



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Jenna Norrgård

PANDEMIAN VAIKUTUKSET PK-YRITYSTEN VIENTIKULJETUKSIIN

Liiketalous
2021

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalous

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Jenna Norrgård
Opinnäytetyön nimi	Pandemian vaikutukset pk-yritysten vientikuljetuksiin
Vuosi	2021
Kieli	suomi
Sivumäärä	57 + 2 liitettä
Ohjaaja	Timo Malin

Joulukuussa 2019 Kiinassa, Wuhanin kaupungissa alkoi levitä uusi koronavirus, joka myöhemmin sai nimen COVID-19. Tauti on levinnyt lähes kaikkiin maailman maihin ja vaikuttanut samalla logistisiin yhteyksiin. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää miten pandemia vaikuttaa suomalaisten pk-yritysten vientikuljetuksiin sekä löytää keinoja varautua jatkossa näihin vaikutuksiin.

Teoreettinen viitekehys muodostuu kolmesta luvusta. Ensimmäisessä luvussa käsitellään vientikuljetuksia yleisesti. Toisessa luvussa käsitellään pandemioita ja pandemioiden vaikutuksia vientikuljetuksissa. Lopuksi käydään läpi yritysten riskienhallintaa. Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisena kyselynä pk-yrityksille sekä kvalitatiivisena teemahaastatteluna logistiikka-alan asiantuntijalle.

Pandemia on aiheuttanut etenkin viivästyksiä ja kustannusten nousua vientikuljetuksille. Varautumisen kannalta tärkeää on kommunikointi, kauppasopimusten perusteellinen laatiminen, ennakointi ja suunnitelmallisuus.

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Liiketalous

ABSTRACT

Author	Jenna Norrgård
Title	The Impact of the Pandemic on Export Transportations by SMEs
Year	2021
Language	Finnish
Pages	57 + 2 appendages
Name of Supervisor	Timo Malin

At the end of 2019 new corona virus, officially called covid-19, started to spread in the city of Wuhan, China. The disease has spread to almost every country in the world and it has had immediate impact on logistical connections. The aim of the thesis was to find out how the pandemic has affected the export transports of Finnish SMEs and to find ways to prepare for these effects in the future.

The theoretical framework consists of three chapters. The first chapter deals with export transportation in general. The second chapter deals with pandemics and the effects of pandemics on export transportation. The final chapter deals with risk management. The study was carried out as a quantitative survey for SMEs and as a qualitative thematic interview for a logistics expert.

The pandemic has caused delays and rising costs for export transportation. Communication, proper trade agreements, anticipation and planning play a major role in pandemic preparedness.

Keywords	Export transportation, SME, pandemic, COVID-19, risk management
----------	---

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	8
1.1	Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelmat.....	8
1.2	Opinnäytetyön rakenne.....	9
2	SUOMALAISTEN PK-YRITYSTEN VIENTIKULJETUKSET.....	10
2.1	Kuljetusmuodot.....	11
2.1.1	Merikuljetus.....	12
2.1.2	Maantiekuljetus.....	12
2.1.3	Rautatiekuljetus.....	13
2.1.4	Lentokuljetus.....	14
2.1.5	Yhdistelmäkuljetus.....	15
2.1.6	Posti.....	15
2.2	Kuljetusprosessi viennissä.....	15
2.3	Kuljetuspakkaus.....	17
2.4	Kohdemaat ja viennin rakenne.....	17
3	PANDEMIA.....	20
3.1	Pandemioiden historia.....	21
3.2	Covid-19.....	22
3.3	Covid-19 vaikutukset vientikuljetuksiin.....	22
4	YRITYKSEN VARAUTUMINEN PANDEMIOIHIN VIENTIKULJETUKSISSA.....	25
4.1	Riskianalyysi.....	25
4.1.1	Riskienhallinta.....	26
4.1.2	Riskien arviointi ja riskiviestintä.....	28
4.2	Toimituslausekkeet.....	29
4.3	Force majeure.....	31
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS.....	32

5.1	Teoreettinen viitekehys	32
5.2	Tutkimus- ja aineistonkeruumenetelmät	33
6	KYSELYN TULOKSET.....	37
6.1	Taustatiedot	37
6.2	Pandemioiden vaikutus vientikuljetuksissa	41
6.3	Pandemioihin varautuminen	43
7	HAASTATTELUN TULOKSET.....	45
7.1	Teema 1: Taustatiedot	45
7.2	Teema 2: Nykyhetki	45
7.3	Teema 3: Tulevaisuus.....	48
7.4	Teema 4: Varautuminen	49
8	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	51
8.1	Pandemian vaikutukset pk-yrityksien vientikuljetuksiin	51
8.2	Yritysten varautuminen pandemioihin	52
8.3	Tutkimuksen luotettavuuden arviointi	53
8.4	Jatkotutkimusehdotukset	53
	LÄHTEET	54

LIITTEET

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Kuljetusprosessi. (Vesterinen 2011, 30.)	16
Kuvio 2. Pk-yritysten vienti tuoteluokittain heinä-syyskuu 2020. (Tulli 2020.)	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
Kuvio 3. Pk-yritysten markkina-alueet ulkomailla, %. (Suomen Yrittäjät, Finnvera Oyj, työ- ja elinkeinoministeriö, 2020.).....	19
Kuvio 4. Riskianalyysin osa-alueet. (Burns 2016, 276.)	26
Kuvio 5. Riskienhallinnan vaiheet. (Burns 2016, 278.)	28
Kuvio 6. Teoreettinen viitekehys.	32
Kuvio 7. Mitä kuljetusmuotoja yritys käyttää?	39
Kuvio 8. Mihin maihin yritys vie tavaraa?.....	40
Kuvio 9. Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen?	42
Taulukko 1. Riskien arviointi. (Vesterinen 2011, 115.).....	29
Taulukko 2. Incoterms 2020. (Freja, 2020.).....	30
Taulukko 3. Yrityksen henkilöstömäärä.	37
Taulukko 4. Yrityksen toimiala.....	38
Taulukko 5. Onko yritys ulkoistanut logistiikkaansa?.....	38
Taulukko 6. Mihin maihin yritys vie tavaraa?.....	40
Taulukko 7. Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen?	41
Taulukko 8. Mikä vaihtoehtoista kuvaa parhaiten yrityksen nykytilannetta vientikuljetusjärjestelyjen osalta?	43

LIITELUETTELO**LIITE 1.** Kyselylomake**LIITE 2.** Haastattelulomake

1 JOHDANTO

Joulukuussa 2019 Kiinassa, Wuhanin kaupungissa alkoi levitä uusi koronavirus, joka myöhemmin sai nimen COVID-19. Ensimmäinen tartunta Suomessa todettiin tammikuun lopulla. Laajemmin virus lähti leviämään Suomessa maaliskuussa. Tällöin Suomeen julistettiin poikkeustila ja valmiuslaki otettiin käyttöön. Tauti on levinnyt lähes kaikkiin maailman maihin, ja Maailman terveysjärjestö WHO on julistanut sen pandemiaksi. Useat maat ovat sulkeneet rajojaan ja lentoyhtiöt vähentäneet tai lopettaneet reittiliikennettä. Tämänkaltaisen tilanne aiheuttaa haasteita yrityksille, kun logistiset yhteydet eivät ole ennallaan.

Vuoden 2020 tammikuussa aloitin vaihto-opintoni thaimaalaisessa yliopistossa. Viruksen uhka otettiin siellä erittäin vakavasti jo tammikuusta alkaen ja se oli osa jokapäiväistä elämää. Sain myös omakohtaisia kokemuksia pandemian vaikutuksista lentoliikenteeseen, kun lentoreittejä Thaimaasta Suomeen harvennettiin ja lopetettiin väliaikaisesti. Tämän lisäksi olen opiskeluaikani työskennellyt harjoittelijana tuonnin parissa ja halusin käyttää opinnäytetyötä mahdollisuutena laajentaa tietämystäni viennistä.

Opinnäytetyö rajattiin koskemaan vain pk-yrityksiä, koska valtaosa Suomen yrityksistä kuuluu tähän kokoluokkaan. On myös todennäköistä, että pk-yrityksien resurssit tällaisiin pandemioiden varautumisessa ovat pienemmät.

1.1 Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelmat

Historiaa tutkimalla selviää, että pandemioita on ollut ennenkin, eikä COVID-19 varmasti jää viimeiseksi. Maailma on nykyään hyvin globalisoitunut ja viruksilla on hyvät edellytykset levitä nopeasti, kuten koronaviruksen kohdalla nähtiin. Onkin tärkeää selvittää tämänkaltaisen pandemian vaikutukset yritysten vientikuljetuksille. Vaikutuksien ollessa selvillä voivat yritykset kehittää toimintaansa selviytyäkseen pandemioiden tuomista haasteista. Tutkimuksen tavoitteena on vastata tutkimuskysymykseen:

- *Miten pandemian vaikuttaa suomalaisten pk-yritysten vientikuljetuksiin?*

Tutkimuksen alakysymykset ovat:

- *Olivatko suomalaiset pk-yritykset varautuneet pandemioihin vientikuljetuksissaan?*
- *Miten suomalaiset pk-yritykset voisivat varautua pandemioihin entistä paremmin vientikuljetuksissaan?*

1.2 Opinnäytetyön rakenne

Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehyksestä sekä empiirisestä tutkimuksesta. Johdannon jälkeen paneudutaan teoriaosuuteen, jossa käsitellään ensimmäiseksi suomalaisten pk-yritysten vientikuljetuksia sekä viennin rakennetta. Tämän jälkeen siirrytään käsittelemään pandemioita ja perehdytään niiden historiaan. Luvun lopussa paneudutaan vielä ajankohtaiseen COVID-19-virukseen ja sen vaikutuksiin kuljetusjärjestelyissä. Kolmannessa luvussa käsitellään yrityksiä riskinhallintaa sekä varautumista pandemioihin.

Teoriaosuuden jälkeen siirrytään empiiriseen tutkimukseen, joka muodostuu neljästä pääluvusta. Ensimmäisessä luvussa käydään läpi, miten tutkimus toteutetaan eli mitä tutkimus- ja aineistonkeruumenetelmiä käytetään. Toisessa luvussa ja kolmannessa luvussa käydään läpi saadut tutkimustulokset. Viimeinen luku sisältää tutkimuksen johtopäätökset, tutkimuksen luotettavuuden arvioinnin sekä jatkotutkimusehdotukset.

Tutkimuksessa käytetään menetelmätriangulaatiota eli tutkimusaineiston hankintaan käytetään useita tiedonhankintamenetelmiä. Ensimmäisessä luvussa tehtiin kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus, joka toteutettiin kyselynä pk-yrityksille, jotka harjoittavat vientiä. Tämän jälkeen tehdään kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus teemahaastatteluna logistiikka-alan asiantuntijalle. Useampaa tiedonhankintamenetelmää käyttämällä halutaan parantaa tutkimustuloksien luotettavuutta ja saada entistä laajempi kuva tutkittavasta ilmiöstä.

2 SUOMALAISTEN PK-YRITYSTEN VIENTIKULJETUKSET

Pk-yritykseksi eli pieneksi tai keskisuureksi yritykseksi määritellään yritys, jolla on alle 250 työntekijää ja enintään 50 miljoonan euron vuosittainen liikevaihto tai taaseen loppusumma maksimissaan 43 miljoonaa euroa. Täyttääkseen pienyrityksen kriteerit yrityksen tulee myös olla riippumaton eli sen pääomasta tai äänivaltaisista osakkeista ei saa olla 25 prosenttia tai sen yli, sellaisen yrityksen omistuksessa, joka ei täytä pk-yrityksen määritelmää. (Tilastokeskus 2021.)

Pk-yritykset voidaan jakaa mikro- pien- ja keskisuuriin yrityksiin. Mikroyrityksessä työntekijöitä on alle 10. Pienyritys työllistää alle 50 työntekijää ja keskisuuri yritys 50–249 työntekijää. Vuonna 2019 valtaosa eli 93 % Suomen yrityksistä oli mikroyrityksiä. 5,7 % yrityksistä oli pienyrityksiä, 1,1 % keskisuuria yrityksiä ja vain 0,2 % suuryrityksiä. Erittäin iso osa siis Suomen yrityksistä on pk-yrityksiä. (Yrittäjät 2021.)

Suomen markkinat ovat kansainvälisesti tarkasteltuna pienet ja kasvaakseen monet pk-yritykset haluavat laajentaa toimintaansa viemällä tavaraa ulkomaille. Kuljetuksien järjestäminen on iso osa kansainvälistymistä. Ne vaikuttavat suuresti asiakastyytyväisyyteen sekä kustannuksiin. 10–20 % suomalaisten tuotteiden hinnasta koostuu kuljetuskustannuksista. Suomi sijaitsee maantieteellisesti kaukana eurooppalaisista asiakkaistaan, joten suomalaiset tuotteet ovat monia eurooppalaisia tuotteita kalliimpia. (Melin 2011, 16, 194.)

Kansainvälistyminen on lisännyt asiakkaiden valintamahdollisuuksia. Kovan kilpailun ja laajan tarjonnan ansiosta on helppoa vaihtaa tavaran toimittajaa. Myyjien tulee panostaa kuljetuksien laatuun ollakseen kilpailukykyisiä. Suunnitelmallisuudella ja kilpailuttamisella yritykset saavat tuotteensa asiakkaille oikeaan aikaan, oikeaan paikkaan, kohtuullisella hinnalla. Nykyään harvat yritykset hoitavat itse kaiken logistiikkansa. Erityisesti kuljetuksia ja varastointia ostetaan alihankkijoilta. Ulkoistaminen antaa yritykselle mahdollisuuden keskittyä omiin ydintoimintoihin. (Tapaninen 2018.)

Huolintayritykset tarjoavat erilaisia logistiikkapalveluita, kuten tavaran kuljetuksia, lastauksia, varastointia, pakkaamista sekä erilaisia lisäpalveluita liittyen esimerkiksi tullaukseen, virallisiin ilmoituksiin, vakuutuksiin ja asiakirjojen laatimisiin. Näiden lisäksi huolintaliikkeiltä on mahdollista saada neuvontapalveluja. (Logistiikan Maailma a. 2021.)

Logistiikkapalvelujen ulkoistamisen voidaan jakaa neljään tasoon:

- Ensimmäisen osapuolen logistiikassa yritys hoitaa itse kaiken logistiikkaan liittyvän.
- Toisen puolen logistiikassa yritys ostaa satunnaisia palveluja, kuten kuljetuksia.
- Kolmannen osapuolen logistiikassa yritys ostaa ison osan logistisista palveluista, mutta tekee itse isoimmat päätökset.
- Neljännen osapuolen logistiikassa yrityksen koko logistiikka on ulkoistettu. (Tapaninen 2018.)

