

Kappaletavararahdin markkinat Suomesta Pohjoismaihin

Aku Suomalainen



Tekijä Aku Suomalainen	
Koulutusohjelma Liiketalous – Kansainvälinen kauppa ja logistiikka	
Opinnäytetyön otsikko Kappaletavararahdin markkinat Suomesta Pohjoismaihin	Sivu- ja liitesivumäärä 52
Opinnäytetyön otsikko englanniksi Market research for groupage cargo sent from Finland to other Nordic Countries	
<p>Tämä opinnäytetyö on tehty vuoden 2015 syksyllä sekä vuoden 2016 keväällä. Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää Suomesta Pohjoismaihin maateitse kuljetettavan kappaletavararahdin mahdolliset markkinat Pohjoismaissa. Aihe pohjautuu kohdeyrityksen tarpeeseen tarjota nykyiselle asiakaskunnalle entistä kattavampia logistiikkapalveluita tulevaisuudessa. Opinnäytetyö rajattiin koskemaan vain kappaletavaravientiä Suomesta muihin Pohjoismaihin, eli Ruotsiin, Norjaan ja Tanskaan.</p> <p>Tutkimus on toteutettu kirjoituspöytätyönä, johon on pyritty hakemaan näkökulmaa haastatteleamalla kohdeyrityksen henkilökuntaa. Teoriaosuudessa käydään läpi logistiikkapalvelun tuottamista yleisesti. Teoriassa syvennytään erityisesti yritysten kansainvälistymiseen, kuljetusmuodon valintaan vaikuttaviin tekijöihin sekä toimitusprosessiin. Käsiteltäviä asioita ovat muun muassa toimitus- ja arvoketju, maantiekuljetukset ja lähimerenkulku sekä kappaletavara.</p> <p>Toiminnallinen osuus koostuu kirjoituspöytätyönä tehdystä markkinatutkimuksesta, jossa on hyödynnetty kohdeyrityksen tekemiä tutkimuksia ja artikkeleita sekä Tullin tilastoja että muita kansainvälisiä tilastoja. Osuudessa käydään aluksi läpi Pohjoismaiden logistiikkamarkkinoiden kannalta huomioon otettavia yleisiä seikkoja, kuten alueen ominaispiirteitä, kuljetusreittejä ja kuljetusmuotoja. Lopussa tarkastellaan kappaletavarapalvelun kannalta tärkeitä seikkoja, kuten kilpailijoita, potentiaalisia asiakkaita ja mahdollista kuljetusvolyyymiä.</p> <p>Tutkimuksen tuloksista selvisi, että Suomesta Pohjoismaisille kappaletavaramarkkinoille kuljetettavaa rahdin kuljetusmuotoon tai – reittiin ei ole mahdollista suuresti vaikuttaa. Markkinoilla erottuakseen yrityksen tulee erottua palvelulla ja laadullisilla tekijöillä. Yleisesti katsoen Pohjoismaat ovat hyvä lisä kohdeyrityksen palveluvalikoimaan.</p>	
Asiasanat logistiikka-ala, kuljetus, palvelu, tutkimus, kappaletavara, kansainvälistyminen	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Toimeksiantaja.....	2
1.1.1	Kohdeyritys Suomessa	2
1.1.2	Kohdeyritys lukuina	2
1.2	Tutkimusongelma, tavoitteet ja rajaukset	2
1.3	Rakenne ja menetelmät	3
1.4	Keskeiset käsitteet	3
2	Logistiikka ja kansainvälisyys	5
2.1	Kohdemarkkinoiden arviointi ja kohdemarkkinastrategia	7
2.2	Toimitus- ja arvoketju	8
2.3	Logistiikka-alalla vaikuttavat trendit ja niiden vaikutus	11
2.4	Kuljetusmuodot	12
2.5	Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat tekijät	13
2.6	Kappaletavaran palvelukuvaus	15
2.7	Lähetysten toimitusprosessi kohdeyrityksessä	16
3	Markkinatutkimus	17
3.1	Kohdemarkkina-alueen erityispiirteet	18
3.2	Yleisimmät kuljetusmuodot Pohjoismaissa.....	20
3.3	Kuljetusreitit	23
3.4	Kohdeyrityksen heikkoudet ja vahvuudet	26
3.5	Kilpailijat.....	26
3.5.1	DHL Freight Oy	26
3.5.2	Schenker Oy	27
3.5.3	DSV Road Oy	27
3.6	Substituutit eli kilpailevat tuotteet	29
3.7	Asiakkaat	29
3.8	Kuljetusvolyymit	33
	Pohdinta	36
3.9	Tutkimustulosten pohdinta	36
3.10	Tutkimuksen luotettavuus	38
3.11	Oman oppimisen arviointi.....	39
	Lähteet	41

1 Johdanto

Kilpailu logistiikka-alalla on koventunut viime vuosina sekä Suomessa että kansainvälisesti. Yleinen taloudellinen taantuma on kasvattanut yritysten taloudellista epävarmuutta ja vähentänyt yritysten halua investoida kansainvälisille markkinoille. Tämä on myös näkynyt yritysten tarpeessa käyttää logistisia palveluita. Logistisilla markkinoilla tarvitaan yhä enemmän edullisempia ratkaisuja, jotka ovat räätälöityjä yritysten tarpeisiin. Tämä on johtanut siihen, että monet yritykset keskittävät kaiken logistiikan yhdelle tai kahdelle logistiikkatoimijalle. Näin saavutetaan matalampi kustannustaso, hyvä laatu sekä yrityksen tarpeisiin yksilöidyt palvelut. Liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2014 logistiikkaselvityksen mukaan suurilla kaupanalan yrityksillä keskimäärin 43 prosenttia ja teollisuusyrityksillä 35 prosenttia kilpailukyvyistä tulee pelkästään logistiikasta. Tämä osoittaa sen kuinka paljon eri logistiikkaratkaisulla voidaan saavuttaa kilpailuetua nykypäivän liiketoiminnassa. Yritysten on mahdollista omalla toiminnallaan vaikuttaa noin puoleen logistisesta kilpailukyvyistään.

Suomen markkinoilla toimivista kuljetus- ja logistiikka-alan yrityksistä noin 70 prosenttia toimii vain kotimaan markkinoilla ja 30 prosenttia kansainvälisesti. Tämä on avannut ulkomaalaisille logistiikkayrityksille mahdollisuuden tulla Suomen markkinoille. Viime vuonna erityisesti muiden Pohjoismaiden kansalliset postit ovat laajentaneet toimintaansa myös Suomeen. Hyvän pohjan tälle laajentumiselle on luonut myös se, että Suomessa yleisesti luotetaan enemmän Pohjoismaisiin yrityksiin kuin muihin kansainvälisiin yrityksiin. Erityisesti lähimarkkina-alueet hyvin tunteville logistiikkatoimijoille on ollut kasvavaa kysyntää, koska monet yritykset välttävät riskinottoa ja pyrkivät suuntaamaan liiketoimintaa jo entuudestaan tunnetuille markkinoille. Tämä on entuudestaan kiristänyt kilpailua Suomen logistiikkamarkkinoilla.

Tämä opinnäytetyö on tehty toimeksiantona kohdeyritykselle. Konsernilla on useiden kymmenien vuosien kokemus Pohjoismaisista logistiikkamarkkinoista. Opinnäytetyö on ajankohtainen, koska kohdeyritys pyrkii tarjoamaan uutta kappalepalvelua jatkossa myös yhä laajemmalle alueelle ja näin ollen tarjoamaan yhä parempia palveluita Pohjoismaissa. Opinnäytetyön tekijä on työskennellyt toimeksiannon antaneessa yrityksessä vakituisena työntekijänä vuodesta 2014 alkaen nimikkeellä ”customer service agent” ja ”key account support”. Opinnäytetyössä on hyödynnetty työaikana kertyneitä omakohtaisia kokemuksia logistiikkayrityksen toiminnasta ja Pohjoismaisista logistiikkamarkkinoista sekä aikaisempaa kokemusta kilpailevista logistiikkayrityksistä.

1.1 Toimeksiantaja

Tämä osuus on piilotettu

1.1.1 Kohdeyritys Suomessa

Tämä osuus on piilotettu

1.1.2 Kohdeyritys lukuina

Tämä osuus on piilotettu

1.2 Tutkimusongelma, tavoitteet ja rajaukset

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää Suomesta Pohjoismaihin maateitse kuljettavan kappaletavararahdin mahdolliset markkinat Pohjoismaissa. Aihe pohjautuu kohdeyrityksen tarpeeseen tarjota nykyiselle asiakaskunnalle entistä kattavampia logistiikkapalveluita. Kohdeyrityksen tarkoituksena on laajentaa nykyisen kappaletavarapalvelun markkina-alueutta koskemaan Suomen lisäksi myös muita Pohjoismaita, eli Norjaa, Ruotsia ja Tanskaa. Asiakkaiden on ollut mahdollista lähettää kappaletavaralähetyksiä Pohjoismaihin vuoden 2015 syksyllä, mutta palvelun virallinen lanseeraus on ollut vuoden 2016 alkupuolella. Opinnäytetyön on toteutettu yhteistyössä kohdeyrityksen ja koulun kanssa. Osa tässä opinnäytetyössä mainituista tiedoista on piilotettu salassapidollisiin syihin sekä liikesalaisuuteen vedoten. Tutkimuksen tavoitteena on tutkia onko Pohjoismaat potentiaalinen markkina-alue kohdeyrityksen kappaletavarapalvelulle ja mitä edellytyksiä kappaletavarapalvelulta vaaditaan Pohjoismaisilla markkinoilla menestymiseen.

Tämän opinnäytetyön ongelma voidaan selventää seuraavan kysymyksen avulla:

- Ovatko Pohjoismaat potentiaalinen markkina-alue kohdeyrityksen kappaletavarapalvelulle?

Ongelmaan pyritään vastaamaan seuraavilla alakysymyksillä:

- Millainen alue Pohjoismaat ovat logistiikkayrityksen näkökulmasta ja mitkä seikat vaikuttavat yrityksen toimimiseen Pohjoismaissa?
- Mitkä ulkoiset tekijät kohdeyrityksen näkökulmasta voivat vaikuttaa kappaletavarapalvelun menestymiseen Pohjoismaissa?

Tutkimus on rajattu koskemaan vain Suomesta Pohjoismaihin maantiekuljetuksena kuljettavaa kappaletavaravientiä. Tutkimukseen ei ole otettu huomioon osa- tai täysperävau-

nukuljetuksia. Tutkimuksen ulkopuolelle on rajattu Suomen ja muiden Pohjoismaiden omat sisäiset markkinat sekä Tanskan, Norjan ja Ruotsin välillä tapahtuvat kappaletavaramarkkinat. Tutkimuksesta on poisluettu myös kappaletavaratuonti Pohjoismaista Suomeen, koska kohdeyritys tarjoaa kappaletavarapalvelua vain vientiin. Jokaisen Pohjoismaan oma yksikkö hoitaa pääsääntöisesti tuonnin Suomeen. Pohjoismaiksi tässä opinnäytetyössä luetaan Suomi, Ruotsi, Norja ja Tanska.

1.3 Rakenne ja menetelmät

Muodoltaan tämä opinnäytetyö on kirjoituspöytä tutkimus. Kirjoituspöytä tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jossa tutkittavan aiheen tarkasteluun käytetään jo ennestään olemassa olevaa tietoaineistoa, kuten sisäisiä lähteitä, tilastoja, raportteja ja ulkoisia lähteitä, joista kerätään tutkittava tieto. Opinnäytetyö on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Kvalitatiivisella tutkimuksella pyritään ymmärtämään tutkimuskohdetta sekä sen käyttäytymisen ja päätösten syitä käyttämällä apuna projektiivisiä testejä, havainnointitutkimuksia ja haastatteluja. Tietoperustana on käytetty kirjallisuutta, logistiikka-alan julkaisuja ja kansainvälisten laitosten tilastoja sekä kohdeyrityksen omaa materiaalia. Lisäksi tutkimuksessa on hyödynnetty kohdeyrityksen aiheeseen liittyvää projektiaineistoa sekä opinnäytetyöntekijän omaa kokemusta yrityksen toiminnoista. Opinnäytetyön empiirinen aineisto on kerätty haastattelemalla kohdeyrityksen henkilökuntaa (Vahvaselkä 2009;148-150.)

Opinnäytetyö alkaa kohdeyrityksen kuvauksella ja aiheeseen liittyvän teoria-aineiston tarkastelulla. Tämän jälkeen tarkastellaan Pohjoismaiden logistiikkamarkkinoille tyypillisiä seikkoja ja tarkastellaan näihin liittyviä tilastoja. Opinnäytetyön lopussa Pohjoismaiden logistiikkamarkkinoista suoritetaan markkinatutkimus ja tutkimuksen laatija esittää omia tutkimukseen pohjautuvia päätelmiä.

1.4 Keskeiset käsitteet

Tämän opinnäytetyön keskeiset käsitteet liittyvät kuljetuslogistiikkaan. Tämän kappaleen tarkoituksena on avata lukijalle tässä opinnäytetyössä käytettäviä keskeisiä käsitteitä.

Kappaletavaralla tarkoitetaan sellaista rahtia, joka ei kooltaan yksinään täytä rahdille varattua tilaa kuljetusyksikössä sekä sitä on mahdollista kuljettaa ja lastata kappaleittain. Tällä tarkoitetaan kaikkia tavaroita jotka eivät vaadi erillistä kuljetussäiliötä ja voidaan kuljettaa kuorma-autossa, kontissa tai lentokoneessa. Tässä opinnäytetyössä kappaletavaran määritelmänä käytetään kohdeyrityksen palvelukuvauksen mukaista määritelmää (CargoMaster Group 2015.)

Kuljetusyksiköllä tarkoitetaan toimitusketjussa käsiteltävää pakkauskokonaisuutta, johon kuljetettava rahti lastataan. Kuljetusyksikkö voi olla rullakko, lava tai jopa kuljetusajoneuvo. Tässä opinnäytetyössä kuljetusyksiköllä tarkoitetaan lähinnä kuorma-autoja tai niihin verrattavia ajoneuvoja (Logistiikan Maailma 2015d.)

Irtoperävaunulla tarkoitetaan rekan vetoautoon kytkettävää irrallista perävaunua. Irtoerävaunu voidaan irrottaa vetoautosta ja se voidaan jättää odottamaan kuljetuksen seuraavaa vaihdetta esimerkiksi satamaan. Irtoerävaunuilla kuljetettava rahti liikkuu suurimman osan matkasta ilman vetoautoa junissa tai laivoissa. Irtoerävaunuun saa lastata maksimissaan 36 tonnia rahtia.

Pohjoismailla tarkoitetaan tässä työssä Ruotsia, Norjaa, Tanskaa ja Suomea.

2 Logistiikka ja kansainvälisyys

Logistiikkaa on harjoitettu niin kauan kuin tuotteiden ja palveluiden vaihdantaa on esiintynyt, mutta käsitteenä logistiikka on kuitenkin suhteellisen nuori. Nykyinen logistiikan käsite on syntynyt materiaalitalouden ja kuljetustalouden seurauksena kuvaamaan hyödykkeiden hallinnointitehtäviä. Aikaisemmin logistiikka liitettiin usein sodankäyntiin ja armeijaan, mutta logistiikka sai myöhemmin uuden merkityksen, kun liiketoiminnassa alettiin kiinnittää enemmän huomiota myös kokonaiskustannuksiin, niiden vähentämiseen sekä kilpailukyvyyn parantamiseen varastoinnin ja kuljetusten avulla. Tarkkaa aikaa nykypäivän logistiikkakäsitteen synnylle on vaikea arvioida, mutta on oletettu sen syntyneen 1990-luvun jälkeen ja kehittyneen varsinaiseen muotoon vasta 2000-luvulla (Logistiikan Maailma 2014,b.)

Logistiikan määritelmä vaihtelee eri määrittelijöiden kesken, mutta sen keskeinen sisältö pysyy usein samana. Logistiikalla tarkoitetaan materiaalivirtojen ohjaamista raaka-aineiden alkulähteiltä loppuasiakkaalle siten, että tuote on käytettävissä halutussa paikassa haluttuun aikaan, ja siten, että toimintoihin liittyvät kustannukset minimoidaan ja muut haitat, kuten ympäristövaikutukset tai turvallisuusriskit pyritään välttämään. Materiaalivirtojen eli kuljetusten ja varastoinnin lisäksi logistiikkaan kuuluu myös yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten tarkastelu sekä tieto- ja rahavirtoihin liittyvä suunnittelu. Logistiikan määritelmään yleisesti kuuluu, että siitä pyritään poistamaan kaikki ylimääräiset kuljetukset ja varastoinnit sekä niistä aiheutuvat ylimääräiset kulut. Asiakas ei ole valmis maksamaan pelkästään kuljetuksesta tai varastoinnista, mikäli näillä toimilla ei saavuteta hyötyä, eli vaikutusta tuotteen laatuun, saatavuuteen tai hintaan (Tapaninen 2013, 34.)

Nykypäivän logistiikkayritysten tarjoamat palvelut kattavat hyvin asiakkaiden logistiikkatarpeet. Loppujen lopuksi asiakkaan ei tarvitse tehdä itse juuri mitään kuljetussuoritteen eteen. Kuljetusyritysten perustoimiin luetaan kuljetuspalveluiden järjestäminen, kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvien nouto- ja jakelupalveluiden toteuttaminen sekä muut kuljetusta tukevat palvelut. Kansainvälisissä kuljetuksissa kuljetusyritykset tarjoavat kaikkia niitä kuljetusmuotoja, joita on kohdemaahan saatavilla. Tunnetuimpia kuljetusmuotoja ovat meri- ja maantiekuljetukset sekä lento- ja raideliikenne. Kuljetusyritykset voivat näiden lisäksi tarjota muun muassa myös laadultaan erityyppisiä palveluita kuten kuriiri-, pikarahdi- tai projekti-kuljetuksia sekä varastointia. Käytetty palvelu riippuu asiakasyrityksen tarpeista ja kuljetettavan tuotteen laadusta (Logistiikan Maailma 2015b.)

