



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Panu Pöytälaakso

POIKKEUSTILANTEIDEN VAIKUTUS KAN- SAINVÄLISIIN VIENTIKULJETUKSIIN

Liiketalous
2022

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Panu Pöytälaakso
Opinnäytetyön nimi	Poikkeustilanteiden vaikutus kansainvälisiin vientikuljetuksiin
Vuosi	2022
Kieli	suomi
Sivumäärä	57 + 1 liite
Ohjaaja	Peter Smeds

Tämä opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona teknologiateollisuudessa toimivalle yhtiölle. Yritys toimii meri- ja energiatekniikkamarkkinoilla tarjoten liiketoiminnallaan täyden elinkaaren ratkaisuja. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, miten poikkeustilanteet COVID-19 pandemia ja Ukrainan kriisi 2022 ovat vaikuttaneet yrityksen vientikuljetuksiin ja miten yrityksen kuljetusorganisaatio pystyy varautumaan poikkeustilanteiden tuomiin haasteisiin ja riskeihin.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta luvusta. Ensimmäisessä luvussa käsitellään vientikuljetuksia prosessin ja kuljetusmuotojen näkökulmasta. Toisessa luvussa käsitellään poikkeustilanteita ja niiden vaikutusta vientikuljetuksiin. Viimeisessä teoriaosuudessa käydään läpi toimitusehtoja ja riskienhallintakeinoja. Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena teemahaastatteluna kohdeyrityksen työntekijöille ja huolinta-alan asiantuntijoille.

Poikkeustilanteet ovat aiheuttaneet vientikuljetuksien viivästymisen ja rahtihintojen voimakkaan nousun. Varautumisen näkökulmasta toimeksiantajan on tärkeää kiinnittää huomiota kuljetussuunnitteluun, sopimukseen, ennakointiin ja organisaation viestintään.

ABSTRACT

Author	Panu Pöytälaakso
Title	The Impact of the Exceptional Circumstances on Export Transportations.
Year	2022
Language	Finnish
Pages	57 + 1 Appendice
Name of Supervisor	Peter Smeds

This thesis was made as an assignment for a company which is operating in the field of technological industry. The company operates in the marine and energy markets, offering complete lifecycle solutions. The objective of the thesis was to find how the pandemic and the Ukraine crisis have affected the company's export transportation and how the company's transport organization can prepare for the challenges and risks brought on by exceptional situations.

The theoretical framework of this thesis consists of three chapters. The first chapter examines the export transportation view of process and mode of transportation. The second chapter discusses the Covid pandemic, the crisis in Ukraine and the effects of these exceptional circumstances towards export transportation. The final chapter introduces incoterms and risk management. This thesis was carried out as a qualitative themed interview among selected employees of the target company and experts in the forwarding industry.

The pandemic and the crisis in Ukraine have caused delays in export transports and increased freight costs. From the perspective of preparing for what, it is important for the target company to pay attention to transport planning, contracts, forecasting and organizational communication.

Keywords export, transportation, risk management, exceptional circumstance

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	8
1.1	Tutkimuksen tavoite, rajaukset ja tutkimuskysymykset.....	8
1.2	Tutkimuksen rakenne	9
1.3	Kohdeyritys	9
2	VIENTIKULJETUKSET	10
2.1	Kuljetusmuodot.....	10
2.1.1	Maantiekuljetus	11
2.1.2	Merikuljetus	11
2.1.3	Lentokuljetus.....	12
2.1.4	Yhdistelmäkuljetus	14
2.1.5	Erikoiskuljetus	14
2.2	Kuljetusprosessi	15
2.2.1	Vientipakkaus	16
3	POIKKEUSTILANNE	18
3.1	COVID-19 Pandemia.....	18
3.2	Ukrainan kriisi -22	19
3.3	Poikkeustilanteiden vaikutus vientikuljetuksiin	20
4	VARAUTUMINEN POIKKEUSTILANTEISIIN VIENTIKULJETUKSISSA.....	23
4.1	Toimituslausekkeet	23
4.2	Riskianalyysi	25
4.2.1	Riskienhallinta	27
4.2.2	Riskien arviointi	28
4.2.3	Yrityksen riskipolitiikka.....	29
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS	31
5.1	Teoreettinen viitekehys	31

5.2	Tutkimusmenetelmät.....	32
5.3	Tutkimuksen suunnittelu ja toteutus.....	34
5.4	Aineiston käsittely ja analyysi	36
6	TUTKIMUSTULOKSET	37
6.1	Haastateltavat.....	37
6.2	Teema 1: Taustatiedot.....	37
6.3	Teema 2: Nykyhetki	38
6.4	Teema 3: Tulevaisuus.....	41
6.5	Teema 4: Varautuminen	42
7.	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	46
7.1	Tutkimustulosten johtopäätökset	46
7.1.1	Taustatiedot	46
7.1.2	Nykyhetki.....	46
7.1.3	Tulevaisuus.....	48
7.1.4	Varautuminen	49
7.2	Tutkimuksen luotettavuus	51
7.3	Toimeksiantajan saama hyöty ja jatkotutkimusehdotukset.....	53
	LÄHTEET	54

LIITTEET

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Lentorahtilähetyksen perusprosessi. (Logistiikan maailma, 2022.).....	12
Kuvio 2. Pakkauksiin kohdistuvia rasituksia. (Logistiikan maailma, 2022.)	16
Kuvio 3. PK-RH riskienhallinta - Nelikenttäanalyysi – SWOT. (Suomen Riskienhallintayhdistys Ry, 2022.)	26
Kuvio 4. Riskienhallinnan osa-alueet. (Vesterinen 2011, 113.)	27
Kuvio.5 Riskien arviointitaulukko. (Vesterinen 2011, 115.)	28
Kuvio.6 Teoreettinen viitekehys.....	31
Taulukko 1. Haastateltavien taustatiedot.....	36

LIITELUETTELO

LIITE 1. Haastattelukysymykset

1 JOHDANTO

Tämä tutkimus on tehty toimeksiantona teknologiateollisuuden yritykselle, jonka liiketoiminta perustuu tarjoamaan räätälöityjä ratkaisuja meri- ja energiatekniikka markkinoille. Toimeksiannon tarkoituksena on luoda yhtiön kuljetusorganisaatiolle valmiuksia varauduttaessa poikkeustilanteiden tuomiin haasteisiin kansainvälisissä vientikuljetuksissa. Idea opinnäytetyölle syntyi kohdeyrityksen henkilöstön tarpeesta saada ratkaisuja vientikuljetusten organisointiin poikkeustilanteiden aikana sekä aiheen ajankohtaisuuden vuoksi. Kohdeyrityksen kuljetusyksikön toimipaikka sijaitsee Suomessa Pohjanmaan alueella.

1.1 Tutkimuksen tavoite, rajaukset ja tutkimuskysymykset

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten poikkeustilanteet kuten COVID-19 pandemia ja VenAnssi123äjän hyökkäys Ukrainaan helmikuussa 2022 ovat vaikuttaneet kohdeyrityksen vientikuljetuksiin ja siihen liittyvään prosessiin.

Opinnäytetyö rajattiin koskemaan vain kohdeyrityksen vientikuljetuksia, koska henkilöstöllä on monipuolisemmat mahdollisuudet vaikuttaa vientikuljetusten prosesseihin verrattaessa tuontikuljetuksiin poikkeustilanteiden aikana. Tähän vaikuttaa mm. toimituksien laaja säännöllisyys tuontikuljetuksissa.

Opinnäytetyön tutkimusongelmana on selvittää, miten poikkeustilanteet ovat vaikuttaneet toimeksiantajan käyttämiin kansainvälisiin kuljetuksiin. Tarkoituksena on myös tutkia, miten voidaan varautua jatkossa näiden tilanteiden vaikutuksiin kuljetusten organisoinnissa.

Eriteltyt kysymykset:

1. Miten kansainväliset poikkeustilanteet vaikuttavat toimeksiantajan vientikuljetuksiin?
2. Miten kohdeyrityksen kuljetusyksikkö voi varautua poikkeustilanteiden aiheuttamiin haasteisiin/riskeihin?

1.2 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus koostuu teoreettisesta viitekehyksestä sekä empiirisestä tutkimuksesta. Johdannon jälkeen tutkimuksessa paneudutaan teoriaosuuteen, jossa käsitellään ensimmäiseksi eri kuljetusmuotoja ja sen jälkeen kuljetusprosessia. Teoriaosuu- den toisessa luvussa käsitellään poikkeustilannetta COVID-19 pandemian ja Ukrai- nan kriisin 2022 näkökulmasta. Viimeisessä teoria luvussa tarkastellaan poikkeus- tilanteisiin varautumista vientikuljetuksien kannalta, johon sisältyy toimitusehto- jen ja riskianalyysin käsittely.

1.3 Kohdeyritys

Kohdeyrityksenä tutkimuksessa on teknologiateollisuuden yritys, joka on meri- ja energiatekniikkamarkkinoiden globaali johtaja älyteknologian ratkaisujen tarjo- ajana. Yhtiön henkilöstön määrä on noin 17 000 ja sen toiminta on jakaantunut yli 68 eri maahan. Yhtiön myynti- ja palveluverkosto toimii n. 200 eri toimipisteessä. Suomessa henkilöstön määrä on noin 3700. Liiketoiminta jakaantuu kolmeen eri alaan, joita ovat meritekniikka, energiatekniikka ja huolto. Yhtiön liikevaihto oli vuonna 2021 noin 4778 miljoonaa euroa. Suurin osa yhtiön tuotteista tuotetaan vientiin, jonka arvo Suomesta vietävistä tuotteista vuonna 2021 oli 1845 miljoonaa euroa. Yhtiö on listattuna pörssiin Nasdaq Helsingissä. Yhtiön portfolio jakaantuu liiketoimintaosastoihin, millä pyritään itsenäiseen johtoon vaikuttaen suoritusky- vyn tehostamiseen ja vapaan arvon luomiseen yritysmyyntin- ja muiden strategis- ten keinojen avulla.

Yrityksen pohjanmaan logistiikkaorganisaatio koostuu noin 30 työntekijästä, joista noin viisi henkilöä työskentelee kuljetusosastolla. Henkilöiden työtehtäviin kuuluu huolehtia yrityksen vienti- ja tuontikuljetuksista sekä kotimaan sisäisistä- sekä pai- kalliskuljetuksista. Työnkuvaan kuuluu myös laatia erilaisia kansainväliseen kaup- paan liittyviä dokumentteja.

2 VIENTIKULJETUKSET

Tässä luvussa määritellään, mitä eri kuljetusmuotoja on olemassa sekä mitä niiden valinnassa tulisi huomioida. Lisäksi tuodaan esille, miten kuljetusprosessi etenee vaiheittain.

Vientikuljetus on osa vientitapahtumaa, mikä syntyy osana yritysten kansainvälistä kasvua. Vientitapahtuman vaiheet voidaan tiivistää yrityksen vientivalmiuden selvittämiseen, viennin perustamiseen, liikeyhteyksien hankkimiseen, tarjoukseen, sopimusvaiheeseen, toimitusvalmisteluun, kuljetus- ja maksuvaiheeseen ja toimituksen jälkiselvitykseen. (Melin 2011, 16–18.)

Kokonaisuudessaan Suomen vientikuljetusten osuus vuonna 2021 oli tavaramäärällisesti 44,4 miljoonaa tonnia. Viennin määrä oli laskenut vuodesta 2020 noin 3,8 prosenttia. Kuljetusmuotoihin perustuen vientirahdin määrä oli laskenut laiva- ja lentokuljetuksissa vuodesta 2020 vuoteen 2021. (Tulli 2021.)

2.1 Kuljetusmuodot

Vientikuljetuksia suunniteltaessa valittavana on erilaisia kuljetusmuotoja. Valinnassa tulee huomioida kuljetuskustannukset, toimitusaika ja asiakaspalvelun laatu. Suoritteisen kuljetuskustannuksen lisäksi tulee huomioida liitännäiskulut kuljetuskustannuksissa, kuten esimerkiksi pakkauskustannukset. Toimitusaika ja laatu tulee huomioida, koska kuljetusajalla voi olla vaikutus tuotteeseen, kilpailutilanteeseen, jäljitettävyyteen ja reklamaatioiden määrään. Valinnassa tulee huomioida myös kuljetettavan tavaran määrä, mitat, arvo ja kohdema. Tavarankoko ja ominaisuudet voivat rajata valittavien kuljetusmuotojen tarjontaa sekä velvoittaa hankkimaan erikoisluvan kuljetukselle. Ennen kuljetusmuodon valintaa tulee myös selvittää vastaanottajan määräämaan infrastruktuuri, koska liikenneyhteyksillä voi olla suuri merkitys toimitukseen. (Melin 2011, 194–195.)

Kuljetusmuodon valinnassa on keskeistä myös huomioida tuottajayhtiöön liittyvät ominaisuudet. Tällaisia perusteita ovat toimiala, kuljetustarpeen säännöllisyys ja

toimitusten tiheys. Kuljetusten täsmällisyyden tarve korostuu korkean tuotearvon omaavissa kuljetuksissa, missä tuotteen saatavuus määräajassa on keskeistä. (Logistiikan maailma a. 2022.)

2.1.1 Maantiekuljetus

Maantiekuljetus on tavarankuljetusmuodoista yleisin ja se kattaa noin 90 prosenttia kaikesta kuljetettavasta tavarasta kansainvälisesti. Tämän vuoksi se luokitellaan kuljetusjärjestelmän keskeisimmäksi osaksi. Yleisesti puhekielessä maantiekuljetuksista puhutaan kumipyöräkuljetuksina ja ne voidaan jakaa: esi- ja jälkikuljetuksiin, runko- ja siirtokuljetuksiin sekä nouto- ja jakelukuljetuksiin. (Logistiikan maailma a. 2022.)

Maantiekuljetusten etuna nähdään joustavuus, nopeus sekä hyvät ominaisuudet kuljettaa myös pienempiä kollimääriä tavaraa. Tiekuljetukset nähdään tärkeimpänä kuljetusmuotona melkein kaikissa teollistuneissa maissa, koska käytettävissä on monipuolinen infrastruktuuri, mikä mahdollistaa edulliset ja nopeat kuljetukset. Tiekuljetusten hyödyllisyys korostuu, kun syntyy tarve lyhyen matkan nopealle toimitukselle, missä tavaravirta on vähäistä. (Logistiikan maailma a. 2022.)

Maantiekuljetuksen edut nähdään sen monipuolisuudessa kuljettaa hyödykkeitä niiden pakkaustyyppistä riippumatta. Konttikuljetusten myötä maantiekuljetukset ovat muodostuneet välttämättömiksi myös muille kuljetusmuodoille. Myös kaluston pääomakustannukset ovat suhteellisen alhaiset, mikä pitää alan kilpailutason korkeana. Alhaiset pääomakustannukset mahdollistavat uusien innovaatioiden ja teknologian kehityksen toimialalla. (Rodrigue, Comtois & Slack 2013, 91–93.)

2.1.2 Merikuljetus

Merikuljetuksella tarkoitetaan kuljetusmuotoa, missä hyödykkeitä tai ihmisiä kuljetetaan käyttämällä merialuksille suunniteltuja reittejä. Merirahdin etu nähdään sen suuressa kuljetuskapasiteetissa ja alhaisissa yksikkökustannuksissa. (Rodrigue, Comtois & Slack 2013, 96–98.)