2.1 Kuljetusmuodot

Suomen maantieteellisestä sijainnista huolimatta käytössä olevia kuljetusmuotoja on useita. Kuljetusmuotoa valittaessa tulee kiinnittää huomiota tarjolla oleviin palveluihin, kustannuksiin, kuljetusaikoihin, kuljetuksien luotettavuuteen sekä lähettäjän ja vastaanottajan väliseen etäisyyteen. Huomioitavaa on myös tavaroiden määrä sekä niiden koko. Useimmiten suurempien erien vieminen kerralla on edullisempaa ja tavaroiden mitat sekä paino vaikuttavat kustannuksiin. Arvokkaiden ja vahinkoalttiiden tavaroiden kuljetukset tulee suunnitella huolellisesti mahdollisten varkauksien ja rikkoutumisien varalta. Kuljetettavana saattaa myös olla erilaisia nesteitä, kaasuja tai vaarallisia aineita, jotka vaativat erikoisjärjestelyjä, kuten tietynlaisen kuljetuslämpötilan. Kuljetuksen ollessa kiireellinen ei kuljetuskustannuksilla välttämättä ole merkitystä, vaan pääasia on saada tavara kuljetettua mah-

dollisimman nopeasti. Muita huomioitavia asioita ovat vastaanottajan mahdollisuudet lastata ja purkaa kuljetettavat tavarat, mahdolliset välivarastoinnit sekä erilaiset rajoitukset ja erityisolosuhteet läpikulku- sekä vastaanottajamaissa. (Logistiikan maailma b. 2021.)

2.1.1 Merikuljetus

Meri ympäröi Suomea monelta suunnalta ja merikuljetusten osuus Suomen viennistä onkin suuri, noin 90 %. Eniten viedään metsäteollisuuden tuotteita. (Melin 2018, 209.)

Merikuljetukset voidaan jakaa irtto- ja yksikkölastikuljetuksiin. Irtolastit voidaan jakaa vielä nestemäisiin- ja kuiviin irtolasteihin. Näiden kuljettamiseen käytetään säiliö- ja kuivalastialuksia. Yksikkölastikuljetukset koostuvat suuryksiköistä kuten konteista tai kuorma-autoista. Tällaisissa kuljetuksissa käytetään yleensä joko konttialuksia tai Ro-ro aluksia, joissa kuorma-autot ajavat suoraan laivaan ramppia pitkin, mikä vähentää laivan lastaamiseen ja purkamiseen kuluva aikaa. (Tapaninen 2018.)

Kuljetusjärjestelmiä merirahtiliikenteessä on kolme: sopimus-, haku ja linjarahti. Sopimusliikenteessä palvelun ostaja ja tarjoaja sopivat kuljetusehdoista keskenään. Hakurahtiliikenteessä tavara kulkee satamasta toiseen ilman säännönmukaista aikataulua. Linjaliikenteessä laivan liikkuminen satamien välillä tapahtuu etukäteen sovitun aikataulun mukaisesti. (Melin 2018, 197–198.)

2.1.2 Maantiekuljetus

Suomesta on säännöllistä kuorma-autoliikennettä melkein koko Länsi-Eurooppaan sekä osaan Itä-Euroopasta. Tilausliikennettä on vieläkin kauemmaksi. Eniten tavaraa viedään Pohjoismaihin.

Maantiekuljetukset voidaan jakaa tilausliikenteeseen ja linjaliikenteeseen. Tilausliikenteessä asiakas valitsee itse nouto- ja toimituspaikan. Linjaliikenteessä taas tavara liikkuu säännöllisesti tietyllä aikataululla kahden paikan välillä. (Melin

2018, 210.) Tavara saattaa kulkea myös useiden terminaalien tai varastojen kautta, joissa lähetys puretaan ja lajitellaan uudestaan uuteen lähetysereään. (Logistiikan maailma c. 2021.)

Maantiekuljetusten suosioon vaikuttavat niiden rooli muiden kuljetusmuotojen esi- ja jälkikuljetuksessa. Suomessa maantiekuljetukset ovat suuressa suosiossa myös laajalle alueelle hajasijoittuneen teollisuuden ja asutuksen johdosta. Muihin kuljetusmuotoihin verrattuna maantiekuljetukset ovat nopeita, helposti toteutettavissa ja reittejä on helppo muuttaa olosuhteiden muuttuessa. (Logistiikan maailma c. 2021.)

Kansainvälisissä kuljetuksissa kuljetussopimus on vahvistettava kansainvälisellä rahtikirjalla (CRM), josta käy ilmi muun muassa lähettäjä ja vastaanottaja, lähtöpaikka, toimitusosoite, rahdinkuljettaja, tavarankuvaus ja rahdin maksaja. Rahtikirja tulee tehdä kolmena kappaleena ja lähettäjän sekä rahdinkuljettajan tulee allekirjoittaa ne. Tavaraa noutaessaan rahdinkuljettaja tarkistaa, että tavaroiden määrä vastaa rahtikirjaa ja merkitsee mahdolliset varaumat, mikäli tavaroiden tai niiden pakkauksien kunnossa on huomautettavaa. Jos varaumaa ei ole tehty ja tavaroiden kunnossa on toimittaessa huomautettavaa, on vastuu rahdinkuljettajalla. (Melin 210–211, 338.)

Huonona puolena voidaan pitää Keski-Euroopan ruuhkaisuutta. Osa maista on pyrkinyt vähentämään raskasta liikennettä tietullein ja ajokielloin. Nämä tulee huomioida aikatauluissa ja reitityksissä. Esimerkiksi Saksassa pyritään rajoittamaan raskasta liikennettä viikonloppuisin. (Tapaninen 2018.)

2.1.3 Rautatiekuljetus

Suomen ja lännen välinen rautatieliikenne on vähentynyt. Tämä johtuu erikoisvaunukaluston vanhenemisesta. Lisäksi Suomen raideleveys on eri levyinen kuin Länsi-Euroopassa, mikä vaatii telien vaihtoja vaunuissa. Venäjällä taas raideleveys on lähes sama. Trans-Siperian rataa pitkin Suomesta voidaan kuljettaa tavaraa jopa Japaniin ja Kiinaan asti. (Melin 2011, 217.)

Kyseessä on tehokas kuljetusmuoto, jolla pystytään kuljettamaan suuria kuormia pitkiä matkoja. Pääasiassa viedään paperi- ja metalliteollisuuden tuotteita. Toimivuus edellyttää kuitenkin sujuvia jatkoyhteyksiä, jos vastaanottajan lähellä ei ole asemia, joissa rahdin purkaminen onnistuu. Viivästykset yhden junan aikataulussa saattavat vaikuttaa myös useiden junien aikatauluihin. Vaunujen koko sekä muoto myös rajaavat mitä kaikkea pystytään kuljettamaan. (Tapanainen, 2018.)

Kansainväliset rautatiekuljetukset vahvistetaan kansainvälisellä rautatierahdikirjalla (CIM), jota käytetään viennissä länsimaihin. Suomen ja Venäjän välillä käytössä on yhdysliikennerahdikirja. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattson, Ollikainen, Reinikainen & Wedermann 2010, 286.)

2.1.4 Lentokuljetus

Lentokuljetus sopii nopeutensa ja turvallisuutensa ansiosta hyvin kiireellisille tai kevyille, mutta arvokkaille tavaroille. Kiireellisiä lähetyksiä ovat esimerkiksi varaosat tuotannon seisahtuessa ja elintarvikkeet, jotka täytyy saada loppuasiakkaalle ennen pilaantumista. Arvokas lähetys taas voi olla esimerkiksi elektroniikkaa, jolloin riskinä on lähetykseen kohdistuvat varkaudet. Lentokuljetukset ovat hyvin valvottuja erilaisine tarkastuksineen. Iso osa Suomesta lähtevästä lentorahdistista viedään ensin rekoilla Keski-Euroopan lentoasemille, missä tavarat lastataan koneisiin. Rahti kulkee pääasiallisesti reittiliikenteessä, joko rahti- tai matkustajakoneissa. (Melin 2010, 218, 221.)

Huonona puolena voidaan pitää sitä, että kuljetuskustannukset saattavat nousta korkeiksi. Kustannuksiin vaikuttaa kysynnän määrä, reititys, pakkauksien koko ja paino sekä sää. Sään ollessa huono, polttoaineiden määrää saatetaan nostaa turvallisuussyistä. Tällöin rahtia voidaan ottaa suunniteltua vähemmän. (Logistiikan maailma d. 2021.)

Kuljetusasiakirjana käytetään lentorahdikirjaa (AWB), jonka yleensä huolintaliike laatii. Rahtikirjasta tulee käydä ilmi lähettäjä ja vastaanottaja, lähetyksen kuvaus, mitat, kappalemäärät, reititys sekä aikataulu. (Logistiikan maailma e. 2021.) Lisäksi

jokaiseen lähetettävään kalliin tulee merkitä tunnistuslipukkeet, joista käy ilmi rahtikirjan numero, kalliiden määrä, paino sekä lähetyksen lähtö- ja määräasema. (Melin 2010, 219.)

2.1.5 Yhdistelmäkuljetus

Suomi sijaitsee maantieteellisesti etäällä muista Euroopan maista ja usein kuljetukset eivät hoidu pelkästään yhtä kuljetusmuotoa käyttäen. Yhdistelmäkuljetuksesta puhutaan, kun kuljetuksessa käytetään kahta tai useampaa kuljetustapaa.

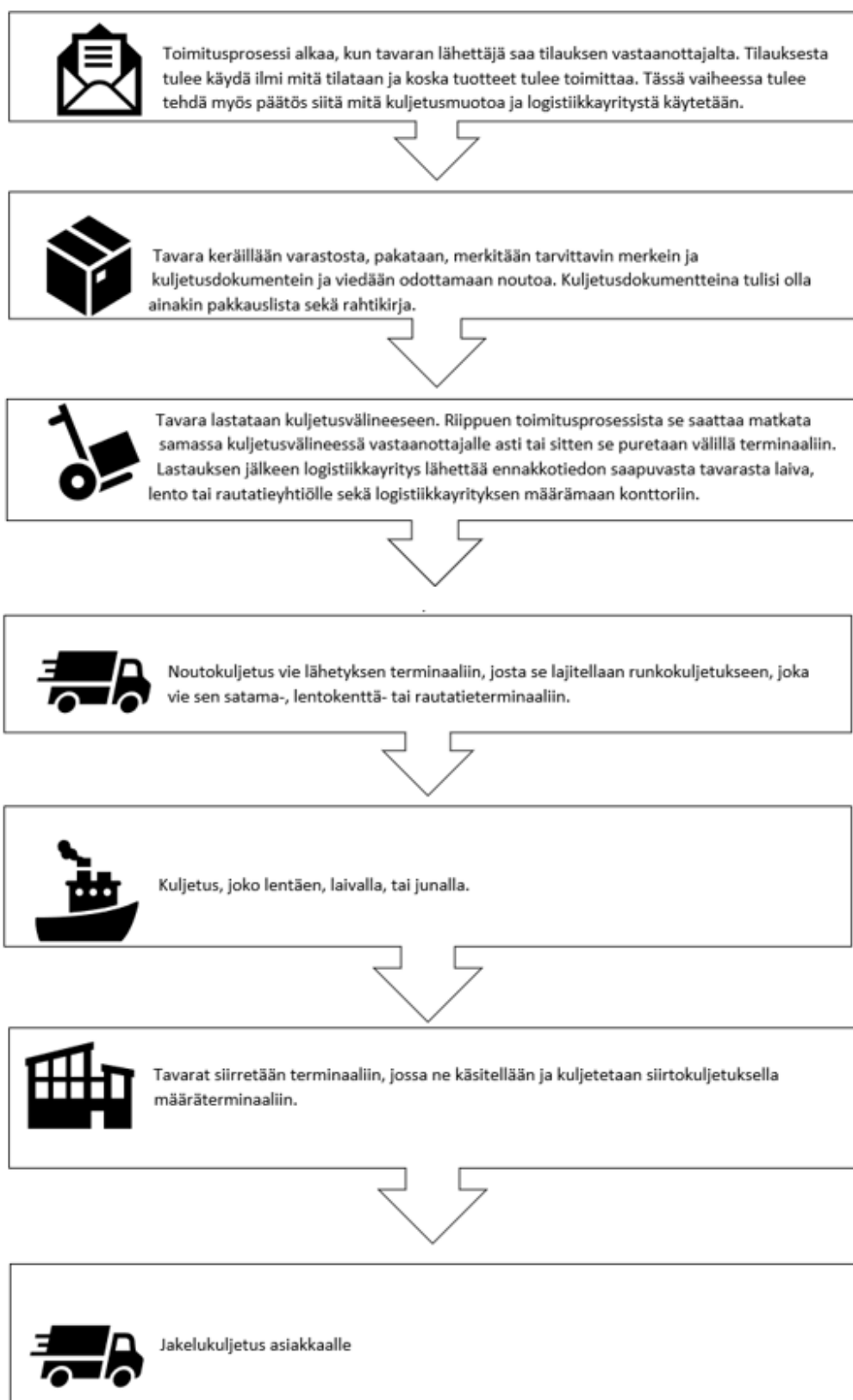
Yhdistelmäkuljetukset ovat lisääntyneet vakiokuljetusyksiköiden eli esimerkiksi konttien yleistyessä. Etuna on, että tavaroita ei tarvitse lastata kuin kerran, mikä säästää aikaa ja vähentää lastausvahinkoja. Lisäksi kontti voi toimia väliaikaisena varastointipaikkana. (Melin 2010, 221.)

2.1.6 Posti

Erilaiset yritysostot ja yhteistyösopimukset ovat antaneet Suomen postille mahdollisuuden kilpailla huolinta- ja kuljetusyritysten kanssa. Se tarjoaa mahdollisuuden lähettää kirjeitä tai paketteja kaikkiin maailman maihin. Lisäpalveluina tarjotaan esimerkiksi tullausta ja vakuutuksia. (Hörkkö 2011, 305).

2.2 Kuljetusprosessi viennissä

Kuviossa 1 on kuvattuna esimerkki tavaran kuljetusprosessista asiakkaalle, kun lähettäjä käyttää huolintayritystä ja kuljetusmuotona on yhdistelmäkuljetus.



Kuvio 1. Kuljetusprosessi. (Vesterinen 2011, 30.)

Edellä kuvattu prosessi koskee EU:n yhteisökauppaa, jossa tavarat saavat vapaasti liikkua yhteisön jäsenmaiden välillä. Vietäessä tavaraa EU-maiden ulkopuolelle tulee tavaralle tehdä vientitullaus yhteisöalueelta poistuessa ja tuontitullaus määrämaassa. Tätä varten lähetyksen mukana on oltava kauppalasku. (Hörkkö 2011, 186.)

2.3 Kuljetuspakkaus

Tavaran pakkaamiseen kannattaa kiinnittää huomiota etenkin pitkillä kuljetusmatkoilla. Pakkauksen tulee soveltuva kyseiselle tuotteelle sekä kuljetusmuodolle. Liian painavista kolleista veloitetaan lisähintaa ja mitoiltaan liian isojen kollojen kanssa joudutaan tekemään erikoisratkaisuja. Pakkaukseen kohdistuvat rasitukset voidaan jakaa neljään eri ryhmään:

- Mekaaniset, kuten iskut ja värinä
- ilmastolliset, kuten lämpötila ja ilmansaasteet
- biologiset, kuten jyrsijät ja entsyymit
- inhimilliset, kuten työntekijöiden huolimattomuus ja moraalit.

