

**RISKIT MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEN
YRITYKSISSÄ**

Äijälä Julia

Opinnäytetyö

Liiketalouden koulutus
Tradenomi

2022

Liiketalouden koulutus
Tradenomi

Tekijä	Julia Äijälä	Vuosi	2022
Ohjaaja	Tia Lämsä		
Toimeksiantaja	-		
Työn nimi	Riskit maanteiden tavaraliikenteen yrityksissä		
Sivumäärä	32 + 1		

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, millaisia riskejä on maanteiden tavaraliikenteen yrityksissä. Lisäksi opinnäytetyössä selvitettiin, mitkä riskit vaikuttavat yritysten toimintaan ja onko yrityksissä varauduttu niihin. Opinnäytetyön tarkoituksena oli parantaa maanteiden tavaraliikenteen yrittäjien tietämystä, osaamista ja ennakkointia riskeihin.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa on kerrottu ensin yleisesti riskeistä, riskilajeista ja riskienhallinnasta. Näiden jälkeen on teoriassa perehdytty paremmin maantien tavaraliikenteeseen ja alalla vaikuttaviin riskeihin. Tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Aineistonkeruumenetelmänä käytettiin erilaista kirjallisuutta ja haastatteluja. Tutkimuksessa haastateltiin neljää eri maantien tavaraliikenteen yrittäjää.

Tällä hetkellä kuljetusala on kokenut kovia Ukrainan sodan ja koronaepidemian myötä. Kuljetusalan haasteet tuovat kustannuspaineita yrityksille. Kustannuspaineita aiheuttavat polttoaineiden hinnan nousu, korona, Ukrainan ja Venäjän sota, markkinatilanteen kiristyminen sekä lisääntynyt verkkokauppa ja sen kautta kuljetusten määrä on lisääntynyt.

Tutkimustuloksien perusteella voitiin todeta, että alalla on paljon erilaisia riskejä. Riskeistä tärkeimmäksi nousivat kuljetusriskit, tie-, keli- ja liikenneolosuhteet sekä henkilöstöriskit. Moni alalla vaikuttava riski johtuu ulkoisista tekijöistä, kuten muut tiellä liikkujat ja keliolosuhteet. Osaavalla henkilökunnalla voidaan ennaltaehkäistä riskien syntymistä. Työ vaatii työntekijältä vastuullisuutta, tarkkuutta sekä täsmällisyyttä. Tavaraliikenteen kuljettajat ovat ajamisen ammattilaisia liikenteessä. Työ on vaativaa, koska kuljettaja hoitaa ajoneuvon kuljettamisen lisäksi myös muita työtehtäviään. Suomessa keliolosuhteet vaihtuvat nopeasti. Vaihtelevat keli- ja tieolosuhteet tuovat haasteita myös ammattikuljettajille. Kuljetuskalustoa pitäisi huoltaa säännöllisesti, jotta riskien todennäköisyys pienenesi ja henkilökunnan sekä muiden turvallisuus ei vaarantuisi. Riskien hallitseminen on tärkeä osa yrityksen toimintaa ja toiminnan jatkumista.

Avainsanat riskit, riskienhallinta, kuljetusala, tiekuljetus, tavaraliikenne

Business Management
Bachelor of Business Administration

Author	Julia Äijälä	Year	2022
Supervisor	Tia Lämsä		
Commissioned by	-		
Title	Risks in road freight transport companies		
Number of pages	32 + 1		

The objective of the thesis was to find out what kind of risks there are for road freight transport companies. In addition, the thesis examined what risks affect the operations of companies and whether they are prepared for them. The objective of the thesis is to improve the knowledge and skills of road freight transport entrepreneurs about risks.

The theory part of the thesis first explains risks, risk types and risk management in general. After these, in theory, road freight transport and the risks affecting the sector are better known. The study was carried out as a qualitative study and literature and interviews were used as data collection methods. Four road freight entrepreneurs were interviewed

The current situation, due to the war and the corona epidemic, is that the transport industry is going through difficult times. The challenges of the transport industry bring price pressure to companies. Price pressure is caused by the increase in fuel prices, the corona virus, the war between Ukraine and Russia, the tightening of the market situation, and increased online shopping, which has led to an increase in the number of transports.

Based on the findings of the study, it was found that there are a wide range of risks in the sector. The most important risks were transport risks, road, weather, and traffic conditions, as well as personnel risks. Many risks affecting the sector are caused by external factors, such as other road users and weather conditions. Skilled personnel can prevent the occurrence of risks. The work requires responsibility, accuracy, and punctuality from the employee. Freight transport drivers are professional drivers in traffic. The work is demanding, because the driver not only transports the vehicle, but also performs other tasks. Weather conditions in Finland change quickly. Varying weather and road conditions also bring challenges to professional drivers. The transport equipment should be maintained regularly so that the probability of risks is reduced, and the safety of the staff and others is not compromised. Managing risks is an important part of the company's operations and the continuation of operations.

Keywords risks, risk management, transport industry, road transport, freight transport

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 RISKIN MÄÄRITELMÄ JA LUOKITTELU	7
2.1 Riskin määrittely	7
2.2 Strategiset ja taloudelliset riskit.....	8
2.3 Operatiiviset ja vahinkoriskit	9
3 RISKIENHALLINTA	10
4 RISKEJÄ MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEESSÄ.....	12
4.1 Maanteiden tavaraliikenteestä yleisesti	12
4.2 Omaisuus ja toiminnan riskit	13
4.3 Kuljetusriskit.....	13
4.4 Henkilöstöriskit.....	15
4.5 Keli- ja tieolosuhteet	17
5 VAKUUTUKSET JA SOPIMUKSET RISKIENHALLINTAKEINONA	19
6 MENETELMÄT JA TOTEUTUS.....	20
6.1 Laadullinen tutkimus	20
6.2 Luotettavuus ja eettisyys.....	21
6.3 Analysointi	22
7 TULOKSET	23
7.1 Riskeihin varautuminen.....	23
7.2 Riskit maantien tavaraliikenteessä.....	24
7.3 Yhteenveto.....	26
8 POHDINTA	27
LÄHTEET	29
LIITTEET	32

1 JOHDANTO

Opinnäytetyössä tutkitaan, millaisia riskejä on maanteiden tavaraliikenteessä. Tällä hetkellä kuljetusala on kokenut kovia Ukrainan sodan ja koronaepidemian myötä. Kuljetusalan haasteet tuovat kustannuspaineita yrityksille. Kustannuspaineita aiheuttavat polttoaineiden hinnan nousu, korona, Ukrainan ja Venäjän välinen sota, markkinatilanteen kiristyminen sekä lisääntynyt verkkokauppa ja sen kautta kuljetuksien määrä on lisääntynyt (Traficom 2022a).

Koronaepidemian vaikutukset olivat suuret ja epidemian vaikutuksista oltiin juuri toipumassa. Epidemia oli koko maailman talouteen vaikuttava konkretisoitunut riski. Kuljetusalalla vaikutukset näkyvät tällä hetkellä kuljetuskustannuksien nousulla. Varaosien, renkaiden ja Adbluen saatavuus on hankaloitunut ja hinnat nousseet sekä polttoaineen hinnat ovat nousseet. Maanteiden tavaraliikenteestä puhutaan usein pelkkänä kuljetusalana. Se on käsitteenä laaja, ja käsittää kaiken kuljetusliikenteen muun muassa tavaraliikenteen, henkilöstöliikenteen sekä metsäteollisuuden kuljetukset. Opinnäytetyössä käytetään käsitettä kuljetusala, kun kerrotaan maanteiden tavaraliikenteestä.

Opinnäytetyössä on tarkoitus tutkia ja selvittää, mitä riskejä on maanteiden tavaraliikenteen yrityksissä. Avustavia tutkimuskysymyksiä ovat, mitkä riskit vaikuttavat yritysten toimintaan ja miten riskeihin on yrityksissä varauduttu. Opinnäytetyön teoriaosuudessa käydään läpin riskienhallintaa ja riskejä yleisesti. Lisäksi teoriaa on maanteiden tavaraliikenteestä ja alaan vaikuttavista yleisimmistä riskeistä.

Tutkimusmenetelmänä työssä oli laadullinen tutkimus. Opinnäytetyötä varten haastateltiin neljää maantien tavaraliikenteen yrittäjää. Tiedonkeruumenetelminä oli haastattelut tavaraliikenteen yrittäjille, aiheeseen liittyvä kirjallisuus ja erilaiset dokumentit. Haastattelujen perusteella oli tarkoitus analysoida, miten yrityksissä huomioidaan riskit ja onko niihin varauduttu. Opinnäytetyö hyödyntää kuljetusalan yrityksiä ja toivottavasti ymmärtämään riskien ennakkoinnin merkityksen. Opinnäytetyön avulla pyrin antamaan tietoa muille maantien tavaraliikenteen yrityksille sekä vahvistamaan samalla omaa osaamistani riskienhallinnasta ja sen merkityksestä yritystoiminnassa.