Vuonna 2021 laivakuljetuksien osuus Suomen tavaraviennistä oli noin 91 prosenttia suhteutettuna muihin vientikuljetuksiin. Laivakuljetuksien tavaramäärissä tonneittain oli havaittavissa noin yhden prosentin lasku vuodesta 2020. (Tulli 2021.)

Tarkasteltaessa Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia, niistä suurin osa tapahtuu merikuljetuksina ja tällä tarkoitetaan laivankäyttöä kuljetusvälineenä merirahtiliikenteessä. Kuljetusjärjestelmät jaetaan merirahtiliikenteessä hakurahti-, linja- ja sopimusliikenteeseen. (Melin 2011, 196–197.)

Hakurahtiliikenne perustuu laivakuljetuksiin satamien välillä, missä laivakuljetuksille ei ole asetettu säännönmukaisia aikatauluja. Suurin osa maailman kauppalaivastoista on hakurahtiliikennettä ja tavaramääristä noin kolme neljäsosaa on sidottu kyseiseen kuljetustapaan. Tyypillisimmät markkinat hakurahtiliikenteessä keskittyvät öljy-, hiili-, vilja- ja lannoitetoimialoille. Hakurahtien määrät vaihtelevat yleisesti perustuen markkinoiden kysyntään ja tarjontaan. (Melin 2011, 197.)

Linjaliikenne on hakurahtiliikenteen vastakohta, missä laivan aikataulut ovat etukäteen sovittu ja vahvistettu tiettyjen satamien välille. Linjaliikenteelle on tyypillistä eri varustamojen yhteistyö keskenään, jotka tunnustavat linjakonferenssin käyttäytymissäännöt. Suomen linjaliikenne on sitoutunut hoitamaan vientiin suuntautuvan teollisuuden kuljetuksia. (Melin 2011, 197–198.)

Sopimusliikenne merikuljetuksissa perustuu eri osapuolien sopimiin kuljetusehtoihin. Sopimusliikennettä sovelletaan tyypillisesti suurissa rahtivolyyymeissä, missä kuljetetaan massatavaraa. Tällaisia ovat esimerkiksi raaka-ainekuljetukset, kuten öljy-, hiili- ja malmikuljetukset. (Melin 2011, 198.)

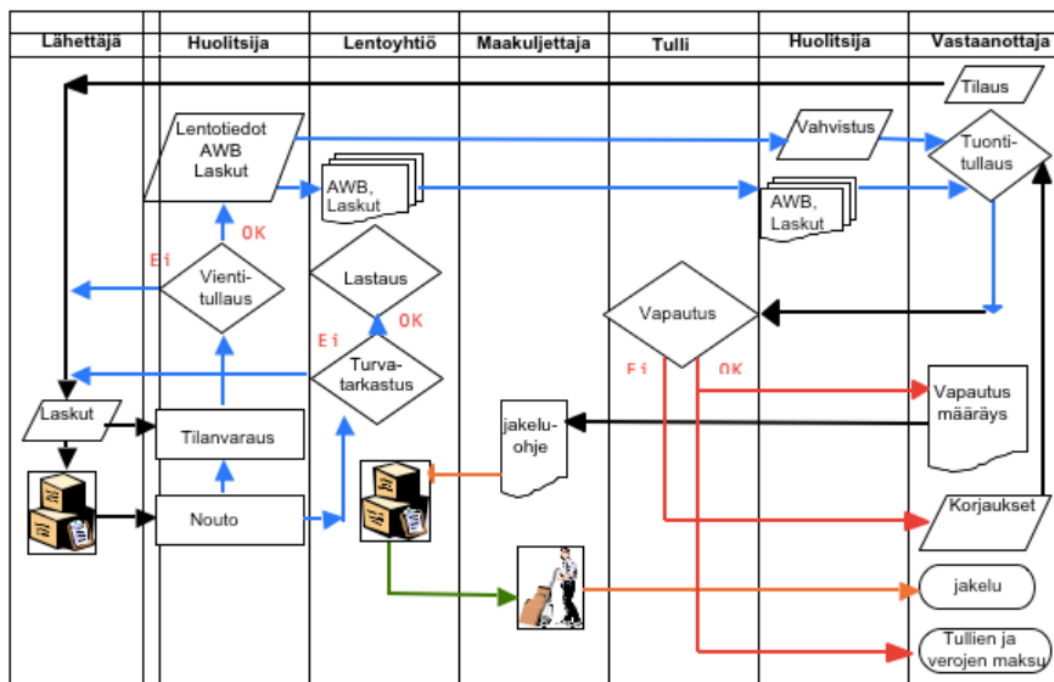
2.1.3 Lentokuljetus

Kiireellisissä toimituksissa suositaan usein lentokuljetuksia, jolloin halutaan kuljettaa hyödykkeitä nopeasti hyödyntämällä monipuolista reittiliikennettä. Lentorahti valitaan kuljetusmuodoiksi usein tilanteissa, jolloin tavarahan arvo suhteessa massaan on korkea tai kun halutaan säilyttää tavarahan ajankohtaisuus. Lentokuljetus

valitaan myös usein tilanteissa, jolloin halutaan varmistaa tavarankunnon hyvä kunto vähäisten käsittelykertojen avulla. (Melin 2011, 218.)

Lentokuljetuksilla pyritään myös varastointiajan minimoimiseen, mikä tukee optimoisellaan yritysten investointien tuottavuuden kehitystä. Lentorahti soveltuu ominaisuuksiltaan JOT (Just On Time) -toimituksiin, missä pyritään saamaan tuotteet määräpaikkaan ajallaan välttämällä ylimääräisiä varastoita. Kollikohtaisesti lentokuljetus on kustannuksiltaan kallein kuljetusmuoto. Kuljetusturvallisuuteen perustuen lentorahti antaa kuljetettavalle tavaralle turvallisimman toimitusketju-prosessin, mihin sisältyy turvatarkastukset, sidosryhmien auditoinnit ja muut lupamenettelyt. (logistiikan maailma b. 2022.)

Lentokuljetuksen toimitusketjulle on tyypillistä useampien toimijoiden määrä. Huolitsija toimii usein lentokuljetusketjun ylläpitäjänä, järjestäjänä ja linkkinä viranomaisiin, esimerkiksi tulliin. Alihankkijoita käytetään tavaraan liittyvissä käsittelyissä ja kuormauksissa. Lentorahtiin liittyvää toimitusketjua voidaan havainnollistaa alla olevalla kuviolla 1:



Kuvio 1. Lentorahtilähetysten perusprosessi. (Logistiikan maailma 2022.)

2.1.4 Yhdistelmäkuljetus

Kuljetus käsitellään yhdistelmäkuljetukseksi, kun käytössä on vähintään kaksi tai useampi kuljetusmuoto. Yhdistelmäkuljetuksien hyöty on lisääntynyt vakiokuljetusten ja kuljetuskonttien yleistyttyä, mitkä helpottavat kuljetettavan tavaran käsittelyä ja estävät kuljetusvahinkoja. Tyypillisesti yhdistelmäkuljetuksissa syntyy myös ajansäästöä konttikuljetusten ansiosta. (Melin 2011, 221.)

Yhdistelmäkuljetukset voidaan jakaa modaali-, multimodaali ja intermodaalikuljetuksiin. Modaalikuljetuksissa rahdin runkokuljetus hoidetaan joko rautateitse tai meriliikenteen avulla, mutta kuljetusketjuun sisältyvä nouto tai jakelu tapahtuu maantierahdin avulla. Multimodaalinen kuljetustapa eroaa edellä mainitusta kuljetustapojen monipuolisuudellaan, jossa vaihtoehtoina ovat kaikki kuljetusmuodot. Intermodaalikuljetuksissa puolestaan kuljetettava rahti on lastattu yhteen kuljetusyksikköön, missä sitä siirretään kokonaisuutena kuljetusmuodosta toiseen. Esimerkiksi puoliperävaunutraileri tai kuljetuskontti. (Logistiikan maailma c. 2022.)

Yhdistelmäkuljetuksien katsotaan sopivan parhaiten yli 500 kilometrin etäisyyksille. Vientikuljetuksissa, missä kotimaan osuus hoidetaan etukuljetuksena, tapahtuu usein maantiekuljetuksena. Yhdistelmäkuljetukset nähdään Suomessa hyödyllisinä ja välttämättöminä ajatellen kotimaan maantieteellistä sijaintia. (Melin 2011, 221.)

Yhdistettyyn kuljetukseen sisältyy käsite perättäiskuljetus, millä viitataan erilaisien kuljetusvälineiden hyödyntämiseen kuljetusketjussa. Perättäiskuljetuksessa käytetään yhteen kuljetussopimukseen perustuvaa käytäntöä, missä toimitus toteutetaan usean kuljetusliikkeen toimesta peräkkäin. (Melin 2011, 222.)

2.1.5 Erikoiskuljetus

Erikoiskuljetus tarkoittaa kuljetusta, missä massa- ja mittasuhteet ylittyvät normaaliin maantieliikenteeseen nähden. Erikoiskuljetus järjestetään usein silloin,

kun kuljetettavaa tavaraa ei pystytä jakamaan useampiin kuljetuskertoihin huomioiden vahinkoihin ja kustannuksiin liittyvät riskit. Tyypillisiä erikoiskuljetuksien vaativia tuotteita ovat esimerkiksi suuret koneet, rakennuselementit ja nosturit. (ELY-keskus 2022.)

Erikoiskuljetuksia varten voidaan vaatia erikoiskuljetuslupa, minkä Suomessa myöntää Pirkanmaan ELY-keskus. Kuljetuskaluston ollessa rekisteröity EU- ja ETA-alueilla voidaan vapaiden mitta- ja massarajojen puitteissa suorittaa erikoiskuljetuksia ilman erikoislupaa. Raja-arvoista säädetään tieliikennelaissa. Erikoiskuljetusluvut jaetaan kahteen eri kategoriaan: reittikohtainen- ja reitistöluva. Reittikohtaisissa luvissa lähtö- ja määräpaikka on määritelty ja lupa soveltuu käytettäväksi ainoastaan menomatalla. Reitistöluvassa on puolestaan määritelty ennalta tiet ja alueet, missä kuljetuskalustolla saa liikkua. Lupa sisältää myös alueita koskevat rajoitukset, esimerkiksi nopeus ja massarajoitukset. (L8.5.2020/360, 157§; Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry 2022.)

2.2 Kuljetusprosessi

Viennin näkökulmasta logistiikkaketju voi alkaa, kun vastaanottajalle on syntynyt tarve hyödykkeen hankkimisesta. Tämän jälkeen vastaanottaja tekee toimittajalle tilauksen, mistä ilmenee tarvittavan tuotteen määrä, arvo, toimitusaika ja ehdot. (Vesterinen 2011, 30.)

Prosessi voidaan käsitellä vaiheittain seuraavasti:

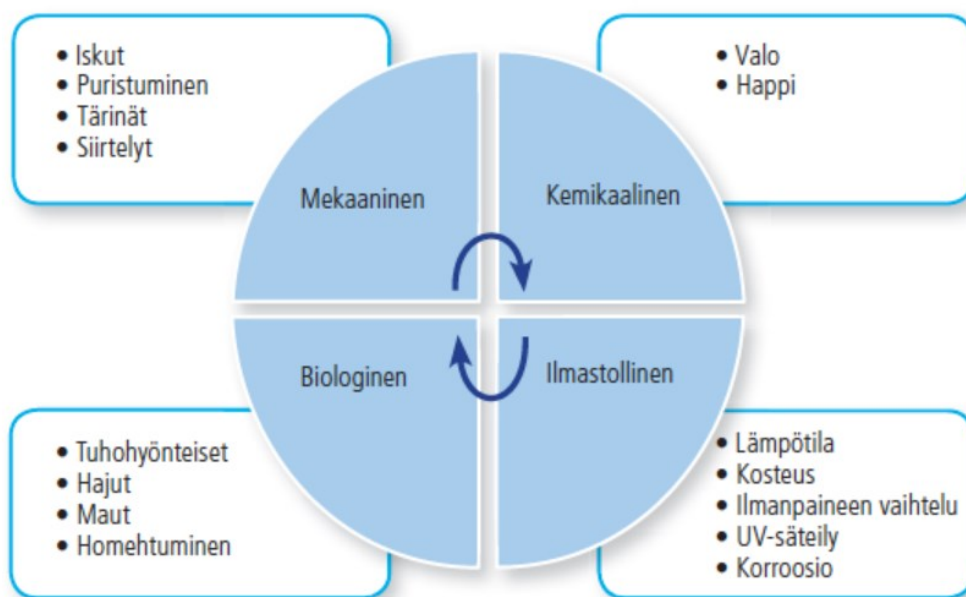
1. Tuottajan valmistus- tai varastointivaihe. Todetaan hyödykkeen olevan toimittajalla valmistuksessa tai valmiina varastossa.
2. Keräilyvaihe. Käsitellään tilaukseen sisällytetyt tuotteet, jonka jälkeen ne toimitetaan varastosta lähettämöalueelle, missä kuljetettava tavara laitetaan valmiiksi noutoa varten. Pakkaukseen kiinnitetään tarvittavat kuljetusasiakirjat ja viitteet, mistä ilmenee muun muassa osoitetiedot ja muut tarvittavat tiedot.

3. Noutokuljetuksen saapuessa tavara lastataan kuljetusvälineeseen, missä se toimitetaan vastaanottajalle asti tai tavara kulkeutuu väliterminaaliin varastoon, jonka jälkeen tuotteelle hoidetaan jatkokuljetus.
4. Mahdollisen välivarastoinnin jälkeen tuote lastataan runkokuljetukseen, jolla se kuljetetaan satamaan, koska suuri osa vientikuljetuksista tapahtuu yhdistelmäkuljetuksena ja yleensä meriteitse.
5. Tavarán saavuttua määrämaan satamaan kuljetus pysähtyy hetkellisesti, jonka jälkeen se siirretään sataman terminaaliin käsittelyyn. Usein tämän jälkeen tavaralle tapahtuu siirtokuljetus maantiekuljetuksena määräterminaaliin.
6. Määräterminaalin varastoinnin jälkeen tavara on valmiina jakelukuljetukseen, joka toimitetaan vastaanottajalle. (Vesterinen 2011, 30.)

2.2.1 Vientipakkaus

Vientiin tarkoitettun tavarán oikeaoppisella pakkaamisella on suuri merkitys koko toimitusketjulle. Rahtitavarán pakkaamisessa on otettava huomioon esimerkiksi kuljetuksessa mahdollisesti koituvat iskut, varastointiolosuhteet, ympäristöhaitat, turvallisuus, merkinnät, tavarán ominaisuudet ja pakkauksen jälkikäyttö. Pakkausmateriaalina voidaan käyttää esimerkiksi puuta, muovia, kartonkia, kovalevyä, pahvia tai vaneria. Materiaali tulee valita tuotteelle perustuen sen kuljetusmuotoon, käsittelykertoihin ja lämpötilaolosuhteisiin. (Logistiikan maailma d. 2022.)

