

Elmo Aalto

KORONAPANDEMIAN VAIKUTUKSET HUOLINTAYRITYKSEN MERIOSAS- TOON

Opinnäytetyö

Liiketalouden ammattikorkeakoulututkinto

2022



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Tradenomi (AMK)
Tekijä/Tekijät	Elmo Aalto
Työn nimi	Koronapandemian vaikutukset huolintayrityksen meriosastoon
Toimeksiantaja	Huolintayritys X
Vuosi	2022
Sivut	41 sivua, liitteitä 4 sivua
Työn ohjaaja(t)	Suvi Johansson

TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyössä tutkitaan, miten koronapandemia on vaikuttanut toimeksiantajana toimivan huolintayrityksen meriosaston toimintaan sekä työilmapiiriin. Koronaviruspandemian vaikutukset ovat olleet läsnä huolintayrityksen meriosastolla ja aiheuttaneet haasteita osaston työntekijöille. Tutkimuksessa selvitetään miten koronan vaikutukset ovat tulleet ilmi meriosastolla ja missä pandemian tuomat muutokset näkyvät eniten. Näkökulmina toimivat tullaukseen, ostokäyttäytymiseen sekä satamiin ja laivoihin kohdistuvat koronapandemian vaikutukset. Tutkimus käsittelee tämän lisäksi meriosaston työntekijöiden reagointia koronapandemian tuomiin muutoksiin.

Tutkimuksen aihetta käsitellään meriosastolla toteutetun kyselytutkimuksesta kerätyn aineiston perusteella. Aineistoa tutkitaan laadullisin menetelmin. Kyselylomakkeeseen vastasi 17 meriosaston työntekijää. Kyselytutkimus laadittiin Google Forms -ohjelmalla. Kyselyn tuloksia esitetään kaavioiden avulla.

Tutkimuksen tulokseksi saatiin kokonaisnäkemys koronapandemian erilaisista vaikutuksista huolintayrityksen meriosaston sisällä. Tulosten perusteella voidaan sanoa, että koronapandemian vaikutukset meriosaston toimintaan sekä työilmapiiriin ovat olleet suuret. Huomattavimmat muutokset toiminnassa todettiin rahtiliikenteessä, satamissa sekä ostokäyttäytymisessä. Meriosaston työilmapiiriin vaikutti työntekijöiden mukaan etätyöskentely sekä koronapandemian vaikutusten aiheuttama kiire ja stressi.

Tutkimustyön tuloksia voidaan hyödyntää eri koronapandemian vaikutuksiin liittyvissä jatkotutkimuksissa. Huolintayritykset pystyvät myös opinnäytetyön avulla varautumaan paremmin tartuntatauteihin tulevaisuudessa.

Asiasanat: COVID-19, huolinta, logistiikka, merikuljetus

Degree title	Bachelor of Business Administration
Author (authors)	Elmo Aalto
Thesis title	Effects of coronavirus pandemic on forwarding company's maritime department
Commissioned by	Forwarding company X
Time	2022
Pages	41 pages, 4 pages of appendices
Supervisor	Suvi Johansson

ABSTRACT

The thesis studies how the coronavirus pandemic has affected the operations of a forwarding company's maritime department, and its work atmosphere. The effects have been present in the maritime department and created difficulties for the employees. This thesis examines how the effects of COVID-19 can be seen in the maritime department and where the effects have the most impact. The effects on customs clearance, purchasing behaviour, ports and vessels are used as the perspective. The thesis also studies the response of employees to the changes brought by the pandemic.

The topic of the thesis is discussed based on the data collected from a survey carried out at the maritime department. The data was studied using qualitative methods. 17 employees of the maritime department answered the survey. The survey was made with the Google Forms program. The results of the survey are presented using charts.

The result of the study was an overall picture of the different effects of the COVID-19 pandemic in the company's maritime department. Based on the results, it can be said that the effects on the operations of the maritime department and its work atmosphere have been considerable. The most significant changes were found in freight traffic, ports and purchasing behaviour. According to the employees, remote working, rush and stress caused by the pandemic affected the maritime department's working atmosphere.

The results of the thesis can be used in further studies related to the various effects of the COVID-19 pandemic. Forwarding companies will also be able to prepare better for infectious diseases in the future.

