Haastattelu on aloitettu kysymyksillä yrityksestä ja sen toiminannasta. Siitä eteenpäin on kysymyksiä liittyen yrityksen logistiikkatoimintaan. Haastateltava on Klaus Kingelin, joka on yrityksen toimitusjohtaja. Yritys on valittu siksi, koska toimitusjohtaja on tuttu ja hänellä on pitkä kokemus alalta. Yrityksellä on myös pitkä kauppahistoria Saksassa toimivien yritysten kanssa. Myös henkilö itse on tuttu Saksan kulttuurin kanssa. Hän on työskennellyt siellä ja puhuu sujuvasti kieltä, joka on aina eduksi Saksan kaupan kanssa.

6.1 Kysymykset ja vastaukset

Yritysnimi, muoto, perustamisvuosi, toimiala, omia varastoja, liikkeitä?

Yrityksen nimi on Zakotto Oy. Nimi tulee yrittäjän kahden pojan nimestä ja kyseessä on perheyritys. Kyseessä on osakeyhtiö ja yhtiö on ilmoitettu osakeyhtiörekisteriin vuonna 1997. Kyseessä on maantuontiyritys, joka tuo maahan Porschen uusia ja käytettyjä osia. Sen lisäksi yritys tuo maahan autonlämmityslaitteita tai jopa itse autoja. Heillä on yksi liike Hämeenlinnassa, jossa toimii myös yrityksen konttorina. Lisäksi yrityksellä on viisi varastoa.

Haastateltavan tausta? Koulutus? Työkokemus? Aika yrityksessä? Logistiikka-alan kokemus? Onko logistiikka muuttunut? Ulkomaankauppa lisääntynyt?

Koulutukseltaan Klaus Kingelin on teknisen työn lehtori ja maatalouskoneiden opettaja. Työkokemusta on Saksasta, jossa hän ollut töissä esimerkiksi Porsche-korjaamolla ja monella muulla autokorjaamolla. Autokorjaamokokemusta on myös Suomesta. Sen lisäksi hän on ollut töissä opettajana monet vuodet. Logistiikan parissa

häneltä on kertynyt kokemusta siitä lähtien kun on perustanut oman yrityksen vuonna 1997 Suomessa.

Tuontimaat? Pääkauppamaa?

Yrityksellä on paljon ulkomaankauppaa. Osia tuodaan kaikkein eniten Saksasta, Englannista ja USA:sta. USA:sta he tuovat kaikkein eniten autoja. Sen lisäksi yritys tuottaa omia varaosia Puolassa. Puolassa heillä on sopimus tehtaan kanssa osien tekemisestä ja korjaukset taas menevät Italiaan, jossa se on halvinta tehdä.

Kuljetusmuodot? Eniten käytetty?

Kuljetuksiin he käyttävät kaikkia tässä opintäytetyössä mainittuja kuljetusmuotoja, jotka ovat lento-, rekka- ja junakuljetukset. Ja laivakuljetukset, jos tavara tulee USA:sta. Niistä kaikkein eniten yritys käyttää rekkakuljetuksia, joka on halvin vaihtoehto. Junakuljetuksia käytetään kaikkein vähiten, ja ainoastaan Suomen sisäisiä kuljetuksia varten. Suomen sisällä tavaraa liikkuu postin bussin välityksellä tai tavara viedään suoraan rekassa asiakkaalle.

Kuljetusyrietykset, mitä käytätte?

Kuljetusyrietyksistä yritys käyttää eniten DHL:ää. Heillä on DHL:n kanssa erityissopimus, jonka ansiosta he saavat edullisempia kuljetuksia. Kun kysyttiin, että miksi juuri se yritys, hän vastasi koska DHL on luotettava ja heillä on hyvä asiakaspalvelu. Yrittäjällä on ennestään huonoja kokemuksia joidenkin muiden kuljetusyrietysten kanssa, jolloin tavaraa on kadonnut tai varastettu. Kuljetusyrietyksen valitsee kuitenkin usein toimittaja.

Kuvaile tuontiprosessi. (Saksasta)

Seuraavaksi pyydettiin häntä kuvamaan tuontiprosessia esimerkiksi Saksasta. Tavarantoimitus tehdään yleensä puhelimitse tai sähköpostitse. Tilaukset tehdään tuotenumeron mukaan, joka on tärkeä tietää. Tämä johtuu siitä, koska jokaisella voi olla oma

tuotenumero ja pitää tilata oikea. Myyjän yksi tärkeä tehtävä yrityksessä onkin selvittää tarkkaan mikä on tuotenumero, jos asiakas itse ei sitä tarkalleen tiedä. Tavara tulee yleensä Saksasta rekalla ja kestää noin 4 päivää saapua perille.

