
SEUTULOGISTIIKAN KILPAILUTEKIJÄT

Logistiikan benchmarkingkysely Forssan seudun kehittämiseksi



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Logistiikan koulutusohjelma

Forssa
8.9.2010

Jari Jokinen



Logistiikan koulutusohjelma
Wahreninkatu 11
30100 Forssa

Työn nimi Seutulogiistiikan kilpailutekijät;
Logistiikan benchmarkingkysely Forssan seudun kehittämiseksi

Tekijä Jari Jokinen

Ohjaava opettaja Taisto Hirvonen

Hyväksytty _____._____.20____

Hyväksyjä

FORSSA
Logistiikan koulutusohjelma

Tekijä	Jari Jokinen	Vuosi 2010
Työn nimi	Seutulogiikan kilpailutekijät	

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää seutulogiikan kilpailutekijöitä. Työn tilaajana toimii Hämeen ammattikorkeakoulun Velog – vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle – hankeryhmä ja Velogin aluekehityspäällikkö Kirsi Sippola. Työssä kartoitettiin kehitysmahdollisuuksia Forssan seudulle. Työ toteutettiin internetpohjaisena kyselynä ja vastaajat valittiin tiukoin kriteerein eri aloilta. Työn teoriaosuus pohjautuu olemassa oleviin tutkimuksiin logistiikasta, Forssan seutukunnasta, yrittäjyydestä ja benchmarkingista.

Kyselyyn valikoitiin vastaajia seitsemästä eri kaupungista, neljästä kunnasta, viidestä maakunnasta sekä kuudesta kehityskeskuksesta. Kyselyn kohdealueesta, Kanta-Hämeestä mukana olivat kaikki kaupungit sekä Forssan seudun neljä kuntaa. Kaikkiaan kyselykutsuja lähetettiin 83. Vastauksia saatiin 21, mikä tarkoittaa 25,3 vastausprosenttia.

Tutkimustulosten perusteella havaittiin logistiikan olevan tärkeässä asemassa jokaisella paikkakunnalla ja alan ongelmat koettiin samankaltaisina. Tieverkostoon kaivattiin parannusta, mutta lähitulevaisuudessa rautateille annettiin yhä enemmän painoarvoa. Forssan seudulla keskeisenä ongelmana pidettiin huonoja yhteyksiä, eikä alueen logistiikkahankkeita tunnettu Kanta-Hämeen ulkopuolella kovin hyvin. Oma seutua pidettiin kuitenkin poikkeuksetta naapurialueita kilpailukykyisempänä.

Tulevaisuuden uhkina kunnat ja kaupungit näkivät kustannusten nousun, yritysten siirtymisen ulkomaille, kilpailun kiristymisen sekä tietotaidon puutteen. Tärkeimmäksi logistiikan kehittämisessä koettiin tehokkaan, toimivan ja hyvin keskitetyn logistiikan luominen ammattitaidon sekä hyvien liikenneyhteyksien ympärille.

Avainsanat Seutulogiikka, benchmarking, yrittäjyys

Sivut 55 s. + liitteet 7 s.

FORSSA
Degree Programme in Logistics

Author Jari Jokinen **Year** 2010

Subject of Bachelor's thesis Competition Factors in Regional Logistics

ABSTRACT

This thesis discusses the competition factors in regional logistics. The study was commissioned by the Velog Project Group and Kirsi Sippola, the Regional Development Manager of the Velog Project. This work surveys the development possibilities in the Forssa region based on the opinions of logistics experts. The survey was carried out by an internet-based inquiry and the respondents were selected from different sectors with strict criteria. The theory part of the thesis is based on existing research on logistics, the Forssa region, entrepreneurship and benchmarking.

Participants of the survey were selected from seven different cities, four different municipalities, five different provinces and six different development centres. In Kanta-Häme, the study area all three cities and four municipalities in the Forssa region took part in the survey. Questionnaires were sent to 83 persons and 21 responses were received. The response rate was 25.3.

The results of the study showed that logistics has a very important status everywhere and similar problems in this field are experienced. The road network needs improvement, but in the near future railroads are given even more value. A crucial problem for the Forssa region is considered to be its poor road network. Also its logistics projects were poorly known outside Kanta-Häme. However, the respondents considered their own region to be more competitive than that of the neighbours.

As future threats the municipalities and cities see rising expenses, companies moving abroad, tightening competition and lack of capable professionals. The most important issue in logistics development is to create efficient, well concentrated logistics with good connections together with skilled professionals.

Keywords regional logistics, benchmarking, entrepreneurship

Pages 55 p + appendices 7 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	1
2	KESKEISET KÄSITTEET	2
2.1	Logistiikka.....	2
2.2	Tieverkosto.....	3
2.3	Rataverkosto.....	5
2.4	Lentoliikenne.....	6
2.5	Vesiväylät.....	7
3	FORSSAN SEUTUKUNTA	8
3.1	Forssan seudun päätiehteydet.....	9
3.2	Forssa	11
3.3	Tammela.....	12
3.4	Humppila.....	13
3.5	Jokioinen	14
3.6	Ypäjä	15
3.7	Forssan seudun elinkeinopainotteinen strategia.....	16
3.8	Vihreä Logistiikka.....	16
3.9	Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu –hanke 2009 - 2011.	17
4	YRITTÄJYYS	18
4.1	Yrittäjyyden määritelmä.....	18
4.2	Logistiikka ja yrittäjyys.....	19
4.3	Yritysten väliset kilpailutekijät	19
5	BENCHMARKING	21
6	TUTKIMUS JA SEN TOTEUTUS.....	23
6.1	Saatekirje.....	23
6.2	Kyselylomake.....	23
7	TUTKIMUSTULOKSET.....	24
7.1	Vastaajien taustatiedot.....	25
7.2	Vastauksien tulokset.....	26
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	52
	LÄHTEET	54

Liite 1	Saatekirje
Liite 2	Kyselykaavake

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä käsitellään seutulogiikan kilpailutekijöitä. Työn tavoitteena on tutkimustulosten perusteella esitellä mahdollisuuksia Forssan seudun kehityssuuntaan, ottaa oppia muiden seutujen eri osa-alueista ja soveltaa niitä mahdollisuuksien mukaan. Avainasemassa ovat benchmarking, yrittäjyys ja logistiikka eri kuljetusmuotoineen.

Tutkimustyö toteutettiin Webropol –pohjaisena internetkyselynä maaliskuuhun 2010. Kyselyyn valittiin ennalta mahdolliset vastaajat ja kysely oli avoinna työn tilaajan Velog – Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle –hankkeen internetsivuilla. Kyselyyn ennalta valittujen vastaajien joukossa oli logistiikka-alan ammattilaisia, maakuntajohtajia, kaupunginjohtajia, kunnanjohtajia sekä kunnaninsinöörejä. Valinnat ennalta valituista vastaajista tehtiin yhteistyössä opinnäytetyön tilaajan kanssa. Kokonaisuudessaan ennalta valittuja vastaajia oli 83, ja vastauksia saatiin 21 kappaletta. Vastaajia valittiin Kanta-Hämeen jokaisesta kaupungista ja kunnasta. Muista maakunnista mukana oli kaikista yksi kaupunki. Nämä kaupungit pyrittiin valitsemaan eri kriteerein. Kriteereitä olivat muun muassa samankaltaisuus Forssan kanssa, sijainti logistisesti, meneillään olevat logistiikkahankkeet ja etäisyys Forssasta.

Työ oli mielenkiintoinen ja sitä tehdessä opin Forssan seudusta sekä logistiikasta paljon lisää. Ajankohta kyselyn toteuttamiselle oli taantuman vuoksi erinomainen. Eri seuduilla panostetaan nyt paljon toimivan infrastruktuurin kehittämiseen ja olen tyytyväinen, että pääsin työni ansiosta mukaan seuraamaan näiden päätöksien tekoa. Toivon, että työllä on käytärrvoa myös tulevaisuudessa, ja että se auttaa päätöksien teossa.

2 KESKEISET KÄSITTEET

2.1 Logistiikka

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

Logistiikka-termiä käytetään yleisesti, kun puhutaan tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista. Nämä toiminnot ovat usein näkyvin osa organisaatioiden logistisia toimintoja. Logistiikan tutkimuksen eri osa-alueita ovat muun muassa jakelu, toiminnanohjaus, kuljetukset, ostotoiminta, toimitusketjun hallinta, organisaatioiden toiminta, sekä logistisen ketjun hallintaan liittyvä tietohallinto, esimerkiksi toiminnanohjausjärjestelmät. Logistiikan voidaan nähdä koostuvan myös tulo-, tuotanto- ja lähtölogistiikasta. (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2002, 102.)

Logistiikalla pyritään tuottavaan ja kustannustehokkaaseen raaka-aineiden, keskeneräisen tuotannon ja valmiiden tuotteiden varastoinnin, materiaalivirtauksen sekä näihin liittyvän informaation suunniteluun, toteutukseen ja valvontaan asiakkaiden vaatimusten mukaisesti raaka-ainelähteiltä loppukuluttajalle (Lambert & Stock 1992, 75).

Logistiikka on tavaran hankintaan, tuotantoon ja jakeluun liittyvä strategisesti johdettu materiaali- tieto- ja pääomavirtojen integroitu prosessi, jonka päämääränä on parantaa yrityksen tuottavuutta oikeansuuntaisilla strategisilla valinnoilla, kehittämällä asiakkaille lisäarvoja ja hyötyjä parantamalla materiaalitoimintojen kustannustehokkuutta, sekä lisäämällä kierrätystä (Haapanen, Vepsäläinen & Lindeman 2005, 261).

Logistiikan toimenpitein voidaan vaikuttaa asiakastyytyväisyyteen erityisesti saatavuudessa ja toimitusvarmuudessa sekä logistiikkakustannusten osalta hinnoittelussa. Logistiikkakustannuksia ovat hankinta-, jakelu-, varastointi-, tieto- ja ohjausjärjestelmäkustannukset pääomakustannuksineen, sekä mm. ohjauksen takia syntyvät tuotannon välittömät ja välilliset lisäkustannukset. Logistiikkastrategiat ovat yrityksen kilpailustrategioiden jatkoa. (Pouri 1997, 9.)

2.2 Tieverkosto

Suomen tieverkko on ajoneuvoliikenteen käytössä olevien Suomen teiden muodostama verkko. Suomen koko tieverkon pituus on noin 454 000 kilometriä. Tieverkko koostuu valtion omistamista maanteistä, kuntien ylläpitämistä kaduista sekä yksityisten ylläpitämistä yksityisteistä. Jaottelu maanteihin, katuihin ja yksityisteihin on hallinnollinen; esimerkiksi jotkut hyvin katumaisilta vaikuttavat tiet voivat kuitenkin olla maanteitä ja toisaalta jotkut maantiemäiset osuudet katuja. (Grönroos 2007, 37.)

Päätieverkon pituus on n. 78 000 km ja se jakaantuu hallinnollisesti seuraavasti (Hokkanen ym. 2002, 144).

- Valtatiet 8 500 km,
- Kantatiet 4 500 km,
- Muut maantiet 29 000 km,
- Paikallistiet 36 000 km.

Suomen tieverkko on suhteellisen kattava ja hyväkuntoinen, joskin viime aikoina on keskusteltu paljon varsinkin alemman tieverkon rapistumisesta. Lisäksi jotkin kaupunkialueiden pääväylät ja vilkkaimmat valtatiet ovat liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta ongelmallisia. (Hokkanen ym. 2002, 145.)

Valtion omistamat maantiet muodostavat tieverkon rungon. Maantieverkon ylläpidosta vastaa liikenne- ja viestintäministeriön alainen Tiehallinto. Ennen nykyisen maantielain voimaantuloa maanteistä käytettiin nimitystä yleinen tie. (Hokkanen ym. 2002, 145.)

Maantiet luokitellaan merkityksensä mukaan valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Lisäksi yhdystiet luokitellaan käytännössä usein edelleen varsinaisiin yhdysteihin sekä merkitykseltään vähäisempiin paikallisteihin, vaikka nykyinen maantielaki ei tätä luokittelua enää tunnekaan. Maanteiden luokittelu perustuu niiden valtakunnalliseen liikenteelliseen merkitykseen tieverkon osana. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. (Grönroos 2007, 54.)

Valta- ja kantatiet muodostavat yhdessä päätieverkon. Teiden luokittelu ei siis suoraan perustu esimerkiksi teiden liikennemääriin; esimerkiksi Suomen vilkasliikenteisin tie, Helsinkiä kiertävä Kehä I, on seututie. Toisaalta jotkin syrjäseutujen valtatie voivat olla hyvinkin vähäliikenteisiä. (Grönroos 2007, 54.)

Valtakunnallisesti erityisen merkittävät valta- ja kantatiet ovat runkoteitä. Maanteihin kuuluvat myös maantielautat sekä talvitiet, joista Suomessa yleisimpiä ovat jälle rakennettavat jäätiet. (Grönroos 2007, 55.)

Liikenne- ja viestintäministeriö määrää, mitkä maantiet ovat valtateitä ja kantateitä sekä miltä osin ne ovat runkoteitä. Tiehallinto määrää, mitkä maantiet ovat seututeitä ja yhdysteitä. Moottoritiet tai moottoriliikennetiet ovat tietyt tekniset vaatimukset täyttäviä, vain moottoriajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja teitä. Opastuksellisista ja myös hallinnollisista syistä maantiet on numeroitu. (Hokkanen ym. 2002, 189-190.)

2.3 Rataverkosto

Rautatie on liikenneväylä, jonka kulkualustana on kahden rinnakkaisen teräskiskon ja niitä alapäin tukevien ratapölkkyjen muodostama, ratapengerruksen päällä lepäävä raide. Rautatiellä kuljetetaan junilla rahtia ja matkustajia, ja liikenne on yleensä aikataulunmukaista. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi n.d.)

Rautatiet voidaan jakaa tärkeytensä ja käyttötarkoituksensa mukaan pääraitoihin, yhdysraitoihin eli poikkiraitoihin, rinnakkaisraitoihin, sivuraitoihin ja pistoraitoihin. Kaupunkirata on ainoastaan kaupungin lähiliikenteeseen käytetty rautatien osuus, jossa ei kulje kaukoliikennettä, kuten tavara- tai pikajunia. Metrorata on yleensä yleisestä rautatieliikenteestä täysin erillinen, suurten kaupunkien sisäiseen matkustajaliikenteeseen suunniteltu ja rakennettu rautatie. Metrorataa käyttävä liikennejärjestelmä on yleisnimitään metro. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi n.d.)

Kansainvälisesti ajatellen merkittävä mitta on raideleveys, joka Suomen rautateillä on 1524 millimetriä. Likimain sama raideleveys on Venäjällä. Suomen ja Venäjän yhteinen raideleveys juontuu historiallisista syistä. Kun rautateitä alettiin Suomeen rakentaa, oli maamme Venäjän autonominen suurruhtinaskunta. Valtaosassa Länsi-Eurooppaa, kuten Ruotsissa ja Saksassa raideleveys on 1 435 mm, mikä onkin kansainvälisesti yleisin raideleveys. Suomen raideleveydestä aiheutuu haittaa läntisen liikenteen kuljetuksille, koska tavarat on joko siirtokuormattava läntisiin vaunuihin, tai vaunujen telit on vaihdettava rajalla. Molemmilla läntisillä raja-asevilla (Turku ja Tornio) suoritetaan molempia toimenpiteitä. (Hokkanen ym. 2002, 192.)

Maaston mukaan rautatiet voidaan jakaa tasanko-, mäkima- ja vuoriraitoihin. Rakenteen perustella erotetaan tartunta- eli adheesioradat ja hammasradat. Suurkaupunkien alueella kulkevat radat rakennetaan joko tunneleihin, eli ne ovat maanalaisia ratoja, tai maan pintaa ylemmäksi ilmaradoiksi tai korkoradoiksi. (VR –Konserni 2009.)

2.4 Lentoliikenne

Lentokone on ilmassa liikkuva, ilmaa raskaampi kiinteäsiipinen ilma-alus. Lentokone pysyy ilmassa sen kantopintojen, kuten siipien aiheuttaman nostovoiman ansiosta. Kaupalliseksi ilmakuljetukseksi katsotaan ilma-aluksen käyttäminen matkustajien, rahdin ja postin kuljetukseen maksua tai muuta korvausta vastaan. Kaupallista ilmakuljetusta saa harjoittaa vain Ilmailuhallinnon myöntämän luvan mukaisesti. (Facta n.d.)

Suomen siviililentoasemien omistaja on Ilmailulaitos. Eräillä lentoasemilla kenttäalue on sekä Ilmailulaitoksen että ilmavoimien yhteisessä käytössä. Lennonvarmistustoiminnasta vastaa Ilmailulaitos ja osin myös Ilmavoimat. Asemia ja terminaaleja käyttävät lentoyhtiöt toimivat ilmailulaitoksen vuokratiloissa. (Finavia n.d.)

Vuonna 1999 Suomessa oli 29 lentoasemaa, joiden kiitoradan pituus oli yli 2438 metriä. Käytännössä tämän kokoinen kiitorata tarvitaan suihkutupbiinikoneilla tapahtuvan säännöllisen reittiliikenteen järjestämiseksi. Jonkin kokoinen rahtiterminaali on 19 lentoasemalla, muiden ollessa avatut ainoastaan henkilöliikenteelle. Lentokenttiä maassamme on yli 150 kpl, mutta suurin osa niistä on tarkoitettu kevyelle yleisilmailulle. (Finavia n.d.)

Lentoaseman sijoittelussa on huomioitava lukuisia asioita. Ensinnäkin ilma-alusten nousu ja laskeutuminen ovat sekä vaarallisia, että melua aiheuttavia toimenpiteitä. Tästä syystä nousu- ja lähestymisreittien ei ole suotavaa kulkea välittömästi asutustaajamien yli. (Finavia n.d.)

Toiseksi kiitoradan tulee olla mahdollisimman tasainen. Ilma-aluksen nousun ja laskun aikainen maanopeus on huomattavan suuri, minkä lisäksi jo keskikokoinen kaupallisen liikenteen kone on suhteellisen raskas, joten varsinkin laskeutumisen yhteydessä laskutelineet joutuvat lujille. Epätasainen kiitorata yhdessä liukkauden kanssa on myös turvallisuusriski, sillä laskeutumisen jälkeen koneen pysäytys tapahtuu luiston rajamailla. (Finavia n.d.)

Kolmanneksi lentoterminaalissa ilmaliikenne yhdistyy maantieliikenteeseen. Tästä syystä lentoaseman tulee sijaita riittävän hyvän maantieyhteyden päässä. Varsinkin vilkkailla lentoasemilla pysäköintitilat ja sisään- uloskäytävät saattavat ruuhkautua pahasti. (Hokkanen ym. 2002, 197-198.)

2.5 Vesiväylät

Suomessa vesiteiden ylläpidosta ja rakentamisesta vastaa merenkulkulaitos. Merialueella erotetaan toisistaan rannikkoväylät ja varsinaiset meriväylät. Rannikkoväylät ovat tavallisesti kapeampia, matalampia ja mutkaisempia kuin varsinaiset meriväylät. Tämän vuoksi eräiden satamien aluskoko rajoittuu väyliin mukaan pieneksi. Kansainvälisesti huomattavin koko Itämeren rajoittava tekijä on Tanskan salmi, joka rajoittaa Itämerelle tulevien laivojen syvyyden 15 metriksi. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi n.d.)