Pakkaukseen kohdistuvat rasitukset voidaan jakaa mekaanisiin, ilmastollisiin, kemikaalisiin ja biologisiin rasituksiin. Alla oleva kuvio 2 havainnollistaa rasituksia kohderyhmittäin:



Kuvio 2. Pakkauksiin kohdistuvia rasituksia. (Logistiikan maailma 2022.)

3 POIKKEUSTILANNE

Poikkeustilanne määritellään ajankohdaksi, jolloin syntyy väestön toimeentulolle vakava uhka tai tapahtuma. Tällöin yhteiskunnalle tärkeät toiminnot merkittävästi vaarantuvat. Tällaisia tilanteita voivat olla esimerkiksi suuronnettomuudet ja hyökkäysuhka sotatilanteissa. (L29.12.2011/1552, 1–3§.)

3.1 COVID-19 Pandemia

Joulukuussa 2019 Kiinan kaupungissa Wuhanissa alkoi levitä koronaviruksen muoto SARS-CoV-2, mikä luetaan nuhakuumeen aiheuttajiin. COVID-19 tartuntatauti aiheuttaa vakavia infektoita, jonka vuoksi se on aiheuttanut myös kuolemaan johtavia tapauksia. Epidemia laajeni pandemiaksi maaliskuussa 2020, jonka julkisti maailman terveysjärjestö WHO. (Fimea 2022.)

Koronavirukset luokitellaan yleisiin viruksiin, mistä aiheutuu tyypillisesti ihmiselle hengitystietulehdus. COVID-19 pandemian aiheuttaneen koronaviruksen itämisaika tartunnasta mahdollisten oireiden alkamiseen on noin 1–14 vuorokautta. Maailman terveysjärjestö WHO ilmoitti tilannekatsauksessaan 5.8.2022, että maailmanlaajuisesti koronaviruksen aiheuttama kuolleisuus on ollut 1.1 % maailman väestöstä. (Anttila 2022.)

Koronaviruksessa on havaittu muutoksia pandemian aikana, mitkä ovat vaikuttaneet sen leviämiseen ja ilmenneisiin oireisiin. Viruksesta on kehittynyt erilaisia variantteja, kuten UK, delta ja omikronmuunnos. Viruksen on havaittu muuttuvan kesällä 2022 ns. kotoperäiseksi eli endeemiseksi eri maissa, joten sen voidaan nähdä ilmaantuvan vaihtelevalla tavalla eri sijainneissa. (Anttila 2022.)

3.2 Ukrainan kriisi -22

Ukrainan kriisillä vuonna 2022 viitataan Venäjän aloittamaan sotaan Ukrainaa vastaan 24. helmikuuta 2022. Tämän myötä useat maat ovat asettaneet Venäjälle pakotteita vaikuttamalla sen ulkopoliittisiin toimiin yrittäen turvata kansainvälistä turvallisuutta. (Valtioneuvosto 2022.)

Vuonna 2022 alkaneeseen sotatilanteeseen on vaikuttanut jo vuonna 2014 syntyneet levottomuudet Ukrainan ja Venäjän välillä. Konflikti syntyi tuolloin Venäjämielisten kapinallisten ja Ukrainan hallituksen välille, mihin vaikutti myös Venäjän sotilaallinen miehitys Krimissä. Tammikuussa 2021 Ukraina aloitti keskustelut sotilasliittoon (NATO) liittymisestä, mikä tulehdutti myös valtioiden välejä. (RULAC 2022.)

Helmikuun 24. päivänä 2022 Venäjä alkoi siirtämään sotilaallisia joukkojaan Ukrainan kaupunkien läheisyyteen, minkä jälkeen Venäjän joukot aloittivat ilmahyökkäykset, mitkä levittäytyivät laajoille alueille Ukrainassa. Helmikuussa 2022 Venäjän sotilaalliset hyökkäykset kohdistuivat myös pääkaupunki Kiovaan Ukrainassa. (RULAC 2022.)

Elokuussa 2022 sota on jatkunut puoli vuotta, ja sen loppumisen merkkejä ei ole ilmaantunut. Tässä vaiheessa osapuolille on kertynyt lukuisia kuolonuhreja sekä taloudellisia tappioita. Länsimaat ovat asettaneet Venäjälle talouspakotteita, mitkä ovat osasyynä sodasta johtuviin taloudellisiin tappioihin. Sodan jatkuessa länsimaiset yritykset ovat siirtäneet toimintaansa Venäjältä muihin maihin. (Moshes 2022.)

3.3 Poikkeustilanteiden vaikutus vientikuljetuksiin

COVID-19 pandemia ja Ukrainan kriisi ovat osoittaneet, kuinka suuri merkitys logistiikalla ja toimitusketjunhallinnalla on maailman talouselämälle. Poikkeustilanteet ovat vaikuttaneet negatiivisesti toimitusketjun toimintaan Euroopan alueella. (Paldanius 2022.)

Euroopan talousalueen nopea toipuminen koronapandemian vaikutuksista on kasvattanut hyödykkeiden kokonaiskysyntää ja tilauskantoja. Tämän vuoksi myös kuljetuspalvelujen kysyntä on kasvanut, mistä on aiheutunut kuljettajapulaa Euroopassa. Kyseinen vaikutus on hankaloittanut toimitusketjujen hallintaa. Kuljettajapula on hankaloittanut kuljetusalan toimijoiden kykyä rekrytoida kuljettajia kasvaneiden palkkakustannuksien muodossa. Rekrytointia on hankaloittanut myös pandemiasta johtunut polttoainehintojen nousu, mikä on kasvattanut kuljetusyhtiöiden muuttuvia kustannuksia. (Freja 2022.)

Koronapandemia on kansainvälisesti lisännyt verkossa tapahtuvaa kulutusta eli kasvattanut verkkokauppatuotteiden myyntiä. Tällä on ollut verrannollinen vaikutus kuljetustarpeen lisääntymiseen ja yleisesti logistiikkaan. Pandemiasta johtuneet karanteenit ovat sulkeneet toimitusketjulle merkityksellisiä merisatamia ja varastoja, mitkä ovat osaltaan vieneet mahdollisuuden rahtitavaran liikkumiselta. Kasvaneet kuljetustilaukset loivat merirahdille ongelmaksi konttipulan, mikä entistään kasvatti kuljetuskustannuksia kansainvälisesti. (chs 2021.)

Lentorahdin puolella matkustukseen liittyvät rajoitukset tulivat voimaan pandemian aikana, mikä sulki yleisiä lentoreittejä mitä on käytetty lentorahdin kuljetuksissa. Pandemian vaikuttaessa suurien satamien toimintaan on se edelleen ruuhkauttanut rautatieyhteyksiä, millä on aikaisemmin pyritty kuljettamaan merirahtitavaraa pois satamista. Tyypillinen ongelma näyttäytyy erityisen vahvasti Yhdysvaltojen konttisatamissa sekä kansainvälisesti yhdessä suurimmista satamista Shanghaissa Kiinassa. (chs 2021.)

Covid-19 pandemiasta johtuneet kaupunkien sulut ovat vaikeuttaneet tavaran liikumista, mikä on äkillisesti tuonut ongelmia kuljetusyhtiöiden tulorakenteeseen. Tämä on luonut toimialalle lisäksi rahoitusvajeen, mikä vaikuttaa yritysten investointikykyyn ja liiketoiminnan ylläpitämiseen. Tulevaisuuden näkymät huomioiden kuljetusalan toimijoiden tulisi suunnitella pitkän aikavälin investoinnit poikkeusajan tulokehityksen mukaan. (Deloitte 2022.)

Keväällä 2020 koronapandemian vaikutukset alkoivat näkyä maantiekuljetuskaluston saatavuudessa, kun toimialalla komponenttipula vaikutti merkittävästi tuotantoprosessiin. Vaikutuksien alkaessa kuorma-autojen alustojen toimitusaika saattoi venyä yli vuoteen, tällä hetkellä toimitusaika on noin 6–10 kuukautta. Perävaunun toimitusaika venyy tällä hetkellä vuoden mittaiseksi. Uuden kuljetuskaluston hinnat ovat nousseet, mikä vaikuttaa myös osittain kuljetusyrietysten investointikykyyn. Sama ongelma näkyy varaosien saatavuudessa ja tämän vuoksi kaluston huoltoimenpiteet venyvät, jolloin kustannukset nousevat. Kuorma-auton ja perävaunun toimituksen jälkeen kalustoon jälkiasennetaan kuljetustehtävän mukaan ominaiset korit ja päällisrakenteet, mikä yhä pidentää kaluston käyttöönotto aikataulua. (Savela 2022.)

Keväällä 2022 raskaankaluston dieselmootoreissa käytettävän AdBlue-liuoksen saatavuudessa ilmeni ongelmia mm. Venäjän kauppapakotteiden vuoksi. Liuosta käytetään dieselmootoreiden pakokaasujen päästöjen hallinnassa. Liuoksen tuotanto on tilapäisesti rajoitettua ja kysyntä suurempaa, kuin tarjonta. Tämä on aiheuttanut AdBluen hinnannousun. Päästömääräysten vuoksi liuoksen käyttö on pakollista sille suunnitelluissa moottoreissa. Liuoksen loppuessa säiliöstä laskee kuorma-auton suorituskyky niin alhaiseksi, että kaluston käyttö ei ole mahdollista ennen kuin säiliö on täytetty. (Konepörssi 2022.)

Venäjän ja Ukrainan sotatilanne on lakkauttanut rahtialusten kuljetukset Venäjälle, mikä on luonut kustannusten nousun ja logistiikan epätasapainon Suomesta suuntautuvalla vientitavaralle. Kotimaan vientimahdollisuuksissa meriliikenteen

toimivuuden tarve korostuu Finnairin lentojen Siperian yli ollessa keskeytettynä sekä idän rautatieliikenteen ollessa poikki. (Lukkari 2022.)

Venäjän ja Ukrainan tilanne on luonut kotimaan vientiyrityksille kuljetusongelmia kustannusten nousun valossa. Tämän vuoksi kilpailu on hankaloitunut yhä enemmän muihin maiden nähden koska Suomen syrjäinen sijainti luo ennestään haasteita toimitusketjun hallinnalle kuljetusten osalta. (Osto ja logistiikka 2022.)

4 VARAUTUMINEN POIKKEUSTILANTEISIIN VIENTIKULJETUKSISSA

Tässä luvussa määritellään kansainvälisessä kaupassa käytettävät toimituslausekkeet sekä käsitellään riskianalyysia ja siihen liittyviä toimenpiteitä. Näiden ymmärtämisellä on keskeinen yhteys varautumiseen liiketoiminnassa.

4.1 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet (incoterms) on luotu määrittelemään kansainvälisiä kauppatapoja, joita ylläpitää Kansainvälinen kauppakamari. Kauppatapojen käsittävät yksitoista lauseketta, joille on annettu määritelmät, nimet ja lyhenteet. Valittu toimituslauseke mainitaan ostajan ja myyjän välisessä kauppasopimuksessa, millä tuodaan ilmi yksityiskohdat hyödykkeen toimittamisesta, jonka tulee vastata osapuolien solmimaa kauppatappaa. Lausekkeet voidaan eritellä toimituspaikan mukaan E-, F-, C- ja D lausekkeisiin. (Räty 2020, 6–7.)

E-lausekkeeseen sisältyy määritelmä ExWorks (EXW), mikä tarkoittaa noudettuna. Tämä kertoo kauppatastavasta, missä tuotteen myyjä asettaa tavarat vastaanottajan käytettäväksi määritetyssä paikassa. Sopimuksessa mainittu ostaja noutaa itse hyödykkeet ja on vastuussa sen jälkeisistä kustannuksista ja mahdollisista riskeistä. Tätä lauseketta pystytään hyödyntämään kuljetusmuodosta riippumatta. Tässä lausekkeessa suurin riski on ostajalla, koska velvollisuudet ovat paljon vähäisemmät myyjällä. (Räty 2020, 19.)

F-lausekkeisiin sisältyvät määritelmät FCA, FAS ja FOB. F-lausekkeissa tuotteen myyjä huolehtii tuotteet ostajalle lähellä myyjää. FCA lyhenne tulee sanoista Free Carrier eli vapaasti rahdinkuljettajalla. FCA-lausekkeen mukaan ostaja on velvollinen noutamaan tavarat myyjältä. Myyjä puolestaan toimittaa tuotteet ostajan hankkimalle rahdinkuljettajalle sopimuksessa määritellyssä noutopaikassa. Kustannukset ja riski asettuvat voimaan ostajalle tämän rahdinkuljettajan noudettua tavarat eli suurempi vastuu toimituksesta on ostajalla. FCA toimitusehto soveltuu kaikkiin kuljetusmuotoihin. (Räty 2020, 27–28.)

Lausekkeita FAS (Free Alongside Ship) ja FOB (Free On Board) eli Vapaasti aluksen sivulla ja vapaasti aluksessa voidaan käyttää vain vesikuljetusliikenteessä. FAS toimituslausekkeessa myyjä huolehtii ostajan tuotteen sopimuksessa määrättyyn satamaan, josta ostaja huolehtii tuotteelle jatkukuljetuksen merirahtina. Myyjän luovutettua tuotteen ostajalle satamassa siirtyy vastuu kustannuksista ja riskeistä ostajalle. FOB ehto poikkeaa FAS lausekkeesta myyjän velvollisuuksilta siinä, että myyjä toimittaa tuotteen sopimuksessa määritellyn rahtialukseen, jonka jälkeen vastuu siirtyy ostajalle. (Räty 2020, 89–99.)

C-lausekkeissa CPT, CIP, CFR ja CIF myyjän vastuu on huomattavasti suurempi mitä ostajan. Toimittaja huolehtii tuotteet ostajalle lähellä itseään hoitamalla kuljetuksen ja kustantamalla rahdin. Ostaja on velvollinen vastaanottamaan tuotteet kuljetuksesta sopimuksessa mainitussa määräpaikassa. Riskit ja vastuu siirtyvät ostajalle määräpaikassa, joka on lähellä vastaanottajaa. Kaikkia C-ryhmän toimitusehtoja pystytään hyödyntämään kuljetusmuodosta riippumatta. (Räty 2020, 8.)

Lausekkeita CPT (Carriage Paid To) ja CIP (Carriage and Insurance Paid) eli kuljetus maksettuna sekä kuljetus ja vakuutus maksettuna, käytetään tyypillisesti yhdistelmä kuljetuksessa ja konttirahtauksessa. Toimituslausekkeissa CPT ja CIP on tärkeää, että myyjä ja ostaja ovat määritelleet tuotteelle toimitus- ja määräpaikan. Molemmissa ehdoissa myyjän vastuuseen kuuluu tavaran luovuttaminen toimituspaikalla kuljetusliikkeelle, jolloin myyjän velvollisuudet toimitusketjussa päättyy. Ostaja on puolestaan velvollinen vastaanottamaan tavaran kuljetusliikkeeltä määräpaikalla, jolloin vastuu siirtyy ostajalle. Lausekkeet CPT ja CIP eroavat toisistaan siinä, että CIP lausekkeessa myyjä vakuuttaa kuljetuksen. Ehdot ovat muilta osin samanlaiset molemmissa lausekkeissa. (Räty 2020, 37–57.)