Moni kotimainen yritys kansainvälistyessään hakee tukea ja neuvoa omalta logistiikkatoimijalta, koska yritysmaailmassa logistiikkayritykset koetaan kokeneiksi toimijoiksi kansainvälisesti. Vahvaselän (2009, 17) mukaan ”Kansainvälistyminen on yrityksessä kokonaisvaltainen prosessi, jossa kansainvälisen liiketoiminnan osuus tai mukana olo kansainvälisissä operaatioissa kasvaa”. Kansainvälistyminen on väistämättä myös osa yrityksen pitkänjähtäimen strategiaa, koska sen aikana yrityksen toimintaa ja päätöksentekoa sopeutetaan toimintaympäristön mukaisiin vaatimuksiin. Kansainvälistymistä voidaan tarkastella eri näkökulmista ja usealla eri tavalla, mutta makro- ja mikrotason tarkastelu on yleisin käytetty tarkastelun muoto. Makrotasolla kansainvälistymistä tarkastellaan toimialan, kansan- tai maailman talouden näkökulmasta ja vastaavasti mikrotasolla kansainvälistymistä tarkastellaan yrityksen ja sen toimintojen näkökulmasta (Vahvaselkä 2009, 17.)

Kansainvälistyminen on tärkeä osa yrityksen kasvu- ja kehitysstrategiaa. Syitä kansainvälistymiseen voi olla useita, mutta pääsääntöisesti ne voidaan jaotella kahteen eri luokkaan; yrityksen ulkoisesta toimintaympäristöstä tuleviin tekijöihin ja itse yrityksestä johtuviin tekijöihin. Erityisesti Suomessa toimiville yrityksille suurin syy kansainvälistymiseen on kotimaisten markkinoiden suppeus, avoimuus ja syrjäinen sijainti. Kotimaisten markkinoiden suppeus aiheuttaa yritykselle kansainvälistymispaineen, jolloin se toimii painetekijänä. Vastaavasti uusien kohdemarkkinoiden kasvuennusteet ja avoimuus voivat olla kansainvälistymiseen houkuttelevia imutekijöitä, jotka houkuttelevat yritystä siirtymään uusille markkina-alueille. Suomen kaltaisilla markkinoilla painetekijät vaikuttavat alkuvaiheessa merkittävämmiin kuin imutekijät, koska kotimaan markkinat ovat suppeat ja hyvin avoimet. Kansainvälistymisen loppuvaiheessa imutekijät korostuvat, kun yrityksen toiminta muuttuu ja markkinaosuutta kohdemarkkinoilta tavoitellaan aggressiivisemmin (Vahvaselkä 2009, 62.)

Yrityksen kansainvälistymisen käynnistää ensisijaisesti niin sanottu muutosagentti. Yrityksen sisällä muutosagenttina toimii usein kansainvälisesti orientoitunut yritysjohto, joka on valmis tarttumaan uusien markkinoiden tarjoamiin haasteisiin. Taustatekijöitä kansainväliseen orientoitumiseen voivat olla esimerkiksi yritysjohtajan kansainvälinen tausta ja kokemus kansainvälisiltä markkinoilta, valmiit kontaktit tai ylituotanto. Yrityksen ulkoisena muutosagentteja voivat olla kilpailijoiden onnistuminen kohdemarkkinoilla, julkisenvallan viemä tukevat toimet tai valmis kysyntä tuotteelle kohdemarkkinoilla (Vahvaselkä 2009, 63.)

Kun yritys on valmis kansainvälistymiseen ja ajatus kansainvälistymisestä on syntynyt, selvitetään yrityksen markkinakohtaiset edellytykset. Yrityksen ei ole taloudellisesti järkevää ryhtyä viemään tuotetta, jolla ei ole kansainvälisiä edellytyksiä. Yrityksen liikeidean tulee olla sellainen, että se soveltuu kohdemarkkinoille. Tuotteen tulee olla laadukas ja

vientikelpoinen sekä sillä tulee olla edellytykset taloudelliselle menestymiselle. Logistiikkayritykset tarjoavat lukuisia erilaisia palveluita, joilla yrityksen kansainvälistymistä voidaan edesauttaa. Yrityksen taloudellista riskinottoa voidaan vähentää esimerkiksi ulkoistamalla varastointi kohdemaassa, jolloin taloudellinen riski madaltuu huomattavasti (Vahvaselkä 2009, 64.)

2.1 Kohdemarkkinoiden arviointi ja kohdemarkkinastrategia

Kansainvälistymisprosessissa kohdemarkkinoiden valinta ja markkinoille eteneminen on hyvin toimiala- ja tuotekohtaista. Kohdemarkkinat ovat useimmiten hyvin erilaisia ja vaativat erilaisia lähestymistapoja. Kansainvälistyminen voi tapahtua vaiheittain lähimarkkinoista aina globaaleille markkinoille asti tai se voi olla markkinoiden kehittymisen tahdissa etenevää toimintaa. Usein kansainvälistymisprosessi aloitetaan kotimaanmarkkinoita lähellä sijaitsevista markkina-alueista, kuten esimerkiksi moni suomalainen yritys aloittaa kansainvälistymisen Baltian tai Pohjoismaiden markkinoilta. Jos näillä alueilla saavutetaan onnistumisia, voi yritys siirtyä muualle Eurooppaan tai muille globaaleille markkinoille. Tärkeää on kuitenkin selvittää aluksi kaikki kohdemarkkinoilla huomioon otettavat seikat ja esteet, jotka vaikuttavat yrityksen toimintaan. Tällaisia seikkoja ovat vallitseva kilpailutilanne, markkinoiden koko, vallitsevat trendit sekä kysyntä ja asiakaskunta. Kokonaismarkkinoista rajataan potentiaaliset markkinat ja selvitetään yrityksen tuotteen mahdollinen kysyntä, jonka jälkeen on mahdollista selvittää yrityksen myyntipotentiaali (Vahvaselkä 2009, 111.)

Kohdemarkkinoiden mahdollisuuksien ja edellytysten tarkempi kartoittaminen voidaan suorittaa joko suppeasti tai laajemmin, riippuen yrityksen tarpeesta. Toisille yrityksille riittää alkuun markkinoiden peruskartoitus, jonka pohjalta suoritetaan tarkempi analyysi. Peruskartoituksessa on tärkeää selvittää markkina-alueen perustiedot, kilpailijat sekä mahdolliset tuotekohtaiset edellytykset ja vaatimukset. Myöhemmässä kansainvälistymisen vaiheessa syvällisempi markkinatutkimus on tärkeä. Syvällisemmässä tutkimuksessa on hyvä selvittää tieto markkina-alueen koosta ja markkinapotentiaali, vertailutiedot kilpailevista tuotteista, jakelukanavat sekä yrityksen vahvuudet ja heikkoudet kohdemarkkinoilla. Hyvällä markkinatutkimuksella voidaan saavuttaa merkittävä riskien minimointi ja sen avulla voidaan taata yrityksen menestyminen kansainvälisillä markkinoilla (Vahvaselkä 2009, 112–113.)

Kun yritys on selvittänyt yrityksen kansainväliset edellytykset ja päätös kansainvälistymisestä on tehty, päätetään seuraavaksi markkinoille siirtymisestä. Kohdemarkkinastrategiassa ratkaistaan mille markkinoille yritys menee tai laajentuu ja miten se suoritetaan.

Kohdemarkkinan valintaan keskeisesti liittyy myös operaatiomuodon valinta. Amerikkalaisen Franklin Rootin mukaan kohdemarkkinoiden valintaprosessi sisältää neljä eri vaihetta: alustava kartoitus, markkinapotentiaalin arviointi, myyntipotentiaalin arviointi sekä asiakassegmenttien tunnistaminen. Mitä pidemmälle yritys pääsee valintaprosessissa, sitä tarkemmaksi kohdemarkkina-alueen valinta muodostuu, ja lopulta jäljelle jää vain yrityksen toiminnan kannalta paras mahdollinen markkina-alue (Vahvaselkä 2009, 66-67.)

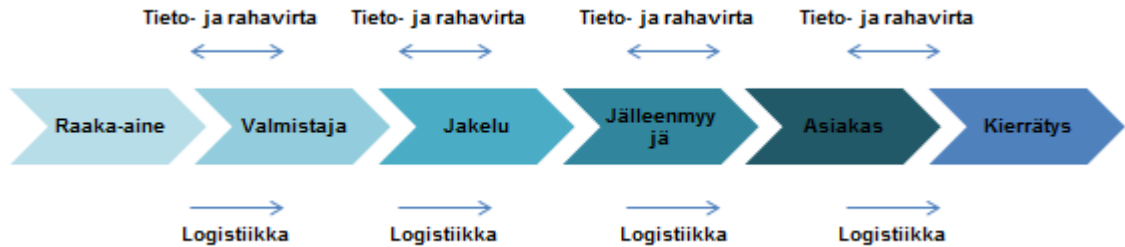
Yrityksen valittua kohdemarkkina-alue tulee yrityksen valita operaatiomuoto sekä toimintamalli, jolla yritys menee markkinoille. Operaatiomuodolla tarkoitetaan sitä toimintamuotoa, jota yritys hyödyntää siirtyessään kansainvälisille markkinoille. Operaatiomuotoja on useita ja ne riippuvat täysin yrityksen strategiasta ja pitkän aikavälin tavoitteista. Yleisimmät operaatiomuodot ovat oma vienti, etämyynti, alihankinta, lisenssi- tai franchising-myynti. Useimmat yritykset käyttävät kansainvälistyessä sellaista operaatiomuotoa, joka ei vaadi yritykseltä suuria investointeja ja riskinottoa. Omien varastojen ja tuotantoketjujen perustaminen vaatii aina riskinottoa sekä rahallisia investointeja. Yritykset, jotka voivat hyödyntää esimerkiksi emoyhtiön tai sopimuskumppanin toimintaa kansainvälistyessä, käyttävät usein operaatiomuotona strategisia liittoumia tai sopimusvalmistusta (Vahvaselkä 2009, 71-77.)

2.2 Toimitus- ja arvoketju

Logistiikassa tunnetaan kaksi eri perusvirtaa, jotka ovat fyysinen materiaalivirta ja informaatiivirta. Informaatiivirta on logistisista virroista tärkein sillä sen avulla ohjataan koko materiaalien toimitusketjua raaka-aineista lopputuotteiksi sekä myös loppukäyttäjältä takaisin lähettäjälle palautuvia rahavirtoja. Informaatiivirta on aikaisemmin käsitetty vain yksinkertaisena suullisena lupauksena ostajalta myyjälle, jonka perusteella tuote vaihtoi omistajaa. Nykypäivän teknologia on kuitenkin syrjäyttänyt informaatiovirran perinteisen muodon ja tehnyt siitä globaalimpaa. Informaatiivirta ei ole enää yksisuuntaista vaan myös myyjä voi olla nykypäivänä yhteydessä suoraan asiakkaaseen ja tarjota hänelle tuotteita ja palveluita (Hokkanen & Karhunen 2014, 14.)

Materiaalivirralla tarkoitetaan itse tilauksen toteutusta eli esimerkiksi valmistusta tai kuljetusta. Materiaalivirta ei välttämättä ole aina aineellista vaan se voi olla myös aineeton hyöty, kuten palvelu. Perinteisessä logistiikassa aineelliseen materiaaliin sisältyy aina palvelu. Esimerkiksi kuljetusyrityksen vastaanottajalle kuljettava tuote on fyysinen tuote, mutta tuotteen siirtäminen tehtaalta kuluttajalle on aineeton hyöty, eli palvelu. Nykypäivän maailmankaupassa on yleistä, että raaka-aineita ja välituotteita saatetaan kuljettaa maasta toiseen useaan kertaan, koska tällä saavutetaan merkittäviä kustannusetuja. Raaka-

aineista tehdään välituotteita, joita kuljetetaan jatkojalostusta varten seuraavaan maahan, ja vasta useiden kuljetusten jälkeen tuote päätyy loppuasiakkaalle. Tätä prosessia, jossa tavara liikkuu raaka-aineen tuottajalta loppuasiakkaalle, kutsutaan toimitusketjuksi (Kuvio 1) (Hokkanen & Karhunen 2014, 14; Tapaninen 2013, 13.)



Kuvio 1. Toimitusketju. (Tapaninen 2013)

Toimitusketjussa useat eri organisaatiot yhteistyössä ohjaavat ja kehittävät materiaali- tai palveluvirtoja sekä raha- ja tietovirtoja. Jokaisen vaiheen välillä, jossa materiaalia tai palvelu siirtyy eteenpäin, esiintyy logistiikkaa. Kullakin toimijalla on oma roolinsa toimitusketjussa ja se riippuu siitä mitä tuotteita yritys valmistaa tai myy, millä toimialalla se toimii sekä kenelle palveluita ja tuotteita myydään. Toimitusketju yhdistää yrityksen ja sen käyttämät tavarantoimittajat jakeluorganisaatioihin ja asiakkaisiin. Toimitusketju on siis kokonaisuus, jossa kiinnitetään huomiota kustannustehokkuuteen, lisäarvon tuottamiseen ja asiakaslähtöisyyteen. Toimitusketjun hyvällä hallinnoinnilla voidaan saavuttaa suurtakin markkinaetua kilpailijoihin nähden ja sen takia se on tärkeä osa kannattavaa liiketoimintaa. Toimitusketjunhallinta tarkoittaa toimitusketjussa esiintyvien virtojen kokonaisvaltaista suunnittelua, johtamista ja ohjausta tavoitteena saavuttaa mahdollisimman suuri arvonlisäys asiakkaalle. Toimitusketjun hallinnassa on keskeistä ketjun rakenteen muodostaminen ja sen jatkuva kehittäminen. Hallinnallisessa ajattelussa korostuvat erityisesti läpinäkyvyys, aika ja luotettavuus sekä olennaista on ketjun osapuolten välinen yhteistyö ja arvon luominen asiakkaalle (Logistiikan Maailma 2014b.)

Toimitusketjun ohella puhutaan usein myös arvoketjusta. Toimitusketjun hallinnalla pyritään aina lisäämään arvoa asiakkaalle mahdollisimman alhaisin kustannuksin. Logistiikalla on keskeinen osa tässä arvoketjussa. Amerikkalaisen Michael E. Porterin mukaan yritykset koostuvat eri arvotoiminnoista. Näistä toiminnoista aiheutuu yritykselle kustannuksia ja näistä kustannuksista koostuu asiakkaan kaipaama arvo. Arvonlisäystä voi esiintyä missä tahansa toimitusketjun vaiheessa ja sillä tarkoitetaan jotakin tuotetta, sen osaa tai siihen liittyvää palvelua, joka tuottaa arvoa asiakkaalle.

Kuviossa 2 (Kuvio 2) on esitetty arvoketjun yksinkertainen malli raaka-aineen lähteeltä kulutukseen. Jokaisen tuotannon vaiheen aikana tuotteen arvo nousee, mutta samalla yritykselle aiheutuu kuluja. Arvoketjun muodostavat toimitusketjun eri organisaatiot, ja lähtökohtaisesti jokaisen organisaation on tuotettava oma lisäarvo käsiteltävään tuotteeseen. Arvoketjun jokaisen vaiheen tulee tuottaa lisäarvoa, joka ylittää aiheutuneet kulut. Arvoketjussa on tärkeää, että jokainen organisaatio keskittyy vain omaan ydinosaamiseensa, eivätkä yritä tehdä kaikkia vaiheita (Sakki 2014, 5-6; Karrus 2005, 13-18.)



Kuvio 2. Arvon lisäys raaka-aineesta kulutukseen (Logistiikan Maailma 2014c)

Logistiikalla on tärkeä rooli koko arvoketjun toteutuksessa. Logistisilla toiminnoilla, kuten kuljetuksilla ja varastoinnilla voidaan liittää eri organisaatioiden vaiheet toisiinsa sekä muodostaa niistä yhtenäinen kokonaisuus. Sakin (2014, 6) mukaan ”Logistiikka ei ole pelkkä yksittäinen toiminto, vaan se on sarja erillään suoritettavia työtehtäviä ja toimenpiteitä”. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi lastaaminen, pakkaaminen, kuljettaminen, varastointi, purkaminen ja suunnittelu. Tuotteen koko elinkaaren aikana tuotteeseen voi kohdistua näitä toimia useita kertoja (Sakki 2014; 5.)

Arvoketjussa on myös tärkeä ottaa huomioon asiakkaan saama hyöty. Logistisen ketjun jokainen organisaatio luetaan aina asiakkaaksi. Asiakas ei osta tuotetta ilman, että se saa siitä itselleen myös hyötyä. Nämä hyödyt voidaan jakaa perus- ja tukihyötyihin. Perushyötyjä ovat paikka-, aika- ja omistushyöty. Näistä erityisesti aika- ja paikkahyödyssä logistiikalla on keskeinen rooli, koska asiakas haluaa, että tuote on oikeassa paikassa oikeaan aikaan. Mikäli tuote on asiakkaalla liian aikaisin, aiheutuu siitä asiakkaalle varastointi ja säilytyskustannuksia. Vastaavasti mikäli tuote on liian myöhään asiakkaalla, seuraa tästä ylimääräisiä kuluja myöhästymisen aiheuttamista korjaavista toiminnoista. Omistus-

hyötyä esiintyy vain silloin, kun tuotteen omistuksesta on asiakkaalle hyötyä. Tätä hyötyä ei saavuteta, mikäli asiakas ei tuotetta tarvitse (Hokkanen & Karhunen 2014, 17-18.)

