

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikan koulutusohjelma / Merikuljetukset ja satamaoperaatiot

Marko Olli

LOGISTIIKAN LISÄARVOPALVELUIDEN KEHITYSNÄKYMÄT SUOMESSA

Opinnäytetyö 2011

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

OLLI, MARKO

Logistiikan lisäarvopalveluiden kehitysnäkymät Suomessa

Opinnäytetyö

48 sivua

Työnohjaaja

Lehtori Olli Huuskonen

Toimeksiantaja

KymiTechnology

Huhtikuu 2011

Avainsanat

logistiikka, lisäarvopalvelu, transito, kansainvälinen kuljetus

Logistiikan lisäarvopalvelut ovat palveluja, jotka ylittävät logistiikan perusprosessien palvelutarjonnan. Ne tuottavat lisäarvoa toimitusketjulle ja parantavat toimitusketjun kilpailukykyä. Transito-tuotteille tarvitaan lisäarvopalveluja lähinnä siksi, että tavarantoimittajat valmistavat usein eri markkina-alueille sopivia perustuotteita, joiden viimeistely pyritään suorittamaan mahdollisimman lähellä loppuasiakasta.

Työn taustalla oli ELLO-hanke, jonka tavoitteena on Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukyvyyn vahvistaminen parhaiten asiakasvaatimukseen vastaavana ja palveluiltaan kehittyneimpänä kuljetuskäytävänä. Työn tarkoituksena oli kartoittaa nykyisiä logistiikan lisäarvopalveluja sekä pohtia niiden kehitysnäkymiä. Lisäksi työssä perehdyttiin lisäarvopalveluiden talousvaikutuksiin sekä Suomen kuljetusreitit kanssa kovimmin kilpaileviin reitteihin.

Suomi on tärkeä arvotavaroiden kulkureitti Venäjälle ja Suomen uskotaan säilyttävän asemansa Venäjän ulkomaankaupan transitoreittinä ainakin vielä lähitulevaisuudessa, joka tarkoittaa sitä, että myös lisäarvopalveluille on kysyntää. Venäjän satamakapasiteetin kasvaessa, Venäjän omien satamien kautta kulkevat tavaravirrat tulevat kuitenkin vähitellen lisääntymään. Suomen varastoihin on kuitenkin tullut uusia tuoteryhmiä, kuten työkalut ja tekstiilituotteet, jotka korvaavat menetettyä tavaraliikennettä.

Transitoliikenteen ja lisäarvopalveluiden säilyminen Suomen reitillä tulevaisuudessa edellyttää erityisesti rautatiekuljetusten kehittämistä Suomesta Venäjän ydinalueille. Säännöllisen rautateitse tapahtuvan tavaraliikenteen avaaminen parantaisi Suomen reitin kilpailukykyä ja vähentäisi rekka-ruuhkia rajanylityspaikoilla. Tätä nykyä rautatiekuljetusten ongelmana ovat erityisesti puutteet rautatiekuljetuspalvelujen integroinnissa. Lisäarvopalvelujen kehittämisen kannalta tulevaisuuden ennakointi on avainasemassa ja siksi logistiikka-alan toimijoiden on syytä olla jatkuvasti ajan hermolla pystyäkseen vastaamaan asiakkaiden palvelutarpeisiin.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

OLLI, MARKO

Outlook for Logistics' Value-added Services in Finland

Bachelor's thesis

48 pages

Commissioned by

KymiTechnology

April 2011

Keywords

logistics, value-added services, transit, international transportation

Logistics' value-added services are services which exceed the basic supply in logistics. Value-added services increase the value and improve the competitiveness of the supply chain.

This thesis is a part of the ELLO-project, that goal is to strengthen competitiveness of Southern Finland's transportation route as the route that corresponds best to customer requirements and has the most developed services.

The aim of this thesis was to survey the current value-added services and to consider the future of those services. In addition this thesis took a look at value-added services affect on economy and at other routes that compete with Finnish route.

Products require value-added services mostly because the manufacturers often produce basic products to fit in many market areas because finishing is aimed to be done as near as possible to the end customer.

Finland is believed to retain its status as the transit route of foreign trade of Russia at least in the near future. Finland is an important transit route for expensive products, but as the capacity of ports in Russia grows, the flow of products will move to Russian ports. However a new group of products has come to warehouses in Finland, such as tools and textiles, which will replace the lost goods traffic.

Developments of railway transportation from Finland to Russia's heartland are required so transit transportations will remain in Finland's route. Opening a regular railway transportation route would improve Finland's competitiveness and would reduce congestions in the border crossings. The problem of railway transportation is the lack of integration of railway services. Anticipation is the key in developing value-added services and therefore operators in logistics need to be abreast of the times so they would be able to meet the service needs of customers.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	2
ABSTRACT.....	3
1 JOHDANTO	7
1.1 Työn taustat.....	7
1.2 Työn tarkoitus ja tavoitteet.....	8
2 LOGISTIIKAN LISÄARVOPALVELUT	8
2.1 Logistiikka.....	8
2.2 Lisäarvopalvelut.....	11
3 NYKYISET LISÄARVOPALVELUT	14
3.1 Tavarankäsittelyn lisäarvopalvelut.....	15
3.2 Aineettomat lisäarvopalvelut	19
3.3 Kuljetuksiin liittyvät lisäarvopalvelut.....	22
3.4 Laadunhallinnan lisäarvopalvelut	24
3.5 Varastoinnin lisäarvopalvelut.....	26
3.6 Muut lisäarvopalvelut.....	26
4 LISÄARVOPALVELUIDEN TALOUSVAIKUTUKSET.....	28
5 LISÄARVOPALVELUIDEN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT.....	30
5.1 Tulevaisuuden mahdolliset lisäarvopalvelut	33
5.2 Suorat toimitukset Venäjälle ja Suomen transitoliikenteen tuoterakenteen muutos.....	35
5.3 Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne.....	37
5.4 Henkilöautokuljetusten tulevaisuus Suomen transitoreitillä.....	38
5.5 Hintatason ja poliittisten päätösten vaikutus transitoliikenteen kehitykseen.....	38
5.6 Kouvolan logistiikkakeskuksen kehitysnäkymät	39
5.7 Suomen satamien reitin kanssa kilpailevat kuljetuskäytävät	41
6 YHTEENVETO	42
LÄHTEET.....	47

KESKEISET KÄSITTEET

3PL	3rd Party Logistics, kolmannen osapuolen logistiikassa yritys ulkoistaa toimitusketjuun liittyviä kokonaispalveluja (ei ydinpalveluja) ulkoisille palveluntarjoajille. Palveluntarjoaja on logistiikkapalvelujen tuottaja, joka ohjaa tai hallinnoi korvausta vastaan toisen yrityksen materiaalivirtoja tai niihin kuuluvia toimintoja.
4PL	4th Party Logistics, neljännen osapuolen logistiikalla tarkoitetaan toimitusketjun logistiikan kokonaisintegraattorina toimivaa, lähinnä tiedon-siirrosta vastaavaa, palveluntarjoajaa. 4PL-palveluntarjoaja kokoaa ja hallitsee sekä omia että täydentävien ulkoisten palveluntarjoajien resursseja, kykyjä ja teknologiaa kyetäkseen tarjoamaan kattavan kokonaisratkaisun asiakkaan toimitusketjun hallintaan.
Arvoketju	Niiden toimintojen (esim. hankinta-, tuotanto- ja jakelutoimenpiteiden) ketju, jonka avulla suoritetaan vaiheittain arvonlisäys.
Integrointi	Erillisten toimintojen liittäminen yhteen yhdeksi laajemmaksi toimintojen kokonaisuudeksi.
IRU	International Road Transport Union, kansainvälinen maantiekuljetusjärjestö.
IT	Information Technology, informaatioteknologia, joka tarkoittaa tietokoneiden ja digitaalisen tietoliikenteen avulla tehtävää tietojen hakua, muokkaamista, siirtoa ja tallennusta.
Itätransito	Itään päin suuntautuva transitoliikenne. Suomen näkökulmasta itätransito on pääasiassa Länsi-Euroopasta Suomen kautta Venäjälle ja muihin itäisiin valtioihin suuntautuvaa tavaraliikennettä.

JIT	Just In Time, JIT-filosofian mukaisesti toimitukset ovat juuri ajallaan (esim. kokoonpanolinjalle). Japanilaisten lanseeraama ajattelutapa materiaalitardeiden kohdistamiseksi tarvehetkelle. Varastoarvot ovat minimaaliset ja toimituseräkoko perustuu kysyntään.
JOT	Juuri oikeaan tarpeeseen, Suomessa käytetty termi, jolla kuvataan JIT-toimintaa.
SWOT-analyysi	(Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) on nelikenttämenetelmä, jota käytetään strategian laatimisessa, sekä oppimisen tai ongelmien tunnistamisessa, arvioinnissa ja kehittämisessä.
Terminaali	Läpivirtausperiaatteella toimiva varasto.
TIR	Transport Internationaux Routiers, IRU:n hallinnoima kansainvälinen tullipassitusjärjestelmä, joka mahdollistaa tavaroiden kuljettamisen sine-töityinä tietyt ehdot täyttävässä tavaratilassa lähtötullin ja määrätullin välillä ilman läpikulkutulleissa suoritettavaa tavaroiden tarkastusta.
Transitoliikenne	Kahden valtion välistä tavaraliikennettä kolmannen valtion alueen kautta. Transitoliikennettä voidaan sanoa myös kauttakulkuliikenteeksi. Transitoliikenne eli kauttakulkutavaroita ei osteta kauttakulkumaahan, niitä ei tullata kauttakulkumaassa eikä niitä tilastoida ulkomaankaupaksi kauttakulkumaassa.
Varmuusvarasto	Se varaston osuus, jonka tehtävänä on taata riittäväksi katsottu toimitusvarmuus täydennysviiveen aikana keskimääräistä korkeamman kysynnän esiintyessä.
WTO	World Trade Organization, maailman kauppajärjestö.

1 JOHDANTO

1.1 Työn taustat

Opinnäytetyön toimeksiantaja on KymiTechnology, joka on Kymenlaakson ammatti-korkeakoulun tekniikan, metsän ja liikenteen toimialan palvelukonsepti. KymiTechnology suuntautuu toiminnassaan maakunnan yritysten ja yhteisöjen toiminnan tukemiseen. (1)

Työn taustalla on ELLO-hanke, joka on Euroopan aluekehitysrahaston osittain rahoittama hanke. Hankkeen tavoitteena on kehittää Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukykyä. Hankkeessa luodaan kansainvälinen markkinointikampanja kuljetuskäytävän tunnettuuden lisäämiseksi, tuotetaan uutta tietoa logistiikka-alan suorituskyvystä ja tulevaisuuden liiketoimintaympäristöstä sekä tunnistetaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia logistiikkakeskittymien ekologisuuden ja turvallisuuden kehittämiseksi. (2)

Taluskriisin jälkeen logistiikka-ala tulee etsimään uusia tapoja kuljetusten taloudellisuuden, sujuvuuden ja ekokestävyyden vahvistamiseksi. ELLO-hankkeen tavoitteena on osaltaan kehittää näitä uusia ratkaisuja. (2)

Etelä-Suomen maakunnille logistiikkasektori on merkittävä tulonlähde ja työllistäjä. Jatkuvasti kehittyvän Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kansainvälisen profiilin ja tunnettuuden lisäämisen myötä se tulee olemaan sitä myös tulevaisuudessa. Reitin tunnettuuden nostaminen onkin yksi ELLO-hankkeen painopistealueista. Jatkossa osa kuljetuksista Venäjälle tulee kulkemaan Venäjän omien satamien kautta. Siksi on tärkeää, että Etelä-Suomen kuljetuskäytävän tunnettuutta vahvistetaan uusille asiakkaille Venäjällä, Skandinaviassa ja muualla Pohjois-Euroopassa. (2)

Etelä-Suomen kuljetuskäytävän kilpailukyvyyn vahvistamiseksi perustetun hankkeen (2009–2012) tavoitteena on Etelä-Suomen aseman vahvistaminen parhaiten asiakasvaatimukseen vastaavana ja palveluiltaan kehittyneimpänä kuljetuskäytävänä Itämeren

piirissä. Nykyisten kuljetusmäärien turvaamisen ja kasvattamisen lisäksi projektin avulla pyritään tunnistamaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia reitin varrelta. (2)

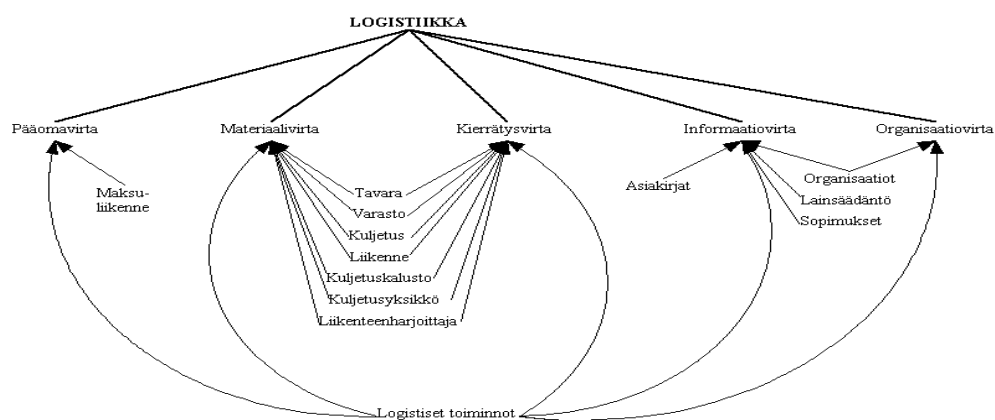
1.2 Työn tarkoitus ja tavoitteet

Työn tarkoituksena on selvittää, millaisia lisäarvopalveluita logistiikka-ala tarjoaa asiakkailleen tällä hetkellä. Nykytilanteen lisäksi työssä selvitetään lisäarvopalveluiden kehitysnäkymiä: minkä palvelun uskotaan kasvattavan suosiotaan ja minkä arvellaan jäävän vähemmälle, millaisia muutoksia on odotettavissa ja mitkä ovat niihin muutokseen vaikuttavat tekijät.

2 LOGISTIIKAN LISÄARVOPALVELUT

2.1 Logistiikka

Logistiikka eli materiaalihalinto on tavaran hankintaan, tuotantoon ja jakeluun liittyvä strategisesti johdettu materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen integroitu prosessi (kuva 1). Logistiikan päämääränä on parantaa yrityksen tuottoa oikeansuuntaisilla strategisilla valinnoilla kehittämällä asiakkaalle lisäarvoa ja -hyötyjä, parantamalla materiaalitoimintojen kustannustehokkuutta sekä lisäämällä kierrätystä. (3, 13)



Kuva 1. Logistiikka on tavaran hankintaan, tuotantoon ja jakeluun liittyvä strategisesti johdettu materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen kokonaisuus (6).