Keywords: COVID-19, forwarding, logistics, sea traffic

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	TUTKIMUSASETELMA JA KÄYTETYT MENETELMÄT	5
2.1	Laadullinen tutkimus	6
2.2	Kyselytutkimus.....	7
3	TARTUNTATAUTIEN TAUSTAA.....	7
3.1	Aiemmat pandemiat.....	8
3.1.1	Espanjantauti	8
3.1.2	Aasialainen influenssa	8
3.2	Koronavirus	9
3.3	Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	10
4	HUOLINTATOIMINTA JA SIINÄ NÄKYVÄT KORONAN VAIKUTUKSET	11
4.1	Koronapandemian vaikutus meriliikenteeseen	12
4.2	Koronapandemian vaikutus satamiin ja laivoihin	13
5	TULLAUS JA KORONAN VAIKUTUKSET TULLAUSPROSESSIIN.....	14
6	OSTOKÄYTTÄYTYMINEN JA SIINÄ NÄKYVÄT MUUTOKSET.....	15
7	TOIMEKSIANTAJAN ESITTELY	17
8	TUTKIMUS JA SEN TOTEUTTAMINEN	18
8.1	Kysely ja sen toteutus.....	18
8.2	Tulokset	20
9	KYSELYN ARVIOINTI	32
10	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	33
	LÄHTEET.....	37

LIITTEET

Liite 1. Kyselylomake

1 JOHDANTO

Covid-19-virus sai alkunsa vuonna 2019 Kiinan Wuhanissa, josta se lähti leviämään ympäri maailmaa nopeammin kuin kukaan olisi odottanut. Jo vuoden 2020 alussa Maailman terveysjärjestö WHO julisti viruksen pandemiaksi. Virus rantautui Suomeen keväällä 2020 ja alkoi leviämään laajasti. Tilanteen vakavuuden takia hallitus sekä tasavallan presidentti totesivat Suomen olevan poikkeusoloissa ja tästä syystä valmiuslakia alettiin soveltamaan. Suomessa ei ole koskaan koettu mitään samankaltaista. Koronapandemian pysäyttämiseksi luodut rajoitustoimet vaikuttivat paljon jokaisen suomalaisen elämään sekä koko Suomen talouteen.

Huolintayrityksillä on suuri rooli Suomen logistiikassa. Huolintayritykset auttavat muita yrityksiä tavarankuljetusprosessin eri vaiheissa. Kaikista kuljetusmuodoista Suomelle elintärkeässä roolissa on merikuljetus. Merikuljetusten osuus oli yli 84 prosenttia koko Suomen ulkomaankaupan tavarankuljetuksista vuonna 2020. (Haakana 2020.) Koronapandemialla on ollut suuri vaikutus Suomen merikuljetuksiin ja täten myös huolintayrityksiin, jotka tarjoavat meriliikenteeseen liittyviä palveluita. Huolintayritysten eri osastoihin kohdistuvia koronapandemian vaikutuksia ei ole tutkittu paljoa. Tästä syystä kyseistä aihetta on mielestäni tärkeä tutkia. Koronapandemian vaikutuksia suomalaisiin satamiin on jo tutkittu. Oulun yliopisto yhdessä Turun yliopiston ja Dublin University Collegien kanssa johtivat tutkimusta suomalaisten satamayhtiöiden taloudellisesta kestävydestä koronapandemian aikana. Kyseistä tutkimusta voi hyödyntää tässä tutkimuksessa, sillä suomalaisten satamien toiminta vaikuttaa huolintayrityksen meriosaston työnkuvaan.

2 TUTKIMUSASETELMA JA KÄYTETYT MENETELMÄT

Tämän työn tutkimusongelmana on tarkastella ja selvittää, miten koronapandemian vaikutukset ovat vaikuttaneet tietyn huolintayrityksen meriosaston toimintaan? Opinnäytetyön näkökulmina toimivat tullausprosessiin, ostokäyttämiseen sekä satamiin ja laivoihin kohdistuvat koronapandemian vaikutukset. Valitsin juuri kyseiset aiheet, sillä ne ovat suuressa roolissa meriosaston työnkuvaa. Tutkimuksessa keskitytään myös meriosaston työntekijöiden työnku-

vaan sekä työilmapiiriin. Huolintayritys ei halua, että sen nimeä mainitaan tutkimuksessa. Hyödynnän tutkimuksen empiirisen aineiston hankinnassa kyselyä.

Tutkin opinnäytetyössäni, miten koronapandemia on vaikuttanut työnantajani toimivan huolintayrityksen meriosaston toimintaan ja sen työntekijöihin. Tutkin huolintayrityksen meriosaston kohtaamia koronapandemian vaikutuksia niiden ajankohtaisuuden vuoksi. Yritysten eri osastojen sisäisiä koronapandemian vaikutuksia ei olla myöskään tutkittu aikaisemmin, joten pidän tutkimuskohdetta tärkeänä. Esittelen työssäni myös aiempia pandemioita ja niiden vaikutuksia, jotta käsitteestä pandemia, saataisiin laajempi kuva. Kyselytutkimuksen tarkoituksena on saada selville, mitkä koronapandemian tuomat asiat ovat vaikuttaneet eniten huolintayrityksen meriosaston työntekijöiden työkuvaan. Tarkoituksena on myös pohtia millä tavalla koronan tuomat muutokset on otettu vastaan meriosaston työntekijöiden keskuudessa. Ovatko jotkin muutokset olleet positiivisia yllätyksiä, vai onko kaikki otettu negatiivisesti vastaan? Tulosten avulla yrityksen johto voi pohtia erilaisia toimenpiteitä, jos meriosaston kohtaamat vaikutukset koetaan negatiivisesti. Tuloksia voidaan myös hyödyntää tulevaisuudessa, jotta koronapandemian kaltaisiin tilanteisiin voitaisiin varautua paremmin.