Merkittävimmät sisävesiväylät ovat Päijänteen–Keiteleen alueen uittoväylä ja Saimaan altaan alue. Saimaalta on kulkuyhteys Saimaan kanavan kautta Suomenlahteen. Kanava on suurimmaksi osaksi Venäjän Federaation alueella, ja Suomella on sen käytöstä vuokrasopimus Venäjän kanssa. Uusin, kesällä 2010 allekirjoitettu sopimus jatkaa kanavan käyttöoikeutta 50:llä vuodella vuodelle 2060. Toinen merkittävä kanava on Päijänteen ja Keiteleen välinen uittokanava. (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi n.d.)

Suomen oloissa vesiväylien ongelmana ovat nimenomaan jäätymisestä aiheutuvat kustannukset. Paitsi että jäänmurto on kallista, myös alusten kulkuaika hidastuu jäissä huomattavasti. Lisäksi jäissä ajaminen lisää polttoainekustannuksia. (Hokkanen ym. 2002, 201-202.)

Satamat voidaan luokitella kuljetettavien tavaroiden mukaan, jolloin toisistaan erotetaan:

- kappaletavarasatama,
- bulkkitavarasatama,
- konttisatama,
- kemikaalisatama,
- matkustajasatama ja
- yleissatama.

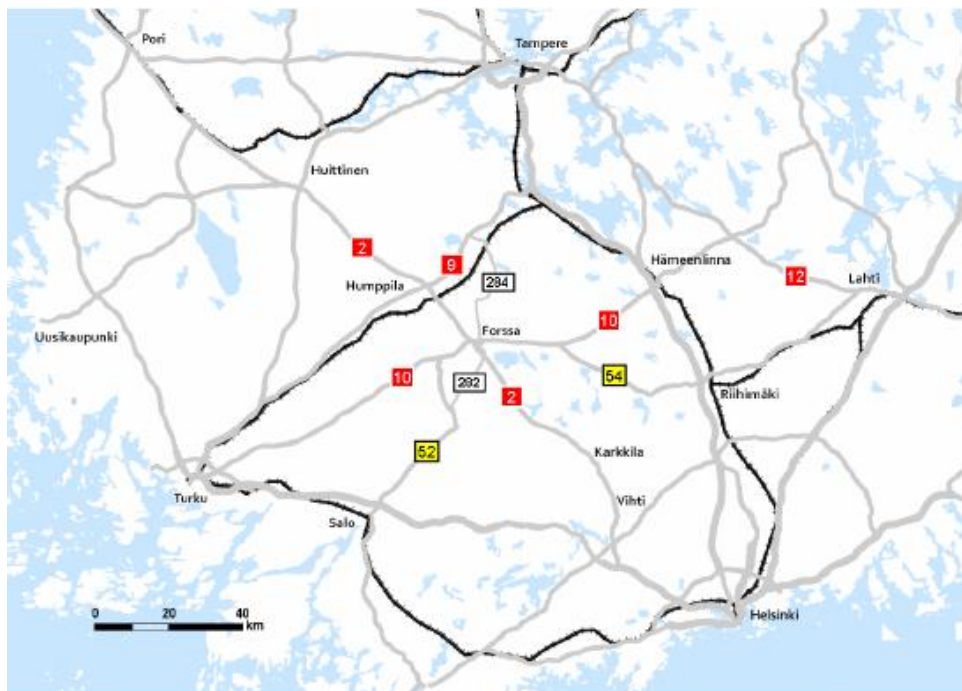
3 FORSSAN SEUTUKUNTA

Forssan seutukunta on yksi Etelä-Suomen seutukunnista. Se sijaitsee Etelä-Suomen läänissä, Kanta-Hämeen maakunnassa (Kuva 1). Siihen kuuluu viisi kuntaa. Forssan seutukunnan asukasluku vuonna 2007 oli 35 460. Se tunnetaan kansallisesti merkittävänä elektroniikka-, ympäristö-, elintarvike-, metalli- ja rakennustuotealojen keskittymänä. (Forssa n.d.)

Forssan seutukuntaan kuuluu Forssan kaupunki, sekä Tammelan, Humppilan, Jokioisten ja Ypäjän kunnat (Forssa n.d.).

Forssan seudun keskus on valtatie 2:n ja valtatie 10:n risteyksessä sijaitseva Forssan kaupunki. Muita tärkeitä tieyhteyksiä seudulla on Humppilan sivussa kulkeva valtatie 9. (Forssa n.d.)

Forssan seudun vuoteen 2025 ulottuvassa elinkeinostrategiassa painopistealueeksi on valittu ekologisuus ja vihreä logistiikka. Yritysten sijoittumisessa tietylle alueelle logistinen toimivuus ja sijainti on tärkeä tekijä. Humppila Eco Airport & Logistic Centre -toimintamalli tukee yritysten sijoittumisen logististen edellytysten kehittämistä ja siten seudullista kehitystä. Muita merkittäviä tekijöitä ovat mm. työvoiman saatavuus sekä kunnan nopea yrityksiin liittyvä päätöksenteko. Forssan alueen selkeitä etuja ovat hyvä saavutettavuus eri suunnista ja kohtuulliset etäisyydet Suomen suurimpiin kaupunkeihin sekä useisiin merkittäviin satamiin. (Pöyry Maantieselvitys 2010.)



Kuva 1. Forssan seutu ja sen sijainti

Forssan seudun vahvuuksia on hyvä logistinen sijainti Etelä-Suomen alueella ja hyvät mahdollisuudet kehittää liiketoimintaa, joka vaatii paljon tilaa. Myös seudulla havaittavissa oleva kehitysmönteisyys ja aktiivinen uusien vahvuusalueiden etsiminen edesauttavat Forssan seudun myönteistä kehitystä. Esimerkiksi konseptoitua ajoharjoitteluun ja elämymatkailuun liittyvää keskusta on selvitetty eri puolilla Etelä- ja Keski-Suomea, ja tällaiseen toimintaan Forssan seudulla on tarjota hyvät edellytykset. Forssan seudun saavutettavuus on tällaisten konseptien näkökulmasta erittäin hyvä. (Pöyry Maantieselvitys 2010.)

Klusterien muotoutuminen on yksi alueellisen kilpailukyvyyn kehittymisen näkökulma. Ekologisuuden ja vihreän logistiikan ympärille on mahdollista kehittää todellinen klusteri, mutta mikäli Humppila Eco Airport & Logistic Centre (HEA)-konsepti toteutuu, on mahdollista löytää muitakin toimialoja, joiden ympärille saattaa kehittyä toimintojen keskittymistä siten, että voidaan puhua klusterista. Tyypillisesti klusterien muodostumisessa alueellisellakin tasolla perustana ovat laajat työvoimamarkkinat ja vahva innovaatiokulttuuri, joten tästä näkökulmasta Forssan seudulla riittää haasteita tulevaisuuden kehityksen suhteen. (Pöyry Maantieselvitys 2010.)

3.1 Forssan seudun päätieyhteydet

Forssan seutua halkovat kolme valtatietä. Nämä ovat valtatietä 2, 9, ja 10. Valtatien 2 (Kuva 2) pituus on 227 km (Vihdin Palojärvi – Porin Mäntyluoto). Tie erkanelee valtatiestä 1 Palojärvellä. Tie toimii pääyhteytenä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan sekä osiin Hämettä, Pirkanmaata ja Pohjanmaata. Tie on myös vaikutusalueensa yhteys Helsingin, Porin ja Rauman satamiin.

Valtatietä 10:n pituus on 167 km (Turku – Tuulos) ja sen kautta on yhteys edelleen Lahteen ja Kouvolaan vt 12 kautta. Vt 10 on suoriin yhteys Turusta Lahden ja Kouvolan suuntaan. Yhteysväli Hämeenlinna - Lahti on erityisen merkittävä. Forssasta on matkaa vt 10:n kautta Turkuun 90 km ja toisaalta Hämeenlinnaan 55 km, Lahteen 125 km ja Kouvolaan 190 km.

Valtatietä 9:n pituus on 665 km (Turku – Jyväskylä – Kuopio – Joensuu – Niirala). Vt 9 sivuaa suunnittelualuetta Humppilassa ja tarjoaa yhteyden suunnittelulta Eco Airport –alueelta Turun ja Tampereen suuntaan. Tie on koko maan mittakaavassakin tärkeä poikittaisreitti ja yhdistää alueellisesti mm. Forssan ja Humppilan Varsinais-Suomen satamiin. (Pöyry Maantieselvitys 2010.)

Muut keskeiset tiet ovat kantatiet 52 ja 54 sekä seututiet 282 ja 284. Kantatien 52 pituus on 111 km (Tammisaari - Jokioinen) ja se tarjoaa yhteyden suunnittelualueelta Saloon ja Hangon satamaan. Tien suurimmat kehittämistarpeet ovat Salon kohdalla (ohitustietarve) sekä tien pohjoisosassa (yhteysväli Somero – Jokioinen). Kuvaavaa tien kunnolle sen pohjoisosassa on, että forssalaiset käyttävät ensisijaisesti st 282:aa päästäkseen kt 52:lle. Kantatien 54 pituus on 95 km (Hollola - Tammela) ja se tarjoaa vaihtoehdoisen yhteyden Forssasta Lahden ja Kouvolan suuntaan. Kt 54 on etenkin raskaan liikenteen suosima reitti vt 10 - vt 12 -yhdistelmän sijaan. Seututien 282 pituus on n. 30 km (Someron pohjoisosa – kr Forssa/Tammela). Seututie on osa suorinta reittiä Forssasta Salon suuntaan ja sen pohjoisosaa on kunnostettu viime vuosina. Seututien 284 pituus on n. 40 km (Forssa – Urjala), ja se on yleisesti käytetty oikotie Tampereen suuntaan. (Pöyry Maantieselvitys 2010.)



Kuva 2. Näkymä valtatie 2:lta

3.2 Forssa

Forssa, noin 18.000 asukkaan kaupunki, sijaitsee lounaisessa Sisä-Suomessa maan asutuksellisen ja taloudellisen toiminnan painopisteessä noin tunnin matkan päässä Helsingistä, Turusta ja Tampereelta. Logistisesti ajatellen Forssan sijaintia Suomen kartalla pidetään yleensä ihanteellisenä. Tästä täyden hyödyn saamiseksi olisi kaupungin logistiikkayhteyksiin tehtävä pikaisesti parannuksia. (Forssa n.d.)

Forssa on Humppilan, Jokioisten, Tammelan ja Ypäjän kuntien muodostaman 36.000 asukkaan talousalueen työssäkäynnin keskus sekä hallinnollinen, kaupallinen ja palvelukeskus. Työpaikkaomavaraisuus on noin 127 % (Forssa n.d.).

Forssan historia alkoi 1847, kun ruotsalaissyntyinen Axel Wilhelm Wahren perusti kehräämön Loimijoen varrelle. Teollistuminen pääsi vauhtiin, ja kaupunki kasvoi ja kehittyi tiiviisti tehtaan myötä. Tehtaiden lisäksi Wahren rakennutti mm. asuntoja, sairaalan, kirjaston, kauppapuodin ja koulun. Forssan kauppala perustettiin 1923, ja vuonna 1964 Forssasta tuli kaupunki. Samoihin aikoihin valmistuneet valtatie Turkuun, Poriin ja Helsinkiin edistivät vauhdikkaasti kaupungin kehitystä. (Forssa n.d.)

Tekstiiliteollisuus oli suurin työllistäjä 1970 -luvun lopulle saakka, jonka jälkeen 1980 -luvulla rakennusosa- ja nykyään elintarviketeollisuus on merkittävin työllistäjä. Myös graafisen alan työpaikkoja on kaupungissa runsaasti. Forssassa sijaitsevat mm. HK-Ruokatalo Oyj, Parmarine Oy, Atria Suomi Oy, SanomaWsoy, Parma Oy, Fenestra Oy, Saint-Gobain Isover Oy ja Vansco Electronics Oy Parker Hannifin. (Forssa n.d.)

Forssan seutu oli nimetty kansalliseksi 3-tukialueeksi vuoteen 2006 saakka, ja se oli yhdessä Riihimäen seudun kanssa Helsinkiä lähinnä sijaitseva tukialue. Seutu oli nimetty EU:n tavoite 2 -alueeksi vuosiksi 2000-2006. Tämä merkitsi korkeampia yritystukiprosentteja, mikä lisäsi seudun kilpailukykyä. Kaupungilla on tarjottavana tontteja runsaasti mm. tuotannolliseen toimintaan. (Forssa n.d.)

Forssassa sijaitsee useita oppilaitoksia, joista voidaan erityisesti mainita Hämeen ammattikorkeakoulu, Forssan ammatti-instituutti ja Forssan Aikuiskoulutus (Forssa n.d.).

3.3 Tammela

Tammelan kunta sijaitsee Etelä-Suomen läänin luoteisosassa. Naapurikuntina ovat pohjoisessa Urjala ja Kalvola, idässä Hattula, Renko ja Loppi, etelässä Karkkila, Nummi-Pusula ja Somero sekä lännessä Forssa ja Jokioinen (Tammela n.d.).

Etäisyys Tammelan kunnan keskustasta Forssan keskustaan on noin 8 km. Lähimpiin suuriin asutuskeskuksiin, esimerkiksi Hämeenlinnaan matkaa kertyy 48 km. Kolmeen suureen Eteläisen Suomen kaupunkiin, eli Helsinkiin, Turkuun ja Tampereelle on jokaiseen matkaa noin 100 km. Rautateitse matkaaville lähin pysäkki on Humppilassa noin 30 km päässä. Lähin reittiliikenteen lentokenttä on Helsinki - Vantaan lentokenttä, jonne kertyy matkaa 100 km. Forssassa kuitenkin sijaitsee pienlentokenttä. Tammelan kunnan asukasluku oli 2010 alussa 6624 asukasta. (Tammela n.d.)

Nykyinen Tammelan kunnan alue on 1500 -luvulla kuulunut Loimon, myöhemmin Portaan hallintopitäjään, joka käsitti pääkohdissaan nykyiset Forssan ja Someron kaupungit sekä Jokioisten, Humppilan, Tammelan ja Ypäjän kunnat (Tammela n.d.).

Vuonna 1923 Tammelan pitäjään kuuluneesta Forssan kylästä muodostettiin itsenäinen kauppala, jolloin kunnan pinta-ala väheni 88,4 km² ja asukasluku lähes 8 000 henkilöllä. Vuonna 1956 liitettiin Tammelaan Kalvolan kunnasta Patakankaan alue, n. 72 km². Liitoksen mukana kuntaan tuli 252 uutta asukasta. Vuonna 1971 liitettiin Tammelasta Lempään alue Forssaan, n. 9 km². Liitoksen mukana kunnasta siirtyi Forssaan 100 asukasta. (Tammela n.d.)

Tammelan sijainti logistisesti ajateltuna on hieman haasteellisempi. Ainoa raskaalle liikenteelle sopiva väylä sijaitsee kunnan pohjoisosassa ja vain sivuaa kunnan tärkeimpiä keskuksia. Tammelan vahvuudet ovat kuitenkin muualla kuin raskaassa teollisuudessa. Tammelan kunnan asukasluku melkein kaksinkertaistuu kesäisin kunnassa sijaitsevien loma-asuntojen vuoksi. Lisäksi seudun luonto ja vesistöt tarjoavat oivallisen ympäristön matkailuun.

3.4 Humppila

Humppilan kunta sijaitsee Lounais-Hämeessä, vilkasliikenteisten valtateiden 2 ja 9 risteyksessä. Kunta on perustettu vuonna 1874. Humppilan kunnan asukasluku vuoden 2008 lopussa oli 2537. Kunnan suurin pituus luoteesta kaakkoon on 19 km ja leveys koillisesta lounaaseen 14 km. Korkein kohta 155 m meren pinnan yläpuolella on naapurikunnan Urjalan rajalla. Naapurikaupunkeja ovat Forssa ja Loimaa. Forssaan on matkaa 21 km ja Loimaalle muutama kilometri enemmän. (Humppila n.d.)

Suurimpia työnantajia kunnassa ovat Humppilan kunta, Humppilan Osuuspankki, Oy Hackman Designor Humppilan Lasi, Maviteknik Oy, Kuljetusliike Toivo Nieminen, Suomen Telakone Oy ja Kodin Sininen Oy (Humppila n.d.).

Humppilan kunnassa sijaitsee ainakin toistaiseksi Forssan seudun ainoa rautatie. Kuntaan on suunnitteilla kansainväliset mitat täyttävä rahti- sekä matkustajalentokenttä Humppila Eco Airport Logistics Centre. (Humppila Eco Airport n.d.)

Logistisesti ajateltuna Humppila sijaitsee hyvien yhteyksien päässä. Humppilassa kulkee valtatie 9 ja valtatie 2. Valtatie 9 on peruskorjattu vilkasliikenteinen väylä. Valtatie 2 tarvitsisi puolestaan parannusta. Humppila muodostaa yhdessä Forssan kanssa hyvän risteyskohdan liikenteelle, ja on varmasti vahvoilla tulevaisuuden logistiikkahankkeita suunniteltaessa.

3.5 Jokioinen

Jokioisten kunnassa asuu 5768 ihmistä, ja sen pinta-ala on 181,95 km², josta 1,52 km² on vesistöjä. Forssan kaupunki sijaitsee Jokioisista itään ja sen keskustaan on matkaa noin 9 km (Jokioinen n.d.).

Luonnonympäristöltään Jokioinen on vähäjärvistä viljelymaisemaa, jota hallitsevat laajat pelloiksi raivatut savikot ja paikoin näiden väliin jäävät kalliosydämiset moreeniselänteet. Noin puolet Jokioisten pinta-alasta on metsää ja puolet peltoa. Kunnan keskiosissa vaihtelua maisemaan tuo Humppilasta Tammelaan jatkuva harjujakso, johon Jokioisissa kuuluu Kirmunharju Rehtijärven rannalla. (Jokioinen n.d.)

Jokioisten keskeisin vesistö on kunnan ja sen keskustaaajaman halki virtaava Loimijoki. Pienempiä vesiä ovat Loimijokeen pohjoisesta laskeva Jänhijoki ja siihen laskeva Rehtijärvi. Etelästä Loimijokeen laskee Tammelan Torronsuosta alkunsa saava Haapajoki, jonka valuma-alueella ei ole järviä. Pohjoisessa Jokioisten ja Forssan rajajokena virtaa Forssan Kojjärvestä alkunsa saava Loimijoen sivujoki Kojonjoki, joka laskee Loimijokeen Alastarolla Loimaalla. Toinen Jokioisten järvistä on Kojonjokeen laskeva Kii-punjärvi Kiipun kylässä Jokioisten ja Humppilan rajalla. (Jokioinen n.d.)

Jokioisilla toimii myös MTT:n (Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus) pääkonttori. MTT on merkittävä Suomen- ja koko maailmankin mit-takaavassa. MTT tekee elintarvikealan tutkimuksia sekä maatalouden ympäristötutkimuksia ja toimii maa- ja metsätalousministeriön alaisuudessa. (Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus n.d.)

Logistisen houkuttelevuuden kannalta Jokioisilla riittää haastetta. Ainoa pääväylä Tammelan kunnan tapaan on kuntaa sivuava valtatie 10. Teollisuuden sijaan Jokioisilla riittääkin maatalouden harjoittamiselle tilaa.

3.6 Ypäjä

Ypäjän kunta sijaitsee Forssan seudun lounaisessa osassa. Kunnan väkiluku keväällä 2010 oli 2581. Sen pinta-ala on 183,26 km², josta sisävesiä on 0,5 km². Ypäjästä Forssaan on matkaa noin 23 km, Turkuun 74 km, Tampereelle 96 km ja Helsinkiin 132 km (Ypäjä n.d.).