Suomessa noin 90 % tavaraliikenteestä kulkee maanteiden kautta kumipyörien päällä. Suomessa välimatkat ovat pitkiä, yhtä tuotetta kohti kuljetuskilometrejä kertyy enemmän kuin muualla Euroopassa. (Skal 2022.) Suomessa vuonna 2021 oli noin 9 000 logistiikan yritystä, joilla on liikenteenharjoittamiseen vaadittava liikennelupa ja kuljetuskalusto. Ne työllistävät kuljetustehtävissä noin 50 000 kuljettajaa. Lisäksi täytyy huomioida kuljetusketjua palveleva muu henkilöstö, esimerkiksi hallinnon ja varastoinnin tehtävissä työskentelevät. Kuljetusala on Suomen kilpailukyvyn kannalta merkittävä toimiala ja se työllistää samalla suuren määrän työntekijöitä. Suurin osa kuljetusyrityksistä on pieniä perheyrityksiä. Yhdellä autolla liikennöiviä on 47 %, kahden tai kolmen auton yrityksiä on 29 %. Yrityksistä 10 % liikennöi 4 tai 5 autolla, enemmän kuin 5 autolla kuljettaa 14 % yrityksistä. (Skal 2021.)

2 RISKIN MÄÄRITELMÄ JA LUOKITTELU

Jokaiseen yritystoimintaan kuuluu monenlaisia riskejä. Yleensä kaikkiin riskeihin voi varautua, vaikuttaa ja suojautua. Riskit tuovat yritykselle myös mahdollisuuksia toimintaan. Riskeihin voidaan varautua riskienhallinnan avulla, samalla yritys parantaa mahdollisuutta menestyä. (Suomen riskienhallintayhdistys 2022.)

2.1 Riskin määrittely

Riskillä tarkoitetaan epävarmuutta asiasta eli seurausta tapahtumasta ei tiedetä. Riskeihin liittyy epävarmuus, odotukset ja tapahtuman laajuus sekä vakavuus. Nämä tekijät vaikuttavat siihen millaisena riski koetaan. Riskillä voidaan tarkoittaa uhan lisäksi myös mahdollisuutta. (Juvonen ym. 2014, 9–10.) SFS-ISO 31000 -standardissa riski on määritelty epävarmuuden vaikutuksena yrityksen tavoitteisiin. Vaikutus voi olla kielteinen, myönteinen sekä molempia. Yleensä riski ilmaistaan lähteiden, tapahtumien, seurauksien ja todennäköisyyksien yhdistelmänä. (SFS-ISO 31000:2018, 6.)

Riskejä voidaan arvioida laskennallisesti, kokemusperäisesti tai tutkimuksien avulla. Kaavassa 1 näytetään, miten riski määritellään laskennallisesti. Jokaisella yrityksellä on erilaiset riskit, joten riskien arviointi ja tunnistaminen on aina yrityskohtainen. ISO 31000 -standardin mukaan riskien arviointi koostuu riskien tunnistamisesta, riskianalyysistä ja riskien merkityksen arvioinnista. Riskin todennäköisyyttä arvioidaan usein todennäköisyysjakaman avulla. Todennäköisyys riskin tapahtumiseen vaikuttaa yrityksen kannattavuuteen ja vakavuus vaikuttaa toiminnan jatkumiseen. Todennäköisyyttä voidaan arvioida tarkkaan oikeastaan vain niiden riskien osalta, jotka tapahtuvat tyypillisesti. Todennäköisyyttä ei voi arvioida tarkkaan, mikäli riski on uusi ja tuntematon. (Juvonen ym. 2014, 9–10, 18, 20.)

$$\text{Riski} = \text{Todennäköisyys} \times \text{Riskin vakavuus}$$

(1)

Kaava 1. Riskin määrittely matemaattisesti. (Juvonen ym. 2014, 9)

Riskien luokittelu eri riskilajeihin on riskienhallinnan kannalta tärkeää. Luokittelun avulla parannetaan yrityksen tietoisuutta riskeistä ja parannetaan ymmärrystä riskien välisistä suhteista toisiinsa. Luokitteluun vaikuttaa muun muassa toimiala ja luokittelun ajankohta. Riskit voidaan luokitella monella tavalla eri riskilajeihin. Yleisimmin riskit luokitellaan vahinkoriskeihin, strategisiin, operatiivisiin ja taloudellisiin riskeihin, kuviossa 1 on riskilajien jaottelu kuvana. Selkeämpi tapa on käyttää kolmea riskilajia, jossa vahinkoriskit käsitellään operatiivisten riskien kanssa samassa. Useasti riskit kuuluvat useampaan eri riskilajin ja vaikuttavat toisiinsa. (Ilmonen, Kallio, Koskinen & Rajamäki 2016, 76.)



Kuvio 1. Riskilajit (Ilmonen ym. 2016, 77)

2.2 Strategiset ja taloudelliset riskit

Strategiset riskit liittyvät organisaation pitkän aikavälin strategiaan tavoitteisiin. Yleensä strategisista riskeistä puhutaan liiketoiminnan riskeinä. Riskit liittyvät epävarmuustekijöihin strategisessa päätöksenteossa. Niitä voidaan hallita analysoimalla yrityksen liiketoimintaympäristön mahdollisuuksia ja uhkia. Riskit voidaan jakaa toteuttamiseen ja laadintaan liittyviin riskeihin. Näiden analysointiin sekä tunnistamiseen on olemassa erilaisia apuvälineitä. Strategisien riskien hallinta pitäisi olla johtamisessa normaalia toimintaa valvonnan ja vastuuttamisen avulla. (Juvonen ym. 34-35.)

Taloudelliset riskit liittyvät vakavaraisuuteen, rahaprosessin toimivuuteen sekä pääoman riittävyteen yrityksissä. Riskeihin liittyy usein epävarmuutta maksuvalmiuteen ja kannattavuuteen yrityksessä. Näillä voi olla myös positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia yritykseen. Taloudelliset riskit voivat johtua erilaisista muutoksista taloudellisessa tilanteessa. (Riskienhallintayhdistys 2022.) Taloudelliset riskit vaikuttavat yrityksen taloudelliseen tilanteeseen ja riskinkantokykyyn. Samalla niillä on vaikutusta myös yrityksen kannattavuuteen. Taloudelliset riskit ovat liiketriskejä, joten niille ei ole olemassa vakuutuksia. (Juvonen ym. 2014, 31.) Taloudellisiin riskeihin kuuluvat muun muassa korkoriski, veroriski, sopimusriskit, pääomarakenteen riskit, vastapuoliriskit sekä kirjanpidon ja talousraportoinnin riskit (Ilmonen ym. 2016, 77, 81).

2.3 Operatiiviset ja vahinkoriskit

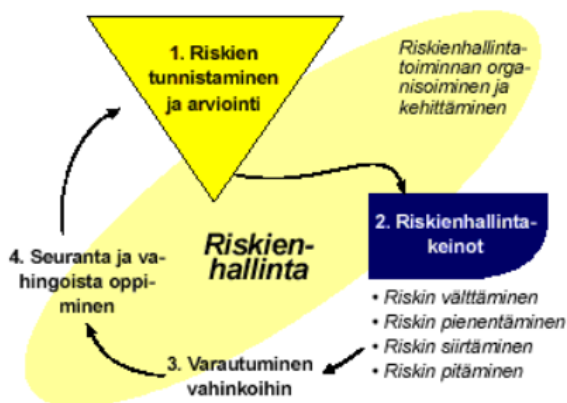
Operatiivisilla riskeillä tarkoitetaan riskejä, jotka liittyvät yrityksen päivittäiseen toimintaan. Operatiiviset riskit ovat toimintoihin liittyviä välillisten tai välittömien vahinkojen riskejä yrityksissä. Riskit voivat myös olla vahingollisia seurauksia maineelle. Nämä voivat olla seurausta puutteista tai virheistä yrityksen sisäisissä prosesseissa. Riskit ovat seurausta tapahtumasta, jotka aiheutuvat epäonnistuneista tai riittämättömistä sisäisistä prosesseista, ulkoisista tapahtumista, henkilöstöstä tai järjestelmistä. Operatiivisiin riskeihin voi kuulua henkilöstöriskit, keskeytysriskit, sopimus- ja vastuuriskit sekä tietoturvallisuusriskit. (Ilmonen ym. 2016, 78–79.)

Vahinkoriskit käsitellään usein samassa yhteydessä operatiivisten riskien kanssa. Vahinkoriskejä ovat yleensä henkilöstöriskit, ympäristöriskit, työtapaturmiin liittyvät riskit ja muut vahinkoa aiheuttavat riskit. Vahinkoriskejä on helpoin ennaltaehkäistä erilaisien vakuutuksien avulla. Vahinkoriskit ymmärretään yrityksissä yleensä parhaiten, koska ne ovat arkipäivää jokaisessa yrityksessä. (Ilmonen ym. 2016, 80–81.)

3 RISKIENHALLINTA

Riskienhallinta on prosessi, joka toteutetaan koko organisaation kanssa. Sitä sovelletaan kaikessa organisaation toiminnassa strategian valinnasta asti. Tavoitteena on hallita ja tunnistaa organisaatioon vaikuttavia tapahtumia sekä ylläpitää toiminnan jatkuminen riskin sattuessa. Riskienhallinnalla tarkoitetaan kaikkea toimintaa, joilla vähennetään toiminnan riskejä sekä niistä aiheuttavia vahinkoja. Riskienhallinta on suunnittelua, ennakointia, arviointia, suunnitelmallista, järjestelmällistä sekä erilaisia tekoja käytännössä. (Riskienhallinta yhdistys 2022.)