2.1 Laadullinen tutkimus

Tutkimusmenetelmänä käytän laadullista eli kvalitatiivista tutkimusta. Päädyin tähän tutkimusmenetelmään, koska tekemäni kyselytutkimuksen joukko on pieni. Tutkimukseni rakentuu teemakysymysten varaan, sillä ilmiötä ei tunneta täysin. Tarkoituksena on nimenomaan selvittää koronapandemian vaikutuksia meriosastoon, eli raamittaa ilmiötä. (Kananen 2019.) Laadullisessa tutkimuksessa ei olla usein tekemisissä muuttumattomien objektien kanssa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka s.a.) Täten menetelmä sopii täydellisesti opinnäytetyöhöni, sillä koronapandemia ja sen vaikutukset ovat muuttuvia asioita yrityksen meriosaston sisällä. Laadullinen tutkimus voi sisältää useita eri aineistonkeruu- ja analyysimenetelmiä, traditioita sekä lähestymistapoja ihmisen ja ihmisen elämän tutkimiseksi. Kvalitatiivisen tutkimuksen keskiössä ovat moninaisin tavoin esiintyvät merkitykset. (Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä s.a.)

2.2 Kyselytutkimus

Kyselytutkimuksen luomisessa voi käyttää useita eri metodeja. Tässä tutkimuksessa metodina oli selvittää, miten ihmiset tuntevat, kokevat, uskovat tai ajattelevat koronapandemian vaikuttaneen heidän omaan työympäristöönsä. Tähän metodin toteutukseen sopii hyvin kyselylomake. Kysymyksiä pohtiessa pitää olla tarkkana, sillä kysymykset luovat perustan koko tutkimuksen onnistumiselle. Tutkimuksessani asiat kysytään kaikilta työntekijöiltä samalla tavalla, eli se on standardoitu survey-tutkimus. Lyhyissä kyselyissä on suurempi vastausprosentti. On myös tärkeää miettiä miten vastaukset rakentuvat ja miten niitä aiotaan analysoida. Johdattelevia kysymyksiä tulee välttää ja kysymysten looginen eteneminen, selkeys ja ulkoasu on tärkeää kyselyn onnistumisen kannalta. (Hiltunen s.a.) Kyselytutkimuksesta saamaani aineistoa hyödynnän usealla eri tavalla.

3 TARTUNTATAUTIEN TAUSTAA

Tartuntatauti, joka tunnetaan myös nimellä infektioauti, on sairaus, joka tarttuu taudillisen mikrobin siirtyessä eliöstä toiseen. Infektioaudit voivat olla bakteerin, viruksen, sienen tai loisen aiheuttamia. Tartuntataudit voivat puhjeta epidemiaksi sekä pandemiaksi. Epidemiasta puhutaan silloin, kun tartuntataudin sairaustapauksia löydetään ennustettua enemmän tietyssä ajanjaksona tietyssä väestössä ja tietyssä paikassa. Sana ”epidemia” tulee kreikan sanoista *epi* (päällä) ja *demos* (kansa). Epidemioita voi syntyä ympäri maailmaa, mutta ne ovat vaikeimmin hoidettavissa valtioissa, joissa elinolosuhteet sekä terveysjärjestelmät ovat heikkoja. (Punainen Risti 2022.) Tunnetuimpia epidemioita ovat muun muassa lintuinfluenssa- ja Meksikon isorokkoepidemat.

Pandemiasta puhutaan silloin, kun epidemia ulottuu yli maanosien ja aiheuttaa merkittävää uhkaa kansanterveydelle sekä koko terveydenhuollolle. Sana ”pandemia” tulee kreikan sanoista *pan* (kaikki) ja *demos* (kansa) Maailman terveysjärjestö eli WHO (*World Health Organization*) pystyy julistamaan tartuntataudin mainittujen kriteerien mukaan joko epidemiaksi tai pandemiaksi. (Punainen Risti 2022.) Tunnetuimpia pandemioita ovat muun muassa musta surma ja espanjantauti.