Ypäjä tunnetaan luultavasti parhaiten hevosista. Kunnassa sijaitsee Hevosopisto ja siellä järjestetään vuosittain Finnderby –ratsastuskilpailu. Kuntaa markkinoidaan Suomen hevospitäjänä. Kunnan asukasluku on 1980-luvun jälkeen laskenut vuosi vuodelta. Viime vuosina kunta on saanut jonkin verran jarruteltua muuttoliikettä ja houkutelua uusia asukkaita kuntaan mm. Hevosopiston ja edullisten tonttien avulla. (Ypäjä n.d.)

MTT:n hevostutkimus sijaitsee Ypäjällä. Omia hevosia tutkimuskäytössä on noin 40 ja lisäksi tutkimusta tehdään Ypäjän hevosopiston hevosilla. Tutkimusta tehdään neljällä osa-alueella: hevosten ravitseminen, hevosten hyvinvointi ja ympäristö, hevosten lisääntyminen ja hevosten liikuntafysiologia. (Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus n.d.)

Ypäjän sijaintia voisi kuvata kaikkein huonoimmaksi raskaamman logistiikan kannalta. Ainoat kulkuyhteydet kuntaan ovat pienet väylät sekä seututie 213. Lisäksi Ypäjä sijaitsee haasteellisesti vain noin kahdenkymmenen kilometrin päässä sekä Forssasta, että Loimaalta, jotka molemmat ovat logistiikan sijoittumisen kannalta houkuttelevampia. Kuitenkin Ypäjän pääelinkeino on hevosissa, eikä seudun arvioiminen logistiikan kannalta ole oleellista.

3.7 Forssan seudun elinkeinopainotteinen strategia

Forssan seudun vuoteen 2025 ulottuvassa elinkeinostrategiassa strategisiksi toimialoiksi on määritelty ympäristö ja energia, hyvinvointi, vihreä logistiikka ja teknologia, joihin liittyy toimialoja leikkaavina toimenpidealueina osaaminen, tutkimus ja tuotekehitys, kansainvälisyys, palveluliiketoiminta ja luova talous, yhteistyö pääkaupunkiseudun kanssa sekä alueellinen yhteistyö. Ympäristöteknologiasta ja siihen liittyvästä yritystoiminnasta yhdistettynä vihreään logistiikkaan on mahdollista rakentaa Forssan seudulle toimialakokonaisuus, josta on mahdollisuus kehittää kansainvälisesti tunnettu tuote seutukunnalle, ja siten uusi merkittävä kilpailukykytekijä seutukunnalle ja sen vetovoimaisuuden kasvattamiselle. Ympäristötoimialan lisäksi Forssan seudun vahvoiksi toimialoiksi on tunnistettu elektroniikka-, metalli-, elintarvike-, hyvinvointi- sekä rakennustuotetoimialat. Muita tunnistettuja vahvuuksia seutukunnan alueella ovat hevostalous, Agropolis, elektroniikkaklusteri, sekä tietoliikenteen, graafisen alan ja elintarviketeollisuuden osaaminen. Alueella on myös tekstiilialan osaamista, jolle ei tällä hetkellä ole näkyvissä hyödyntäjää. Sama tilanne on rakennusteollisuuden ja erityisesti betonialan osaajien suhteen.

3.8 Vihreä Logistiikka

Forssan seudulla on käynnissä vuosina 2010 - 2015 vihreän logistiikan kehittämissuunnitelma. ”Kyseessä on kolmivaiheinen ohjelma, jossa toisiinsa loogisesti liittyvät, toisiaan tukevat toimenpiteet ja hankkeet, sekä yksittäiset että julkiset, rakentavat tietyllä resursoinnilla Forssan seudusta Suomen johtavan vihreän logistiikan keskuksen”. (Sippola, 2010.)

Vihreän logistiikan nostaminen elinkeinopainotteisen strategian kehittämiskohteeksi on selkeä viesti ulospäin siitä, että seudulla panostetaan logistiikka-asioihin. Vihreä logistiikkakokonaisuus on euromääräisesti painavin kehittämiskohde. (Sippola, 2010.)

Vihreään logistiikkaan liittyen on seudulla käynnissä tällä hetkellä useita hankkeita. Forssan kaupungilla on käynnissä Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu (kuntien yhteinen maankäyttöhanke). Hämeen ammattikorkeakoululla on käynnissä Velog –Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle, Vetos –Vetovoimaa toimitusketjujen osaamisella Forssan seudulle, Ello, Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukykyyn vahvistaminen –hankkeet sekä Ecohub kokonaisuus. (Sippola, 2010.)

Velog –vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle –hankkeen tavoitteena on Forssan seudun logistisen sijainnin systemaattinen kehittäminen ja seudulla sijaitsevien yritysten toimintaedellytysten parantaminen logististen ratkaisujen avulla.

Vetos –Vetovoimaa toimitusketjujen osaamisella 2009 - 2011 –hankkeen tavoitteena on kehittää yritysten toimitusketjuratkaisuja, kansainvälistymistä ja verkostoitumista.

Ello –Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukyvyyn vahvistaminen 2009 - 2012 –hankkeen tavoitteena on kehittää Etelä-Suomen kuljetuskäytävän ekologisuutta siten, että ekologisuus voidaan hyödyntää kilpailutekijänä logistiikkakeskittymissä. Pilottina toimii Ecohub –logistiikka-alueen kehittäminen.

3.9 Forssan seudun strateginen rakennetarkastelu –hanke 2009 - 2011

Forssan seudun strategisessa rakennetarkastelussa ratkaistaan yhdyskuntarakenteen pitkän tähtäimen kehittämiseen liittyvät maankäytön keskeiset kysymykset. Ratkaisuja haetaan myös seudullisesti merkittävien toimintojen ja verkostojen sijoittamiseen (mm. kaupalliset keskittymät, tiehankkeet, logistiset toiminnot, seudulliset virkistysalueet, häiriöitä tuottavat toiminnot).

Suunnitelmassa määritellään selkeä näkemys maankäytön rakenteesta ja kehityslinjoista sekä uusista alueista ja täydennysrakentamisesta sekä rakentamattomista alueista. Suunnitelmina tehdään vähintään kaksi vaihtoehtoa:

1. vaihtoehtoissa tuodaan esille miten erityiset isot hankkeet voivat vaikuttaa rakenteeseen muuttaessaan kehityksen suuntaa (rautatien positiivisen vaikutuksen kasvattaminen, lentokenttä- ja logistiikka-alueenrakentaminen, yhteydet muuhun Etelä-Suomeen moottoritien välityksellä).
2. Tasaisen kasvun vaihtoehto, jossa nykyinen kasvu jatkuu ja alueet tiivistyvät, kilpailuvalttina on vahva identiteetti. (Sippola, 2010.)

4 YRITTÄJYYS

4.1 Yrittäjyyden määritelmä

Yritys on yksikkö, joka ostaa tuotannontekijöitä, yhdistää ne tuotantoprosessissa ja myy nämä tuotteet tuloa saadakseen. Tuotannontekijöitä ovat esimerkiksi raaka-aineet, tarvikkeet, koneet, laitteet ja työvoima. Näitä kaikkia aineellisia ja aineettomia panoksia tarvitaan tuotannon aikaansäämiseksi. Tuotantoprosessi on tapahtumasarja, jossa tuotannontekijät yhdistetään. Tämän tuloksena syntyy yrityksen tuotos, eli tavaroita ja palveluja. (Kinkki & Lehtisalo 1996, 10.)

Yritystoimintaa voidaan harjoittaa monella tavalla ja monessa muodossa. Yritystoiminta voidaan käsitteellä rinnastaa elinkeinotoiminnan ja liiketoiminnan käsitteisiin. Kaikissa niissä on kysymys itsenäisestä taloudellisesta toiminnasta, jota harjoitellaan organisoitumalla juridiseen muotoon, jolla tavoitellaan taloudellista hyötyä. (Villa, Ossa & Saarilehto 2007, 17.)

Yritystoiminnalla on yhteiskunnassa keskeinen rooli. Yritykset tuottavat suuren osan yhteiskunnassa tarjottavista tavaroista ja palveluista. Tämän lisäksi ne luovat työpaikkoja, maksavat veroja sekä käyvät ulkomaankauppaa ja edistävät yhteiskunnan kehitystä. Yrittäjälle itselleen yritys antaa työpaikan sekä mahdollisuuden toteuttaa itseään. (Kinkki & Lehtisalo 1996, 9.)

Yrityksillä on kaikissa yhteiskuntajärjestelmissä tärkeä tehtävä. Suomalainen talousjärjestelmä on sekatalous, jossa yksityisten yritysten tarjonnalla tyydytetään kysyntä. Tätä yrittämistä ohjaa ja valvoo julkinen valta sopivaksi katsomallaan tavalla. Julkinen valta harjoittaa itse yritystoimintaa erityisesti sellaisilla aloilla, joita se ei katso voivansa antaa yksityisten yritysten hoidettavaksi, kuten alkoholin myynti ja tietoliikenne. (Kinkki & Lehtisalo 1996, 13.)

Yrittäjyys on uusien toimintaorganisaatioiden, erityisesti liiketoiminnallisten yritysten luomista vastauksena havaittuihin mahdollisuuksiin tai puutteisiin markkinoilla. Yrittäjyyttä pidetään kansantaloudellisen toiminnan perustana. Ilman riittävää yrittämistä yhteiskunnan työllistämismahdollisuudet heikkenevät. Yrittäjyydellä voidaankin tarkoittaa montaa asiaa riippuen siitä, millaisesta yhteiskunnasta on kyse. (Villa ym. 2007, 17.)

4.2 Logistiikka ja yrittäjäyys

Logistiikka on yrityksen markkinoinnin tärkeimpiä tukitoimia. Logistiikan avulla yritys pyrkii tuottamaan asiakkaille mahdollisimman paljon lisäarvoa ja näin parantamaan yrityksen kokonaiskannattavuutta (Hokkanen ym. 2002, 69).

Logistiikan alalla mahdollisia yrityksiä ovat muun muassa logistiikkapalvelut, kuljetusvälitys, huolinta ja rahtaus, varastointipalvelut, linja-autojen tilausliikenne sekä liikkeenjohdon konsultointi. Yrittäjät.fi –sivuston mukaan Suomessa on tällä hetkellä 81 446 eri yritystä. Pelkästään logistiikan alalle on näistä rekisteröity 91 kappaletta. On kuitenkin huomioitavaa että logistiikka-alan yritykset ovat usein huomattavan suuria ja kansainvälisiä. Suurimmat Suomessa toimivat logistiikka-alan yritykset ovatkin näin ollen ulkomaisessa omistuksessa. Näistä hyviä esimerkkejä ovat muun muassa TNT, DHL, Schenker ja UPS. Kotimaassa postilogistiikkaa hoitaa pääasiassa Itella, mutta omaa toimintaa harjoittaa myös Matkahuolto.

4.3 Yritysten väliset kilpailutekijät

Yritys on yksikkö, joka ostaa tuotantotehtäviä, yhdistää ne tuotantoprosessissa. Yritystoimintaan liittyviä riskejä ovat liikeriski, vahinkoriski, henkioriski ja rahoitusriski. Liikeriski tarkoittaa koko yritystoimintaan liittyvää epävarmuutta, joka parhaiten näkyy tappiollisena toimintana. Tällöin asiakkaat eivät osta riittävästi yrityksen tuotetta, jolloin syntyy tappioita. Mikäli yritys tekee tappioita, saattaa omistaja jäädä vaille omaa osuuttaan tai menettää konkurssin sattuessa koko sijoituksensa. Vahinkoriskit tarkoittavat tapahtumia, jotka syntyvät onnettomuuksien kautta, joita ovat esimerkiksi tulipalot, murrot, ilkivalta, luonnonmullistukset, työtapa- turmat, kuolemantuottamukset ja rikkoutumiset. Onnettomuuksien kautta syntyvät vahingot voidaan minimoida vakuuttamalla toiminta. Henkioriskit kohdistuvat yrityksen henkilökuntaan, joita ovat sairastumiset, loukkaantumiset ja kuolemantapaukset. Henkilökunnan vaihtuvuus voi myös aiheuttaa yritykselle vahinkoa. Rahoitusriskillä tarkoitetaan velkaa. Mitä enemmän yrityksellä on velkaa omaan pääomaan nähden, sitä enemmän sillä on myös rahoitusriskejä. Myynnin vaihtelut voivat johtaa siihen, ettei yritys selviä lyhennyksistään ja koroistaan. (Kinkki, Hulkko & Mäkinen 2001, 158–160.)

Yrityksen on selvitettävä toimintaansa liittyvät riskit ja pyrittävä hallitsemaan niitä, sillä riskit saattavat vaarantaa koko yrityksen olemassaolon. Riskejä voidaan hallita riskien tunnistamisella, arvioinnilla sekä tietyillä toimenpiteillä. Kun riskit tunnistetaan, tulisi laatia riskeistä kattava luettelo. Riskien arvioinnissa selvitetään riskien toteutumisen todennäköisyys sekä mahdollisen vahingon suuruus yrityksen kannalta. Riskeihin tulee olla valmistautunut, jolloin riskin sattuessa se osattaisiin kantaa, pienentää vaikutukset tai jopa siirtää jollekin toiselle osapuolelle. (Kinkki ym. 2001, 161.)

Yrittäminen tarjoaa riskien lisäksi myös mahdollisuuksia toteuttaa omia unelmiaan ja määrätä itse tekemisistään. Riskin vastapainoksi yrityksen menestyminen voi tarjota huomattavasti palkansaajaa suuremmat tulot. Yleisesti yrittäjät tekevät enemmän töitä kuin palkansaajat, mutta ovat työhönsä tyytyväisempiä. Usein käytetty työkalu yrityksen perustamisessa ja erityisesti rahoitusta haettaessa on liiketoimintasuunnitelma ja siihen liittyvät yrittyslaskelmat.

Yrityksen toiminnan ohjaaminen voidaan jakaa kahteen osaan, eli asioiden johtamiseen ja henkilöiden johtamiseen. Yritystoiminta kokonaisuudessaan muodostaa monimutkaisen kokonaisuuden. Jotta niukat voimavarat tulisivat mahdollisimman hyvin hyödynnetyksi, on yrityksen suunniteltava toimintansa tarkoituksen mukaisella tavalla. Henkilöstön osalta tulisi laatia suunnitelma, jossa henkilöstön määrä ja laatu on selkeästi jäsennelty. Suunnitelmaan tehdään tarkat määritteet koskien palkkausta, työehtosopimuksia sekä työhön perehdyttämistä. Työntekijöillä ja johdolla on omia henkilökohtaisia tavoitteita, jolloin henkilöstöhallinnon ja yrityksen ohjausjärjestelmän tehtävänä on saada henkilöiden erisuuntaiset tavoitteet toteuttamaan heille asetettuja tavoitteita ja sitä kautta yrityksen liikeideaa. (Kinkki ym. 2001, 202.)

Yrityksen harjoittamaa liiketoimintaa säännellään monella eri tavalla. Yrityksen on kyettävä toimimaan yhteiskunnan hyväksymällä tavalla sekä tunnistettava sen toimintaa säätelevät eri oikeudenalojen säädökset. Yrittäjyyttä tukevat toimet ovat perustuneet Suomessa erilaisten kehitysyritysten ja organisaatioiden perustamiseen, jotka pyrkivät tarjoamaan asiantuntijapalveluita yrittäjiksi aikoville. Näitä ovat muiden muassa yrittäjyyskeskukset, yrityshautomot ja tiedepuistot. (Villa ym. 2007, 18.)

Yrityksen menestyminen mitataan aina viime kädessä markkinoilla kilpailutilanteessa. Yrityksen voidaan katsoa menestyvän jos se saavuttaa kilpailijaa parempaa suoritus- ja kilpailukykyä, joka ilmenee monella eri tavalla. Organisaation suorituskyvystä kertovat ulkoisesti sen tuottama liiketoiminnan tulos, markkinaosuus, asiakastyytyväisyys ja -uskollisuus ja organisaation imago. (Heinonen & Vento-Vierikko 2002, 11–12.)

5 BENCHMARKING

Benchmarkingilla voidaan tarkoittaa esikuva-analyysia tai vertailuanalyysia. Se tarkoittaa oman toiminnan vertaamista toisten toimintaan, usein parhaaseen vastaavaan käytäntöön. Benchmarkingin perusidea on toisilta oppiminen ja oman toiminnan kyseenalaistaminen. Se on jatkuva systemaattinen organisaation tuottavuuden, laadun, työprosessien ja työtapojen tehokkuuden vertaaminen alan parhaimmistoa edustavien yritysten ja organisaatioiden vastaaviin. Oppimisessa ei ole kyse pelkästään omakohtaisten kokemusten hyödyntämisestä. Kyky kartuttaa tietoa käyttämällä hyväksi muiden kokemuksia on inhimillisen ja sosiaalisen kehittymisen tärkeimpiä lähteitä. (Karlöf, Lundgren & Froment 2003, 60-61.)

Benchmarking toimintaa käytetään yleisesti yritysmaailmassa ja usein nimenomaan laatujärjestelmien kehittämisen ja prosessinkehittämisen välineenä. Benchmarking auttaa tunnistamaan oman toiminnan heikkouksia ja laatimaan niiden kehittämiseen tähtäviä tavoitteita sekä laatimaan kehitysideoita. Benchmarking voi olla strategioiden vertailua, prosessien vertailua tai datan (mittareiden) vertailua.

Oppimisen kohteet voivat olla valittuja joko saman alan yrityksistä tai mil-tä tahansa toimialalta. Saman toimialan yrityksiä verrattaessa tulisi ensimmäisenä selvittää alan kriittiset menestystekijät, ja rakentaa yritysten profiilit näiden asioiden vertailun perusteella. Tavanomaisempia kohteita ovat olleet taloudellinen menestys, asiakastyytyväisyys sekä tuotteiden laatu. (Cassel, Nadin & Gray 2001, 70.)

Monet toimintaprosessit, kuten taloushallinto, tuotannonohjaus tai johtaminen ovat yleispäteviä kaikille aloille, jolloin vertailua ei tarvitse tehdä saman toimialan organisaatioiden kanssa. Usein onkin vielä hyödyllisempää tehdä vertailuja unohtaen oma toimiala, ja hakea parhaita käytäntöjä laajemmasta joukosta mahdollisia organisaatioita.

Usein benchmarking toteutetaan vierailulla organisaatioon, jonka kanssa omaa toimintaa halutaan vertailla. Ennen vierailua tavoitteiden tulisi olla tarkoin selvillä, ja jotta vierailusta saataisiin kaikki mahdollinen hyöty irti, tulisi osanottajilla olla mietittynä tarkempi havainnointi/kysymyslista. Täten benchmarking -vierailu on systemaattisempi oppimistapa kuin normaali yritysvierailu. Tärkeää tiedon hankinnan prosessissa on käyttää olemassa olevaa tietoa ja oppia muiden kokemuksista. (Karlöf ym. 2003, 68.)

Vertailua voidaan kuitenkin tehdä muillakin tavoilla, kuten etsimällä tietoa parhaista käytännöistä erilaisista julkaisuista kuten artikkeleista, kirjoista tai Internet-sivuilta. Mahdollisia Internet-tiedon lähteitä ovat uutiset, yritysten kotisivut, patenttisivustot sekä erilaisten järjestöjen sivut.