Logistiikassa käsitellään yritysten ja laitosten materiaalivirran fyysistä, tiedollista ja taloudellista hallintaa hankinnasta asiakkaalle saakka. Logistiikka-termiä käytetään yleisesti, kun puhutaan tavaroiden kuljetuksesta ja varastoinnista, ja nämä toiminnot ovatkin 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. (4)

Tulologistiikassa hankitaan yritykselle materiaaleja, komponentteja, osakokoonpanoja, tuotteita tai palveluita joko niiden tuottajilta, agenteilta tai tukkukaupoista. Viime vuosina tämä toiminta on voimakkaasti kansainvälistynyt, kun hankintatoimintaa harjoitetaan sieltä, mistä se on kokonaisedullisinta tehdä. (4)

Tuotantologistiikkaan liittyvät tärkeimmät päätökset ovat "ostaa tai valmistaa" -päätökset, joita tulisi miettiä jo tuotekehityksen aikana, sekä se, miten ja missä tuotetta valmistetaan. Yritykset tyypillisesti haluavat keskittyä omaan ydinosansaamiseen ja siten toimia verkostoissa. Tuotantoa halutaan rakentaa joko alihankkijoiden tai asiakkaiden lähelle, riippuen esimerkiksi kuljetuskustannuksista ja toimituskykyvaatimuksista. (4)

Lähtölogistiikassa mietitään jakeluteitä ja siihen kuuluvia yhteistyökumppaneita, esimerkiksi tarvittavaa kuljetustiheyttä ja varastointia. Lähtölogistiikkaa ovat esimerkiksi valmiiden tavaroiden varastointi, materiaalinkäsittely, kuljetus ja sen ohjaus, lähettäminen sekä tilausten käsittely. (4)

Logistiikan tavoitteena on ohjata yrityksen toimintaa siten, että liiketoiminnassa saavutetaan yrityksille edulliset asiakasarvot sekä tuote- että asiakaspalveluarvot, kustannustaso ja pääomien sitoutuminen. Mikään näistä osatavoitteista ei voi olla minimoitu tai maksimoitu. Logistiikkaa säätelevät myös asiakkaan tarpeet ja toiveet ja sen mukaisesti määritelty optimaalinen palvelutaso. Kiteytettynä logistiikan tavoite ”viiden oikean vaatimuksen” avulla on saada oikea tuote, oikeaan paikkaan, oikeaan aikaan, oikealla palvelulla ja oikeilla kustannuksilla. Toisin sanoen logistiikan keskeisenä ta-

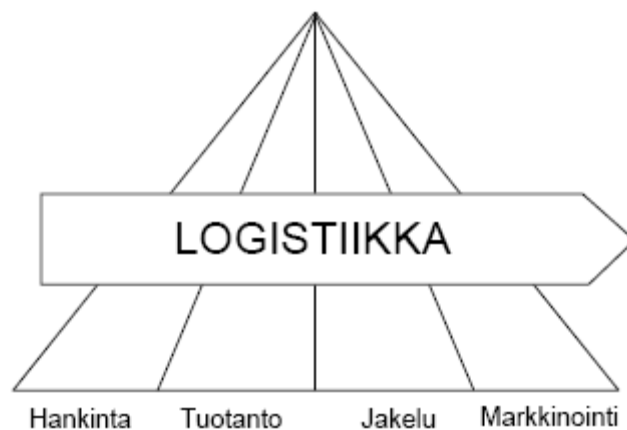
voitteena on saada aikaan tilanteeseen sopiva ja mielekäs laatu- ja palvelutaso järkevin kustannuksin. (5, 8)

Logistiikan tavoitteet voidaan tiivistää kahteen pääkohtaan:

Ulkoinen eli palvelutehokkuus: Toiminnan jatkuva parantaminen niin, että asiakkaille tarjotaan entistä enemmän ratkaisuja pelkkien tavaroiden asemasta. Asiakasta autetaan lisäämään omaa sisäistä ja ulkoista tehokkuuttaan.

Sisäinen eli kustannustehokkuus: Turhan käsittelyn välttäminen, varastojen pienentäminen; laajasti sekä työn että pääoman tuottavuuden jatkuva parantaminen. (7, 26)

Nykyaikaisissa yrityksissä ja jopa koko yhteiskunnassa logistiikan merkitys on yllättävänkin suuri, sillä sekä tuotanto että kulutus ovat muuttuneet yhä kansainvälisemmäksi ja verkottuneemmaksi. Nykyaikainen logistiikkakäsite yhdistää yrityksen useita eri toimintoja, kuten oston, tuotannon, jakelun ja markkinoinnin, yhdeksi toimivaksi kokonaisprosessiksi. Tällöin logistiikka ikään kuin leikkaa läpi yrityksen perinteisten toimintojen joukon ja muodostaa oleellisen osan yrityksen arvoketjusta (kuva 2). Arvoketjuhan koostuu niiden toimintojen ketjusta, joilla yritys tuottaa lisäarvoa ja kilpailee toimialallaan muiden asiakkaille tuottavien yritysten joukossa. (8, 14)



Kuva 2. Logistiikan suhde yrityksen perinteisiin toimintoihin (9, 14).

Nykyään logistiikkaa pidetään yhtenä yritysten tärkeimpänä toimintona, jolla voidaan saavuttaa huomattavia säästöjä tai kilpailuetua. Yritykset käyttävät usein kolmannen osapuolen tarjoamia palveluita (3PL) ja palveluvarastoja. Yksi logistiikan trendeistä on 1980-luvun autoteollisuudesta juurensa juontava periaate, jonka mukaan komponenttien ja tuotteiden pitää olla juuri oikeaan aikaan oikeassa paikassa, oikean määräi-

senä ja laatusina. Tästä pienten valmistuserien valmistusmetodista käytetään lyhennettä JIT (Just-In-Time). Suomalaisessa kirjallisuudessa tämä on kääntynyt muotoon JOT (Juuri Oikeaan Tarpeeseen). JIT-valmistusstrategian tavoitteena on muun muassa pienentää varastoja ja näin vähentää sidottua pääomaa ja lopulta palvella paremmin asiakkaita. Nykyään on alalle vakiintunut niin sanottu arvoketjuajattelu, jossa tuotteen tai palvelun lisäarvon muodostumista tarkkaillaan läpi koko toimitusketjun, aina raaka-aineista valmiiseen tuotteeseen. (4)

Monivaiheisen ja -portaisen ketjun muuttuminen vaiheittain yhdeksi yhtenäiseksi toimitusputkeksi on eräs nykyaikaisen logistiikan keskeisistä tavoitteista. Logistiikan kehittäminen ja logistisen nopeuden haku tapahtuvat eri vaiheita ja vaiheiden välisiä siirtoja nopeuttaen. (8, 157)

2.2 Lisäarvopalvelut

Lisäarvopalvelut ovat niitä palveluja, jotka täydentävät ja tehostavat varastointia, kuljetusta ja muuta logistista tarjontaa. Logistiikan lisäarvopalveluiden käyttäminen mahdollistaa yritykselle alentaa valmiiden tuotteiden varastointijalanjälkeä viivästyttämällä leimaamista ja tuotteiden lopullista kokoonpanoa, kunnes asiakkaan tilaus vastaanotetaan. Tämä on kustannustehokas toimitusketjun hallintastrategia, joka antaa yrityksille enemmän joustavuutta varastointiin. Lisäarvopalvelut tarjoavat ratkaisuja, jotka menevät yli normaalin varastoinnin ja kuljetuksen. Yleisimpiä lisäarvopalveluja logistiikassa ovat pakkaus- ja kokoonpanopalvelut, joiden tarkoituksena on parantaa täsmällisyyttä, valmistuskustannuksia sekä tilausten käsittelyä. (9)

Logistiikan lisäarvopalvelut ovat kuljetuksen ja varastoinnin peruspaketin päälle tuleva palvelu, jotka tuo lisäarvoa kuljetettaville tavaroille, kulkuvälineille ja toimitusketjun osapuolille. Se voi kasvattaa toimitusketjun tuottoa, vähentää kustannuksia tai luoda uusia asiakassuhteita. Lisäarvopalvelut ovat vaikuttaneet olennaisesti Suomen kautta Venäjälle kulkevan reitin menestykseen. Ne ovat samalla työllistäneet merkittävästi Kaakkois-Suomessa. Myös rautateille kaivataan vastaavia palvelutuottajia, etenkin yhden luukun periaatteella toimivaa integraattoria. (11)

Lisäarvopalvelujen tuottaminen vaatii logistiikkayrityksiltä lähes poikkeuksetta lisäpanostusta, mistä aiheutuu lisäkustannuksia. Logistiikkapalvelujen tarjoajan on hyödyttävä lisäarvopalvelujen tuottamisesta sekä kehittämisestä toimintansa kannattavuuden takia. Lisäarvopalveluista saatavia hyötyjä ei voida mitata pelkästään rahassa. Lisäarvopalvelujen ansiosta yritys voi taloudellisten tuottojen lisäksi ylläpitää hyviä asiakassuhteita ja saada uusia asiakkaita. Lisäarvopalvelujen kannattavuuden edellytyksenä ovat yleensä riittävä kysyntä ja tarpeeksi suuret tavaravirrat. Yksittäisille asiakkaille voidaan tapauskohtaisesti tuottaa hyvinkin pieniä lisäarvopalveluja, jos palveluntarjoaja katsoo saavuttavansa siten itselleen kilpailuetua. (12, 160)

Logistiikan lisäarvopalveluja tarjoavalta yritykseltä vaaditaan riittävät resurssit lisäarvopalvelujen tuottamiseen. Yrityksellä on oltava muun muassa tarkoituksenmukaiset varastotilat ja laitteet sekä osaava henkilökunta. Suomalaisilla logistiikkatoimijoilla on käytössään laadukkaat logistiikkatoiminnot, paljon tietotaitoa, laajat yhteistyöverkostot ja hyvä tahtotila lisäarvopalvelujen kehittämiseen. Joissakin tapauksissa lisäarvopalvelujen tuottaminen saattaa kuitenkin vaatia niin suuria investointeja, ettei palvelujen kehittäminen asiakkaan tarpeiden mukaisesti ole järkevää. Logistiikkayritysten tehtävänä on löytää sopiva tasapainotila asiakkaiden tarpeiden sekä niistä aiheutuneiden kustannusten ja saatavien hyötyjen välille. Kehittämisen lähtökohtana on yhdessä voittamme -ajatus (win-win) eli mistä asiakas on valmis maksamaan. (13, 4)

Lähes kaikki toimijat pitävät satamaa tai sen välitöntä läheisyyttä parhaana sijaintina transitoliikenteen toiminnoille ja lisäarvopalvelujen tuottamiselle. Satama toimii kuljetusten solmukohtana, jossa tavaroita voidaan käsitellä luontevasti ja jossa tavaraeriä voidaan yhdistellä eri kuljetusmuotoja hyödyntäen. Satamissa tapahtuva lisäarvopalvelujen tuottaminen nähdään luonnollisena osana tavarantoimituksia. Lisäksi satamissa voidaan hyödyntää eri toimijoiden osaamista samalla alueella. Sisämaassa sijaitsevia logistiikkakeskuksia ei nähdä yhtä hyvänä paikkana transitoliikenteelle ja siihen liittyville lisäarvopalveluille, koska tavaroiden kuljettamista merisatamista sisämaan logistiikkakeskuksiin aiheutuu lisäkustannuksia ja ylimääräisiä tavarankäsittelykertoja. Suomen transitoliikenteen parhaimmat toimintaedellytykset ovat akselilla Kotka-Kouvola-Lappeenranta-Imatra. Logistiikan kolme kultaista sääntöä ovat:

1. Merikuljetusten maksimointi
2. Jakelupaikka mahdollisimman lähellä satamaa
3. Jakeluterminaali mahdollisimman lähellä loppumääränpäätä.

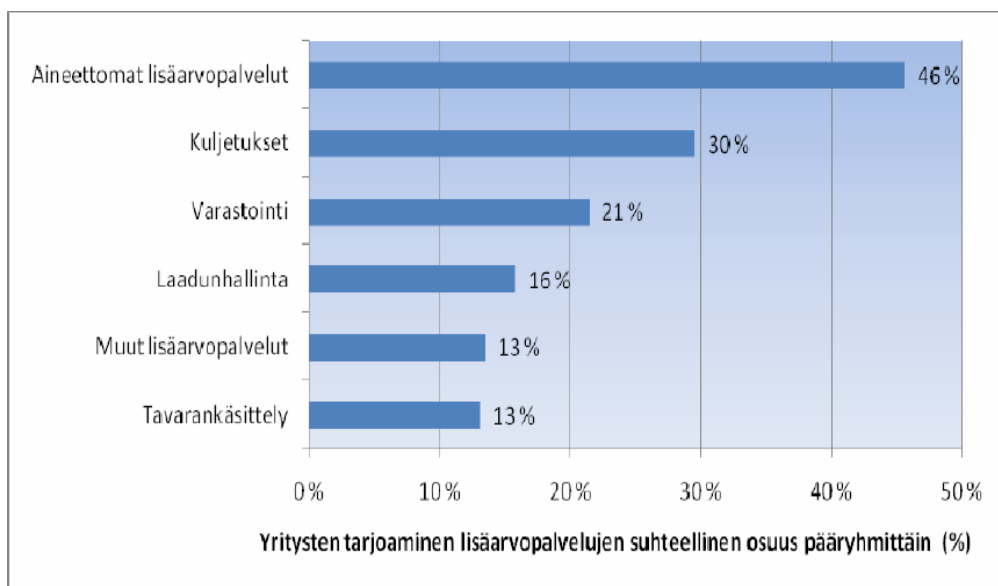
Nämä toteutuvat parhaiten Kotka-Hamina-alueella, jonne voidaan helposti kaavoittaa lisää transitoliikenteen tarvitsemia alueita aina Virolahdella sijaitsevalle Vaalimaan ranylityspaikalle asti. (12, 161)

Lisäarvopalveluita tuottavat pääasiassa huolintaliikkeet, kuljetusliikkeet sekä satamaoperaattorit. Huolintaliikkeet tarjoavat kaikista transitoliikenteen toimijoista eniten lisäarvopalveluja tarjoamalla lähes kaikkia lisäarvopalveluja. Huolintaliikkeissä tuotetaan miltei kaikki Suomen transitoliikenteen tavarankäsittelyyn, laadunhallintaan ja varastointiin liittyvät lisäarvopalvelut. Kuljetusliikkeet tarjoavat etupäässä aineettomia lisäarvopalveluja (esimerkiksi kuormansuunnittelu ja vuokrauspalvelut) ja omaan toimialaansa suoranaisesti liittyviä lisäarvopalveluja, kuten erikoiskuljetukset ja kuormansidonta. Satamaoperaattorit tuottavat erityisesti aineettomia lisäarvopalveluja (esimerkiksi dokumentointi ja kuormansuunnittelu), sataman sisäisiin kuljetuksiin liittyviä lisäarvopalveluja, kuten erikoiskuljetukset ja kuormansidonta, sekä laadunhallintaan liittyviä lisäarvopalveluja (maahantulotarkastukset). Varustamojen, tukkuliikkeiden ja satamanpitäjien merkitys lisäarvopalvelujen tuottamisessa on vähäisempi. Varustamot tarjoavat pääasiassa aineettomia lisäarvopalveluja (esimerkiksi IT-palvelut ja konsultointipalvelut) ja omaan toimialaansa läheisesti liittyviä lisäarvopalveluja, kuten projektikuljetukset ja kuormansidonta. Tukkuliikkeet tarjoavat käytännössä pelkästään aineettomia lisäarvopalveluja (esimerkiksi dokumentointi ja konsultointi). Satamanpitäjien tuottamat lisäarvopalvelut liittyvät etupäässä infrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitämiseen. (12, 158)

Suomessa on tällä hetkellä käytössä ainakin 36 erilaista transiton lisäarvopalvelua, joista valtaosa on huolintaliikkeiden, satamaoperaattorien ja kuljetusliikkeiden tarjoamia. Palvelut liittyvät yleisimmin satamissa tapahtuvaan tavarankäsittelyyn, IT-palveluihin ja konsultointiin. Erityispiirteitäkin on, kuten henkilöautojen kunnostuspalvelut, yksityishenkilöiden autonnoutopalvelut, autonrenkaiden nastoituspalvelut, kemikaalien laboratoriopalvelut ja palautuslogistiikka. (12, 140)

3 NYKYISET LISÄARVOPALVELUT

Lisäarvopalvelut on tässä luokiteltu kuuteen pääryhmään niiden luonteen mukaisesti. Pääryhmät ovat tavarankäsittelyn lisäarvopalvelut, aineettomat lisäarvopalvelut, kuljetuksiin liittyvät lisäarvopalvelut, laadunhallinnan lisäarvopalvelut, varastoinnin lisäarvopalvelut sekä muut edellä lueteltuihin ryhmiin kuulumattomat lisäarvopalvelut. Selkeyden vuoksi lisäarvopalvelut on jaoteltu siten, että jokainen lisäarvopalvelu on sijoitettu ainoastaan yhteen ryhmään, vaikka osaa lisäarvopalveluista hyödynnetään useamman pääryhmän toiminnoissa. Lukumääräisesti suurin osa lisäarvopalveluista liittyy tavarankäsittelyyn sekä aineettomiin toimintoihin. Aineettomilla lisäarvopalveluilla tarkoitetaan erilaisia tukipalveluja, jotka ovat kuljetusketjun toiminnan kannalta merkittäviä, mutta eivät välttämättä konkreettisesti havainnoitavia. Kuljetuksiin ja laadunhallintaan liittyy lukumääräisesti vähemmän erilaisia lisäarvopalveluja kuin tavarankäsittelyyn ja aineettomiin toimintoihin. Varastoinnin yhteydessä lisäarvopalveluja ei ole juuri tarjolla, koska varastointiin liittyvät toiminnot yleisesti luokitellaan logistiikan peruspalveluihin kuuluvaksi. Kuvassa 5 on esitetty transitoliikenteen lisäarvopalveluiden suhteellinen osuus pääryhmittäin. (12, 140)



Kuva 3. Transitoliikenteen lisäarvopalveluiden jakautuminen pääryhmittäin (12, 142).