3.1 Aiemmat pandemiat

Historian saatossa on esiintynyt useita vakavia pandemioita, joista monet ovat olleet influenssapandemioita. Influenssalla on paljon samoja piirteitä kuin covid-19-viruksella. Molemmat ovat viruksen aiheuttamia, sekä vaikuttavat ihmisen hengityselimiin. Influenssa on viruksen aiheuttama hengitysteiden tulehdus. Se on yksi vanhimmista tunnetuista tartuntataudeista, sillä sen juuret kaivautuvat jopa 1500-luvulle asti. 1700-luvulta lähtien Influenssapandemioita on esiintynyt 10–60 vuoden välein. Influenssan yleisyys on kasvanut historiassa samaan tahtiin liikenneyhteyksien ja väestön kasvun kanssa. (Linnanmäki s.a.) Influenssa voi aiheuttaa myös erilaisia jälkitauteja, kuten keuhkokuumeen tai korvatulehduksen. Jälkitauteja esiintyy eniten vanhuksilla, raskaana olevilla, pienillä lapsilla sekä sairautensa vuoksi riskiryhmään kuuluvilla. Tämän vuoksi varsinkin riskiryhmään kuuluvia suositellaan suojautumaan rokotteella. (Terveystieteiden tutkimuskeskus s.a.)

3.1.1 Espanjantauti

Vuoden 1918 keväällä käynnistyi espanjantaudin ensimmäinen aalto. Ensimmäinen maailmansota edisti leviämistä, koska sotilaita ja varusteita kuljetettiin ympäri maailmaa. Taudin ominaispiirteenä pidetään sen aiheuttamaa kuolleisuutta nuorella väestössä. Tauti muistutti paljon tavallista influenssaa suurimmalla osalla potilaista, mutta pahimmillaan tauti aiheutti vakavia hengitysvaikeuksia sekä verenvuotoja. Kasvojen sinertäminen oli myös taudille ominainen piirre. Espanjantauti saattoi pahimmillaan tappaa kantajansa jopa parissa päivässä. Vuoteen 1920 mennessä espanjantauti oli puhjennut jopa neljässä eri aallossa. Tauti tappoi arvioiden mukaan noin 21–30 miljoonaa ihmistä. Espanjantaudin aiheuttajavirus tunnistettiin vasta vuonna 2005. Tutkimuksessa paljastui, että espanjantautivirus on kaikkien geeniensä osalta lintuvirus. Kokeissa virus todettiin 100 kertaa tappavammaksi kuin tavallisesti leviävät epidemiavirukset. (Linnanmäki s.a.)

3.1.2 Aasialainen influenssa

Aasialainen influenssapandemia alkoi vuoden 1957 helmikuussa Kiinassa. Tauti levisi kesään mennessä Aasiasta Pohjois-Amerikkaan asti. Suomeenkin

tauti rantautui jo saman vuoden syksyllä. Taudin aiheuttajavirus oli uusi alatyyppejä jo aiemmin tunnistetulle virukselle ja se nimettiin H2N2-virukseksi. Suomessa tauti levisi ensin Tampereella ja sieltä seuraavaksi Helsinkiin. Vuoden 1957 marraskuu oli vakavin kuukausi maailmanlaajuisesti. Influenssaan oli kehitetty rokote jo vuonna 1943, mutta sitä alettiin tuottamaan vasta pandemian aikana vuoden 1957 loppukeväällä. Tuon aikainen rokotetuotanto oli kuitenkin liian hidasta taudin leviämiseen verrattuna. Aasialaiseen influenssaan sairastui noin 30 % suomalaisista ja se vei 1 300 suomalaisen hengen. Tämä oli ensimmäinen pandemia, jonka aikana oli mahdollista käyttää antibiootteja bakteerikeuhkokuumeen hoitoon. (Linnanmäki s.a.)

3.2 Koronavirus

Koronavirus eli covid-19 on tartuntatauti, jonka aiheuttaa SARS-CoV-2-koronavirus. Koronaviruksia on olemassa kymmeniä erilaisia, mutta SARS-CoV-2 aiheutti vuoden 2019 lopussa alkaneen koronapandemian. Virus leviää pääsääntöisesti tartunnan saaneen henkilön suun ja nenän kautta pisaratartuntana muihin ihmisiin. (World Health Organization s.a.) Taudin leviäminen tapahtuu siis helposti silloin, kun ihmiset ovat lähekkäin. Tästä syystä esimerkiksi julkiset liikennevälineet, juhlat, ravintolat ja kaupat ovat paikkoja, joissa viruksen on mahdollista levitä hyvin. Covid-19-viruksen oireet muistuttavat alkuun paljon muiden virusperäisten infektioiden oireita. Tavanomaisia oireita ovat yskä, kuume, lihaskivut, hengenhädistys, nuha, ripuli, väsymys sekä maku- ja hajuaistin heikentyminen. Osalle sairastuneista covid-19 voi aiheuttaa keuhkokuumeen, joka tekee taudista vaarallisen etenkin vanhuksille ja muille riskiryhmiin kuuluville. (World Health Organization s.a.)