Parhaita käytäntöjä voidaan hakea esimerkiksi vertailemalla eri organisaatioiden tunnuslukuja (mittareita), ja täten löytää ne, joiden toimintaan halutaan perehtyä paremmin. Benchmarking -toimintaa voidaan tehdä yhteistyönä toimintaa kehittävien organisaatioiden välillä tai verkostoissa, jolloin ne säännöllisesti vertaavat toimintaansa ja vaihtavat ajatuksia kehittämiskohteista ja -tavoista. Benchmarking -toiminnassa on hyvä aina varmistaa toiminnan laillisuus ja muistaa sopia tietojen salassapidosta asianmukaisella tavalla, esimerkiksi salassapitosopimuksella. (Karlöf ym. 2003, 125.)

On hyvin tärkeää miten jotain tehdään. Tuloksia tarkastellaan aivan eri tavalla sen mukaan miten ne on saavutettu. Hyvin johdettu prosessi luo perustan päätösten hyvälle laadulle ja innovatiivisuudelle samaten kuin tarkomkaalle toteuttamiselle ja toteuttamiseen sitoutumiselle. (Karlöf ym. 2003, 125.)

6 TUTKIMUS JA SEN TOTEUTUS

Tutkimuksen tilaajana toimi Hämeen ammattikorkeakoulun Forssan yksikössä toimiva Velog –Vetovoimaa Logistiikalla Forssan seudulle –hanke. Tutkimus on tärkeä osa alueen logistiikkaselvitystä ja luo pohjaa myös seudun tulevaisuuden logistiikkahankkeille.

Kyselyyn valikoidut maakunnat olivat benchmarkattavan Kanta-Hämeen lisäksi Päijät-Häme, Etelä-Pohjanmaa, Uusimaa sekä Pohjois-Savo. Maakunnat sijaitsevat vaihtelevien etäisyyksien päässä Forssan seudusta ja niiden toimintaympäristöt ovat erilaisia.

Tutkimus suunniteltiin yhdessä Velog –hankkeen aluekehityspäällikkö Kirsi Sippolan sekä Hämeen ammattikorkeakoulun lehtorin Taisto Hirvosen kanssa. Tutkimus tehtiin Webropol –pohjaisena internetkyselynä ja vastaajat valittiin kvalitatiivisesti asuinalueensa, toimialueensa ja asemansa perusteella. Kyselykutsut lähetettiin sähköpostitse jokaisen valitun henkilökohtaiseen sähköpostiosoitteeseen.

6.1 Saatekirje

Osallistujille lähetettiin sähköposti jossa oli linkit Velogin kotisivuille ja kyselylomakkeeseen. Kyselylomakkeen linkki avautui suoraan täytettävään lomakkeeseen. Sähköposti on nähtävillä liitteenä 1.

6.2 Kyselylomake

Kyselylomake oli muodoltaan puolistrukturoitu. Kyselylomake sisälsi 30 kysymystä, joista yhdessä annettiin vastaajalle mahdollisuus antaa palautetta tai kertoa terveisiä Velog –projektin vetäjille.

Kyselylomakkeen ja sen täytön pyrin tekemään hyvin yksinkertaiseksi. Päämääräni oli saada jokainen kyselylinkin avannut vastaamaan koko kyselyyn, jonka vuoksi kysymykseni olivat lyhyitä ja kysymysten määrä kohtalainen. Sähköpostiin linkitetty kyselylomake on liitteenä 2.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Tutkimuksella selvitettiin seutukunnallaan päättävien henkilöiden mielipidettä oman seutunsa logistiikan toimivuuteen ja tulevaisuudennäkymiin. Samalla kysyttiin heidän tietojaan Forssan seudusta ja sen logistiikkaprojekteista, sekä mahdollista mielenkiintoa alueelliseen yhteistyöhön. Suurin kiinnostus niin kyselyyn, kuin yhteistyöhönkin löytyi odotetusti Kanta-Hämeestä. Tutkimuksen pohjalta tehtiin johtopäätöksiä alueiden toimivuudesta, heikoista kohdista ja mahdollisista parannusehdotuksista työn kohteena olleelle Forssan seudulle.

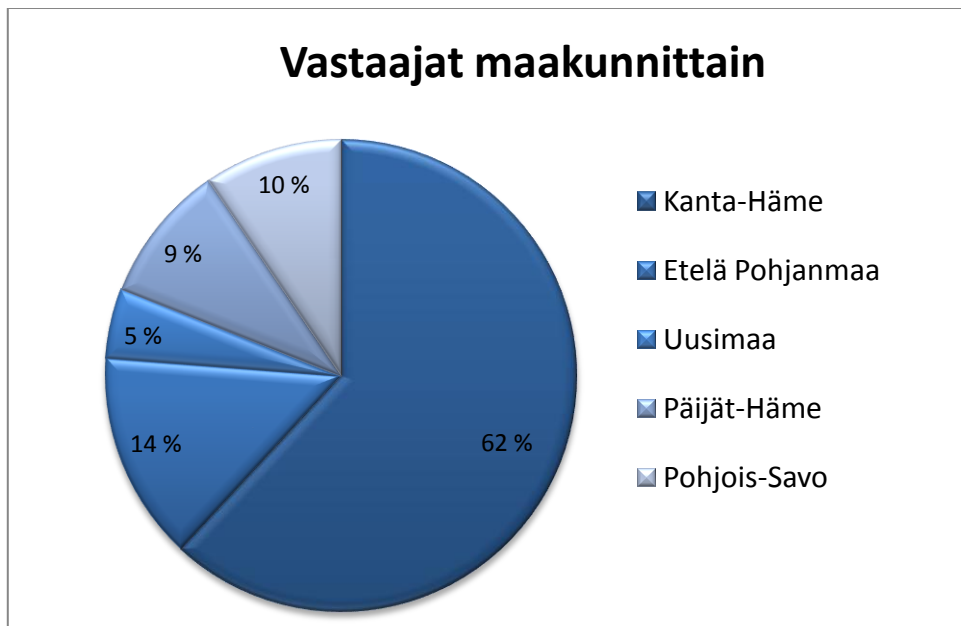
Vastauksia tutkimukseen saatiin kaikkiaan 21. Kaikki saapuneet vastaukset hyväksyttiin. Osallistumiskutsuja lähetettiin sähköpostitse kaikkiaan 83. Vastanneiden joukosta löytyy tuloksia kaikista viidestä maakunnasta, mutta ei jokaisesta kaupungista. Luotettavan kokonaiskuvan saamiseksi on tietyissä kysymyksissä huomioitava vastaajien vähäinen määrä.

Vastaajille annetun kahden viikon vastausaikana pystyttiin Webropolin Internet –sivujen kautta kätevästi seuraamaan tuloksien kertymistä. Suurin osa vastauksista saatiin heti sähköpostikutsun lähettämistä seuraavana päivänä. Vastausten analysointi oli sujuvaa. Webropolin lisäksi analysoinnin tukena on käytetty Microsoft Excel –ohjelmistoa. Tulosten havainnollistamista varten tehtiin graafiset esitykset.

7.1 Vastaajien taustatiedot

Vastaajat maakunnittain

Ensimmäiseksi kyselyssä selvitettiin vastaajan maakunta. Suurin osa vastauksista tuli Kanta-Hämeestä, mikä olikin odotettavissa, sillä kyselyn otanta keskittyi Kanta-Hämeen kuntiin ja kaupunkeihin. Kanta-Hämeen osuus vastauksista oli 62 %. Loput 38 % jakautui tasaisesti muiden maakuntien kesken (Kuva 3).

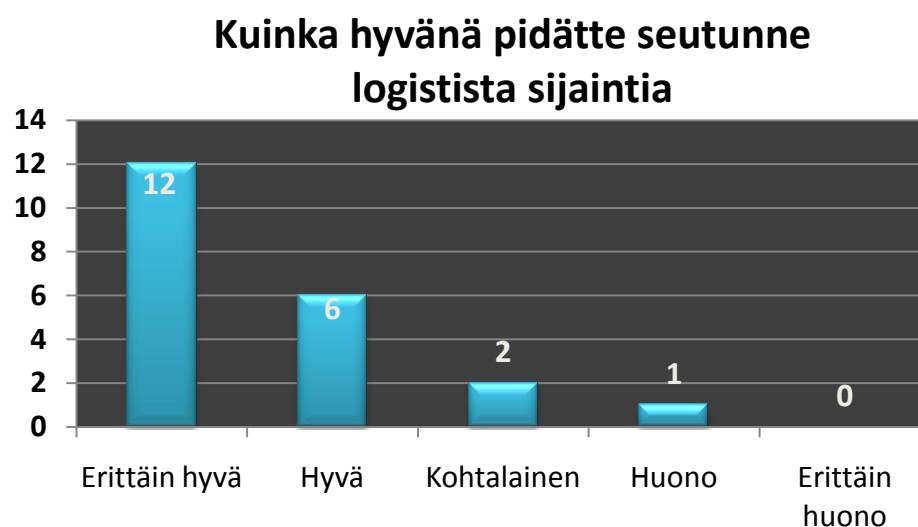


Kuva 3 Vastaajien jakauma maakunnittain

7.2 Vastauksien tulokset

Seuraavaksi kysyttiin vastaajan tyytyväisyyttä oman alueensa logistiseen sijaintiin. Suurimman osan mielestä oma alue on joko erittäin hyvä tai hyvä logistiikan kannalta. Kolme vastaajaa koki alueensa sijainnin kohtalaiseksi tai huonoksi (Kuva 4).

Alueiden logistisen sijainnin arviot on esitetty myös seutukohtaisesti. Hajonta on kuitenkin hyvin pieni, sillä huonoinkin arvo on 3,5. Pohjois-Savon heikoimman tuloksen syyksi arvioitiin pitkä etäisyys Etelä-Suomen asutuskeskuksiin (Kuva 5).



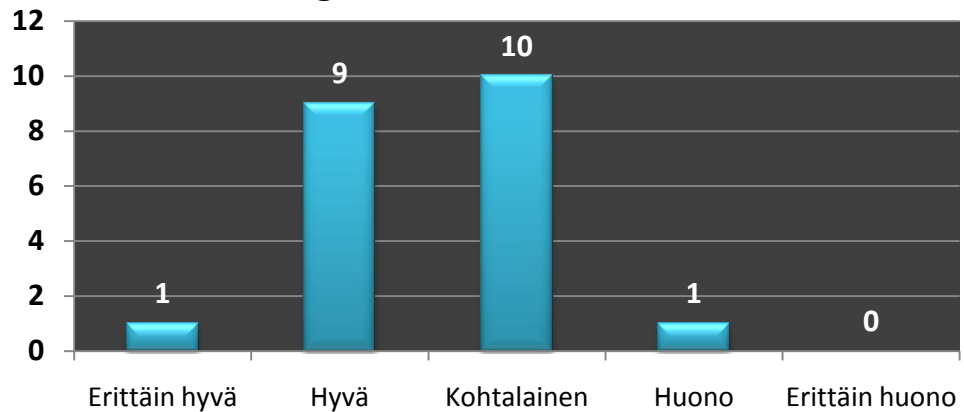
Kuva 4 Vastaajien arvio oman seutunsa logistiikasta



Kuva 5 Vastaajien arvio oman seutunsa logistisesta sijainnista

Kysymyksessä 4 tiedusteltiin vastaajan näkemystä alueensa sisäisen logistiikan toimivuuteen. Vastaajista 19 kappaletta näki alueensa logistiikan toimivuuden hyväksi tai kohtalaiseksi. Vain yksi vastaaja näki alueensa logistiikan toimivuuden erittäin hyväksi, josta voimme päätellä parannettavaa olevan monella maakunnalla (Kuva 6).

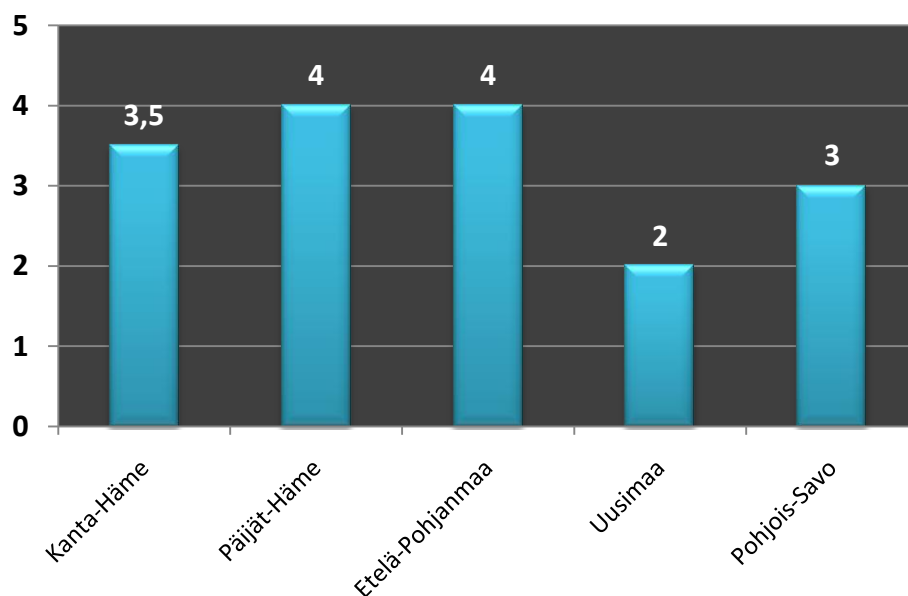
Kuinka hyvänä pidätte alueenne sisäisen logistiikan toimivuutta



Kuva 6 Vastaajien arvio oman seutunsa sisäisen logistiikan toimivuudesta

Kysymys 4 on esitetty myös seutukohtaisena esityksenä. Kanta-Hämeessä arvioitiin seutukohtainen logistiikka kohtalaiseksi tai hyväksi. Päijät-Hämeessä ja Etelä-Pohjanmaalla arvioitiin seutulogiikkaa hyväksi. Pohjois-Savossa arvioitiin seutulogiikka kohtalaiseksi ja Uudellamaalla huonoksi.

Seutukohtaiset arviot



Kuva 7 Vastaajien seutukohtainen arvio sisäisen logistiikan toimivuudesta

Vastaajat ilmoittivat lähes yksimielisesti suurimpien tavaravirtojen suuntautuvat joko pääkaupunkiseudulle, Turkuun tai Tampereelle. Liikenneyhteyksiä näille alueille pidettiin yleisesti hyvänä vastaajien keskiarvon ollessa 4. Seutukohtaisesti vastauksissa ei myöskään ole hajontaa.

Liikenneyhteyksiä vaihtelevat maakunnittain jonkin verran. Havainnollistetaan käytössä olevia reittejä kuvin:

Maantie



Rautatie



Lentoliikenne



Vesiväylä



Kanta-Häme:



Päijät-Häme:



Etelä-Pohjanmaa:



Uusimaa:



Pohjois-Savo:



Huomionarvoisena seikkana voidaan todeta Kanta-Hämeen olevan tulosten valossa ainoa, jolla ei ole liikennelentokenttää.

Vihreiden arvojen todettiin olevan tulevaisuuden logistiikassa selkeä kehityssuunta. Tämä näkyy myös vastaajien lausunnoista, joissa päähuomio kiinnittyy vihreämmän teknologian kehittämiseen ja käyttöönottoon. Vihreämpiin tuloksiin päästään myös vanhalla teknologialla sillä selkeä vastauksien joukosta erottuva tarve on rautatieverkoston parantaminen. Tässä muutamia poimintoja vastauksien joukosta:

”Hankkeiden avulla yritetään kehittää yhdistettyjä kuljetusmuotoja sekä vihreiden käytävien syntyä. Tavarakuljetusten osalta pyritään kehittämään logistiikka-alueiden rautatieyhteyksiä.”

”Pyrkimys on parantaa alueen olemassa olevaa rautatieyhteyttä sähköistämällä se sekä saamaan alueelle uusi yhteys pääkaupunkiseudulle ja Turun suuntaan. Pidemmällä aikavälillä ehkä myös Porin suuntaan.”

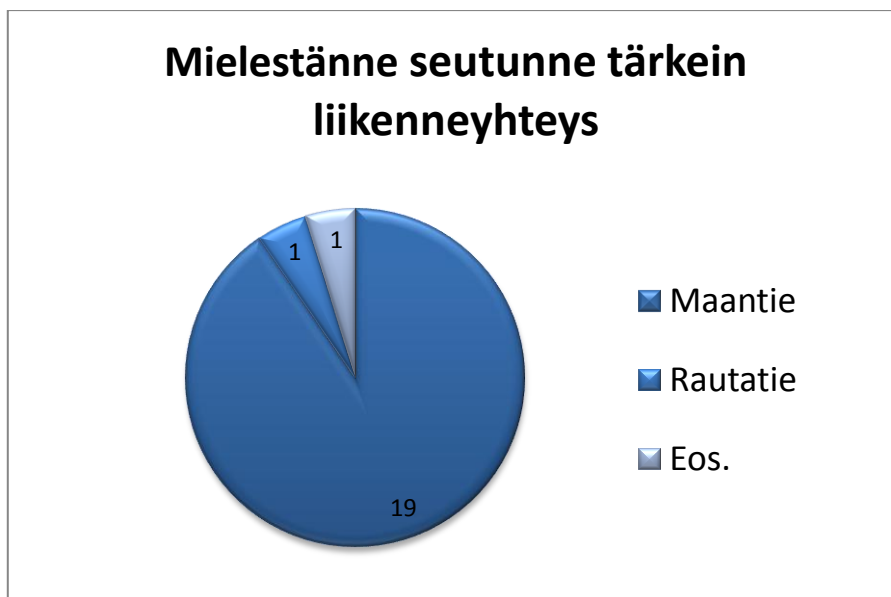
”Siirrytään vähäpäästöisempään tekniikkaan ja painotetaan vähäpäästöisiä liikennemuotoja.”

”Painotamme vihreän logistiikan merkitystä. Mahdollisuus tulevaisuudessa yhdistää maantie-, rautatie- ja lentoliikenne terminaali samaan matkakeskukseen.”

”Kaikessa suunnittelussa otetaan vihreät arvot huomioon”

”Lahden seutu on ympäristöteknologian edelläkävijä ja panostaa myös logistiikan ympäristökysymyksiin, mitä myös kuljetusten tilaajat enenevässä määrin edellyttävät”

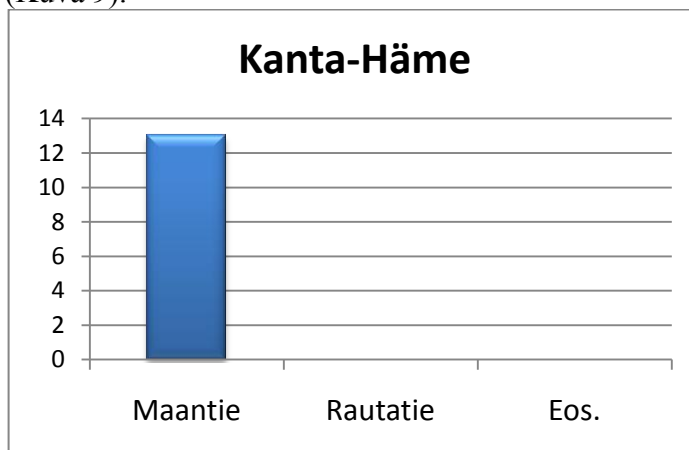
Kysymyksessä 8 vastaajat arvioivat oman seutunsa liikenneyhteyksiä. 19 vastaajaa ilmoitti mielestään tärkeimmäksi seutunsa liikenneyhteydeksi maantien. (Kuva 8).