Toimituslausekkeita CFR (Cost and Freight) ja CIF (Cost Insurance and Freight) eli kulut ja rahti maksettuina sekä kulut, vakuutus ja rahti maksettuina pystytään hyödyntämään vain vesikuljetuksissa. Molempien lausekkeiden mukaisesti myyjä tekee rahtisopimuksen valitsemansa kuljetusliikkeen kanssa, joka toimittaa tavaran alukseen määräsatamassa ostajalle, tai ilmoittaa ostajalle, että tavara on lastattu

alukseen. Kun tavara on lastattu, vastuu siirtyy ostajalle. Lausekkeet eroavat toisistaan rahdin vakuuttamisen puolesta. CIF ehdossa myyjä vakuuttaa kuljetuksen, mutta CFR lausekkeessa ostaja yleensä vakuuttaa kuljetuksen alustoimituksen vuoksi. (Räty 2020, 109–129.)

D-lausekeryhmään luokitellaan ehdot DAP (Delivered At Place), DPU (Delivered At Place Unloaded) ja DDP (Delivered Duty Paid). Ehdot käännettynä suomen kielellä tarkoittavat: Toimitettuna määräpaikalle, toimitettu purettuna ja toimitettu tullattuna. D-lausekkeita pystytään hyödyntämään kuljetusmuodosta riippumatta. D-toimitusehtojen mukaan toimittaja huolehtii tavarat sopimuksen mukaiselle määräpaikalle, mikä on vastaanottajan lähettyvillä. Käytännössä määrä- ja toimituspaikka on D-lausekkeissa sama kohde. (Räty 2020, 8.)

DAP- ja DDP lausekkeissa myyjän velvollisuus on huolehtia tavara määräpaikalle lähellä vastaanottajaa, missä rahti on valmiina purettavaksi kuljetusvälineestä. Toimittajan vastuu siirtyy vastaanottajalle, kun kuljetusväline on saapunut määräpaikalle. DDP- lauseke eroaa DAP-lausekkeesta siinä, että DDP-lausekkeessa myyjä on velvollinen huolehtimaan määrärauman tullausmuodollisuuksista. DPU- lauseke eroaa muista D- ryhmän lausekkeista siinä, että myyjä toimittaa tavarat valmiiksi kuljetusvälineestä purettuna sopimuksessa määritetyllä toimituspaikalla. (Räty 2020, 59–85.)

4.2 Riskianalyysi

Riskianalyysia käytetään riskikohteiden, todennäköisyyden ja riskin vakavuuden selvittämiseen, minkä jälkeen voidaan analysoida mahdollisia riskistä koituvia vaikutuksia. Analyysia hyödynnetään riskikohteiden läpikäymiseen tiettyjä ohjesääntöjä noudattaen. (Suunnittelu- ja konsulttitoimistojen liitto 2004.)

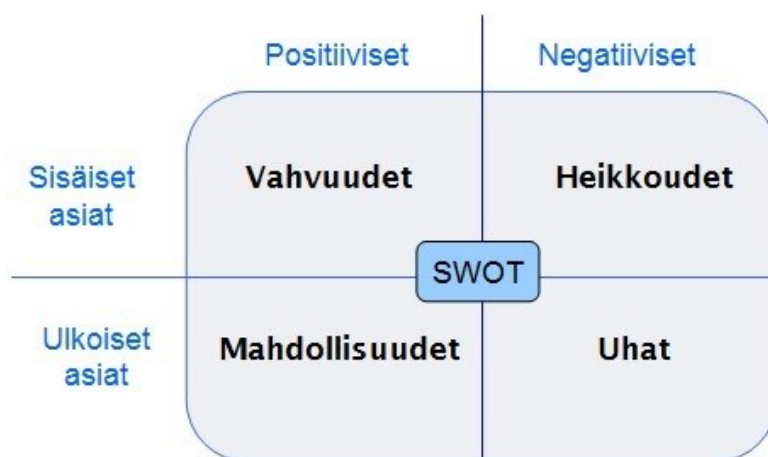
Riskianalyysilla pyritään tunnistamaan ja käsittelemään eri riskitekijöitä ja niiden riippuvuutta. Tekijät luokitellaan usein osiin analyysiprosessissa, jotta niitä pysty-

tään tarkastelemaan yksityiskohtaisesti. Eri analyysitapoja ovat esimerkiksi potentiaalisten ongelmien analyysi (POA) ja liiketoiminnan nelikenttäanalyysi (SWOT). (Suomen Riskienhallintayhdistys Ry, 2022.)

Potentiaalisten ongelmien analyysissa määritellään alussa riskit, mitä ollaan tunnistamassa, esimerkiksi hinta- tai kuljetusriskit. Valmisteluun liittyy usein joukko ihmisiä, jotka pohtivat rajattua riskikohdetta analyysin vetäjän kanssa. Tämän jälkeen riskejä aloitetaan arvioimaan järjestelmällisesti, jossa haetaan vastausta valmisteluissa ilmenneisiin riskeihin. Esimerkiksi, miksi mahdollinen kohde koetaan riskiksi ja onko se todellinen. Lisäksi riskille etsitään syitä ja mahdollisia seurauksia. Lisäksi pyritään huomioimaan ilmenneiden riskien merkittävyyttä, jonka jälkeen niistä kootaan yhteenveto toimenpidearviointia varten. Toimenpidetarpeessa analysoidaan riskien kokoluokkaa ja annetaan arvio kolmiportaisella asteikolla: vähäinen, kohtalainen tai merkittävä. Viimeisessä vaiheessa riskienhallintatoimenpiteessä kirjataan toimenpiteet, vastuuhenkilö ja toteutusaikataulu, jotta riskejä pystytään ennaltaehkäisemään ja negatiivisia vaikutuksia pienentämään. (Suomen Riskienhallintayhdistys Ry, 2022.)

Nelikenttäanalyysi on liiketoiminnassa yleisesti hyödynnetty analyysimenetelmä, millä haetaan vastausta yritystoiminnan vahvuuksiin, heikkouksiin, mahdollisuuksiin ja uhkiin. Menetelmä toteutetaan tyypillisesti nelikenttärudukolla, jossa edellä mainittuja tekijöitä huomioidaan tämänhetkisen tilanteen mukaan sekä tulevaisuuden näkökulmasta. Tällä pyritään parantamaan yrityksen kustannustehokkuutta, liiketoimintaa sekä yritetään löytää uusia toimintaratkaisuja. (Suomen Riskienhallintayhdistys Ry, 2022.)

Kuvio. 3 PK-RH riskienhallinta - Nelikenttäanalyysi – SWOT (Suomen Riskienhallintayhdistys Ry, 2022.)



4.2.1 Riskienhallinta

Riskillä kuvataan määritelmänä mahdollisuutta taloudellisiin kustannuksiin ja tap-pioon. Riskin mahdollisuus jaetaan osa-alueisiin, missä määritellään sen suuruus ja todennäköisyys. Tämä johdetaan laajempaan määritelmään riskinhallintaan. (Helppi & Paloheimo 2005, 27–28.)

Riskienhallinnalla yritykset pyrkivät turvaamaan liiketoimintansa sujuvuuden ja asemansa oman toimialansa markkinoilla. Hyödyntääkseen tehokasta riskienhal-lintaa yrityksen on tunnistettava mahdollisia riskejä omassa liiketoiminnassaan. Odottamattomat riskit, mitä yritykset eivät ole pystyneet tunnistamaan, voivat va-hingoittaa merkittävästi yrityksen taloudellisia kipukohtia. Riskienhallinta on orga-nisoitua tietoista toimintaa, millä pyritään vähentämään mahdollisia vahinkoja. Li-säksi riskienhallinta tulisi sisällyttää kaikkiin yrityksen prosesseihin riskien välttä-miseksi. (Vesterinen 2011, 111.)

Riskienhallintaprosessi tiivistettynä:

1. Ollaan tietoisia, siitä mitä ollaan tekemässä.
2. Tiedostetaan toimintaan liittyvät vastuut ja velvollisuudet.
3. Käytössä on toimivat sekä tuottavat prosessit ja työmenetelmät.
4. Riskinotto tapahtuu vain tietoisesti ja harkitun päätöksen kautta. (Vesteri-nen 2011, 111.)

Riskienhallinta toteutuu, mikäli koko yrityksen henkilöstö ja muut liiketoimintaan vaikuttavat sidosryhmät ovat yhdessä motivoituneita kehittämään turvallisuutta. Organisaation kehittyminen riskienhallinnassa lähtee liikkeelle johdon sitoutumisesta toimintaan. Keskeinen osa riskienhallintakulttuuria on omavalvonnan ylläpitäminen yrityksessä. Tällä tavoin yrityksen ongelmatilanteita pystytään analysoida ja mitata, jotta saavutetaan kustannussäästöjä sekä ohjataan liiketoimintaa kohti parempaa tulostavoitetta. Riskienhallinnassa käytetään tyypillisesti siihen suunniteltuja ohjelmistoja, mitkä on räätälöity yrityksen liiketoimintaan sopiviksi. (Vesterinen 2011, 113.)

Riskienhallintatyön laajuus yrityksessä vaihtelee kokoluokan, toimialan, vaatimusten, kulttuurin, lainsäädännön, sidosryhmien sekä sijainnin mukaan. Näistä riippumatta riskienhallintaan luetaan neljä osa-aluetta, mitkä tulee sisällyttää prosessiin. (Vesterinen 2011, 113–114.)

Riskienhallinnan osa-alueet:



Kuvio.4 Riskienhallinnan osa-alueet (Vesterinen 2011, 113.)

4.2.2 Riskien arviointi

Riskien arvioinnissa analysoidaan kaikkien löydettyjen riskien suuruutta ja todennäköisyyksiä. Puhuttaessa riskin todennäköisyydestä viitataan siihen, kuinka todennäköisesti tarkkailtava riski voisi toteutua. Suuruutta arvioidaessa taas viitataan siihen, kuinka paljon riski vahingoittaisi yrityksen liiketoimintaa sen tapahtuessa. (Vesterinen 2011, 114.)

Riskien arviointiin on käytössä monenlaisia arviointityökaluja. Työkaluista on olemassa yksinkertaisia sekä monipuolisempia malleja. Riskien arviointiin voidaan käyttää arviointitaulukkoa, missä analysoidaan riskin suuruutta ja todennäköisyyttä termeillä: vähäinen, haitallinen, vakava sekä epätodennäköinen, mahdollinen ja todennäköinen (Kuvio 5). Riskin vakavuutta arvioidaan termeillä: merkityksetön, vähäinen, kohtalainen, merkittävä ja sietämätön. Monipuolisemmissa riskien arvioinnin työkaluissa käytetään lisäksi raportointiohjelmia ja riskienhallintakeinoja. (Vesterinen 2011, 114–115.)

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

Kuvio 5. Riskien arviointitaulukko (Vesterinen 2011, 115.)

4.2.3 Yrityksen riskipolitiikka

Yritysten etuna nähdään kirjallisesti määritelty riskipolitiikka, millä pyritään seuraamaan millaisia riskejä, organisaatio on valmis ottamaan ja miten riskeiltä suojaudutaan. Lisäksi riskipolitiikassa tulisi määritellä, ketkä henkilöt ovat valtuutettuja riskinoton päätöksenteosta organisaatiossa ja miten työnjako toteutetaan riskin suojaamisessa ja analysoinnissa. (Helppi & Paloheimo 2005, 29–31.)

Riskipolitiikalla pyritään yleisesti takaamaan ja tukemaan, että riskienhallinta toteutuu osana organisaation ohjaus- ja johtamisjärjestelmää. Tavoitteena on myös kattaa yhtiön yhtenäiset toimintaperiaatteet. Eri toimialoilla voi olla riskienhallintaan liittyvää lainsäädäntöä ja määräyksiä, minkä vuoksi ne tulee huomioida laatiessa organisaation riskipolitiikkaa. (Valtiovarainministeriö 2022.)

Vastuu riskipolitiikan laatimisesta on yhtiön johdolla. Riskipolitiikan toteutuminen näkyy koko organisaation päivittäisessä toiminnassa. Tällaisia toimintoja voivat olla esimerkiksi sopimus- ja yhteistyöneuvottelut. (Helppi & Paloheimo 2005 29–31.)

Riskipolitiikan soveltaminen käytännössä voi olla esimerkiksi ohjesääntö sopimuksen laatimisesta, limiittien hyödyntäminen tai suositusten noudatus maksutavoissa. Jokaiselle riskilajille voidaan laatia erikseen riskipolitiikat, esimerkiksi kuljetus- ja luottoriskille. Yleinen tapa riskien lajitteluun on jakaa ne kolmeen kohde-ryhmään: lyhyt- ja pitkäaikaiset riskit, poliittiset ja kaupalliset riskit sekä valmistus- ja hyödykkeen toimituksen jälkeiset riskit. (Helppi & Paloheimo 2005 29–31.)

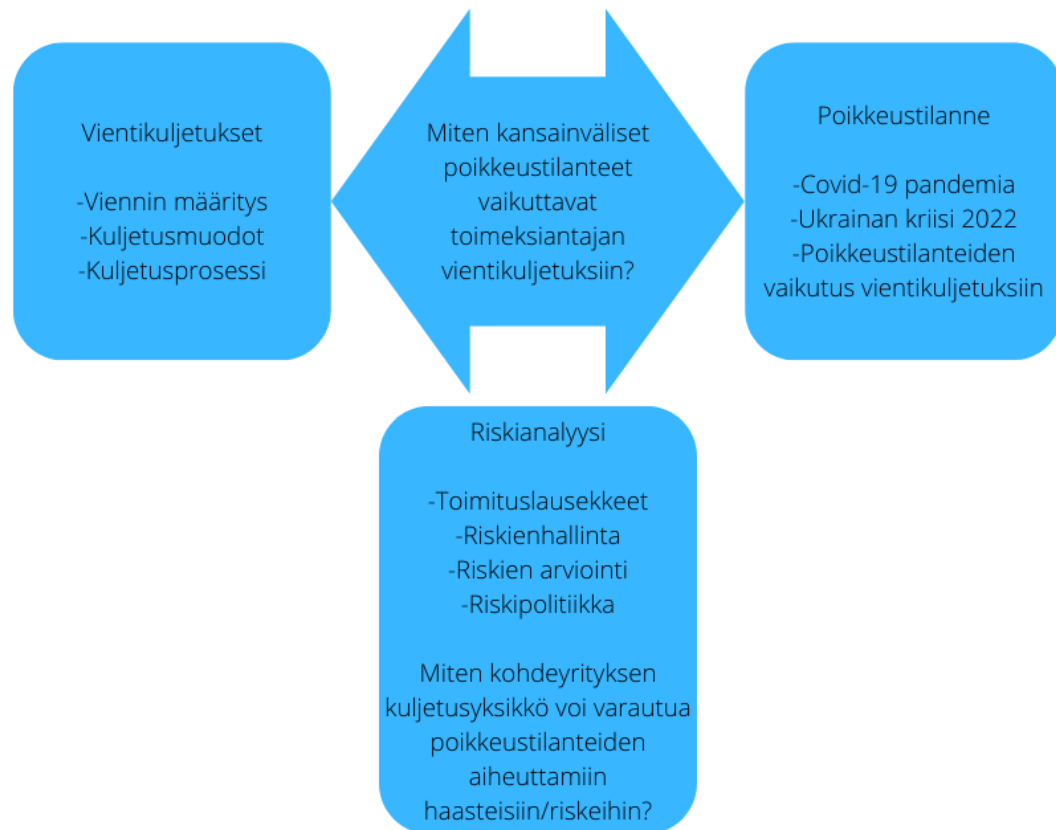
5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa käsitellään toimeksiannon empiiristä tutkimusta. Opinnäytetyön aikaisempien lukujen teorit toimivat tutkimuksen viitekehystenä. Luvussa tuodaan esille tutkimuksessa käytetyt tutkimusmenetelmät, suunnittelu ja toteutus.