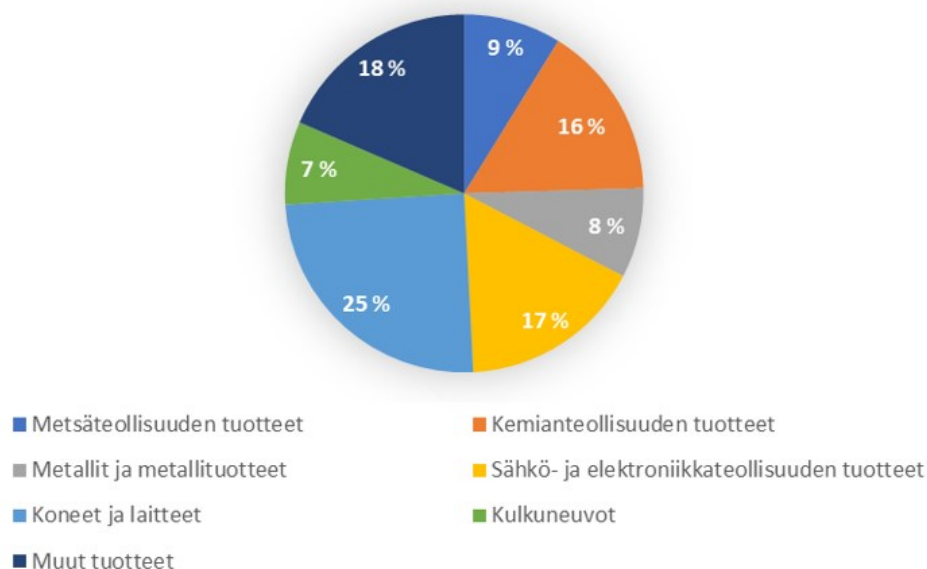
Ennen tavaranto pakkaamista on hyvä tutustua vientimaan määräyksiin koskien pakkausmateriaaleja sekä merkintöjä. Pakkaukseen tulisi merkitä ainakin kuljetus- ja tiedonantomerkki, osoite sekä käsittelymerkit tarpeen vaatiessa. (Melin 2010, 227–228, 230.)

2.4 Kohdemaat ja viennin rakenne

Tullin ulkomaankauppatilaston mukaan pk-yritysten viennin arvo oli 2,2 miljardia euroa vuoden 2020 kolmannella neljänneksellä. Viennin arvo laski 3,0 prosenttia edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Kuviossa 2 on esitetty vientituoteluokittain vuoden 2020 heinä-syyskuulta. Eniten pk-yritykset veivät koneita

ja laitteita, toiseksi eniten muita tuotteita ja kolmantena sähkö- ja elektroniikkateollisuuden tuotteita. (Tulli 2020.)

PK-yritysten vienti tuoteluokittain heinä-syyskuu 2020



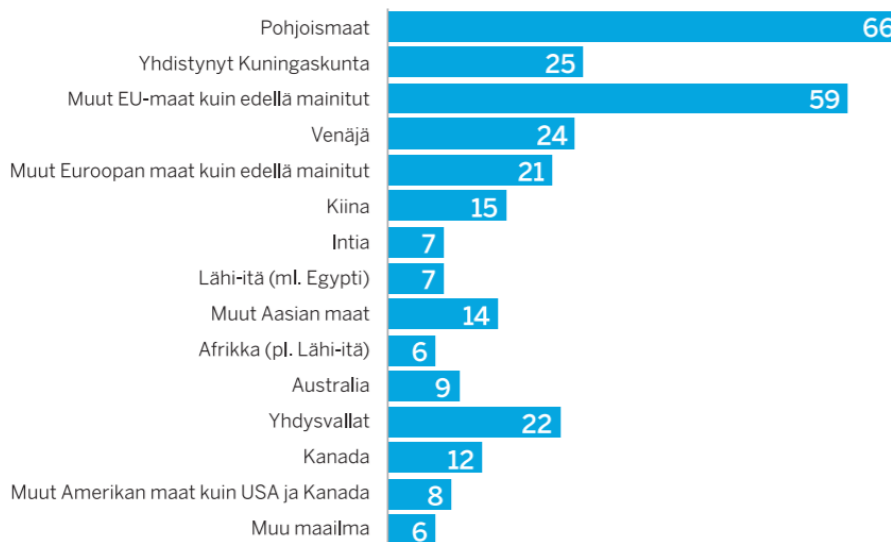
Kuvio 2. Pk-yritysten vienti tuoteluokittain heinä-syyskuu 2020. (Tulli 2020.)

Keväällä 2021 tehtyyn PK-barometriin vastanneista suomalaisista pk-yrityksistä 23 % harjoitti vientiä tai liiketoimintaa ulkomailla. Yleistettynä tämä tarkoittaisi noin 67 000 pk-yritystä. Määrä on ollut koko ajan kasvussa, lukuun ottamassa 2020 keväällä tapahtunutta hetkellistä laskua. Yleisin kansainvälistymisen muoto oli suora vienti.

Yrityksen kansainvälistyneisyyden yleisyyteen vaikuttaa niin toimiala, kasvuhaluus, että henkilöstön määrä. Toimialoista kansainvälisiä yrityksiä eniten on teollisuuden alalla. Voimakkaasti kasvuhakuiset yritykset pyrkivät todennäköisimmin kansainvälistymään, kotimaan markkinoiden jäädessä pieniksi. Yrityskoon suhteen taas eniten kansainvälisyyttä on yrityksissä, joissa työskentelee yli 50 henkilöä, mikä selittyy todennäköisesti sillä, että kasvava liiketoiminta vaatii lisää henkilöstöä. Neljänneksellä kansainvälisistä pk-yrityksistä liikevaihdosta yli 50 %

koostuu viennistä. Vähän alle puolella viennin osuus liikevaihdosta jää alle kymmenen prosentin. (Suomen Yrittäjät, Finnvera Oyj, työ- ja elinkeinoministeriö 2021.)

Kuva 16: Pk-yritysten markkina-alueet ulkomailla, % */



*/Vastaajat ovat voineet valita useamman kuin yhden vaihtoehdon.

Kuvio 3. Pk-yritysten markkina-alueet ulkomailla, %. (Suomen Yrittäjät, Finnvera Oyj, työ- ja elinkeinoministeriö, 2020.)

2020 syksyn barometrin mukaan vientiä harjoittavien pk-yritysten tärkein markkina-alue on pohjoismaat. Muita merkittäviä kauppakumppaneita ovat muut EU-maat, Yhdistynyt Kuningaskunta, Venäjä ja Yhdysvallat. Kuviossa 3 on kuvattu tarkemmin markkina-alueiden prosentuaaliset osuudet. (Suomen Yrittäjät 2020.)

3 PANDEMIA

Maailman terveysjärjestö WHO (2010) määrittelee pandemian maailmanlaajuisesti levinneeksi uudeksi tartuntataudiksi. Pandemiat ovat usein peräisin eläininfluenssaviruksesta. Uuden viruksen syntyessä se alkaa levitä nopeasti, koska suurimmalta osalta ihmisistä puuttuu immunitetti. Pandemiat saattavat muistuttaa kausi-influenssaa. Molemmissa tartuntoja todetaan kaikissa ikäryhmissä ja usein sairastuneet paranevat ilman hoitoa. Tyypillinen kausi-influenssa aiheuttaa suurimman osan kuolemista vanhusten keskuudessa ja vakavimmat tapaukset esiintyvät yleensä ihmisillä, joilla on jo ennestään muita sairauksia. Sekä kausi- että pandemiainfluenssassa vakavasti sairaiden ihmisten kokonaismäärä voi vaihdella. Vakavuus on kuitenkin yleensä suurempi pandemioissa osittain siksi, että väestössä on paljon enemmän ihmisiä, joilta puuttuu ennestään immunitetti uudelle virukselle. Sekä kausi- että pandemiainfluenssan aktiivisuuden odotetaan olevan korkeinta alueen tavanomaisella influenssakaudella, joka Suomessa on talvi. Pandemian tyypistä riippuen taudinpurkauksia voi esiintyä muulloinkin.

Kansainvälisen luontopaneelin IPBESin (2020) raportin mukaan pandemiat ovat yleistymässä. Vuosittain todetaan viisi uutta tautia, joilla olisi potentiaalia levitä pandemiaksi. Ilman ennaltaehkäiseviä strategioita pandemiat tulevat puhkeamaan useammin, leviämään nopeammin, tappamaan enemmän ihmisiä ja vaikuttamaan maailmantalouteen entistä tuhoisammin. Nykyiset pandemiastراتيجiat perustuvat tautien torjumiseen niiden ilmaantuessa esimerkiksi lääkkein ja rokottein. COVID-19 osoittaa kuitenkin, tämän olevan hidasta. Ennen kuin rokotteita on saatavilla koko maailman väestölle kasvavat niin taloudelliset seuraamukset, kuin menetettyjen ihmishenkien määrä.

Raportti ehdottaa korkean tason hallitustenvälisen neuvoston perustamista pandemioiden ehkäisemiseksi. Tämän avulla saataisiin politiikan kannalta merkityksellistä tieteellistä tietoa sairauksien ilmaantuvuudesta, voitaisiin ennustaa korkean riskin alueita, arvioida mahdollisten pandemioiden taloudellisia vaikutuksia

ja tuoda esille tutkimuksien puutteita. Lisäksi tulisi puuttua ihmisten kestäättö-
mään kulutukseen, joka vauhdittaa ilmastonmuutosta ja biodiversiteettikatoa,
jotka taas lisäävät pandemiariskiä.

3.1 Pandemioiden historia

Väestönkasvaminen, kehittyneet liikenneyhteydet sekä uudet elinkeinot ovat luo-
neet edellytyksiä uusien tautien ilmaantumiselle ja leviämiselle. Tutkimusten mu-
kaan ensimmäinen laajalle levinnyt tartuntatauti koettiin 4000–5000 vuotta sit-
ten. Taudin leviämistä edesauttoi käyttöön otetut härkävetoiset vankkurit, joilla
päästiin liikkumaan pidemmälle sekä ensimmäiset suuret väestökeskittymät.
(Heiskanen 2020.)

1300-luvulla musta surma pääsi leviämään kauppayhteyksiä pitkin Eurooppaan ja
sen lähialueille tappaen runsaasti ihmisiä. Tämän jälkeen alkoivat siirtomaavalloi-
tukset, jolloin eurooppalaiset valloittajat veivät Amerikkoihin tauteja, joihin alku-
peräisväestöltä puuttui vastustuskyky. (Heiskanen 2020.)

Ensimmäisen maailmansodan aikaan ihmisiä ympäri maailmaa kasaantui pienille
alueille luoden otolliset olosuhteet uuden sairauden, espanjantaudin leviämiselle.
Arvioiden mukaan kuolleita oli yli 50 miljoonaa. Muuntunut influenssavirus tappoi
erityisen paljon nuoria aikuisia. Historiaa tarkastelemalla huomataan, että globali-
saatio ja pandemiat liittyvät tiiviisti toisiinsa. (Heiskanen 2020.)

Tällä vuosituhannella pandemioita on nähty kaksi: sikainfluenssa- ja COVID-19-
pandemia. Näiden lisäksi on tavattu myös muita taudinaiheuttajia kuten SARS - ja
MERS-koronavirukset, mutta tautien leviäminen on pystytty keskeyttämään en-
nen niiden leviämistä pandemioiksi. (Fimea.)

3.2 Covid-19

Koronavirukset ovat yleisiä lievien hengitystietulehduksien aiheuttajia. Niiden aiheuttamia infektiot ovat tavallisia myös Suomessa. Vuoden 2019 joulukuussa Kiinassa, Wuhanin kaupungissa alkoi kutienkin leviämään ihmiselle uusi koronavirus. Tauti sai virallisen nimen COVID-19. Se aiheuttaa hengitystieinfektioita ja pienellä osalla tartunta kehittyy vakavaksi infektioksi. Oireita voivat olla esimerkiksi kuume, yskä ja hengenahdistus. Menehtyneillä on usein ollut perussairauksia tai he ovat olleet iäkkäitä. Lapsilla oireet ovat usein lieviä. Tartunnat tapahtuvat pääasiassa pisara- ja kosketustartuntana yskiessä tai aivastaessa. Hyvä käsihygienia ja oikeanlainen yskiminen ja aivastaminen ovat tärkeitä tartuntojen ehkäisyssä. Tauti on levinnyt maailmanlaajuisesti ja 11.3.2020 Maailman terveysjärjestö WHO julisti sen pandemiaksi. Maailmalla on todettu erilaisia muutoksia COVID-19-viruksessa. Syksyllä 2020 Englannissa alkoi yleistymään muunnos, joka tarttuu nopeammin ihmisestä toiseen. Muitakin varianttivirusia on tavattu eri puolilla maailmaa. (Anttila 2021.)

15.3.2021 tartuntoja oli maailmanlaajuisesti vahvistettu 120 115 390 ja menehtyneitä 2 657 831. Suomessa tartuntoja oli todettu 67 334 kappaletta. (CSSE. The Center for Systems and Engineering. 2021.)

3.3 Covid-19 vaikutukset vientikuljetuksiin

Koronaviruspandemiatilanne muuttuu koko ajan ja uusia rajoituksia tulee nopealla aikataululla. Tilanne vaikuttaa liikkumiseen, mutta Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry:n (2020) julkaiseman uutisen mukaan rahtiliikenne keväällä 2020 toimi lähes normaalisti. Isoimmat muutokset olivat lentoliikenteessä matkustajalentojen peruutuksien takia. Suomen lentorahdista noin kaksi kolmasosaa kulki matkustajakoneiden ruumassa ennen pandemiaa. Pandemian takia kuitenkin 90 % matkustajalentoista peruttiin. Rahtikoneiden kuitenkin lentäessä kysyntä ylitti tarjonnan,

mikä näkyi hintojen nousemisena ja viiveinä toimituksissa. Matkustajakoneita kuitenkin muutettiin rahtiliikenteeseen sopiviksi sekä Suomen lentokuljetuksia pystyttiin uudelleen reitittämään muille reiteille road-air-kuljetuksina.

Maiden sulkiessa rajojaan Euroopassa ja rajoittaessaan henkilöliikennettä on rahtiliikenne jätetty rajoitusten ulkopuolelle. Vaikka tämä mahdollistaa maantiekuljetusten tekemisen maiden välillä ovat erilaiset rajavalvontatoimenpiteet, peruuntuneet laivavuorot, kuljettajille tehdyt tarkastukset sekä karanteenit aiheuttaneet jonkin verran viivästyksiä ja ruuhkaa lähetyksissä. Olosuhteisiin nähden kansainvälinen maantieliikenne sujui kuitenkin lähes normaalisti. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.)

Merikuljetuksien osuuden ollessa iso niin tuonnissa kuin viennissä on sen toiminta tärkeää Suomen huoltovarmuuden takaamiseksi. Suomen huoltovarmuuskeskus käynnistikin 23.5.2020 taloudellisia tukitoimia kolmen kuukauden ajaksi, merikuljetuksien toiminnan tukemiseksi. Jonkin verran mannerten välisiä laivavuoroja on kuitenkin peruttu ja merirahtihinnat kallistuneet, erityisesti Euroopasta itään menevissä kuljetuksissa. Globaalisti satamien toiminta on supistunut 5–25 %, mutta Suomen ja Suomelle tärkeiden eurooppalaisten satamien toiminta on jatkunut lähes normaalisti. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.)