Kuva 8 Vastaajien arviot seutunsa tärkeimmästä liikenneyhteydestä

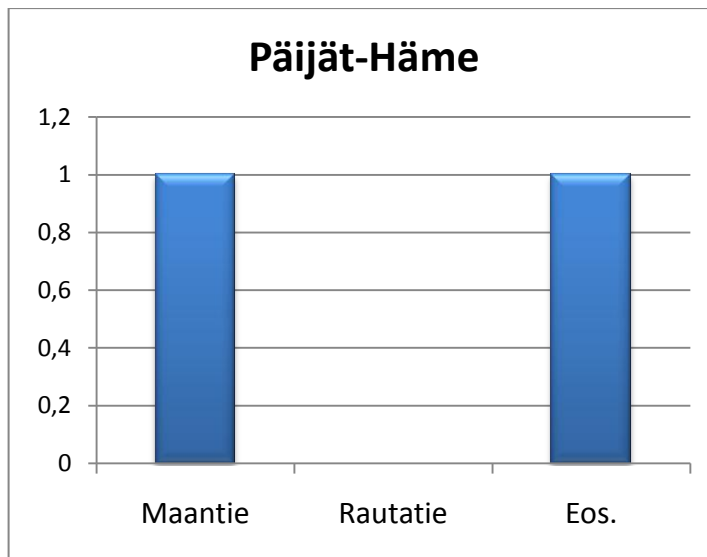
Seutukohtaiset arviot

Kanta-Hämeen vastaajat olivat yksimielisiä tärkeimmästä liikenneyhteydestä. Forssan seudulla maantie on sen selkeästi tärkein kuljetuskeino. (Kuva 9).



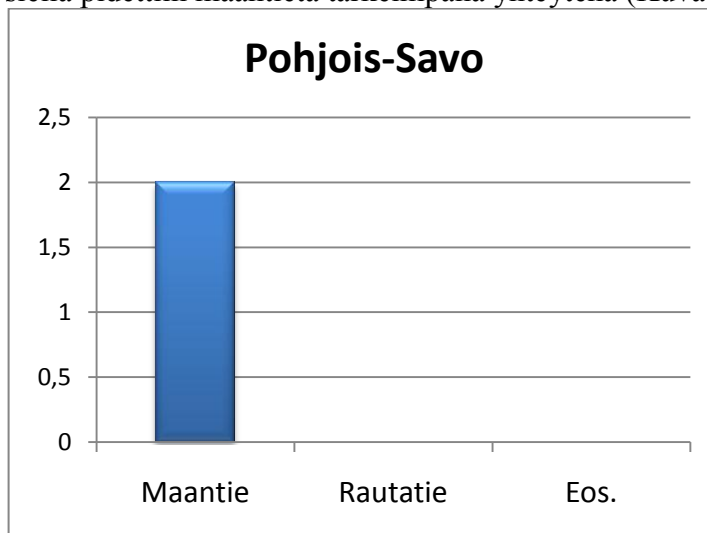
Kuva 9 Kanta-Hämeen arvio seudun tärkeimmästä liikenneyhteydestä

Päijät-Hämeessä maantie ja rautatie saivat tasamäärän ääniä. Vastaajia maakunnasta oli kuitenkin vain kaksi, joten tuloksen huomioarvo ei ole merkittävä (Kuva 10).



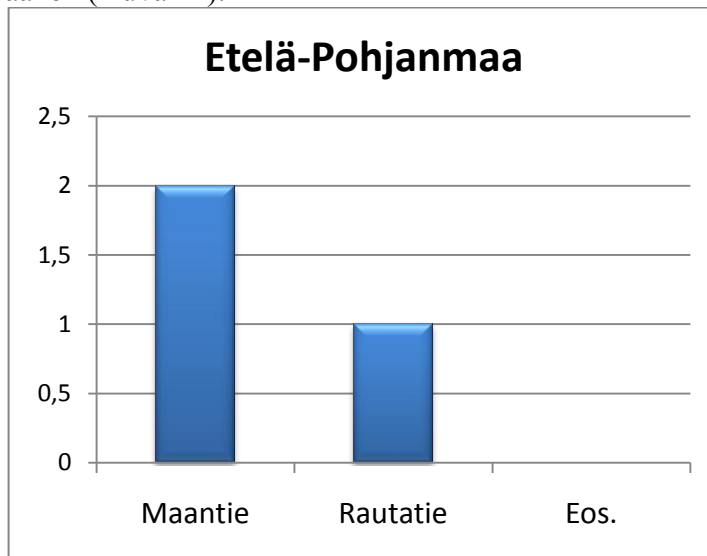
Kuva 10 Päijät-Hämeen arvio seudun tärkeimmästä liikenneyhteydestä

Pohjois-Savosta saatiin myös kaksi vastaajaa. Kanta-Hämeen tavoin myös siellä pidettiin maantietä tärkeimpänä yhteytenä (Kuva 11).



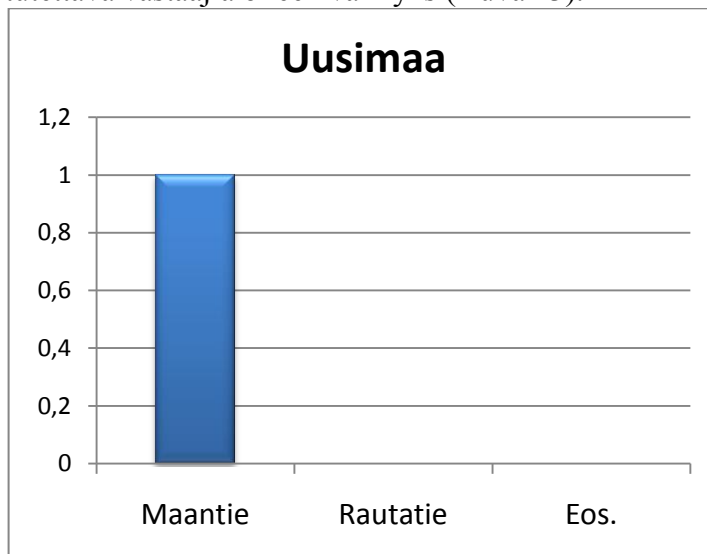
Kuva 11 Pohjois-Savon arvio seudun tärkeimmästä liikenneyhteydestä

Etelä-Pohjanmaalla maantielle annettiin kaksi ääntä ja rautatie sai yhden äänen (Kuva 12).



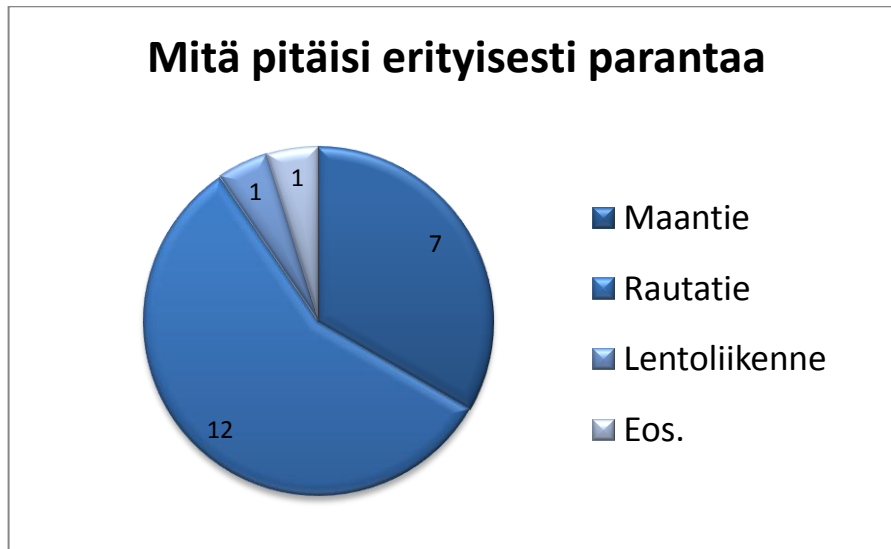
Kuva 12 Etelä-pohjanmaan arvio seudun tärkeimmästä liikenneyhteystä

Uudellamaalla pidettiin myös maantietä tärkeimpänä. On kuitenkin muistutettava vastaajia olleen vain yksi (Kuva 13).



Kuva 13 Uudenmaan arvio seudun tärkeimmästä liikenneyhteystä

Parannusta kaivattiin eniten maantieverkostoon ja niiden kuntoon. Rautatielle annettiin myös suuri merkitys (Kuva 14).



Kuva 14 Vastaajien arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

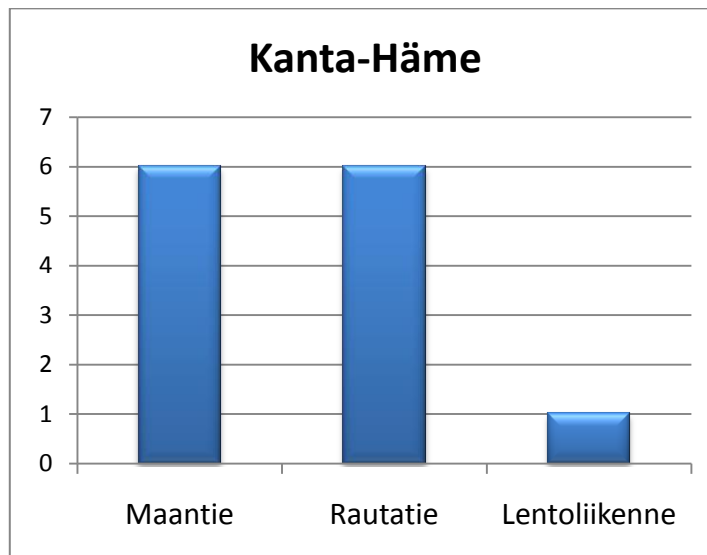
Seutukohtaiset arviot

Kanta-Hämeessä tulokset jakautuvat selkeästi kahtia. Maantie osalta vahvimmin uskon tulokseen vaikuttaneen valtatie 2:den heikon kunnan varsinakin Forssan seudulta pääkaupunkiseudulle liikuttaessa. Valtatie 2:n parantaminen on ollut Forssan seudulla keskustelun kohteena jo vuosia (Kuva 15, s. 38).

Forssan seudulla ongelmana on liikenneväylien vanhentuminen. Forssan kaupungissa risteävät valtatie 2 ja 10 ovat kunnoltaan heikentyneet ja niillä kulkevat liikennemäärät vähentyneet. Selitystä muutokselle antavat liikenteen siirtyminen isommille moottoriteille ja osittainen yritysten liiketoiminnan siirtyminen toisaalle.

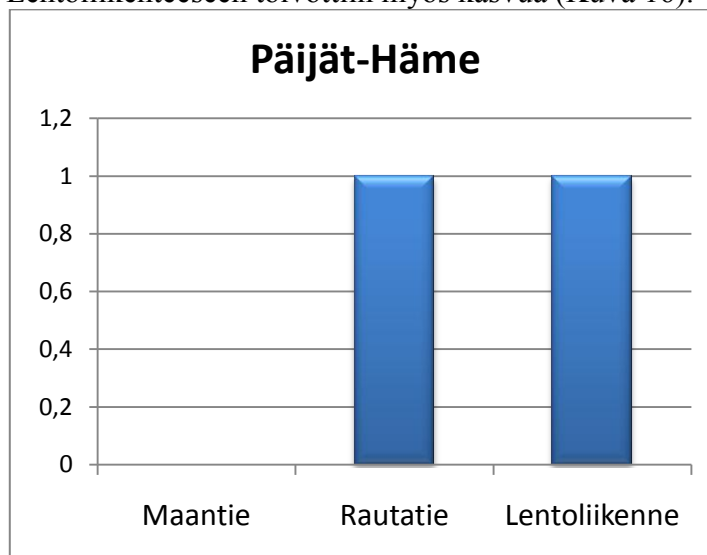
Rautatien saamisesta takaisin Forssan kaupunkiin on puhuttu useasti. Tällä hetkellä ainoa rautatie Forssan seudulla kulkee Humppilassa, mikä koetaan usein riittämättömäksi. Lisäreiteiksi on ehdotettu muun muassa: Helsinki-Pori, Riihimäki-Pori, Helsinki-Lohja, Forssa-Pori. Rautatien saaminen Forssaan merkitsisi selkeää imagon kohotusta ja lisäisi seudun houkuttelevuutta yritysten silmissä.

Myös lentoliikenne sai kannatusta. Tällä hetkellä Forssan seudun ainoa kenttä on pienlentokenttä Forssan eteläisessä osassa, Viksbergin kaupunginosassa. Humppilaan on suunnitteilla kansainväliset mitat täyttävä matkustajaliikenteeseen ja rahtiliikenteeseen tarkoitettu Humppila Eco Airport. Lentokentän ideana olisi saavuttaa kansainväliset mitat täyttävä kilpailuvaltti Suomeen ja Hämeeseen ja tarjota vaihtoehtoinen kulkureitti kaukoliikenteelle Euroopan kenttien täytyessä.



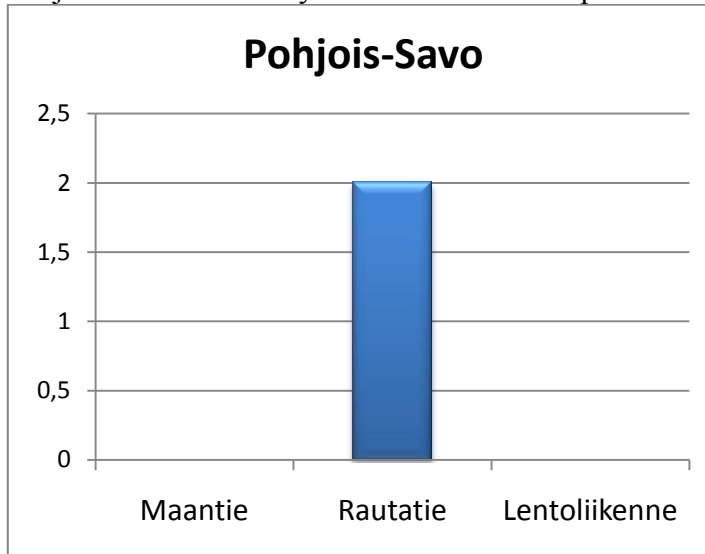
Kuva 15 Kanta-Hämeen arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

Päijät-Hämeessä parannusta kaivattiin rautatiehen sekä lentoliikenteeseen. Lentoliikenteeseen toivottiin myös kasvua (Kuva 16).



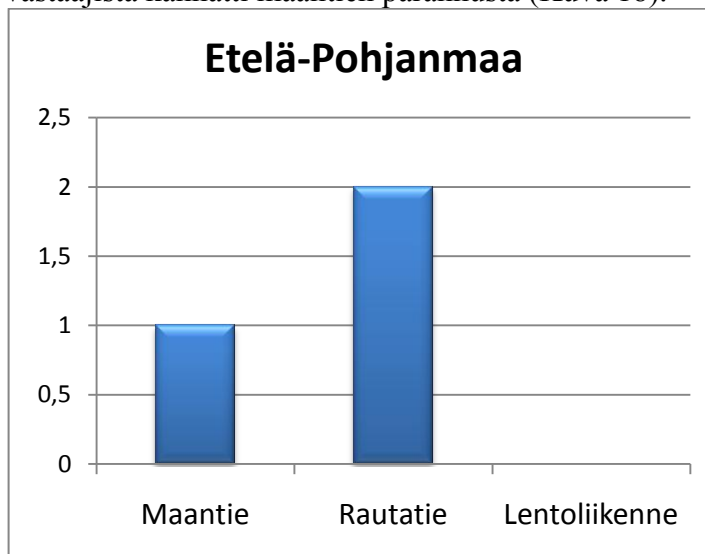
Kuva 16 Päijät-Hämeen arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

Pohjois-Savossa oltiin yksimielisiä rautatien parannustarpeesta (Kuva 17).



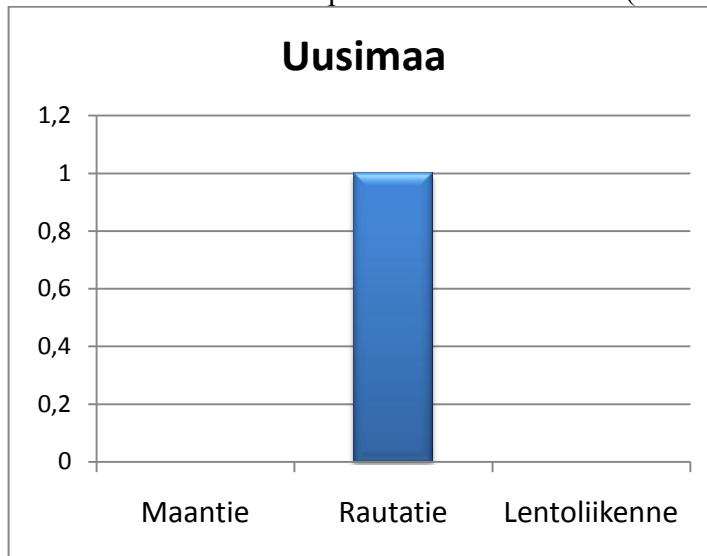
Kuva 17 Pohjois-Savon arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

Etelä-Pohjanmaalla kaksi vastaajaa kannatti rautatien parannusta ja yksi vastaajista kannatti maantien parannusta (Kuva 18).



Kuva 18 Etelä-Pohjanmaan arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

Uudellamaalla kaivattiin parannusta rautatiehen (Kuva 19).



Kuva 19 Uudenmaan arviot eniten parannusta kaipaavasta kuljetusmuodosta

Kuljetusmuotojen kehityksessä on huomattavissa selkeä kehityssuunta. Muutaman vuoden ajanjaksolla suurin osa luottaa selkeästi maantieyhteyksiin (Kuva 20).

Kymmenen vuoden sisällä rautatien ja maantien uskottiin olevan samanarvoisia. Kahdenkymmenen vuoden sisällä nähdään lentoliikenteen kasvavan. Vihreän logistiikan kannalta rautateiden lisääminen olisi positiivista. Maantiekuljetuksia tullaan tarvitsemaan aina huolimatta rataverkoston kunnosta, mutta toimivalla ja laajalla rataverkostolla säästää kotimaankuljetusten käyttövoimakustannuksissa.



Kuva 20 Vastaajien arviot tärkeimmästä kuljetusmuodosta viiden vuoden kuluttua

Rautatien uskottiin kymmenen vuoden sisällä saavuttavan 48 % osuuden kuljetuksista (Kuva 21).



Kuva 21 Vastaajien arviot tärkeimmästä kuljetusmuodosta kymmenen vuoden kuluttua

Kahdenkymmenen vuoden kuluttua uskottiin maantien hallitsevan 29 % kuljetuksista. Rautatielle uskottiin 62 % osuus ja lentoliikenne saavutti 9 % kannatuksen (Kuva 22).