3.1 Tavarankäsittelyn lisäarvopalvelut

Konsolidointi

Konsolidointi tarkoittaa tavaraerien yhdistelyä yhdeksi asiakkaalle meneväksi toimituseräksi. Tämän ansiosta asiakkaat saavat kaikki tilaamansa tavarat yhdellä kertaa samassa lähetyksessä. Konsolidointi on välttämätön lisäarvopalvelu Suomen transitoliikenteen toiminnan ja menestymisen kannalta, koska Suomen logistiikkavarastot toimivat usein Venäjälle toimitettavien tavaroiden puskurivarastoina, joissa eri tavaraeriä välivarastoidaan ja yhdistellään asiakastilausten mukaan. Suomea käytetään transitoliikenteessä paljon välivarastointipaikkana, koska Suomessa varastointi on turvallista ja koska loppuasiakkaat voivat maksaa tilaamansa tuotteet vasta tavaroiden noutamisen yhteydessä. (12, 142)

Paketointipalvelut

Turvallinen kuljetus koko toimitusketjun ajaksi varmistetaan paketointipalveluilla, jotka ovat hyvin tyypillisiä transitoliikenteen lisäarvopalveluja. Paketointipalvelut sisältävät muun muassa uudelleenpakkausta, muovitusta, tuotteiden purkamista paketista, paketointimateriaalien poistamista ja lisäämistä kuljetustavasta riippuen sekä irtotavaroitten palletointia, säkitystä ja laatikointia. Paketointipalvelujen yhteydessä tuotepaketteihin voidaan lisätä erilaisia maakohtaisia asiakirjoja, etikettejä, tarroja ja lisätarvikkeita. Myös paketointimateriaalien ja -tapojen kehittäminen on osa transitoliikenteessä tarjottavia paketointipalveluja. Oikeanlainen paketointi auttaa optimoimaan kuljetustilan tarpeen sekä tarjoaa asiakkaalle mahdollisimman turvalliset olosuhteet tavaroiden kuljettamiseen ja käsittelyyn toimitusketjussa. (12, 143)

Lokalisointi

Lokalisointi tarkoittaa tuotteiden tai tuotepakettien sisällön muokkaamista kohdemaan vaatimusten mukaiseksi. Lokalisointipalveluja tehdään Suomessa lähinnä kodin elektroniikkalaitteisiin. Lokalisointipalveluja tarvitaan siksi, että tavarantoimittajat valmistavat yleensä perustuotteita, jotka saattavat kohdemaasta riippuen vaatia maakohtaisen viimeistelyn ennen lopulliseen määrämaahan toimittamista. Perustuotteita valmista-

malla tavarantoimittajat voivat jaella tuotteitaan vapaammin, koska tuotteiden lopullista kohdemaata ei tarvitse määritellä tarkasti tehtaalta lähettämisen yhteydessä. Lokalisoinnissa voidaan tuotteisiin lisätä muun muassa maakohtaisia ohjekirjoja, takuutodistuksia ja muita asiakirjoja, hintalappuja, etikettejä, tarroja sekä erilaisia lisätarvikkeita, kuten DVD/CD-levyjä ja kaapeleita. Lokalisointipalvelut saattavat sisältää lisäksi pienimuotoisia tuotannollisia asennustöitä, joilla tuote muunnetaan loppuasiakkaan käyttöympäristöön sopivaksi, kuten esimerkiksi DVD-soittimien koodauksen muuttaminen myyntialueen mukaiseksi. (12, 142)

Sarjanumeroiden kerääminen ja lisääminen

Sarjanumeroiden kerääminen ja lisääminen on Venäjän viranomaisten vaatimuksista syntynyt lisäarvopalvelu. Venäjällä maahantuotuja tavaroita seurataan sarjanumerotalla, minkä avulla tuotteet pystytään yksilöimään ja paikallistamaan paremmin. Tällä selvitetään, ovatko kaupoissa olevat tuotteet laillisesti maahantuotuja vai mahdollisesti salakuljetettuja. Sarjanumerot kerätään tuotteista manuaalisesti käsilukijalaitteen avulla. Viime vuosina palvelun tarve on kasvanut, koska Venäjän tulli lisää jatkuvasti laitteiden ja koneiden kontrollia. Myös sarjanumeroiden lisääminen tuotteisiin on viime aikoina yleistynyt Venäjän tullin tarkentuneen maahantuotujen tuotteiden kontrollin myötä, sillä kaikissa tuotteissa ei ole valmiiksi merkittyinä tarvittavia sarjanumeroita, minkä vuoksi sarjanumeroita tarvitsee lisätä tuotteisiin lisäarvopalveluna.

Kunnostuspalvelut

Kunnostuspalvelut ovat transitoliikenteessä tarjottavia pienimuotoisia tuotannollisia palveluja, jotka muodostuvat kuljetusten aikana rikkoutuneiden myyntipakkausten, tuotteiden, kuljetuskaluston ja kuljetusyksiköiden korjauksista. Monikaan logistiikkayritys ei pysty kuitenkaan tarjoamaan kovin vaativia kunnostuspalveluja. Laajalaisempia kunnostuspalveluja tuotetaan ainoastaan kuljetuksen aikana vaurioituneille henkilöautoille, joihin voidaan tapauskohtaisesti tehdä suuriakin korjauksia (esimerkiksi peltitöitä ja maalausta). Henkilöautoja korjataan joko ajoneuvologistiikkayritysten omissa autokorjaamoissa tai alihankintana muissa autokorjaamoissa. Muita mahdollisia kunnostuspalveluja ovat esimerkiksi komponenttien vaihtaminen rikkoutuneisiin elektroniikka- ja sähkötuotteisiin, rekka-autojen apukäynnistys- ja renkaidenvaih-

topalvelut sekä alihankintana suoritettavat junavaunujen pienimuotoiset korjaukset sekä tavarakonttien ja kuormalavojenkorjauspalvelut, laajemmat rekka-autojen kunnostukset sekä tien varteen jääneiden henkilö- ja rekka-autojen korjaus- tai hinauspalvelut. (12, 142)

Palautuslogistiikka

Palautuslogistiikassa tuotteita siirretään markkina-alueelta toiselle tai palautetaan kuljetuksen aikana vaurioituneita tuotteita toimitusketjun eri osiin korjattavaksi tai hävitettäväksi. Suomen kannalta palautuslogistiikkapalvelut ovat tärkeitä, koska Suomen logistiikkaterminaaleja käytetään huomattavassa määrin tuotteiden välivarastointipaikkoina, joista tuotteet voidaan markkinoiden kysynnän mukaan ohjata nopeasti Venäjälle tai palauttaa tarvittaessa takaisin Länsi-Eurooppaan esimerkiksi Venäjällä ilmaantuvien markkinahäiriöiden takia. Sen sijaan Venäjälle jo toimitettujen tuotteiden palauttaminen muille markkina-alueille on lähes mahdotonta tai ainakin hyvin kallista. Kuljetuksen aikana vaurioituneiden tuotteiden palautuslogistiikkapalvelut eivät ole kovin yleisiä, sillä ainoastaan henkilöautoja palautetaan. (12, 143)

Tuotannolliset palvelut

Tuotannolliset palvelut ovat transitoliikenteessä pääasiassa asiakkaan tilauksesta ja asiakkaan ohjeiden mukaisesti suoritettavia pienimuotoisia kokoonpano- ja asennustoimintoja. Tuotannollisia palveluja voivat olla esimerkiksi lisävarusteiden asentaminen henkilöautoihin, elektroniikka- ja sähkötuotteiden kokoonpanoa, tuotemanuaalien painamista, lastauslavojen vanerointia ja kaasuputkien pinnoitusta. (12, 144)

Astiointi

Astioinnilla tarkoitetaan nestebulkkituotteiden siirtämistä isoista nestesäiliöistä pienempiin astioihin. Astiointi antaa asiakkaalle on mahdollisuuden tilata kemikaaleja sopivan kokoisissa erissä, yhdistää tilaukseensa erilaatuisia kemikaaleja aiempaa helpommin sekä hyödyntää paremmin toimintaansa sopivia astioita. Vielä nykypäivänä astioinnin merkitys on vähäinen, mutta sillä on potentiaalia nousta tulevaisuudessa merkittävämpään rooliin. (12, 141)

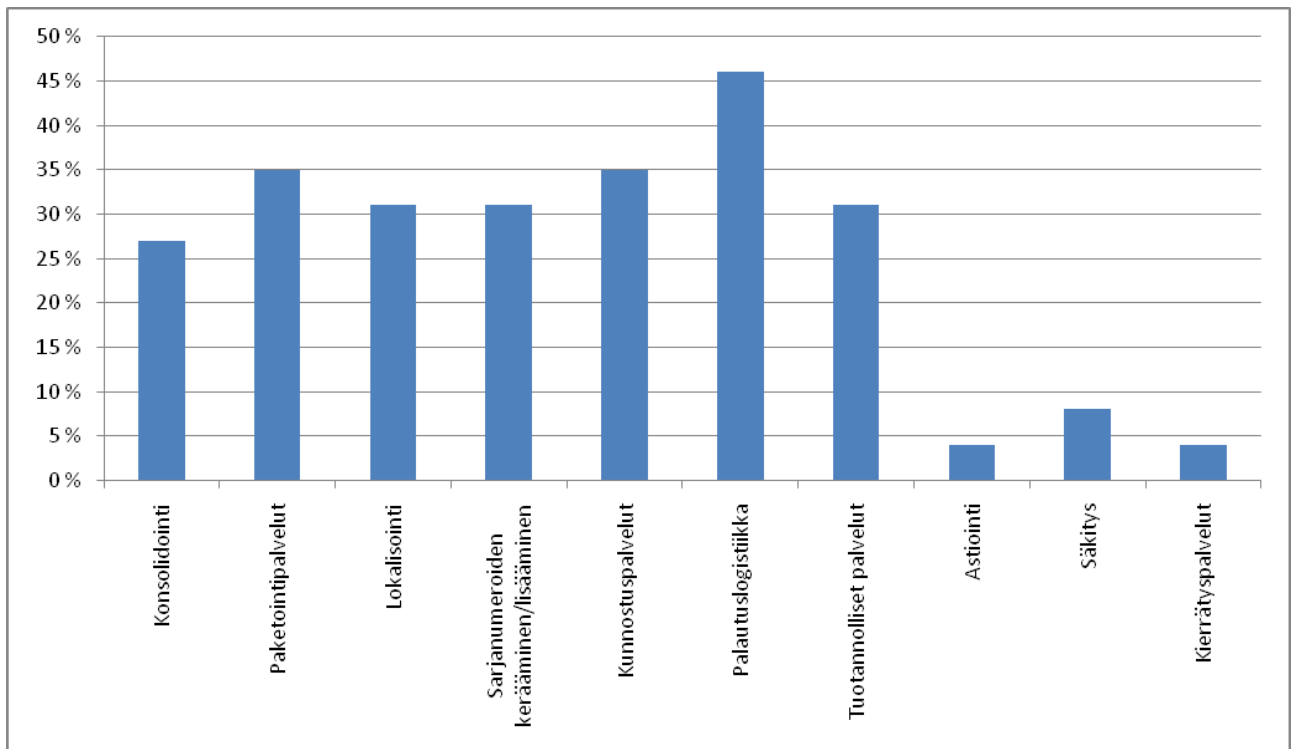
Säkitys

Säkityksessä irtotavaraa (esimerkiksi lannoitteet ja ferrokromi) pakataan kuljetusta varten säkkeihin. Esimerkiksi lannoitteiden kuljetuksissa kontti voidaan vuorata isolla säkillä, johon lannoitteet kuljetuksen ajaksi lastataan. Kontteja käytetään lannoitteiden kuljetuksessa lähinnä siksi, että konttirahtien hintataso on irtotavararahtien hintoja alhaisempi. Myös lannoitteiden maailmanmarkkinahinnat ovat laskeneet niin paljon, että asiakkaiden on kannattavampaa tilata lannoitteita pienemmissä erissä kuin ennen. (12, 144)

Kierrätyspalvelut

Kierrätyspalvelut koskevat elinkaarensa loppuun tulleiden tuotteiden kierrätystä ja hävittämistä. Kierrätettävät tai hävitettävät tuotteet ovat yleensä sähkö- ja elektroniikkalaitteita. Kierrätyspalveluja vaativat tuotteet ovat yleensä joko kuljetuksen aikana vaurioituneita tuotteita tai niin sanottuja piraattituotteita. (12, 142)

Kuvassa 4 on esitetty kuinka iso osa logistiikkatoimijoista tarjoaa kutakin tavarankäsittelyn lisäarvopalvelua.



Kuva 4. Tavarankäsittelyn lisäarvopalveluja tarjoavat logistiikkatoimijat (12, 142).

3.2 Aineettomat lisäarvopalvelut

Dokumentointi

Dokumentoinnin merkitys on tärkeä transitoliikenteen tavaratoimituksissa, koska toimitusketjussa käsitellään paljon erilaisia asiakirjoja toimitusten yhteydessä. Logistiikkatoimijat voivat osallistua muun muassa dokumenttien tekemiseen, käsittelyyn ja arkistointiin. Transitoliikenteessä käytettäviä asiapapereita ovat esimerkiksi tullilmoitukset, varastokirjanpidot, rahtikirjat ja TIR-passituksessa tarvittavat asiakirjat.