Raideliikenteen tavarakuljetuksien määrä on laskenut, lukuun ottamatta Suomi-Kiina-konttikuljetuksia, joissa junien pituutta on nostettu lisääntyneen kysynnän takia. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.)

Nyt keväällä 2021 Korona pandemia vaikuttaa vieläkin kuljetuksiin. Ajantasaista tietoa tilanteesta saa esimerkiksi kuljetus- ja logistiikka-alan yritysten verkkosivuilta. 1.4.2021 DSV:n (2021) verkkosivulta käy ilmi, että useissa Euroopan maissa on edelleen erilaisia rajoituksia ja osa maista on niin sanotussa lockdown-tilassa. Kuljetuksia järjestettäessä tulisikin huomioida, että lähetyksen vastaanottaja pysyy vastaanottamaan lähetyksen. Mikäli lähetyksen toimittaminen ei onnistu, joudutaan se palauttamaan lähettäjälle. Palautuslähetyksen kustannusvastuu riippuu

toimitusehdosta. Tilanteesta johtuen DSV:llä on myös Euroopan terminaalikapasiteetti täynnä, joten tavaroita ei ole mahdollista varastoida väliaikaisesti. Mahdolliset rajanylityspaikkojen kuljettajatarkastukset ja muut liikennerajoitukset aiheuttavat ruuhkia ja viiveitä rahdin liikkumisessa. Erilaiset turvajärjestelyt myös hidastavat tavaroiden lastausta ja purkua.

Lauttaliikenne Suomesta toimii normaalisti, lukuun ottamatta Turku-Tukholma väliä, joka toimii pienennetyllä kapasiteetilla laivan korjaustöistä johtuen. Iso-Britanniassa ja Irlannissa laivareittejä on poistettu ja muutettu. Korvaavat reititykset ovat ruuhkautuneet ja uudelleen reititykset aiheuttavat lisäkustannuksia toimituksiin. Lentorahti toimii edelleen vajaalla kapasiteetilla ja suoria yhteyksiä Suomesta on rajoitetusti. Lähetyksiä on kuitenkin mahdollista reitittää Keski-Euroopan lentokenttien kautta. Merirahdin kysyntä on lisääntynyt, mikä aiheuttaa osalla reiteistä laivatilan puutetta sekä rahtihintojen nousua. Myös Euroopan ja Kiinan välisen junarahdin kysyntä on kasvanut. Kysyntään on pyritty vastaamaan lisäämällä junavuoroja, mutta kuljetustilaukset kannattaa kuitenkin tehdä hyvissä ajoin. (DSV 2021.)

4 YRITYKSEN VARAUTUMINEN PANDEMIOIHIN VIENTIKULJETUKSIS- SISSA

Edellisessä luvussa mainitut koronaviruksen vaikutukset vientikuljetuksiin voidaan lukea riskeiksi. Yrityksellä pitäisikin olla valmiina suunnitelma mahdollisimman häiriöttömän liiketoiminnan varmistamiseksi ja riskien ehkäisemiseksi. Ongelmien ilmaantua yllättäen ei aika riitä suunnitelman laatimiselle. Suunnitelmaa tehdessä ja riskipisteitä määrittäessä yrityksen tulisi päättää vaihtoehtoiset kuljetustavat ja reitit tai keinot riskien pienentämiseksi. Yksi tapa tällaisen suunnitelman tekemiselle on laatia riskianalyysi. (Vesterinen 2011, 21, 38.)

4.1 Riskianalyysi

Riskianalyysi on menetelmä, jolla tunnistetaan ja arvioidaan riskit, jotka voisivat toteutuessaan vaarantaa yrityksen toiminnan. Kansainvälisen kaupankäynnin tullessa houkuttelevammaksi ja haastavammaksi samanaikaisesti, on riskienhallinnan tehtävänä kehittää strategioita ja työkaluja, jotka auttavat yritystä lieventämään uhkia ja parantamaan laajentumismahdollisuuksia. Riskienhallinnan tulisi olla ennakoivaa. Mahdolliset häiriöt tulisi tunnistaa ennen niiden todellista ilmaantumista. Globalisaatio on tarjonnut yrityksille lukuisia mahdollisuuksia alentaa kustannuksia, kuten toimintojen ulkoistaminen. Ajan myötä nämä toimet ovat luoneet yhä haavoittuvampia ja monimutkaisempia toimitusketjuja, mikä vaikeuttaa riskienarviointia ja riskienhallintaa. Kuviossa 4 näkyy riskianalyysin osa-alueet, joihin paneudutaan enemmän seuraavissa luvuissa. (Burns 2016, 80, 276, 283.)



Kuvio 4. Riskianalyysin osa-alueet. (Burns 2016, 276.)

4.1.1 Riskienhallinta

Riskienhallinnan tulisi olla jatkuva prosessi, jota käytetään tunnistamaan ja mittaamaan mahdollisia uhkia ja kehittämään strategioita näistä selviämiseen. Riskienhallinta auttaa vähentämään riskejä suunnittelemalla ja valmistelemalla tapauskohtaisia riskienhallintatoimia. Menestyksellä riskienhallinta koostuu riskienhallinnan suunnittelusta, riskien tunnistamisesta, havaittujen riskien arvioinnista, kehitys- ja korjaustoimista, jatkuvasta arvioinnista, uudelleenarvioinnista, riskiviestinnästä ja dokumentoinnista. (Burns 2016, 277.)

Hyvä riskienhallintaprosessi:

1. Vähentää toteutuneen riskin vaikutuksia yrityksen toimintaan.
2. Vähentää riskin toteutumisen todennäköisyyttä.
3. Opastaa miten toimia riskin toteutuessa.
4. Auttaa ymmärtämään syitä riskin toteutumiselle ja helpottaa palaamista takaisin normaaliin toimintaan. (Burns 2016, 277.)

Riskien hallinta voidaan jakaa eri vaiheisiin, jotka on esitetty Kuviossa 5 ja avattu tarkemmin alla:

1. Riskien arviointi.
2. Esille tulleiden riskien luokittelu niiden toteutumisen todennäköisyyden ja vaikutuksien perusteella. Jotkut uhat voivat olla hyvin todennäköisiä, mutta niillä on pieni tai kohtalainen vaikutus yrityksen toiminnalle, kun taas toiset uhat voivat olla pieniä todennäköisyydeltään, mutta vaikutukseltaan kuitenkin suuria. Uhkien arviointiin perehdytään enemmän seuraavassa luvussa.
3. Resurssien hallinta, jotta löydetään oikeat työkalut ja resurssit riskien välttämiseksi tai vähentämiseksi. Resurssien kohdentaminen ja hallinta on välttämättömyyden kahden seuraavan vaiheen onnistumiselle.
4. Ennakoiva riskien eliminointi. Kannustamalla ennakoivaan toimintaan voidaan riskit välttää tai niitä voidaan rajata. Ennakoinnin onnistuminen riippuu yrityksen kyvystä tai halusta kohdentaa aikaa, varoja ja resursseja riskien poistamiseksi.
5. Riskin vaikutuksien vähentäminen ja kriisinhallinta. Vaikka riskienhallinnan ensisijainen tavoite on olla ennakoiva, niin aina riskiä ei onnistuta välttämään. Tätä varten yrityksellä tulisi olla suunnitelma siitä, miten toimitaan riskin toteutuessa.
6. Joustavien eli hyvän resilienssin omaavien prosessien rakentaminen, joilla on kykyä, resursseja ja voimaa palautua nopeasti riskin toteutumisen jälkeen.
7. Kestävien prosessien rakentaminen, jotka eivät ole helposti haavoittuvaisia. (Burns 2016, 277–279.)



Kuvio 5. Riskienhallinnan vaiheet. (Burns 2016, 278.)

4.1.2 Riskien arviointi ja riskiviestintä

Riskejä arvioidessa arvioidaan esille tulleiden riskien todennäköisyyttä toteutua sekä vahinkojen suuruutta riskin toteutuessa. On tärkeää, että yritys arvioi omia riskejään, jotta se osaa kohdistaa riskienhallintatoimenpiteet vakavimpiin riskeihin. Arvioinnissa käytetään erilaisia arviointityökaluja. Yksinkertaisin työkalu on alla kuvattu Taulukko 1, jonka ensimmäiseltä vaakariviltä löytyy asteikko vähäinen/haitallinen/vakava riskin suuruuden arviointiin. Ensimmäiseltä pystyriviltä taas löytyy asteikko epätodennäköinen/mahdollinen/todennäköinen riskin todennäköisyyden arviointiin. Näiden avulla taulukosta saadaan yksittäisen riskin vakavuus asteikolla merkityksetön/vähäinen/kohtalainen/merkittävä/sietämätön. (Vesterinen 2011, 114–116.)

Taulukko 1. Riskien arviointi. (Vesterinen 2011, 115.)

	Vähäinen	Haitallinen	Vakava
Epätodennäköinen	Merkityksetön	Vähäinen	Kohtalainen
Mahdollinen	Vähäinen	Haitallinen	Merkittävä
Todennäköinen	Kohtalainen	Merkittävä	Sietämätön

Riskiviestintä voidaan määritellä tiedonvaihdoksi liittyen riskiin, sen toteutumisen todennäköisyyteen ja vaikutuksiin. On tärkeää viestiä välittömistä tai mahdollisista riskeistä kaikille sidosryhmille. Totuudenmukainen ja selkeä kommunikointi lisää luottamusta, vahvistaa yhteistyötä ja estää väärän tiedon leviämistä. (Burns 2016, 282.)

4.2 Toimituslausekkeet

Kauppaa käydessä tulee kaupan osapuolien solmia keskenään kauppasopimus, jonka tulisi olla kattava ja siinä tulisi sopia kaikista yksityiskohdista, kuten toimitusehdoista. Kansainvälisessä kaupassa käytetään yleensä Kansainvälisen kauppakamarin Incoterms-ehdoja. Nämä ehdot määrittelevät ostajan ja myyjän velvollisuudet kuljetuksen aikana. Näihin velvollisuuksiin kuuluu toimintavastuu eli milloin ja missä myyjän on toimitettava tavara, kuljetussopimuksen solmiminen, kustannusvastuu eli edellisessä kohdassa mainittujen kustannusten korvaaminen ja tavaravastuu eli milloin ja missä riski tavarahan mahdollisesta vahingoittumisesta siirtyy myyjältä ostajalle. (Melin 2011, 42, 56.)

Incoterms 2020 toimituslausekkeista vähäisimmät myyjän vastuut ovat lausekkeessa EXW, joka velvoittaa myyjän asettamaan tavarahan ostajan käytettäväksi ennalta määrättyssä paikassa, sovittuna aikana. Tällöin riski siirtyy ostajalle myyjän ilmoituksella ilman, että tavaraa tarvitsee liikutella ollenkaan. Myös FCA lausekkeessa ostaja järjestää kuljetuksen ja riski kuljetusvahingoista tai viivästyksistä on

ostajalla, mikäli toimituksen on määritelty tapahtuvan myyjän toimitiloissa. Erona EXW-lausekkeeseen on se, että myyjän vastuulla on tavaroiden lastaus ja vientiselvitys. (Railas 2020, 250, 267.) Käyttämällä edellä mainittuja toimituslausekkeitä myyjä voi siirtää kuljetuksen järjestämisen ja riskit ostajalle.

CPT ja CIP lausekkeissa myyjän vastuulla on kuljetuksen järjestäminen ja maksaminen. CIP-lausekkeessa myyjä maksaa kuljetukselle myös vakuutuksen. Myyjän luovuttaessaan tavaran sopimalleen rahdinkuljettajalle riskit siirtyvät ostajalle. Mahdolliset kuljetusvauriot, odottamattomat esteet, hidasteet ja lisäkustannukset ovat ostajan vastuulla. (Railas 2020, 307, 318.)

DAP-, DPU- ja DDP-toimituksissa myyjän vastuut ovat isoimmat. Myyjälle kuuluu kuljetuksen järjestäminen, kuljetuskustannukset sekä riskit. DAP-lausekkeessa tavara katsotaan toimitetuksi, kun myyjä asettaa sen ostajan käytettäväksi saapuvassa kuljetusvälineessä, purkamatta, sovitussa määräpaikassa. DPU-lauseketta käytettäessä tavaran purkaminen on myyjän vastuulla. DDP-lausekkeessa purkaminen ei kuulu myyjälle, mutta tuonitullaus on myyjän vastuulla. (Railas 2020, 374, 383, 395.) Taulukossa 2 on esitetty myyjän ja ostajan vastuiden jakaantuminen eri toimitusehdoissa.

Taulukko 2. Incoterms 2020. (Freja 2020.)

	EXW, FCA		DAP, DPU, DDP		CPT, CIP	
	Myyjä	Ostaja	Myyjä	Ostaja	Myyjä	Ostaja
Kulut		X	X		X	
Kuljetusriski		X	X			X
Vakuutus					CIP X	CPT
Vientiselvitys	FCA X	EXW X	X		X	
Tuontiselvitys		X	DDP X	DAP/DPU X		X

4.3 Force majeure

Force majeure tarkoittaa ylivoimaista estettä, joka estää solmitun sopimuksen täyttöön panon, kuten esimerkiksi tavaran toimittamisen. Esteeseen vetoavan osapuolen pitää pystyä todistamaan, että este on oman kontrollin ulkopuolella, sitä ei voitu ennustaa sopimuksen tekohetkellä eikä sitä olisi pystytty välttämään. Nämä todistamalla on mahdollista vapautua sopimusvelvoitteista, esteen voimassaolon ajaksi. Pandemian seuraukset voidaan katsoa tällaisiksi ylivoimaisiksi esteiksi. (International Chamber of Commerce 2020)

Kauppasopimukseen on mahdollista lisätä Force majeure -lauseke viittauksella "The ICC Force Majeure Clause (Long Form) is incorporated in the present contract." Tämä kertoo ostajalle, että sopimukseen on sisällytetty Kansainvälisen kauppakamarin ylivoimaisen esteen -lauseke pitkässä muodossa. Kansainvälisen kauppakamarin verkkosivuilta löytyy lyhyt sekä pitkä malliversio kyseisestä lausekkeesta. Pitkä versio on kattavampi ja sen käyttäminen on suositeltavampaa. Yritykset voivat käyttää malliversiota sellaisenaan tai laatia sen pohjalta itselle paremmin soveltuvan lausekkeen. (International Chamber of Commerce 2020)

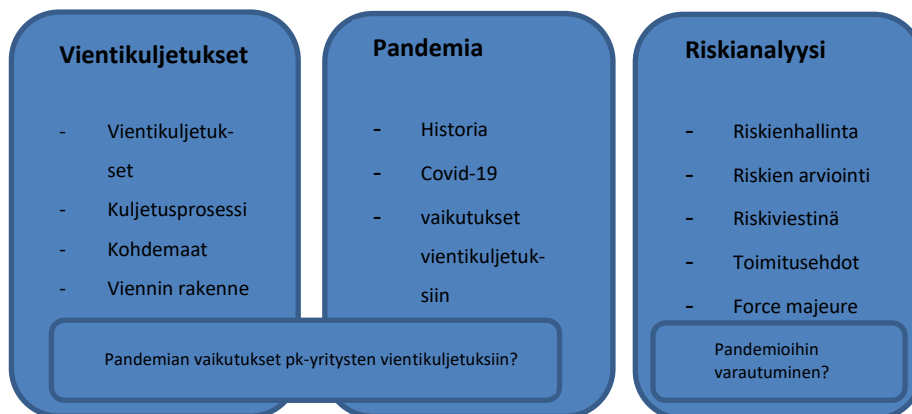
Kauppasopimusta tehdessä tulisi myös määritellä minkä maan lainsäädäntöä sovelletaan mahdollisissa ristiriitatilanteissa. Esimerkiksi Suomen kansainvälisen tavaran kauppaa koskevassa sopimuksessa on määritelty vastuusta vapautuminen ylivoimaisen esteen takia. Suomen lakia sovellettaessa on siis mahdollista vedota Force majeure -lausekkeeseen vaikkei sitä olisi erikseen kirjattu kauppasopimukseen. (Finlex.)