5.1 Teoreettinen viitekehys

Teoreettisessa viitekehyksessä tuodaan esille tutkittavan kohteen kannalta oleelliset teoriat ja niiden pohjalta luodut uusimmat tutkimustulokset. Viitekehys johdetaan monipuolisista lähteistä, kuten tieteellisistä artikkeleista, kirjallisuudesta ja aikaisemmista tutkimuksista, mitkä liittyvät opinnäytetyön tutkimuskysymyksiin. Tutkimuksessa käytetyillä lähteillä tulee olla selkeä yhteys esitettyyn tutkimusongelmaan. Teoreettinen viitekehys voidaan asetella kolmeen eri järjestykseen, jotka ovat kronologinen järjestys, metodologinen järjestys ja teemojen mukainen järjestys. Tyypillisesti teoriaosa laitetaan kronologiseen järjestykseen eli aikajärjestykseen. Tämä sen vuoksi, koska teoriat ja mallit kehittyvät ajan kuluessa. (Kananen 2015, 112–117.)

Kuviossa 6 havainnollistetaan tutkimuksen teoreettinen viitekehys, mikä koostuu kolmesta eri teemasta. Ensimmäinen tutkimuskysymys: ”Miten kansainväliset poikkeustilanteet vaikuttavat toimeksiantajan vientikuljetuksiin?” on muodostettu kahden teorialuvun: vientikuljetukset ja poikkeustilanne pohjalle. Vientikuljetukset teorialuvussa käydään läpi eri kuljetusmuodot sekä kuljetusprosessi ja vienti määritelmänä. Poikkeustilanne luvussa käsitellään ilmiöitä: Covid-19 pandemia ja Ukrainan kriisi 2022. Poikkeustilanteita käydään läpi teorialuvussa niiden syntymisen ja kehittymisen näkökulmasta ja luvun viimeisessä kappaleessa tuodaan esille teoreettisesti poikkeustilanteiden vaikutus vientikuljetuksiin. Kolmannessa teorialuvussa teemana on varautuminen vientikuljetuksiin, jossa käsitellään riskienhallintaa ja toimitusehtoja. Luvun aiheet muotoutuvat toisen tutkimuskysymyksen ympärille: Miten kohdeyrityksen kuljetusyksikkö voi varautua poikkeustilanteiden aiheuttamiin haasteisiin/riskeihin?



Kuvio 6. Teoreettinen viitekehys.

5.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmiä käytetään tutkimusongelman ratkaisemiseksi. Ongelmaan pyritään saada ratkaisu perustellen ja hyödyntämällä tarvittavaa tietoa. Käytetyllä tiedonkeruumenetelmällä pyritään jalostamaan havaittu tieto tutkimusongelman johtopäätökseksi. (Kananen 2014, 51.)

Kvantitatiivinen tutkimus tarkoittaa määrällistä tutkimusta eli tämän kaltaisessa tutkimuksessa pystytään mittaamaan havaittua ilmiötä eri muuttujilla. Kvantitatiivisesta tutkimuksesta voidaan puhua myös tilastollisena tutkimuksena ja sen

avulla pyritään selvittämään lukumääriä tai prosenttiosuuksia. Aineisto kerätään tyypillisesti standardoidulla tutkimuslomakkeella ja tuloksista pyritään tekemään yleistyksiä. Määrällistä tutkimusta tehtäessä otannon tulisi olla mahdollisimman suuri, jotta esille tulevat riippuvuussuhteet pystytään määrittelemään. Tiedonhankintamenetelmänä määrällisessä tutkimuksessa on usein kysely, minkä voi toteuttaa esimerkiksi internetkyselynä. (Heikkilä 2014, 15–17.)

Laadullista tutkimusmenetelmää eli kvalitatiivista tutkimusta käytetään ymmärryksen saamiseksi tutkittavasta ilmiöstä ja sillä pyritään tarjoamaan syvällisempi selitys kohteesta. Tätä tutkimusmenetelmää käytetään usein silloin, kun tutkittavasta ilmiöstä ei ole tarkempaa tietoa, teoriaa tai tutkimusta olemassa. Tällä tavoin tuodaan esille uusia hypoteeseja ja teorioita tutkittavista aiheista. Laadullisessa tutkimuksessa käytetään vain muutamaa havaintoyksikköä, jotka tutkitaan laadullisin keinoin kattavasti, mutta näiden pohjalta ei voida vedota yleistämiseen tai mittamaan havaintoarvoja millään asteikolla. Saadut tulokset voivat pitää paikkansa ainoastaan tutkimuksen kohdetapauksessa. (Kananen 2017, 32–35.)

Tässä opinnäytetyössä hyödynnetään tutkimusmenetelmänä laadullista tutkimusta, koska tämän avulla saadaan syvällisempää tietoa, mikä palvelee tutkimuskysymyksiä ”Miten kansainväliset poikkeustilanteet vaikuttavat toimeksiantajan vientikuljetuksiin?” ja ”Miten kohdeyrityksen kuljetusyksikkö voi varautua poikkeustilanteiden aiheuttamiin haasteisiin ja riskeihin? ”. Tutkimuksessa halutaan selvittää tämän ilmiön vaikutuksia toimeksiantajan vientikuljetuksiin ja miten organisaation työntekijät pystyvät varautumaan toiminnallaan näihin vaikutuksiin, joten tiedonkeruun muuttaminen määrälliseksi esim. taulukkomuotoon ei olisi mielekäästä, koska ilmiöstä halutaan saada kokonaiskuvan saavuttamiseksi näkökulmia ja tulkintoja kuljetusorganisaation tueksi. Lisäksi kyseessä on nopeasti muuttuva ilmiö, jonka vuoksi laadullista tutkimusta voidaan pitää luotettavampana tiedonkeruumenetelmänä pitkällä aikavälillä.

Opinnäytetöissä on mahdollista yhdistää kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus. Tätä käytetään usein laajemmissa tutkimusprojekteissa, kun halutaan sekä

määrällistä että laadullista tietoa. Monimenetelmätutkimusta eli triangulaatiota käytetään tutkimusongelman mukaan. Tällöin menetelmien yhdistäminen tulisi nähdä toisiaan täydentävänä hyötynä tutkimusta ajatellen. Triangulaatiolla pyritään usein korvaamaan toisen tutkimusmenetelmän puutteita, jotta tulokset olisivat mahdollisimman luotettavia. (Kananen 2017, 170–172.)

Havainnointi luetaan vanhimpiin tieteellisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmiin, ja sitä voidaan käyttää kvalitatiivisessa- että kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Tätä aineistonkeruumenetelmää on käytetty usein työntekoon ja johtamiseen liittyvissä tutkimuksissa. Tässä tutkimuksessa käytetään osallistuvaa havainnointia osana aineistonkeruumenetelmää, koska tietoa ilmiöstä ei ole tai ne ovat vähäisiä. Lisäksi olen työskennellyt osana tutkittavaa organisaatiota, minkä vuoksi osallistuvan havainnoin tunnusmerkit ovat täyttyneet tarkastellessani ilmiötä kokonaisuutena työn ohessa. Olen on työskennellyt vientikuljetuksien parissa helmikuusta 2021 asti ja kyseisenä aikana on kertynyt ennakkotietoja organisaatiosta ja eri toimintatavoista tutkimusta ajatellen. Tietojen pohjalta on koottu teemahaastattelun kysymykset mahdollisimman tarkoiksi. (Kananen 2017, 83–84.)

5.3 Tutkimuksen suunnittelu ja toteutus

Tutkimuskysymyksien ja toimeksiannon luonteen vuoksi tutkimusmenetelmänä käytettiin laadulliselle tutkimukselle hyvin yleistä teemahaastattelua. Tässä menetelmässä tutkija ja haastateltava keskustelevat aihe kerrallaan eli tutkija on luonut haastattelulle eri teemat etukäteen. Tutkija valitsee teemat ennakkonäkemysten perusteella tutkittavasta ilmiöstä. (Kananen 2017, 88.) Teemahaastattelu luokitellaan lomake- ja avoimen haastattelun välimuodoksi, jolloin haastattelun aihepiirit ovat tiedossa teemoittain, mutta kysymyksille ei ole määritelty tarkkaa järjestystä tai muotoja. Teemahaastattelu on tälle tutkimukselle otollinen, koska se luo tuloksien kannalta mahdollisuuden monipuoliseen tulkintaan ja analysointiin. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 208.)

Tutkimushaastattelulle on olemassa useita lajeja ja ne eroavat toisistaan ohjailevuuden eli strukturointiasteen perusteella. Tämä viittaa siihen, kuinka vapaamuotoisesti haastattelu toteutetaan. Tutkimusaiheen luonteen vuoksi haastattelussa käytettiin teemoihin perustuvaa puolistrukturoitua haastattelulomaketta, jotta haastateltavien näkökulmat tulisivat vapaasti esille. Lisäksi haastattelulla haluttiin luoda mahdollisuus esille tuleviin asioihin, joita tutkija ei välttämättä olisi ottanut huomioon haastattelulomaketta laatiessaan. Haastattelulomakkeen runko esitetynä liitteessä 1. (Puusa ym. 2020; Valli ym. 2018, luku 1.)

Haastattelussa käytetään neljää erilaista teemaa, jolla pyritään saamaan mahdollisimman oleellista tietoa tutkittavasta ilmiöstä. Ensimmäinen teema oli taustatiedot, millä selvitettiin haastateltavan työkokemus ja työnimike kohdeyrityksessä tai sidosryhmässä. Seuraavan teeman aiheena oli nykyhetki, jonka kysymykset käsitelivät poikkeustilanteiden vaikutuksia tällä hetkellä ja miten niiden vaikutus on edennyt koronapandemian ja Ukrainan kriisin alettua. Haastattelun kolmas teema on tulevaisuus, jolla pyrittiin löytämään vastauksia poikkeustilanteiden pidempikantoisille vaikutuksille vientikuljetuksien näkökulmasta. Viimeinen teema oli varautuminen, millä haluttiin selvittää haastateltavien näkemyksiä varautumiskeinoista poikkeustilanteiden varalle vientikuljetuksia ajatellen.

Haastattelun kohdejoukon valinnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota tutkittavien tietoon ilmiöstä. Tavoitteena on siis valita haastateltavaksi henkilöt, jotka tietävät siitä eniten. Tämän vuoksi kohdejoukoksi valikoitui toimeksiantaja yrityksessä työskenteleviä henkilöitä sekä sidosryhmään kuuluvia henkilöitä, jotka hoitavat työkseen kohdeyrityksen vientikuljetuksia ulkoistettujen huolintayhtiöitten kautta. Tutkittavan aiheen vuoksi haastateltavaksi tuli saada vientikuljetuksien parissa työskenteleviä henkilöitä kohdeyrityksen organisaatiosta, jotta poikkeustilanteiden vaikutuksista saataisiin mahdollisimman syvällistä tietoa toimeksiantajaa ajatellen. (Kananen 2017, 128.)

5.4 Aineiston käsittely ja analyysi

Tutkimuksen haastattelut äänitettiin ja litteroitiin. Litteroinnilla viitataan erilaisten tallenteiden, kuten esimerkiksi äänitteiden ja videoiden muuttamista kirjalliseen muotoon. Litteroinnin tasoja ovat sanatarkka, yleiskielinen ja propositiotason litterointi. Sanatarkka litterointi luokitellaan tarkimmaksi tasoksi, jolloin myös äänenpainot pyritään huomioimaan. Yleiskielisessä litteroinnissa tekstistä poistetaan murre- ja puhekielen ilmaisut. Propositiotasolla huomioidaan ainoastaan havainnon ydinkohdat. Tutkimuksen teemahaastatteluaineistoon käytettiin propositiotason litterointia, koska kysymykset herättivät myös paljon avointa keskustelua aiheesta, minkä vuoksi vastauksien sanatarkka litterointi ei olisi tutkimukselle mielekästä. Litteroinnin jälkeen tulosten ydinsisältö johdettiin harkintakyvyn mukaan yhdistetyiksi tuloksiksi. (Kananen 2017, 134–135.)

Laadullisen aineiston havaintoja pystytään tulkitsemaan esimerkiksi teemoittelulla. Tämä viittaa siihen, että haastattelutulosten analysointivaiheessa pyritään löytämään tuloksista piirteitä, mitkä ovat haastattelun kohdejoukolle yhteisiä. Tällä tavoin voidaan löytää analyysin avulla samankaltaisuuksia ja säännönmukaisuuksia. Teemoittelu voidaan toteuttaa käytännössä kirjaamalla haastatteluissa ilmenneitä näkökulmia ja teorioita taulukkoon, jolloin voidaan hahmottaa haastateltavien mahdolliset ilmaisut teemaan liittyvistä asioista. Tällä tavoin voidaan analysoida tutkimuksen saturaatiota. (Puusa ym. 2020; Valli ym. 2018, 149.)

6 TUTKIMUSTULOKSET

Tässä luvussa tarkastellaan ja analysoidaan empiirisen tutkimuksen tuloksia. Haastattelutulokset esitellään teemoittain samassa järjestyksessä, kuin mitä ne ovat haastattelulomakkeella. Haastatteluja järjestettiin kuusi kappaletta, joista yksi toteutettiin lähihaastatteluna ja muut puhelinhaastatteluna. Haastattelut toteutettiin lokakuussa 2022 viikkojen 40 ja 42 välisenä aikana. Tutkimuskysymykset ja haastateltavien suorat lainaukset erotetaan *kursiivilla*.

6.1 Haastateltavat

Haastattelun kohdejoukosta keskusteltiin ennakoivasti toimeksiantajayrityksen yhteyshenkilön kanssa ja toimeksiantaja antoi näkemyksen henkilöistä, joilla on työtehtäviensä puolesta asiantuntijuutta tunnistaa poikkeustilanteiden vaikutukset ja niihin liittyviä asioita kuljetusprosessissa. Henkilöistä valikoitui neljä työntekijää, jotka työskentelevät kohdeyrityksessä kuljetusorganisaatiossa ja kaksi henkilöä, jotka työskentelevät osana kyseisen organisaation sidosryhmää kahden eri huolintayhtiön palveluksessa. Keskeinen toive toimeksiantajan puolelta oli, että kohdejoukolta saataisiin näkökulmia kaikista kuljetusmuodoista, mitä kohdeyritys käyttää vientikuljetuksissaan.

6.2 Teema 1: Taustatiedot

Haastattelun alussa haluttiin selvittää haastateltavien taustatiedot kohdeyrityksessä sekä sidosryhmään kuuluvissa huolintayrityksissä. Tutkimuksen kannalta taustatiedot ovat olennaisia, koska näin voidaan todeta kohdejoukon kokemus vientikuljetuksiin liittyvistä työtehtävistä pidemmällä aikavälillä.