Riskit ovat arkipäivää kaikessa toiminnassa ja niihin on hyvä osata varautua sekä oppia ennaltaehkäisemään niiden syntymistä. Riskienhallinnassa on monia eri vaihteita ja sen hallitseminen helpottaa joka päiväistä toimintaa. Riskienhallintaprosessi on määritelty ISO 31000 -standardissa, sen avulla yritykset voivat helpommin ja selkeämmin kehittää yrityksen riskienhallintaa. (Juvonen ym. 2014, 7–10, 18–19.) Riskienhallinta jaetaan yleensä neljään eri osa-alueeseen (Kuvio 2). Ensin riskit pitää tunnistaa ja arvioida, sitten mietitään riskien hallintakeinot sekä miten niihin varaudutaan. Viimeisenä aloitetaan riskien seuranta ja niistä oppiminen. (Sallinen 2011, 114-117.)



Kuvio 2. Riskienhallinnan vaiheet (Riskienhallintayhdistys 2022)

Riskienhallinta aloitetaan ISO-31000-standardin mukaan toimintaympäristön määrittelemisestä. Määrittelyssä otetaan huomioon liiketoimintaympäristö, riskienhallintaprosessi, organisaation toiminta ja riskinottohalu. Riskienhallinnassa pitää huomioida organisaation resurssit ja tarpeet. Organisaatiolla pitää olla selvä päämäärä ja tavoitteet. Organisaation riskinottohalu eli riskien kriteeristö on iso

osa riskienhallintaa. Riskienkriteeristön avulla selvitetään minkälaisia vahinkoja voi sattua, vahinkojen suuruutta, mitkä riskit ovat siedettäviä, mitä riskitasoa tavoitellaan ja millaisia vaikutuksia voidaan sietää, kun riskejä tapahtuu samanaikaisesti. (Juvonen ym. 2014, 15-19.)

Riskien tunnistaminen on tärkeä osa riskienhallintaprosessin aloittamista. Tunnistamisessa on huomioitava kaikki organisaatioon vaikuttavat tekijät ja mahdolliset riskit. Tavoitteena on havaita kaikki mahdolliset sekä merkittävät riskit, jotka vaikuttavat organisaation toimintaan. (Valtiovarainministeriö 2017, 20.) Riskien arvioinnilla tarkoitetaan tunnistettujen riskien todennäköisyyden ja suuruuden arviointia. Riskien tunnistamis- ja arviointiprosessista puhutaan yleensä riskianalyysinä. Riskianalyysi on tärkeä osa riskienhallintaa, se on hyvä työkalu riskien ennustamisessa, ymmärtämisessä, suunnittelussa sekä epätietoisuuden käsittelyssä. Riskien tunnistaminen ja arvioiminen on aina yrityskohtaista. Riskin vakavuus on kääntäen verrannollinen riskin todennäköisyyteen. (Juvonen ym. 2014, 20-21.)

Riskienhallintakeinoja ovat riskien poistaminen, välttäminen, siirtäminen, pienentäminen ja hyväksyminen. Riskien poistaminen ja välttäminen tarkoitetaan, että yritys ei halua riskin toteutuvan, koska vakavuus on liian suuri. Menetelmiä poistamiseen ja välttämiseen ovat koulutus, tekniset ratkaisut sekä ennaltaehkäisy. Riskejä voidaan myös siirtää sopimuksilla toiselle osapuolelle, vakuutuksien avulla vakuutusyhtiöille tai sopimuksilla toisen yrityksen hoidettavaksi. Riskien pienentämisellä yritetään pienentämään, toteutuneen riskin aiheuttamia vahinkoja. Menetelmiä voivat olla henkilökunnan kouluttaminen ja työsuojelutoimenpiteet. Osa riskeistä hyväksytään ja jätetään yrityksen omalle vastuulle. Tällaisia ovat esimerkiksi rikkoutumiset ja ilkevallanteot. Tällaiset riskit yleensä tiedostetaan ja ovat toistuvia. Vaikutukset ovat yleensä pieniä sekä niistä selviää edullisemmin pitämällä ne omalla vastuulla. (Juvonen ym. 2014, 23-28.)

4 RISKEJÄ MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEESSÄ

4.1 Maanteiden tavaraliikenteestä yleisesti

Suomessa maanteiden tavaraliikenne on merkittävin kuljetusmuoto. Suomessa maanteiden tavaraliikenteen kautta kulkee 84 % maamme tavaratonneista. Suomen kilpailukyvyyn kannalta kuljetusala on merkittävin toimiala ja työllistäjä maassamme. Kuljetusyrityksien kustannusrakenteen voi jakaa kolmeen pääryhmään, jotka ovat työkustannukset muun muassa palkat, polttoainekustannukset sekä muut kustannukset. Muita kustannuksia ovat esimerkiksi huolto- ja korjauskustannukset, vakuutukset, renkaat, pääomakustannukset, hallinto sekä kaikki muut mahdolliset kustannukset. (Skal 2021.) Vuonna 2021 Suomessa kuorma-autolla kuljetetun tavarán määrä oli noin 255 miljoonaa tonnia. Vuonna 2020 tavaraa kuljetettiin kuorma-autoilla kaksi prosenttia enemmän kuin vuonna 2021. (Tilastokeskus 2022.)

Suomessa suurin osa tavaroista kauppoihin, apteekkeihin ja postiin kuljetetaan kuorma-autoilla. Suomen kuljetuskalustossa on pääasiassa puoliperävaunuyhdistelmiä, täysperävaunuyhdistelmiä tai nuppiajonevoja. Kuljettaja on vastuussa kuorman lastaamisesta, purkamisesta ja kuorman huolehtimisesta matkan ajan. Rahtikirjan avulla kuljettaja tietää muun muassa kuorman tiedot, määränpään ja vastaanottajan. Nykyään kuljettajalla on käytössään erilaita teknologiaa, joka helpottaa työn tekemistä esimerkiksi digitaalinen ajopiirturi. (Kuljetusala 2022.) Alalla on monia eri lainsäädäntöjä, joita on noudatettava. Kuljetusalan lakeja ovat, muun muassa kuorman sidonnan ja ylikuorman määräykset, tiekuljetusoppimuslaki, laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta, laki liikenteen palveluista sekä työ- ja lepoajoissa noudatetaan Euroopan lainsäädäntöä. Kuljetusalan lainsäädäntö ja määräykset muuttuvat jatkuvasti, siksi työntekijöiden ja työnantajien pitää seurata jatkuvasti muutoksia.

Kuljettajan työ vaatii työntekijältä vastuullisuutta, tarkkuutta sekä täsmällisyyttä. Työn on itsenäistä ja työhön kuuluu paljon muutakin kuin ajamista. Työpäivästä yleensä puolet on ajamista ja loput päivästä kuluu asiakaspalvelussa, lastin käsittelyssä, kuorman purkamisessa sekä lastaamisessa. Kuljettajilla ei ole ikinä

kahta samanlaista työpäivää pituus sekä työtehtävät vaihtelevat päivittäin. (Kuljetusala 2022.) Kuljetusyrityksen riskienhallinnassa on otettava huomioon vaihtelevat kieli- ja tieolosuhteet, henkilöstön turvallisuus ja oikeanlaiset toimintatavat, omaisuusriskit erityisesti kalustoon kohdistuvat, kuljetusriskit sekä toimintaan vaikuttavat riskit. Riskienhallinta on päivittäistä työtä ja jatkuva toiminnan suunnittelua. Kuljetusyrityksissä erityisesti vaihtelevien toimintaympäristöjen mukaan. (Sallinen 2011, 117.)

4.2 Omaisuus ja toiminnan riskit

Uhkaavia omaisuusriskejä kuljetusyrityksissä ovat rikkoutumiset, tulipalo, varkaus, omaisuuden katoaminen tai tuhoutuminen. Kohteena omaisuusriskeille ovat yleensä kuljetuskalusto, koneet ja vaihto-omaisuus eli tavarat ja tarvikkeet, joita kuljetetaan. Kuljetuskalusto on yritykselle tärkein omaisuus ja sen rikkoutuminen saattaa altistaa helposti muille riskeille. (Sallinen 2011, 117-118.) Omaisuusriskejä voi hallinta ottamalla vakuutuksia. Vakuutukset korvaavat mahdolliset korvaukset mahdollisen vahingon sattuessa. Omaisuusriskien hallinta on yleensä yksinkertaisempaa, kuin monien muiden riskilajien esimerkiksi henkilöstöriskien tai keli- ja tieolosuhteiden. (Bisnes 2022.)

Toimintaan liittyvät riskit yrityksissä liittyvä yleensä keskeytymiseen tai itse toimintaan. Yleisin näistä on yrityksen toimintaan vaikuttava keskeytyminen eli keskeytysriski. Keskeytymisriskillä tarkoitetaan tilannetta, jossa toiminta joudutaan keskeyttämään omaisuusvahingon takia. Toiminnan keskeytyminen saattaa aiheuttaa yritykselle taloudellisia menetyksiä ja luotettavuus saattaa kärsiä. (Juvonen ym. 2014.) Kuljetusyrityksessä keskeytyksen aiheuttaa yleensä kaluston rikkoutuminen tai tuhoutuminen.