Jos on kuitenkin kyseessä kiireinen tapaus, tavara voidaan myös tuoda lentokoneella, jolloin tavara voi tulla jopa yön yli. Heillä on kuitenkin varastossa aina varaosia valmiiksi myytäväksi ja he yrittävät välttää tavaran loppumista. He toimivat periaatteella myydään yksi, tilataan kaks uutta tilalle.

Mistä vuodesta lähtien Saksasta on tuotu tavaraa?

Vaikka yritys perustettiin vuonna 1997, he ovat tilanneet tavaraa Saksasta jo vuonna 1969, jolloin he alkoivat toimia Porsche-autojen kanssa. Hän on esimerkiksi perustanut Suomen Porsche-kerhon vuonna 1970. Sen lisäksi hän käy vuosittain Saksassa Porsche-messuilla.

Saksa Euroopan logistiikan keskuksena?

Seuraavan kysymyksen tarkoituksena oli vahvistaa tai kumoa väite, joka on mainittu usein opinnäytetyössä, että Saksa on Euroopan logistiikan keskus. Hänen vastauksena oli aika selvä, kyllä. Hän jopa uskoo, että logistisesti Suomi on hyvin kaukana perässä verrattuna Saksaan. Esimerkiksi, jos Saksassa menee johonkin Porsche-kauppaan ja tilaa sieltä jonkun osan, se on heti seuraavana päivänä haettavissa liikkeestä. Tavara liikkuu Saksassa hyvin nopeasti ja tehokkaasti.

Logistiikan haasteita?

Seuraavana kysymyksenä oli logistiikan haasteita. Siihen hän vastasi kuten ennenkin tässä haastattelussa mainittuun vastaukseen – tavaroiden häviäminen ja joissakin tapauksissa jopa varastaminen. Se tuottaa paljon tappioita, erityisesti siksi, koska tavara pitää aina maksaa myyjälle.

Kuinka usein käytätte lentokuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?

Seuraavat kysymykset liittyvät eri kuljetusmuotoihin, niiden käytöstä ja haitoista. Ensimmäisenä ovat kyseessä lentokuljetukset. Lentokuljetuksia yritys käyttää suhteellisen harvoin.

Lentokuljetuksia käytetään jos kyseessä on kiireinen tapaus tai tavaraa tulee hyvin kaukaa, kuten Yhdysvalloista. Etuna hän piti siinä kuljetusmuotoa, mutta haittana sen kalleutta.

Kuinka usein käytätte autokuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?

Autokuljetukset olivat kaikkein eniten käytetty kuljetusmuoto, jota yritys käyttää noin 3-4 kertaa viikossa. Rekka on suosittu, koska se on halpa. Sen lisäksi Saksassa on käytössä posti, joka on halpa. Rekalla saa usein tavaran toimitettua suoraan asiakkaan ovelle. Rekkakuljetuksen haittana hän kuitenkin piti sen hitautta.

Kuinka usein käytätte laivakuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?

Laivakuljetukset eivät ole yleisiä yrityksessä. Niitä käytetään vain isojen osien, koneiden ja autojen kuljetukseen tai jos tavara tulee esimerkiksi Yhdysvalloista. Se on hidas ja kallis kuljetusmuoto, mutta sopii hyvin kuljetuksiin Yhdysvalloista ja isojen tavaroiden liikuttamiseen.

Junakuljetukset? Etuja/haittoja?

Kuten edellä mainittu, junakuljetuksia käytetään kaikkein vähittäin, ja ainoastaan Suomen sisäiseen kuljetukseen. Hän ei pitänyt junakuljetuksia hyödyllisinä.

Yhteistyökumppanit, keneltä ostetaan?

Seuraavaksi kysyttiin, ketkä ovat heidän yhteistyökumppaneita ja mistä niitä hyödynnetään. Uusia yhteistyökumppaneita on hankkinut usein messuilta ja lehdistä. Yhteistyökumppaneilta saa myös jotain osia, joita ei saa muualta Suomesta ostettua.