Taulukossa 1 havainnollistetaan haastateltujen henkilöiden taustatietoja. Toimeksiantajayrityksessä työskentelevillä henkilöillä työvuodet ovat jakautuneet 2 ja 30 vuoden välille. Ulkoisista toimijoista henkilöillä D on kokemusvuosia kertynyt 17 vuotta ja toisessa huolintayrityksessä työskentelevällä henkilöillä E puolestaan 8 vuotta. Henkilöiden tämänhetkiset työnimikkeet näkyvät taulukossa 1.

Kysymykset: *Työkokemus ja työnimike kohdeyrityksessä/huolintayrityksessä?*

Haastateltavat	Työkokemus	Työnimike	Organisaatio
Henkilö A	30 vuotta	Kuljetuspäällikkö	Kohdeyritys
Henkilö B	15 vuotta	Kuljetuskoordinaattori	Kohdeyritys
Henkilö C	2 vuotta	Vientikoordinaattoriharjoittelija	Kohdeyritys
Henkilö D	17 vuotta	Toimitusjohtaja	Ulkoistettu huolitsija
Henkilö E	8 vuotta	Liikennekoordinaattori	Ulkoistettu huolitsija
Henkilö F	16 vuotta	Kuljetuspäällikkö	Kohdeyritys

Taulukko 1. Haastateltavien taustatiedot.

6.3 Teema 2: Nykyhetki

Kysymys: Millä tavoin poikkeustilanteet ovat vaikuttaneet kohdeyrityksen vientikuljetuksiin? Onko havaittavissa muutoksia kuljetusmäärissä, hinnoissa, laadussa, toimitusajoissa, kuljetuskapasiteetissa?

Haastateltavista kaikki kertoivat kohdeyrityksen kuljetusmäärien pysyneen ennallaan poikkeustilanteiden aikana vientikuljetuksissa, lukuun ottamatta satunnaisia tavarapulan ongelmia. Kaikki vastaajat myös totesivat, että kaikkien vientikuljetuksien toimituksissa on ollut viiveitä kuljetusmuodosta riippumatta. Henkilö A kertoi viivästysten näkyvän erityisesti meri- ja lentokuljetuksissa. Toimitusaikojen pidentymiseen on vaikuttanut keskeisesti asiakkaiden kyky vastaanottaa kuljetettavaa tavaraa. Tähän viittaa henkilön E kommentti:

”Toimitusajat ovat pidentyneet ja toimitusvarmuus heikentynyt vastaanottajien sulkiessaan yritysten aukioloajat pandemian aikana”

Haastateltavilla oli yhtenäiset näkemykset myös rahtihintojen noususta, johon kaikki 6 vastaajaa näkivät merkittävänä syynä poikkeustilanteiden aiheuttaman polttoainehinnan nousun. Henkilöt A, B, C ja D kertoivat suurimman hinnannousun näkyvän lentokuljetuksissa, kun taas henkilöt E ja D viittasivat hinnannousun kohdistuvan monipuolisesti kaikkiin kuljetusmuotoihin. Haastateltavien näkökulmia kuljetushintojen kasvusta viitteinä olivat 30–50 % ja 5–10 kertainen hinnannousu eri kuljetusmuodoissa.

Haastateltavista A, B, C ja E kertoivat vientikuljetuksien laadun pysyneen ennallaan poikkeustilanteiden aikana. Henkilö A viittasi laadun pysyvään ennallaan, koska kohdeyrityksen huolitsijat täyttävät tietyn laatuluokituksen sopimuksien perusteella, jolla pyritään vähentämään laadun heikentymistä. Myös Henkilö E kertoi kuljetusten laadun pysyneen ennallaan, koska huolintayrityksen yhteistyökumppanit ovat pysyneet samoina, jotka täyttävät vaadittavat laatukriteerit. Vastaajat D ja F puolestaan kertoivat vientikuljetuksien laadun heikentyneen. Henkilö D viittasi laadun heikentyneen, koska on jouduttu käyttämään monipuolisemmin eri kuljetusliikkeitä toimitusketjun toteutumiseen, jolloin on ilmennyt ongelmia. Henkilö F on havainnut laadun heikentymisen merireiteillä poikkeustilanteiden tuoman konttipulan merkeissä, mikä on vaikuttanut eri satamien varustamoiden palveluihin muun muassa kapasiteettiongelmana.

Haastateltavat A, E ja F kertoivat kuljetuskapasiteetin vähentyneen poikkeustilanteiden myötä. Tämä on näkynyt eniten maantie- ja merikuljetuksissa kolmen vastaajan mukaan. Henkilö F korosti vastauksessaan jo edellä mainittua konttipulaa, mikä näkyy erityisesti merikuljetuksissa kapasiteettiongelmana. Haastateltavista B, C ja D kertoivat kuljetuskapasiteetin pysyneen ennallaan poikkeustilanteiden aikana, eikä kuljetuskaluston saatavuudessa ole ilmennyt juuri ollenkaan ongelmia vientikuljetuksissa.

Kysymys: Kuinka nopeasti uudet ilmiöt näkyvät vientikuljetuksissa? Onko tässä eroja verrattaessa viiden vuoden takaiseen tai tähän päivään?

Haastateltavista viisi henkilöä painotti poikkeustilanteista johtuvien ilmiöiden näkyvän välittömästi vientikuljetuksissa. Haastateltavat kertoivat ilmiöiden näkyvän globaalisti kaikissa kuljetuksissa, eikä ainoastaan vientikuljetuksissa. Vastaajat kertoivat pandemian aiheuttaneen kaupunkien eristyksiä ja sulkutoimenpiteitä, mikä vaikutti heikentämällä rahtitavaran liikkumista ja kuljetuskonttien saatavuutta. Lisäksi polttoainehinnat nousivat haastateltavien mukaan nopeasti. Henkilö E määritteli muun muassa polttoaineen hinnannousun tapahtuneen välittömästi:

”Polttoaineen hinnannousu vaikutti yhdessä yössä, jolloin rahtihinnat nousivat välittömästi”

Henkilön F näkökulmasta ilmiöt alkoivat näkymään viiveellä vientikuljetuksissa esimerkiksi konttipulan muodossa. Konttien saatavuus heikentyi niiden jäätyä jumiin eri puolille maailman satamia tavarantalouden keskittyttyä suurimpiin varustamoihin.

Kaikki haastatelluista henkilöistä totesivat, että yhtä voimakkaita häiriötekijöitä ei ole vientikuljetuksille ollut viisi vuotta sitten tai edes heidän työuransa aikana. Henkilöt näkevät koronapandemialla ja Ukrainan tilanteella olleen suuri vaikutus vientikuljetuksiin ja koko toimitusketjun hallintaan, jos tarkastellaan monia historian häiriötekijöitä logistiikkaa kohtaan.

Kysymys: Miten tilanne on muuttunut COVID-pandemian ja Ukrainan kriisin myötä? Millaisia eroja on eri maanosien kesken?

Kaikki haastatelluista totesivat poikkeustilanteiden muuttaneen käytäntöjä erityisesti Aasiaan suuntautuneissa vientikuljetuksissa. Tilanne on muuttunut esimerkiksi Kiinassa, missä laajat määräykset liittyen covid-testauksiin vaikuttivat kuljetusten toimituksiin. Lisäksi Kiinan varustamot ja satamat ovat maailmanlaajuisia solmukohtia merirahdin liikkumiselle, minkä vuoksi pandemian vaikutukset vaikeuttivat toimitusketjua merikuljetuksiin liittyvässä liiketoiminnassa. Henkilö B mainitsi myös Englannin vientikuljetuksissa olleen suuria viiveitä toimitusajoissa, kun rahtitavara on siirtynyt jatkokuljetukseen maantierahdissa. Haastateltavat henkilöt kertoivat esimerkiksi kuljetusten viivästysten olleen maailmanlaajuinen ilmiö, vaikka se on nähty voimakkaimpana Aasiassa, on sen vaikutus huomattu kaikissa maanosissa.

6.4 Teema 3: Tulevaisuus

Kysymys: Tulevatko toimitusketjut palaamaan takaisin normaaleiksi vai tuleeko niihin pysyviä muutoksia poikkeustilanteiden myötä? Jääkö esim. kontti- ja kuljettajapula ja polttoaineiden- ja huoltokustannusten ongelmat pysyviksi?

Kaikki haastateltavat vastasivat, etteivät usko toimitusketjujen palaavan normaalille tasolle ennen koronapandemiaa ja Ukrainan kriisiä. Vastaajat näkevät erityisesti polttoaineen hinnan jäävän korkeammalle tasolle, koska ei ole näkyvissä viitteitä siitä, että hinta palaisi samalle tasolle ennen pandemiaa. Hinnan on nähty muodostuvan kuljetusliikkeiden kilpailukeinoksi, jolla pyritään kattamaan kohooneita yleiskustannuksia. Henkilö D kertoi poikkeustilanteiden aiheuttaman kilpailun lisääntymisen tuovan ongelmia lentokuljetusten toimitusajoille ja hinnankorotuksille, mikä voi jäädä pysyväksi ongelmaksi. Henkilö B näkee myös kuljettajapulan jäävän ongelmaksi, koska poikkeustilanteet ovat tuoneet painetta toimialalle, mikä yhdessä vähenevän kuljettajakoulutuksen ja alhaisen palkkatason vuoksi kitkee alan houkuttelevuutta. Muut vastaajista uskovat kuljettajapulan helpottuvan tulevaisuudessa, mihin vaikuttaa merkittävästi Ukrainan kriisin kehitymissuunta.

Haastateltavilla oli yhteinen näkemys, että maailmanlaajuinen konttipula helpottuu, ja siitä on havaittavissa tällä hetkellä palautumisen merkkejä. Vastaajat uskovat myös huoltokustannusten laskevan, kun komponenttipula normalisoituu. Henkilö F kertoi huomanneensa työtehtäviensä aikana myös muun kuljetuskaluston saatavuuden helpottuneen verrattaessa pandemian alkuvaiheeseen.

Kysymys: Uskotko, että mahdollisten uusien poikkeustilanteiden uhka tulee muuttamaan kuljetusprosessia tulevaisuudessa? Vaikuttavatko uhat kuljetusmuotojen käytettävyyteen?

Haastateltavat henkilöt eivät usko, että poikkeustilanteiden uhka tulee muuttamaan kuljetusprosessia tulevaisuudessa. Henkilöillä oli vastauksissa yhteinen näkökulma, että kuljetusmuotojen käytettävyyden tulee pysymään samankaltaisena

poikkeustilanteista huolimatta. Henkilöt B, C ja D näkevät uhan tuovan lisää kuljetussuunnittelua, vaikka prosessi ei juuri muuttuisi. Tämä voi tuoda vientikuljetuksiin enemmän varautumista ja vaikuttaa käytettävien kuljetusmuotojen valintaan. Haastateltavista A, E ja F uskovat kuljetusmuodon valintaan vaikuttavan jatkossakin eniten toimitusaika ja rahdin hinta.

Kysymys: Onko poikkeustilanteiden aikana opittu jotain? Tulisiko tulevaisuudessa tehdä jotain toisin tai tehdä muutoksia?

Haastateltavat B, C, D ja E ovat huomanneet, että poikkeustilanteiden aikana on opittu paremmin ennakoimaan ja varautumaan erilaisiin tilanteisiin kuljetussuunnittelun avulla enemmän, mitä ennen poikkeustilanteita. Henkilö B kertoi, että tulevaisuutta ajatellen tulisi saada enemmän aikaa kuljetussuunnittelua varten, jotta ennakoimisen hyödyt kasvaisivat vientikuljetuksia suunniteltaessa. Henkilöt B ja F painottivat, että on opittu paremmin huomioimaan toimitusaikojen viivästymisiä, joista on mahdollisesti koitunut lisäkustannuksia.

Haastateltavat A ja D näkevät toimenpiteet hyvin vähäisinä, mitä tulisi ottaa huomioon poikkeustilanteiden uhatessa tulevaisuudessa. Kahden vastaajan mielestä vaikutusmahdollisuudet nähdään jopa mahdottomina, koska tilanteet vaikuttavat eri tavalla eri kohdemaissa, jolloin sääntömääräyksissä on poikkeavaisuuksia. Poikkeustilanteiden vaikutukset nähdään jopa hyvin arvaamattomina, minkä vuoksi olisi vaikeaa tehdä mitään toisin.

6.5 Teema 4: Varautuminen

Kysymys: Mitkä ovat yleensä vientikuljetuksien isoimmat riskit?

Haastateltavista A, B, C ja D kertoivat tavarariskin olevan vientikuljetuksien suurin riski, koska kuljetettava tavara voi vahingoittua esimerkiksi useiden välilastausten tai huonokuntoisen kuljetuskaluston vuoksi. Henkilö A kommentoi:

”Maailmantilanne tuo riskejä kuljetuksiin, jolloin tavaraa katoaa yhä enemmän ja reklamaatiot lisääntyvät. Yleisesti tavarantapojous altistaa tavarankäsittelyriskeille ja tuo palveluihin painetta”

Henkilö E kokee sääolosuhteet ja maantieteelliset riskit suurimpina riskeinä vientikuljetuksille. Toivotut toimitusajat ovat haasteellista toteuttaa, mitä suuremmat etäisyydet lähettäjän ja vastaanottajan välillä vallitsevat.

Henkilö F toteaa hintariskin olevan suurin tekijä muun muassa polttoainehinnan nousun vuoksi. Viisi muuta vastaajaa kertoi hintariskin olevan toiseksi suurin riski, koska toimituksien myöhästymiset nostavat kustannuksia ja näin luovat hintariskin. Muita riskejä mitä haastatteluissa tuli esille olivat pakkausriski, varkausriski ja palveluriski. Palveluihin nähtiin vaikuttavan viestinnän laadun huonontuminen. Henkilö A kertoi palveluriskin nousevan, koska yhteydenottaminen sidosryhmiin on heikentynyt ja vastausaika pidentynyt kuljetuksiin liittyvissä asioissa.

Kysymys: Kuinka tärkeänä näet, että vientiyritykset ja huolitsijat varautuvat mahdollisiin ongelmiin kohdeyrityksen kuljetusprosessissa?

Haastateltavista kaikki näkevät vientiyrityksien ja huolitsijoiden varautumisen hyvin tärkeänä ja välttämättömänä kuljetusprosessin kannalta. Henkilöt B ja D nostivat esille, että yhteistyökumppaneiden määrän ollessa korkea, varautuminen on erittäin tärkeää, koska näin pystytään vaikuttamaan useammassa sijainnissa, ja tällöin säilyy laatu ja kontrolli vientikuljetusprosessissa. Henkilö E kertoi, että erityisesti huolitsijoiden on tärkeää kiinnittää huomiota kuljetuskaluston kunnon tarkkailuun, koska tällä tavoin voidaan varautua ja ennaltaehkäistä merkittäviä ongelmia kuljetusprosessissa. Tämän vuoksi auditointiin käytetään huolintayhtiöissä paljon resursseja, mikä näkyy toimenpiteenä myös varautumiseen. Henkilö F näkee varautumisen tällä hetkellä hyvin vähäisenä kohdeyrityksen näkökulmasta ja asiaan tulisi kiinnittää enemmän huomiota.

Kysymys: Kuinka mahdollisiin riskeihin voitaisiin varautua etukäteen?