Tukihyödyiksi luetaan tuote-, laatu- ja kustannushyöty. Toimituksen on sisällettävä aina haluttu määrä tuotetta ja sen laadun tulee olla haluttu. Vajaasta toimituksesta tai vaurioituneesta toimituksesta aiheutuu aina kuluja asiakkaalle, mikä vähentää asiakkaan saamaa kustannushyötyä. Kustannushyödyllä tarkoitetaan yleisesti koko tuotantoketjusta asiakkaalle aiheutuneiden kulujen ja tulojen summaa sekä näiden suhteesta asiakkaan saavuttamaa hyötyä (Hokkanen & Karhunen 2014, 17-18.)

2.3 Logistiikka-alalla vaikuttavat trendit ja niiden vaikutus

Kilpailu Pohjoismaisilla logistiikkamarkkinoilla on viime vuosien aikana ollut entistä tiukempaa. Pohjoismaissa hintakilpailu on erittäin tiukkaa eri toimijoiden välillä ja logistiikkayritysten on täytynyt tarkastella sekä tarkkailla asiakkaitensa vaatimuksia entistä aktiivisemmin. Pohjoismaiden logistiikkamarkkinoille on tullut useita uusia toimijoita ja kansalliset postit ovat laajentaneet toimintaansa muihin Pohjoismaihin. Norjan, Ruotsin ja Tanskan postit ovat laajentaneet toimintaansa Suomeen samalla, kun Posti Suomessa kamppailee kannattavuuden kanssa. Kansallisten postien nopeaan uusille markkina-alueille siirtymiseen on vaikuttanut kirjepostin jatkuva väheneminen. Vähenemiseen on vaikuttanut sähköistenviestimien käytön kasvu sekä Pohjoismaisten valtioiden siirtyminen sähköisiin järjestelmiin. Kirjepostin on arvioitu vähenevän Suomessa noin 3 prosentin vuosivauhtia samalla kuin Tanskassa kirjepostin määrä vähenee 8 prosentin vuosivauhdilla. Ruotsissa ja Norjassa määrän on arvioitu vähentyvän 3-6 prosentilla vuodessa (PostNord AB 2015, 6-7.)

Teknologian kehitys, kaupungistuminen ja väestön kasvu ohjaavat suuresti yritysten liiketoiminnallista kehitystä ja kasvua. Tämä on vaikuttanut suoraan myös logistiikka-alan jatkuvaan kasvuun sekä Pohjoismaissa että kansainvälisesti. Ostajat ja kuluttajat voivat seurata markkinatilanteiden ja hintojen kehitystä entistä helpommin myös internetin välityksellä, mikä on avannut uusille toimijoille laajennusmahdollisuuksia kotimaan rajojen yli. Logistiikassa voidaan katsoa olevan meneillään useita eri trendejä, mutta eniten vaikutusta yritysten toimintaan on verkkokaupan nopealla kasvulla. Verkkokaupan on arvioitu kasvavan seuraavien vuosien aikana noin 10 prosenttia vuodessa. Vaikka Pohjoismaissa suurin osa ostoista tehdäänkin suoraan kotimaisilta yrityksiltä, on myös maiden välisessä verkkokaupassa ollut selvää kasvua. Verkkokaupan ohella myös palvelulogistiikalla on havaittu olevan jatkuvaa kasvua. Palvelulogistiikalla tarkoitetaan esimerkiksi ruoka ja lääketoimintuksia suoraan kuluttajille (PostNord AB 2015, 6-7.)

2.4 Kuljetusmuodot

Rahdin kuljettamiseen on mahdollista nykypäivänä käyttää useita eri kuljetusmuotoja. Pääosin kuljetukset voidaan jakaa jakelu- ja keräilykuljetuksiin sekä runkokuljetuksiin. Runkokuljetuksilla tarkoitetaan kuljetuksia, jossa kuljetetaan suuria eriä raaka-aineita tai valmiita tuotteita varastoihin, satamiin tai tehtaille. Jakelu- ja keräilykuljetuksilla tarkoitetaan vastaavasti pienempien tuotteiden tai tuotanto-erien kuljettamista tehtaalta varastolle tai varastolta suoraan loppukäyttäjälle. Kuljetusmuodot jaetaan maantie-, rautatie-, lento- ja vesitiekuljetuksiin. Näitä kuljetusmuotoja on mahdollista myös jakaa eri alaluokkiin, kuten sisävesikuljetuksiin, lähimeri- ja merikuljetuksiin sekä yhdistettyihin kuljetuksiin. Näistä kuljetusmuodoista tärkein kuljetusmuoto on maantiekuljetukset, joilla on suuri rooli lähes kaikkien teollisuusmaiden logistiikassa. Sekä kotimaankuljetuksissa että maanosien välillä tapahtuvissa kuljetuksissa, maantiekuljetuksien osuus on merkittävä. Maantiekuljetusten suosioon vaikuttaa mahdollisuus kuljettaa pienempiä tavaramääriä, lyhyillä välimatkoilla, joustavasti. Raskaampia ja suurempia kuljetuseriä kuljetetaan pääsääntöisesti laiva-, rautatie- ja putkikuljetuksina, mutta nämä vaativat aina oman infrastruktuurinsa, kuten satamia, rautateitä tai putkiverkostoja (Tapaninen 2013, 41-43.)

Suomen ja Pohjoismaiden välisessä logistiikassa maantie- ja vesikuljetuksien yhdistelmä on eniten käytetty kuljetusmuoto, koska Itämeri ympäröi maiden rajoja ja näin ollen rajoittaa suuresti mahdollisuutta käyttää kaikkia kuljetusmuotoja. Maantiekuljetuksilla tarkoitetaan kumipyörillä liikkuvaa rahtiliikennettä, jolla on mahdollista kuljettaa maanteitse pieniä tavaraeriä joustavasti ja nopeasti lähtöpäästä vastaanottajalle. Rahti voidaan kuljettaa lukuisilla eri kuljetusyksiköillä, mutta pääosin Suomessa käytetään irtoperävaunuja, ohjaamalla varustettuja yksiköitä sekä pienempiä kuorma- ja pakettiautoja. Kaikissa muissa kuljetusyksiköissä kuljettaja liikkuu kuljetusyksikön mukana aina lähtöpäästä haluttuun kohteeseen, pois lukien irtoperävaunukuljetuksissa. Irtoperävaunuilla tarkoitetaan sellaisia yksiköitä, joissa rekan ohjaamo on irrotettavissa itse kuljetustilasta ja näin ollen se voidaan kuljettaa pitkät siirtymät ilman ohjaamoja esimerkiksi junassa tai laivassa. Tällä säästetään merkittäviä säästöjä kuljettajakustannuksissa (Hokkanen & Karhunen 2014, 93-97.)

Vesikuljetukset jaetaan meri- ja sisävesikuljetuksiin. Nämä voidaan jakaa vielä kuljetettavaa rahdista riippuen matkustajaliikenteeseen, kontti- ja ro-ro- kuljetuksiin sekä säiliö- ja joukkotavarakuljetuksiin. Vesikuljetuksien katsotaan olevan kalliita, mutta kuljetuskustannukset laskevat suhteessa kuljetettavaan tavaramäärään. Vesikuljetuksille ominaista on rajoitettu saatavuus, koska se on täysin riippuvainen satamista. Lisäksi laivojen liikkumista rajoittavat laivaväylien koko ja vesistöjen syvyys. Esimerkiksi Itämeren mataluuden ja ka-

peuden takia, Itämerellä eivät liiku maailman suurimmat kontti- ja irtolastilaivat, vaan niiden sijaan Itämerellä rahti kuljetetaan lähimerikuljetuksina pienillä aluksilla (Hokkanen & Karhunen 2014, 109-113.)

Pohjoismaissa vesikuljetukset esiintyvät vahvasti juuri lähimerikuljetuksina. Lähimerenkululla tarkoitetaan rahdin ja matkustajien kuljettamista samanaikaisesti Eurooppalaisilla merialueilla osana logistista toimitusketjua. Itämeren lähimerenkulusta suurin osa koostuu matkustaja-alus ja ro-ro-liikenteestä. Ro-ro-liikenteellä tarkoitetaan laivoja, jotka samanaikaisesti kuljettavat sekä rahtia että matkustajia, mutta pääpaino on rahdin kuljetuksessa. Itämerellä tehdään lukumääräisesti eniten juuri ro-ro-liikenteen kuljetuksia, koska se on kuorma-autoliikenteelle kustannustehokkain ratkaisu. Kuljetus yhdellä laivalla kymmenien yksiköiden sijasta on huomattavasti energia- ja kustannustehokkaampaa (Hokkanen & Karhunen 2014, 109-113.)

Maantiekuljetusten rooli Suomen ulkomaankaupassa on lähinnä lähimerenkulkua tukeva sillä maantiekuljetuksilla kuljetetaan rahti satamiin, josta se voidaan kuljettaa laivoilla muihin Itämeren ympäröiviin maihin. Painossa mitattuna koko Euroopan unionin ulkomaankaupasta kulkee meriteitse noin 70 prosenttia, mikä on arvossa mitattuna noin 50 prosenttia. Unionin sisäisessä kaupassa vastaava määrä on noin 40 prosenttia ja pelkästään Suomen ulkomaankaupasta 90 prosenttia kulkee meriteitse (Suomen Tulli 2015a; Östlund & Söderbaum 2015.)

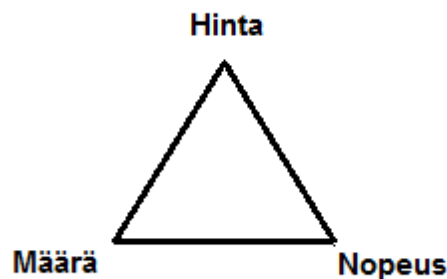
2.5 Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat tekijät

Logistiikkapalvelun ostajan mahdollisuus vaikuttaa suoraan käytettyyn kuljetusmuotoon on hyvin rajattu, sillä usein kuljetusyrittäjä suorittaa valinnan ostajan puolesta. Kuljetusmuoto valitaan aina kulloisenkin kuljetustarpeen mukaisesti. Hokkasen ja Karhusen (2014; 92-93) mukaan ”Aika, kuljetusvarmuus ja kustannustaso ovatkin kuljetusmuodon valinnan keskeisimmät kriteerit”. Tämä näkyy nykypäivänä yhdistettyjen kuljetusmuotojen kasvuna, joilla erityisesti logistiikkayritykset pyrkivät vähentämään kuljetuksesta aiheutuneita kustannukset minimiin. Tosin myös yritysten vaatimustaso ja maksettu hinta vaikuttavat kuljetusyrittäjien valintoihin. Kuljetusmuodon vaihtaminen kesken kuljetuksen tuo usein huomattavia lisäkustannuksia ja vaikeuttavat kuljetuksen seuranta, joten kuljetus pyritään suorittamaan mahdollisimman pitkälle käyttämällä yhtä kuljetusmuotoa (Tapaninen 2013, 43–44; Hokkanen & Karhunen 2014; 92-93.)

Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat useat eri tekijät, ja valintaan vaikuttavia kriteereitä voi olla palvelun tarjoajasta sekä ostajasta riippuen useita. Vaikuttavat tekijät voidaan esittää seuraavasti:

1. Tavarán laatuun ja sen kiireellisyyteen liittyvät tekijät
2. Lähtöpaikan sijainti ja siihen liittyvät tekijät
3. Määräkohteen sijainti ja siihen liittyvät tekijät
4. Kuljetusreitistä johtuvat tekijät
5. Lainsäädännölliset tekijät

Ensisijaisesti kuljetusmuodon valintaan vaikuttaa tuotteen kuljetettava määrä, kuljetettavan rahdin arvo ja rahdin laatu sekä rahdin kiireellisyys. Tätä prosessia voidaan kuvata kuvion 3 yksinkertaisella kolmiolla, jonka jokaisessa nurkassa on yksi valintaan vaikuttava tekijä. Kolmion jokaista nurkkaa ei voi valita kuljetusmuotoa valitessa, vaan aina on valittava kolmion yhden sivun päissä olevat seikat. Esimerkiksi mitä suurempi on kuljetettavan rahdin määrä, sitä edullisemmin se on suhteessa mahdollista kuljettaa, mutta kuljetukseen kuluva aika on tällöin pitkä. Vastaavasti, jos kuljetettavan rahdin määrä on pieni, mutta lähetys on kiireellinen, ei hinta todennäköisimmin ole edullisin (Grant, Lambert, Stock & Ellram 2006;200-201.)



Kuvio 3. Kuljetusmuotoon vaikuttavat tekijät (Grant, Lambert, Stock & Ellram 2006;200-201.)

Kuljetusmuodon valintaan ei ainoastaan vaikuta tavarán laatuun ja sen kiireellisyyteen liittyvät tekijät, vaan myös lähtö- ja määränpäällä on suuri vaikutus kuljetukseen. Nämä seikat sulkevat usein pois jo osan mahdollisesti käytettävistä kuljetusmuodoista, koska esimerkiksi tietyn infrastruktuurin puuttuminen, kuten rautatieyhteyden puute, voi poistaa mahdollisuuden käyttää junakuljetuksia osana kuljetusta. Kuljetusmuodon valinnassa on

otettava myös huomioon lähtö- ja määränpäässä käytettävissä oleva kalusto kuorman lastaukseen ja purkuun. Ilman asiaan kuuluvaa kalustoa rahti joudutaan usein käyttämään jakeluterminaalin kautta, sekä siirtämään sellaiseen kuljetusvälineeseen, jolla toimitus on mahdollista suorittaa. Tästä aiheutuu lisäksi muutoksia käytettyyn kuljetusreittiin, jolloin kuljetusreitistä tulee myös osatekijä kuljetusmuodon valinnassa (Hokkanen & Karhunen 2014; 92-93.)

Viimeisenä kuljetusmuodon valintaan vaikuttavana seikkana katsotaan olevan maiden ja EU:n lainsäädännölliset tekijät. Logistiikassa lainsäädännön vaikutus on suurin rahdin lastaamiseen sekä sen säilömiseen kuljetuksen aikana. Lähetyksen sisältö voidaan luokitella joko vaaralliseksi tai vaarattomaksi. Lainsäädäntö määrää vaaralliseksi luokitellun rahdin kuljetukseen käytettävät kuljetusmuodot sekä niiden lastauksessa käytettävät menetelmät ja materiaalit. Esimerkiksi litiumakkuja sisältäviä tuotteita ei ole lainsäädännöllisesti mahdollista kuljettaa lentäen, koska ne aiheuttavat mahdollisen tulipalo- ja räjähdysvaaran. (Hokkanen & Karhunen 2014, 92–93; 103–105.)

2.6 Kappaletavaran palvelukuvaus

Tämän opinnäytetyön keskeisimpänä osana tarkastellaan kappaletavarana kulkevaa rah tia. Kappaletavaran määritelmä vaihtelee riippuen palvelua tarjoavasta yrityksestä, mutta usein sen olennaiset piirteet ovat jokaisessa yrityksessä samat. Yleisesti kappaletavaralla tarkoitetaan sellaista rahtia, jotka eivät vaadi erillistä kuljetussäiliötä ja voidaan kuljettaa kuorma-autossa, kontissa tai lentokoneessa, sekä sitä on mahdollista kuljettaa ja lastata kappaleittain. Tällaista rahtia voivat olla tynnyrit, niput, lavat tai kooltaan muuten poikkeavat tuotteet, jotka vaativat erikoiskäsittelyä. Kuvassa 4 on esimerkkinä irtoperävaunu, joka on lastattu täyteen kappaletavararahdilla. Usein kappaletavaralähetys ei ole yksinään kooltaan sellaista, joka täyttäisi kokonaan rahdille varatun tilan kuljetusyksikössä, vaan sen lastauksesta ylitse jäänyt tila hyödynnetään muiden lähetysten kuljettamiseen. Kuvassa lähetykset ovat kasattuina irtoperävaunuun siten, että ne vievät mahdollisimman vähän tilaa, ja näin ollen sallivat muiden lähetysten lastaamisen sekä edullisemmat kuljetuskustannukset. Useimmat logistiikkayritykset suorittavat kappaletavaran kuljettamisen hyödyntäen terminaaliverkostoa, eli täten kappaletavaralähetyskuljetetaan harvemmin vastaanottajalle suoraan samassa kuljetusyksikössä (CargoMaster Group 2015.)



Kuvio 4. Insight Trans Logistics Ltd. 2015

Tässä opinnäytetyössä kappaletavaran määritelmänä käytetään kohdeyrityksen palvelukuvauksen mukaista määritelmää. Kohdeyrityksessä kappaletavaralla tarkoitetaan palvelua, jota tarjotaan lähetyksille, jotka painavat alle 2 500 kilogrammaa sekä ovat mitoiltaan sellaisia, etteivät ne täytä muiden kohdeyrityksen tarjoamien palveluiden ehtoja. Kohdeyrityksessä kappaletavaroihin ei siis lueta tavallisia lavakuljetuksia, jotka on mahdollista pakata Suomessa käytössä oleville standardisoiduille lavapohjille, kuten FIN- tai EUR-lavoille. Näille lavatuotteille on tarjolla omat palvelut. Erotuksena tavallisiin lavapalveluihin kappaletavarapalvelu tarjoaa muihin palveluihin nähden enemmän mahdollisuuksia räätälöidä kuljetustapahtumaa lähettäjän ja vastaanottajan tarpeiden mukaan. Kappaletavarapalveluun voidaan myös liittää erilaisia maksullisia lisäpalveluita. Lisäpalveluita voivat olla esimerkiksi nosturi- tai ADR- eli varallisten aineiden kuljetukset. Kohdeyrityksessä lähetysten hinta lasketaan lähetykskohtaisesti ja se perustuu rahdituspainoon, käytettyyn jake-luvvyöhykkeeseen sekä valittuihin lisäpalveluihin. Kohdemaalla on myös suora vaikutus hintaan, koska esimerkiksi kuljetus Norjaan vaatii tullauksen, joka laskutetaan aina erillisenä kuluna (PostNord 2015d.)