Covid-19 virus sai alkunsa Kiinassa Wuhanin kaupungin ruokatorilta vuoden 2019 lopulla. Leviäminen tapahtui nopeasti ja vuoden 2020 tammikuussa Kiina raportoi ensimmäisestä koronaviruksen aiheuttamasta kuolemasta. Euroopassa virus alkoi leviämään vuoden 2020 helmikuun aikana ja aiheutti myös tuolloin ensimmäisen kuoleman Euroopassa. Maaliskuussa maailman terveysjärjestö WHO julisti koronaepidemian pandemiaksi. Jo huhtikuuhun mennessä tartuntatapausten määrä rikkoi miljoonan ja tauti oli levinnyt 171

maahan. (Bryson Taylor 2021.) Vuoden 2022 lokakuuhun mennessä on todettu yli 624 miljoonaa koronavirustartuntaa ja yli 6,5 miljoonaa koronan aiheuttamaa kuolemaa maailmanlaajuisesti. (World Health Organization 2022).

3.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Keväällä 2020 tartuntatauti covid-19 levisi laajasti Suomessa ja muualla maailmassa. Taudin nopea leviäminen painosti Suomen hallituksen sekä tasavallan presidentin päättämään valmiuslain käyttöönnotosta. Valmiuslain myötä oli mahdollista rajoittaa julkisten tilojen, kuten ravintoloiden ja elokuvateattereiden aukioloaikoja. Myös Uusimaan hetkellinen sulkeminen oli mahdollista valmiuslain käyttöönnoton jälkeen. (Hakala 2020.) Näiden toimenpiteiden tarkoituksena oli estää koronaviruksen leviämistä Suomessa. Rajoitustoimenpiteet kuitenkin vaikuttivat paljon suomalaisiin yrityksiin ja monen yrityksen taloustilanne heikkeni merkittävästi. Hallitus pyrki turvaamaan kärsivien yritysten toimintaa kriisin aikana erilaisilla toimenpiteillä. (Työ- ja elinkeinoministeriö s.a.) Yritysrahoituksen tarjoaminen koronapandemiasta kärsiville yrityksille oli yksi näistä toimenpiteistä.

Koronapandemialla on ollut suuri vaikutus etenkin Suomen terveydenhuoltoon. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) johtajaylilääkäri Markku Mäkijärven mukaan Suomen terveydenhuollon kantokyky on ollut koronapandemian aikana vaarassa useita kertoja. Varsinkin Suomen koronapandemia-aaltojen yhteydessä terveydenhuollon kantokyky ylittyi. Tämä tarkoitti sitä, että osa potilaista jäi kokonaan ilman hoitoa tai hoitoa siirrettiin. (Sandell 2022.) Koronapandemia vaikutti paljon myös ihmisten normaaliin arkeen. Koulut siirtyivät pääsääntöisesti etäopetukseen pandemian alussa. Tämä sama tapahtui myös sellaisilla työpaikoilla, jossa etätyön teko oli mahdollista. Monet yritykset myös lomauttivat tai pahimmassa tapauksessa irtisanoivat työntekijöitään pandemian vaikutusten takia. Tästä syystä koronapandemialla on ollut valtava vaikutus talouteen ja ihmisten arkeen. Teollisuus, ulkomaankauppa ja palvelualat kärsivät kaikki pandemian vaikutuksista. (Kannerva ym. 2020.)

Koronapandemian myötä ihmisten kuluttamisessa painottui yhä enemmän harkinta. Ihmiset keskittyivät enemmän arjen perusasioihin, kuin ylimääräisiin

hankintoihin, kuten ravintoloihin tai vaatteisiin. Ainakin osittainen vuorovaikutuksen verkkoon siirtyminen on myös selvä koronapandemian yhteiskunnallinen vaikutus. Tämä on aiheuttanut muutoksia työmarkkinoille, niin työntekijän kuin työnantajan näkökulmasta. VTT:n tutkimuksen mukaan myös terveyteen liittyvien arvojen on katsottu vahvistuneen korona-aikana. (Komonen & Seisto 2021.)