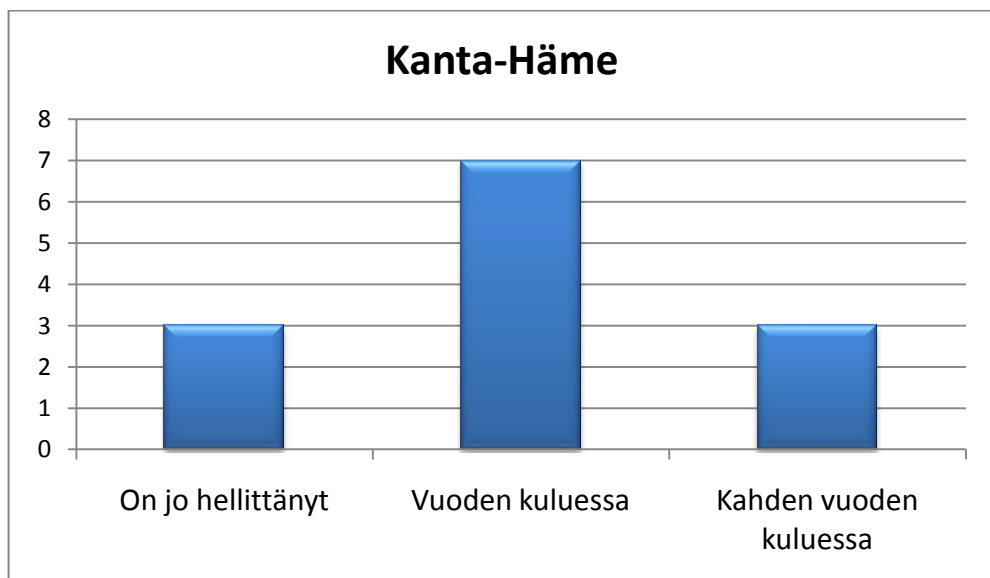
Kuva 22 Vastaajien arviot tärkeimmästä kuljetusmuodosta kahdenkymmenen vuoden kuluttua

Kysymyksessä 12 kysyttiin vastaajien arviota taantuman päättymisestä. 57 % vastaajista uskoi taantuman taittuvan seuraavan vuoden kuluessa. Lisäksi on syytä huomioida kysymyksen esittämisajankohta, joka oli vuoden 2010 huhtikuun ensimmäisellä viikolla (Kuva 23).



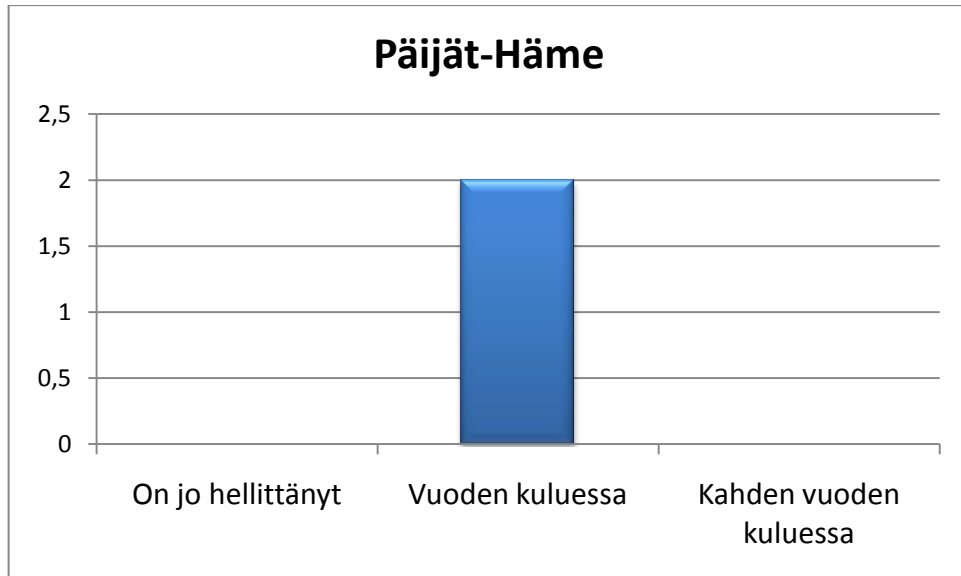
Kuva 23 Vastaajien arviot taantuman päättymisestä

Positiivisemmin tulevaisuuteen uskottiin Kanta-Hämeessä, jossa seitsemän vastaajaa kolmestatoista uskoi virallisen taantuman jo päättyneen. Muille vaihtoehdoille äänimäärät olivat kolme kummallekin (Kuva 24).



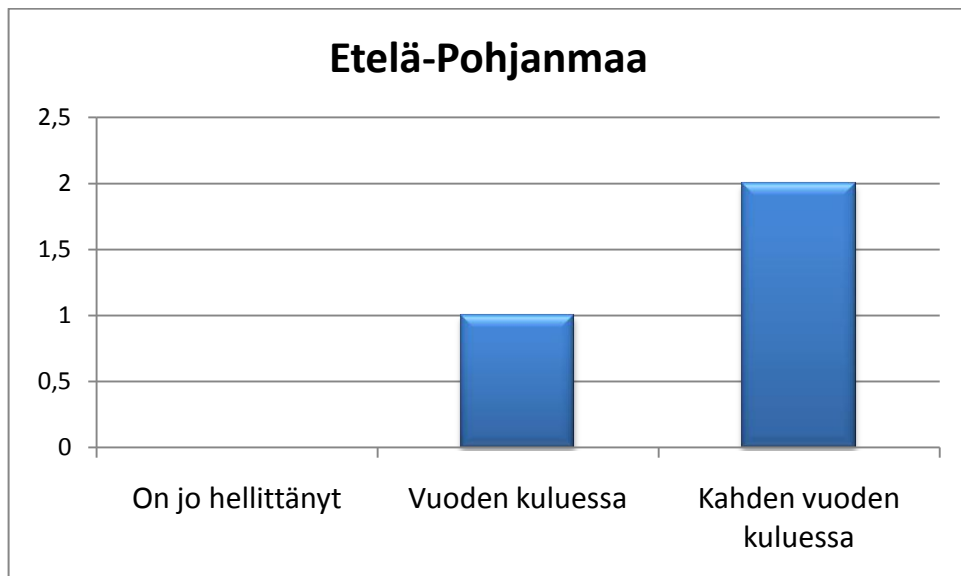
Kuva 24 Kanta-Hämeen arviot taantuman päättymisestä

Päijät-Hämeessä uskottiin taantuman hellittävän seuraavan vuoden kuluessa (Kuva 25).



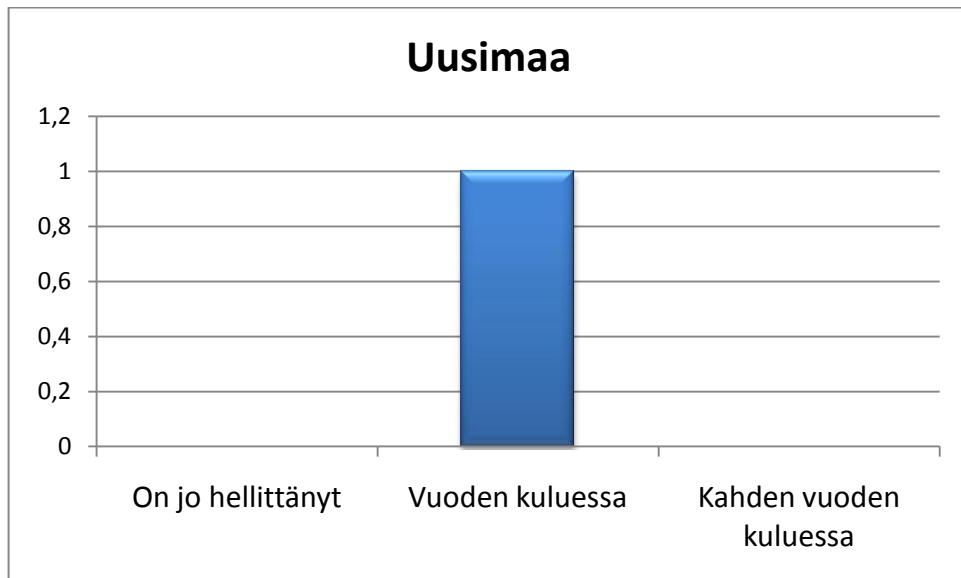
Kuva 25 Päijät-Hämeen arviot taantuman päättymisestä

Etelä-Pohjanmaalla oltiin negatiivisimpia taantuman suhteen. Aikaisintaan nousun uskottiin tapahtuvan vuoden sisällä, mutta enemmistö odottaa silti parempaa vasta kahden vuoden kuluessa (Kuva 26).



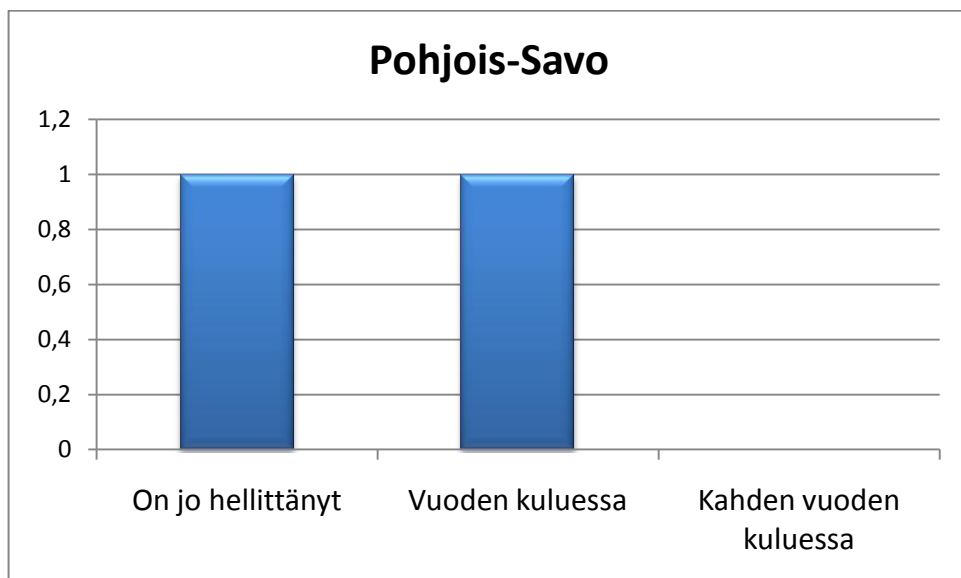
Kuva 26 Etelä-Pohjanmaan arviot taantuman päättymisestä

Uudellamaalla uskottiin taantuman hellittävän vuoden kuluessa (Kuva 27).



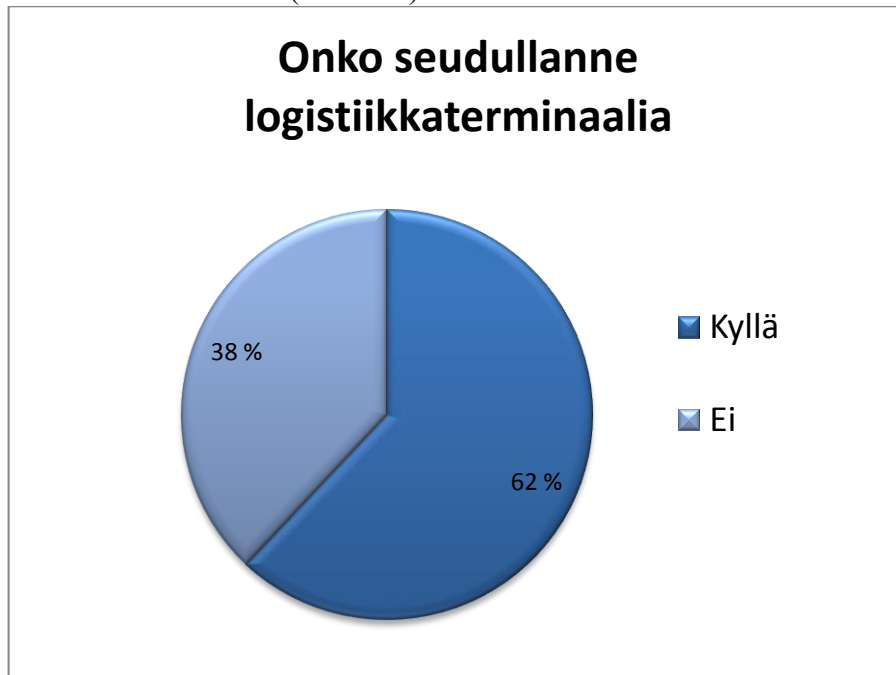
Kuva 27 Uudenmaan arviot taantuman päättämisestä

Pohjois-Savossa tulokset menivät tasan. Taantuman jo hellittäminen ja taantuman hellittäminen vuoden kuluessa saivat molemmat yhden äänen (Kuva 28).



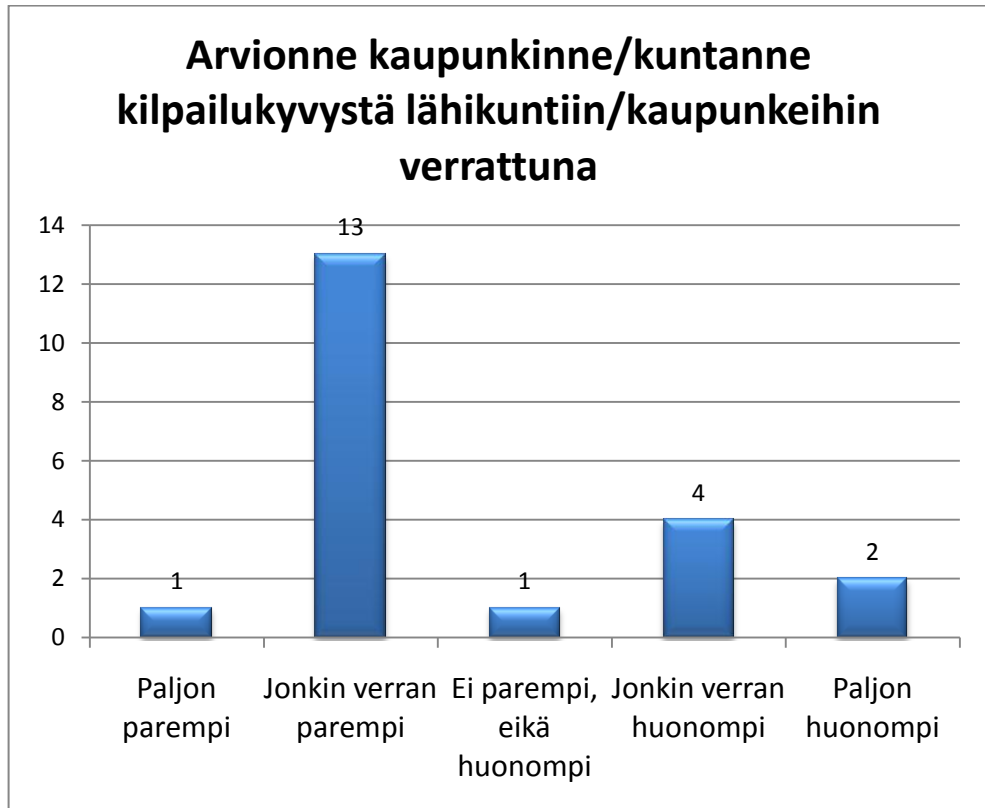
Kuva 28 Pohjois-Savon arviot taantuman päättämisestä

Kysymyksellä kartoitettiin logistiikkatoiminnan edellytyksiä eri paikkakunnilla. Vastaajista 62 % ilmoitti, ettei omalla seudullaan ole logistiikkaterminaalia ollenkaan (Kuva 29).



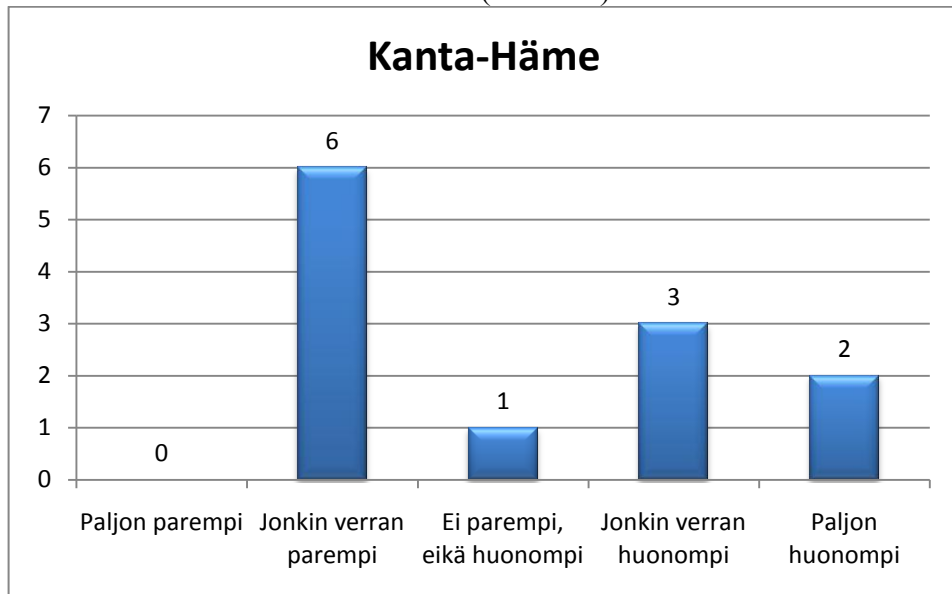
Kuva 29 Osuus vastaajien sijoittumisesta jonkin logistiikkaterminaalin läheisyyteen

Kysymyksessä 16 selvitettiin vastaajien arviot oman seudun kilpailuky-
vystä lähikuntiin ja lähikaupunkeihin verrattuna. Omaan toimialueeseen
luotettiin vahvasti. Pahimmiksi kilpailijoiksi koettiin kaupungista tai kun-
nasta riippumatta aina lähimmät naapurikunnat. Silti omaa kaupunkia tai
kuntaa pidettiin suuremmassa arvossa kuin kilpailijaksi koettua (Kuva 30).



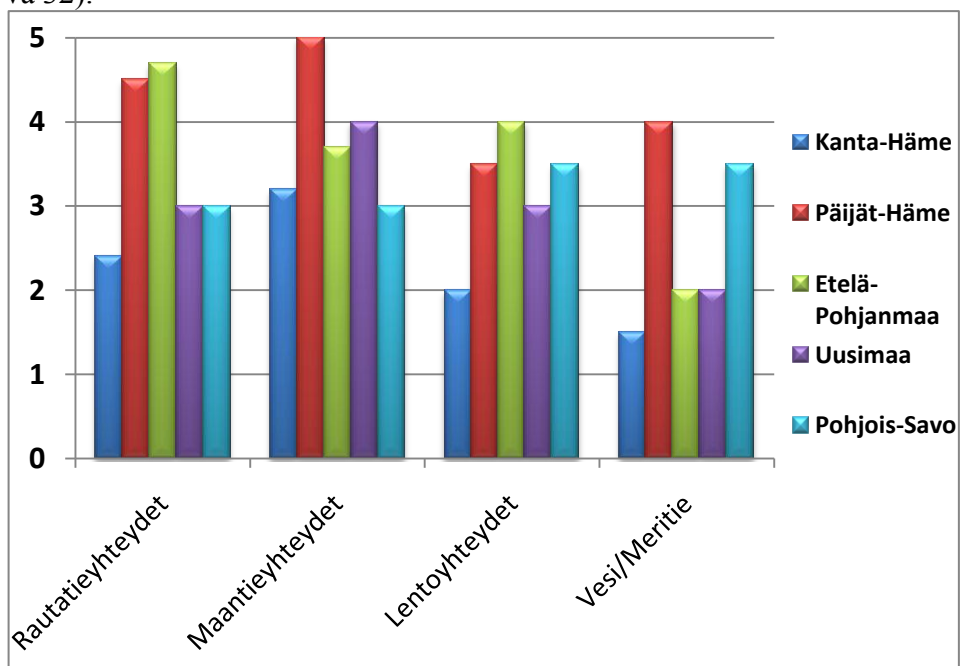
Kuva 30. Vastaajien arviot oman kaupungin tai kunnan kilpailukyvyistä

Kanta-Hämeessä uskottiin kilpailukyvyyn olevan selkeästi parempi ympäröiviin maakuntiin verrattuna. Vastaajista kuusi kappaletta arvioi kilpailukyvyyn olevan jonkin verran parempi. Vastaajista kolme kappaletta arvioi kilpailukyvyyn olevan jonkin verran huonompi. Muut vastausvaihtoehdot eivät saaneet merkittävää kannatusta (Kuva 31).