2.7 Lähetyksen toimitusprosessi kohdeyrityksessä

Tämä osuus on piilotettu

3 Markkinatutkimus

Tämän opinnäytetyön aiheen tarkasteluun hyödynnetään markkinatutkimusta. Markkinatutkimus on järjestelmällistä kohdemarkkinoihin liittyvää tiedon hankintaa, analysointia ja muokkaamista, jolla tuotetaan aineistoa päätöksenteon tueksi. Sillä voidaan vähentää uusille markkinoille siirtymisen aiheuttamaa riskiä yritykselle, jota esimerkiksi ulkopuoliset häiritteijät tai puutteellinen tieto markkina-alueesta voivat luoda. Aikaisemmin markkinatutkimuksia ei ole käytetty mukana päätöksen teossa, vaan sen rooli oli enemmän ohjeistava. Vasta 2000-luvun vaihteessa markkina-analyysi on otettu mukaan tiiviimmin päätöksentekoon. Markkinatutkimuksen on tarkoitus kartoittaa yrityksen tuotteiden tai palveluiden markkinapotentiaali halutulla markkina-alueella. Se tarkoituksena on tarkastella kohdemarkkinoiden asiakkaita, kilpailijoita, jakeluteitä ja vaikutuskanavia, joita yritys tarvitsee menestyäkseen kohdemarkkinoilla (Vahvaselkä 2009, 147; Hollesen 2011, 174-176.)

Tutkimuksen kohteet voidaan jaotella useilla eri tavoilla, mutta kansainvälisiin markkinoihin liittyvissä analyyseissä ja tutkimuksissa halutaan kerätä tietoa ulkoisesta liiketoimintaympäristöstä, yrityksen sisäisestä toimintaympäristöstä ja markkinoinnin keinojen vaikutuksista. Markkinatutkimuksia voi olla kahta erilaista; markkinoita ja kysyntää koskevia tutkimuksia sekä kohderyhmää kartoittavia tutkimuksia. Markkinoita ja kysyntää tutkiessa pyritään selvittämään yrityksen mahdollisuuksia kansainvälisillä markkinoilla, jolloin tarkastelun kohteena ovat markkinoiden ja toimialan potentiaali tietyllä kohdemarkkina-alueella sekä yrityksen saavutettavissa oleva myyntipotentiaali (Vahvaselkä 2009, 147.)

Vahvaselän (2014, 148) mukaan ”Markkinointitutkimuksia voidaan ryhmitellä tutkimusotteen, käytetyn menetelmän tai käytetyn tutkimustekniikan näkökulmasta”. Tutkimukset voivat olla tyypiltään arvostelevia, ennustavia, selittäviä ja kuvailevia. Arvostelevien tutkimuksissa tarkasteltavat asiat lajitellaan paremmuusjärjestykseen, kuvailevassa tutkimuksessa kuvataan tutkittavan kohteen asiatilaa, ennustavissa tutkimuksissa etsitään tutkittaville asioille kehityssuuntia sekä selittävässä tutkimuksissa pyritään vastaamaan kysymyksiin miksi ja mitkä tekijät vaikuttavat tarkasteltavana olevaan asiaan (Vahvaselkä 2009, 148.)

Tässä opinnäytetyössä keskitytään erityisesti kohdemarkkinoiden ja saavutettavan kysynnän analysointiin. Tutkimus on suoritettu selittävänä tutkimuksena ja tutkimusmenetelmänä on käytetty kirjoituspöytä tutkimusta. Kirjoituspöytä tutkimus on tutkimusta, jossa tutkittavan aiheen tarkasteluun käytetään jo ennestään olemassa olevaa tietoaineistoa, kuten sisäisiä lähteitä, tilastoja, raportteja ja ulkoisia lähteitä, joista kerätään tutkittava tieto. Opinnäytetyö on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Kvalitatiivisella

tutkimuksella pyritään ymmärtämään tutkimuskohdetta sekä sen käyttäytymistä ja päätösten syitä käyttämällä apuna projektiivisia testejä ja havainnointitutkimuksia. Tietoperustana on käytetty kirjallisuutta, logistiikka-alan julkaisuja ja kansainvälisten laitosten tilastoja sekä kohdeyrityksen omaa materiaalia. Tässä osiossa on tarkasteltu erityisesti saatavilla olevia julkisia tilastoja, kohdeyrityksen omaa materiaalia ja ammatillisia julkaisuja, jotka liittyvät Pohjoismaiseen logistiikkaan, Pohjoismaissa toimiviin logistiikkayrityksiin sekä kappaletavaraan (Vahvaselkä 2009, 148-150.)

3.1 Kohdemarkkina-alueen erityispiirteet

Kun tarkastellaan Pohjoismaisia logistiikkamarkkinoita ja yleisesti liiketoimintaa on otettava huomioon muutamia alueelle ominaisia erityispiirteitä, jotka vaikuttavat koko alueen liiketoimintaan ja kehitykseen. Tässä osiossa tarkastellaan juuri näitä erityispiirteitä. Pohjoismaita voidaan tarkastella yhtenä kohdealueena, koska maiden erityispiirteet ovat hyvin samankaltaisia.

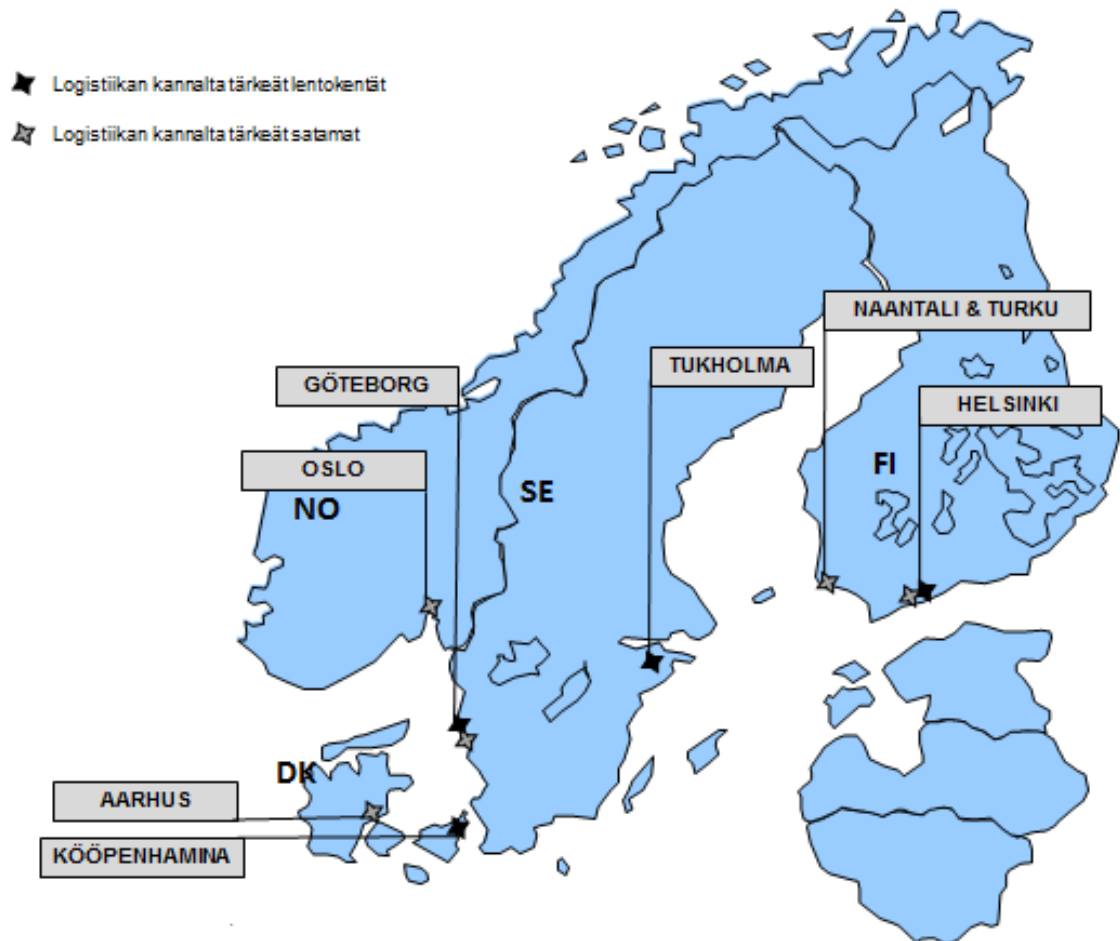
Pohjoismaiden syrjäinen sijainti on tärkein maiden kansantalouteen vaikuttava tekijä. Eriyisesti Suomen sijainti ei ole logistiikan kannalta edullisin, koska kuljetusten näkökulmasta Suomi käsitetään saareksi. Välimatkat Suomen ja Suomen ulkomaankaupalle tärkeiden maiden, kuten Ruotsin ja Saksan, välillä ovat hyvinkin pitkät. Esimerkiksi välimatka pelkästään Tukholman ja Helsingin välillä on noin 400 kilometriä, ja välissä olevan Itämeren takia kuljetus joudutaan kuljettamaan lähes aina meriteitse. Syrjäisestä sijainnista on myös haittaa Ruotsin ja Norjan logistiikalle, mutta näistä maista Eurooppaan kuljetettava rahti voidaan kuljettaa myös suoraan maateitse Juutinrauman kautta tai lyhyillä merikuljetuksilla Tanskan kautta Saksaan (Hokkanen & Karhunen 2014, 22-28; DHL Logbook 2008.)

Syrjäisellä sijainnilla ja pitkillä välimatkoilla on myös suora vaikutus Pohjoismaiden logistiikan kustannustasoon ja toimitusaikoihin. Suomessa logistiikkakustannusten osuus kaupan ja teollisuuden liikevaihdosta on noin 12 prosenttia, kun vastaavasti Keski-Euroopan mailla logistiikkakustannusten osuus on vain noin 6 prosenttia. Ruotsissa logistiikkakustannukset ovat noin pari prosenttia matalammat kuin Suomessa. Myös Pohjoismaiden suuri pinta-ala ja matala asukastiheys nostavat maiden sisäistä kuljetustarvetta sekä kustannuksia. Tanska on monessa tapaa kuitenkin poikkeus verrattuna Norjaan, Suomeen ja Ruotsiin, koska maan pinta-ala on pieni sekä väestötiheys suuri ja maasta on suora yhteys maateitse Keski-Eurooppaan. Tanskan logistiikkakustannusten taso onkin verrattavissa muihin Keski-Euroopan maihin (Hokkanen & Karhunen 2014, 22-28; DHL Logbook 2008.)

Vaikka logistiikan kustannustaso Pohjoismaissa onkin yleisesti muuta Eurooppaa korkeampi, on logistiikka myös suuri työllistäjä. Erityisesti Suomessa ja Norjassa liikenne ja logistiikka työllistävät suuren osan pienempien kaupunkien ja syrjäisimpien seutujen väestöstä. Suomessa maantiekuljetuksista saa elantonsa noin 150 000 ihmistä, joista suurin osa omistaa oman ajoneuvon ja tekee sillä keikkatyönä töitä suuremmille yrityksille. Nykyään suurin osa näistä pienistä logistiikkayrityksistä on kuitenkin katoamassa, koska kustannustaso ja polttoaineen hinta on tehnyt alasta kannattamatonta pienemmille toimijoille. Moni toimija lopettaa, menee konkurssiin tai yhdistyy muiden toimijoiden kanssa (ALT 2015.)

Suomen, Ruotsin ja Norjan taloudesta ja väestöstä suurin osa on keskittynyt maiden etelä-osiin ja lähelle maiden pääkaupunkeja. Matalasta väestötiheydestä huolimatta, Pohjoismaiden teknologia, infrastruktuuri ja erityisesti tieverkosto ovat kehittyneempiä kuin monissa muissa Euroopan maissa. Erityisesti hyvä tieverkosto auttaa vähentämään logistiikassa esiintyviä kustannuksia, pidentämällä kaluston käyttöikää sekä nopeuttamaan lähetysten toimituksia. Kehittyneen tieverkon takia Pohjoismaat luovat tietynlaisen logistisen sillan Keski-Euroopan sekä Itä-Euroopan ja Venäjän välille. Tämän takia merkittävä osa Pohjoismaiden logistiikasta koostuukin maiden läpi kulkevasta rahdista. Erityisesti Suomen kautta Venäjälle kuljetettavalla rahdilla on suuri rooli, koska Suomesta voidaan kuljettaa rahtia Venäjälle esimerkiksi raiteita pitkin ja näin vältetään ruuhkaiset Venäjän satamat (Hokkanen & Karhunen 2014, 22-28; DHL Logbook 2008.)

Kuviossa 6 on esitetty Pohjoismaiden markkinoille tärkeät satamat ja lentokentät. Pohjoismaiden suurimmat logistiikkaterminaalit ja varastot ovat sijoittuneet lähelle näitä suurimpia satamia sekä kansainvälisiä lentokenttiä. Voidaan katsoa, että kaikilla suurimmilla logistiikkayrityksillä sijaitsee terminaali suurimpien kaupunkien välittömässä läheisyydessä. Tämä tarjoaa mahdollisuuden käsitellä suuria määriä rahtia nopeasti kuljetustavalta toiselle. Esimerkiksi Ruotsissa sijaitsevan Göteborgin kaupungista 300 kilometrin säteellä sijaitsee arviolta noin 50 prosenttia koko Pohjoismaiden teollisuudesta. Useiden kansainvälisten yritysten, kuten Ikean ja Volvon, logistiikkakeskukset sijaitsevat juuri tällä alueella. Tämän takia suurin osa Pohjoismaista maailmalle kuljetettavasta rahdistakin kulkee Göteborgin kautta. Tähän on vaikuttanut erityisesti se, että Göteborgista on suora yhteys Atlantilille sekä sieltä on hyvät maayhteydet muihin Pohjoismaihin, jolloin suuriakin määriä tuotteita voidaan kuljettaa nopeasti pitkien matkojen päähän. (DHL Logbook 2008, 2; Tapaninen 2013, 15.)



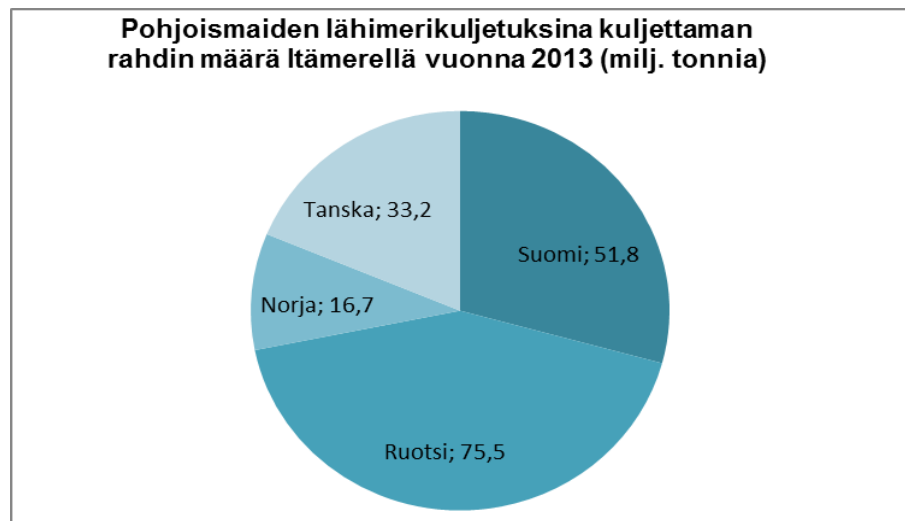
Kuvio 6. Pohjoismaiden logistiikalle tärkeimmät satamat ja lentokentät (DHL Logbook 2008)

3.2 Yleisimmät kuljetusmuodot Pohjoismaissa

Kappaletavarakuljetukset kuljetetaan useimmiten joko maantie- tai merikuljetuksina, mutta myös murto-osa kuljetuksista tapahtuu lentokuljetuksina. Pelkästään kappaletavarakuljetuksien määrää tai niiden osuutta tietyissä kuljetusmuodoissa on mahdotonta sanoa, koska kappaletavaran määritelmä vaihtelee hyvin paljon eri yritysten kesken ja tämän takia sitä ei voida mitata yksiselitteisesti. Tämän takia tässä osiossa Suomesta Pohjoismaihin ja Pohjoismaissa eri kuljetusmuodoilla tapahtuvaa logistiikkaa on tarkasteltu yleisesti kaikkien kuljetusmuotojen näkökulmasta.