4 HUOLINTATOIMINTA JA SIINÄ NÄKYVÄT KORONAN VAIKUTUKSET

Huolinnalla on elintärkeä osa Suomen ulkomaankaupassa. Sillä tarkoitetaan tiedon, rahan, tavarankuljetuksen sekä kuljetusvälineiden liikkumisen kustannustehokasta ja oikea-aikaista hallintaa maailmankaupassa myyjän, ostajan, viranomaisten sekä kuljetusyrityksen välillä. Huolintayritykset toimivat logistiikan parissa ja niiden tarkoituksena on välittää sekä tuottaa palveluita asiakkaiden vaihteleviin tarpeisiin. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry s.a.) Voidaan jopa sanoa, että huolintapalvelut luovat kansainvälisen kaupankäynnin perustan.

Huolintaa harjoittavien yritysten perustoimintoihin kuuluu esimerkiksi kansainvälisten kuljetusten välittäminen ja järjestäminen, tullauspalvelut, laskuttaminen sekä kuljetuksiin liittyvät jakelu- ja noutopalvelut. Näitä toimintoja suorittamalla huolinta- ja logistiikkayritykset vastaavat kaupan alan ja teollisuuden sekä kuljetusyritysten välisestä toiminnan sujuvuudesta sekä toimivasta kaupanteosta. Suomessa toimivilla huolintayrityksillä on myös tärkeä rooli Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn ylläpidossa. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry s.a.)

Koronapandemian vaikutukset näkyvät selvästi huolinnassa ja varsinkin logistisissa ketjuissa. Koronavirus on vaikuttanut kansainvälisiin tavaravirtoihin ja tämän takia yritykset joutuvat muokkaamaan logistiikkaketjujaan. (Haakana 2020). Tavarankuljetukset ovat hidastuneet koronan estämiseksi tehtyjen rajoitusten myötä. Tavaraliikenteen tuonnin sekä viennin kuljetusvolyyymeissa on myös esiintynyt vaihtelua. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry s.a.) Kaikki tämä vaikuttaa paljon tuotteiden ja palveluiden saatavuuteen. Suomen sisäinen tavarankuljetus on toiminut korona-aikana lähes normaalisti. Sisäinen liikenne on kuitenkin kokonaisuutena vähentynyt kysynnän vähentymisen

vuoksi. Kysynnän pienentymiseen on vaikuttanut paljon esimerkiksi ravintoloihin menevien tuotteiden vähentyminen. Suurten talousmaiden koronatoimet vaikuttavat paljon huolintayrityksiin. Esimerkiksi Kiinan rankan koronapolitiikan takia monet Kiinan tuotantolaitokset ja satamat ovat sulkeutuneet väliaikaisesti. Kiina on koronapandemian aikana sulkenut monia kaupunkoja kokonaan, minkä takia osa ihmisistä ei ole saanut edes mennä töihin. (Hiilamo 2022.)

4.1 Koronapandemian vaikutus meriliikenteeseen

Suomen sanotaan olevan logistisesti saari, sillä yli 84 prosenttia maan ulkomaankaupan tavaravirroista kulkee meriteitä pitkin. Meriliikenne on Suomen taloudelle elintärkeää, sillä Suomen taloudellinen hyvinvointi tukeutuu suuresti maan ulkomaankauppaan. (Haakana 2020.) Koronapandemian takia moni Euroopan maa sulki rajojaan sekä rajoitti henkilöliikennettä. Kuitenkin Euroopan sisäinen rahtiliikenne on jätetty rajoitusten ulkopuolelle, koska se on niin tärkeää koko maanosalle. Tästä syystä merirahti on kulkenut Euroopan ja muiden maanosien välillä kohtuullisen hyvin. Rajojen ylityksessä ja rahtiliikenteessä on silti ilmennyt ongelmia koronapandemian vaikutusten takia. Ongelmia on tuottanut laivavuorojen peruuntumiset, tarkentuneet rajavalvontatoimenpiteet, työntekijöille määrätyt karanteenit sekä kuljettajille määrätyt tarkistukset. Konttivarustamot ovat peruneet laivavuoroja. Näin varustamot pyrkivät varmistamaan, että kulkeville rahtilaivoille saataisiin tarpeeksi kuljetettavaa rahtia. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.)

Merirahtien hinnat ovat kallistuneet pandemian aikana. Varsinkin Euroopasta itään päin liikkuva rahti on kalliimpaa. Myös miehistönvaihdossa on ilmennyt ongelmia Suomessa sekä ulkomailla. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.) Miehistönvaihtoon liittyvien ongelmien syynä on aikataulujen vaihtuminen sekä mahdolliset koronakaranteenit miehistöissä. Vuoden 2020 keväällä huoltovarmuuskeskus aloitti merikuljetusten taloudelliset tukitoimet. Näiden toimien tarkoituksena oli turvata huoltovarmuuden kannalta tärkeät rahdin tavaravirrat Suomesta Baltiaan, Ruotsiin ja Keski-Eurooppaan. Samalla varmistettiin myös Ahvenanmaan rahtiliikenteen jatkuminen Suomeen sekä Ruotsiin. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020.)