4.3 Kuljetusriskit

Kuljetusriskeillä tarkoitetaan riskejä ja vahinkoja, jotka liittyvät tavarankuljetukseen. Vahingot tapahtuvat jossain vaiheessa kuljetusketjua. Tavarat voivat rikkoutua, kadota tai kaatua kuljetuksen aikana. Yleensä vahingot ovat tavaroiden särkyä. Suomessa kuljetuksiin tuottaa haasteita pitkät etäisyydet, harva asu-

tus sekä vaihtelevat ilmasto-olosuhteet. Haasteet tuottavat toiminnalle tiettyjä erityisvaatimuksia ja aiheuttaa kustannuksia kuljetuksille. Kuljetuksissa on otettava aina huomioon tavarankuljetusolosuhteet. Kuljetuksia suunniteltaessa on tärkeää huomioida toimituslausekkeet sekä kauppasopimus. (Juvonen ym. 2014, 144.) Kauppasopimuksessa määritellään osapuolien eli myyjän ja ostajan oikeudet, velvollisuudet ja riskien siirtyminen toimituslausekkeiden avulla. Alihankkijat esimerkiksi rahdinkuljettaja toimi ostajan tai myyjän puolesta.

Toimituslausekkeiden avulla määritetään velvollisuuksien jakautuminen myyjän ja ostajan välillä liittyen tavarankuljetukseen. Suomessa käytetään kotimaan kuljetuksiin Finnterms toimituslausekkeitä, joita on kuusi. Kansainvälinen kauppakamari on tehnyt kansainväliseen kauppaan Incoterms 2020 lausekkeet, joita on yksitoista. Lausekkeista seitsemän sopii kaikille kuljetusmuodoille ja loput ovat vain meri- ja sisävesikuljetukseen. Incoterms lausekkeitä voi käyttää myös kotimaan kaupassa, mutta ne eivät sovi kotimaan kuljetuksiin kovin hyvin. Toimituslausekkeista vain muutama asettaa velvollisuuden tavarankuljetuksen vakuuttamiselle. (Hörkkö 2021, 219–221.)

Kuljetusriskeistä tärkeimpiä on tavaravahingot kuljetettavaan tavarahan. Tavarankäsittelyssä ja kuljetuksessa siihen kohdistuu monenlaisia rasituksia. Kuljetuksen aikana tavarahan kohdistuu dynaamisia rasituksia, joihin vaikuttavat auton kiihdytykset, jarrutukset ja nopeat käännökset. Rasitukseen vaikuttaa myös tien kunto, ajonopeus auton jousitus sekä tie- ja ilmasto-olosuhteet. Tavaraa vahingoittavia tyypillisimpiä mekaanisia rasituksia ovat lastaus ja purku tilanteessa aiheutuva vetäminen ja työntäminen, nostamisesta aiheutuva taivutus tavarahan, nostovälineiden aiheuttama puristus, iskut toisiin tavaroihin sekä sidontavälineiden aiheuttama puristus. Henkilökunnan kiire ja huolimattomuus voi aiheuttaa turhia tavaravahinkoja. Tavarahan voi kohdistua myös ilmastollisia sekä biologisia rasituksia. (Finanssialan keskusliitto 2009, 5-14.)

Vesterisen toimittamassa kirjassa tehty muistilista kuljetusriskeihin (taulukko 1.) (Sallinen 2011, 120). Muistilistan mukaan kuljetusriskeissä on tärkeää huomioida, että henkilökunta on hyvin koulutettu ja perehdytetty työtehtäviin. Kuljetuskalusto pitäisi huoltaa säännöllisesti ja kaikkien työntekijöiden pitää huolehtia siitä

mahdollisimman hyvin. Kaluston pitää olla oikea lastien kuljettamiseen. Kuljetusreitti pitää suunnitella hyvin ja taloudellisesti sekä ympäristöystävällisesti. Kuorman käsittelyssä pitää noudattaa huolellisuutta ja tarkkuutta. Kuorma pitää lastat ja tukea oikeaoppisesti. Kuorman lastauksessa ja kuljetuksessa pitää huomioida sääolosuhteet ja sen aiheuttamat tekijät. Terminaali-alueella pitää työntekijän kulkea sääntöjen mukaan. Lisäksi liikennejärjestelyjen tulee olla selkeät ja turvalliset.

Taulukko 1. Kuljetusriskien muistilista (Sallinen 2011, 120)

Henkilökunta	Henkilökunta on koulutettu ja perehdytetty tehtäviinsä
Kuljetuskalusto ja reitti	Kuljetuskalusto huolletaan säännöllisesti
	Kuljetuskalusto sopii lastin kuljettamiseen
	Ulkopuolisten pääsy lastitilaan on estetty
	Kuljetusreitti sopii lastin kuljettamiseen
Lasti	Lastin kuormauksessa ja tuennassa noudatetaan huolellisuutta
	Vaarallisten aineiden kuljetuksessa kaikki viranomaismääräykset täyttyvät
	Kuljetuspakkaukset sopivat kuljetustapaan
	Kuormauksessa ja kuljetuksessa huomioidaan sään aiheuttamat tekijät
	Pakkausten merkinnät ovat asianmukaiset
	Asiakirjat ovat ajan tasalla
Terminaali-alue	Liikennejärjestelyt ovat turvalliset ja selkeät
	Alue- ja kulunvalvontajärjestelmä on vaatimusten mukainen

4.4 Henkilöstöriskit

Henkilöstöriskeillä tarkoitetaan riskejä, jotka aiheutuvat henkilöstöstä tai kohdistuu henkilöstöön. Henkilöstöriskit ovat laaja kokonaisuus ja niiden hallitsemisessa on huomioitava työsuhteen laatu, työnantajanvelvoitteet, työturvallisuus, hyvät käytännöt, henkilöstön työhyvinvointi ja toimintaympäristö. Kuljetusyrityksissä henkilöstöriskien ja niiden hallinta on erityisen tärkeää. (Sallinen 2011, 120–121.)

Kuljetusalalla työskentelevät käyvät yleensä logistiikan perustutkinnon ammattikoulussa. Tutkinto on laajuudelta 180 osaamispistettä ja opinnot kestävät yleensä 2–3 vuotta. Perustutkinnossa on suuntautumisvaihtoehtoina kuljetuspal-

velujen, lentoasemapalvelujen ja sisälogistiikan osaamisala. Logistiikan perustutkinnon suorittanut voi olla tutkintonimikkeeltä yhdistelmäajoneuvonkuljettaja, kuorma-autonkuljettaja, linja-autonkuljettaja, palvelulogistiikkatyöntekijä, kunnosapitotyöntekijä tai maapalvelutyöntekijä. Kuljetusalan työntekijät, jotka työskentelevät tavaraliikenteessä ovat yhdistelmäajoneuvonkuljettajia tai kuorma-autonkuljettajia. Työntekijän on tunnettava tarvittavat lainsäädännöt, työturvallisuus, kuljetuksien vakuutukset ja tiedettävä ajoneuvon kuljettamisen vastuullisuus, turvallisuus sekä taloudellisuus säädökset. Kuljettajien pitää toimia liikenteessä vastuullisesti sekä turvallisesti ennakoiden liikennetilanteita. Lisäksi kuorma ja purku tilanteissa osataan käyttää tarvittavia työvälineitä ja työkoneita. Kuljettajilta vaaditaan ajokorttiasetuksien mukainen ajokortti sekä perustason ammattipätevyyskoulutus kuljetusalalta. (Opintopolku 2022.)

Työntekijöillä on useita eri työturvallisuuteen liittyviä koulutuksia ja kortteja. Opinnoissa suoritetaan työturvallisuuskortti, tulityökortti, ensiapukoulutuksen sekä elintarvikepuolelle työllistyvien osalta myös hygieniapassi. Kuljetusalan työntekijöillä on kaikilla ammattipätevyys. Ammattipätevyyden voimassaolon jatkamiseksi pitää aina viidessä vuodessa suorittaa 35 tuntia jatkokoulutusta. Ammattipätevyys suoritetaan perustason ammattipätevyyskoulutuksessa tai perustason ammattipätevyyskokeella. (Traficom 2022b.)

Osaava ja ammattitaitoinen, sekä arvostettu henkilökunta on yrityksen kulmakiviä ja näin ollen tärkeä investointikohde yritykselle. Esimerkiksi kuorman rikkoutumisen estämiseksi ja kokonaisvaltaisen onnistuneen kuljetuksen takaamiseksi on henkilökunnalla iso merkitys. Hyvin koulutetut henkilöt tietävät, miksi he tekevät asiat tietyllä tavalla, ja ymmärtävät kuljetusalan palveluluonteen. Myös kuljetusala on palveluala, joka ei ole vain aineettomien asioiden paikasta toiseen kuljettamista, vaan se on parhaillaan usean vuoden kestoisen asiakassuhde. Jatkuvalle koulutukselle rahdinkuljettaja motivoi henkilökuntaansa ja saa työntekijöiden vaihtuvuuden minimiin, sillä pitkäaikainen henkilökunta on yleensä arvokain. Henkilökunnan taustat tulisi aina selvittää ennen työhönottoa. (Finanssialan keskusliitto, 32.)