Kaikki haastateltavat nostivat esille kuljetussuunnittelun tärkeimmäksi varautumiskeinoksi. Suunnittelun tulisi pitää sisällään tavaramäärien, aikataulujen, kuljetuspakkausten, reittien ja kustannusten yhä syvällisemmän tarkastelun, minkä pohjalta ennakoidaan mahdollisia riskejä. Rahtitavaran välilastausten minimoimisella pystytään varautua mahdollisiin tavaran käsittelyriskeihin.

Henkilöt A, B, C ja F kertoivat kuljetussopimuksilla olevan keskeinen vaikutus riskeihin varautumisessa. Kohdeyrityksellä on käytössä puitesopimus, jonka piiriin kuuluvat huolitsijat ja kuljetusliikkeet ovat velvollisia noudattamaan sopimuksessa mainittuja ehtoja. Puitesopimus laaditaan siten, että siihen kuuluvat sidosryhmät täyttävät toimeksiantajan vaatiman laatuluokituksen. Tämän avulla pystytään rajaamaan laatuun ja palveluihin liittyviä riskejä. Sopimukset auttavat seuraamaan myös hinta- ja palveluriskiä, mikäli on havaittu nousua hinnankehityksessä tai puutteita palveluissa. Sopimusten pitäminen ajan tasalla mahdollistaa ennakoimisen eri ongelmakohtiin. Henkilö A kertoi, että kuljetusyhtiötä pyritään vaihtamaan sopimuslistalla, jos palvelu on ollut puutteellista tai esimerkiksi reklamaatioiden määrä on kasvanut.

Haastateltava F näkee toimintatapojen määrittämisen oleellisena keinona riskeihin varautumiseen. Sijaintikohtaisesti määritellyt toimintatavat ja ohjeet edesauttavat ongelmien ehkäisemisessä. Henkilö E puolestaan korosti auditoinnin ja kuljetuskaluston kunnan säännöllisen tarkastamisen ennaltaehkäisevän kuljetusriskiä ja nostavan varautumistasoa.

Kysymys: Minkä kuljetusmuodon käytettävyydessä näet suurimmat ongelmat/riskit tällä hetkellä?

Haastateltavat A, B ja C näkevät suurimmat riskit tällä hetkellä lentokuljetuksissa esimerkiksi rajun rahtihinnan nousun vuoksi, jos verrataan muiden kuljetusmuotojen hintoihin. Lentoyhtiöt ovat myös joutuneet valikoimaan rahtitavaraa lentojen alhaisen määrän vuoksi, mikä on aiheuttanut vientitavaran kuljetuksille viiväs-

tyksiä. Lentojen puutteen vuoksi huolitsijat ovat voineet joutua käyttämään halpalentoyhtiöitä rahdin kuljettamiseen, minkä vuoksi tavarankuljetuksen jäljitettävyyden heikentynyt ja heijastunut laadun heikentymisenä kuljetuspalvelulle.

Henkilöt E ja F näkevät suurimmat riskit yhä merikuljetuksissa. Suurin osa tavaravolyymista liikkuu yhä meriteitse, joten konttipula on yhä merkittävä riski. Ongelmia on yhä erikoiskonttien saatavuudessa, vaikka tavallisten konttien hankintaongelmat ovat helpottuneet poikkeustilanteiden alkuajoista. Henkilö F näkee enemmän riskejä merikuljetuksissa myös sen laajemman prosessin vuoksi, koska merirahdissa on enemmän asioita otettava huomioon kuljetussuunnittelussa verrattaessa esimerkiksi maantiekuljetuksiin.

Henkilö D kokee suurimpien riskien liittyvän tällä hetkellä maantiekuljetuksiin. Poikkeustilanteiden aikana maantiekuljetuksiin on tullut enemmän muutoksia kuljetettavan tavarankuljetuksen volyymeissä. Tämä on luonut maantiekuljetuksiin enemmän välilastauksia, minkä vuoksi tavarankuljetuksen vahingoittumisen riski on kasvanut. Ylimääräisillä lastauksilla on heikentävä vaikutus myös rahtitavarankuljetuksen jäljitettävyyden kannalta.

7. JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä luvussa tarkastellaan tutkimuksen johtopäätöksiä ja syvennyttään pohdintaan. Lisäksi arvioidaan tutkimuksen luotettavuutta ja käydään läpi mahdollisia jatkotutkimusehdotuksia. Luvussa pohditaan myös tutkimuksen tuomia hyötyjä toimeksiantajalle. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten poikkeustilanteet COVID-19 pandemia ja Ukrainan kriisi 2022 ovat vaikuttaneet kohdeyrityksen vientikuljetuksiin ja miten toimeksiantajan kuljetusorganisaatio pystyy varautumaan poikkeustilanteiden tuomiin haasteisiin ja riskeihin.

Tavoite oli löytää vastaus kahteen tutkimuskysymykseen, mitkä johdettiin tutkimusongelmasta:

1. Miten kansainväliset poikkeustilanteet vaikuttavat toimeksiantajan vientikuljetuksiin?
2. Miten kohdeyrityksen kuljetusyksikkö voi varautua poikkeustilanteiden aiheuttamiin haasteisiin/riskeihin?

7.1 Tutkimustulosten johtopäätökset

7.1.1 Taustatiedot

Tutkimus aloitettiin kartoittamalla haastateltavien työkokemus kohdeyrityksessä ja huolintayhtiöissä sekä selvittämällä työnkuvaa nimikkeiden avulla. Työkokeimuksen pituudella kohdeyrityksen organisaatiossa on merkittävä vaikutus tutkimustulosten kannalta, koska haastateltavilla piti olla näkemystä poikkeustilanteiden tuomista ilmiöistä. Tutkimusongelman kannalta haastateltavilla tuli olla myös työkokemusta kohdeyrityksen kuljetuksien parissa työskentelystä. Haastateltavien henkilöiden valintaan vaikutti toimeksiantajan ohjeet.

7.1.2 Nykyhetki

Koronapandemian ja Ukrainan kriisin nykyhetken teemalla selvitettiin haastateltavien henkilöiden näkökulmia poikkeustilanteiden vaikutuksesta kohdeyrityksen

vientikuljetuksiin tällä hetkellä ja miten tilanne on muuttunut ilmiöiden alkamisen jälkeen globaalisti. Lisäksi haluttiin selvittää, kuinka nopeasti ilmiöt alkoivat vaikuttamaan ja miten ne ovat ilmenneet.

Tutkimuksessa havaittiin, että poikkeustilanteet ovat vaikuttaneet eniten vientikuljetuksien toimitusaikoihin ja rahtihintoihin, joista haastateltavilla oli yhtenäinen näkemys. Toimitusaikojen pidentymiseen suurimpina syinä todettiin meriliikenteen konttipula, matkustajalentojen vähentyminen, rajoitukset ja epäsuorasti näihin liittyvät toimenpiteet. Rahdin hinnannousuun todettiin suurena tekijänä polttoaineen hinnannousu, mikä on noussut sekä pandemian - että Ukrainan kriisin vuoksi. Myös matkustajalentojen väheneminen on vaikuttanut rahtihintoihin, minkä vuoksi suurin kustannusnousu todettiin juuri lentokuljetuksissa. Yksinkermaisesti lentojen kysyntä on ollut tarjontaa suurempi, jonka vuoksi hinnat pysyvät yhä korkealla tasolla. Hinnannousu vaikuttaa kaikissa kuljetusmuodoissa. Meriliikenteessä kustannusnousu on johtunut varustamojen ruuhkautuessa tavaramäärästä, josta on seurannut kapasiteettiongelmia. Pandemia toi merirahtiin myös erilaisia lisiä, mikä nosti kuljetusmuodon kustannuksia.

Tutkimuksen mukaan voidaan todeta poikkeustilanteiden vaikuttaneen nopeasti vientikuljetuksiin monella eri tavalla, mikä toi mukanaan muuttuvia olosuhteita kuljetusprosessille. Vastaavia ja yhtä voimakkaita poikkeustilanteita tutkimuksen haastateltavat eivät olleet kokeneet viisi vuotta aikaisemmin tai edes työuransa aikana. Uudet käytännöt ovat näkyneet kohdeyrityksen vientikuljetusten näkökulmasta voimakkaimmin Kiinassa, missä alkoi pandemian myötä koronarajoitukset ja sulkumääräykset, mikä on vaikeuttanut erityisesti merirahdin liikkuvuutta. Myös lentorahdin jatkokuljetukset ovat ajoittain estyneet vastaanottajalle aiheuttaen toimitusketjun pysähdysten. Kohdeyrityksen tavaramäärissä ei havaittu muutoksia vientikuljetuksia ajatellen. Laadun muutoksista vientikuljetuksissa todettiin eriäviä mielipiteitä haastateltavilla.

7.1.3 Tulevaisuus

Tulevaisuuden teemaan liittyvillä kysymyksillä haluttiin selvittää, miten poikkeustilanteet ovat muuttaneet kuljetusprosessia ja tuleeko se palautumaan entiselleen. Lisäksi selvitettiin, olivatko haastateltavat oppineet työssään poikkeustilanteista tai vaikuttaisivatko poikkeustilanteet tekemään toisin tulevaisuudessa tehtävien näkökulmasta.

Tutkimus osoitti, että haastateltavien mukaan toimitusketjut eivät palaisi enää normaalille tasolle ennen koronapandemiaa ja Ukrainan kriisiä. Polttoaineen kohonnut hinta nähtiin päätekijänä, että vientikuljetuksien rahtihinnoissa hintataso olisi pysyvästi korkeammalla tasolla kuin ennen pandemiaa. Tämä ohjasi johtopäätöksiin, että polttoainekustannukset jäisivät kilpailukeinoksi kuljetuksien toimialalle.

Vallitsevasta kapasiteettiongelmosta on havaittavissa helpotusta kuljetuksien osalta. Merikonttien ja kuljetuskaluston tarjonta on tällä hetkellä korkeammalla tasolla, mitä se oli pandemian alkuvaiheessa. Kuljettajapulasta haastateltavilla oli lähes yhtenäinen mielipide, että ongelma helpottuisi ajan kuluessa. Tutkimuksissa tosin vedottiin, että kuljetusalan vetovoimaisuus on laskussa.

Kuljetusprosessin nähdään pysyvän samankaltaisena myös tulevaisuudessa. Poikkeustilanteiden uhasta huolimatta kuljetusmuotojen käytettävyyden uskotaan säilyvän ennallaan. Vastaavissa poikkeustilanteissa kuljetussuunnittelun rooli on keskeinen asia tulevaisuuden näkökulmasta ja sen uskotaan lisääntyvän. Haastateltavat näkevät tulevaisuuden kuljetussuunnittelulla olevan vaikutusta kuljetusmuotojen valintaan yhdessä kuljetustarpeen kanssa, mikä perustuu pääosin toimitusaikaan ja rahdin hintaan.

Haastateltavat perustelivat, että poikkeustilanteiden aikana on opittu hyödyntämään paremmin ennakoimista ja varautumista kuljetussuunnittelun avulla. Vientikuljetuksien kannalta tulisi käyttää enemmän aikaa kuljetussuunnitteluun, jotta

voitaisiin pienentää kustannuksia ja ennaltaehkäistä viivästyksiä toimitusketjuissa. Poikkeustilanteiden tuomien uhkien vaikutukset ovat poikenneet toisistaan eri vientimaissa, minkä vuoksi vaikutusmahdollisuudet on todettu myös vähäisiksi. Esimerkiksi koronapandemiaan liittyvät toimintatavat ja määräykset ovat poikenneet toisistaan eri maissa.

7.1.4 Varautuminen

Tutkimuksessa tuli esille useita riskejä, mitkä koskettavat kohdeyrityksen vientikuljetuksia. Tavarariski nähtiin suurimpana riskinä, koska rahtitavaran käsittelyssä voi tapahtua virheitä tai kuljetettava tavara voi kadota heikon jäljitettävyyden seurauksena. Muita merkittäväksi koettuja riskejä olivat hinta- ja palveluriski. Hintariskin kehittymiseen on vaikuttanut eniten edellä mainittu polttoainehinnannousu ja matkustajalentojen väheneminen. Lisäksi toimitusviiveistä tulleet lisäkustannukset ovat nostaneet hintariskiä. Palveluriskin kasvuun todettiin vaikuttavan toimivan viestinnän puute eri sidosryhmien välillä.

Kuljetusprosessin kannalta varautuminen nähtiin tärkeänä keinona toimeksiantajan organisaatiossa. Vientikuljetuksien näkökulmasta varautumisella pystytään säilyttämään toimitusketjun kontrolli useammassa vientikohteessa, mikä kohottaa myös laadun tasoa. Sidosryhmien osalta vientikuljetuksien riskien varautumiseen käytetään paljon resursseja, mutta haastattelutuloksien mukaan varautumista tulisi yhä tehostaa kohdeyrityksessä.

Poikkeustilanteiden vaikutukset koskettivat nopealla aikataululla kohdeyrityksen vientikuljetuksia, jolloin varautumisen keinot olivat vähäisiä. Tutkimuksessa ilmeni useampi keino, miten toimeksiantaja pystyisi jatkossa varautumaan vientikuljetuksissaan.

Kuljetussuunnittelu nähdään vahvana varautumisen keinona tutkimustulosten kannalta. Suunnittelun tulisi sisältää tavaramäärien, aikataulujen, pakkausten, reittien ja kustannusten syvällisen tarkkailun aikaresurssien puitteissa. Tarkastelu

johtaa riskien ehkäisemiseen ja ennakointiin. Suunnittelu nousi haastattelutuloksissa tärkeimmäksi varautumiskeinoksi.

Toinen keskeinen varautumiskeino nähtiin kuljetussopimuksissa. Kohdeyrityksellä on käytössä puitesopimus, jonka piiriin kuuluvien huolinta- ja kuljetusliikkeiden tulee täyttää tietyt luokitukset. Sopimusehtojen päivittämisellä tietyin ajoin varaudutaan esimerkiksi palvelu- ja laaturiskeihin. Tutkimustuloksissa tuli ilmi, että kohdeyritys ei ollut varautunut koronapandemian vaikutuksiin kuljetussopimuksissa. Sopimuksissa tulisi jatkossa huomioida vastaavien häiriötilanteiden sattuessa ehdoista, mitkä käsittelevät kuljetuksen myöhästymistä ja mahdollisia lisäkustannuksia. Sopimukset tulee määritellä kuitenkin toimitusehtojen mukaan. Säännölliset sopimusten päivittämiset kannustavat myös huolitsijoita kehittämään palveluitaan ja näin luovat kilpailua toimialalle. Sopimuksien tulisi olla myös nopeasti muutettavissa, mikäli havaitaan puutteita vientikuljetuksiin liittyvissä palveluissa, jotta pystytään vaihtamaan palveluntarjoajaa nopealla aikataululla.

Toimintatapojen määrittäminen eri vientimaissa nousi tutkimuksessa yhdeksi varautumisen keinoksi. Sijaintikohtaisesti on eroja eri määräyksillä ja toimintatavoilla poikkeustilanteiden aikana, joten toimitusketjun prosessi tulisi olla määriteltynä vientimaan mukaan. Ennalta määritetyt ohjeet sulkevat riskejä ja nostavat varautumista.