Kuva 31. Kanta-Hämeen arvio kilpailukyvytään

Kysymyksessä 18 kysyttiin vastaajien arvioita seutunsa eri kuljetusmuotojen kilpailukyvyistä lähialueisiin verrattuna. Kaaviosta voidaan todeta Päijät-Hämeessä olevan selvästi eniten luottoa omaan kilpailukykyyn. Vastaavasti Kanta-Hämeessä luotettiin omiin kuljetusmuotoihin heikosti (Kuva 32).

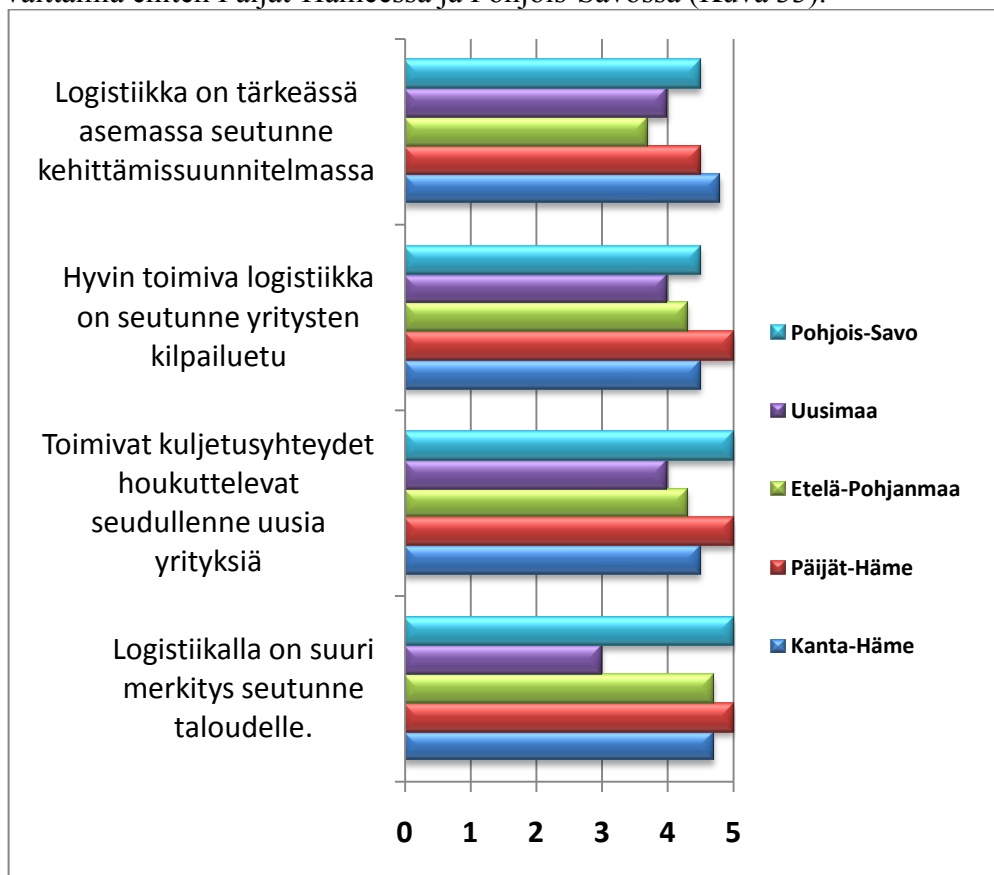


Kuva 32 Arviot vastaajien oman seudun eri kuljetusmuotojen kilpailukyvyistä

Kysymyksessä 19 pyydettiin vastaajia arvioimaan esitettyjä väitteitä. Väittämiä oli neljä ja ne olivat:

- Logistiikka on tärkeässä asemassa seutunne kehittämissuunnitelmassa.
- Hyvin toimiva logistiikka on seutunne yritysten kilpailuetu.
- Toimivat kuljetusyhteydet houkuttelevat seudullenne uusia yrityksiä.
- Logistiikalla on suuri merkitys seutunne taloudelle.

Kanta-Hämeessä logistiikan asema seudun kehityssuunnitelmassa arvostettiin korkeimmalle. Kaikista vastanneista seuduista arvostettiin esitettyjä väittämiä eniten Päijät-Hämeessä ja Pohjois-Savossa (Kuva 33).



Kuva 33 Vastaajien arviot esitetystä väittämisestä

Kysymys 21 käsitteli tärkeimpiä logistiikan kehittämistarpeita seuraavan viiden vuoden aikana. Vastaajille esitettyjä kehittämiskohteita olivat lentokentän parantaminen, vesiväylän parantaminen, rataverkoston parantaminen, tieverkoston parantaminen, jakeluverkoston rakennemuutos, mahdolliset kuntaliitokset, yritysten yhteistyön parantaminen ja logistiikan keskittäminen.

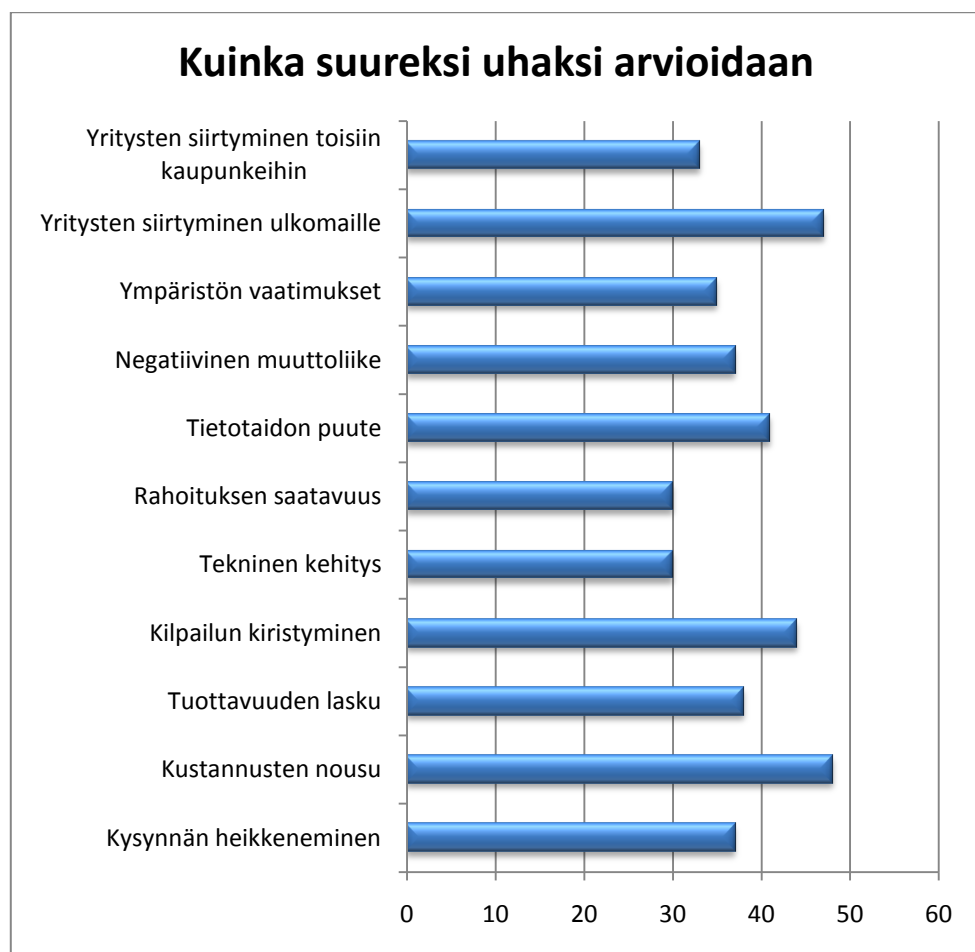
Tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi kaikkien vastaajien keskuudessa voidaan todeta maantie. Logistiikan keskittäminen, yritysten yhteistyön parantaminen ja rataverkoston parantaminen koettiin tärkeimmäksi. Lentokentän rakentaminen, vesiväylän parantaminen, jakeluverkoston rakennemuutos ja mahdolliset kuntaliitokset jäivät vähälle huomiolle (Kuva 34).



Kuva 34 Vastaajien arviot seutunsa tärkeimmästä kehittämistarpeesta seuraavan viiden vuoden aikana

Kysymyksessä 22 kysyttiin vastaajan arvioita mahdollisista uhista oman seutunsa yritysten liiketoimintaympäristön kannalta. Vastaajille esitetyt uhkakuvat olivat yritysten siirtyminen toisiin kaupunkeihin, yritysten siirtyminen ulkomaille, ympäristön vaatimukset, negatiivinen muuttoliike, tietotaidon puute, rahoituksen saatavuus, tekninen kehitys, kilpailun kiristyminen, tuottavuuden lasku, kustannusten nousu ja kysynnän heikkeneminen.

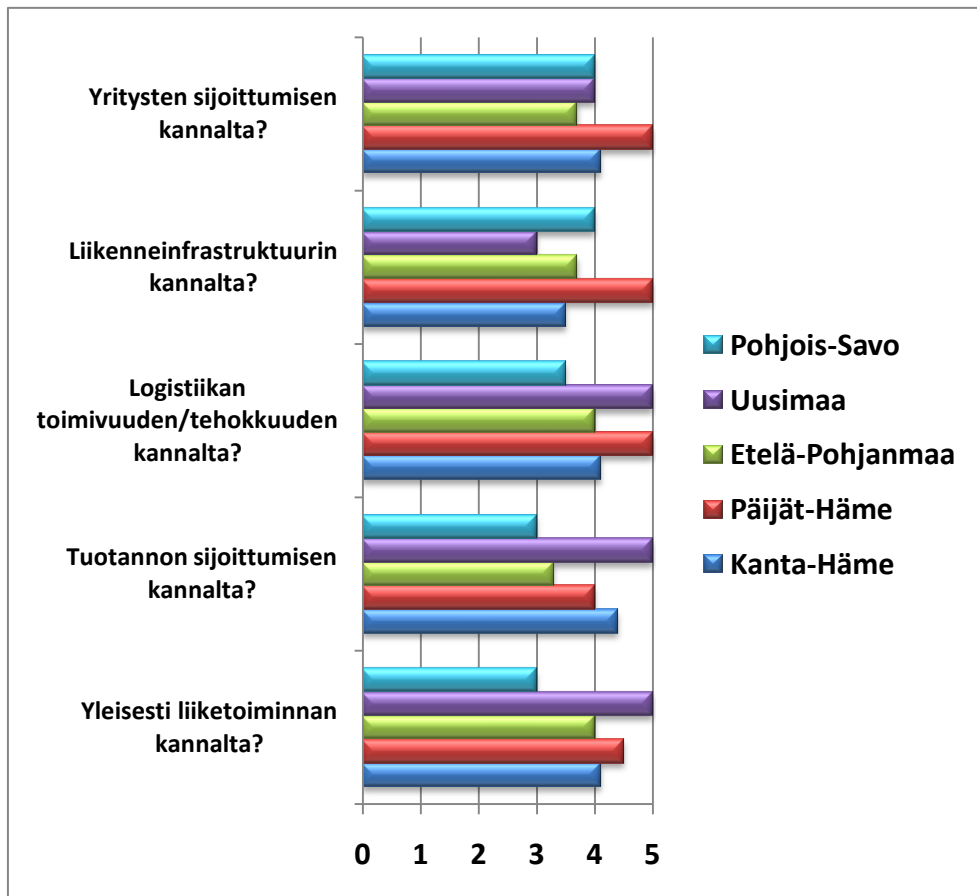
Suurimmaksi peloksi paikkakunnasta riippumatta muodostuu yritysten siirtyminen ulkomaille ja kustannusten nousu. Myös tietotaidon puute ja kilpailun kiristyminen koettiin merkittäväksi uhaksi (Kuva 35).



Kuva 35 Vastaajien arviot suurimmista uhista seutunsa kehitykselle

Kysymys 24 kysyi vastaajilta heidän arvioitaan oman seutunsa toimintaedellytyksistä esitettyihin väittämiin. Vastaajia pyydettiin arvioimaan oman seutunsa toimintaedellytyksiä yritysten sijoittumisen kannalta, liikenneinfrastruktuurin kannalta, logistiikan toimivuuden ja tehokkuuden kannalta, tuotannon sijoittumisen kannalta ja yleisesti liiketoiminnan kannalta.

Tulosten perusteella Päijät-Hämeessä ja Uudellamaalla luotettiin omaan seutuun muita enemmän. Päijät-Hämeessä luotettiin yritysten hyvään sijoitteluun ja liikenneinfrastruktuuriin. Logistiikan toimivuuden sekä tehokkuuden nähdään olevan hyvällä tasolla sekä Päijät-Hämeessä, että Uudellamaalla. Uusimaa koettiin houkuttelevaksi tuotannon sijoittumisen kannalta sekä yleisesti liiketoiminnan kannalta. Muut jatkavat tasaista linjaa ilman mainittavia eroja (Kuva 36).

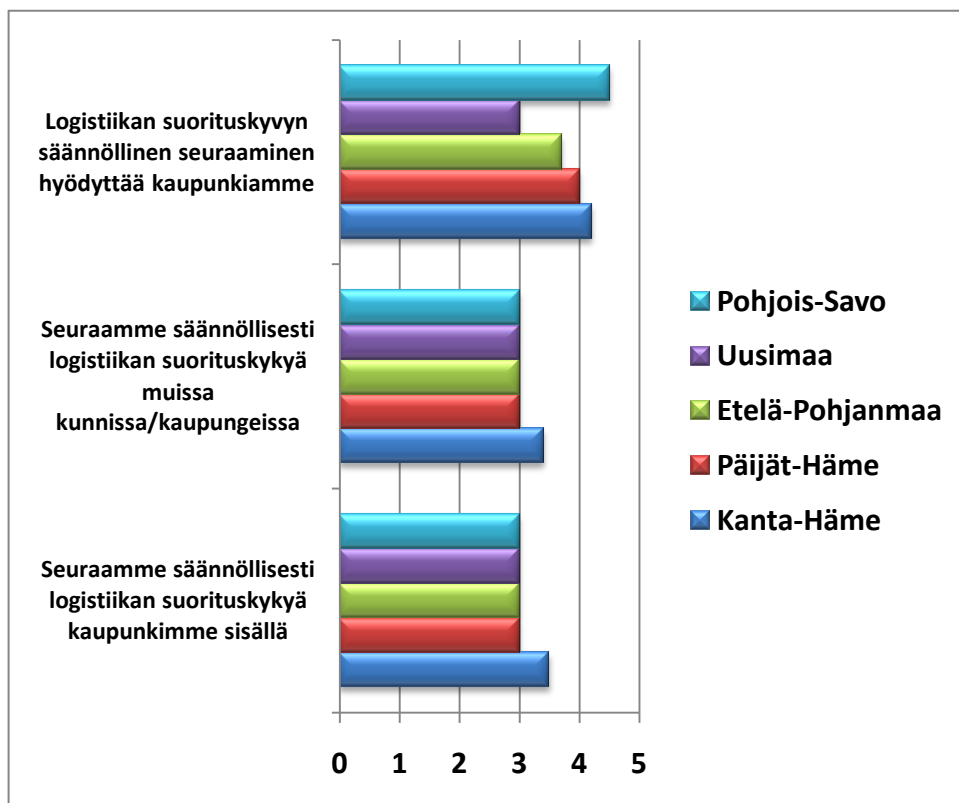


Kuva 36 Vastaajien arviot oman seutunsa toimintaedellytyksistä

Kysymys 25. Vastaajille esitettiin väittämiä logistiikan suorituskyvyn seurannasta. Väittämiä oli kolme kappaletta ja ne olivat:

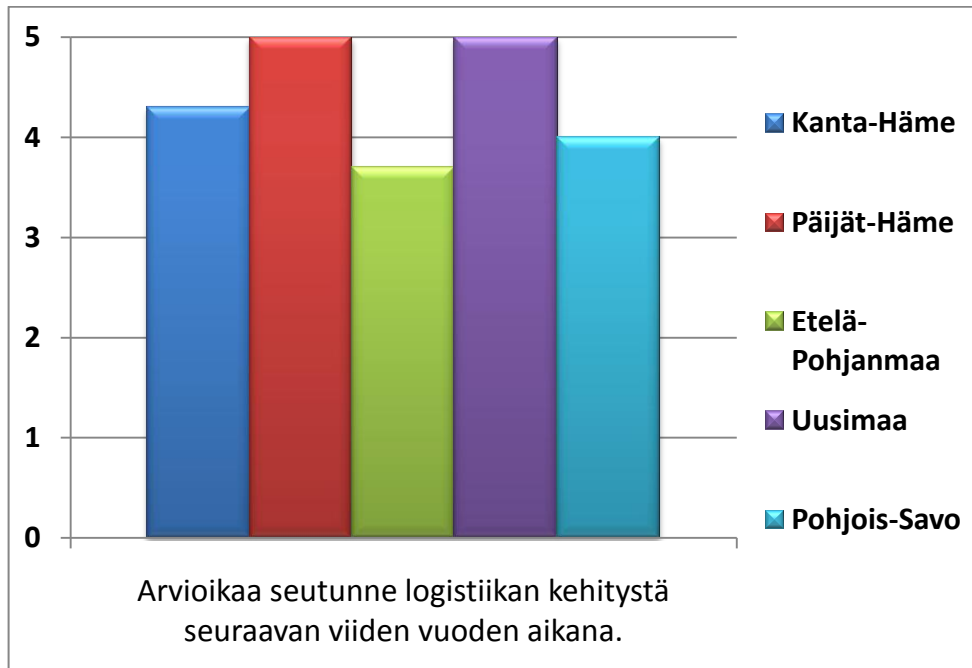
- Logistiikan suorituskyvyn säännöllinen seuraaminen hyödyttää kaupunkiamme.
- Seuraamme säännöllisesti logistiikan suorituskykyä muissa kunnissa tai kaupungeissa.
- Seuraamme säännöllisesti logistiikan suorituskykyä kaupunkimme sisällä.

Vastaajilta saadut tulokset olivat hyvin samankaltaisia ja näkyvää eroa saatiin vain ensimmäisellä väittämällä. Pohjois-Savossa seurataan tulosten perusteella eniten logistiikan suorituskykyä ja Uudellamaalla vähiten (Kuva 37).



Kuva 37 Vastaajien arviot seutunsa logistiikan suorituskykyseurannasta

Kysymys 26 pyysi vastaajia arvioimaan seutunsa logistiikan kehittymistä seuraavan viiden vuoden aikana. Arviot olivat positiivisia kaikilla paikkakunnilla. Kanta-Hämeessä, Etelä-Pohjanmaalla ja Pohjois-Savossa arvioitiin logistiikan kehittyvän jonkin verran. Päijät-Hämeessä ja Uudellamaalla arvioitiin logistiikan kehittyvän huomattavasti (Kuva 38).