Työntekijöiden ja työnantajien on huolehdittava riittävästä työturvallisuudesta ja työnhyvinvoinnista. Ammattikuljettajan työ on vastuullista ja itsenäistä. Kuljettajan

työhyvinvoinnista ja työturvallisuudesta on huolehdittava, koska alalla on paljon eri kuormitustekijöitä ja terveysriskejä. Kuljettajan työympäristö on vaihteleva ja voi muuttua monta kertaa työvuoron aikana. Tyypillisimpiä terveysriskejä ja kuormitustekijöitä ovat epäsäännöllinen työaika, tapaturmariskit, psyykkiset, fyysiset ja kognitiiviset kuormitustekijät. (Työterveyslaitos 2022.) Kuljettajan työ vaatii hyvää toimintakykyä ja pitkäjänteistä keskittymistä ajamiseen. Kuljettajilla on epäsäännölliset työajat, pitkät työvuorot ja useasti yötoita, jotka altistavat väsymykselle. Väsymys on kuljettajilla keskeinen riskitekijä, se on vaarallista muulle liikenteelle sekä kuljettajalle itselleen. Kuljettajan pitää huolehtia omasta toimintakyvystä, jaksamisesta, riittävästä levosta sekä terveellisistä elämäntavoista. (Kärmeniemi ym. 2012, 33-34.)

Työtapaturmat sattuvat yleensä ohjaamon ulkopuolella työntekijöille. Työtapaturmia sattuu yleensä purku- ja lastaustilanteissa, nousemis-, laskeutumis-, siirtotai nostotilanteissa. Tapaturmat voivat sattua esimerkiksi liukastumisesta, kaatumisesta, putoamisesta, vakavasta liikennetapahtumasta tai äkillisestä fyysisestä kuormittumisesta. Tällaisista tapaturmista voi aiheutua nyrjähdyksiä, murtumia, nyrjäytyksiä tai tärähdyksiä. (Kärmeniemi ym. 2012, 14.)

4.5 Keli- ja tieolosuhteet

Tavaraliikenteen kuljettajat ovat ajamisen ammattilaisia liikenteessä. Työ on vaativaa, koska kuljettaja hoitaa ajoneuvon kuljettamisen lisäksi myös muita työtehtäviään. Kuljettajan on huolehdittava kuorma turvallisesti, ajallaan ja luotettavasti paikasta toiseen. (Liikenneturva 2022a.) Suomessa on keliolosuhteet vaihtuvat nopeasti. Vaihtelevat keliolosuhteet lisäävät liikenteessä onnettomuusriksiä. Onnettomuusriksi on suurimmillaan alku- ja lopputalvesta. Vaihtelevat keli- ja tieolosuhteet tuovat haasteita myös ammattikuljettajille. (Liikenneturva 2022b.)

Suomessa on noin 50 750 kilometriä päällystettyjä maanteitä ja näillä on suuri merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Suomen tieverkosto on jaettu 79 urakka-alueeseen ja eri urakoitsijat vastaavat niiden kunnosta Väyläviraston määrittelemän palvelutason mukaisesti. Esimerkiksi lumen auraamisen suhteen toimenpideaajat voivat vaihdella. Teitä ylläpidetään ja niiden kunnosta huolehdi-

taan esimerkiksi päällysteitä korjaamalla ja paikkaamalla, jotta niillä voidaan liikennöidä turvallisesti. Sorateiden kuntoon vaikuttavia tekijöitä ovat rankat sateet ja routa. Näitä hoidetaan pinnan tasauksella, paikkaamisella, sorastuksella ja pölynsidonnalla. (Väylävirasto 2022.)

Tilastojen mukaan kuolemaan johtavissa liikenneonnettomuuksissa puutteet tien kunnossa on harvoin osallisena. Vain noin 1–3 %:ssa onnettomuuksista esiintyi puutteita liikennemerkeissä, opastuksessa tai tiepinnan kitkassa. Puolestaan näkymissä, tiemerkinnoissa, tien uraisuudessa tai pinnassa oli puutteita 11–19 %:ssa onnettomuuksista. Edellä mainitut seikat vaikuttavat onnettomuuksiin välillisesti, kun kuljettajan kokemus turvallisuudesta ja ajomukavuudesta heikkenee ja huomiokyky keskittyy näiden tarkkailuun vieden huomion pois muista turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä. (Malin, Luoma & Peltola 2016, 3.)

5 VAKUUTUKSET JA SOPIMUKSET RISKIENHALLINTAKEINONA

Tavaraliikenteen riskienhallinnassa tärkeässä osassa on erilaiset vakuutukset. Vakuutuksien avulla riskejä voidaan ennaltaehkäistä. Riskit voidaan siirtää myös toiselle sopimusosapuolelle eli tässä tapauksessa vakuutusyhtiölle vakuuttamisella. Riskin seuraukset kantaa vakuutusyhtiö vakuutuspreemiota eli maksua vastaan. (Logistiikan maailma 2022.) Yrityksillä on pakollisia ja vapaaehtoisia vakuutuksia, joista pakolliset vakuutukset on määritelty laissa. Pakollisia vakuutuksia tavaraliikenteen yrityksillä on enemmän kuin monen muun alan yrityksillä. Työnantajan lakisääteisiä vakuutuksia ovat työeläkevakuutus, työtapaturma- ja ammattitautivakuutus sekä ryhmähenkivakuutus, jos yleissitova työehtosopimus edellyttää sen. (Suomi.fi 2022.) Tavaraliikenteen yrittäjän on lain mukaan otettava myös liikennevakuutus kaikille ajoneuvoille. Liikennevakuutus on lakisääteinen vakuutus kaikissa EU-maissa. (Hörkkö 2021, 243.)

Tavaraliikenneyrittäjät noudattavat tiekuljetussopimuslakia. Lakia sovelletaan sopimukseen, joka tapahtuu moottoriajoneuvolla tavarankuljetuksesta Suomessa. Tätä lakia sovelletaan kotimaiseen kuljetukseen ja kuljetuksiin vieraan valtion/valtioiden välillä, joista toisella on CMR-yleissopimus eli yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta. Kansainvälisessä kuljetuksessa noudatetaan CMR-yleissopimusta. Hautauskuljetuksiin ja postilaitoksen postilähetyksiin ei sovelleta tätä lakia. (Tiekuljetussopimuslaki 23.3.1979/345 § 1:1.) Kuljetussopimus vahvistetaan rahtikirjalla kotimaisissa ja kansainvälisissä kuljetuksissa. Kotimaisessa kuljetuksessa rahtikirjassa on oltava seuraavat asiat: lähettäjän, rahtikuljettajan sekä vastaanottajan nimi ja osoite, tavarankuljetettavaksi ottamisen paikka, päivämäärä ja määränpää, kollarin lukumäärä ja erikoismerkit sekä numerot sekä kokonaispaino. Vaarallista tavaraa kuljettaessa pitää rahtikirjaan merkitä tavarankuljetuksen hyväksytyt nimikkeet. Kansainvälisessä kuljetuksessa rahtikirjan sisältö on laajempi. (Tiekuljetussopimuslaki 23.3.1979/345 § 2:6, 2:8.)

6 MENETELMÄT JA TOTEUTUS

Tutkimus toteutetaan laadullisella tutkimuksella. Tutkimustapa on valittu, koska haastattelut sopivat parhaiten laadulliseen tutkimukseen. Tutkimusongelman vastauksen löytämiseksi tarkoituksena on käyttää laadullisen tutkimuksen yleisiä kysymyksiä, miten, miksi ja millainen. Tarkoituksena on toteuttaa tutkimus teke­mällä haastatteluja tavaraliikenteen yrittäjille. Tutkimusmenetelmän avulla olisi tarkoitus saada mahdollisimman selkeä ja syvällinen näkemys sekä kuvaus tut­kittavasta asiasta. Tutkimusongelma on selkeä, mutta siihen joutuu etsimään laa­jasti teoreettista tietoa ja hyödyntämään erilaisia dokumentteja aiheeseen liittyen.

6.1 Laadullinen tutkimus

Laadullisen tutkimuksen eli kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on ymmär­taa ja tulkita tutkittavaa ilmiötä kokonaisvaltaisesti. Tutkimuksessa pyritään ym­märtämään todellisuutta analysoinnin ja aineiston kokoamisen avulla. Laadulli­sen tutkimuksen avulla parannetaan, uudistetaan ja kehitetään tutkittavaa koh­detta. (Pitkäranta 2014, 9,27.) Tutkimusmenetelmä sopii parhaiten seuraavanlai­siin tilanteisiin: ilmiöihin, joista ei ole tietoa, teoriaa eikä tutkimuksia, ilmiöstä ha­lutaan saada hyvä kuvaus ja syvällisempi näkemys sekä käytetään niin sanottua mixed-tutkimusstrategiaa. Laadullisen tutkimuksen kirjoittajalta edellytetään si­toutumista aikaan vievään aineistonkeruuseen, sitoutumista analyysin tekemi­seen, epävarmuuden sietokykyä ja omistautumista kirjoittamisprosessiin. (Kana­nen 2015, 70–72.)

Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusprosessi noudattaa pääsääntöisesti yleistä prosessia. Poikkeuksena on aineistonkeruu ja käsitteleminen, joka on aikaa vie­vin ja kukaan ei osaa kertoa käsiteltävän aineiston määrää. Aineiston käsittelyyn ja tutkimiseen ei ole laadullisessa tutkimuksessa muuta tapaa kuin lukeminen. (Kananen 2015, 128–130.) Laadullisessa tutkimuksessa aineistonkeruumenetel­miä voivat olla kysely, haastattelu, havainnointi ja dokumenteista kerätty tieto. Menetelmiä voidaan käyttää yksinään tai yhdessä toisten aineistojen kanssa. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 62.)