Jotkut logistiikkayritykset jopa valokuvaavat junavaunut dokumentointiin liittyvänä lisäarvopalveluna pystyäkseen todistamaan, että vaunut lähtevät eteenpäin asiaankuuluvassa kunnossa. Palvelu lisää toimitusten turvallisuutta sekä logistiikkapalvelujen tarjoajan että tavarantoimituksen vastaanottajan kannalta. (12, 145)

IT-palvelut

IT-palvelut ovat transitoliikenteessä lähinnä toimitusten seurantaan liittyviä palveluja. Suurilla logistiikkatoimijoilla on käytössään maailmanlaajuisia eri toimijoiden kanssa yhteen integroituja tietojärjestelmiä, joiden kautta toimitusketjun eri osapuolet voivat seurata toimitusten kulkua aina tuotantolaitokselta loppuasiakkaalle saakka. Yrityksillä voi olla käytössä myös poikkeamaraportointijärjestelmiä, joiden avulla tietoa toimituksissa tapahtuvista poikkeamista voidaan välittää nopeasti läpi toimitusketjun. IT-palveluja hyödynnetään transitoliikenteessä tietokonepohjaisessa kuormansuunnittelussa, laskutuksia tehtäessä, asiakirjojen sähköisissä siirroissa sekä varatessa lastitilaa laivoista. (12, 146)

Konsultointi

Konsultoinnissa asiakkaita ohjataan ja neuvotaan löytämään ratkaisuja erilaisiin logistiisiin ongelmiin ja muihin asiakasta askarruttaviin kysymyksiin. Asiakkaalle voidaan esimerkiksi suunnitella asiakkaan toimintaa parhaiten palveleva toimitusketjukokonaisuus ottaen huomioon esimerkiksi eri kuljetusreitit ja kuljetusmuotoja koskevat

vaihtoehdot. Konsultointipalveluista ei aina laskuteta asiakasta, sillä konsultointi saattaa realisoitua uutena asiakkuutena. (12, 146)

Koulutuspalvelut

Koulutuspalveluja tarjotaan laajasti aina oman henkilökunnan kouluttamisesta Venäjällä toimivien yritysten henkilökunnan kouluttamiseen asti. Suomessa toimivat logistiikkayritykset ovat kouluttaneet muun muassa Venäjällä toimivia yrityksiä järjestämään logistiset toiminnot samojen periaatteiden mukaisesti kuin Suomessa. Logistiikkatoimijat järjestävät tarvittaessa koulutustilaisuuksia toisilleen myös Suomen satamien sisällä. Lisäksi logistiikkatoimijat tarjoavat koulutuksia ja kursseja oppilaitoksille sekä lopputyöpaikkoja opiskelijoille. (12, 147)

Kuormansuunnittelu

Kuormansuunnittelun avulla pyritään takaamaan kuljetettavien tavaroiden turvallinen kuljetus lähtöpisteestä määränpäähän sekä optimoimaan kuljetuskaluston täyttö- ja käyttöaste. Kuormatilan suunnitteluun liittyy usein tarkkojen lastauspiirustusten tekemistä ja paketoitintapojen suunnittelua. Suunnittelussa apuna käytetään tietokonepohjaisia kuormansuunnitteluohjelmia. Projekti- ja erikoiskuljetukset vaativat erityisesti yksityiskohtaista kuormansuunnittelua. (12, 147)

Räätälöity asiakaspalvelu

Räätälöityä asiakaspalvelua voidaan pitää asiakkaalle tuotettuna lisäarvopalveluna. Räätälöidyllä asiakaspalvelulla tarkoitetaan tässä yhteydessä asiakaspalvelua, jossa asiakkaita palvellaan erityisen asiakaslähtöisesti ja yksilöllisesti mahdollisimman hyvin kaikki asiakastarpeet huomioiden. Venäläisille asiakkaille on tarjottu palveluja aina kesämökin tai lomakylän ostamisesta lähtien. Myös erilaiset konsultointipalvelut ja tarvittaessa muiden yritysten suosittelu ovat olennainen osa hyvää asiakaspalvelua. (12, 147)

Tullauspalvelut

Tullauspalveluissa logistiikkayritys tekee asiakkaan puolesta kaikki tullaukseen liittyvät dokumentit, kuten rahtikirjat, TIR-carnet-kuljetusasiakirjat ja erilaiset erityisluvut. Suomalaiset logistiikkatoimijat voivat tarjota tullauspalveluja sekä Suomessa että yhteistyöverkostonsa välityksellä myös tavarantoimitusten lopullisissa kohdemaissa. (12, 147)

Jälkilaskutus

Venäläisten asiakkaiden luottokelpoisuuden parantuessa jälkilaskutuksen käyttö on yleistymässä transitoliikenteessä. Jälkilaskutuksessa logistiikkatoimija maksaa loppuasiakkaan tarvitsemat palvelut, kuten rautatiekuljetuksen rahtimaksut, ja laskuttaa loppuasiakasta vasta jälkikäteen. (12, 146)

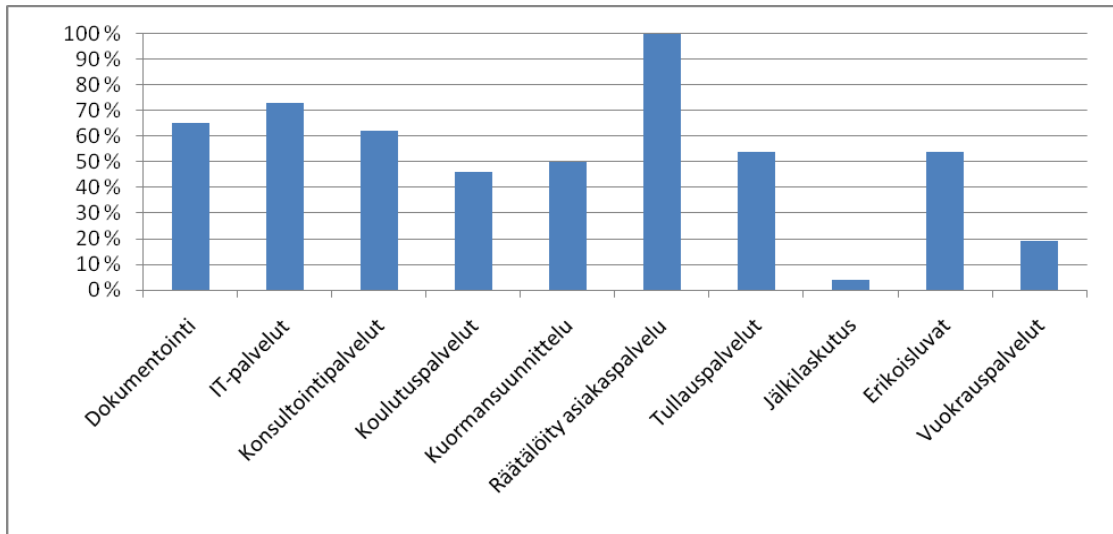
Erikoisluvut

Lainsäädännön ja erilaisten sopimusten asettamien vaatimusten takia erikoisluvut ovat joissakin transitoliikenteen toiminnoissa tarpeellisia. Esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetuksille tai muille erikoiskuljetuksille on asetettu lupamenettelyä edellyttäviä erityisvaatimuksia. Lisäksi joidenkin lisäarvopalvelujen tuottaminen vaatii erikoislupien anomista tullilta, kuten esimerkiksi kodin elektroniikkatuotteiden komponenttien vaihtaminen logistiikkaterminalleissa tai henkilöautojen siirtäminen satama-alueelta auto-
korjaamoon korjattavaksi. (12, 146)

Vuokrauspalvelut

Logistiikkayritykset vuokraavat tarvittaessa varastotilaa asiakkailleen tavarantoimitusten välivarastointia varten sekä kuljetuskalustoa (esimerkiksi rekka-autot, vaunut) ja kuljetusyksiköitä (esimerkiksi kontit) tavaroiden kuljettamista varten. Logistiikkayritykset voivat tarjota myös työvoimapalveluja esimerkiksi toisille logistiikkayrityksille. (12, 147)

Kuvassa 5 on esitetty kuinka iso osa logistiikkatoimijoista tarjoaa kutakin aineetonta lisäarvopalvelua.



Kuva 5. Aineettomia lisäarvopalveluja tarjoavat logistiikkatoimijat (12, 146).

3.3 Kuljetuksiin liittyvät lisäarvopalvelut

Kuormansidonta

Kuormansidontaa käytetään erityisesti rautatiekuljetuksissa, joissa kuormaan vaikuttavat yleensä maantie- ja merikuljetuksia suuremmat pitkittäiset voimat sekä voimakas värinä. Rautatiekuljetuksille on olemassa sekä kansallisia että kansainvälisiä pakkaus- ja sidontamääräyksiä. Myös erikois- ja projektikuljetukset vaativat usein sidontapalveluja. (12, 144)

Erikoiskuljetukset

Erikoiskuljetuksia tarvitaan silloin, kun kuljetettavien tuotteiden ominaisuudet edellyttävät normaaleista kuljetuksista poikkeavia olosuhteita tai toimintatapoja. Erikoiskuljetusta tarvitaan esimerkiksi sallitut mitat tai painon ylittävissä tavarakuljetuksissa sekä vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Erikoiskuljetukset voivat vaatia erikoiskuljetuslupia, liikenteenohjausta ja joskus jopa poliisisaattueita. Erityisesti projektiluontoisissa tavarakuljetuksissa, kuten rakennustarvikkeiden, laitteiden ja koneiden kuljetuksissa, käytetään paljon erikoiskuljetuksia. Lämpötilaherkkien tuotteiden (esimerkiksi kosme-

tiikka-, elintarvike- ja elektroniikkatuotteet) kuljetuksissa voidaan puolestaan joutua käyttämään tavallisista kuljetusyksiköistä poikkeavia lämpötilasäädeltäviä kuljetusyksiköitä, jolloin kuljetukset voidaan luokitella erikoiskuljetuksiksi. (12, 144)

Projektikuljetukset

Projektikuljetukset Venäjälle ovat lisääntymässä koko ajan talouden kohentumisen ja rakentamisen kasvun vuoksi. Projektikuljetuksia tarvitaan esimerkiksi uusien tuotantolaitosten ja kokoonpanotehtaiden rakentamisen yhteydessä, jolloin asiakkaalle toimitetaan rakennustarvikkeita projektin erityispiirteet tarkoin huomioiden. Projektikuljetuspalvelut sisältävät muun muassa kuljetus- ja pakkaussuunnittelua, konsultointia ja tutkimusta, kuljetusten toteuttamista sekä projektikuljetusten yleistä hallintaa ja valvontaa. Parhaimmillaan yksi logistiikkapalvelujen tarjoaja voi toimia 4PL-logistiikkaintegraattorina järjestämällä kaikki projektiin liittyvät tieto-, materiaali- ja rahavirrat asiakkaan puolesta. Suomalaiset logistiikkayritykset ovat olleet järjestämässä esimerkiksi autotehtaiden, paperitehtaiden sekä betoni- ja asfalttiasemien osatoimituksia eri puolille maailmaa. Monilla logistiikkayrityksillä on omia projektiosastoja, jotka keskittyvät pelkkien projektikuljetusten organisointiin. Projektikuljetuksissa on erityisen tärkeää, että logistiikkayrityksellä on koko kuljetusketju hallinnassaan. (12, 145)

Yhdistetyt kuljetukset

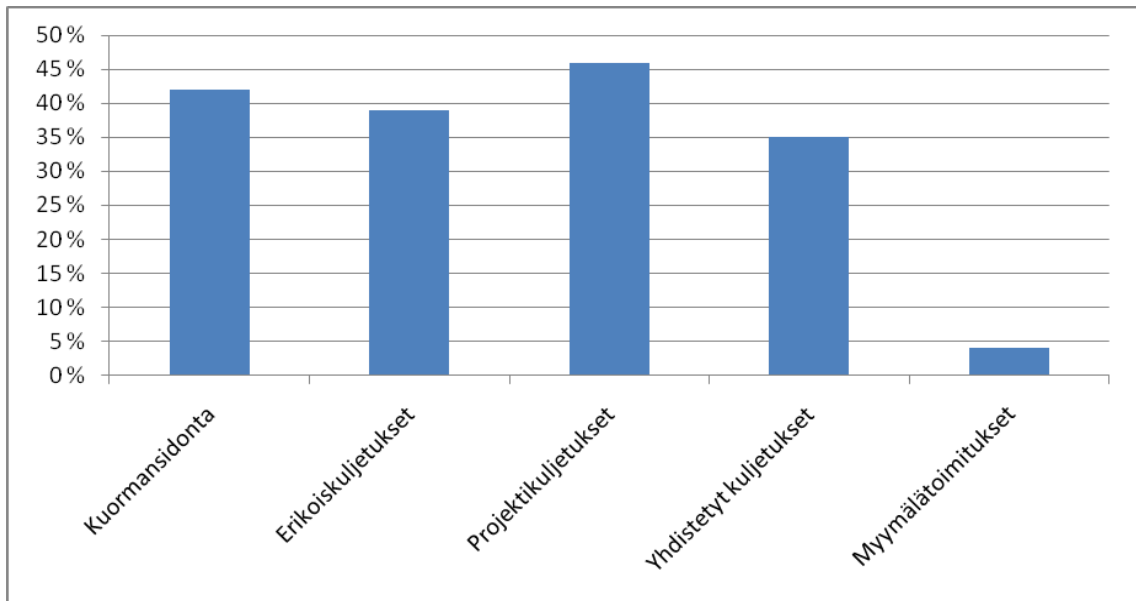
Yhdistetyissä kuljetuksissa hyödynnetään eri kuljetusmuotoja yhden ja saman tavara-toimituksen aikana. Jokaisella kuljetusmuodolla on omat erityispiirteensä etuineen ja haittoineen. Eri kuljetusmuotomahdollisuuksia ja -yhdistelmiä tarjoamalla asiakkaalle voidaan tuottaa merkittävää lisäarvoa. (12, 145)

Myymälätoimitukset

Myymälätoimitukset voidaan luokitella transitoliikenteen lisäarvopalveluksi, koska silloin asiakkaan ei tarvitse järjestää erillistä kuljetusta myymälään. Tavallisesti asiakas järjestää erikseen jatkokuljetuksen kohdemaan logistiikkaterminaalista oman myymälänsä varastoon. Jakelua myymälään asti voidaan pitää eräänlaisena 3PL-

palvelutoimintana, koska palvelun avulla asiakkaan on mahdollista saada niin sanottuja ovelta ovelle -toimituksia yhdeltä ja samalta logistiikan palveluntarjoajalta. (12, 144)

Kuvassa 6 on esitetty kuinka iso osa logistiikkatoimijoista tarjoaa kutakin kuljetuksiin liittyvää lisäarvopalvelua.



Kuva 6. Kuljetuksiin liittyviä lisäarvopalvelua tarjoavat logistiikkatoimijat (12, 145).

3.4 Laadunhallinnan lisäarvopalvelut

Laadunvalvonta

Laadunvalvonnalla tarkoitetaan kuljetettavien ja käsiteltävien tavaroiden yleistä laadun tarkkailua, jota suoritetaan aina tavaroiden käsittelyn yhteydessä. Laadunvalvonnan pääasiallisena tehtävänä on varmistaa, että tuotteet vastaanotetaan ja lähetetään kelpoisessa kunnossa. Laadunvalvonnan laajuus ja tarve määräytyvät yleensä tuotteiden valmistajan ja loppuasiakkaan tarpeiden mukaan. (12, 148)

Laboratoriopalvelut

Laboratoriopalvelut käytetään lisäarvopalveluna kemikaalikuljetusten yhteydessä. Laboratoriopalvelut koostuvat esimerkiksi näytteenotosta, erilaisista mittauksista, kalib-

rointipalveluista ja yleisestä laadunvalvonnasta. Laboratoriopalveluilla on tarkoitus varmistaa, että kemikaalit täyttävät niille asetetut vaatimukset. Laboratoriopalveluja tarjotaan yleensä alihankkijoiden välityksellä. (12, 148)

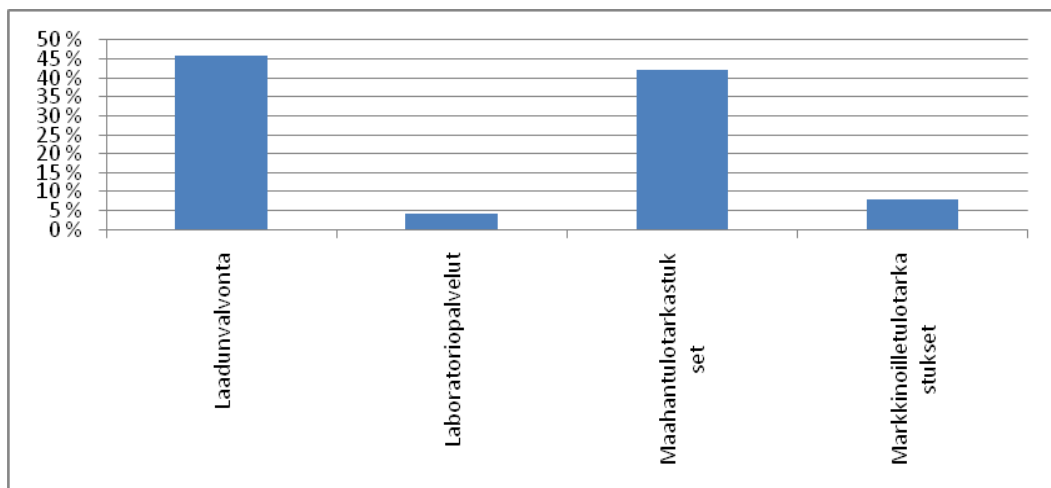
Maahantulotarkastukset

Maahantulotarkastuksissa kuljetettavat tuotteet tarkistetaan mahdollisien tuotantovirheiden ja kuljetusvaurioiden varalta. Yleensä tarkastuksia tehdään henkilöautoille ja joillekin kodin elektroniikkatuotteille. Logistiikkayritykset ovat testanneet muun muassa vedenkeittimien toimivuutta jokaisen keittimen osalta sekä televisioiden toimivuutta kopauttamalla laitetta tietyistä kohdista kumivasaralla. Osana maahantulotarkastuksia voidaan tehdä myös niin sanottuja rahdintarkastuksia. Esimerkiksi kemikaalikuljetuksissa asiakkaalle voidaan järjestää puolueeton rahdintarkastus, jossa kuljetettava tavara punnitaan ja tavaran laatu varmistetaan näytteenottojen ja laboratoriokokeiden avulla. (12, 148)

Markkinoilletulotarkastukset

Markkinoilletulotarkastusten tarkoituksena on tehdä valmistajan kanssa sovittuja tarkastuksia ennen tuotteen, tuotteiden tai tuotesarjojen päästämistä markkinoille. Suomessa näitä tarkastuksia tehdään lähinnä joillekin henkilöautosarjoille. (12, 148)

Kuvassa 7 on esitetty kuinka iso osa logistiikkatoimijoista tarjoaa kutakin laadunhallinnan lisäarvopalvelua.