Tavara ostetaan Porschen jälleen myyntiyrityksiltä ja myös autojen purkamoilta. Näitä yrityksiä ovat Porschen ketjuun kuuluvia myyntipaikkoja ja myös yritys nimeltä Trend produkte. Saksa on suosittu paikka ostaa tavara, koska Porschen osat ovat siellä hyvin halpoja verrattuna Suomeen.

Yrityksen tulevaisuus?

Kun kysyin yrityksen tulevaisuuden suunnitelmista, hän sanoi että niitä ei ole. Syynä on toimitusjohtajan korkea ikä ja eläkkeelle jäänti suunnitelmat. Yritykselle ei myöskään löydy jatkajaa yrityksen sisältä, joten yritys myydään jossain vaiheessa tai lakkautetaan. Vaikkapa lapsia löytyisi jatkamaan tätä perheenyrityksenä, he ovat kuitenkin menneet muihin töihin.

Sen lisäksi hän mainitsi, että nettikauppa on muuttanut kauppakäyntiä niin paljon, että hän ei pysy perässä. Asia voidaan todeta yrityksen kotisivuilta, jotka ovat hyvin suppeat ja yksinkertaiset.

7 Yhteenveto

Työn aikana tuli paljon tutkittua Saksan kauppahistoriaa, joka on todella monipuolinen. Kaikkein yllättävin oli, se että kaikesta huolimatta, Saksa on aina ollut vahva teollisuusmaa. Saksa on aina ollut Euroopan suurin teollisuusvaltio ja on sitä vielä nykyäänkin kaikista kriiseistä huolimatta.

Saksa on selvinnyt ensimmäisestä ja toisesta maailmansodasta taloudellisesti hyvin. Saksan teollisuus on purettu ja uudelleen rakennettu. Muistiin tulee aina videoelokuva, jonka joskus näin. Siinä kuvassa oli toisen maailmansodan jälkeinen Saksa. Siitä kaikesta huolimatta Saksa on nykyään vahva teollisuusvaltio. Valtio, joka jaettiin Berliinin muurin avulla, mutta on silti pystytty kasamaan taas yhdeksi valtioksi. Vaikka siitä huolimatta sillä on vielä nykyäänkin näkyvissä negatiivisia puolia.

Saksa on myös Euroopan Unionin sydämessä. Se on selvinnyt suhteellisen hyvin monesta viime vuosien lamoista ja ollut esimerkkinä muille Euroopan maille.

Saksan logistiikka on taas Euroopan huippua. Saksalla on toimivat logistiikkajärjestelmät: satamat, tiet, junat ja lentokuljetukset. Saksasta löytyy monia isoja yrityksiä kuten DHL.

Mahdollisia jatkotutkimusten aiheita kyseiselle työlle olisi Saksan liikekulttuuri, Saksan suhde Euroopan Unioniin ja Saksan kauppasuhteet Suomeen. Näistä jokaista aiheita on käsitelty tässä työssä vain hieman. Tästä työstä saa kuitenkin selville hyvin miten Saksan teollisuus on kehittynyt. Myös Saksan talous ja logistiikkaa on laajasti karkotettu kyseissä työssä.

8 Lähteet

Bloomberg. Saksan teollisuustuotanto petti odotukset, Taloussanomat.

Luettavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/perusteollisuus/2013/12/09/saksan-teollisuustuotanto-petti-odotukset/201317022/12>

Luettu:19.12.2013

Cameron, R, suom. Helen, T, 1995. Maailman taloushistoria, WSOY. Helsinki.

Deutsche Welle, 2012. German anti-trust authority probes alleged fuel cartel

Luettavissa:<http://www.dw.de/german-anti-trust-authority-probes-alleged-fuel-cartel/a-15858578?maca=en-rss-en-top-1022-rdf>

Luettu: 14.10.2014

Deutsche Welle, 2012. Germans still have walls in in heads

Luettavissa:<http://www.dw.de/germans-still-have-walls-in-heads/a-17131880>

Luettu: 13.10.2014

DHL, Company Portrait

Luettavissa: http://www.dhl.com/en/about_us/company_portrait.html

Luettu: 1.5.2014

DHL, Our Mission and Vision

Luettavissa:

http://www.dhl.com/en/about_us/company_portrait/mission_and_vision.html

Luettu: 1.5.2014

DHL Freight, PDF-tiesto.