Opinnäytetyössä tiedonkeruumenetelminä oli haastattelut tavaraliikenteen yrittäjille, erilaiset dokumentit ja aiheeseen liittyvä kirjallisuus. Haastattelut toteutettiin yksilöhaastatteluina ja kaikille esitettiin samat kysymykset. Haastattelut tehtiin neljälle tavaraliikenteen yrittäjälle. Tarkoituksena oli saada selkeä näkemys tutkimusongelmaan. Yrittäjiä haastatteleamalla oli tarkoitus kartoittaa riskienhallintaa tavaraliikenteen yrityksissä.

Tiedonkeruumenetelmänä haastattelu voidaan jakaa kolmeen eri muotoon, jotka ovat strukturoimaton haastattelu, puolistrukturoitu haastattelu ja strukturoitu haastattelu. Strukturoimattomalla haastattelulla tarkoitetaan yleensä teemahaastattelua tai avointa haastattelua. Haastattelu on joustava sisällön ja järjestyksen suhteen. Strukturoidulla haastattelulla tarkoitetaan kysely tyyppistä haastattelua. Kaikille haastateltaville esitetään samat kysymykset tietyssä järjestyksessä. Haastateltavien valinnassa tärkeää on etsiä semmoisia henkilöitä, joihin tutkittava ongelma liittyy. (Kananen 2015, 144–145.) Työssä käytettiin puolistrukturoitua haastattelua. Haastattelun sisältö oli sama kaikille ja samalla hyödynnettiin teemahaastattelun piirteitä. Teemahaastattelun avulla on tarkoitus ymmärtää paremmin tutkittavaa ongelmaa ja saada siitä laajempi käsitys. Teemahaastattelun avulla keskustellaan haastateltavan kanssa teemoista, jotka liittyvät tutkittavaan ongelmaan. Tutkija voi välillä kysyä haastateltavalta tarkentavia kysymyksiä aiheesta. Ennen haastattelua tutkija on täytynyt perehtyä tutkittavaan ongelmaan, jotta voi laatia keskustelulle aiheet eli teemat. (Kananen 2014, 72–77.)

6.2 Luotettavuus ja eettisyys

Opinnäytetyössä noudatetaan Lapin ammattikorkeakoulussa tutkimuseettisen neuvottelukunnan antamia ohjeistuksia. Eettisiin periaatteisiin kuuluvat tutkittavan yksityisyyden, tietosuojan, itsemääräämisoikeuden kunnioittaminen ja vahingoittamisen välttäminen. (Lapinamk 2022.) Opinnäytetyöprosesseissa sovelletaan erilaisia lakeja, jotka ovat muun muassa tietosuojalaki, tekijänoikeuslaki ja EU:n tietosuojasetus. Henkilötietoja tulee aina käsitellä tietosuojalakien mukaan. Opinnäytetyössä pitää muistaa tekijänoikeudet ja tekijänoikeuslaki. Kun aineistona käytetään muiden aineistoja, tuloksia tai menetelmiä, pitää tekijät, lähteet ja alkuperä mainita lainsäädännön ja hyvän tutkimustavan mukaan. Opin-

näytetyöprosessissa pitää selvittää tarvitaanko tutkimuslupaa. (Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset 2020, 11-12.) Tutkimuksessa noudatetaan tieteellisen käytännön periaatteita, jotka ovat tarkkuus, huolellisuus, rehellisyys, avoimuus ja vastuu. Muiden tutkimukset ja teokset huomioidaan tekemällä oikeaoppiset viittaukset ja lähteet merkitään Lapin ammattikorkeakoulun opinnäytetyön ohjeen mukaan. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012, 5-8.) Opinnäytetyön luotettavuudella pyritään siihen, että tutkija on perustellut tutkimusongelmansa ymmärrettävästi ja käyttäen oikeanlaisia lähestymistapoja. Tutkija valitsee oikean tutkimusmenetelmän tutkimukseen ja osaa perustella sen luotettavasti. Eettisyys on tärkeä osa tutkimuksen luotettavuutta. Tutkimus tulisi toteuttaa eettisten periaatteiden mukaisesti. (Juuti & Puusa 2020, 167.) Opinnäytetyössä haastatteluihin osallistuneiden henkilöllisyys pysyy täysin anonyyminä. Haastattelut nauhoitettiin puhelimeen, jotta tuloksien analysointi on helpompaa, mutta ne poistetaan heti opinnäytetyön valmistuttua.

6.3 Analysointi

Laadullisessa tutkimuksessa aineistoa on paljon ja aineiston on monesti monimuotoista. Aineistoa voi olla tekstinä, kuvina, äänitteinä ja videoina. Analyysivaihe voi olla haasteellista aineiston määrän takia, mutta samalla myös mielenkiintoista. Analysointia tehdään usein koko tutkimusprojektin ajan ja aineistoa kerätään useassa vaiheessa. Analyysitavat voidaan luokitella esimerkiksi teoriasidonnaiseen, aineistolähtöiseen tai teorialähtöiseen. Teoriasidonnaisessa analyysissä on kysymys abduktiivisesta päättelystä, prosessiin vaikuttaa aineistolähtöisyys ja teorian tieto. Aineistolähtöisessä analyysissä luodaan teoreettinen kokonaisuus tutkimusaineistosta. Teorialähtöisessä analyysitavassa ensisijainen rooli on teorialla ja aineiston tarkastelussa. (Puusa 2020, 141,146.)

Laadullisen tutkimuksen analysoinnissa käytetään usein sisällönanalyysiä. Opinnäytetyössä käytettiin aineistolähtöistä sisällönanalyysiä, koska se tuntui sopivan hyvin tähän analyysitavaksi. Sisällönanalyysin avulla voidaan aineistoa analysoida objektiivisesti ja systemaattisesti. Menetelmän avulla pyritään saamaan tutkittavasta ongelmasta kuvaus yleisessä ja tiivistetyssä muodossa. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 117.)

7 TULOKSET

Haastatteluiden avulla oli tarkoitus selvittää, mitä riskejä yrityksissä on ja mitkä niistä vaikuttavat eniten, jokapäiväiseen toimintaan. Haastattelin neljää eri kuljetusalan yrittäjää. Jokaisessa haastattelussa käytin pohjana samoja haastattelukysymyksiä jokaiselle yrittäjälle (Liite 1.) Haastattelujen aikana kysymykset ja haastattelun rakenne saattoi vaihtua vastauksien perusteella.

7.1 Riskeihin varautuminen

Haastattelujen alussa halusin selvittää, ovatko yritykset miettineet toimintaansa liittyviä riskejä sekä onko yrityksiin tehty esimerkiksi riskikartoitusta. Yritykset olivat miettineet toimintansa riskejä sekä niiden pienentämiseen ja ennaltaehkäisyyn keinoja. Yrittäjien mielestä riskit vaikuttavat toimintaan jatkuvasti alan muuttuvien toimintaympäristöjen ja vaihtelevien tilanteiden takia. Kaikki yrittäjät eivät olleet kuulleet riskikartoituksesta tai riskianalyysistä. Riskikartoitus oli tehty kahdelle yritykselle, mutta sitä ei ole päivitetty säännöllisesti. Yrittäjät eivät käyttäneet toteutuneiden riskien seurantaan mitään ohjelmia, taulukoita tai tilastoja. Osa yrittäjistä oli miettinyt taulukoiden tai tilastojen käyttämistä omassa toiminnassaan.

”Mielestämme isojen riskien toteutumisia tapahtuu niin vähän, että emme ole kokeneet tarpeelliseksi tilastoida tai seurata niitä erityisemmin.”

Riskien ennaltaehkäisyyn haastatteluissa nousi ilmi vakuutukset, ennakointi ja henkilöstön kouluttaminen. Osalla yrittäjistä oli myös vapaaehtoisia vakuutuksia ja osalla oli vain kaikki pakolliset vakuutukset. Ennakointia toteutettiin yrityksissä esimerkiksi reittien suunnittelulla ja kuljetuskaluston säännöllisellä huoltamisella. Haastatteluista käy ilmi, että yrittäjät pyrkivät ennaltaehkäisemään riskejä ja varautumaan niihin mahdollisuuksien mukaan. Yrittäjien olisi tärkeää myös seurata riskien toteutumisia, jotta niihin voidaan varautua paremmin.

7.2 Riskit maantien tavaraliikenteessä

Seuraavaksi haastattelujen avulla oli tarkoitus selvittää, mitkä riskit vaikuttavat yrityksen toimintaan ja mitä riskejä yrityksissä on havaittu. Jokaisesta haastattelusta nousivat oikeastaan samat riskit vähän eri tavalla ilmaistuna, jotka vaikuttavat yritysten toimintaan. Toimintaan vaikuttavia riskejä, jotka nousivat esiin haastatteluissa, olivat kuljetusriskit, henkilöstöriskit, rahoitusriskit sekä liikenne-, keli- ja tieolosuhteet.

”Ensimmäisenä riskinä, joka vaikuttaa eniten toimintaamme on liikenne-, keli- ja tieolosuhteet. Ne ovat meistä riippumattomia ja vaihtelevia.”

”Toimintaamme vaikuttaa todella moni riski ja toiminnan suunnittelu on välillä haastavaa, kun on mietittävä todella monta muuttuvaa osaa.”