5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

5.1 Teorettinen viitekehys

Teorettinen viitekehys koostuu tutkittavaan ilmiöön liittyvistä teorioista ja aikaisemmista tutkimuksista. Empiirisen tutkimuksen ja teorettiseen viitekehykseen välillä tulee olla yhteys. (Kananen 2010, 44.)

Kuviossa 6 on kuvattu tutkimuksen teorettinen viitekehys, joka muodostuu kolmesta aihepiiristä. Päättökysymys on: Miten pandemian vaikuttaa suomalaisten pk-yritysten vientikuljetuksiin? Teoriassa tarkastellaan ensin eri kuljetusmuotoja, kuljetusprosessia sekä viennin rakennetta. Tämän jälkeen siirrytään pandemioihin, niiden historiaan, ajankohtaiseen COVID-19-virukseen ja sen vaikutuksiin vientikuljetuksissa. Alatutkimuskysymyksiä ovat: ”Olivatko suomalaiset pienyritykset varautuneet pandemioihin vientikuljetuksissaan” sekä ”Miten suomalaiset pk-yritykset voisivat varautua pandemioihin entistä paremmin vientikuljetuksissaan?” Näihin syvennyttään viimeisessä teorialuvussa, jossa käydään läpi yritysten riskienhallintaa.



Kuvio 6. Teorettinen viitekehys.

5.2 Tutkimus- ja aineistonkeruumenetelmät

Teoreettisen viitekehyksen kirjoittamisen jälkeen siirrytään tutkimuksen toteuttamiseen. Se alkaa tiedon keräämisellä, minkä jälkeen saadut tiedot analysoidaan ja lopuksi tulkitaan. Käytettävät työkalut ja menetelmät riippuvat tutkimusmenetelmästä. (Kananen 2010, 36.)

Kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus mittaa erilaisia asioita keräämällä lukuja ja vertailemalla niiden välisiä suhteita. Tämä edellyttää tutkittavan ilmiön tuntemista ja teoriapohjaa. Tutkimusmenetelminä voidaan käyttää kyselylomakkeita ja haastatteluja. Tutkimusobjekteja on kymmeniä tai jopa satoja. Saaduista tutkimustuloksista tehdään erilaisia taulukoita. Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus taas auttaa hahmottamaan ja määrittämään tutkittavaa ilmiötä. Se vastaa kysymykseen ”mistä tässä on kyse?” Tutkimusmenetelminä voidaan käyttää esimerkiksi havainnointia, teemahaastatteluja tai dokumentteja. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusobjekteja on huomattavasti vähemmän, joskus vain yksi. (Kananen 2010, 37–39, 41, 75, 103.)

Laadullisessa tutkimuksessa ilmiöstä ei ole vielä teorioita tai malleja. Tämän takia kaiken tutkimuksen lähtökohtana on laadullinen tutkimus. Ilmiötä täytyy ymmärtää ennen kuin voidaan käyttää määrällistä tutkimusta ilmiön mittaamiseen. (Kananen 2010, 37.) Määrällinen tutkimus sopii olemassa olevien väittämien todentamiseen. Laadullinen taas väittämien löytämiseen, koska tutkijan omat arvot ja tietopohja vaikuttavat siihen, miten hän ymmärtää tutkittavaa ilmiötä. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2009, 161.)

Edellä mainitut menetelmät eivät kilpaile keskenään vaan ne täydentävät toisiaan. Tässä opinnäytetyössä tutkimus toteutettiin menetelmätriangulaatiolla eli tutkimuksessa käytettiin useampaa tutkimusmenetelmää. Menetelmätriangulaatio lisää tutkimuksen luotettavuutta ja antaa mahdollisuuden tarkastella ilmiötä useammasta näkökulmasta. Määrällisellä tutkimuksella haetaan tietoa tutkittavan il-

miön laajuudesta ja laadullisella tutkimuksella saatiin vahvistus laadullisen tutkimuksen tuloksille, sekä syvennettiin käsitystä tutkittavasta ilmiöstä. (Kananen 2010, 72–73.)

Tutkimus aloitetaan kvantitatiivisella tutkimuksella. Tällä kartoitetaan ilmiön laajuutta. Tiedonkeruumenetelmäksi valikoitui verkkokysely, joka laadittiin opinnäytetyön teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Tähän tiedonkeruu muotoon päädyttiin, koska se oli kustannustehokkain ja sillä oli helpoin saavuttaa mahdollisimman iso kohderyhmä. Kyselylomake laadittiin Googlen Forms-lomaketyökalulla. (Kananen 2010, 42, 74, 96.)

Tutkimuksen populaationa on kaikki suomalaiset pk-yritykset, joilla on vientikuljetuksia. Tällaisia yrityksiä Suomesta löytyy noin 67 000. (Suomen yrittäjät 2021.) Kohderyhmän ollessa näin iso, ei ole mahdollista ottaa koko populaatiota mukaan tutkimukseen. Paras otantamenetelmä olisi yksinkertainen satunnaisotanta, jossa kaikki kohderyhmään kuuluvat yritykset olisi koottu luetteloksi ja otos valittaisiin luettelosta satunnaismenetelmän avulla. Tällainen luettelo olisi mahdollista saada, mutta se olisi kallista. Tämän takia tutkimuksessa joudutaan käyttämään eitodennäköisyysotantaa. Otanta tehtiin harkinnanvaraisesti eli se ei perustunut tilastollisiin menetelmiin. Käytännössä verkkokysely julkaistiin eri sosiaalisen mediankanavissa tai lähetettiin sähköpostilla kohderyhmään kuuluville yrityksille. Kyselyyn vastasi ihmisiä, jotka ovat pk-yrittäjiä ja joiden yrityksillä on vientikuljetuksia. Kyselyyn oli mahdollista vastata 16.4-22.4.2021. (Kananen 2008, 74–75.)

Kysely alkoi yrityksen taustamuuttujien selvittämisellä. Taustamuuttujat on johdettu ensimmäisestä teorialuvusta. On tärkeää tietää miten yritys hoitaa logistiikkansa, mitä kuljetusmuotoja se käyttää ja mihin maihin tavaraa viedään, jotta analysointivaiheessa voidaan tehdä tulkintoja esimerkiksi siitä mihin kuljetusmuotoihin koronapandemia on eniten vaikuttanut.

Seuraavaksi pyrittiin saamaan vastaus päätutkimuskysymykseen eli siihen, miten pandemia on vaikuttanut suomalaisten pk-yrityksien vientikuljetuksiin. Teorian

mukaan pandemia on viivästyttänyt kuljetuksia, nostanut hintoja, vähentänyt joidenkin kuljetusmuotojen tarjontaa ja joissain tapauksissa asiakas on estynyt vastaanottamaan lähetyksen. Vastaajilta kysyttiin, oliko heillä vastaavia kokemuksia tai muita havaintoja, joita ei teoriaosuudessa tullut ilmi. Lisäksi selvitettiin nykytilannetta eli miten kuljetuksien järjestäminen on muuttunut siitä, kun koronaviruspandemia viime keväänä alkoi.

Viimeisessä osiossa selvitettiin vastauksia alatutkimuskysymyksiin eli olivatko yritykset varautuneet pandemioihin vientikuljetuksissaan ja miten yritykset voisivat jatkossa varautua entistä paremmin? Ensiksi selvittiin, oliko yrityksillä valmista suunnitelmaa mahdollisten kuljetusongelmien varalta ja jos yrityksellä tällainen oli, kartoitettiin, oliko suunnitelmasta hyötyä. Lisäksi kysyttiin, oliko suunnitelmaa varten tehty teoreettisessa viitekehyksessä käsitelty riskianalyysi. Yrityksiltä, joilla valmista suunnitelmaa ei ollut selvitettiin aikovatko he sellaisen laatia. Lopuksi yritykset saivat vielä vastata kysymykseen ” Olisiko yritys voinut varautua koronaviruspandemiaan paremmin vientikuljetuksissaan? Miten?”

Tiedonkeruuvaiheen jälkeen saaduista vastauksista koottiin havaintomatriisi. Havaintomatriisi syötettiin SPSS-tilasto-ohjelmaan, jonka avulla aineistosta saatiin selville frekvenssijakaumat, moodi ja variaatiosuhde. Tämän lisäksi taustamuuttujien avulla vastaajat ryhmiteltiin ja selvitettiin ryhmien välisiä eroja ristiintaulukoinnin avulla. Lopuksi saaduista tuloksista kirjoitettiin raportti. Kysely löytyy Liitteenä 1 opinnäytetyön lopusta. (Kananen 2010, 90, 104–105.)

Kyselystä saatujen vastauksien analysoinnin jälkeen siirryttiin kvalitatiiviseen tutkimukseen. Tällä haettiin vahvistusta määrällisen tutkimuksen tutkimustuloksiin sekä ilmiön laajempaa ymmärrystä. Tiedonkeruumenetelmäksi valittiin teemahaastattelu. Teemahaastattelun avulla saatiin syvällisempiä vastauksia ja voitiin esittää tarkentavia kysymyksiä. Haastateltaviksi valikoitui huolinta-alalla työskentelevä logistiikka-alan ammattilainen, joilla on laaja kuva tutkittavasta ilmiöstä.

Haastattelussa käsiteltiin neljää teemaa, jotka ovat tärkeitä tutkittavan ilmiön kannalta. Ensimmäinen teema oli taustatiedot. Sillä selviteltiin haastateltavan työkokemusta ja koulutusta. Näiden avulla voitiin arvioida haastateltavan tietoutta liittyen tutkittavaan ilmiöön. Seuraava teema oli nykyhetki, jonka kysymykset liittyivät pandemian tämänhetkisiin vaikutuksiin sekä siihen onko tilanne muuttunut viime keväästä. Kolmas teema oli tulevaisuus. Tällä kartoitettiin haastateltavan näkemyksiä siitä mitä pidempiaikaisia vaikutuksia pandemialla on vientikuljetuksille. Neljäs teema oli varautuminen, jossa käytiin läpi sitä, miten pandemioihin voisi varautua. Haastattelun kysymykset ovat liitteenä opinnäytetyön lopussa (Liite 2).

Tehty haastattelut äänitettiin ja litteroitiin. Litteroitu aineisto analysoitiin sisälönanalyysin avulla, eli aineisto tiivistettiin niin, että hajanaisesta aineistosta tuli selkeä ja siitä pystyi helposti tarkastelemaan tutkittavan ilmiön merkitystä sekä seurauksia. (Kananen 2010, 41, 53, 58.)

6 KYSELYN TULOKSET

Kyselyyn vastasi 13 yritystä. Vastauksien määrä jäi toivottua pienemmäksi. Pääasiassa kysymykset olivat monivalintakysymyksiä, joissa osassa pystyi valitsemaan yhden vastausvaihtoehdon ja osassa useita. Näiden lisäksi kyselyssä oli yksi avoin kysymys. Osassa vastauksista on ilmoitettu moodi eli muuttujan arvo, jota aineistossa esiintyy eniten. Lisäksi on laskettu variaatiosuhde, joka ilmoittaa kuinka iso osa havainnoista ei ole moodiluokassa. Variaatiosuhde on nolasta yhteen. Mitä lähempänä arvo on nolaa, sitä pienempää hajonta on. (KvantiMOTV 2017.)

6.1 Taustatiedot

Kysely aloitettiin kysymyksellä ” Onko yritys pk-yritys ja onko sillä vientikuljetuksia?” Tällä varmistettiin, että kaikki vastaajat kuuluvat kyselyn kohderyhmään. Kaikki vastaajat vastasivat kysymykseen kyllä.

Tämän jälkeen kysyttiin yrityksen henkilöstömäärä. Taulukosta 3 käy ilmi, että alle 10 työntekijän yrityksiä oli vastaajista 23,1 % (3). 53,8 % (7) yrityksistä työllisti 10–49 työntekijää ja 23,1 % (3) 50–249 työntekijää. Vastauksien moodi oli 10–49 työntekijää ja variaatiosuhde 0,46.

Taulukko 3. Yrityksen henkilöstömäärä.

	n	%
Alle 10 työntekijää	3	23,1
10–49 työntekijää	7	53,8
50–249 työntekijää	3	23,1
Total	13	100,0

Kolmannella kysymyksellä selvitettiin yrityksen toimiala. Taulukko 4 osoittaa, että toimialoista eniten edustettuna oli teknologiateollisuus, johon kuului 38,5 % (5) vastanneista. Elintarvike ja metsäteollisuuden toimialaa edusti kumpaakin kaksi yritystä. Viihde- rakennus- ja prosessiteollisuuden yrityksiä oli kutakin yksi kappale.

Taulukko 4. Yrityksen toimiala.

	n	%
teknologiateollisuus	5	38,5
elintarviketeollisuus	2	15,4
metsäteollisuus	2	15,4
rakennusteollisuus	1	7,7
prosessiteollisuus	1	7,7
teollisuus	1	7,7
viihdeteollisuus	1	7,7
Total	13	100,0

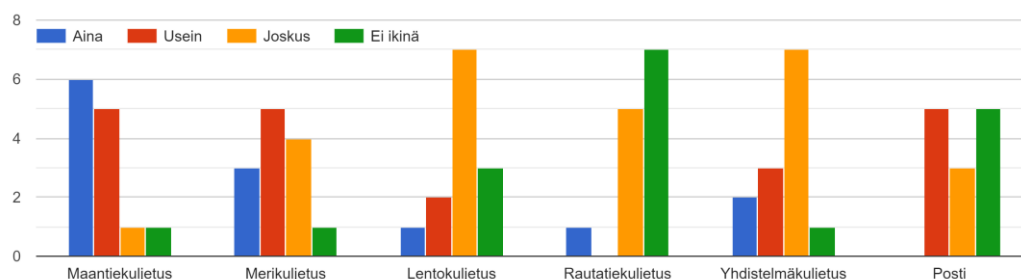
Neljännellä kysymyksellä selvitettiin, onko yritys ulkoistanut logistiikkaansa. Taulukosta 5 selviää, että vastaajista ainoastaan yksi hoiti kaiken logistiikkaan liittyvän itse. Hieman yli puolet 53,8 % (7) osti satunnaisia palveluita, kuten kuljetuksia. 23,1 % (3) osti isoimman osan logistisista palveluista. Kahdella yrityksellä koko logistiikka oli ulkoistettu. Yritys, joka hoiti itse kaiken logistiikkaan liittyvän ei ollut havainnut koronaviruksen vaikuttavan vientikuljetuksiin ollenkaan. Tästä ei voida kuitenkaan tehdä johtopäätöksiä, sillä myös kuljetusmuoto ja vientimaat vaikuttavat vastauksiin. Vastauksien moodi oli ”Yritys ostaa satunnaisia palveluja, kuten kuljetuksia” ja variaatiosuhde 0,46.