Kuviossa (Kuvio 7) on esitetty Pohjoismaiden lähimerikuljetuksina kuljettaman rahdin määrä miljoonissa tonneissa erityisesti Itämerellä vuonna 2013. Itämeri sekä erottaa Fennoskandia Keski-Euroopasta ja Pohjoismaita toisistaan että yhdistää niitä toisiinsa meriteillä. Vastaan kaltaisia alueita Euroopassa ovat esimerkiksi Välimeri ja Pohjanmeri. Itämeren yhteys Atlantiin on hyvin rajoitettu ja ainoastaan Tanskan salmet yhdistävät Itämeren Pohjanmereen ja Atlantiin. Pohjoismaista ainoastaan Tanskalla on mahdollisuus kul-

jettaa rahtia suoraan maateitse Eurooppaan. Suomi, Ruotsi ja Norja joutuvat kuljettamaan rahdista suurimman osan lähimerikuljetuksina Eurooppaan. Itämerellä eniten Pohjoismais- ta rahtia kuljettaa Ruotsi, joka kuljetti vuonna 2013 75,5 miljoona tonnia rahtia. Ruotsin kuljettamaan rahdinmäärään vaikuttaa myös maan läpi kuljetettavan rahdin määrä. Esi- merkiksi Norjasta kuljetetaan paljon rahtia Saksaan ja Keski-Eurooppaan Ruotsin eteläis- ten satamien, kuten Trelleborgin ja Göteborgin kautta. Suomesta kuljetettiin lähimerikulje- tuksina toiseksi eniten rahtia, noin 52 miljoonaa tonnia. Tästä suurin osa on Helsingin ja Tallinnan sekä Turku- Naantalin ja Tukholman välistä rahtia (Eurostat 2015; Tapaninen 2013, 20-21.)



Kuvio 7. Pohjoismaiden lähimerikuljetuksina kuljettaman rahdin määrä Itämerellä vuonna 2013 (Eurostat 2015)

Suomen sisäisestä liikenteestä valtaosa on maantiekuljetuksia, koska ne ovat suhteessa edullisia kalustoon sitoutuneeseen pääomaan verrattuna. Maantiekuljetuksilla tuetaan monen muun kuljetusmuodon tuotantoa, sillä niillä rahti on mahdollista kuljettaa haluttuun kohteeseen sen infrastruktuurista huolimatta. Suoritteen kasvaessa maantiekuljetuksien kustannusetu vähenee verrattuna muihin kuljetuksiin. Ulkomaankaupan kuljetuksissa maantiekuljetusten merkitys vähenee mitä pidemmälle lähetys kuljetetaan ja vastaavasti merikuljetusten osuus kasvaa. Kuviossa 8 on eriteltyä Suomesta ulkomaille viedyn rah- din osuudet vuonna 2013 ja 2014 sekä kunkin kuljetuksessa käytetyn kuljetusmuodon tonnimääräinen ja prosentuaalinen osuus kaikista kuljetusmuodoista. Kuvio perustuu Tul- lin vuoden 2013 ja 2014 ulkomaankauppatilastoihin (Hokkanen & Karhunen 2014, 93-97; Tapaninen 2013, 24).

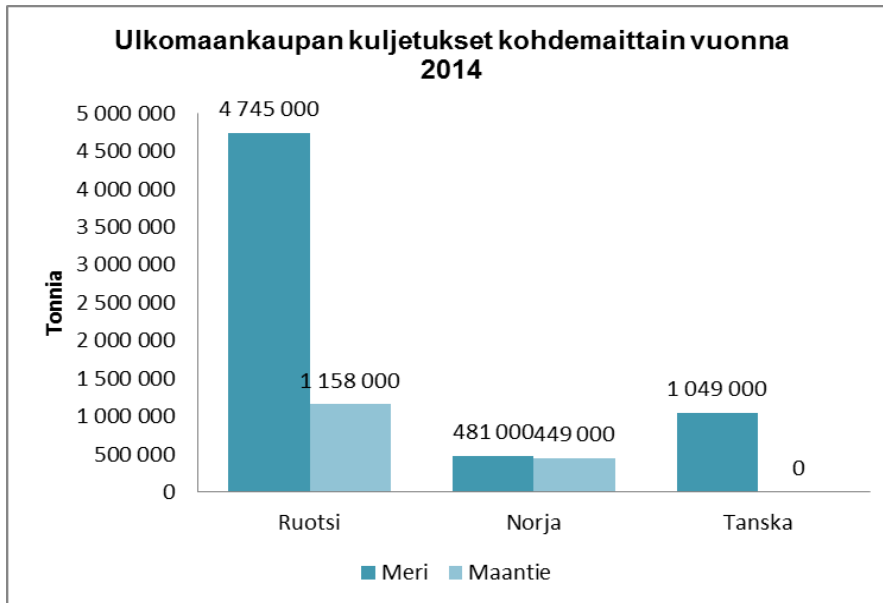
Vienti kuljetusmuodoittain vuonna 2013 ja 2014

Kuljetusmuoto	Vienti 2013		Vienti 2014		Muutos %
	1000 tonnia	Osuus %	1000 tonnia	Osuus %	
Laivakuljetukset	40 101	88,7	40 908	90,2	2,0
Meri	39 770	88,0	40 584	89,5	2,0
Sisävesi	330	0,7	324	0,7	-2,1
Muut kuljetukset	5 097	11,3	4 428	9,8	-13,1
Rautatie	1 060	2,3	554	1,2	-47,8
Maantie	3 717	8,2	3 543	7,8	-4,7
Lento	219	0,5	235	0,5	7,3
Muut	100	0,3	96	0,3	-4,6
YHTEENSÄ	45 197	100,0	45 336	100,0	0,3

Kuvio 8. Ulkomaankaupan kuljetukset 2014 (Suomen Tulli 2015a)

Kuvion mukaan vuonna 2014 Suomesta ulkomaille vietiin noin 45 miljoonaa tonnia rahtia. Tästä merikuljetusten osuus oli 89,5 prosenttia, kun lukuun ei oteta mukaan sisämerikuljetuksia. Tonnimääräisesti luku on noin 40,5 miljoonaa tonnia. Osuus on noussut vuodesta 2013 kaksi prosenttia. Vastaavasti maantiekuljetusten osuus oli vuonna 2014 vajaan kahdeksan prosenttia, eli vähän yli 3,5 miljoonaa tonnia. Laskua edellisvuodesta oli 4,7 prosenttia. Maantiekuljetusten matalaan osuuteen käytettynä kuljetusmuotona vaikuttaa suuresti lähimerikuljetusten käyttö rajat ylittävissä kuljetuksissa. Rajat ylittävät maantiekuljetukset suuntautuvatkin pääosin Venäjälle, mutta osa myös Pohjois-Suomesta Ruotsiin ja Norjaan (Suomen Tulli 2015a; 2015c.)

Muiden kuljetusmuotojen osuudet olivat selvästi pienemmät, ainoastaan lentokuljetusten määrä on ollut kasvussa. Lentokuljetusten määrä vuodesta 2013 vuoteen 2014 on kasvanut 7,3 prosenttia. Lentokuljetusten osuus on ollut yleisesti kasvussa kaikissa Pohjoismaissa, vaikkakin niiden osuus kaikista kuljetuksista on hyvin matala. Muista kuljetusmuodoista, rautatiekuljetuksien tonnimääräinen osuus laski vajaalla 500 tuhannella tonnilla, eli 47,8 prosentilla verrattuna edellisvuoteen verrattuna. Rautatiekuljetusten määrän laskuun vaikuttivat muun muassa Venäjän Ruplan heikko kurssi, joka vähensi ostovoimaa Venäjällä ja samalla laski viennin määrää (Suomen Tulli 2015a; 2015c.)



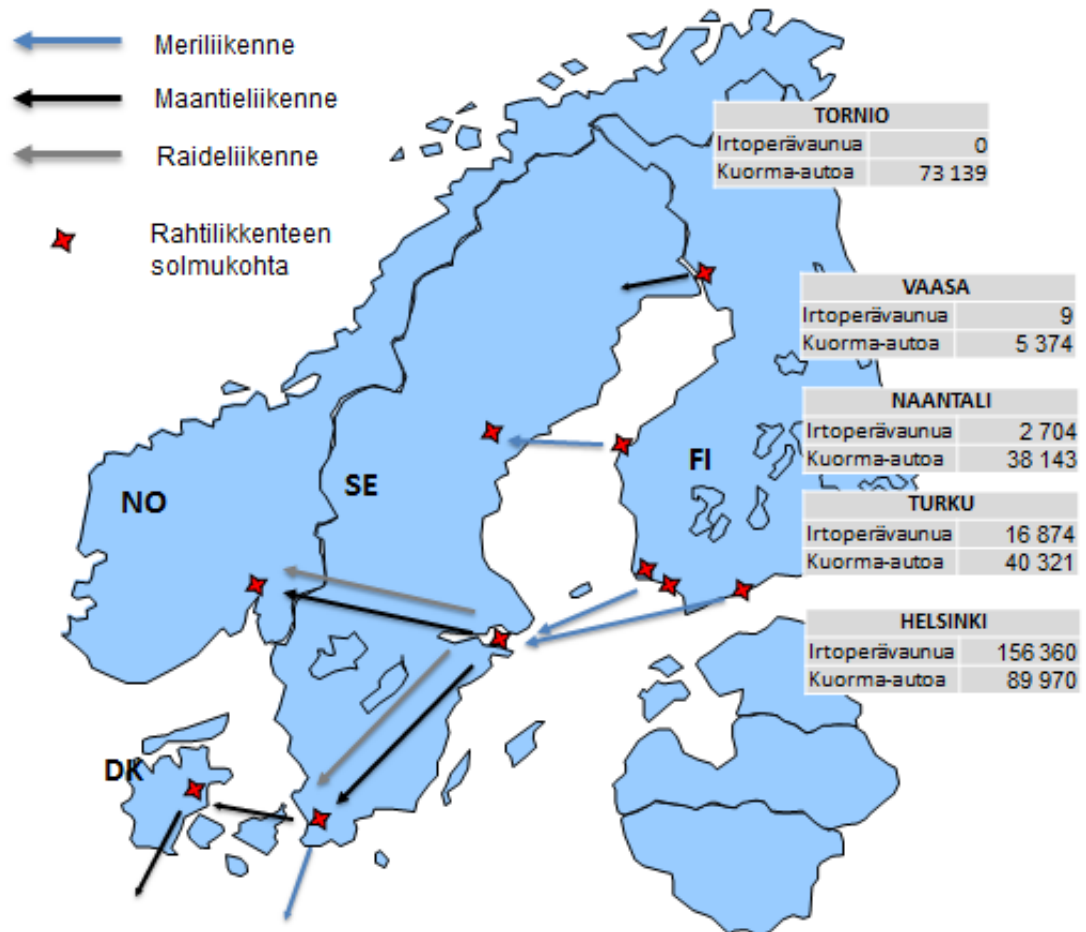
Kuvio 9. Ulkomaankaupan kuljetukset kohdemaittain vuonna 2014 (Suomen Tulli 2015e)

Kuviossa 9 on esitettyä Suomen ulkomaankaupan kuljetukset kohdemaittain vuonna 2014. Kuvio keskittyy ainoastaan Pohjoismaihin ja siinä on eritelty kahden suurimman kuljetusmuodon käyttö. Merikuljetusten merkitys on selvästi huomattavissa tässäkin kuviossa. Suomesta lähti selvästi eniten merikuljetuksia Ruotsiin, johon kuljetettiin noin 4,7 miljoonaa tonnia rahtia. Vastaavasti maateitse rahtia vietiin vain noin 1,1 miljoonaa tonnia. Ruotsin lukuihin voi vaikuttaa myös maan läpi muihin Pohjoismaihin kulkeva kauttakulku-liikenne. Norjaan kuljetetussa rahdissa meri- ja maantiekuljetusten ero ei ole niin selvä kuin Ruotsiin menevien kuljetusten kohdalla. Molempien kuljetusmuotojen tonnimäärä oli 450 000 tuhannen tonnin molemmin puolin. Tanskaan ei Tullin tilaston mukaan viety ol- lenkaan rahtia maateitse vuonna 2014, mutta meriteitse sinne vietiin hieman yli miljoona tonnia rahtia (Suomen Tulli 2015e.)

3.3 Kuljetusreitit

Rahdin kohdamaa määrittää aina käytetyn kuljetusreitit. Suomesta erityisesti Pohjoismaihin kuljetettavassa rahdissa on käytettävissä useita eri reittejä. Suomen länsirannikolla lähes jokaisessa kaupungissa on oma satamansa, jonka kautta on mahdollista kuljettaa rahtia, joko Ruotsiin tai muualle Eurooppaan. Pääsääntöisesti Ruotsin kautta kulkevassa rahdissa käytetään joko Naantalın, Vaasan tai Turun satamia sekä Tornion rajanylitys- paikkaa. Myös Helsingin kautta kuljetetaan rahtia Pohjoismaihin. Helsingin kautta kuljetet- tavassa rahdissa matka-aika on pidempi verrattuna esimerkiksi Turun kautta kuljetetta- vaan rahtiin. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 10) on esitetty Suomesta muualle Eurooppaan kuljetettavan rahdin yleisimmät kuljetusreitit. Kartassa siniset nuolet esittävät meriteitse laivoilla kuljetettavan rahdin kuljetusreittejä, mustat maanteitse kuljetettavan rahdin reittejä

sekä harmaat intermodaalikuljetuksena, eli yhdistelmäkuljetuksena kuljetettavan rahdin reittejä. Intermodaalikuljetuksista suurin osa suoritetaan junan ja maakuljetuksen yhdistelmänä. Harmaissa laatikoissa on esitetty kunkin sataman tai raja-aseman kautta ulkomaille liikkuneiden yksiköiden määrät (Hokkanen & Karhunen 2015, 35; DHL Logbook 2008, 1.)



Kuvio 10. Suomesta kuljetettavan rahdin yleisimmät kuljetusreitit (Suomen Tulli 2015e)

Pohjoismaisissa kuljetuksissa on yleistä, että rahti kuljetetaan irtoperävaunuun tai kuorma-autoon lastattuna. Rahti kuljetetaan lähtöpaikasta tai kuljetusyrityksen tapojen mukaisesti valitun sataman tai rajanylityspaikan kautta. Usein kuljetusyrityksien terminaalien sijainti ja aikataulut vaikuttavat valittuun reittiin, mutta myös kuljetuskustannuksilla on suuri vaikutus. Polttoaineen hinnannousun takia Ruotsin läpi kuljetettavaa rahtia kuljetetaan intermodaalikuljetuksina. Irtoperävaunu voidaan lastata sellaisenaan junaan ja kuljettaa Ruotsin läpi nopeasti ja kustannustehokkaasti. Samalla kuljetuksessa otetaan huomioon ympäristöön vaikuttavat tekijät. Rahdin kuljetuksessa pyritään välttämään liiallisia odotte-luja, koska tästä aiheutuu lisäkustannuksia sekä kuljetusaikataulu pitkittyy ja aikataulupai-ne kasvaa (Hokkanen & Karhunen 2015, 84-85.)

Käytettiinpä kuljetukseen sitten mitä reittiä tahansa, kuljetusaika Suomesta Pohjoismaihin on aina noin 1-2 päivää ja Keski-Eurooppaan on yleisesti noin 3-4 päivää. Vaikka matka Suomesta Ruotsiin on lyhyt, vie Itämeren ylittäminen kuitenkin aina noin 8-12 tuntia vuodenajasta riippuen. Meriteitse Pohjoismaihin kuljetetaan eniten rahtia Naantalista ja Turun satamien kautta. Vuonna 2014 Turusta ja Naantalista lähti vajaat 20 000 tuhatta irtoperävaunua ja noin 80 000 kuorma-autoa. Näistä satamista laivayhtiöt operoivat useita vuoroja päivässä Tukholmaan sekä hieman Tukholman yläpuolella sijaitsevaan Långnäsiin. Länsi-Suomesta kuljetetaan rahtia myös Ruotsin ja Tanskan läpi Keski-Eurooppaan, mutta määrä on huomattavasti pienempi verrattaessa Helsingistä Keski-Eurooppaan lähtevään rahdin määrään.

Helsingin volyyymiä väärentää se, että lukuihin on laskettu mukaan myös Baltiaan ja Eurooppaan lähtenyt rahti. Todellisuudessa Helsingistä Ruotsiin operoidaan lähinnä matkustaja-aluksilla. Vuosaaren satamasta operoidaan kuitenkin kerran viikossa yksi laivayhteys Tanskan Aarhusiin. Helsingistä lähti vuonna hieman yli 156 000 tuhatta irtoperävaunua ja vajaat 90 000 tuhatta kuorma-autoa. Näistä luvuista Pohjoismaihin lähti arviolta vain murto-osa. Enimmäkseen Helsingistä Ruotsiin lähtee kuorma-autoja (Suomen Tulli 2015e; Hokkanen & Karhunen 2015, 35.)

Suomen ja Ruotsin maarajalla kulkee eniten maakuljetuksia Tornion raja-aseman kautta. Vuonna 2014 Tornion kautta Ruotsiin kulki hieman yli 73 000 tuhatta kuorma-autoa. Tornion kautta ei kulkenut yhtään irtoperävaunua, koska irtoperiä käytetään lähinnä vain merikuljetuksissa. Vaikka Suomen teollisuus on keskittynyt pääsääntöisesti Etelä-Suomeen, kuljetetaan etelästä lähtevää rahtia myös paljon Tornion kautta. Erityisesti Pohjois-Ruotsiin ja –Norjaan rahdin kuljettaminen on nopeampaa verrattuna siihen, että rahti kuljetettaisiin ensin meriteitse Ruotsiin ja ajettaisiin sitten pohjoiseen. Esimerkiksi kohdeyrityksessä Tornion kautta kuljetetaan paljon rahtia Luulajaan suoraan Oulusta tai Turun terminaalista. Näin ollen saavutetaan 1-2 päivän aikataulut myös pohjoiseen (PostNord Oy 2015; Suomen Tulli 2015e.)