Luettavissa:

http://www.dhl.com/en/logistics/freight_transportation/road_and_rail_freight.html

Luettu: 1.5.2014

Flippo, H. The German way, The Autobahn

Luettavissa: <http://www.german-way.com/travel-and-tourism/driving-in-europe/driving/autobahn/>

Luettu: 3.10.2014

Germany trade and invest, 2011

Luettavissa:

http://www.gtai.de/GTAI/Content/EN/Invest/_SharedDocs/Downloads/GTAI/Brochures/Industries/germanys-seaports-connecting-europe-with-the-world-en.pdf

Luettu: 2.5.2014

Germany trade and invest, Infrastructure

Luettavissa: <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/EN/Invest/Business-location-germany/Business-climate/infrastructure,did=214380.html>

Luettu: 1.10.2014

Hirsijärvi S; Remes P; Sajavaara P. 2009. Tutki ja kirjoita, 15 painos. painos, Karjaston Kirjapaino Oy. Hämeenlinna.

Hurri J. 2011. Miksei koko Eurooppaa voisi olla kuin Saksa. Taloussanomat,

Luettavissa: <http://www.taloussanomat.fi/kansantalous/2011/02/09/miksei-koko-eurooppa-voi-olla-kuin-saksa/20111894/12>

Luettu: 19.12.2013

Hurri J. 2010. Tätä läksyä Eurooppa ei oppinut, Taloussanomat

Luettavissa: <http://www.taloussanomat.fi/kansantalous/2010/10/03/tata-laksya-eurooppa-ei-oppinut/201013631/12>

Luettu: 10.1.2014

Logistiikanmaailma, Kuljetusten ja jakelun logistiikkaa

Luettavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusten_ja_jakelun_logistiikkaa

Luettu: 5.10.2014

Murti, M. 2011, How Germany gets its logistics right, BusinessLine

Luettavissa: <http://www.thehindubusinessline.com/opinion/columns/mohan-murti/how-germany-gets-its-logistics-right/article2465329.ece>

Luettu: 5.10.2014

OECD Economic Surveys: Germany 2012

Luettavissa: [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/ocd/economics/ocd-economic-surveys-germany-2012/basic-statistics-of-germany-2010_eco_surveys-deu-2012-1-en#page1)

[Management/ocd/economics/ocd-economic-surveys-germany-2012/basic-statistics-of-germany-2010_eco_surveys-deu-2012-1-en#page1](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/ocd/economics/ocd-economic-surveys-germany-2012/basic-statistics-of-germany-2010_eco_surveys-deu-2012-1-en#page1)

Luettu: 9.1.2014

Oxford Economics. 2011. Economic Benefits from Air Transport in Germany

Luettavissa: <http://www.benefitsofaviation.aero/Documents/Benefits-of-Aviation-Germany-2011.pdf>

Luettu: 24.4.2014

Passport to Trade 2.0

Luettavissa: <http://businessculture.org/western-europe/business-culture-in-germany/business-etiquette-in-germany/>

Luettu: 10.10.2014

Pearson Education, Infoplease

Luettavissa: <http://www.infoplease.com/country/germany.html?pageno=4>

Luettu: 13.10.2014

Pearson Education, Infoplease

Luettavissa:

<http://www.infoplease.com/country/germany.html?pageno=10>

Luettu: 13.10.2014

Rail Freight Portal, Introduction DB Schenker Rail Europe's largest Rail Freight Operator