Tein haastattelujen perusteella taulukon (Taulukko 2.), jonka avulla voi havainnollistaa, miten riskejä nousi esiin haastatteluissa. Taulukon avulla näkee myös yhtenäisyyden vastauksien välillä ja alalla vaikuttavimmat riskit. Taulukossa on sarake myös riskikartoituksesta.

Taulukko 2. Haastateltavien vastauksia.

Haastateltavat	1	2	3	4
Kuljetusriskit	x	x	x	x
Henkilöstöriskit	x	x	x	x
Rahoitusriskit	-	x	-	x
Liikenneolosuhteet	x	x	x	x
Tieolosuhteet	-	x	x	x
Keliolosuhteet	x	x	-	x
Riskikartoitus	-	x	-	x

Kuljetusyrityksien yksi tärkeimpiä riskejä on liikenne-, keli- ja tieolosuhteet. Olosuhteet vaikuttavat päivittäiseen toimintaan ja tilanteet saattavat muuttua nopeasti. Yrittäjät eivät näihin voi suoraan itse vaikuttaa. Heidän on luotettava kuljettajiensa ammattitaitoon ja toivoa liikenteessä muilta liikkujilta myös huolellisuutta ja varovaisuutta. Kuljettajia koulutetaan jatkuvasti muun muassa ammattipätevyyden avulla lisäksi on tarjolla myös muita koulutuksia.

Haastatteluissa jokainen yrittäjä mainitsi kuljetusriskit vain yleisellä tasolla, koska ne ovat yrittäjien päivittäistä toimintaa. Työntekijöillä on ammattitaito toimia alalla ja hallita kuljetukseen liittyviä riskejä. Kaikille silti sattuu vahinkoja välillä esimerkiksi tavaroiden rikkoutumisia kuorman purussa ja lastauksessa.

Yrittäjien mielestä tärkein henkilöstöriskeistä oli työturvallisuus. Monet työturvallisuuteen liittyvistä määräyksistä ja työntekijöiden pakollisista työvaatteista tulevat esimerkiksi lastaus- ja purkupaikoilta, kuten satamat ja erilaiset terminaalit. Työturvallisuus on yrittäjien mielestä laaja kokonaisuus ja siihen vaikuttaa työnantaja sekä työntekijä omalla toiminnallaan. Haastatteluista kävi myös ilmi, että työtapaturmia sattuu jonkin verran. Monet työtapaturmat ovat kuitenkin pieniä ja johtuvat yleensä työntekijän huolimattomuudesta. Ammattikuljettajan työ on vastuullista ja itsenäistä. Kuljettajan työhyvinvoinnista ja työturvallisuudesta on huolehdittava, koska alalla on paljon eri kuormitustekijöitä ja terveysriskejä. Kuljettajan työympäristö on vaihteleva ja voi muuttua monta kertaa työvuoron aikana. Työhyvinvointi ja työturvallisuus on työntekijän sekä työnantajan vastuulla.

”Osaava henkilökunta on kaikkein tärkein. Uusi henkilökunta pitää perehdyttää hyvin ja heidän pitää toimia annettujen ohjeiden mukaan.”

”Riskien ennaltaehkäisyn tärkein osa on perehdyttää ja kouluttaa henkilökuntaa jatkuvasti.”

Rahoitukseen ja toimintaan liittyvät riskit nousivat esiin vain kahdella yrittäjällä. Tämä oli yllättävää, koska alalla investoinnit, kuten uusi kuljetuskalusto ja niiden korjaukset sekä osat ovat kalliita. Haastatteluissa puhuimme parin yrittäjän kanssa myös tämänhetkisestä maailman tilanteesta ja koronaepidemian vaikutuksista. Yrittäjät kertoivat, että tällä hetkellä haasteita tuovat varaosien hankala saatavuus sekä pitkät toimitusajat. Lisäksi polttoaineen korkea hinta on nostanut

kustannuksia ja Adbluen saatavuus on huolettanut aiemmin. Epidemian pahimpana aikana henkilöstöstä ei onneksi ollut sairastunut monta yhtä aikaan, jolloin henkilökunnan vuoroja muuttamalla kuljetuksien järjestäminen onnistui. Kuljetuksien määrään on vaikuttanut välillä myös kansalaisten pelko, jolloin tavaraa on hamstrattu paljon kotiin. Kuljetuksien tarve on ollut silloin isompi, koska tavaraa on liikkunut enemmän kuin normaalisti.

Haastattelussa halusin selvittää, onko yrityksillä konkretisoitunut jokin isompi riski ja onko siitä opittu jotakin. Kahdella yrityksellä oli konkretisoitunut yksi isompi riski, joka on vaikuttanut yrityksen toimintaan. Yrittäjät sanoivat, että riskit olivat semmoisia, johon ei olisi voinut varautua mitenkään.

”Ei toteutuneesta riskistä oikein voinut oppia, mutta aina sitä toivoo, että tällaisia ei sattuisi.”

”Monet riskit ovat meistä riippumattomia esimerkiksi tiellä saattaa olla liikkeellä paljon muitakin, ja kaikki eivät huomioi muita tiellä liikkujia.”

Haastattelujen aikana selvisi, että kaksi haastateltavaa liikennöi muutamalla ajoneuvolla ja kahdella muulla toiminta oli isompaa eli ajoneuvoja oli enemmän kuin viisi. Riskienhallinta on isommissa yrityksissä haastavampaa ja laajempaa.

7.3 Yhteenveto

Teoriaosuuden ja haastattelujen perusteella voi yhteenvetona sanoa, että alalla on paljon erilaisia riskejä, joita pitää huomioida. Työympäristö vaihtelee paljon ja työntekijöiden pitää osata toimia sen mukaan. Liikenteessä pitää osata ennakoita ja huomioida muu liikenne. Työntekijöiden pitää osata toimia oikein ja turvallisuus sääntöjen mukaan lastaus- ja purkupaikoilla. Kuljettajien pitää hallita turvallisesti toimiminen, jokaisessa toimintaympäristössä. Kuitenkin merkittävin riski alalla on tie- keli- ja liikenneolosuhteet. Tähän riskiin ei voi oikein vaikuttaa muuten, kun henkilöstön toiminnalla ja kunnollisella kuljetuskalustolla. Kuljettajien ja työnantajien pitää huolehtia jaksamisesta ja työturvallisuudesta.

8 POHDINTA

Opinnäytetyön aiheena oli riskit maantien tavaraliikenteessä. Tavoitteena oli selvittää, millaisia riskejä on maanteiden tavaraliikenteen yrityksissä. Lisäksi opinnäytetyössä selvitettiin, miten riskit vaikuttavat yritysten toimintaan ja onko yrityksissä varauduttu niihin. Teoriaosuudessa käytiin läpi ensin yleisesti riskien määritelmää, riskilajeja ja riskienhallintaa sekä perehdyttiin tarkemmin maantien tavaraliikenteeseen ja alalla vaikuttaviin riskeihin.

Tutkimus toteutettiin haastattelemalla neljää tavaraliikenteen yrittäjää. Haastateltavia olisi voinut olla enemmän, jolloin ongelmaan olisi saanut vielä laajemman kuvan ja tutkimuksen luotettavuus olisi parempi. Haastateltavien saaminen oli yllättävän vaikeaa. Muutama sanoivat, että heidän toiminnassaan ei ole riskejä. Näiden myötä oma motivaatio kasvoi työn tekemiseen ja toivo siihen, että yrittäjät tutustuisivat paremmin toimintansa riskeihin. Olen kuitenkin tyytyväinen neljään haastatteluun ja mielestäni sain vastaukset haluamiini kysymyksiin. Haastattelujen pohjalta sain vastauksia tutkimuskysymyksiin ja myös yrittäjät saivat uusia näkökulmia toimintaansa. Haastattelun aikana vaikutti, että yrittäjät saivat erilaisia näkemyksiä riskienhallintaan ja mahdolliseen seurantaan sekä tilastointiin.

Alalla on paljon erilaisia riskejä ja yrittäjät myönsivät sen myös vaikuttavan välillä toimintaan. Alalla on paljon riskejä, joihin vaikuttavat paljon ulkopuoliset tekijät ja muut osapuolet esimerkiksi muu liikenne. Kaikkea ei voi huomata, vaikka kuljettajat olisivat kokeneita ja osaavia. Toimintaan vaikuttaa eniten alalla tie- ja liikenneolosuhteet. Riski vaikuttaa kaikilta osin toimintaan esimerkiksi välillä saattaa olla todella liukasta tai kelit muuttua lyhyen matkan sisällä monta kertaa ja muut liikenteessä liikkujat eivät huomioi isoa ajoneuvoa tarpeeksi, jolloin syntyy vaaratilanteita. Riskejä voi ennaltaehkäistä parhaiten kuljettajien ammattitaidoilla ja koulutuksilla. Riskejä ennaltaehkäistään myös hyvillä ja ajantasaisilla vakuutuksilla ja noudattamalla lakeja, jotka säätelevät alan toimintaa. Kuljettajien jaksamisesta ja fyysisestä- sekä henkisestä kunnosta pitää huolehtia säännöllisillä tarkastuksilla.