Muiden länsirannikon kaupunkien pienemmät satamat ovat suurimmaksi osaksi erikoistuneet jonkin tietyn rahdin kuljettamiseen. Esimerkiksi Vaasan satamasta kulkee suora matkustajalauttayhteys Uumajaan. Sitä kautta kulkee pääosin matkustajaliikennettä ja kuorma-autoja. Vuonna 2014 Vaasan ja Uumajan välillä kulki noin 5 300 tuhatta kuorma-autoa ja muutama irtoperävaunu. Pienempien Rauman, Kokkolan ja Porin satamien kautta kuljetetaan rahtia pääsääntöisesti konteissa. Vuonna 2014 Länsi-Suomen satamista lähti vajaat 30 000 tuhatta konttia, mutta suurin osa näistä suuntaa Eurooppaan Pohjoismaiden sijaan. Rahtia kuljetetaan eniten teollisuuden tarpeisiin, esimerkiksi paperi- ja puuteolli-

suuden sekä metalli teollisuuden tarpeisiin. Näiden teollisuudenalojen valmiita tuotteita viedään myös maailmalle. Uudenkaupungin sataman kuljetuksista suurin osa koostuu kaupungissa sijaitsevan autotehtaan tarpeisiin tuotavasta ja lähtevästä rahdista. Uudenkaupungin satamasta lähti vuonna 2014 noin 9 500 irtoperävaunua, näistä irtoperävaunuista suurin osa oli matkalla Saksaan (Suomen Tulli 2015e; Suomen Satamaliitto 2015.)

3.4 Kohdeyrityksen heikkoudet ja vahvuudet

Tämä osuus on piilotettu

3.5 Kilpailijat

Tämä osuus on piilotettu

3.5.1 DHL Freight Oy

DHL Freight Oy on Suomessa toimiva, maateitse kuljettavaan rahtiin, erikoistunut yritys. Se on saksalaisen Deutsche Post DHL Groupin suomalainen tytäryhtiö. DHL Group on yksi maailman tunnetuimmista logistiikkayrityksistä ja se on Euroopan markkinajohtaja pikakuljetuksissa. Suomessa DHL toimii kahtena eri yrityksenä, DHL Freight Oy:n hoitaessa raskaan kumipyöräliikenteen ja maakuljetukset sekä DHL Express Oy:n hoitaessa pikarahtiliikenteen. Koko DHL -konsernin liikevaihto oli vuonna 2014 noin 12,5 miljardia euroa, josta liikevoittoa oli noin 1,3 miljardia euroa. DHL Freight Oy:n liikevaihto oli samana vuonna noin 175 miljoonaa euroa (Niskakangas 2015; Deutsche Post DHL Group 2015a.)

DHL Freight Oy tarjoaa Suomessa kansainväliset sekä kappaletavara-, osa- ja täyskuorimakuljetukset. Lisäksi yritys tarjoaa lämpösäädelyjä kuljetuksia, huolinta- ja varastointipalveluita. Kappaletavarapalveluissa DHL tarjoaa useita erilaisia palveluita, joista asiakas voi valita omia tarpeitaan vastaavan. Kappaletavarapalvelu kulkee yrityksessä nimellä DHL Euroconnect ja se tarjoaa kuljetusmahdollisuuden lavalähetyksille, tynnyreille, poikkeavan kokoisille lähetyksille sekä myös vaarallisia aineita sisältäville lähetyksille Eurooppaan, Lähi-itään ja Pohjois-Afrikkaan. Lähetykset toimitetaan suoraan ovelta-ovelle, mutta palvelussa ei ole toimitusaikatakuuta. DHL Eurapid on vastaavasti palvelu, jossa toimituspäivä on aikataulutettu ja lähetykset käsitellään prioriteettilähetyksinä, eli muita lähetyksiä tärkeämpinä. Muuten tuote ei poikkea Euroconnect palvelusta. Lisäksi DHL tarjoaa DHL Highvalue palvelua arvotavarakuljetuksille ja DHL Cold Chain palvelua lämpösäädelyille kuljetuksille (Deutsche Post DHL Group 2015b.)

3.5.2 Schenker Oy

Schenker Oy kuuluu Saksan kansallisen rautatieyhtiön, eli Deutsche Bahnin omistamaan, DB Schenker Logistics – logistiikkayritykseen. Liikevaihdon ja suorituskyvyn perusteella DB Schenker on maailman toiseksi suurin logistiikkapalveluiden tarjoaja. Konserni tarjoaa 140 maassa maa-, lento- ja merikuljetuksia sekä niihin liittyviä logistiikkapalveluita. Suomessa yritys tunnetaan erityisesti osa- ja täyskuormakuljetuksista sekä kappaletavarakuljetuksista. Suomessa ulkomaan rahtipalvelut toimitetaan Schenkerin tavaramerkin alla ja vastaavasti kotimaan rahtipalvelut Kiihtolinjan tavaramerkin alla. Vuonna 2014 DB Schenkerin liikevaihto oli noin 19,8 miljardia euroa. Schenker Oy:n liikevaihto oli vuonna 2014 noin 400 miljoonaa euroa (DB Schenker 2015a.)

Suomessa yrityksen palveluvalikoimaan kuuluvat paketti-, kappaletavara- ja lämpösäädelyt kuljetukset sekä täys- ja osakuormakuljetukset. Osassa Keski-Eurooppaan suuntautuvissa lähetyksissä hyödynnetään intermodaalikuljetuksia, eli osa matkasta suoritetaan raiteilla ja näin ollen hyödynnetään emoyhtiön kalustoa. Suurin osa kotimaan kappaletavarakuljetuksista toteutetaan Kiihtolinja-palveluiden alaisuudessa. Lähetykset noudetaan asiakkaalta ja toimitetaan Schenkerin pääterminaaliin Vantaalle hyödyntäen Kiihtolinjan omaa terminaaliverkostoa. Vantaalta lähetykset välitetään eteenpäin ulkomaille hyödyntäen Schenkerin omaa kalustoa (DB Schenker 2015b.)

Muiden kilpailevien yritysten tavoin Schenkerin kappaletavarapalvelu koostuu useista eri palvelutuotteista. Yritys tarjoaa ulkomaille neljää palvelukuvaukseltaan erilaista kappaletavarapalvelua. Palvelut kulkevat nimillä System top, System top 12, System protect ja flow. System top ja System top12 -palvelut ovat palvelukuvaukseltaan samanlaiset. Molemmissa palveluissa lähetykset jaetaan vastaanottajille tietyssä päivänä Schenkerin aikataulun mukaisesti, poikkeuksena se, että System top12 -palvelussa lähetys jaetaan vastaanottajalle toimitusmaahan saapuessaan ennen kello 12:00. Muista palveluista System protect – palvelu on tarkoitettu arvotavarakuljetuksille ja Flow-palvelussa kappaletavara lähetykset kootaan täyskuormaksi, puretaan kohdemaassa terminaaliin ja toimitetaan vastaanottajalle (DB Schenker 2015c.)

3.5.3 DSV Road Oy

DSV on tanskalainen logistiikkayritys, joka tarjoaa lento-, meri-, raide- ja kumipyöräkuljetuksia. Yritys toimii tällä hetkellä 80 maassa, mutta toiminta keskittyy pääosin Eurooppaan. Yritys kuuluu Euroopassa suurimpiin ja pitkäaikaisimpiin logistiikkayrityksiin. DSV on hankkinut viime vuosina yhä suuremman markkinaosuuden Euroopassa ostamalla useita pienempiä toimijoita. DSV on listautunut myös Kööpenhaminan pörssiin. Vuonna

2014 koko konsernin liikevaihto oli 6,5 miljardia euroa. DSV Road Oy on DSV:n Suomessa toimiva tytäryhtiö. Se tarjoaa kappaletavara-, osa- ja täyskuormakuljetuksia sekä lämpösäädelyjen ja vaarallisten aineiden kuljetuksia. DSV Road Oy:n liikevaihto oli Suomessa vuonna 2014 noin 149 miljoonaa euroa (DSV A/S 2015.)

DSV:llä on Suomessa tarjolla vain yksi kappaletavarapalvelu, joka on räätälöitävissä asiakkaan tarpeiden mukaisesti. Pohjoismaihin suuntautuva kappaletavara lähetys saa painaa maksimissaan 2500 kilogrammaa. Lähetys noudetaan lähettäjältä ja toimitetaan vastaanottajalle DSV:n terminaaliverkoston kautta. Asiakkaan on mahdollista seurata kappaletavaran toimitusprosessia internetissä koko toimitusketjun ajan (DSV Road Oy 2015.)

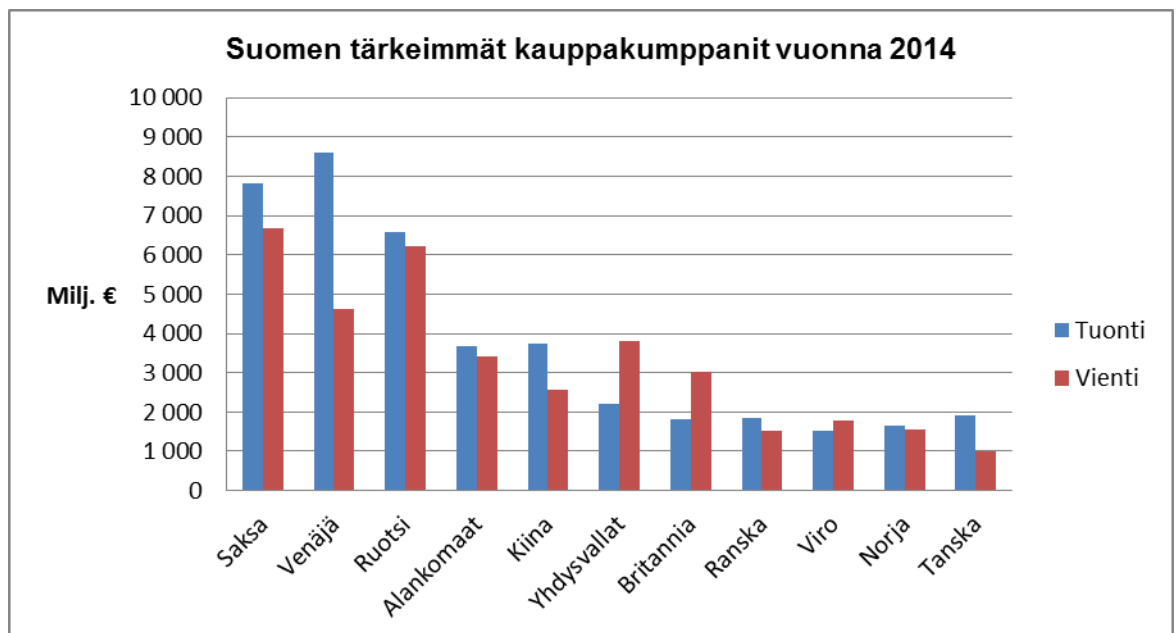
3.6 Substituutit eli kilpailevat tuotteet

Tämä osuus on piilotettu

3.7 Asiakkaat

Osa kappaleesta on piilotettu

Suomen taloudellinen hyvinvointi on hyvin riippuvainen ulkomaankaupasta. Suomen Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan viennin osuus vuoden 2014 bruttokansantuotteesta oli 37,9 prosenttia. Suomen ulkomaankaupalle tärkeitä toimialoja ovat kokoonpanoteollisuus ja kulutustavaran tuotanto, metsä-, metalli- ja kemian teollisuus sekä tukku- ja vähittäiskauppa. Tärkeä toimija on myös näille palveluita tuottava kuljetus- ja logistiikka-ala. Huomioon otettavaa on myös se, että yritysten kansainvälistyessä jatkuvasti suurempi osuus ulkomaankaupasta koostuu yritysten sisäisestä kaupasta. Suomen ulkomaankaupasta suurin osa suuntautuu Eurooppaan. EU-maiden osuus viennistä oli vuonna 2014 jopa hieman yli 57 prosenttia ja muiden Euroopan maiden osuus hieman yli 6 prosenttia (Tapaninen 2015, 24; Elinkeinoelämän keskusliitto 2015.)



Kuvio 15. Suomen tärkeimmät kauppakumppanit vuonna 2014 (Suomen Tulli 2015b)

Yllä olevassa kuviossa (Kuvio 15) on esitettyä Suomen suurimmat kauppakumppanit vuonna 2014. Kaavion mukaan Suomen suurimmat kauppakumppanit ovat tällä hetkellä Saksa ja Venäjä. Vaikka Venäjälle kuljetetun rahdin osuus on ollut jatkuvasti laskussa, johtuu sen suuri osuus ainoastaan energiatuotteiden tuonnista. Pohjoismaista Ruotsi on Suomen tärkein kauppakumppani. Vuonna 2014 sen osuus viennistä 11,1 prosenttia ja

tuonnista 11,4 prosenttia. Norjan ja Tanskan yhteenlasketut osuudet ovat tästä selvästi pienemmät: viennistä 4,6 prosenttia ja tuonnista 6,2 prosenttia. Suomen ja Ruotsin välisessä kaupassa on huomioitavaa se, että sekä vienti että tuonti ovat lähes yhtä suuret. Ruotsiin viedään jopa toiseksi eniten tuotteita, ja sen osuus verrattuna suurimpaan vientimaan Saksaan, on hyvin pieni. Näin ollen voidaan katsoa Ruotsin olevan hyvin potentiaalinen markkina-alue Suomesta vietäville tuotteille (Suomen Tulli 2015b; Elinkeinoelämän keskusliitto 2015.)

Tarkastellessa Suomen ulkomaankaupan vientituotteita ja kohdemaita voidaan arvioida mahdolliset asiakkaat toimialoittain, joilla voi olla tarvetta käyttää kappaletavarapalvelua. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 16) on esitettyä Suomen vuoden 2014 vientikuljetukset YK:n määrittelemän SITC-luokituksen (Standard International Trade Classification) mukaisesti. Ensimmäisessä sarakkeessa on esitettyä vientimäärät tonneina ja toisessa sarakkeessa vientimäärien euromääräinen osuus.

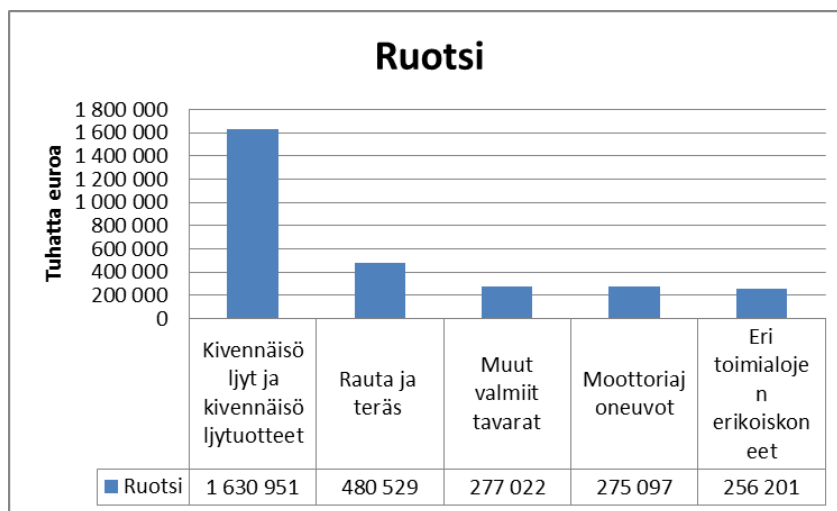
Vientikuljetukset SITC-tavaraluokittain vuonna 2014

	1000 Ton- nia	Prosenttiosuus
0+1 Elintarvikkeet	1724	3,80 %
2+4 Raaka-aineet	12610	27,82 %
>Puutavara	4910	10,83 %
>Paperimassa	3110	6,86 %
>Malmit ja metalliromu	2204	4,86 %
3 Poltto ja voiteluaineet, sähkövirta	8629	19,03 %
5 Kemiallisetaineet	5400	11,91 %
6 Valmistetut tavarat valmistusaineittain	15395	33,96 %
>Puu- ja korkkituotteet (pl. Huonekalut)	796	1,76 %
>Paperi ja pahvi sekä tuotteet niistä	10076	22,23 %
>Rauta ja teräs	3218	7,10 %
7 Koneet, laitteet ja kuljetusvälineet	1122	2,47 %
8+9 Erinäiset tavarat	455	1,00 %
YHT.	45335	100,00 %

Kuvio 16. Ulkomaankaupan kuljetukset 2014 (Suomen Tulli 2015a)

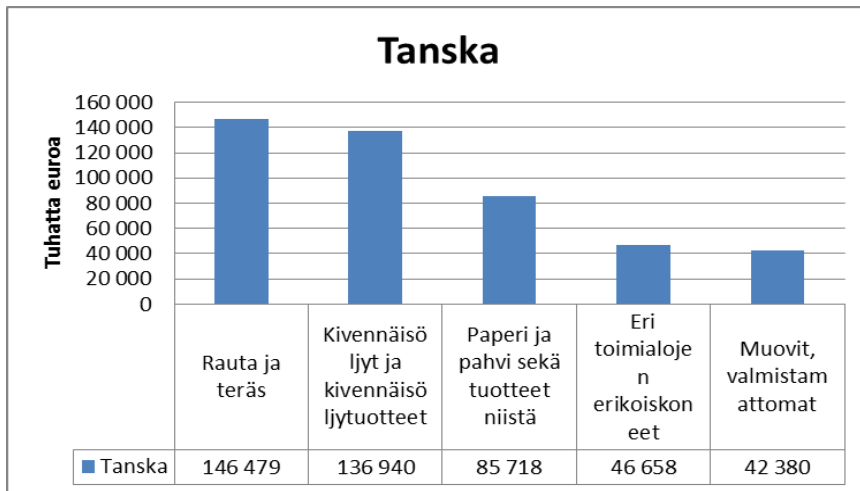
Suomesta selvästi eniten ulkomaille viedään erilaisia valmistettuja tavaroita ja tuotteita. Suomen talous on hyvin riippuvainen metsäteollisuudesta ja sen sivutuotteista. Vuonna

2014 näiden osuus koko viennistä oli hieman vajaat 34 prosenttia, eli 15 395 tuhatta tonnia. Näistä tuotteista suurin osa kattaa paperin ja pahvin sekä niistä jalostetut tuotteet, joiden prosenttiosuus on 22,23 prosenttia kaikista vientikuljetuksista. Tonnimääräisesti paperi ja pahvituotteiden osuus on hieman yli 10 000 tuhatta tonnia. Toiseksi suurin osuus vienninkuljetuksista on raaka-aineilla, joista myös metsäteollisuuden tuotteista puutavara ja paperimassa ovat hallitsevia. Raaka-aineiden osuus kaikesta viennistä oli vuonna 2014 27,82 prosenttia, eli noin 12 600 tuhatta tonnia. Muista vientituotteista Suomen ulkomaankaupalle tärkeitä ovat kemianteollisuuden tuotteet, poltto- ja voiteluaineet sekä sähkövirta. Kemianteollisuuden osuus kaikista ulkomaankuljetuksista oli vuonna 2014 vajaa 12 prosenttia kun taas poltto- ja voiteluaineiden sekä sähkövirran osuus oli hieman yli 19 prosenttia. Tonnimääräisesti kemianteollisuuden osuus oli 5400 tuhatta tonnia ja poltto- ja voiteluaineiden sekä sähkövirran osuus noin 8600 tuhatta tonnia.