Luettavissa: <http://www.railfreightportal.com/Introduction,129>

Luettu: 20.4.2014

Schön, L, 2013. Maailman taloushistoria, Osuuskunta Vastapaino, Tampere

Tulli, 2014

Luettavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/saksa13/>

Luettu: 2.10.2014

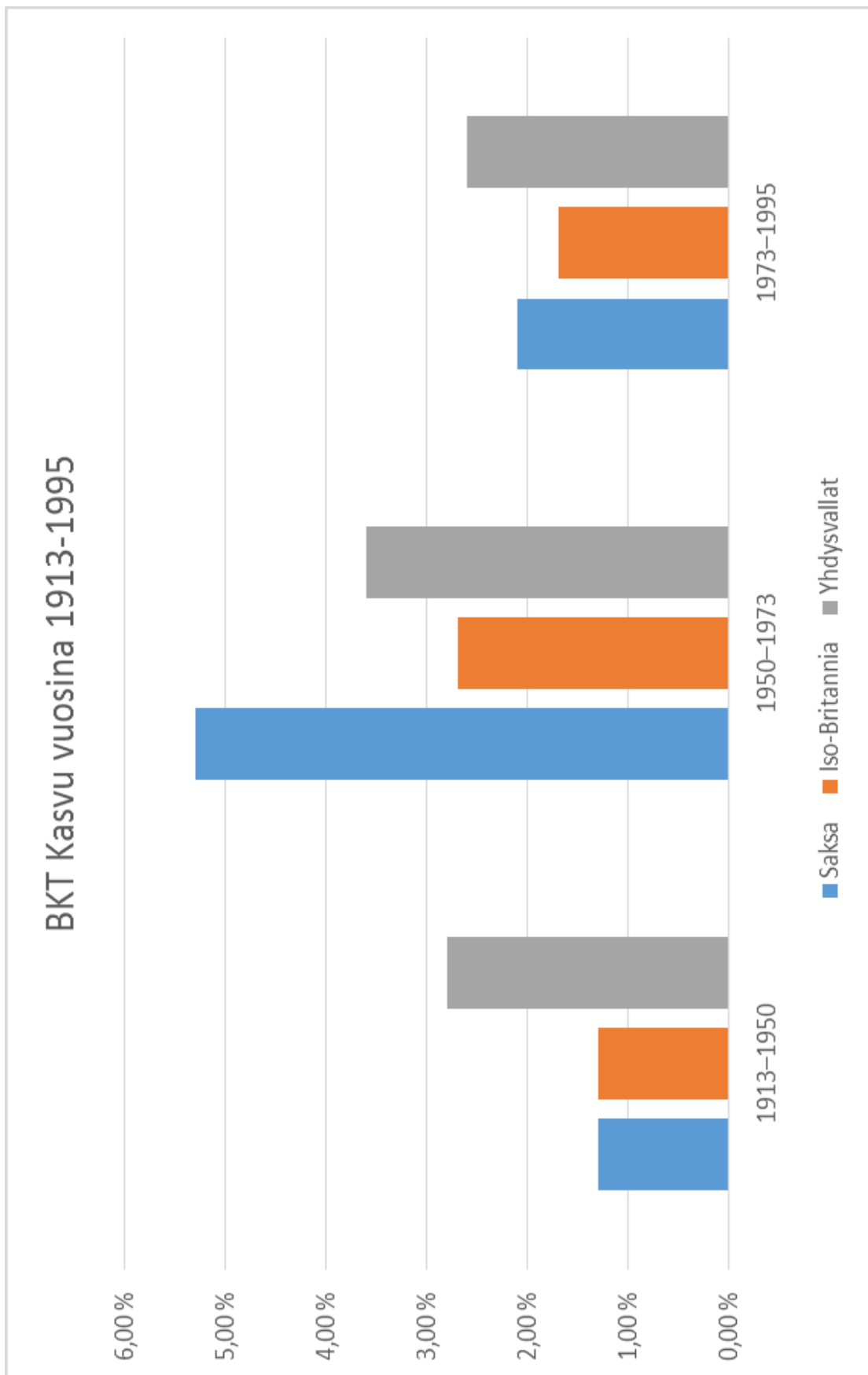
Tulli, 2014

Luettavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/saksa13/saksa13.gif>

Luettu: 2.10.2014

Liite 1. BKT kasvu 1900 luvulla.



(Schön, 2013, 391)

Liite 2. Tutkimuksen kysymykset

1. Yritysnimi, muoto, perustamisvuosi, toimiala, omia varastoja, liikkeitä?
2. Haastateltavan tausta? Koulutus? Työkokemus? Aika yrityksessä?
Logistiikka-alan kokemus? Onko logistiikka muuttunut? Ulkomaankauppa lisääntynyt?
3. Tuontimaat? Pääkauppamaa?
4. Kuljetusmuodot? Eniten käytetty?
5. Kuljetusyrietykset, mitä käytätte?
6. Kuvaile tuontiprosessi. (Saksasta)
7. Mistä vuodesta lähtien Saksasta on tuotu tavaraa?
8. Saksa Euroopan logistiikan keskuksena?
9. Logistiikan haasteita?
10. Kuinka usein käytätte lentokuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?
11. Kuinka usein käytätte autokuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?
12. Kuinka usein käytätte laivakuljetuksia kuukaudessa? Etuja/haittoja?
13. Junakuljetukset? Etuja/haittoja?
14. Yhteistyökumppanit, keneltä ostetaan?
15. Yrityksen tulevaisuus?

Liite 3. Saksan logistinen kartta



(Germany trade and Invest, 2011, 2)