Taulukko 5. Onko yritys ulkoistanut logistiikkaansa?

	n	%
Yritys hoitaa itse kaiken logistiikkaan liittyvän	1	7,7
Yritys ostaa satunnaisia palveluja, kuten kuljetuksia	7	53,8
Yritys ostaa ison osan logistisista palveluista, mutta tekee itse isoimmat päätökset.	3	23,1
Yrityksen koko logistiikka on ulkoistettu.	2	15,4
Total	13	100,0

Viides kysymys koski yrityksen käyttämiä kuljetusmuotoja. Käytetyin kuljetusmuoto oli maantiekuljetus, jota käytti pääasiallisena kuljetusmuotona 46,2 % (6) ja usein 38,5 % (5) yrityksistä. Seuraavaksi suosituin kuljetusmuoto oli merikuljetus, jota käytti pääasiallisena kuljetusmuotonaan 23,1 % (3) ja usein 38,5 % (5). Rautatiekuljetukset olivat selkeästi vähiten käytettyjä. 53,8 % (7) yrityksistä ilmoitti, etteivät käytä niitä ikinä. Vastaajien joukossa oli kuitenkin 5 yritystä, joilla oli vientiä Venäjälle tai Aasiaan, jonne rautatiekuljetusta voisi tarvittaessa käyttää vaihtoehtoisena kuljetusmuotona. Lentokuljetuksia ja yhdistelmäkuljetuksia 53,8 % (7) yrityksistä käytti joskus. Etenkin lentokuljetuksia käytetään silloin kun yritykselle tulee äkillinen tarve saada yksittäinen lähetys kiireesti määrämaahan. Kuviossa 7 käy ilmi tarkat jakaumat eri kuljetusmuotojen välillä.

Mitä kuljetusmuotoja yritys käyttää?

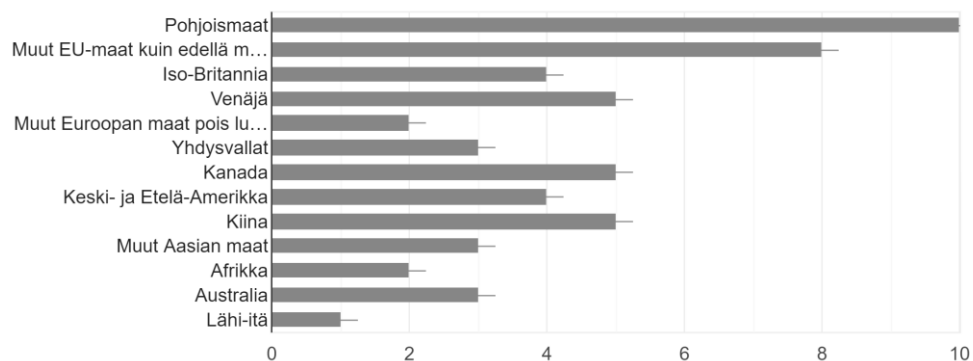


Kuvio 7. Mitä kuljetusmuotoja yritys käyttää?

Kuudennella kysymyksellä selvitettiin mihin maihin yritys vie tavaraa. Vastaajat pystyivät valitsemaan useita eri vaihtoehtoja. Eniten tavaraa vietiin Pohjoismaihin 76,9 % (10). Toiseksi eniten vientiä oli muihin EU-maihin 61,5 % (8) ja Venäjälle 38,5 % (5). Vähiten vientiä oli Lähi-Itään 1,8 % (1), muihin Euroopan maihin 3,6 % (2) sekä Afrikkaan 3,6 % (2). Vastauksien moodi oli Pohjoismaat ja variaatiosuhde 0,81 eli vastauksien hajonta oli melko suurta. Saadut vastaukset vastasivat hyvin teoreettisessa viitekehyksessä ilmoitetun pk-yritysbarometrin tuloksia pk-yritysten vientimaista. Tarkat jakaumat eri maiden välillä on havainnollistettu kuviossa 8 ja taulukossa 6.

Mihin maihin yritys vie tavaraa?

13 vastausta

**Kuvio 8.** Mihin maihin yritys vie tavaraa?**Taulukko 6.** Mihin maihin yritys vie tavaraa?

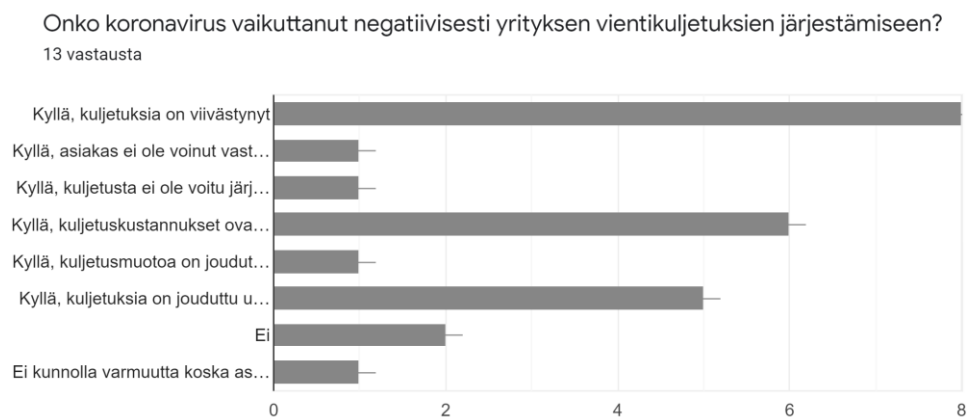
	Responses		Percent of Cases
	n	%	
Pohjoismaat	10	18,2 %	76,9 %
Muut EU-maat	8	14,5 %	61,5 %
Iso-Britannia	4	7,3 %	30,8 %
Venäjä	5	9,1 %	38,5 %
Muut Euroopan Maat	2	3,6 %	15,4 %
Yhdysvallat	3	5,5 %	23,1 %
Kanada	5	9,1 %	38,5 %
Keski-ja Etelä-Amerikka	4	7,3 %	30,8 %
Kiina	5	9,1 %	38,5 %
Muut Aasian maat	3	5,5 %	23,1 %
Afrikka	2	3,6 %	15,4 %
Australia	3	5,5 %	23,1 %
Lähi-itä	1	1,8 %	7,7 %
Total	55	100,0 %	423,1 %

6.2 Pandemioiden vaikutus vientikuljetuksissa

Osion ensimmäinen kysymys oli: Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen? Taulukosta 7 käy ilmi, että 61,5 % (8) vastaajista kertoi kuljetuksien viivästyneen koronaviruspandemian takia. Toiseksi suurin vaikutus oli kuljetuskustannuksien nousu 46,2 % (6). 38,5 % vastanneista oli joutunut uudelleen reitittämään kuljetuksia. Yksittäiset yritykset olivat myös kokeneet ongelmia siinä, ettei asiakas ollut voinut vastaanottaa lähetystä, kuljetusta ei ollut voitu ollenkaan järjestää tai kuljetusmuotoa oli jouduttu vaihtamaan. Vain 15,4 % (2) yrityksistä ei ollut kokenut koronaviruspandemian vaikuttaneen negatiivisesti vientikuljetuksiin. Lisäksi yksi vastaaja ei ollut varma koronaviruspandemian vaikutuksista, koska asiakas järjestää kuljetukset itse. Vastauksien moodi oli ”Kyllä, kuljetuksia on viivästynyt” eli sitä voidaan pitää isoimpana vaikutuksena vientikuljetuksille. Variaatiosuhde oli 0,68. Vastauksien jakautumista on havainnollistettu kuviolla 9.

Taulukko 7. Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen?

	Responses		Percent of Cases
	n	%	
Kyllä, kuljetuksia on viivästynyt	8	32,0 %	61,5 %
Kyllä, asiakas ei ole voinut vastaanottaa lähetystä	1	4,0 %	7,7 %
Kyllä, kuljetuksia ei ole voitu järjestää	1	4,0 %	7,7 %
Kyllä, kuljetuskustannukset ovat nousseet	6	24,0 %	46,2 %
Kyllä, kuljetusmuotoa on jouduttu vaihtamaan	1	4,0 %	7,7 %
Kyllä, kuljetuksia on jouduttu uudelleen reitittämään 6	5	20,0 %	38,5 %
Ei	2	8,0 %	15,4 %
Muu	1	4,0 %	7,7 %
Total	25	100,0 %	192,3 %



Kuvio 9. Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen?

Ristiintaulukoimalla ei löydetty viitteitä siitä, että kuljetusongelmat liittyisivät tiettyihin maihin tai kuljetusmuotoihin. 2 vastaajaa, joilla ei ollut ongelmia kuljetuksien kanssa ilmoitti käyttävänsä maantiekuljetusta joko aina tai usein. 5 vastaajaa, jotka myös ilmoittivat käyttävänsä maantiekuljetusta aina, kuitenkin vastasivat, että kuljetuksia oli viivästynyt, kustannukset nousseet ja kuljetuksia oli jouduttu uudelleen reitittämään. Vastauksista voitaisiinkin todeta, että koronaviruspandemian vaikutukset ovat laajoja eivätkä vaikutukset ole sidonnaisia tiettyyn kuljetusmuotoon tai maahan.

Toisena kysyttiin yrityksen nykytilannetta vientikuljetusjärjestelyjen osalta. Taulukosta 8 käy ilmi, että eniten vastausvaihtoehto ”tilanne on huonompi kuin keväällä 2020” 30,8 % (4). Loput vastausvaihtoehdot saivat saman verran vastauksia. Jokaisen prosenttiosuus oli 23,1 % (3). Vastauksien moodi oli siis ”tilanne on huonompi kuin keväällä 2020” ja variaatiosuhde 0,69 eli vastauksissa oli hajontaa melko paljon. Siitä miten yritys koki koronaviruspandemian nykytilanteen vaikuttavan vientiin ei löytynyt suoraa suhdetta johonkin tiettyyn kuljetusmuotoon tai vientimaahan.

Taulukko 8. Mikä vaihtoehtoista kuvaa parhaiten yrityksen nykytilannetta vientikuljetusjärjestelyjen osalta?

	n	%
Tilanne on parempi kuin keväällä 2020	3	23,1
Tilanne on huonompi kuin keväällä 2020	4	30,8
Tilanne on samanlainen kuin keväällä 2020	3	23,1
Koronavirus ei ole vaikuttanut vientikuljetusjärjestelyihin eli tilanne on samanlainen kuin ennen koronaviruspandemiaa	3	23,1
Total	13	100,0

6.3 Pandemioihin varautuminen

Kyselyn viimeisen osion ensimmäinen kysymys oli: Oliko yrityksellä valmis suunnitelma kuljetusongelmien varalta, ennen koronaviruspandemiaa? Vastaajista 30,8 % (4) oli valmis suunnitelma kuljetusongelmien varalta, ennen koronaviruspandemiaa. 69,2 % (9) tällaista suunnitelmaa ei ollut.

Yrityksiltä, jotka vastasivat edelliseen kysymykseen ”kyllä”, kysyttiin jatkokysymys: Oliko etukäteen tehdystä suunnitelmasta hyötyä? Neljästä yrityksestä, joilla valmis suunnitelma oli, kaksi koki suunnitelmasta olleen paljon hyötyä. Yksi yritys, koki suunnitelmasta olleen hieman hyötyä ja yksi yritys koki, ettei suunnitelma ollut toiminut. Lisäksi kysyttiin: Onko yritys tehnyt kuljetuksilleen riskianalyysejä? Neljästä yrityksestä, joilla oli valmis suunnitelma, puolet olivat tehneet kuljetuksilleen riskianalyysejä ja puolet eivät. Yritykset, jotka riskianalyysejä olivat tehneet, vastasivat myös ”kyllä” kysymykseen ” Oliko etukäteen tehdystä suunnitelmasta hyötyä?” Vastaukset antavat viitettä siitä, että riskianalyysejä laatiminen on auttanut yrityksiä tekemään toimivan suunnitelman pandemioiden varalle.

Yrityksiltä, joilla ei ollut suunnitelmaa mahdollisten pandemioiden varalle, kysyttiin: Aikooko yritys tulevaisuudessa varautua etukäteen mahdollisiin kuljetusongelmiin? Yhdeksästä yrityksestä, joilla valmista suunnitelmaa koronaviruspandemian varalle ei ollut 53,8 % (7) aikoo tulevaisuuden varalle tällaisen tehdä. Yksi yritys ei tällaista aio tehdä ja yksi yritys ei koe tällaista tarpeelliseksi. Yritys, joka ei kokenut tällaista suunnitelmaa tarpeelliseksi ei myöskään ollut havainnut, että koronaviruspandemialla olisi ollut vaikutusta heidän vientikuljetuksiinsa.

Kyselyn viimeinen kysymys oli kaikille kyselyyn osallistuneille. Kysymys oli avoinkysymys ja siihen vastaaminen oli vapaaehtoista. *”Olisiko yritys voinut varautua koronaviruspandemiaan paremmin vientikuljetuksissaan? Miten? ”*

” Ostamme palvelut yleensä sen verran isoilta toimijoilta, joten ei tarvinnut paljoa varautua itse ja ostoyrityksillä oli usein ehdottaa vaihtoehtoja. Vastaanottajien kohteissa tai maissa tapahtuviin sulkuihin jne. olisi ollut hyvä saada aiemmin selvyyksiä, mutta se ei juuri ollut omissa käsissä.”

” Yleisesti ottaen valmistus on suuresti keskitettyä, mikä tekee toimitusketjun riskialttiiksi. Pienempi keskittäminen vähentäisi riskejä.”

” Ei. Logistiikka toimii niin lyhyellä aikajänteellä, että ennakkoon varautuminen on suorastaan mahdotonta. Mahdollista olisi toki, mutta kustannukset nousisivat suhteettoman korkeiksi.”

” Suunnittelemalla vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen käyttöä.”

7 HAASTATTELUN TULOKSET

Tässä luvussa kerrotaan haastattelun keskeisimmät tulokset. Haastattelu suoritettiin huhtikuussa 2021 Microsoft Teams-puheluna, joka se kesti noin 45 minuuttia.

7.1 Teema 1: Taustatiedot

Kysymys: Työkokemus ja koulutus?

Haastateltava on työskennellyt reilut 15 vuotta myynnin ja kehitysprojektien parissa logistiikka-alan yrityksessä, joka tarjoaa lento-, rautatie- ja merirahtiin liittyviä kuljetus- ja huolintapalveluita. Lisäksi hän toimii viestinnän koordinaattorina ja tekee yhteistyötä sisarusyhtiön kanssa, joka tarjoaa maantiekuljetuspalveluja Euroopan sisällä. Nykyisen työkokemuksen lisäksi haastateltavalla on työskennellyt logistiikka alalla myös muutamassa muussa työpaikassa ja koulutukseltaan hän on kauppatieteiden maisteri.