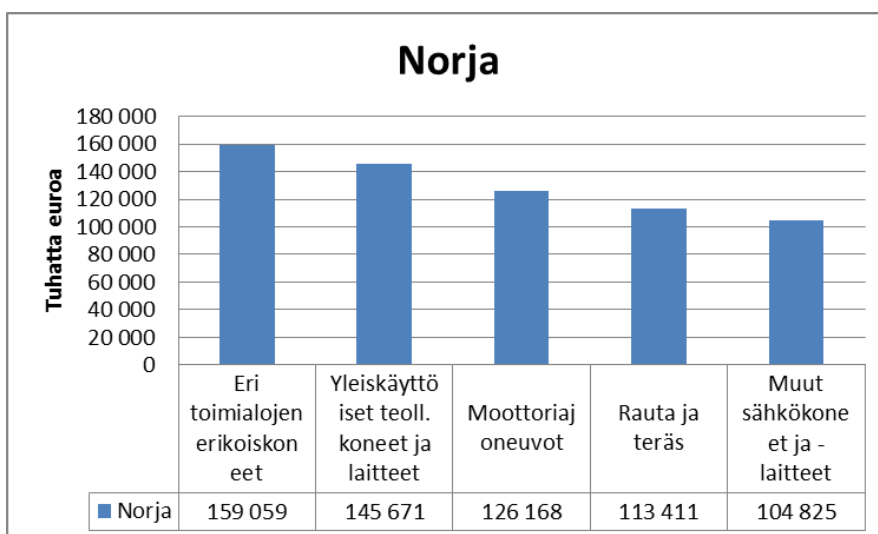
Kuvio 17. Viisi suurinta vientituotetta Ruotsiin vuonna 2014 (Suomen Tulli 2015d)

Edellisen sivun SITC:n mukaiset vientituotteet voidaan jaotella myös kohdemaittain. Kuviossa 17 on esitettyä Suomesta Ruotsiin vuonna 2014 viisi suurinta vientituotetta tuhansissa euroissa. Vuonna 2014 Suomesta Ruotsiin vietiin tuotteita yhteensä noin 6 207 miljoonalla eurolla. Vientituotteista eniten Ruotsiin vietiin kivennäisöljyä ja kivennäisöljytuotteita, joiden osuus oli noin 1 630 miljoonaa euroa. Tällaisia tuotteita ovat pääsääntöisesti polttoaineet ja sen sivutuotteet kuten esimerkiksi bitumi. Toiseksi eniten Ruotsiin vietiin rautaa ja terästä, jota vietiin noin 480 miljoonan euron arvosta. Muista suurimmista vientituotteista muita valmiita tavaroita, moottoriajoneuvoja ja eri toimialojen erikoiskoneita vietiin yhteensä 800 miljoonalla eurolla. Ruotsiin vietävistä vientituotteista sellaisia tuotteita, joita on mahdollista kuljettaa kappaletavarana, ovat erityisesti eri teollisuudenalojen valmiit koneet sekä muut valmiit tavarat.



Kuvio 18. Viisi suurinta vientituotetta Tanskaan vuonna 2014 (Suomen Tulli 2015d)

Kuvio 18 on vastaavasti esitetty Suomesta Tanskaan vuonna 2014 viisi eniten viedyintä tuotealuetta. Ruotsin ollessa Suomen suurimpia kauppakumppaneita ovat luvut määrällisesti huomattavasti isompia verrattuna Tanskaan ja Norjaan. Kaiken kaikkiaan Suomesta vietiin Tanskaan vuonna 2014 yhteensä noin 1 004 miljoonalla eurolla. Näistä suurimpia vientituotteita olivat rauta ja teräs sekä Ruotsin tavoin myös kivennäisöljyt ja kivennäisöljytuotteet. Rautaa ja terästä vietiin Tanskaan noin 146 miljoonalla eurolla ja kivennäisöljyjä ja kivennäisöljytuotteita hieman vähemmän noin 136 miljoonalla eurolla. Kolmanneksi eniten Tanskaan vietiin paperia ja pahvia sekä niistä valmistettuja tuotteita, kuten kartonkia. Näiden euromääräinen osuus oli noin 85 miljoonaa euroa. Muita suurimpia vientituotteita ovat myös eri toimialojen erikoiskoneet ja valmistamattomat muovit. Molempien tuotteiden yhteenlaskettu summa oli noin 88 miljoonaa euroa, mikä on lähes samalla tasolla paperin ja pahvin kanssa.



Kuvio 19. Viisi suurinta vientituotetta Norjaan vuonna 2014 (Suomen Tulli 2015d)

3.8 Kuljetusvolyymit

Osa kappaleesta on piilotettu

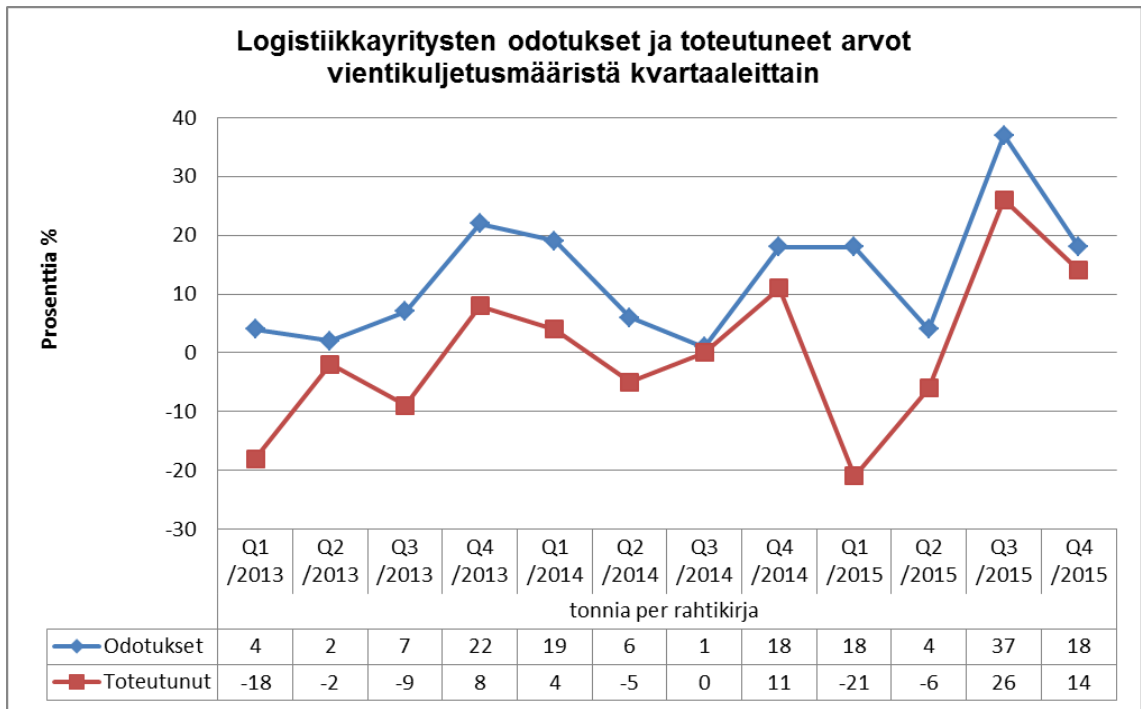
Suomesta Pohjoismaihin kuljettavan kappaletavararahdin määrää on hyvin vaikea arvioida. Tämän takia suurimmaksi osaksi arviot ovatkin vain suuntaa-antavia sekä vaihtelevasti mittaustavasta riippuen. Kohdeyrityksen arvion mukaan kappaletavaramarkkinoiden osuus Suomessa on 665,9 miljoonaa euroa. Pohjoismaihin tästä osuudesta kuljetaan arviolta vain noin 10 prosenttia, suurimman osan suuntautuessa kotimaan markkinoille. Turun Yliopiston tekemän vuoden 2014 Logistiikkaselvityksen mukaan yritysten ostamien kuljetus- ja logistiikkapalveluiden arvo Suomessa on noin 8,8 miljardia euroa. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 21) on esitettyä teollisuuden ja kaupan markkinoilta ostamien logistiikkapalveluiden osuudet eriteltynä Suomen kuljetus- ja logistiikkapalveluiden kokonaisarvosta. Näistä noin 6 miljardia euroa koostuu pelkistä kuljetuskustannuksista, 2 miljardia euroa varastoinnista ja loput erilaisista hallinnollisista kustannuksista. Teollisuuden ja rakentamisen osuus yhteensä on hieman yli 5 miljardia euroa ja kaupan 3,8 miljardia euroa (Turun Yliopisto 2014.)

Teollisuuden ja kaupan markkinoilta ostamien logistiikkapalveluiden osuudet kokonaisarvosta vuonna 2013

	Teollisuus ja rakentaminen		Kauppa		Molemmat yhteensä
	milj. €		milj. €		milj. €
Kuljetus	3 820	Kuljetus	2 170		5 990
Varastointi	750	Varastointi	1 270		2 020
Hallinto	310	Hallinto	220		530
Muut	140	Muut	120		290
				YHT.	8830 milj. €

Kuvio 21. Teollisuuden ja kaupan Suomen markkinoilta ostamien logistiikkapalveluiden osuudet kokonaisarvosta vuonna 2013

Volyymimääriä on myös mahdollista arvioida logistiikkayritysten odotusten ja toteutuneiden määrien pohjalta. Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistyksen, eli LOGY Ry, teettää kvartaaleittain kyselyn sekä logistiikkapalveluita ostaville tahoille sekä niitä tarjoaville logistiikkayrityksille. Kyselyssä mitataan eri tahojen odotuksia logistiikka-alan kehittymisestä Suomessa. Alla olevassa kuviossa (Kuvio 22) on esitetty logistiikkayritysten odotuksien ja toteutuneiden vientivolyymeiden kehitys kvartaaleittain vuodesta 2013 vuoteen 2015 prosentuaalisesti. Vuoden 2015 kolmannelle kvartaalille logistiikkayritykset odottivat logistiikkakuljetusten kasvavan 37 prosenttia. Loppujenlopuksi toteutunut määrä oli 26 prosenttia. Tähän ovat vaikuttaneet Suomen talouden positiiviset arviot sekä mahdolliset ennakot joulumarkkinoille. Viimeiselle kvartaalille määrien odotettiin laskevan 19 prosenttia ja todellisuudessa laskua tapahtui 12 prosenttia. Yleisesti katsottuna logistiikka-alan volyymien on odotettu kasvavan tasaisesti vuodesta 2013 vuoteen 2015. Myös toteutunut prosentuaalinen osuus on kasvanut tasaisesti, pois lukien vuoden 2015 ensimmäinen kvartaali, jolloin vientikuljetusten volyymit laskivat jopa 32 prosenttia (LOGY Ry 2015.)



Kuvio 22. Logistiikkayritysten odotukset ja toteutuneet arvot vientikuljetusmääristä kvartaaleittain vuodesta 2013 vuoteen 2015 (LOGY Ry 2015)

Pohdinta

Tässä osiossa on tarkoitus pohtia opinnäytetyön aiheen tutkinnan seurauksena nousseita tuloksia. Erityisesti tarkoituksena on tarkastella markkinatutkimuksen aikana huomattuja seikkoja ja antaa näistä johtopäätöksiä Pohjoismaisista kappaletavaramarkkinoista sekä niiden kannattavuudesta kohdeyrityksen näkökulmasta. Myös tarkastelun kohteena on tutkimuksen luotettavuus.

Osion lopussa opinnäytetyöntekijä arvioi itse omaa suoriutumista ja oppimista sekä yleisesti opinnäytetyöprosessia ja omaa ammatillista oppimista prosessin aikana.

3.9 Tutkimustulosten pohdinta

Heti alkuun on todettava, että opinnäytetyön aihe on ollut hyvin haastava. Tähän on vaikuttanut erityisesti se, ettei kappaletavaratuotteiden liikkuvuutta ja kuljetusmääriä ole sen laajemmin tutkittu. Monet logistiikkayritykset pitävät omat markkinaosuutensa salassa tai yrityksen toimintaa on hajautettu useammalle tytäryhtiölle tai alihankkijalle, jonka takia tarkkoja lukuja yritysten markkinaosuuksista on vaikea saada. Myös palvelukohtaisia kuljetusmääriä ja eroja ei ole juuri missään julkisessa tietolähteessä tarkasteltu. Yleisempiä palvelukokonaisuuksia kuten paketti- ja kirjelähetysten kehittymistä tai internet-ostamisen tasoa on tarkastelu useammassakin tietolähteessä. Kappaletavara on palvelutuotteena sellainen, että yritykset voivat määrittää sen aina eritavalla omien prosessiensa mukaisesti, eikä tämän takia siitä ole saatavilla yleispätevää palvelua, jota voidaan tutkia tai tilastoida.

Ovatko Pohjoismaat potentiaalinen markkina-alue kohdeyrityksen kappaletavarapalvelulle? Ottaen huomioon kohdeyrityksen aseman Pohjoismaissa, on todettava, että Pohjoismaat ovat hyvä markkina-alue kappaletavarapalvelulle. Kohdeyrityksellä on vankka asema Pohjoismaissa, erityisesti Ruotsissa ja Tanskassa, jossa sen juuret ovat maiden kansallisten postien toiminnassa. Vaikka koko konsernin liikevaihdosta suurin osa tulee edelleen kirje- ja postilähetyksistä, on selvästi havaittavissa yrityksen halu uusien palvelutarjontaansa enemmän kannattavampaan suuntaan. Erityisesti nettikauppojen tarpeisiin on kehitetty rajat ylittäviä palveluita, joihin myös opinnäytetyön aiheena ollut kappaletavara on hyvä lisä. Kirjelähetystyksiä voidaankin pitää kohdeyrityksen ainoana heikkoutena Pohjoismaissa, koska ne syövät yrityksen kannattavuutta joka vuosi. Kohdeyrityksen liikevaihdosta 54 prosenttia tulee juuri kirjelähetyksistä.

Kappaletavaraa kuljetetaan pääsääntöisesti maantie- ja meritiekuljetuksen yhdistelmänä. Tähän ei ole Suomessa operoivilla logistiikkayhtiöillä suurta vaikutusta, koska Suomen maantieteellinen sijainti on logistiikan kannalta haastava. Keski-Euroopassa on mahdollista vaikuttaa kuljetusaikaan ja kuluihin kuljetusmuodon oikealla valinnalla, mutta tämä ei Suomessa kuitenkaan ole mahdollista. Itämerin takia Suomesta Pohjoismaihin kuljetettavassa rahdissa vaaditaan aina vähintään yksi kuljetus meriteitse. Tämän takia Suomessa logistiikkayritysten on haettava säästöjä ja markkinaosuuksia muilla keinoin. Sama pätee myös kuljetusreitteihin. Kappaletavara kuljetetaan terminaaliverkoston välityksellä Pohjoismaihin lähes poikkeuksetta Turun ja Naantalien satamien kautta.

Kohdeyritys on Suomen logistiikkamarkkinoilla yleisesti vielä melko pieni toimija, jolla on vahvan konsernin tuoma kasvupotentiaali taustalla. Kun kohdeyritystä verrataan muihin logistiikkayrityksiin, jotka tarjoavat kappaletavarapalvelua Suomesta Pohjoismaihin, on havaittavissa se, että kaikilla näillä kilpailevilla yrityksillä on vahva tausta osa- ja täyskuormakuljetuksissa. Monet asiakkaat käyttävät näitä yrityksiä myös kappaletavarakuljetuksissa, koska ne tarjoavat luotettavat palvelut suurimmille kuormille. Kohdeyritys mielleltään Suomessa enemmän logistiikkatoimijana, joka tarjoaa palveluita nettikaupan ja yöjakelun tarpeisiin, eikä yritys tule mieleen isompien kuljetusten kohdalla. Lisäksi kohdeyritystä ei juuri tunneta Suomessa, koska se on toiminut kotimaan markkinoilla vasta muutamana vuodelta. Verrattuna esimerkiksi Schenkeriin, jolla on usean vuosikymmenen tausta kappaletavarakuljetuksissa sekä hyvä maine Kiitolinja -brändin alla.