4.2 Koronapandemian vaikutus satamiin ja laivoihin

Koronapandemialla on ollut suuria vaikutuksia maailman eri satamien toimintaan. Globaalilla tasolla satamien volyymit ovat supistuneet 5–25 prosenttia. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry 2020). Varsinkin Aasian suuret konttisatamat ovat olleet pulassa koronapolitiikan takia. Esimerkiksi Shanghain satama on jatkuvasti kohteena Kiinan koronavirusrajoituksille. Rajoitusten takia konttien liike on takkuillut pahasti Shanghain konttisatamassa, mikä on aiheuttanut paljon myöhästymisiä. Tällä on suuri merkitys globaalillakin tasolla, sillä Shanghain satama on maailman suurin konttisatama. (Tanninen 2022.) Suurin osa Eurooppaan tulevista konteista joko lähtee, tai ainakin kulkee jonkin aasialaisen sataman kautta.

Suomen satamat selvisivät koronapandemiasta yllättävän hyvin. Oulun yliopisto yhdessä Turun yliopiston ja Dublin University Collegien kanssa johtivat tutkimusta satamayhtiöiden taloudellisesta kestävydestä koronapandemian aikana. Tutkimuksen johtajana toimi Oulun Yliopiston tohtori Pekka Leviäkangas. Leviäkankaan ym. (2022) mukaan Suomen meriliikenteen satamien liikevaihto putosi, mutta kannattavuus, vakavaraisuus ja maksuvalmius pysyivät ennallaan. Kyseisessä tutkimuksessa analysoitiin 18 suomalaisen sataman vuosikertomuksia ja tilinpäätöksiä.

Korona on vaikuttanut myös merkittävästi tavarankuljetusten hintoihin. Merirahtikuljetusten hinnat Kiinasta Eurooppaan nelinkertaistuivat kahden kuukauden aikavälillä vuoden 2021 alussa. (Steer & Romei 2021). Aiemmin 12-metrin merikontin kuljettaminen Aasiasta Pohjois-Eurooppaan maksoi noin 1 600 euroa, kun taas kaksi kuukautta myöhemmin hinta oli noussut noin 7 500 euroon. Syynä hintojen nousulle on ollut konttipula, joka sai alkunsa koronapandemian vaikutusten takia. Konttipula alkoi, kun koronavirus aiheutti äkillisen pysähdyksen maailman konttiliikenteessä, ja tuhannet kontit jäivät seisomaan satamiin ympäri maailmaa. (Hanhivaara 2021.) Rahtikuljetusten hintojen nousu näkyy myös kuluttajahinnoissa, sillä monien tuotteiden hinnat ovat nousseet koronapandemian aikana. Konttipulaa voidaan pitää pullonkaulana logistiikassa. Euroopassa ja Yhdysvalloissa on tämän lisäksi huomattava kuljettajapula, mikä on hidastanut konttien purkua pois satamista. (Harjula 2021.)

5 TULLAUS JA KORONAN VAIKUTUKSET TULLAUSPROSESSIIN

Tullaus on hyvin tärkeä osa työprosessia huolintayrityksen eri osastoilla. Usein yritykset palkkaavat huolintayrityksen tekemään tullauksen yrityksen puolesta. Lähes kaikki tavara, joka saapuu Suomeen Euroopan Unionin ulkopuolelta, pitää tullata ennen kuin tavarat omistaja voi saada sen haltuunsa. EU:n sisältä lähtevää tavaraa ei tarvitse tullata, jos tavara liikkuu EU-jäsenvaltiosta toiseen. (Mitkä paketit pitää tullata? 2021.) Tavarat tuonnissa tehdään siis tullaus, kun tavarat tulevat EU:n ulkopuolisesta maasta. Nämä tavarat on tullattava ennen kuin niitä voidaan ottaa käyttöön tai myydä. Tulli ottaa myös tavaroista tullinimikkeen, tullausarvon ja alkuperän perusteella veroja, tulleja sekä muita maksuja. (Tuonti 2021.) Opinnäytetyön toimeksiantajan kannalta merkittävimpinä tullausprosesseina on tuonti- ja vientitullaus. Molemmissa tullausprosesseissa käytetään tullinimikkeitä tavaratunnistamisessa.