7.2 Teema 2: Nykyhetki

Kysymys: Millä tavalla koronaviruspandemia vaikuttaa tällä hetkellä pk-yrityksien vientikuljetuksiin?

Haastattelusta kävi ilmi, että isoin haaste tällä hetkellä on konttipula. Kontit eivät tällä hetkellä kierrä normaalia vauhtia. Laivoja ei ole lähtenytkään matkaan tai rahdinkäsittelyajat satamissa ovat pidentyneet. Normaalisti kontti saapuu satamaan, se viedään asiakkaalle, puretaan ja palautetaan noin viidessä päivässä satamaan, josta se lähtee uudestaan kierrokselle. Nyt kuitenkin koronan takia satamissa on ollut ongelmia, kun henkilöstöä on sairastunut ja joitain satamia on jouduttu sulkemaan henkilöstöpulan takia. Tämä on johtanut siihen, että kontteja on kasaantunut väärin paikkoihin. Lisäksi Suomi sijaitsee maantieteellisesti syrjemmässä ja kontteja Suomeen tuodaan feeder-yhteydellä eli pienempi laiva tuo kontit Suomeen Euroopan pääsatamista. Konttipulan takia kontteja ei kuitenkaan ole aina saapunut Suomeen. Koronaviruspandemian alkaessa kontteja valmistavia tehtaita

oli suljettuna Kiinassa eli kalusto ei silloin päässyt uusiutumaan ja tämä myös osaltansa vaikuttaa nykyiseen tilanteeseen.

”Aasian tuonti on kuitenkin merkittävä tekijä. Kun tuontiliikenteen laivoja peruttiin, niin sehän tarkoittaa, että se sama laiva ei sitten 7–8 viikon jälkeen lähdekään myöskään Euroopasta pois päin.”

Toinen iso vaikutus on rahtikustannuksien nousu. Viime keväänä, kun tuonnin yhteyksiä ja laivoja peruttiin, niin varustamot ottivat käyttöön peak season surcharge lisämaksut eli merirahtien hinnat nousivat. Nyt konttipulan takia varustamot ovat lisäksi ottaneet käyttöön kalustolisiä. Normaalin rahdin päälle tulee siis erilaisia lisiä, joiden kustannukset ovat prosentuaalisesti merkittäviä. Myös lentorahtien hinnat ovat nousseet kapasiteetin tiputtua.

Lähetyksen koko korostuu tällä hetkellä. Yhtenä vaihtoehtona konttipulassa voidaan tarjota kappaletavaralähetyksiä, minkä takia kappaletavara operaattorit ovat alkaneet rajoittaa kappaletavaran kokoa. Isot lähetykset voidaan joutua pilkkomaan pienempiin osiin. Logistiikka-alan yritykset ovat kuitenkin pyrkineet tarjoamaan erilaisia vaihtoehtoja, kuten charter laivoja. Toisaalta, nyt kun valtaosa lentoliikenteestä kulkee rahtikoneissa, mahtuu koneisiin isompia lähetyksiä kuin matkustajakoneisiin.

Kysymys: Kuinka nopeasti uudet rajoitukset näkyvät vientikuljetuksissa? Onko tässä viivettä?

Uusien viranomaisrajoitusten näkyminen kuljetuksissa on hyvin paikallista eikä se vaikuta isossa mittakaavassa kuljetuksiin. Viranomaisrajoitukset eivät myöskään yleensä koske tavaravirtoja. Isompi vaikutus on ollut kapasiteettirajoitteilla, jotka ovat syntyneet, kun tuonnissa jäi aluksi pois ja kalusto jakautui epätasaisesti. Tämä näkyy noin 2–3 kuukauden viiveellä viennissä.

Kysymys: Miten tilanne on muuttunut viime keväästä?

Koronaviruspandemian alkaessa vaikutukset näkyivät eniten lentoliikenteessä, kun matkustajalentoja peruttiin. Meriliikenne silloin toimi suhteellisen normaalisti. Lentojen kapasiteetti ei ole vieläkään normaalitasolla, mutta logistiikkayritykset ovat rakentaneet omia charter-verkostoja ja rahtikoneita on lisätty. Lentoliikenne ei ole vielä palautunut samanlaiseksi kuin se oli ennen pandemian alkamista, mutta vuodessa palvelutasoa lentojen osalta on saatu parannettua. Tällä hetkellä ongelmia on enemmän meriliikenteessä konttipulan takia.

Maakohtaisesti asiaa tarkasteltaessa ensimmäisenä vaikutukset näkyivät Kiinassa:

”Kun Kiina meni ensimmäisenä kiinni, niin sitten kuviteltiin, että no, eihän tämä nyt aiheuttanut loppujen lopuksi paljon ongelmia. Okei, se aiheutti tietysti sitä, että sinne kun saatiin lähetys perille, niin jos siellä esimerkiksi olisi pitänyt ylittää Kiinan maakunnan sisäinen raja ja siellä oli kuljetuskiellot päällä, niin useimmissa paikoissa kriittiset tuotteethan sai kuljettaa, mutta ne meni hitaammin perille. Oli vähemmän kuskeja, oli vähemmän kalustoa, enemmän tarkastuksia, byrokratiaa. Mut se Kiina loppujen lopuksi silloin sujui aika hyvin. Oikeastaan semmoisia niinku missä olisi sisämaassa tai määrämaassa, kohdemaassa tullut jotain ongelmia niin viime vuoden lopusta alkaen USA, joka on tietysti suomalaisille yrityksille iso markkina myöskin.”

Yhdysvalloissa itä- ja länsirannikon satamat ovat olleet tukossa. Koronan takia henkilöstöä on liian vähän eikä lisää voida palkata altistumisien takia. Tämä on hidastanut laivojen purkamista. Nyt Intian tilanne on kysymysmerkinä. Erilaiset uudet rajoitukset ja kiellot aiheuttavat viivästyksiä kuljetuksissa.

Viime vuonna Turkilla oli sääntö, ettei rajaa saanut ylittää ilman 14 vrk karantenia. Italiassa oli myös kuljetusviiveitä silloin kun pandemia tilanne siellä oli paha. EU:n sisällä vaikutukset ovat paikallisia riippuen maiden rajoituksista. Rajoitukset aiheuttavat viiveitä, mutta tavaravirta pääsee silti liikkumaan.

7.3 Teema 3: Tulevaisuus

Kysymys: Tulevatko kuljetusketjut palaamaan takaisin normaaleiksi vai tuleeeko niihin pysyviä muutoksia koronan myötä?

Haastattelussa ilmeni Lentoyhtiöiden arvioineen, että lentoliikenne normalisoituisi vuoteen 2022 mennessä. Luultavasti kuitenkin joitain lentoyhtiöitä tulee lopettamaan, mikä vaikuttaa lentoyhteyksien määrään. Lentoyhtiöiden tulee myös paikata tehtyjä taloudellisia tappioita eli lentorahtien hinnat tulevat tuskin hetkeen laskemaan. Pitkällä tähtäimellä ajateltuna kapasiteetillisesti lentoliikenne tulee varmasti jossain vaiheessa palautumaan.

Merirahdin kannalta haastateltava olisi ennen Suezin kanavan onnettomuutta sanonut, että tilanne alkaa tasaantua loppuvuodesta. Tämä onnettomuus kutienkin sotki koko maailman merirahtimarkkinan uudestaan. Tasaantumassa ollut kapasiteetti tilanne meni uudelleen sekaisin. Kontit ovat taas väärissä paikoissa, niitä on liian vähän, laivoja ei ole saatu purettua ja monet Euroopan satamat ovat ruuhkautuneet.

”Tulevaisuudessa saatetaan olla enemmän varuillaan silloin kun kaikki toimii niin kuin pitää, että mitä seuraavaksi tapahtuu?”

Kysymykset: Uskotko, että mahdollisten uusien pandemioiden uhka tulee muuttamaan kuljetusketjuja tulevaisuudessa? Onko tämän pandemian aikana opittu jotain? Tulisiko tulevaisuudessa tehdä jotain toisin?

”Ainakin koen, että meidän yrityksessä, meidän asiakaskunnassa on selkeästi näkyvissä se, että moni osaa just kysyä niitä vaihtoehtoja sen sijaan, että otetaan aina se merirahti tai aina se lentorahti mikä on totuttu ottamaan.”

Näiden lisäksi myös varautumisen ja suunnitelmallisuuden tärkeys korostuu. Monet, etenkin isot yritykset ovat kehittäneet omaa kriisivalmiuttaan, suunnitelmiaan ja luoneet sisäisiä prosesseja tällaisiin yllättäviin tilanteisiin reagoimiseen.

Erilaiset yhdistelmäkuljetukset ovat lisääntyneet ja ne saattavat jäädä pysyviksi pandemian jälkeenkin. Sen sijaan, että tavarat kuljetetaan esimerkiksi aina merirahdilla Australiaan, voidaan tavarat tarvittaessa ensin lennättää Singaporeen, mistä tavarat jatkavat laivalla Australiaan. Tällaisilla erityyppisillä yhdistelmäkuljetuksilla saadaan optimoitua kuljetuskustannuksia ja kuljetusaikoja. Etenkin tuonnissa on nähty myös uusia erikoisratkaisuja, kun tavaroita on esimerkiksi tuotu reikällä Kiinasta Suomeen. Tarpeen vaatiessa myös viennissä voitaisiin käyttää tällaista ”out of the box” ajattelumallia.

Kun Islannin tuhkapilvi pysäytti Euroopan lentorahtiliikenteen vuosia sitten, se oli katastrofi. Siitä kuitenkin opittiin ja ne opit ovat auttaneet reagoimaan tähän pandemiaan. Haastateltava uskookin, että tästä pandemia tilanteesta opitaan myös jotain.

7.4 Teema 4: Varautuminen

Kysymys: Mitkä ovat yleensä vientikuljetuksien isoimmat riskipisteet?

Esille nousi aikataulumuutokset sekä ”just in time” ajattelu. Asiakkaat ovat tottuneet tekemään tilaukset varastojen tasojen ollessa tietyllä tasolla ja odottavat tavaransa saapuvan tietyssä ajassa. Nyt kuljetusaikojen pidentyessä ei asioita voi enää hoitaa viime tipassa.

Toinen riskipiste on yllättävät kuljetuskulut. Rahdin hinta on tiedossa tavaraa lähettäessä, mutta jos esimerkiksi maakunnan rajat ovat kiinni tai tulee muita esteitä, täytyy tavaroita varastoida. Voi myös olla, että tavaraa ei voida toimittaa alun perin sovittuun paikkaan ja se pitää uudelleen reitittää. Näistä tulee lisäkuluja rahdin maksajalle.

Kysymys: Kuinka tärkeänä näet, että pk-yritykset varautuvat mahdollisiin ongelmiin kuljetusketjuissa?

”Kyllä ennakointi ja suunnitelmallisuus ovat tärkeitä.”

Kysymys: Kuinka mahdollisiin riskeihin voitaisiin varautua etukäteen?

Kannattaa olla tiiviissä yhteydessä tavaran vastaanottajan kanssa. Tämä auttaa saamaan tietoa paikallisesta lainsäädännöstä sekä varmistamaan, että vastaanottaja pystyy vastaanottamaan lähetysten. Lisäksi kannattaa seurata yleistä uutisointia pandemiatilanteesta ja logistiikkayhtiöiden tiedotteita. Logistiikkayhtiöillä on sähköisiä työkaluja, joiden avulla on mahdollista seurata lähetysten etenemistä ja mahdollisista viivästyksistä kannattaa informoida vastaanottajaa. Olemalla yhteydessä kuljetusyritykseen saa ajantasaisimman tiedon lähetysten tilanteesta.

Kauppasopimukset tulisi myös tehdä hyvin, sillä niistä käy ilmi kenen maksettavia kuljetuksista mahdollisesti aiheutuvat ylimääräiset kulut ovat. Ennakointi on myös tärkeää. Kuljetuksia kannattaa kysellä logistiikkayrityksiltä hyvissä ajoin. Mitä aikaisemmin sen parempi. Lisäksi tulisi toimia suunnitelmallisesti ja punnita erilaisia kuljetusvaihtoehtoja.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä luvussa käydään läpi johtopäätökset, joihin tutkimuksella on päädytty. Näiden lisäksi luku sisältää pohdintaa, tutkimuksen luotettavuuden arviointia ja jatkotutkimusehdotukset.

Tutkimuksen päätutkimuskysymys oli:

Miten pandemian vaikuttaa suomalaisten pk-yritysten vientikuljetuksiin?

Alatutkimuskysymyksiä olivat:

- *Olivatko suomalaiset pk-yritykset varautuneet pandemioihin vientikuljetuksissaan?*
- *Miten suomalaiset pk-yritykset voisivat varautua pandemioihin entistä paremmin vientikuljetuksissaan?*

8.1 Pandemian vaikutukset pk-yrityksien vientikuljetuksiin

Teoriaosuudessa ilmi tulleista pandemian vaikutuksista pk-yrityksien vientikuljetuksiin, tutkimuksessa korostui kuljetuksien viivästyminen ja kustannuksen kasvaminen. Pandemian alkaessa viivästyksiä ja ongelmia oli eniten lentoliikenteessä, koska kapasiteettia ei ollut tarpeeksi matkustajalentojen vähentyessä. Tällä hetkellä viivästyksiä on enemmän merirahdissa konttipulan takia. Maakohtaisesti tilanne muuttuu jatkuvasti. Uusia maakohtaisia rajoituksia voi tulla nopealla aikataululla. Rajoitukset eivät pääasiallisesti koske tavaravirtoja, mutta erilaiset rajoitimenpiteet aiheuttavat viivästyksiä.

Kustannusten nousu näkyy erityisesti lento- ja merikuljetuksissa. Lentoliikenteen rahtihinnat ovat nousseet kapasiteetin vähennettyä, kun kysyntää on enemmän kuin tarjontaa. Vaikutukset saattavat olla pitkäkestoisia lentoyhtiöiden paikatessa tekemiään tappioita vielä pandemian jälkeenkin. Merirahtiliikenteessä kustannusten nousu taas näkyy erilaisten lisien muodossa. Näiden lisäksi kustannuksia voi

aiheutua, jos kuljetusmuotoa joudutaan vaihtamaan, lähetyksiä uudelleen reitittämään, varastoimaan tai palauttamaan lähettäjälle vallitsevan koronapandemian takia.

8.2 Yritysten varautuminen pandemioihin

Koronaviruspandemia iski yllättäen eivätkä useat yritykset olleet siihen varautuneet vientikuljetuksissaan. Tutkimusta tehdessä ilmeni kuitenkin neljä hyvää tapaa, miten yritykset voisivat jatkossa varautua pandemioihin vientikuljetuksissaan.

Kommunikointi sidosryhmien kanssa on tärkeää. Asiakkaalta on hyvä tarkistaa pysyväthän he vastaanottamaan lähetyksen silloin, kun toimitus on sovittu. Lisäksi asiakkaalta ja huolintayhtiöltä on mahdollista saada tietoa kohdemaan uusista rajoituksista. Huolintayhtiöltä saa lisäksi ajantasaista tietoa kuljetuksen aikataulusta ja mahdollisista viivästyksistä. Nämä on hyvä informoida myös asiakkaalle ja tarvittaessa keskustella esimerkiksi siitä onko lähetyksen viivästyminen kuinka kriittistä asiakkaalle vai haluaisiko asiakas esimerkiksi maksaa enemmän nopeamasta kuljetusmuodosta.