Kohdeyrityksen ja kilpailevien yritysten kappaletavaratuotteista on huomattavissa se, etteivät ne keskeisimmiltä palveluehdoiltaan eroa juuri toisistaan. Kuljetusajat Suomesta Pohjoismaihin ovat maantieteellisestä sijainnista riippuen aina noin 1-3 arkipäivää, eivätkä tarjoa mahdollista saavuttaa suurta kilpailuetua. Lähetysten koko- tai painoehdoilla ei ole kilpailuedun kannalta merkitystä. Palvelun laatua parantamalla tosin voi erottua muista kilpailijoista. DHL tarjoaa asiakkaille toimitusvarmuutta sekä toiminnassa kiinnitetään huomiota myös ympäristöön. DHL:n kappaletavarapalveluun ilman lisäkustannuksia tarjoama CO₂-mittaus ja ennakkoon sovittava toimitusaika ovat sellaisia seikkoja, joita arvostetaan yritysasiakkaiden keskuudessa. Oman työkokemuksen perusteella asiakkailla on tällaisille palveluille paljon kysyntää. Erityisesti monet yritykset haluavat olla varmoja siitä, että lähetys on vastaanottajalla oikeaan aikaan oikeassa paikassa, koska asiakas joutuu myös itse lupaamaan vastaanottajalle jokin toimitusajan.

Suurimpana potentiaalisena asiakasryhmänä voidaan katsoa olevan eri alojen erikoiskoneita valmistavat yritykset. Vaikka näiden osuus Suomen kaikista vientituotteista on vain vajaat kolme prosenttia, voidaan sen silti katsoa olevan potentiaalinen asiakaskunta juuri

kappaletavaralähetysten kannalta. Lisäksi näitä eri alojen erikoiskoneita viedään paljon Ruotsiin, Tanskaan ja Norjaan. Tuotteita kuten rautaa ja terästä, kivennäisöljyjä sekä paperia ja kartonkia viedään usein Pohjoismaihin suuriakin eriä kerralla. Ongelmana on, että ne vaativat omat, juuri näiden tuotteiden kuljettamiseen tarkoitetut kuljetusyksiköt, eikä näitä tuotteita voida täten kuljettaa kappaletavarana. Kappaletavaran kannalta parhaita kuljetettavia tuotteita ovat juuri valmiit tuotteet, eivätkä niinkään raaka-aineet tai esivalmistetut tuotteet. Oli kyse sitten kuluttajille tai yrityksille suunnatuista tuotteista, voidaan ne kaikki katsoa kappaletavarapalvelun kannalta potentiaalisiksi kuljetettaviksi tuotteiksi.

Pohjoismaista Ruotsi on houkuttelevin kohdema. Ruotsi on Suomen suurimpia kauppakumppaneita ja vuonna 2014 Ruotsiin vietiinkin 11,1 prosenttia kaikista vientituotteista. Tanskan ja Norjan osuudet ovat hyvin marginaaliset ja näiden maiden tuominen kappaletavarapalvelun tarjontaan mukaan vaikuttaakin olevan vain palvelutarjontaa yhtenäistävä. Ruotsiin kuljetettavan kappaletavararahdin määrä voikin olla tulevaisuudessa suuressa kasvussa kohdeyrityksessä. Taloudellisen tilan kohentuminen Pohjoismaissa ja Suomessa kasvattaa maiden ulkomaankauppaa, joka heijastuu myös logistiikka-alan toimintaan kasvavina kuljetusmäärinä. Kuljetusvolyymit ovat kasvaneet tasaisesti vuoden 2015 loppuun mennessä ja määrän odotetaan kasvavan vuoden 2016 aikana.

Kohdeyrityksen aloitettua kappaletavarapalvelun tarjoamisen Ruotsiin vuoden 2015 syksyllä, Ruotsiin on määrissä ollut selvää kasvua vuoden 2016 huhtikuuhun asti. Tämä kertoo siitä, että kappaletavarapalvelulle on ollut kysyntää kohdeyrityksen nykyisessä asiakaskunnassa, vaikkakin kuljetusmäärät ovat vielä kaukana odotetuista. Aikaisemmin kohdeyritys on tarjonnut Pohjoismaihin lavapalvelua, jossa oli tarkat mitat, joiden sisään kuljetettavan rahdin tuli sijoittua. Kappaletavarapalvelu tarjoaa mahdollisuuden asiakasyritysten lähettää mitoiltaan suurempia tuotteita ja tuote-eriä. Mikäli tarkastelua olisi mahdollista suorittaa pidemmällä aikavälillä, olisi todennäköisesti Pohjoismaihin suuntautuvien kappaletavarakuljetusten määrä selvässä kasvussa.

3.10 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksessa saatuja tuloksia ja niiden luotettavuutta on mahdollista arvioida reliabiliteetin ja validiteetin käsitteiden avulla. Tutkimuksessa reliabiliteetilla tarkoitetaan sitä, että tutkimustulos on toistettavissa eikä se ole sattumanvarainen. Validiteetilla tarkoitetaan vastaavasti sitä, että tutkimus tutkii haluttua asiaa ja ne vastaavat todellisuutta. Tässä tutkimuksessa on tutkittu Suomesta Pohjoismaihin kuljetettavan kappaletavararahdin markkinoita siinä mittakaavassa kuin se on ollut mahdollista. Uskon myös, että vaikka kyseinen tutkimus toistettaisiin, olisi saatu lopputulos sama. Muutoksia työssä saattavat

aiheuttaa logistiikkamarkkinoiden sekä kohdeyrityksen kehittyminen tai toimintatapojen muutos (KAMK 2016.)

Tutkimuksen voidaan katsoa olevan laadultaan luotettava. Tutkimuksessa on pyritty huomioimaan vain sellaisia julkaisuja, jotka ovat sisällöltään tutkittua asiaa käsitteleviä, julkaisupäivämäärältään ja sisällöllisesti ajankohtaisia sekä uskottavaksi todettavia. Tällöin lukijalle on mahdollista viestiä, että tutkittavaa aihetta on käsitelty asiallisesti ja todenmukaisesti. Tutkimuksen aineisto on pohjautunut suurimmaksi osaksi kansallisten laitosten, kuten Suomen Tullin, Tilastokeskuksen sekä Eurostatin tilastoihin ja tutkimuksiin. Tutkimuksen aiheen ollessa haastava on Suomen Tullin tilastoihin luotettu muita tilastoja enemmän. Tähän vaikuttaa myös se, ettei Suomen kuljetusten määrää ulkomaankaupassa tilastoi juuri muut tahot. Tutkimuksen tukena käytettiin lisäksi paljon kohdeyrityksen omaa aineistoa, jonka alkuperää voidaan pitää hyvin luotettavana, koska samaa aineistoa on käytetty yrityksen aikaisempien projektien tukena.

3.11 Oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyö ei valmistunut siinä aikataulussa kuin se oli alun perin suunniteltu. Alustavasti työn piti valmistua vuoden 2015 keväällä, mutta työtä viivästytti tutkimuksen ohella tehty kokopäivätyö. Tosin opinnäytetyö pysyi kuitenkin ajankohtaisena, koska kohdeyrityksen aikataulu kappaletavarapalvelun aloittamisen suhteen oli myös viivästynyt. Tutkimuksen viivästymisen takia työn suunnitelma on vaihtunut useaan otteeseen. Alustavien suunnitelmien mukaan, tutkimuksen tueksi olisi tehty myös kyselytutkimus kohdeyrityksen nykyiselle asiakaskunnalle, jotka ovat potentiaalisia käyttämään kappaletavarapalvelua Pohjoismaihin. Kuitenkin työn edetessä havaittiin, että kyselyn otanta olisi hyvin pieni ja oletettavasti vastauksia ei olisi mahdollista saada niin montaa kuin olisi tarvetta.

Mielenkiinto työtä kohtaan kuitenkin säilyi koko tutkimuksen ajan, koska se tuki suoraan myös omaa osaamistani nykyisessä työtehtävässäni kohdeyrityksessä. Tutkimuksen aikana olen oppinut tuntemaan nykylogistiikan tilaa erityisesti Pohjoismaissa ja Suomessa, sekä kuinka monimutkainen tutkittava logistiikka loppujen lopuksi on. Lisäksi opinnäytetyöprosessi on opettanut aikataulutuksen ja suunnittelun tärkeyden yleisesti kaikkien tutkimuksien hyvälle lopputulokselle. Ilman selkeää aikataulutettua suunnitelmaa, minkä tahansa tutkimuksen tekemisestä tulee haastavaa. Mikäli alkaisin tehdä tätä opinnäytetyötä uudelleen, valitsisin tutkimuksen kohteeksi yksinkertaisemman, selkeämmän ja helpommin mitattavan kohteen. Tutkimuksen kohteena pysyisi kuitenkin jokin teema logistiikan saralta, mutta aihe olisi sellainen, josta pystyisi keräämään konkreettista tietoa. Tutkimuk-

sen työstämisen tavoitteena oli perehtyä ja syventyä Pohjoismaiseen logistiikkaan ja siinä mielestäni onnistuin.

Lähteet

ALT - Autoliikenteen Työnantajaliitto RY. 2015. Suomi elää pyörillä. Luettavissa: http://www.alt.fi/fin/kuljetusala_suomessa/. Luettu: 20.2.2016.

CargoMaster Group. 2015. Groupage. Luettavissa: <http://www.cargo.com.lb/groupage.php>. Luettu: 5.3.2016.

DB Schenker 2015a. DB Schenker globaalisti. Luettavissa: <https://www.logistics.dbschenker.fi/log-fi-fi/Yritystiedot/DBSchenker/Globaalisti.html>. Luettu: 12.8.2015.

DB Schenker 2015b. DB Schenker Suomessa – Suomen yritystoiminta. Luettavissa: https://www.logistics.dbschenker.fi/log-fi-fi/Yritystiedot/DB_Schenker_Suomessa/suomi.html. Luettu: 12.8.2015.

DB Schnker 2015c. Maakuljetukset – Kappaletavara. Luettavissa: http://www.logistics.dbschenker.fi/log-fi-fi/tuotteet_ja_palvelut/maakuljetukset/kappaletavara.html. Luettu 12.8.2015.

Deutsche Post DHL Group 2015a. Yrityksen esittely. Luettavissa: http://www.dhl.fi/fi/dhl_tietoa/yrityksen_esittely.html. Luettu: 10.8.2015.

Deutsche Post DHL Group 2015b. Kappaletavaralähetykset. Luettavissa: http://www.dhl.fi/fi/logistics/rahtikuljetuspalvelut/maantie_ja_rautatierahti/maantie_ja_rauta_tierahti_eurooppa/kappaletavara.html. Luettu: 10.8.2015.

DHL Freight Oy 2015. DHL Euroconnect. Helpoin yhteys Eurooppaan ja kauemmaskin. Luettavissa: http://www.dhl.fi/content/dam/downloads/fi/logistics/freight_euroconnect_fi.pdf. Luettu 27.2.2016.

DHL Logbook 2008. Deutche Post DHL Group in corporation with Technical University Darmstadt. Northern Europe. Logistics in northern Europe. Luettavissa: https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/trends/europe/europe_north.jsp. Luettu: 2.2.2016.

DSV A/S 2015. Company structure. Luettavissa: <http://www.dsv.com/About-DSV/company-structure>. Luettu: 12.8.2015.

DSV Road Oy 2015. Kappaletavaralähetykset. Luettavissa: <http://www.fi.dsv.com/road-transport/types-of-transport/groupage>. Luettu: 12.8.2015.

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2015. Ulkomaankauppa. Luettavissa: <http://ek.fi/mita-teemme/talous/perustietoja-suomen-taloudesta/ulkomaankauppa/>. Luettu: 6.2.2016.

Eurostat. 2015. Maritime transport statistics – short sea shipping of goods. Luettavissa: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods. Luettu: 6.2.2016

Grant, D., Lambert, D., Stock, J. & Ellram, L. 2006. Fundamentals of logistics management – European edition. McGraw-Hill Education. Iso-Britannia.

Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. Show Business Development Oy. Jeväskylä.

Hollesen, S. 2011. Global marketing a decision-oriented approach – Fifth edition. Financial Timers Prentice Hall. Iso-Britannia.

Honkanen, M. 16.3.2016. Senior Commercial Manager. PostNord Oy. Haastattelu. Vantaa.

Ilmatieteenlaitos. 2014. Itämeri. Luettavissa: <http://ilmatieteenlaitos.fi/itameri>. Luettu: 6.2.2016.

Insight Trans Logistics Ltd. 2015. Nähtävissä: <http://itltransport.com/groupage-transport-services-pallets-to-gibraltar/>.

Johnson, G., Whittington, R. & Scholes, K. 2011. Exploring Strategy – Ninth Edition. Financial Times Prentice Hall. Essex.

Karrus, K. 2005. Logistiikka. WSOY. Helsinki.

Logistiikan Maailma. 2015a. Maantiekuljetukset – prosessi. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_%E2%80%93_prosessi. Luettu:
10.11.2015.

Logistiikan Maailma. 2014a. Logistiikka ja toimitusketju. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikan_k%C3%A4sitteet_ja_termit. Luettu
16.1.2016.

Logistiikan Maailma 2015b. Huolintayrityksen tarjoamat palvelut. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut. Luettu:
22.2.2016.

Logistiikan Maailma. 2014c. Logistiikan avulla luodaan arvoa. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_avulla_luodaan_arvoa. Luettu 23.1.2016.

Logistiikan Maailma. 2015d. Maantiekuljetukset – termistöä. Luettavissa:
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Maantiekuljetukset_%E2%80%93_termist%C3%B6%C3%A4. Luettu: 6.3.2016.

Niskakangas, T. 2015. Paketit kulkevat nyt koteihin. Helsingin Sanomat 26.3.2015. Helsinki.

PostNord AB 2015. PostNord's 2014 Annual and Sustainability Report. Solna, Ruotsi.
Luettavissa: <http://www.postnord.com/en/media/press-releases/postnord/2015/postnords-2014-annual-and-sustainability-report/>. Luettu 5.8.2015.

PostNord 2015a. Tietoa PostNordista. Luettavissa:
<http://www.postnord.fi/fi/yritysasiakkaat/tietoa-postnordista/Sivut/home.aspx>. Luettu
5.8.2015.

PostNord 2015b. Historia. Luettavissa: <http://www.postnord.fi/fi/yritysasiakkaat/tietoa-postnordista/Sivut/Historia.aspx>. Luettu 6.8.2015.

PostNord 2015c. Markkinat. Luettavissa: <http://www.postnord.fi/fi/yritysasiakkaat/tietoa-postnordista/Sivut/Markkinat.aspx>. Luettu 6.8.2015.

PostNord 2015d. Pohjoismainen kappaletavara. Luettavissa:
<http://www.postnord.fi/fi/yritysassiakkaat/laheta/kappaletavara/Sivut/pohjoismainen-kappaletavara.aspx>. Luettu 27.2.2016.

PostNord Oy. 2015. Asiakaspalvelu. Intranet. Asiakaspalvelun koulutusmateriaali. Luettu: 5.3.2016.

PostNord Oy. 2016. Lähetysten toimitushistoria. Kohdeyrityksen oma tilastomateriaali. Luettu: 8.3.2016.

Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY Ry. 2016. LOGY -barometri – Tilanne ja odotukset Q4 2015. Helsinki.

Suomen Satamaliitto. 2015. Satamaliiton tilastoja. Luettavissa:
<http://www.finnports.com/fin/tilastot/?stats=yearly>. Luettu: 20.2.2016.

Suomen Tulli 2015a. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2014. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset14/liitteet/2014_M10.pdf. Luettu 3.11.2015.

Suomen Tulli 2015b. Ulkomaankauppatilastot – Tuonti ja vienti maittain vuonna 2014. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/maatilastoja/index.jsp. Luettu 26.1.2016.

Suomen Tulli 2015c. Rajaliikennetilasto 2014. Tullin ulkomaankauppatilastot. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/liikenne/rajaliikenne14/liitteet/2015_M03.pdf. Luettu: 9.2.2016.

Suomen Tulli 2015d. Ulkomaankauppatilastot - Kauppavaihto maaryhmittäin ja maittain SITC:n mukaan; tuonti alkuperämaittain ja vienti määrämaittain; Lopulliset luvut vuonna 2014. Luettavissa: http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/maatilastoja/index.jsp. Luettu: 28.2.2016.

Suomen Tulli 2015e. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna maittain vuonna 2014. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/liitteet_kuljumat/KuljetusMaat14_5.xls. Luettu: 5.3.2016.

Taloussanomat. 2016. Yrityshaku. Luettavissa: <http://www.taloussanomat.fi/yritykset/>.
Luettu: 7.4.2016.

Tapaninen, U. 2013. Merenkulun logistiikka. Otatiето. Tampere.

Österlund, J. & Söderbaum, F. 2015. Water Transport 2013. Trafik Analyst & Sveriges officiella statistik. Tukholma. Luettavissa:

trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjofartsforetag/sjofartsforetag-2013.pdf?. Luettu: 2.2.2016.

Turun Yliopisto. 2014. Logistiikkaselvitys 2014. Doria nettijulkaisut. Luettavissa:

<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-375-0>. Luettu 29.3.2016.