Opinnäytetyönprosessin alussa haasteita toin, kun joudun muuttamaan aiheen kokonaan alkuperäisestä. Tarkoitus oli tehdä opinnäytetyö parin kanssa. Pari joutui jättämään opinnäytetyön kirjoittamisen myöhempään ajankohtaan, joten aiheetta oli mietittävä uudelleen. Aihe muuttui alussa monta kertaa ennen, kuin sain muotoiltua siitä haluamani kokonaisuuden. Tutkimuskysymyksissä oli myös haasteita, mutta ne alkoivat muotoutua, kun pääsin perehtymään aiheeseen paremmin. Teoriatietoa olisi saanut vieläkin enemmän kasaan, mutta oli myös rajoittava teorian määrä johonkin. Loppu tulokseen olen kuitenkin tyytyväinen ja sain kasattua haluamani kokonaisuuden. Mielestäni opinnäytetyöstä olisi yrittäjille apua, että he ymmärtäisivät riskienhallinnan tarkoituksen ja saisivat vähän apuja oman alan riskeihin. Riskejä on alalla toki paljon enemmänkin, mutta teoriiaan ja aiheeseen perehtyessä nämä nousivat ehkä eniten esiin.

Työtä voi varmasti kehittää laajemmaksi ja saada vielä enemmän näkökulmia tavaraliikenteen riskienhallintaan. Riskienhallinta on laaja kokonaisuus ja siitä löytyy paljon asiaa. Työtä voisi kehittää perehtymällä laajemmin eri riskilajeihin ja niiden vaikutuksiin.

Opinnäytetyössä eettisyys ja luotettavuus näkyy yksityisyyden suojana haastateltavia kohtaan, tekijänoikeuksia on kunnioitettu ja kaiken kaikkiaan halutaan luoda mahdollisimman luotettava kokonaisuus. Opinnäytetyön luotettavuus olisi ollut vielä parempi, jos haastateltavia olisi ollut enemmän. Opinnäytetyössä viittaukset ja lähteiden merkinnät tehdään Lapin ammattikorkeakoulun opinnäytetyön ohjeen mukaan. Haastateltavia ei voi tunnistaa opinnäytetyöstä, joten yksityisyyden suoja säilyy.

LÄHTEET

- Ammattikorkeakoulujen opinnäytetöiden eettiset suositukset 2020. Ammattikorkeakoulujen rehtorineuvosto. Arene ry. Viitattu 26.9.2022
https://www.arene.fi/wp-content/uploads/Raportit/2020/AMMATTIKORKEAKOULUJEN%20OPINN%C3%84YTET%C3%96IDEN%20EETTISET%20SUOSITUKSET%202020.pdf?_t=1578480382
- Bisnes 2022. Yritystoiminnan riskit. Viitattu 17.9.2022
<https://bisnes.fi/yritystoiminnan-riskit/>
- Finanssialan Keskusliitto 2009. Hallittu Kuljetus. Viitattu 14.9.2022
https://www.finanssiala.fi/wp-content/uploads/2009/05/Hallittu_kuljetus.pdf
- Hörkkö, J. 2021. Tavaraliikenneyrittäjä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.
- Ilmonen, I., Kallio, J., Koskinen, J. & Rajamäki, M. 2016. Johda riskejä - Käytännön opas yrityksen riskienhallintaan. Helsinki: Finvia.
- Juuti, P. & Puusa, A. 2020. Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Helsinki: Gaudeamus Oy
- Juvonen, M., Koskensyrjä, M., Kuhanen, L., Ojala, V., Pentti, A., Porvari, P. & Talala, T. 2014. Yrityksen riskienhallinta. Vantaa: Finva
- Kuljetusala. 2022. Tavaraliikenne. Viitattu 24.8.2022
<https://www.kuljetusala.com/fin/ammattit/tavaraliikenne/kuorma-auton-kuljettaja/>
- Kananen, J. 2014 Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä. Miten kirjoitan kvalitatiivisen opinnäytetyön vaihe vaiheelta. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu
- Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu
- Kärmeniemi, P., Reiman, A., Nyberg, M., Linström, K., Nevala, N. & Väyrynen, S. 2012. Ammattikuljettaja työhyvinvointi- turvallinen ja ergonominen työpäivä. Helsinki: Työterveyslaitos. Viitattu 2.10.2022
https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/134561/Ammattikuljettajan_tyohyvivointi.pdf?sequence=1
- Lapin amk 2022. Tutkimus, kehitys ja innovaatiot. Viitattu 26.9.2022
<https://www.lapinamk.fi/fi/Yrityksille-ja-yhteisoille/Tutkimus,-kehitys-ja-innovaatiot/Tutkimusetiikka>
- Liikenneturva 2022a. Raskaan ajoneuvon kuljettajat. Viitattu 1.10.2022
<https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/raskaan-ajoneuvon-kuljettajat/#5646ff3e>
- Liikenneturva 2022b. Vaikeat ajo-olosuhteet. Viitattu 1.10.2022
<https://www.liikenneturva.fi/liikenteessa/vaikeat-ajo-olosuhteet/#5646ff3e>

Logistiikan maailma. 2022. Riskienhallinta. Viitattu 29.8.2022
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/riskienhallinta/>

Malin, F., Luoma, J. & Peltola, H. 2016. Tien kunnan vaikutukset liikenneturvallisuuteen. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 1.10.2022
<https://core.ac.uk/download/pdf/81239686.pdf>

Opintopolku 2022. Eperusteet. Logistiikan perustutkinto. OPH-1807-2021. Viitattu 9.10.2022
<https://eperusteet.opintopolku.fi/#/fi/ammattillinen/7675673/tiedot>

Pitkäranta, A. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä työkirja ammattikorkeakouluun. e-Oppi Oy.

Puusa, A. 2020. Näkökulmia laadullisen aineiston analysointiin. Teoksessa Puusa, A. & Juuti, P. (toim.) Laadullisen tutkimuksen näkökulmat ja menetelmät. Gaudeamus oy.

Sallinen, S. 2011. Riskienhallinta. Teoksessa Vesterinen, P. (toim.) Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus, 111-128. Hämeenlinna: Kauppakamari.

SFS-ISO 31000:2018 Riskienhallinta standardi. 23.02.2018. Suomen Standardisoimisliitto SFS oy.

Suomen riskienhallintayhdistys 2020. Riskien luokittelu. Viitattu 21.8.2022
<https://pk-rh.fi/riskien-luokittelu.html>

Skal 2021. Maanteiden tavaraliikenne Suomessa. Toimiala-katsaus 2021. Viitattu 24.7.2022 skal_toimialakatsaus_a5_141221.pdf

Skal 2022. Maanteiden tavaraliikenne Suomessa. Viitattu 24.7.2022
<https://www.skal.fi/fi/julkinen-sivusto/kuljetusala/maanteiden-tavaraliikenne-suomessa-0>

Suomi.fi. 2022. Yrittäjän vakuutukset, Viitattu 29.8.2022
<https://www.suomi.fi/yritykselle/yrityksen-perustaminen/yritystoiminnan-kaynnistaminen/opas/yrittajan-vakuutukset>

Tiekuljetussopimuslaki 23.3.1979/345. Viitattu 4.9.2022
<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1979/19790345#L2P6>

Tilastokeskus 2022 Kuorma-autolla kuljetettiin tavaroita vuonna 2021 hieman edellisvuotta vähemmän. Viitattu 11.9.2022
<https://stat.fi/julkaisu/ckt8marmw5gy60c002pblyd15>

Tuomi, J & Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisältöanalyysi. Helsinki: Tammi.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa Viitattu 26.9.2022
https://tenk.fi/sites/tenk.fi/files/HTK_ohje_2012.pdf

Traficom 2022a. Uutiskirje tieliikenteen kuljetusalan ammattilaisille. 29.9.2022. Mitä haasteita valvontahavaintojen perusteella kuljetusyriyksillä on tulevaisuudessa. Viitattu 1.10.2022
<https://uutiskirjeet.traficom.fi/archive/show/5149592>

Traficom 2022b. Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys. 25.8.2022. Viitattu 19.9.2022 <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys>

Työterveyslaitos 2022. Työterveys- maantieliikenne. Viitattu 2.10.2022
<https://www.ttl.fi/teemat/tyoterveys/maantieliikenne>

Valtiovarainministeriö 2017. Ohje riskienhallintaan. Valtioministeriön julkaisuja 22/2017. 5.6.2017. Viitattu 2.10.2022
https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80013/VM_22_2017.pdf

Väylävirasto 2022. Tieverkon kunnossapito. Viitattu 1.10.2022
<https://vayla.fi/kunnossapito/tieverkon-kunnossapito>

LIITTEET

Liite 1. Haastattelukysymyksiä

Liite 1.

Haastattelukysymyksiä haastattelun tueksi.

1. Oletteko miettinyt teidän yritystoimintaanne liittyviä riskejä?
 - Miten hallitsette riskejä?
 - Onko teidän yrityksellenne tehty esimerkiksi riskikartoitusta?
 - Seurataanko teillä tapahtuneita riskejä? (Ohjelmat, taulukot)

2. Minkälaisia riskejä toiminnassanne on?

3. Mitkä riskit mielestänne vaikuttaa eniten päivittäiseen toimintaan?

4. Miten ennaltaehkäisette riskien toteutumista?

5. Miten huomioitte riskit toiminnassanne ja oletteko varautuneet niihin?

6. Onko riskejä realisoitunut?
 - Miten ja mitä seurauksia?
 - Onko niistä opittu?