Tutkimushaastatteluissa korostettiin kommunikaation tärkeyttä sidosryhmien välillä, millä on suuri vaikutus varautumiseen. Poikkeustilanteiden aikana rahtitavaran jäljitettävyyden tarve korostuu, mikäli aiheutuu välilastauksia vientikuljetuksen aikana. Tällöin kommunikaation ja palvelun tulee toimia seurannan vuoksi, jotta tavaran toimitusvarmuus voidaan kartoittaa ja ennaltaehkäistä viiveitä sekä mahdollisia lisäkustannuksia.

Kuljetusmuotojen perusteella tutkimuksessa todettiin riskien kohdistuvan eniten lento- ja merikuljetuksiin. Lentokuljetuksissa hintariski nähtiin suurena ongelmana verrattaessa muihin kuljetusmuotoihin. Merikuljetuksissa puolestaan vallitsevien

kapasiteettiongelmien vuoksi konttipula osoittautui suureksi riskiksi. Merikuljetuksen laajemman prosessin vuoksi kuljetusmuodossa nähdään suurempi todennäköisyys eri riskeille.

Johtopäätöksien pohjalta toimeksiantajalle luotiin ohjeet kuljetussopimuksien laatimisen ja tarkastelun tueksi. Ohjeilla pyrittiin vaikuttamaan ehtoihin, miten vientikuljetuksien yhteydessä tulisi toimia poikkeustilanteiden aikana tai niistä koituneiden ilmiöiden jälkeen. Ohjeilla haluttiin kohdeyrityksen kiinnittävän huomiota kuljetusliikkeiden polttoainelisiin ja tarvittaessa lisäävän sopimukseen polttoaineklausuulin. Ohjeet painottavat huolitsijoita kiinnittämään huomiota kuljetusten seurantaan ja poikkeusmääräyksiin eri sijainneissa. Ohjeilla haluttiin parantaa myös sidosryhmien välistä viestintää, jotta kohdeyritys on tietoinen esimerkiksi kuljetuksien mahdollisista myöhästymisistä. Ehdossa myös määritellään, että huolitsijat ovat velvollisia ilmoittamaan viipymättä kuljetuksiin liittyvistä ongelmista.

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksen luotettavuuden arvioinnissa käytetään käsitteitä validiteetti, satuuratio ja reliabiliteetti. Laadullisen tutkimuksen voidaan todeta olevan luotettava, kun tutkimuksen kohde ja tulkittu materiaali sopivat yhteen, eivätkä epäolennaiset tekijät ole vaikuttaneet teorian muodostamiseen. (Hirsjärvi, Remes & Sajaavaara 2009, 157; Puusa ym. 2020; Valli ym. 2018, luku 1.)

Reliabiliteetilla viitataan tulosten pysyvyyteen, eli mikäli tutkimus uusittaisiin, saataisiin samat tutkimustulokset. Tällöin tutkimuksen uusinta vahvistaisi tutkimustulokset. Reliabeliutta lisää siis, kun kaksi tutkijaa päätyvät samaan lopputulokseen kahdella rinnakkaisella tutkimusmenetelmällä. (Kananen 2017, 147; Puusa ym. 2020; Valli ym. 2018, 171.)

Tutkimus olisi mahdollista toistaa uudelleen, jolloin uudet tutkimustulokset olisivat todennäköisesti samankaltaisia. Kuljetus- ja logistiikka toimialana on kuitenkin

nopeasti muuttuva ja olosuhteisiin sopeutuva ala, minkä vuoksi reliabiliteetti pienenee ajan kuluessa. Laadullisen tutkimuksen ominaisuuksien puolesta uuden tutkimuksen tulokset tuskin olisivat tarkalleen samankaltaiset, jos tutkimus uusittaisiin useamman vuoden kuluttua.

Tutkimuksen validiteetilla viitataan siihen, että tutkitaan ja mitataan oikeita asioita. Validiteetti liittyy tutkimusasetelmaan, että aineiston analyysi tapahtuu oikealla tavalla. Validiteetti voidaan jakaa sisäiseen ja ulkoiseen validiteettiin. Sisäisellä viitataan oikeaan syy-seuraussuhteeseen ja ulkoisella saatujen tulosten yleistettävyyteen. Yleistävyys voidaan todeta otoksen vastattaessa kohderyhmää, mutta laadullisessa tutkimuksessa ei pyritä yleistämiseen. (Kananen 2014, 147–148.)

Tutkimuksen voidaan sanoa olevan validi, koska haastateltavat henkilöt vastasivat tutkimuksen kriteerejä ja ymmärsivät haastattelukysymykset tutkimuksen kannalta oikealla tavalla. Kysymyksillä saatiin myös vastauksia tutkimusongelmaan ja niillä oli suora yhteys tutkimuksen teoriaan.

Saturaatiolla viitataan ”kylläntymiseen”, jolloin eri lähteistä peräisin olevat tutkimustulokset toistuvat. Tällöin yksi havaintoyksikkö (haastateltava) ei riitä kylläntymisen toteamiseen vaan yksikköjä tulee olla useampia. Tälle ei ole kuitenkaan määritelty tarkkaa määrää. Haastatteluvastausten alkaessa toistaa toisiaan on saavutettu kylläntymispiste, mitä kutsutaan saturaatioksi. (Kananen 2014, 153–154.)

Haastateltavien määrän ollessa tutkimuksessa kuusi, voidaan tuloksista tehdä johdopäätöksiä. Vastauksissa oli paljon toistuvuutta huolimatta muutamista eroavista mielipiteistä, minkä vuoksi voidaan sanoa saturaation olleen enemmän kuin kohdalainen.

7.3 Toimeksiantajan saama hyöty ja jatkotutkimusehdotukset

Toimeksiantaja saa opinnäytetyön lopputuotteesta eli kuljetussopimusten tukiohjeesta työkalun, jota voidaan hyödyntää sopimuksia laadittaessa. Ohje auttaa säilyttämään sopimukseen ehtoja ja käytäntöjä poikkeustilanteiden näkökulmasta, minkä avulla kohdeyritys saa hyötyä riskienhallintaan. Tukiohje salataan tutkimuksesta toimeksiantajan toiveesta, koska se sisältää kohdeyrityksen kannalta arkaluontoista tietoa.

Jatkotutkimusehdotuksena tutkimusta voitaisiin laajentaa vientikuljetuksista toimitusketjun muihin osa-alueisiin. Jatkotutkimus voitaisiin myös rajata koskemaan tiettyä kuljetusmuotoa tai viennin kohdemaata. Logistiikka toimialana on nopeasti muuttuva, jonka puolesta jatkotutkimukset kuljetusketjun muutos- ja sopeutumisvaiheista voisivat olla tulevaisuudessa mielekkäitä toteuttaa.

LÄHTEET

Anttila, V-J. 2022. Koronavirus. Lääkärikirja Duodecim. Viitattu 20.8.2022.
<https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01257>

CHS. 2021. Koronan pitkäaikaiset vaikutukset logistiikkaan. Viitattu 17.9.2022
<https://chs.fi/koronan-pitkaaikaiset-vaikutukset-logistiikkaan/>

Deloitte. 2022. Understanding COVID-19's impact on the transportation sector. Viitattu 8.9.2022 <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/about-deloitte/articles/covid-19/covid-19-impact-on-transportation-sector.html>

ELY-keskus 2022. Erikoiskuljetukset. Viitattu 29.9.2022 <https://www.ely-keskus.fi/erikoiskuljetukset>

Fimea. Lääkealan turvallisuus ja kehittämiskeskus. 2022. Ammatillaiset. Influenssa. Pandemia. Viitattu 9.5.2022. <https://www.fimea.fi/ammattilaiset/influenssa/pandemia>

Freja. 2022. IRU: Maantierahdin hinnat ennätyskorkealla Euroopassa. Viitattu 16.8.2022. <https://www.freja.com/fi/uutiset/iru-maantierahdin-hinnat-ennatyskorkealla-euroopassa/>

Heikkilä, T. 2014. Tilastollinen tutkimus. Helsinki. Edita Publishing Oy.

Helppi, M. & Paloheimo, A. 2005. Ulkomaankaupan rahoitus. Riskit, maksuliikenne ja ratkaisut. Tampere. Tammer-Paino Oy.

Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15–17. painos. Porvoo. Bookwell Oy.

Kananen, J. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. 2017. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylä. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Konepörssin toimitus. 2022. AdBluen saatavuudessa voi olla haasteita. Verkko-lehti. Viitattu 23.9.2022 <https://koneporssi.com/uutiset/adblue-saatavuudessa-voi-olla-haasteita/>

L 29.12.2011/1552. Valmiuslaki. Viitattu 9.5.2022. Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantasainen lainsäädäntö. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20111552>

L 8.5.2020/360. Tieliikennelaki. Viitattu. 10.6.2022. Valtion säädöstietopankki Finlex, ajantasainen lainsäädäntö. <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180729#L5P157a>

Logistiikan maailma a. 2022 Kuljetus. Maantiekuljetus. Viitattu 6.9.2022. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>

Logistiikan maailma b. 2022. Kuljetus. Lentokuljetus. Lentokuljetusprosessi. Viitattu 6.9.2022. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/lentokuljetusprosessi/>

Logistiikan maailma c. 2022. Kuljetus. Yhdistetyt- ja intermodaalikuljetukset. Viitattu 6.9.2022. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/yhdistetyt-ja-intermodaalikuljetukset/>

Logistiikan maailma d. 2022 Logistiikka. Pakkaaminen. Pakkausmateriaalit. Viitattu 30.9.2022 <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/pakkaaminen/pakkausmateriaalit/>

Lukkari, E. 2022. Ukrainan sota kolhii Suomen logistiikkaketjua. Verkko-lehti. Viitattu 17.8.2022. <https://www.ostologistiikka.fi/kategoriat/toimitusketjut/ukrainan-sota-kolhii-suomen-logistiikkaketjua>

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

Moshes, A. 2022. Ulkopoliittinen instituutti. Sota Ukrainassa ja Euroopan ulkosuhteet. Helsinki. Viitattu 14.9.2022 https://www.fiia.fi/wp-content/uploads/2022/08/comment10_sota-ukrainassa-ja-euroopan-ulkosuhteet_arkady-moshes.pdf

Osto ja logistiikka. 2022. Vientijohtajat: Geopoliittinen epävarmuus syö yritysten kannattavuutta. Verkko-lehti. Viitattu 7.9.2022. <https://www.ostologistiikka.fi/kategoriat/toimitusketjut/vientijohtajat-geopoliittinen-epavarmuus-syo-yritysten-kannattavuutta>

Paldanius, M. 2022. Petri Laitinen: Venäjä pakotteet kurittavat erityisesti suomalaista kuljetusyrittäjää. Verkko-lehti. Viitattu 9.5.2022. <https://www.raskas-sarja.fi/petri-laitinen-venaja-pakotteet-kurittavat-erityisesti-suomalaista-kuljetusyrittajaa/>

Puusa, A., Juuti, P. & Aaltio, I. 2020. Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. E-kirja. Helsinki. Gaudeamus.

Rodrigue, J-P., Comtois, C & Slack, B. 2013. The geography of transport systems, 3th Edition. New York. Routledge. Taylor & Francis Group. 91–93)

RULAC. Geneve Academy. 2022. International armed conflict in Ukraine. Viitattu 3.9.2022. <https://www.rulac.org/browse/conflicts/international-armed-conflict-in-ukraine#collapse2accord>

Räty, A. 2020. Incoterms, suomi-englanti. Helsinki. Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) Suomen osasto ry.

Savela, S. 2022. Rahtiliikenne. Kuljetusala kärsii poikkeuksellisesta kalustopulasta – kuorma-autoa saa odottaa liki vuoden, perävaunun saattaa saada vasta 2024. Verkko-lehti. Viitattu 23.9.2022 <https://yle.fi/uutiset/3-12633232>

Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry. Jäsennetti. Tietopankki. Kuljettaminen. Erikoiskuljetukset. Viitattu 29.9.2022 <https://www.skal.fi/fi/jasennetti/tietopankki/kuljettaminen/erikoiskuljetukset>

Suomen Riskienhallintayhdistys ry, 2022. Potentiaalisten ongelmien analyysi. Viitattu 8.5.2022 <https://pk-rh.fi/tools/poa-analyysi.html>

Suomen Riskienhallintayhdistys ry. 2022. Nelikenttäanalyysi-SWOT. Viitattu 8.5.2022 <https://pk-rh.fi/tools/swot.html>

Suunnittelu- ja konsulttitoimistojen liitto. SKOL ry. 2004. Riskienhallintaopas. Teknologiateollisuus. Viitattu 9.9.2022 https://skol.teknologiateollisuus.fi/sites/skol/files/riskienhallintaopas_taulukoin.pdf

Tulli. 2021. Ulkomaankaupan kuljetukset. Helsinki. Viitattu 12.4.2022. <https://tulli.fi/documents/2912305/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2021.pdf/fda20dc4-6ccc-375a-136e-a64f1af48d89/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2021.pdf?t=1647602395723>

Valtioneuvosto. 2022. Venäjän hyökkäys Ukrainaan. Ukraina. Viitattu 9.5.2022. <https://valtioneuvosto.fi/ukraina>

Valtiovarainministeriö. 2022. Riskienhallinta. Viitattu 13.9.2022. <https://vm.fi/riskienhallinta>

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

LIITE 1

Tutkimuksen puolistrukturoitu haastattelulomake**Teema 1: Haastatellun tiedot**

- Nimi
- Työkokemus ja koulutus

Tutkimuksessa ei tulla mainitsemaan haastateltavia tai heidän edustamiaan yrityksiä nimeltä.

Teema 2: Nykyhetki

- Millä tavoin poikkeustilanteet ovat vaikuttaneet kohdeyrityksen

vientikuljetuksiin? Onko havaittavissa muutoksia kuljetusmäärissä, hinnoissa, laadussa, toimitusajoissa, kuljetuskapasiteetissa?

- Kuinka nopeasti uudet ilmiöt näkyvät vientikuljetuksissa? Onko tässä eroja verrattaessa viiden vuoden takaiseen tai tähän päivään?

- Miten tilanne on muuttunut COVID-pandemian ja Ukrainan kriisin myötä? Millaisia eroja on eri maanosien kesken?

Teema 3: Tulevaisuus

- Tulevatko toimitusketjut palaamaan takaisin normaaleiksi vai tuleeko niihin pysyviä muutoksia poikkeustilanteiden myötä? Jääkö esim. kontti- ja kuljettajapula, polttoaineiden- ja huoltokustannusten ongelmat pysyviksi?

- Uskotko, että mahdollisten uusien poikkeustilanteiden uhka tulee muuttamaan

kuljetusprosessia tulevaisuudessa? Vaikuttavatko uhat kuljetusmuotojen käytettävyyteen?

- Onko poikkeustilanteiden aikana opittu jotain? Tulisiko tulevaisuudessa

tehdä jotain toisin tai tehdä muutoksia?

Teema 4: Varautuminen

- Mitkä ovat yleensä vientikuljetuksien isoimmat riskit?

- Kuinka tärkeänä näet, että vientiyritykset ja huolitsijat varautuvat mahdollisiin ongelmiin kohdeyrityksen kuljetusprosessissa?

- Kuinka mahdollisiin riskeihin voitaisiin varautua etukäteen?

- Minkä kuljetusmuodon käytettävyydessä näet suurimmat ongelmat/riskit tällä hetkellä?