Kuva 7. Laadunhallinnan lisäarvopalveluja tarjoavat logistiikkatoimijat (12, 148).

3.5 Varastoinnin lisäarvopalvelut

Erikoisvarastointi poikkeaa perinteisestä varastoinnista esimerkiksi varastointitavan tai -olosuhteiden osalta. Esimerkiksi erityisen herkkiä elektroniikkatuotteita ja joitakin elintarvikkeita joudutaan varastoimaan lämpötilasäädettävissä varastoissa, ja kemikaalien varastointi puolestaan edellyttää vaarallisille aineille sopivia varastointisäiliöitä sekä -alueita ja erityistapauksissa myös säiliöiden lämmittämistä. Suurikokoisten niin sanottujen heavy-tuotteiden varastoinnissa tarvitaan erityisen suuria varastointitiloja, ja jotkin tuotteet, kuten autonrenkaat, vaativat erityisiä säilytystelineitä varastointia varten. Joissakin tapauksissa tuotteen kestävyysominaisuudet voivat puolestaan asettaa erityisvaatimuksia varastoinnille, jolloin tuotteita ei voida esimerkiksi pinota päällekkäin. (12, 145)

3.6 Muut lisäarvopalvelut

3PL-palvelut

3PL-palveluissa logistiikkatoimija tarjoaa asiakkaalle tiettyyn logistiseen toimintoon liittyvän palvelukokonaisuuden. 3PL-toimintaa tehdään pääasiassa tavarakuljetusten, varastoinnin ja lisäarvopalvelujen tuottamisen osalta. Eräät logistiikkatoimijat tarjoavat 3PL-palveluna esimerkiksi niin sanottuja ovelta ovelle -toimituksia aina loppuasiakkaan varastoon asti. Tällöin asiakas saa hankittua kaikki tarvitsemansa tavaratoimitukseen liittyvät logistiikkapalvelut yhdeltä toimijalta, mikä helpottaa asiakkaan toimintaa. (12, 148)

4PL-palvelut

4PL-palvelut ovat 3PL-palveluja laajempia kokonaisuuksia, joissa yksi logistiikkatoimija integroi kaikki asiakkaan tarvitsemat logistiikkatoiminnot yhteen palvelupakettiin. Transitoliikenteessä 4PL-toiminta on toistaiseksi melko vähäistä. Joissakin transitoliikenteeseen liittyvissä projekteissa 4PL-palveluja on kuitenkin tarjottu asiakkaille, jolloin asiakas voi kokonaisvaltaisesti keskittyä omaan ydintoimintaansa. Eräs logistiikkatoimija on esimerkiksi järjestänyt Siperiaan menneen ison öljynporaustornin

toimituksen kokonaisvaltaisesti kuljetuksia, tietoliikenneyhteyksiä, paikallista alihankintaa ja rahaliikennettä myöten. (12, 148)

Tuotantolaitostoiminta

Tuotantolaitostoiminta on tuotannollisia palveluja laajempi kokonaisuus, jossa yritys on merkittäväällä panoksella mukana tuotteiden tuotantoprosessissa. Tästä on esimerkiksi Kotkan satamassa toimiva kaasuputkien betonointilaitos, jossa pinnoitetaan betonilla noin 500 kilometriä kaasuputkea, jota tullaan käyttämään Viipurin ja Saksan rannikon välille Itämeren pohjassa vedettävään yli 1 200 kilometriä pitkään maakaasuputkilinjaan. (12, 149)

Majoitus- ja ruokailupalvelut

Majoitus- ja ruokailupalveluja tarjotaan transitoliikenteessä muun muassa sataman työntekijöille, rekka-autonkuljettajille ja satamasta autoja noutaville yksityishenkilöille. Majoitus- ja ruokailupalvelut ovat yleensä muiden kuin logistiikkayritysten tuottamia tai tarjoamia palveluja. (12, 149)

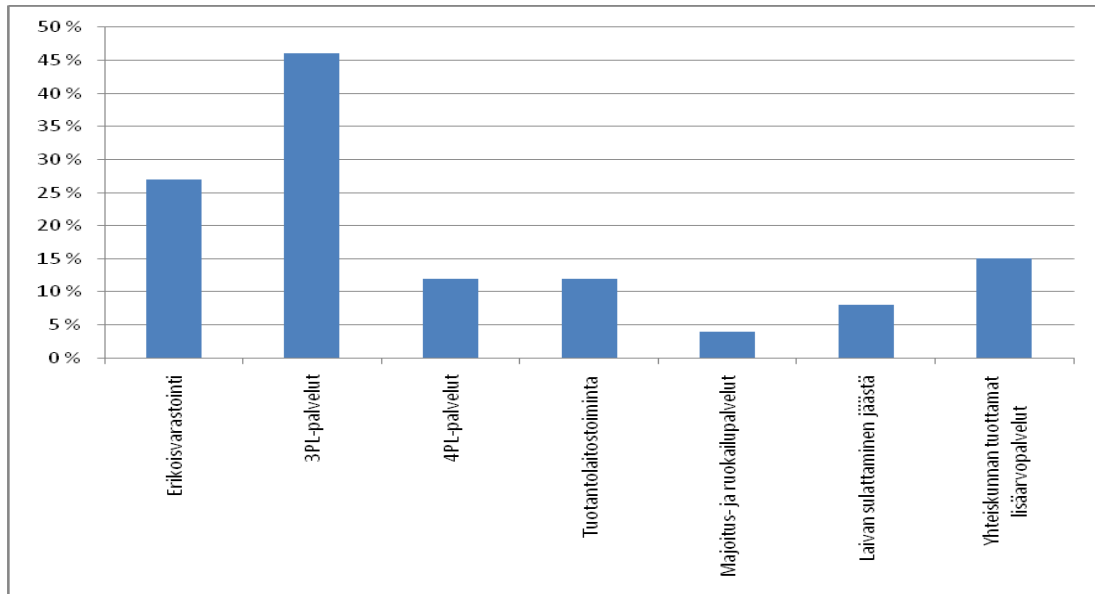
Laivan sulattaminen jäätä

Laivan sulattaminen jäätä on kovilla talvipakkasilla tarpeellinen lisäarvopalvelu, jolla mahdollistetaan laivojen sujuva liikkuminen merellä. Sulatuspalveluista vastaa yleensä satamaoperaattori alihankkijoidensa välityksellä. (12, 149)

Yhteiskunnan tuottamat lisäarvopalvelut

Yhteiskunnan tuottamia perus- ja lisäarvopalveluja ovat muun muassa rekkaparkit, levähdyspaikat ja muut kuljetusväylien infrastruktuuriin liittyvät palvelut sekä liikenteen ohjaaminen. Rekkaparkkien tarkoituksena on parantaa liikenneturvallisuutta rekkaruuhkia ja -jonoja vähentämällä. Transitoliikenteessä tuotettavien yhteiskunnallisten lisäarvopalvelujen tuottamisesta vastaa yleensä yhteiskunta, mutta myös satamanpitäjien voidaan ajatella olevan tavalla tai toisella mukana yhteiskunnallisten palvelujen tuottamisessa. (12, 149)

Kuvassa 8 on esitetty kuinka iso osa logistiikkatoimijoista tarjoaa muita edellä mainittuihin ryhmiin kuulumattomia lisäarvopalveluja.



Kuva 8. Muita lisäarvopalveluja tarjoavat logistiikkatoimijat (12, 149).

4 LISÄARVOPALVELUIDEN TALOUSVAIKUTUKSET

Transitoliikenne Suomen satamissa on kasvanut tasaisesti koko 2000-luvun, lukuun ottamatta vuotta 2009. Vuonna 2008 transitotuonti oli noin 4 miljoonaa tonnia ja transi-tovienti noin 4,4 miljoonaa tonnia. Vuonna 2009 transitoliikenne väheni kokonaisuutena selvästi, joka johtui transitotuonnin pienenemisestä noin 1,7 miljoonaan tonniin. Transitovienti kasvoi vuonna 2009 hieman, noin 4,6 miljoonaan tonniin. Länteen kuljetettiin vuonna 2009 selvästi enemmän tavaraa kuin itään. Länteen kuljetettiin eniten kuivaa bulkkia ja irtotavaraa sekä nesteitä. Itään kuljetettiin eniten suuryksiköitä. (14)

Liikenneministeriö teetti vuonna 1995 tutkimuksen transitoliikenteen kansantaloudellisisista vaikutuksista koskien vuotta 1994. Tämän mukaan transitoliikenteen tuloja ker-tyi yhteensä 224 miljoonaa euroa. Transitoliikenteen määrä kuljetettuina tonneina oli tuolloin samansuuruinen tai jopa hieman suurempi kuin vuonna 2005 (noin 6 miljoo-naa tonnia). Transitoliikenteestä nykyistä suurempi osa oli tuolloin volyymitavaran eli Venäjältä tulevan kuivan bulkin ja irtotavaran kuljettamista junalla Suomen satamien kautta länteen. Tulot ovat kasvaneet runsaassa kymmenessä vuodessa 315 miljoonaan euroon, vaikka kokonaisliikennemäärä on pysynyt samalla tasolla. Kotimaisuusaste

tiekuljetuksissa näyttäisi laskeneen. Kokonaistulon kasvu johtuu liikenteen rakenteellisesta muuttumisesta irtotavaran ja bulkin kuljettamisesta arvokkaan kappaletavaran ja ajoneuvojen kuljettamisen suuntaan, mistä kertyy enemmän tuloja kuin volyymitavaroitten kuljettamisesta. Arvokkaan kappaletavaran ja henkilöautojen kuljettamiseen liittyy runsaasti lisäarvologistista liiketoimintaa. Myös merirahdit ja merikuljetusten kotimaisuusaste vuonna 2005 tällä tavaralla oli suhteellisen korkeita, kun taas kuivan bulk-tavaran ja irtotavaran merikuljetuksissa kotimaisuusaste oli alhainen. (14)

Vertailtaessa vuosia 2005 ja 2006 voidaan havaita liikenteen rakenteen muuttumisen vaikutukset myyntituloihin. Näiden vuosien välillä kokonaisliikennemäärä kasvoi, mutta suomalaisten saamat myyntitulot vähenivät. Tämä johtuu siitä, että kuorma-autoliikenne itään kasvoi, mutta sen rakenne muuttui siten, että suurin osa siitä oli vuonna 2006 henkilöautojen kuljettamista, kun taas konttien kuorma-autokuljetukset vähenivät. Trans-Siperian radan transitokuljetukset lähes tyrehtyivät Venäjän tariffien nousun vuoksi, mikä vähensi osaltaan elektroniikan ja arvotavaran kuljetuksia. Henkilöautojen kuljettamisessa lisäarvologistiikan ja varastoinnin rooli ei ole aivan niin merkittävä kuin konteissa kuljetettavan elektroniikan ja muun arvokkaan kappaletavaran kuljetuksissa. Näin kuorma-autotransitossa lisäarvologistiikan ja varastoinnin tulot vähenivät, vaikka kokonaisliikennemäärä kasvoi. (14)

Suomen kauttakulkuliikenteestä saamat tuotot olivat vuonna 2007 noin 380 miljoonaa euroa ja kustannukset vastaavasti noin 30 miljoonaa euroa. Tuottojen lisäksi transitoliikenne luo työpaikkoja Suomeen. Kauttakulkuliikenteen suora työllistävä vaikutus on noin 2000 henkilötyövuotta. (14)

Lisäarvopalvelujen rahallisesta ja työllistävästä merkityksestä Suomen transitoliikenteessä voidaan antaa vain summittaisia arvioita. Liikenne- ja viestintäministeriön TRAMA-tutkimuksen mukaan varastoinnin ja lisäarvologistiikan kokonaistaloudelliset vaikutukset olivat Suomen transitoliikenteelle vuonna 2007 yhteensä noin 87 miljoonaa euroa, josta itätransiton osuus oli noin 82 miljoonaa euroa. TRAMA-tutkimuksen yhteydessä ei ole tarkemmin eritelty, miten kokonaistaloudelliset vaikutukset jakautuvat varastoinnin ja lisäarvologistiikan kesken. On kuitenkin oletettavissa, että varastoinnin taloudellinen merkitys on huomattavasti lisäarvologistiikan merkitystä suurempi. Arvioiden mukaan Suomessa tuotettujen transitoliikenteen lisäarvopalve-

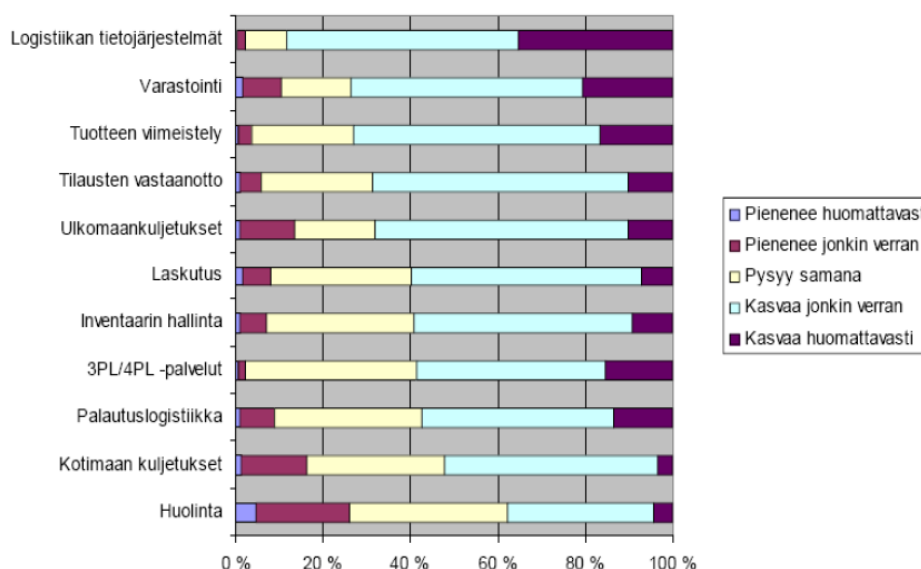
lujen vuotuinen euromääräinen arvo on suuruudeltaan noin 30 miljoonaa euroa, josta suurin osa muodostuu itätransiton toiminnoista. Lisäarvologiikan työllistävästä vaikutuksesta on myös vaikea esittää täsmällisiä lukuarvoja, mutta arvioiden mukaan varastointi ja lisäarvologiikka työllistäisivät vuositasolla noin 500 työntekijää, josta pelkän lisäarvopalveluiden osuus on noin 100 henkilötyövuotta, mutta vaikutus voi olla huomattavasti suurempikin. Lisäarvopalvelujen taloudellisesta ja työllistävästä vaikutuksesta on lähes mahdotonta esittää tarkempia arvioita, koska yritykset eivät yleensä erittele transitoliikenteen eivätkä etenkin lisäarvopalvelujen osuutta muusta liiketoiminnastaan. Lisäksi lisäarvopalvelut ymmärretään jokseenkin eri tavalla eri yrityksissä ja erilaisissa tilanteissa, mikä osaltaan vaikeuttaa lisäarvopalvelujen taloudellisen ja työllistävän vaikutuksen määrittämistä. (14)

5 LISÄARVOPALVELUIDEN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Suomea pidetään luotettavana ja turvallisenä kauttakulkureittinä, jossa tuotetaan laadukkaita ja monipuolisia lisäarvopalveluja. Suomen logistinen infrastruktuuri on nykyaikainen ja tehokas. Ajoittaisista rekkajonoista huolimatta Suomen rajanylityspaikkojen kapasiteetti on ylivoimainen verrattuna muihin Euroopan unionin ja Venäjän välillä oleviin rajanylityspaikkoihin. Suomen rajanylityspaikoilla yhden rekan jonotusai-ka on keskimäärin 2–14 tuntia, kun taas esimerkiksi Viron Narvassa rajanylityspaikal-la jonotusajat ovat keskimäärin 80 tuntia. Suomen kulkureittiä käytetään erityisesti arvokkaiden tavaroiden kuljetuksissa, joiden yhteydessä Suomi voidaan nähdä eräänlaisena Venäjän tuontiliikenteen riskienhallintajärjestelmänä. Suomessa transitotavaroita voidaan välivarastoida turvallisesti ja tullaamattomina. Tavarat ovat lähellä Venäjällä sijaitsevia markkinoita, ja ne voidaan tarvittaessa, esimerkiksi kysyntähäiriöiden yhteydessä, reitittää uudelleen muille markkina-alueille. Suomen kauttakulkuliikenteen tilastot näyttävät transitoliikenteen tavaravolyymien kasvua. Erityisesti henkilöautojen ja investointitavaroiden kuljetusmäärät Suomen kautta ovat kasvussa.