Kauppasopimukset tulisi laatia tarkasti ja niistä tulisi käydä selkeästi ilmi toimitusehto ja se kenelle lähetyksen kustannukset kuuluvat. Näin vältetään erimielisyyksiltä mahdollisten lisäkustannusten osalta.

Ennakoinnin ja suunnitelmallisuuden tärkeys korostuvat pandemian aikana. Tuleviin kuljetuksiin tulisi alkaa valmistua hyvissä ajoin, jotta mahdollisilta viivästyksiltä välttyttäisiin. Tarpeen vaatiessa tulisi harkita myös vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen käyttämistä.

8.3 Tutkimuksen luotettavuuden arviointi

Tieteellistä tutkimusta tehdessä pyritään mahdollisimman luotettavan tiedon saamiseen. Tutkimuksen luotettavuuteen arvioimiseen liittyy kaksi tärkeää käsitettä: validiteetti ja reliabiliteetti. Validiteetti tarkoittaa oikeiden asioiden tutkimista eli sitä ovatko tutkimusmenetelmät olleet oikeat ja onko tutkittu oikeita asioita. Validiteetti voidaan jakaa vielä sisäiseen ja ulkoiseen. Ulkoisella validiteetilla tarkoitetaan tulosten yleistettävyyttä eli sitä vastasiko otos populaatiota. Sisäinen validiteetti taas liittyy syy-seuraus-suhteeseen eli siihen ovatko tutkimustulokset oikeasti seurasta asiasta X vai voisiko tuloksien taustalla ollakin asia Y, jota ei ole otettu huomioon. (Kananen, 79–81.)

Reliabiliteetti tarkoittaa tutkimustulosten pysyvyyttä eli sitä olisivatko tutkimuksen tulokset samat, jos tutkimus tehtäisiin uudelleen. Opinnäytetyötä tehdessä tutkimuksen kaikki vaiheet tulee kuvailla mahdollisimman tarkasti ja perustella. Tämä mahdollistaa tutkimuksen toistamisen ja tutkimusprosessin arvioimisen. (Kananen, 83.)

Tämän opinnäytetyön kyselyn ulkoinen validiteetti ei täyty. Tuloksia ei siis voi yleistää koko populaatioon, mutta tulokset ovat suuntaa antavia ja haastattelun tulokset tukivat kyselystä saatuja vastauksia. Kyselyn validiteettia olisi voitu parantaa käyttämällä satunnaisotantaa ja kasvattamalla otannan määrää. Entistä luotettavimpien haastattelutuloksien saamiseksi myös haastatteluja olisi voitu tehdä enemmän.

8.4 Jatkotutkimusehdotukset

Koronaviruspandemia on ilmiönä uusi, eikä tällä vuosituhanella ole vastaavan suuruisia pandemioita aiemmin nähty. Aiheeseen liittyvää tutkittavaa logistiikan näkökulmasta löytyy paljon. Olisi mielenkiintoista tutkia, onko koronaviruspandemian vaikutuksilla merkittäviä eroja viennin ja tuonnin välillä. Lisäksi tutkimusta voitaisiin laajentaa vientikuljetuksista koko toimitusketjuun tai sen eri osiin.

LÄHTEET

Anttila, V. 2021. Uusi koronavirus (COVID-19). Lääkärikirja Duodecim. Viitattu 27.3.2021. <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01257>

Burns, M. G. 2016. Logistics and transportation security: a strategic, tactical, and operational guide to resilience. Boca Raton. CRC Press.

CSSE. The Center for Systems Science and Engineering (CSSE). 2021. COVID-19 Dashboard. Johns Hopkins University (JHU) Viitattu 16.3.2021. <https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

DSV. Koronavirus COVID-19. Viitattu 1.4.2021. <https://www.fi.dsv.com/about-dsv/press/Coronavirus>

Fimea. Pandemia. Viitattu 1.4.2021. <https://www.fimea.fi/ammattilaiset/influenssa/pandemia>

Freja. 2020. Incoterms® 2020 -muistilista. Viitattu 19.5.2021. freja.com/fi/uutiset/incoterms-2020-muistilista/

Heiskanen, H. 2020. Koronavirus pani globalisaation tauolle –Historiassa pandemiat ovat aina seuranneet ihmiskunnan kehitystä. Verkko-lehti. Viitattu 1.4.2021. <https://yle.fi/uutiset/3-11271465>

Hörkkö, H. Koskinen, H. Laitinen, P. Mattson, M. Ollikainen, J. Reinikainen, A. & Wedermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uud. painos. Helsinki. Suomen spedservice.

International Chamber of Commerce. 2020. ICC FORCE MAJEURE AND HARDSHIP CLAUSES. Viitattu 13.2.2021. <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2020/03/icc-force majeure-hardship-clauses-march2020.pdf>

IPBES. 2020. Workshop Report on Biodiversity and Pandemics of the Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services. Viitattu 6.3.2021. https://ipbes.net/sites/default/files/2020-12/IPBES%20Workshop%20on%20Biodiversity%20and%20Pandemics%20Report_0.pdf

Kananen, J. 2010. Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

KvantiMOTV. 2017. Hajontaluvut. Viitattu 25.4.2021. <https://www.fsd.tuni.fi/metelmaopetus/hajontaluvut/hajontaluvut.html>

Logistiikan maailma a. 2021. Huolinta. Viitattu 3.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/>

Logistiikan maailma b. 2021. Kuljetus. Viitattu 4.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/>

Logistiikan maailma c. 2021. MAANTIEKULJETUSTEN LUVAT, KÄYTTÖTILANTEET, PROSESSI JA MARKKINAT. Viitattu 4.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/luvat-kayttotilanteet-prosessi-ja-markkinat/>

Logistiikan maailma d. 2021. LENTOKULJETUSTEN KUSTANNUSVAIKUTTAJAT JA – SUORITTEET. LENTORAHTIKIRJA (AIR WAYBILL, AWB). Viitattu 4.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/kustannusvaikuttajat-ja-suoritteet/>

Logistiikan maailma e. 2021. Viitattu 4.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/lentorahtikirja-air-waybill-awb/>

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. 1. painos. Tammer-teknikka / Amk-kustannus Oy.

Railas, L. 2020. Incoterms® 2020: käyttäjän käsikirja. 1. painos. Helsinki. Kauppa-kamari.

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry. 2020. Koronaviruksen vaikutukset huolinta- ja logistiikka-alaan. Viitattu 16.3.2021. <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/uutiset/uutisarkisto/2020/koronaviruksen-vaikutukset-huolinta-ja-logistiikka-alaan-paivitetty-17.6.2020.html>

Suomen Yrittäjät, Finnvera Oyj, työ- ja elinkeinoministeriö. 2020. PK-YRITYSBAROMETRI SYKSY 2020. Helsinki. Suomen Yrittäjät ry. Viitattu 13.2.2021. https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/sy_pk_barometri_syksy2020_vk_raportti.pdf

Suomen Yrittäjät, Finnvera Oyj, työ- ja elinkeinoministeriö. 2021. PK-YRITYSBAROMETRI KEVÄT 2021. Helsinki. Suomen Yrittäjät ry. Viitattu 27.3.2021. https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/pk_barometri_kevat2021.pdf

Tapaninen, U. 2018. Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Helsinki. Otatieto. Viitattu 22.3.2021. <https://www.ellibslibrary.com/book/9789516723764>

Tilastokeskus. Käsitteet. viitattu 13.2.2021. <https://www.stat.fi/meta/kas/index.html?P>

Tulli. 2020. Tavaroiden ulkomaankauppa yritysten kokoluokittain. Helsinki. Viitattu 25.2.2021. <https://tulli.fi/documents/2912305/3536511/Tavaroiden+ulkomaankauppa+yriyten+kokoluokittain%2C+hein%C3%A4-syyskuu+2020.pdf/9ec2215d-6db2-2355-1278-a103e5a4ea43/Tavaroiden+ulkomaankauppa+yriyten+kokoluokittain%2C+hein%C3%A4-syyskuu+2020.pdf?t=1608640123014>

V 50/1988. YLEISSOPIMUS kansainvälistä tavarankauppaa koskevista sopimuksista. Finlex. Viitattu 3.2.2021. https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1988/19880050/19880050_2

Vesterinen, P. 2011. Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Helsinki. Kauppakamari.

World Health Organization. 2010. What is a pandemic? Viitattu 6.3.2021.
https://www.who.int/csr/disease/swineflu/frequently_asked_questions/pandemic/en/

Yrittäjät. 2021. Yrittäjyys Suomessa. Viitattu 15.4.2021 <https://www.yrittajat.fi/suomen-yrittajat/yrittajyys-suomessa-316363>

LIITE 1

1(4)

Kyselylomake

Pandemian vaikutukset pk-yrityksien vientikuljetuksiin

Tämä kysely on osa Vaasan ammattikorkeakoulun opinnäytetyötä. Kyselyn tavoitteena on selvittää koronapandemian vaikutuksia pk-yrityksien vientikuljetuksiin sekä yrityksen varautumista mahdollisiin pandemioihin heidän kuljetusjärjestelyissään. Pk-yritykseksi eli pieneksi tai keski-suureksi yritykseksi määritellään yritys, jolla on alle 250 työntekijää ja enintään 50 miljoonan euron vuosittainen liikevaihto tai taseen loppusumma maksimissaan 43 miljoonaa euroa.

***Pakollinen**

Onko yritys pk-yritys ja onko sillä vientikuljetuksia? *

Kyllä

Ei **Ei, vastaus johtaa kyselyn lähettämiseen.**

Seuraava  Sivun 1 / 6

Pandemian vaikutukset pk-yrityksien vientikuljetuksiin

***Pakollinen**

Yrityksen taustat

Yrityksen henkilöstömäärä?

Alle 10 työntekijää

10-49 työntekijää

50-249 työntekijää

Yrityksen toimiala?

Oma vastauksesi _____

Onko yritys ulkoistanut logistiikkaansa? *

Yritys hoitaa itse kaiken logistiikkaan liittyvän.

Yritys ostaa satunnaisia palveluja, kuten kuljetuksia.

Yritys ostaa ison osan logistisista palveluista, mutta tekee itse isoimmat päätökset.

Yrityksen koko logistiikka on ulkoistettu.

Mitä kuljetusmuotoja yritys käyttää? *

	Aina	Usein	Joskus	Ei ikinä
Maantiekuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Merikuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lentokuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rautatiekuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhdistelmäkuljetus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Posti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mihin maihin yritys vie tavaraa? *

Voit valita useamman vaihtoehdon

- Pohjoismaat
- Muut EU-maat kuin edellä mainitut
- Iso-Britannia
- Venäjä
- Muut Euroopan maat pois lukien edelle mainitut
- Yhdysvallat
- Kanada
- Keski- ja Etelä-Amerikka
- Kiina
- Muut Aasian maat
- Afrikka
- Australia
- Lähi-itä

Takaisin

Seuraava

Sivu 2 / 6

Koronaviruksen vaikutukset vientikuljetuksiin


Onko koronavirus vaikuttanut negatiivisesti yrityksen vientikuljetuksien järjestämiseen? *

Voit valita useamman vaihtoehdon

- Kyllä, kuljetuksia on viivästynyt
- Kyllä, asiakas ei ole voinut vastaanottaa lähetystä
- Kyllä, kuljetusta ei ole voitu järjestää
- Kyllä, kuljetuskustannukset ovat nousseet
- Kyllä, kuljetusmuotoa on jouduttu vaihtamaan
- Kyllä, kuljetuksia on jouduttu uudelleen reitittämään
- Ei
- Muu: _____

Mikä alla olevista vaihtoehdoista kuvaa parhaiten yrityksen nykytilannetta vientikuljetusjärjestelyjen osalta?


- Tilanne on parempi kuin keväällä 2020
- Tilanne on huonompi kuin keväällä 2020
- Tilanne on samanlainen kuin keväällä 2020
- Koronavirus ei ole vaikuttanut vientikuljetusjärjestelyihin eli tilanne on samanlainen kuin ennen koronaviruspandemiaa

Takaisin Seuraava  Sivu 3 / 6

Pandemioihin varautuminen

Oliko yrityksellä valmis suunnitelma kuljetusongelmien varalta, ennen koronaviruspandemiaa? *

- Kyllä **Kysely siirtyy kohtaan Pandemioihin varautuminen**
- Ei **Kysely siirtyy kohtaan Kuljetusriskeihini varautuminen tulevaisuudessa**

Takaisin Seuraava  Sivu 4 / 6

4(4)

Pandemioihin varautuminen

Oliko etukäteen tehdystä suunnitelmasta hyötyä? *

Kyllä, paljon

Kyllä, hieman

Suunnitelma ei toiminut

Suunnitelmaa ei ole tarvinnut käyttää

Onko yritys tehnyt kuljetuksilleen riskianalyysia?

Riskianalyysi on menetelmä, jolla tunnistetaan ja arvioidaan riskit, jotka voisivat toteutuessaan vaarantaa yrityksen toiminnan. Se koostuu mm. riskien tunnistamisesta ja arvioinnista sekä riskienhallinnan suunnittelusta.

Kyllä

Ei

Olisiko yritys voinut varautua koronaviruspandemiaan paremmin vientikuljetuksissaan? Miten?

Oma vastauksesi

Takaisin Lähetä

Sivu 6 / 6

Kuljetusriskeihini varautuminen tulevaisuudessa

Aikooko yritys tulevaisuudessa varautua etukäteen mahdollisiin kuljetusongelmiin?

Kyllä

Ei

Yritys ei koe tällaista tarpeelliseksi

Olisiko yritys voinut varautua koronaviruspandemiaan paremmin vientikuljetuksissaan? Miten?

Oma vastauksesi

Takaisin Lähetä

Sivu 6 / 6

LIITE 2

HAASTATTELULOMAKE

**Teema 1: Taustatiedot**

- Nimi
- Työkokemus ja koulutus

*Tutkimuksessa ei tulla mainitsemaan haastateltavia tai heidän edustamiaan yrityksiä nimeltä

Teema 2: Nykyhetki

- Millä tavalla koronaviruspandemia vaikuttaa tällä hetkellä pk-yrityksien vientikuljetuksiin?
- Kuinka nopeasti uudet rajoitukset näkyvät vientikuljetuksissa? Onko tässä viivettä?
- Onko tilanne muuttunut viime keväästä?

Teema 3: Tulevaisuus

- Tulevatko kuljetusketjut palaamaan takaisin normaaleiksi vai tuleeeko niihin pysyviä muutoksia koronapandemian myötä?
- Uskotko, että mahdollisten uusien pandemioiden uhka tulee muuttamaan kuljetusketjuja tulevaisuudessa?
- Onko tämän pandemian aikana opittu jotain? Tulisiko tulevaisuudessa tehdä jotain toisin?

Teema 4: Varautuminen

- Mitkä ovat yleensä vientikuljetuksien isoimmat riskipisteet?
- Kuinka tärkeänä näet, että pk-yritykset varautuvat mahdollisiin ongelmiin kuljetusketjuissa?
- Kuinka mahdollisiin riskeihin voitaisiin varautua etukäteen?