Kuva 38 Vastaajien arviot seutunsa logistisesta kehityksestä seuraavan viiden vuoden aikana

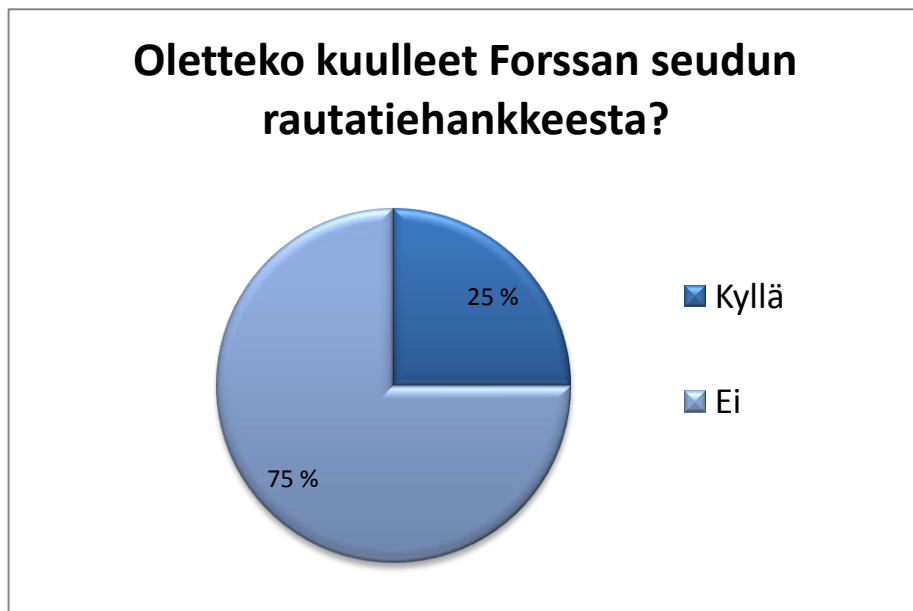
Kysymys 27 selvitti vastaajilta heidän tietojaan Forssan seudulla suunniteltavista logistiikkahankkeista. Kanta-Hämeen ulkopuolella ei oltu tietoisia Forssan seudun logistiikkahankkeista.

Humppilaan suunnitteilla olevasta Humppila Eco Airportista oli kuullut 25 % vastaajista (Kuva 39).



Kuva 39 Kanta-Hämeen ulkopuolisten vastaajien tietoisuus Humppila Eco Airportista

Forssan seudun rautatiehankkeesta oli kuullut 25 % vastaajista (Kuva 40).



Kuva 40 Kanta-Hämeen ulkopuolisten vastaajien tietoisuus Forssan seudun rautatiehankkeesta

Kysymys 28 oli kaavakkeen viimeinen kysymys. Kysymyksessä kysyttiin vastaajien kiinnostusta eri logistiikkahankkeiden yhteistyöhön Forssan seudun kanssa.

Vastaajille esitettyjä logistiikkahankkeita olivat:

- Humppila Eco Airport
- Rautatieyhteys Helsinki – Pori
- Rautatieyhteys Riihimäki – Pori
- Rautatieyhteys Helsinki – Lohja
- Rautatieyhteys Forssa – Pori
- Valtatie 2
- Valtatie 9
- Valtatie 10
- Kantatie 54

Hämeenlinnassa kiinnostus Forssassa keskustelunaiheena oleviin Humppila Eco Airportiin ja valtatie 2 parannukseen oli mainitsemisen arvoista. Myös rautatieverkoston parantaminen Yhteyksillä Helsinki-Pori, Forssa-Pori, Riihimäki-Pori tai Helsinki-Lohja herätti kiinnostusta. Humppila Eco Airportin kannatus Hämeenlinnassa on ymmärrettävää, sillä onhan kyseessä suuri ja koko Kanta-Hämeen vetovoimaisuutta toteutuessaan lisäävä projekti. Lentokentän tuomasta nosteesta olisi myös Hämeenlinnalle selkeää etua.

Toinen mielenkiintoinen seikka on Hämeenlinnan kiinnostus valtatie 2:n parantamiseen. Forssassa pitkään keskustelunaiheena ollut projekti herättää kiinnostusta myös Hämeenlinnassa. Rautatieverkoston parantaminen herättää myös kiinnostusta, vaikkakin se on paljon kahta edellä mainittua tasaisempaa.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Vastauksien perusteella havaittiin, ettei logistiikka-alueiden sijainnilla ole vaikutusta alueen päättäjien ja yrittäjien mielipiteisiin logistiikasta ja sen kehityssuunnista. Selvällä enemmistöllä pidettiin omaa seutua yleisesti logistiikan kannalta hyvänä ja kilpailukykyisempänä kuin ympärysalueet. Huolimatta oman seudun arvostuksesta, pidettiin logistiikkayhteyksiä kuitenkin korkeintaan välttävinä.

Suurin osa vastaajista kaipasi tieverkostoon parannusta. Paljon kaivattiin myös rautatieverkoston kehittämistä. Maantie ja rautatie nähdään tärkeimpinä logistiikkayhteyksinä myös tulevaisuudessa. Lentoliikenteelle nähtiin tarvetta vasta kahdenkymmenen vuoden kuluttua.

Forssan seutua ajatellen nousi kyselyssä esille muutamia mielenkiintoisia seikkoja. Helsinki-Pori rautatieyhteys koettiin kiinnostavaksi myös Kanta-Hämeen ulkopuolella. Humppilan lentokenttähanke on mainitsemisen arvoinen ja toteutuessaan toisi Kanta-Hämeelle paljon nostetta. On huomioitava että Humppilan lentokenttähanke on iso hanke koko pohjoismaiden mittakaavassa. Tällä hetkellä kuitenkin oma kaupunki, kunta ja maakunta nähtiin poikkeuksetta kilpailukykyisempänä naapuriin verrattuna.

Vastauksien perusteella keskeiseksi ongelmaksi Forssan seudun kehitykselle muodostuvat muita hieman huonommat kulkuyhteydet. Logistinen sijainti on hyvä, mutta kulkuyhteydet herättävät tyytymättömyyttä. Kunnollisen rautatieyhteyden puute nousee keskeiseksi ongelmaksi tulevaisuutta ajatellen. Forssan seudulla ongelmaksi koetaan huonot liikenneyhteydet ja pelko yritysten siirtymisestä muille seuduille. Kasvua toivotaan uusista yrittäjistä, mutta ennen uusien yrittäjien saapumista seudulle pitäisi kulkuyhteyksien olla parempia.

Ongelmalliseksi kilpailukyvyille koettiin muun muassa kustannusten nousu, yritysten siirtyminen ulkomaille, kilpailun kiristyminen ja tietotaidon puute. Mielenkiintoista oli huomata, ettei Forssan seutu ole ongelmiensa kanssa yksin. Samat pelot ja keskustelunaiheet ovat ajankohtaisia ympäri Suomea, huolimatta vallitsevasta taloustilanteesta, olemassa olevista tietä- tai rataverkostoista, tai meneillään olevista kehityssuunnitelmista. On myös erikseen mainittava Hämeenlinnan osoittama kiinnostus Forssan seudun liikenneyhteyksien kehittämiseen. Olisiko syytä laajentaa keskusteluja Forssan seudun liikenneyhteyksistä koko Kanta-Hämettä koskevaksi? Yhteiset tavoitteet ovat koko maakunnan etu ja lisäävät seudun kiinnostavuutta. Kuten todettua, Kanta-Hämeen logistinen sijainti on hyvä, mutta yhteydet ovat heikossa kunnossa. Kolmen kaupungin yhteistyössä toteutetut ratkaisut olisivat eduksi koko alueelle.

Tärkeintä logistiikan kehittämisessä on siis luoda ammattitaidon ympärille tehokasta, toimivaa, hyvin keskitettyä logistiikkaa hyvien liikenneyhteyksien päähän.

Pidän työtäni hyvänä mainoksena paitsi Forssan seudusta, myös koko Kanta-Hämeestä. Työn tarkoituksena on paitsi kerätä tietoa muilta ja edesauttaa kehityssuunnitelmia, myös herättää keskustelua sekä lisätä mielenkiintoa Forssan seutua ja koko Kanta-Hämettä kohtaan. Kyselyn tuloksia tarkastellessa tuli hyvin ilmi, kuinka pienen matkan tieto kantaa ja kuinka keskittyneitä kaikki ovat omiin ongelmiinsa, vaikka tilanne on melkeinpä sama kaikkialla. Kyselyssäkin mukana olleet kysymykset Humppila Eco Airportista sekä Forssan seudun rautatiehankkeista varmasti herättivät mielenkiintoa ja saavat ainakin osan vastaajista tutustumaan aiheisiin tarkemmin.

LÄHTEET

Cassel, C., Nadin, S. & Gray, O. 2001. The use and effectiveness of benchmarking in SMEs. *Benchmarking: An international journal*. University of Sheffield, UK.

Facta n.d.

Finavia n.d.

Forssa n.d.

Grönroos, M. 2007. Suomen valta- ja kantatiet. Kyläteistä valtavyliin. Helsinki: WSOY

Haapanen, M. Vepsäläinen, A. P. J. & Lindeman, T. 2005. Logistiikka osana strategista johtamista. Helsinki: WSOY.

Heinonen, J. & Vento-Vierikko I. 2002. Sisäinen yrittäjyys – uskalla, muutu, menesty. Helsinki: Talentum.

Hokkanen, S. Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2002. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: SHO Business Development Oy.

Humppila n.d.

Jalanka, J., Salmenkari, R. & Winqvist B. 2003. Logistiikan ulkoistaminen. Käsikirja ulkoistamisprosessista. Helsinki: Suomen Logistiikkayhdistys ry.

Jokioinen n.d.

Karlöf, B. Lundgren, K. & Froment, M. 2003. Ota oppia parhaista! Tehoa vertailuoppimisesta. Jyväskylä: Gummeruskirjapaino Oy.

Karrus, K. 2001. Logistiikka. Helsinki: WSOY.

Kinkki, S. Hulkko, P. & Mäkinen, I. 2001. Yritystoiminta. Helsinki: WSOY.

Kinkki, S. Lehtisalo, A. 1996. Yrittäjyys. Helsinki: WSOY.

Lambert, D. Stock, J. 1992. Logistinen ajattelumalli. Helsinki: WSOY.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi n.d.

Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus n.d.

Pouri, R. 1997. Businesslogistiikka. Helsinki: WSOY.

Pöyry 2010. HAMK Maantieselvitys loppuraportti.

Silvasti, E. 2001 Väylät ja valta. Liikenteen historiaa, Historian liikettä. Keuruu: Otavan kirjapaino Oy.

Sippola, K. 2010 Forssan seudun elinkeinostrategia 2025. Forssan seudun Kehittämiskeskus Oy. Velog ohjausryhmän hyväksymä 13.1.2010.

Tammela n.d.

Villa, S., Ossa, J. & Saarilehto, A. 2007. Yritysmuodot, toiminta, rahoitus ja verotus. Helsinki: WSOY.

VR_Konserni, Toimintaympäristöt 2009

Viitattu 24.4.2010

http://www.vrkonserni.fi/fi/index/vr_konserni/Konserniesittely/Toimintaymparisto.html

Ypjä n.d.

SAATEKIRJE

Hyvä vastaaja!



Euroopan unioni
Euroopan aluekehitysrahasto

Olen Jari Jokinen ja opiskelen Hämeen ammattikorkeakoulussa logistiikan insinööriksi.

Teen opinnäytetyötä Velog –Vetovoimaa logistiikalla Forssan seudulle -hankkeelle ja työni aiheena on Forssan seudun logistiikka-alueen nykytilan kartoittaminen, vertailut vastaaviin tai parempiin logistiikka-alueisiin sekä tulevaisuuden kartoittaminen.

Kysely kartoittaa eri seutukuntien eroja ja toiveita logistiikan saralta tulevaisuutta ajatellen ja lopullinen tutkimustyö on saatavilla niin halutessasi.

Kyselylomake on täytettävissä osoitteessa:

<http://www.webropol.com/P.aspx?id=391935&cid=9347598>

Sen täyttämiseen menee aikaa noin 10 minuuttia. Pakolliset tiedot ovat merkitty *-tunnuksella. Vastattuasi painat vain sivun alaosasta ”LÄHETÄ” –painiketta.

Lähetähän vastauksesi viimeistään **11.04.2010**

Kaikkien vastaajien kesken arvotaan **kuuden hengen mökkiviikonloppu** Kanta-Hämeen maakunnassa sijaitsevaan luonnonkauniiseen Tammelaan.

Voit tutustua palkintokohteeseen osoitteessa <http://www.venesillanleirintaalue.com/>.

Palkinto on käytettävissä kesän 2010 aikana erikseen sovittavana ajankohtana.

Lisäksi arvomme muita yllätyspalkintoja! Kaikille voittajille ilmoitamme henkilökohtaisesti.

Velog-hankkeen sivut osoitteessa: www.hamk.fi/velog

Kiitos vastauksistanne!

Jari Jokinen

KYSELYKAAVAKE

Logistiikka-alue selvitys



1) Maakuntanne on?

Valitse

2) Seutunne tai kaupunkinne/kuntanne on?

3) Kuinka hyvänä pidätte seutunne logistista sijaintia? (5=Erittäin hyvänä, 4=Hyvänä, 3=Kohtalaisena, 2=Huonona, 1=Erittäin huonona)

5 4 3 2 1

4) Kuinka hyvänä pidätte alueenne sisäisen logistiikan toimivuutta? (5=erittäin hyvänä, 4=melko hyvänä, 3=kohtalaisena, 2=melko huonona, 1=erittäin huonona)

5 4 3 2 1

5) Minne kaupunkinne/seutunne suurimmat tavaravirrat suuntautuvat?

6) Kuinka hyvänä pidätte seutunne logistiikkayhteyksiä em. paikkoihin? (5=Erittäin hyvä, 4=Hyvä, 3=Kohtalainen, 2=Huono, 1=Erittäin huono)

5 4 3 2 1

7) Mitä liikenneyhteyksiä seudullanne on?

- Maantie
- Rautatie
- Vesiväylä
- Lentokenttä

8) Mikä on mielestänne seutukuntanne tärkein liikenneyhteys?

- Rautatie Maantie Vesiväylä Lentoliikenne

9) Mitä pitäisi erityisesti parantaa?

- Rautatie Maantie Vesiväylä Lentoliikenne

10) Minkä kuljetusmuodon näette olevan tärkein

	Rautatie	Maantie	Vesiväylä	Lentoliikenne
5 vuoden kuluttua?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10 vuoden kuluttua?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
20 vuoden kuluttua?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11) Miten vihreät arvot vaikuttavat logistiikkanne kehittämiseen?
12) Milloin taantuma mielestänne hellittää?

- On jo hellittänyt
 Vuoden kuluessa
 Kahden vuoden kuluessa
 Myöhemmin

13) Onko seudullanne logistiikkaterminaalia?

- Kyllä
 Ei

14) Jos terminaali löytyy, niin millainen?

15) Mitkä seudut/alueet ovat seutunne suurimmat logistiset kilpailijat? Miksi?

16) Arvioikaa seutunne kilpailukykyä lähikaupunkeihin/kuntiin verrattuna

- Paljon parempi
 Jonkin verran parempi
 Ei parempi eikä huonompi
 Jonkin verran huonompi
 Paljon huonompi

17) Miksi kilpailukykyne on parempi/huonompi kuin lähialueillanne?

18) Arvioikaa seutunne eri kuljetusmuotojen kilpailukykyä lähikaupunkeihin/kuntiin verrattuna:

	Paljon parempi	Jonkin verran parempi	Ei parempi, eikä huonompi	Jonkin verran huonompi	Paljon huonompi
Rautatieyhteydet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maantieteydet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentoyhteydet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesi/Meritie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19) Arvioikaa seuraavia väittämiä:

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
Logistiikalla on suuri merkitys seutunne taloudelle.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toimivat kuljetusyhteydet houkuttelevat seudullenne uusia yrityksiä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hyvin toimiva logistiikka on seutunne yritysten kilpailuetu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Logistiikka on tärkeässä asemassa seutunne kehittämissuunnitelmassa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20) Mikä on tärkein logistiikkahankkeenne tällä hetkellä?

21) Mitkä ovat viisi tärkeintä logistiikan kehittämistarvetta seudullanne seuraavan viiden vuoden aikana?

	Tärkein kehittämistarve	Toiseksi tärkein kehittämistarve	Kolmanneksi tärkein kehittämistarve	Neljänneksi tärkein kehittämistarve	Viidenneksi tärkein kehittämistarve
Logistiikan keskittäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yritysten yhteistyön parantaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mahdolliset kuntaliitokset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jakeluverkoston rakennemuutos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tieverkoston parantaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rataverkoston parantaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vesiväylän parantaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokentän rakentaminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22) Kuinka suureksi uhaksi seuraavan viiden vuoden aikana arvioisitte seuraavia tapahtumia seutunne yritysten liiketoimintaympäristön kannalta?

	Suuri uhka	Keskisuuri uhka	Pieni uhka
Kysynnän heikkeneminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kustannusten nousu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tuottavuuden lasku	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kilpailun kiristyminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teknologian kehitys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rahoituksen saatavuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tietotaidon puute	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Negatiivinen muuttoliike	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ympäristön vaatimukset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yritysten siirtyminen ulkomaille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yritysten siirtyminen toisiin kuntiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23) Mitkä ovat mielestänne tärkeimmät vaikutuskanavat logistiikkahankkeiden eteenpäinviemisessä?

24) Millaiset toimintaedellytykset katsotte seutunne sijainnilla Suomessa olevan:

	Erittäin hyvät	Hyvät	Ei hyvät eikä huonot	Huonot	Erittäin huonot
Yleisesti liiketoiminnan kannalta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tuotannon sijoittumisen kannalta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Logistiikan toimivuuden/tehokkuuden kannalta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenneinfrastruktuurin kannalta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yritysten sijoittumisen kannalta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25) Arvioikaa seuraavia väittämiä seutunne logistisen suorituskyvyn kannalta

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä
Seuraamme säännöllisesti logistiikan suorituskykyä kaupunkimme sisällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Seuraamme säännöllisesti logistiikan suorituskykyä muissa kunnissa/kaupungeissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Logistiikan suorituskyvyn säännöllinen seuraaminen hyödyttää kaupunkiamme	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

26) Arvioikaa seutunne logistiikan kehitystä seuraavan viiden vuoden aikana.

- Kasvaa merkittävästi
 Kasvaa jonkin verran
 Ei kasva eikä laske
 Laskee jonkin verran
 Laskee merkittävästi

27) Oletteko kuulleet

	Kyllä	Ei
Humpila Eco Airportista?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Forssan seudun rautatiehankkeesta?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

28) Onko teillä kiinnostusta seuraavien asioiden kehittämistä yhteistyössä Forssan seudun kanssa?

- Humpila Eco Airport
 Rautatieyhteys (Helsinki - Pori)
 Rautatieyhteys (Riihimäki - Pori)
 Rautatieyhteys (Helsinki - Lohja)
 Rautatieyhteys (Forssa - Pori)
 Valtatie 2
 Valtatie 9
 Valtatie 10
 Kantatie 54

29) Vapaa sana

30) Haluan lopullisen työn sähköisessä muodossa

Kyllä Ei

Mikäli haluat osallistua arvontaan, täytähän yhteystietosi kiitos! (Sähköposti pakollinen mikäli haluat työn sähköisenä)

Etunimi	<input type="text"/>
Sukunimi	<input type="text"/>
Asema/titteli	<input type="text"/>
Organisaatio	<input type="text"/>
Puhelin	<input type="text"/>
Sähköposti	<input type="text"/>
Katuosoite	<input type="text"/>
Postinumero	<input type="text"/>
Postitoimipaikka	<input type="text"/>