Suomen uskotaan säilyttävän asemansa Venäjän ulkomaankaupan transitoreittinä ainakin useiden vuosien, ellei jopa vuosikymmenien ajan (kuva 11). Venäjän ulkomaankaupan ennustetaan kasvavan niin kovaa vauhtia, ettei Venäjä kykene kehittämään logistista infrastruktuuriaan ulkomaankaupan kasvavan kysynnän tyydyttämiseksi. Ve-

näjän satamia ja muuta logistista infrastruktuuria kehitetään koko ajan, mutta kehitystoimenpiteet kestävät vuosia. Venäjän satamien kapasiteetin kasvaessa kuljetusmäärät Venäjän omien satamien kautta tulevat vähitellen lisääntymään. Suomalaiset menettänevät asemiaan myös Baltian maiden laatuvarmuuden ja rajatoimintojen joustavuuden parantuessa. Transitoliikenteessä on jo nyt nähtävissä merkkejä rakennemuutoksesta. Jotkut yritykset ovat siirtäneet tuotantoaan ja varastointiaan Venäjälle, mikä on vähentänyt joidenkin transitotuotteiden varastoinnin tarvetta Suomessa. Tämä merkitsee sitä, että myös transitoliikenteen lisäarvopalveluja tuotetaan enenevässä määrin Venäjällä ja muissa tuotteiden lopullisissa kohdemaissa. Toisaalta kehitys näyttäisi vähitellen johtavan siihen, että tuotteet valmistetaan jo alun perin tavarantilaajan erityistarpeiden mukaisesti, minkä seurauksena logistiikan lisäarvopalveluiden tarve on vähenemässä toimitusketjun muissa osissa. (11)



Kuva 9. Logistiikkapalveluyritysten näkemys logistiikkapalvelujen kysynnän kehityksestä (12, 116)

Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa kokeillaan kaiken aikaa myös uusia kuljetusreittejä kuten Mustameri, Trans-Siperian rautatie sekä Baltian ja Venäjän satamat, jotka voivat tulevaisuudessa olla uhkana Suomen transitoreitille. Viime vuosina Suomen kautta kulkevien tavaravolyymien kehitys on kuitenkin ollut niin voimakasta, että Suomessa toimivat logistiikkayritykset voivat suhtautua luottavaisesti transitoliikenteen tulevaisuuteen. (12, 128)

HaminaKotka Satama Oy:n tehtävänä on varmistaa lisäarvopalveluille mahdollisimman kilpailukykyiset edellytykset Kotkan ja Haminan satamaympäristössä siten, että Kymenlaakson reitillä on mahdollisuudet kehittyä. Satamien sisäisessä ja satamien välisessä yhteistyössä on vielä runsaasti kehittämispotentiaalia. (11)

Suomen logistiikka-alan markkinointi on vähäistä kuljetusketjun ulkopuolella, joten tulevaisuuden menestyksen takia täytyisi alkaa panostamaan lisää markkinointiin sekä tukemaan yritysten keskinäisiä verkottumishankkeita. Jos Suomi aikoo pysyä kehityksen perässä, on äärimmäisen tärkeää kyetä tarjoamaan asiakkaille uutta lisäarvoa, johon venäläiset eivät pysty. (13, 8)

Asiakkaan tarpeiden pohjalta logistiikkayritykset voivat resurssiensa rajoissa kehittää ja tuottaa uusia lisäarvopalveluja. Kehitystyö vaatii jatkuvaa vuorovaikutusta logistiikkatoimijan ja asiakkaan välillä, koska palvelut joudutaan usein räätälöimään yhteistuumin asiakkaan kanssa. Joskus yhteistyö saattaa olla edennyt niin pitkälle, että asiakas järjestää logistiikkapalvelujen tuottajalle koulutusta tuotteiden vaatimista lisäarvopalveluista ja niiden toteutustavasta. Tällaista koulutusta saatetaan tarjota esimerkiksi elektroniikkatuotteiden osalta. (12, 159)

Asiakkaat eivät ole aina tietoisia tarjolla olevista lisäarvopalveluista, eivätkä välttämättä edes omista tarpeistaan lisäarvopalveluiden suhteen. Toisinaan transitoliikenteen lisäarvopalvelut syntyvät aivan sattumalta. Logistiikkayrityksen pitää olla jatkuvasti ajan hermolla voidakseen tarjota ja kehittää asiakkaan tarpeita vastaavia lisäarvopalveluja. Tulevaisuuden ennakointi on erityisen tärkeää lisäarvopalvelujen kehittämisen kannalta. Yritysten pitää tarkoin seurata liikenne- ja tavaravirtoja sekä kehittää toimintojaan ja suunnata investointejaan ajan vaatimusten mukaisesti. Esimerkiksi oikeaan aikaan kehitetty satamainfrastruktuuri voi tuoda mukanaan uusia tavaravirtoja ja sen myötä kasvavia lisäarvopalvelutarpeita. (12, 159)

Logistiikan kasvupotentiaali on kuitenkin muualla kuin perinteisissä kuljetuksissa, esimerkiksi sähköisessä kaupassa ja logistiikkaintegraattoritoiminnoissa. Uusien näkökulmien ja alueiden haltuunotto edellyttää uusia avauksia logistiikan kehittämisessä. (13, 3)

Suomen transitoliikenteen toiminnoissa mukana olevat yritykset toimivat lisäarvopalvelujen tuottamisessa yhteistyössä keskenään siten, että ne suosittelevat asiakkaalle jotakin toista lisäarvopalvelujen tarjoajaa, mikäli eivät itse pysty vastaamaan asiakkaan tarpeisiin. Sillä ei näyttäisi olevan väliä, onko kyseessä kilpaileva yritys vai yhteistyökumppani. Logistiikkatoimijoiden keskinäinen yhteistyö on tärkeää siksi, että asiakkaat pystytään säilyttämään Suomen transitoreitin käyttäjinä. Samalla Suomen maine hyvänä transitoreittinä kasvaa potentiaalisten asiakkaiden keskuudessa. Logistiikkayritykset näkevät samoista syistä myös Suomen satamien välisen yhteistyön tärkeänä. Satamien keskinäisen yhteistyön avulla transitoliikenteen ja lisäarvopalvelujen kehitystoimet on mahdollista kohdistaa eri satamissa siten, että Suomi pystyy säilyttämään kauttakulkureittinsä kilpailukyvyyn. Yhteistyötä voitaisiin lisätä myös eri maiden satamien kesken, jolloin eri satamissa voitaisiin keskittyä aiempaa paremmin tietynlaisten palvelujen tuottamiseen. (12, 160)

5.1 Tulevaisuuden mahdolliset lisäarvopalvelut

Logistiikkaketjujen siirtyminen mahdollisimman myöhäisessä vaiheessa tehtävään viimeistelyyn tulee hämärtämään logistiikkayritysten, satamien, tavarantoimittajien ja valmistajien välistä rajanvetoa. Logistiikkayrityksissä on Venäjän transitossa valmiutta tilata alihankintana entistä monipuolisempia lisäarvopalveluja, melkein pä tuotannollista toimintaa. (11)

Lisäarvopalveluilla tulee olemaan Suomen reitillä vielä pitkään tärkeä rooli, ja syntyy uudenlaista kysyntää uudenlaisille palvelukonsepteille. Venäjän kehittyvä autojen koonpano- ja valmistusteollisuus lupaa erityisen paljon. Se avaa merkittäviä mahdollisuuksia konttikuljetuksiin liittyville komponentti- ja varaosalisäpalveluille.

Riippukuljetus ja hinnoittelupalvelu eli vaatteiden kunnostaminen, ripustaminen henkareihin ja toimittaminen myymälöihin rekeissä täysin valmiina asiakkaalle voivat olla tulevaisuudessa Suomelle tärkeitä lisäarvopalveluita. Tätä palvelua tarvitaan Venäjällä koko ajan enemmän. (11)

Kulutustarvikkeiden ja elintarvikkeiden kysyntä kasvaa erityisesti pitkällä tähtäyksellä Venäjällä ja antaa mahdollisuuden kehittää Suomea lisäarvologiikan keskuksena. Myös suunnittelu-, rakennustarvike ja joillain perusteollisuuden sektoreilla on kasvavat markkinat Venäjällä. (11)

Tulevaisuuden mahdollisuuksina logistiikka-ala kokee muun muassa henkilöautojen tuotannolliset asennuspalvelut, yksityishenkilöiden autonnotopalvelut satamasta, laajat maahantulotarkastukset, pesu- ja vahauspalvelut, kemikaalien astioinnin ja jatkojalostuksen, tuotantolaitostoiminnan sekä mehujen valmistuksen ja tölkkityksen. (11)

Tuotannollisissa asennuspalveluissa henkilöautoihin voitaisiin muun muassa asentaa erilaisia lisävarusteita tavarantilaajan toiveiden mukaisesti. Esimerkiksi lohko- ja sisätilanlämmittimien asentaminen henkilöautoihin voisi olla tarpeen Venäjän kylmien talviolosuhteiden takia. Autoissa ei yleensä ole lisävarusteita valmiiksi asennettuina, koska tuotteiden lokalisointi pyritään tekemään mahdollisimman lähellä loppuasiakasta.

Laajoissa maahantulotarkastuksissa autot olisi mahdollista saattaa myyntikuntoon, minkä jälkeen ne voitaisiin toimittaa suoraan autokauppaan myyntiä varten. Laajojen maahantulotarkastuksien yhteydessä voitaisiin tehdä muun muassa maahantulohuoltoja, lisävarusteiden asennustöitä sekä tarjota autojen verotus-, tullaus- ja rekisteröintipalveluja. Henkilöautojen transitokuljetusten yhteydessä voitaisiin tarjota myös pesu- ja vahauspalveluja.

Tulevaisuudessa itään kuljetettaville tekstiileille voitaisiin tuottaa lisäarvopalveluja kauttakulkumatalla Suomessa. Eräät toimijat ovat laajentaneet toimintaansa itänaapuriiin ja tuottavat tekstiilituotteiden lisäarvopalveluja myös Venäjällä. Tekstiiliteollisuuden transitotuotteille olisi mahdollista tarjota Suomessa lisäarvopalveluna tekstiilien brodeerausta, jossa tuotteeseen ommellaan asiakkaan toiveiden mukainen koristekuva. Brodeerauspalveluja voitaisiin tarjota esimerkiksi venäläisille yrityksille ja urheiluseuroille.

Transitoliikenteen tavaralajikohtaisten lisäarvopalvelujen kohdalla nousivat esiin myös autonrenkaat, teräsvalmisteet, elintarvikkeet ja kosmetiikkatuotteet. Autonrenkaille

tarjotaan lisäarvopalveluna erikoisvarastointia sekä nastoitusta, koska renkaiden asianmukainen varastointi edellyttää niiden säilyttämistä erityisissä säilytystelineissä. Teräsvalmisteille tarjotaan lisäarvopalveluna leikkaus- ja katkaisupalveluja. Jotkut elintarvikkeet ja kosmetiikkatuotteet vaativat puolestaan lämpötilasäädeltäviä kuljetuksia ja varastoja.

Suomen kautta kuljetettaville metsäteollisuuden tuotteille, rautatuotteille, mineraaleille sekä malmeille ja rikasteille ei ole esiintynyt tarvetta varsinaisten lisäarvopalvelujen tuottamiseen. Mainittuja tuotteita ainoastaan välivarastoidaan Suomessa ja toimitetaan eteenpäin kolmansiin maihin. (12)

5.2 Suorat toimitukset Venäjälle ja Suomen transitoliikenteen tuoterakenteen muutos

Suorat tavaratoimitukset Venäjällä sijaitseviin varastoihin ovat joidenkin transitoliikenteen tuoteryhmien (esimerkiksi elektroniikkatuotteet) osalta lisääntyneet. Suomi on yhä Venäjän ulkomaankaupan kannalta merkittävä transitoreitti, mutta aiempaa suurempi osa Suomen kautta kulkevista tavarakuljetuksista jatkaa eteenpäin Venäjälle ilman, että tavaroita puretaan kuljetusyksiköistä ja välivarastoidaan Suomessa. Tästä johtuen välivarastoinnin ja lisäarvopalveluiden tarve on tiettyjen tuotteiden osalta vähentynyt Suomessa. Suorien toimitusten lisääntyminen Venäjälle johtuu lähinnä siitä, että yritykset haluavat ottaa koko toimitusketjun omaan hallintaansa ja lisätä toimitusketjun läpinäkyvyyttä. Samalla yritykset pääsevät lähemmäksi kohdemarkkina-aluetta, minkä ansiosta tavaratoimitukset nopeutuvat ja ylimääräisiä kustannuksia aiheuttavat tavarankäsittelykerrat vähenevät.

Suorien tavaratoimitusten lisääntymiseen vaikuttavat osaltaan myös Venäjän omaa logistiikkaa suosivat strategiset toimenpiteet. Asiakkaat saavat esimerkiksi tulliteknisiä etuja käyttäessään venäläisiä varastoja tavaratoimituksissaan. Samanaikaisesti Venäjän varastokapasiteetti on lisääntynyt, mikä on tehnyt kasvavien suorien tavaratoimitusten varastoinnin Venäjällä ainakin osittain mahdolliseksi. Varastointikapasiteetista, erityisesti A-luokan varastoista, on kuitenkin Venäjällä edelleen puutetta.

Suomen kautta itään kuljetettavien tavaroiden tuoterakenteessa on tapahtunut viime aikoina muutoksia Venäjälle suuntautuvien suorien tavaratoimitusten lisääntymisestä johtuen. Suurin muutos on tapahtunut elektroniikkatuotteiden kuljetuksissa, jotka ovat kasvavassa määrin siirtyneet suoraan Venäjällä sijaitseviin varastoihin toimitettaviksi. Etenkin osa elektroniikkavalmistajista (esim. Canon, Samsung ja Sony) kuljettaa tuotteitaan nykyisin suoraan Venäjän varastoihin, koska valmistajat ovat halunneet siirtää tuotteidensa varastointia lähemmäs kohdemarkkina-aluetta. Erityisesti kuutiohinnaltaan halpojen elektroniikkatuotteiden (esim. jääkaapit ja suuret kodinelektroniikkalaitteet) toimitukset ovat siirtyneet yhä enemmän suoraan Venäjän omiin varastoihin, koska niiden kuljetusketjun on oltava mahdollisimman tehokas, jolloin toimituksesta on poistettava kaikki ylimääräisiä kustannuksia aiheuttavat tavarankäsittelyt.

Useat pienet elektroniikkavalmistajat käyttävät yhä Suomessa sijaitsevia varastoja Venäjälle suuntautuvissa tavaratoimituksissaan. Arvioiden mukaan kuitenkin kaikki elektroniikkatuotteiden toimitukset siirtyvät vähitellen suoraan Venäjälle. Toisaalta suorat toimitukset suoraan Venäjälle ovat vielä jossain määrin kokeiluasteella, joten tavaravirtojen tulevaisuutta ei voida vielä varmuudella ennustaa. Kaikki asiakkaat eivät myöskään luota venäläisiin viranomaisiin eivätkä tämän takia uskalla jättää tavaratoimituksiaan kokonaan venäläisten käsiin. Suomea pidetään sen sijaan turvallisena ja luotettavana kauttakulkureittinä. Lisäksi varastointi on Suomessa noin 20–30 % halvempaa kuin Venäjällä, mikä osaltaan vahvistaa Suomen asemaa transitotavaroiden varastointipaikkana suorien toimitusten sijaan.

Venäjällä sijaitseviin varastoihin suuntautuvien suorien toimitusten lisääntyminen on vapauttanut Suomessa varastointikapasiteettia. Suoriin toimituksiin siirrettyjen tuotteiden tilalle on tullut muun muassa koti- ja ammattikäyttöön tarkoitettuja käsityökaluja ja muita kodin kunnostuksessa tarvittavia tarvikkeita, eri alojen teollisuuden investointeihin liittyviä tarvikkeita, leluja sekä urheilu- ja musiikkitarvikkeita. Erityisesti kodin rakentamiseen liittyviä tuotteita varastoidaan aiempaa enemmän Suomessa sijaitsevis- sa varastoissa, jotka tarvitsevat edelleen samankaltaisia lisäarvopalveluja kuin Suomessa on jo pitkään tuotettu (esimerkiksi konsolidointi, paketoitipalvelut, ja tuotannolliset palvelut). Vaurastumisen myötä venäläiset ovat alkaneet remontoida asuntojaan, minkä seurauksena käsityökalujen ja kodin kunnostustarvikkeiden kysyntä on kasvanut merkittävästi. Venäjällä rakennetaan yhä enemmän myös autotehtaita ja mui-

ta tuotantolaitoksia, mikä on lisännyt rakennus- ja muiden investointitarvikkeiden kuljetusmääriä. Myös projektiluontoisten kuljetusten määrä on lisääntynyt. (12, 129)

Venäjän oman tuotannon uskotaan monipuolistuvan ja pitkälle jalostettujen tuotteiden valmistamisen lisääntyvän Venäjän omalla maaperällä (esimerkiksi henkilöautot ja elektroniikkatuotteet). Tämä saattaa vähentää Suomen kautta Venäjälle kuljetettavia tavaramääriä ja sen myötä Suomessa transitotavaroille tuotettavien lisäarvopalveluiden tarvetta. Toisaalta Venäjän oman tuotannon kehittyessä myös Venäjän vientituotteet ovat aiempaa pidemmälle jalostettuja ja siten arvokkaampia, jolloin Venäjällä tuotettu ja arvotavaroita voitaisiin viedä Suomen kautta länteen. Kauttakulkumatalla tavara-toimituksille olisi mahdollista tuottaa lisäarvopalveluita Suomessa. Länsitransitossa tuotetaan parhaillaan vain kemikaaleille lisäarvopalveluja. (12, 159)

5.3 Suomen ja Venäjän välinen rautatieliikenne

Suomen kautta Venäjälle suuntautuvien rautatiekuljetusten merkitys Suomen kauttakulkureitin kilpailukyvyllä tulee korostumaan lähitulevaisuudessa. Rautatiet ovat nouseva trendi, kun kumipyöriltä pyritään pois maailmanlaajuisesti. Rautateitä olisi kehitettävä Suomesta Venäjän ydinalueille, koska niillä on merkittävä rooli Venäjän viennissä Suomen satamien kautta. (11)

Suomen transitoreitin yhtenä vahvuutena voidaan pitää hyvin toimivia maantiekuljetuksia Suomen satamista Pietariin ja Moskovaan, mutta kauemmaksi suuntautuvissa toimituksissa maantiekuljetusten tehokkuus heikkenee. Hyvin toimivat rautatiekuljetukset voisivat palvella Pietarin ja etenkin Moskovan alueelle tai vieläkin kauemmaksi meneviä tavarantoimituksia. Rautatiekuljetusten etuja maantiekuljetuksiin verrattuna ovat muun muassa suuri kuljetuskapasiteetti, mahdollisuus lähettää useita tilauksia samanaikaisesti, joustava rajanylitys, nopeat toimitukset ja toimitusaikojen ennustettavuus aikataulutetuissa kuljetuksissa. Suomen kautta rautateitse Venäjälle on viety muun muassa arvokkaiden kappaletavaroiden ja henkilöautojen koekuljetuksia. Suomen kautta Venäjälle on suunnitteilla myös joidenkin uusien tavaralajien, esimerkiksi sementin, rautatiekuljetuksia.

Rautatiekuljetukset Suomesta Venäjälle toimivat tällä hetkellä melko huonosti, minkä takia rautatiekuljetuksia käytetään varsin vähän Venäjälle suuntautuissa transitokuljetuksissa. Rautatiekuljetusten suurimpia ongelmia ovat kuljetusten organisointiin ja tullaukseen liittyvät vaikeudet, kuljetuskaluston huono saatavuus, korkea hintataso maantiekuljetuksiin verrattuna sekä turvallisuusongelmat. Pääasiallinen ongelma on Venäjän pää, missä rautatieasemalla ollaan käytännössä pakotettuja tullaamaan ja tavaran toimitus viivästyy.

Suomeen kaivataan useampi integraattori hoitamaan rautatiekuljetukset yhden luukun periaatteella eli tullauksen, dokumentoinnin, kuormauksen, venäläiset vaunut, vedon toisessa päässä ja tavaran toimituksen perille oikeaan osoitteeseen. (11)

5.4 Henkilöautokuljetusten tulevaisuus Suomen transitoreitillä

Suomi on ylivoimaisesti merkittävin Venäjälle suuntautuvien henkilöautojen kuljetusreitti. Osa henkilöautojen valmistajista on aloittanut tai aloittamassa lähiaikoina henkilöautojen kokoonpanotoiminnan Venäjällä. Venäjän henkilöautomarkkinoiden jatkaessa tasaista kasvuaan autotaseen arvioidaan muuttuvan tuotantovoittoiseksi vuosien 2010–2015 aikana. Toisin sanoen ainakin 2010-luvun alun ajan Venäjälle tuodaan arvioiden mukaan enemmän henkilöautoja kuin siellä tuotetaan. Ainakin siihen saakka Venäjän autotuonnin uskotaan kasvavan. Suomen autotransiton tulevaisuuden kannalta tämä merkitsee sitä, että henkilöautojen vienti Suomen kautta Venäjälle tulee kasvamaan tai vähintäänkin säilymään ennallaan seuraavien muutaman vuoden ajan. Suomen transitoreitin suhteellisen osuuden Venäjän henkilöautotuonnista arvioidaan kuitenkin laskevan lähivuosina. (12, 135)

5.5 Hintatason ja poliittisten päätösten vaikutus transitoliikenteen kehitykseen

Suomen transitoreitin hintatason uskotaan tulevaisuudessa muuttuvan nykyistä kilpailukykyisemmäksi verrattuna muihin Venäjän ulkomaankaupan kuljetusreitteihin. Suomessa hintataso nousee vuosittain noin 2–4 %, kun esimerkiksi Venäjän ja Baltian maiden hintataso nousee noin 15–20 % vuodessa. Tällä hetkellä varastointi Suomessa

on arvioiden mukaan noin 20–30 % edullisempaa kuin Pietarissa ja Moskovassa. Sitä vastoin logistiset käsittelykulut ovat joiltakin osin hieman suuremmat Suomessa kuin Venäjällä. Lisäarvopalveluiden arvioidaan olevan Suomessa jonkin verran halvempia ja merkittävästi laadukkaampia kuin Venäjällä. Kokonaisuudessaan logistiikkatoimintoja pidetään Venäjällä hieman kalliimpina kuin Suomessa. Venäjän suuremmat logistiikkakustannukset kompensoituvat ainakin osittain sillä, että Venäjällä varastot sijaitsevat lähempänä kohdemarkkina-alueita.

Suomen transitoliikenteen tulevaisuuteen vaikuttavat sekä Venäjällä että Suomessa tehtävät poliittiset päätökset. Erityisesti Venäjällä ulkomaankaupan kuljetuksia ohjataan huomattavassa määrin poliittisilla päätöksillä ja erilaisilla säännöksillä. Niiden avulla Venäjä pystyy suosimaan ulkomaankaupan kuljetuksissa omia satamiaan ja varastojaan myöntämällä yrityksille esimerkiksi tulliteknisiä etuja ja muita subventioita. Venäjän poliittiset päätökset ovat arvaamattomia ja saattavat pahimmassa tapauksessa lopettaa Suomen kautta kulkevan Venäjän ulkomaankaupan kokonaan. Venäjän mahdollisen WTO-jäsenyyden uskotaan tasapainottavan maan ulkomaankauppaa. WTO-jäsenyys toisi Venäjän kansainvälisen kauppajärjestelmän piiriin, jolloin Venäjä joutuisi sitoutumaan tuontitullien alentamiseen sekä helpottamaan tavaroiden ja palvelujen markkinoillepääsyä. Venäjän WTO-jäsenyyden ennustetaan lisäävän Venäjälle tapahtuvaa vientiä.

Suomi voi myös omilla poliittisilla päätöksillään vaikuttaa transitoliikenteen kehitykseen. Esimerkiksi Suomen liittyminen Natoon tai transitoliikenteelle kaavailut transitomaksut saattavat vaikuttaa merkittävästi maiden välisiin suhteisiin ja siten myös Suomen kauttakulkuliikenteeseen. Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista kilpailevista maista Suomella nähdään tällä hetkelle olevan parhaat suhteet Venäjään. Hyvien suhteiden ylläpitämistä myös jatkossa Venäjään pidetään Suomen transitoliikenteen tulevaisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeänä. (12, 137)

5.6 Kouvolan logistiikkakeskuksen kehitysnäkymät

Näkemykset Kouvolan logistiikkakeskuksesta ja sen tulevaisuudesta ovat osittain ristiriitaiset. Suurin osa toimijoista pitää Kouvolaan rautatiekuljetusten solmukohtana mer-

kittävä, mutta muiden logistiikkatoimintojen osalta Kouvolan logistiikkakeskuksen ei nähdä tarjoavan erityistä lisäarvoa. Kouvolan asema transitoliikenteen kannalta heikentyi huomattavasti vuonna 2006 Trans-Siperian rautatiellä tapahtuneen tariffikorotuksen myötä. Sen seurauksena lähes kaikki Kouvolan varastoihin tulevat tavarat ovat siirtyneet kuljetettaviksi meritse Suomen satamiin ja niiden kautta Kouvolaan. Suurin osa toimijoista ei pidä tavaroiden siirtämistä satamista Kouvolaan sijaitseviin varastoihin kannattavana lisäkustannuksia aiheuttavien ylimääräisten tavarankäsittelykertojen ja kuljetusmatkojen takia.

Kouvolaan tällä hetkellä olevien varastojen täyttöasteen uskotaan säilyvän hyvänä, mutta osa logistiikkatutkijoista ei usko Kouvolan kehittyvän kovinkaan paljon terminaalipaikkakuntana. Transitoliikenteen toimintojen ja lisäarvopalvelujen parhaana sijaintipaikkana pidetään meren äärellä sijaitsevaa satamaa. Jos Venäjälle suuntautuva liikenne kasvaa paljon tulevaisuudessa, Kouvola voisi toimia rautateiden solmukohtana, jossa eri satamista Suomen kautta itään kuljetettavat tavarat voitaisiin yhdistää kokonaisuutena eteenpäin kuljetettaviksi. Venäjän oman logistiikan kehittyessä Kouvolan logistisen aseman nähdään kuitenkin heikentyvän edelleen. Tulevaisuudessa Kouvolan logistiikkakeskus tulee useiden toimijoiden mielestä palvelemaan erityisesti Suomen itään suuntautuvaa vientiliikennettä. Vientikuljetuksia voidaan mahdollisuuksien mukaan täydentää transitoliikenteen tuotteilla.

Kiinasta Eurooppaan suuntautuvat tavaravirrat saattavat tulevaisuudessa muodostua Suomen ja etenkin Kouvolan logistiikan kannalta merkittäviksi. Tämän skenaarion mukaan tavarakuljetukset saapuisivat Kiinasta tavarajunilla Trans-Siperian rautatietä pitkin Kouvolaan, jossa tavarat jaeltaisiin edelleen Skandinaviaan ja Eurooppaan taikka takaisin Venäjän suuntaan. Paluulastina Suomesta Kiinaan voitaisiin kuljettaa Suomen sekä muiden Skandinavian ja Euroopan maiden vientituotteita. Tällä hetkellä Kiinan ja Suomen välisen rautatieliikenteen aloittamisen kannalta suurimmat ongelmat ovat:

1. Sopivien Kiinaan menevien paluulastien löytäminen
2. Rautatiekuljetusten kalleus merikuljetuksiin verrattuna
3. Rautatiekuljetusten toimitusaikojen huono ennustettavuus
4. Vaunujen huono saatavuus vaunupulan takia. (12, 138)

5.7 Suomen satamien reitin kanssa kilpailevat kuljetuskäytävät

Euroopan unionin ja Venäjän välisistä kuljetuksista kilpailevat pääasiassa viisi vaihtoehtoista reittiä, joita ovat Suomen satamien reitti, Venäjän satamien reitti, Baltian maiden reitti, Saksan ja Puolan kautta kulkeva maareitti sekä Trans-Siperian rautatie. Seuraavassa taulukossa tarkastellaan SWOT-analyysin avulla Suomen satamien kautta kulkevan kuljetusreitin vahvuuksia (Strengths), heikkouksia (Weaknesses), mahdollisuuksia (Opportunities) ja uhkia (Threats) verrattuna Suomen kanssa kilpaileviin reitteihin.

Taulukko 1. SWOT-analyysi Suomen satamien kuljetusreitistä

Vahvuudet	Heikkoudet
<ul style="list-style-type: none"> • Maantieteellinen läheisyys sekä pitkä yhteinen raja ja historia Venäjän kanssa • Pitkät perinteet viranomaisyhteistyössä • Kilpailukykyinen infrastruktuuri • Tiheät linjaliikenneyhteydet • Reitti on jatke Trans-Siperian radalle • Jakeluliikenteen tyyppiset alle vuorokauden kuljetukset Pietarin ja Moskovan talousalueille • Kehittyneet satamatoiminnot, logistinen osaaminen ja ammattitaitoinen työvoima • Logistiikkatoiminnot ja -maksut koottu kilpailukykyisiksi paketeiksi • Vapaavarastointi luotettavissa varastoissa • Kuljetusten nopeus, turvallisuus ja toimintusaikojen ennustettavuus • Transitokuljetusten yhdistäminen Suomen tuonti- ja vientiliikenteen kanssa • Tehokas jäänmurtajakalusto • Suomen ja Venäjän yhteiset logistiset hankkeet • Lisäarvopalvelut 	<ul style="list-style-type: none"> • Korkea kustannustaso (mm. palkat, väylämaksut, kuljetustariffit, varastointi, tavarankäsittely ja polttoaineet) • Jäykkä ja lakkoherkkä työmarkkinakulttuuri • Liikaa pieniä toimijoita • Liiallinen sisäinen ja alueellinen kilpailu • Maantiekuljetukset ruuhkautuvat ajoittain Venäjän rajalle • Suomen rautateiden huono kantavuus ja rajalla olevien ratojen yksiraiteisuus • Suomen reitti maantieteellisesti pisin Länsi-Euroopan ja Moskovan välillä • Venäjä-osaaminen vähentymässä, asenteet, hajanaisuus

Mahdollisuudet	Uhkat
<ul style="list-style-type: none"> • Venäjän talouden ja ulkomaankaupan kasvu • Kustannuserojen tasaantuminen kilpailijoiden kanssa • Venäjän lainsäädännön ja kaupan normalisoituminen • Suomen merkitys EU:n Venäjä-osaajana • Suomalaisen osaamisen vienti Venäjälle • Länsimaisten sijoitusten lisääntyminen Venäjällä • Suomesta jakelukeskus Kiinasta Eurooppaan suuntautuvissa tavaravirroissa 	<ul style="list-style-type: none"> • Venäjän omien satamien kehitys ja suosiminen • Venäjän talouden epävarmuus • Venäjän poliittiset päätökset • Venäjän sisäinen tilanne • Baltian reittien kilpailukyvyyn kasvu sekä alhaisempi kustannustaso ja ympäristö-/turvallisuusvaatimustaso • EU:n ja Venäjän väliset suhteet Kriisitilanteet ja onnettomuudet (esim. ydinvoimalat ja öljykuljetukset Suomenlahdella)

6 YHTEENVETO

Venäjän nopea taloudellinen kasvu on erittäin myönteinen asia Suomen logistiikkalinkeille. Talouskasvun ja palkkatason nousun seurauksena venäläisten ostovoima ja kulutus ovat kasvaneet voimakkaasti. Kulutuksen kasvu on lisännyt erityisesti kestokulutustarvikkeiden, kuten henkilöautojen, kodinkoneiden ja elektroniikan maahan tuontia.

Venäjän talouden ennustetaan kasvavan voimakkaasti myös tulevaisuudessa, vaikka talouskriisi on heijastunut myös Venäjän talouteen öljyn maailmanmarkkinahinnan laskun myötä. Talouskriisin seurauksena Venäjällä investoinnit ovat lykkääntyneet, lainansaanti on vaikeutunut sekä rupla on heikentynyt suhteessa dollariin ja euroon. Suomen transitoliikenteeseen talouskriisi heijastuu kauttakuluvolyymien laskuna ja sitä kautta myös tarvittavien lisäarvopalvelujen tarpeen vähenemisenä. Venäjän talouskasvun suurimpana riskinä pidetään pitkällä aikajänteellä maan talouden suurta riippuvuutta öljyn, kaasun, metallien ja puutavaran vientituloista sekä näiden maailmanmarkkinahintojen kehityksestä.

Suomen uskotaan säilyttävän asemansa Venäjän ulkomaankaupan transitoreittinä ainakin vielä lähitulevaisuudessa. Venäjän nopean kasvun myötä erityisesti Suomen kautta tapahtuva, pääasiassa Venäjän ulkomaankauppaa palveleva, transitoliikenne on viime vuosina kasvattanut merkitystään. Venäjän ulkomaankaupan kasvu on ollut niin voimakasta, ettei maan logistista infrastruktuuria ole kyetty kehittämään ulkomaankaupan kasvua vastaavaksi. Tämän vuoksi Venäjä joutuu kuljettamaan ulkomaankaupan tavaravolyymeja omien satamiensa ohella myös muita kuljetusreittejä pitkin. Suomen kauttakulkuliikenteestä saamat tuotot olivat vuonna 2007 noin 380 miljoonaa euroa ja kustannukset vastaavasti noin 30 miljoonaa euroa. Tuottojen lisäksi transitoliikenne luo työpaikkoja Suomeen. Kauttakulkuliikenteen suora työllistävä vaikutus on noin 3 000 henkilötyövuotta.

Suomen kauttakulkureitistä on muodostunut pääreitti arvokkaiden tavaroiden kuljetuksissa Euroopan unionin alueelta Venäjälle. Arvotavarakuljetukset sisältävät pääasiassa henkilöautoja, sähkö- ja elektroniikkatuotteita sekä muita koneita ja laitteita. Suomen kautta länteen kuljetetaan lähinnä jalostusarvoltaan alhaisia tuotteita, etupäässä malmia ja rikasteita sekä kemikaaleja. Itätransiton merkitys on Suomelle länsitransitoa suurempi, koska Suomen kautta itään kuljetetaan pääasiassa arvotavaroita, joiden käsittely on Suomen kannalta tuottoisampaa kuin länsitransitossa kuljetettavien raaka-aineiden käsittely.

Suomen kanssa Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksissa kilpailevat erityisesti Itämerellä sijaitsevien Venäjän satamien ja Baltian satamien kautta kulkevat reitit sekä Saksan ja Puolan kautta kulkeva maakuljetusreitti. Suomen satamien kovimpia kilpailijoita ovat etupäässä ne Itämerellä sijaitsevat satamat, joiden kautta kuljetetaan Suomen taapaa paljon konttiliikennettä. Kuljetusreittien kilpailussa painottuvat turvallisuus, luotettavuus, kuljetusaika, ennustettavuus, varastointimahdollisuudet ja lisäarvopalvelut. Näiden tekijöiden perusteella tavarantoimittajat ja tavarantilaajat valitsevat toimintaansa parhaiten sopivan kuljetusreitit ja toimitusketjun.

Transitoliikenteen tavaratoimituksissa tarvitaan erilaisia yritysten ydintoimintaa tukevia lisäarvopalveluja. Kirjallisuudessa logistiikan lisäarvopalvelut on määritelty palveluiksi, jotka ylittävät logistiikan perusprosessien, kuten kuljetusten ja varastoinnin, palvelutarjonnan. Lisäarvopalvelut tuottavat lisäarvoa kuljetettaville tavaroille,

tavaroita kuljettaville kulkuvälineille, kuljetusyksiköille ja toimitusketjun eri osapuolille. Logistiikan lisäarvopalvelut voivat myös lisätä toimitusketjun tuottoja ja alentaa kustannuksia. Lisäarvopalvelujen tilaajia ovat yleensä tavarantoimittajat ja tavarantilaajat, jotka molemmat voivat tarvita erilaisia lisäarvopalveluja tavarantoimituksen aikana. Lisäarvopalvelujen lopullinen tilaaja määräytyy tavarantoimituksissa käytettävien toimituslausekkeiden sekä erilaisten tavarantoimittajan ja -tilaajan välisten kauppa- ja kuljetussopimusten perusteella.

Suomessa tuotettavat lisäarvopalvelut kohdistuvat erityisesti Suomen kautta Venäjälle suuntautuviin tavarantoimituksiin. Venäjälle toimitettavat tavarat ovat etupäässä pitkälle jalostettuja ja arvokkaita tuotteita, joiden käsittelyssä, varastoinnissa ja kuljetuksissa tarvitaan erilaisia lisäarvopalveluja. Suomen transitosatamat toimivat eräänlaisina Venäjän tuontiliikenteen puskurivarastoina ja riskienhallintajärjestelminä. Suomessa transitotavaroita voidaan välivarastoida vapaavarastoissa turvallisesti ja tullaamattomina. Suomesta tavarat voidaan toimittaa nopeasti Venäjän markkinoille. Suomessa välivarastoinnin yhteydessä tuotetut yksittäisiin tuotteisiin kohdistuvat lisäarvopalvelut ovat luonteva osa tavarankäsittelyä. Transitotuotteiden välivarastoinnin yhteydessä tuotettuja lisäarvopalveluja tarvitaan lähinnä siksi, että tavarantoimittajat valmistavat usein eri markkina-alueille sopivia perustuotteita, joiden viimeistely pyritään tekemään mahdollisimman lähellä loppuasiakasta.

Lisäarvopalvelujen rahallisesta ja työllistävästä merkityksestä Suomen transitoliikenteessä voidaan antaa vain summittaisia arvioita. Liikenne- ja viestintäministeriön tutkimuksen mukaan varastoinnin ja lisäarvologistiikan kokonaistaloudelliset vaikutukset olivat Suomen transitoliikenteelle vuonna 2007 yhteensä noin 87 miljoonaa euroa, josta itätransiton osuus oli noin 82 miljoonaa euroa. On kuitenkin mahdotonta tietää, miten kokonaistaloudelliset vaikutukset jakautuvat varastoinnin ja lisäarvologistiikan kesken. On kuitenkin oletettavissa, että varastoinnin taloudellinen merkitys on huomattavasti lisäarvologistiikan merkitystä suurempi. Arvioiden mukaan Suomessa tuotettujen transitoliikenteen lisäarvopalvelujen vuotuinen euromääräinen arvo on suuruudeltaan noin 30 miljoonaa euroa, josta suurin osa muodostuu itätransiton toiminnoista. Lisäarvologistiikan työllistävästä vaikutuksesta on myös vaikea esittää täsmällisiä lukuarvoja, mutta arvioiden mukaan varastointi ja lisäarvologistiikka työllistävät vuositasolla noin 500 työntekijää, mutta vaikutus voi olla huomattavasti suurempi.

kin ja lisäarvopalvelujen työllistävä vaikutus on Suomessa noin 200 henkilötyövuotta. Lisäarvopalvelujen taloudellisesta ja työllistävästä vaikutuksesta on lähes mahdotonta esittää tarkempia arvioita, koska yritykset eivät yleensä erittele transitoliikenteen eivätkä etenkin lisäarvopalvelujen osuutta muusta liiketoiminnastaan. Lisäksi lisäarvopalvelut ymmärretään jokseenkin eri tavalla eri yrityksissä ja erilaisissa tilanteissa, mikä osaltaan vaikeuttaa lisäarvopalvelujen taloudellisen ja työllistävän vaikutuksen määrittämistä.

Satamakapasiteetin kasvaessa Venäjän omien satamien kautta kulkevat tavaravirrat tulevat vähitellen lisääntymään. Transitoliikenteessä on jo nyt nähtävissä merkkejä rakennemuutoksesta yritysten siirtäessä tuotantotoimintaa ja varastointia Venäjälle (esim. autojen kokoonpano ja elektroniikkatuotteiden varastointi). Suomi on edelleen tärkeä arvotavaroiden kauttakulkureitti Venäjälle, mutta yhä suurempi osa tavaratoimituksista kulkee suoraan Venäjälle ilman Suomessa tapahtuvaa purkamista ja välivarastointia. Suomen varastoihin on kuitenkin tullut uusia tuoteryhmiä (esim. työkalut ja tekstiilituotteet), jotka korvaavat menetettyä tavaraliikennettä. Syksyllä 2008 alkanut maailmanlaajuinen talouden taantuma vähensi tilapäisesti transitoliikenteen tavaravirtoja, mutta taantuman ei uskota vaikuttavan pysyvästi kauttakulkuliikenteen kehitykseen.

Pietarin alueelle rakennetaan uusia logistiikkaterminalia ja jakelukeskuksia, joiden tarjoamat lisäarvopalvelut eivät kuitenkaan vielä pysty kilpailemaan Suomen kauttakulkureitillä tarjottavien lisäarvopalvelujen kanssa. Pietarin alueella ei ole juurikaan täysipainoisia 3PL-palveluoperaattoreita. Niiden muodostumiseen menee vielä muutama vuosi. 3PL-yritysten kehittyminen Venäjällä lisää kilpailua Suomen ja Venäjän lisäarvopalveluiden välillä ja voimistaa painetta Suomen transitoreitin kehittämiseksi. Tällä hetkellä Pietarissa toimivien yritysten lisäarvopalvelutarjonta on huomattavasti suppeampaa kuin Suomen kauttakulkureitin lisäarvopalvelutarjonta. Suurin osa pietarilaisyritysten tarjoamista lisäarvopalveluista muodostuu tullaus-, dokumentointi- ja konsultointipalveluista. Myös lisäarvopalveluja tarjoavien yritysten suhteellinen osuus on Pietarissa selvästi pienempää kuin Suomessa. Pietarin alueelle suunniteltujen logistiikkakompleksien rakentamisella on suuri merkitys lisäarvopalvelujen kehittymiselle. Kehitystä hankaloittaa Pietarin satama-alueen rajallisuus, minkä takia logistiikkatoimijoille ei ole juuri tarjolla asianmukaisia toimintatiloja. Lisäksi maailmanlaajuinen fi-

nanssikriisi on pakottanut logistiikkakeskusten rakentajia hillitsemään hankkeiden toteutusta.

Transitoliikenteen säilyminen Suomen reitillä myös tulevaisuudessa edellyttää erityisesti rautatiekuljetusten kehittämistä Suomesta Venäjän ydinalueille. Tällä hetkellä Suomen kautta rautateitse Venäjälle toimitetaan hyvin vähän transitotuotteita. Säännöllisen rautateitse tapahtuvan tavaraliikenteen avaaminen parantaisi Suomen reitin kilpailukykyä ja vähentäisi rekkaruuhkia rajanylityspaikoilla. Tällä hetkellä rautatiekuljetusten ongelmana ovat erityisesti puutteet rautatiekuljetusten integroinnissa. Rautatiekuljetuksia pitäisi kehittää siten, että koko palvelupaketti olisi mahdollista ostaa yhdeltä toimijalta ovelta ovelle -periaatteen mukaisesti. Suomen tuonnin ja viennin tasapainon säilyttäminen on niin ikään tärkeä tekijä transitoliikenteen tulevaisuuden kannalta. Suomi pystyy hyödyntämään transitoliikenteestä vapautuvia kontteja omassa viennissään, ja onkin ensiarvoisen tärkeää, että täysiä kontteja kuljetetaan myös paluusuuntaan muualle Eurooppaan ja Kaukoitään. Rautatiekuljetusten ja konttitasapainon lisäksi transitoliikenteen tulevaisuuden kannalta keskeinen merkitys on myös Suomen ja Venäjän välisten hyvien suhteiden säilyttämisellä. Suomen tulee erityisesti välttää Venäjä-suhteita vaarantavia poliittisia päätöksiä. Lisäksi Suomen on panostettava entistä enemmän Venäjä-osaamisen kehittämiseen.

Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kehitys seuraa kauttakulkuliikenteen yleistä kehityssuuntausta. Kasvavat tavaravirrat synnyttävät tarpeita lisäarvopalvelujen tuottamiselle ja kehittämiseksi. Lisäarvopalvelut syntyvät ja kehittyvät asiakaslähtöisesti. Lisäarvopalvelujen kehittämisen kannalta tulevaisuuden ennakointi on avainasemassa. Logistiikka-alan toimijoiden on syytä olla jatkuvasti ajan hermolla pystyäkseen vastaamaan asiakkaiden palvelutarpeisiin. Yritysten pitää tarkoin seurata liikenne- ja tavaravirtoja sekä kehittää omia toimintojaan ja suunnata investointejaan ajan vaatimusten mukaisesti. Vaikka lisäarvopalvelut eivät yleensä yksistään vaikuta kuljetusreitien valintaan, ne muodostavat yhdessä muiden tehokkaasti, luotettavasti ja turvallisesti toimivien logistiikkatoimintojen kanssa merkittävän kilpailutekijän Suomen transitoreitille.

LÄHTEET

1. TKI-osaamiskeskittymät. Kymitechnology. Saatavissa: <http://www.kyamk.fi/Tutkimus-%20ja%20kehittämistoiminta/TKI-osaamiskeskittymät> [viitattu 20.3.2011].
2. Ello-hanke. Euroopan Unioni. Saatavissa: <http://www.ellohanke.fi/fi> [viitattu 10.12.2010].
3. Hokkanen, S., Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2010. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: SHO Business Development Oy.
4. Logistiikka. Wikipedia. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Logistiikka> [viitattu 25.2.2011].
5. Mäkelä, M., Mäntynen, J. & Vanhatalo, J. 2005. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Tampereen teknillinen yliopisto.
6. Logistiikkakaavio. Locus. Saatavissa: http://glossary.fi/gw_temp/t/charts/logistiikka2.png [viitattu 4.3.2011].
7. Sakki, J. 1999. Logistinen prosessi. Espoo: Rastaman Oy.
8. Karrus, K. E. 2005. Logistiikka. Helsinki: WSOY.
9. Nexus value-added logistics services. Nexus. Saatavissa: <http://www.nexusdistribution.com/value-added-logistics/> [viitattu 26.2.2011].
10. Karrus, K. E. 2005. Logistiikka. Saatavissa: <ftp://ftp.wsoy.fi/pub/kos/pdf/Luku01.pdf> [viitattu 15.2.2011].
11. Transiton lisäarvopalvelut tärkeä menestystekijä Suomelle. Maritime Finland Navigator. Saatavissa: http://www.navigatormagazine.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=213%3A%20selvitys-transiton-lisearvopalvelut-taerkeae-menestystekijae-suomelle&Itemid=9&lang=fi [viitattu 12.12.2010]

12. Tralia – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisu. Saatavissa:

http://www.merikotka.fi/tiedotteet/TRALIA_Transitoliikenteen_lisaarvopalvelut.pdf [viitattu 22.2.2011].

13. Mäkelä, K. 2001. Kaakkois-Suomen logistiikkaklusterin analyysi. Kouvola: TE-keskus.

14. TRAMA – Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset. Sito-yhtiöiden asiantuntijaryhmä. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964902&name=DLFE-10900.pdf&title=TRAMA3_tulosraportti_2010 [viitattu 21.3.2011].