Tullinimike annetaan kaikille tullattaville tavaroille. Se määräytyy tavarat materiaalin, käyttötarkoituksen, vaarallisuuden sekä monen muun asian perusteella. Nimikkeen avulla pystyt hinnoittelemaan tullattavat tavarat oikein ja maksat oikean määrän veroja, tulleja sekä muita maksuja. Tullinimikkeellä yritys voi selvittää onko tavarat tuonnissa tai viennissä kieltoja tai rajoituksia, ja sen voiko tavara saada tietynlaista etuutta kuten alempaa tullia. Nimike on 8- tai 10-numeroinen sarja, riippuen siitä onko kyseessä tuonti- vai vientitullaus. (Tullinimikkeet 2021.) Tullaus pitää tehdä tavaroiden tuonnin lisäksi myös EU:n ulkopuolelle kuljetettavien tavaroiden viennissä. Tavarat vientitullauksen on tapahduttava ennen niiden vientiä Suomen ulkopuolelle. Jotkut EU:n alkuperä tuotteet voivat saada tullittomuuden vientimaan mukaan. Tuonnissa että viennissä aineettomia hyödykkeitä ei tarvitse tullata. (Vienti 2021.)

Koronapandemian seurauksena valtiot asettivat paljon erilaisia rajoitteita matkustamiseen maiden välillä. Suomen ulkorajoilla oli maahantulorajoituksia 30.6.2022 asti. (Sisäministeriö s.a.). Tämä vaikutti tavaraliikenteen kulkuun ja täten myös tullausprosessiin. Koronaviruksen kotitestien kysyntä oli suurta pandemian ensimmäisten vuosien aikana. Tästä syystä kotitestien tuonti vapautettiin väliaikaisesti arvonlisäverosta. Väliaikainen laki kotitesteille on voimassa 31.12.2022 asti. (Koronaviruksen kotitestien tuonti on väliaikaisesti ar-

vonlisäverotonta 2022.) Myös erilaisten koronapandemian torjunnassa käytettävien lääkinnällisten tarvikkeiden sekä laitteiden maahantuonnista tehtiin väliaikaisesti arvonnäisäverotonta ja tullitonta. Päätöksen teki Euroopan komissio, jotta covid-19-viruksen leviämistä pystyttäisiin estämään mahdollisimman tehokkaasti. (Tulli 2021.)

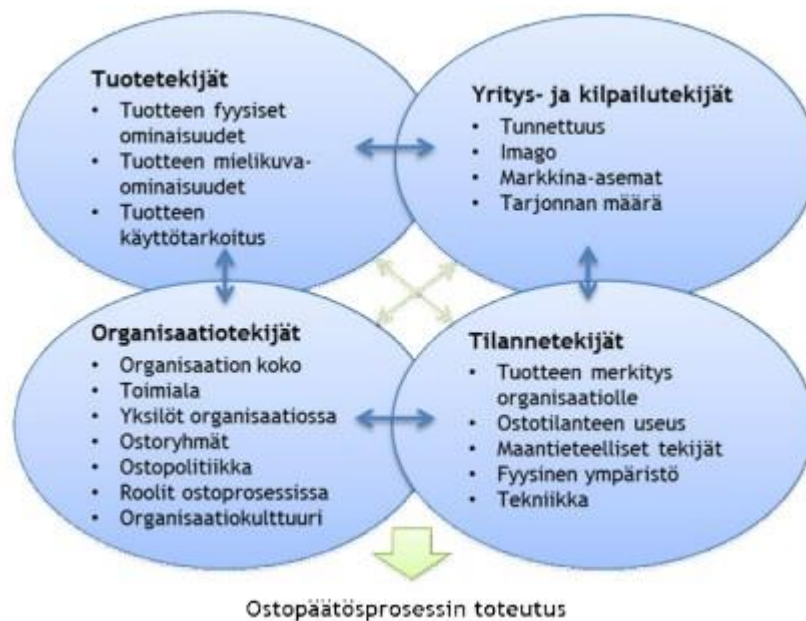
Tullin toimintaan kuuluu myös tavaroiden tarkistaminen ja mahdollisesti myös näytteiden ottaminen. Varsinkin lääkinnällisiä tarvikkeita tarkastetaan usein, sillä niitä käytetään ihmisten hoidossa. Koronapandemian aikana kasvomas- kien käyttö määrä kasvoi huomattavasti. Kasvomaski luokitellaan lääkinnäl- liseksi tarvikkeeksi. Maskien sekä muiden lääkinnällisten tarvikkeiden valvonta on kasvanut huomattavasti koronapandemian vaikutusten takia. Näytteitä otta- essa Tulli etsii tuodusta tavarasta terveydelle mahdollisesti haitallisia yhdis- teitä. (Tulli valvoi kansanmaskeja – maskeissa ei havaittu merkittäviä puutteita 2021.)

Koronavirusrokotteille Tulli soveltaa Euroopan komission asettamaa vientival- vontaa. Koska koronavirusrokotteista on erilaisia variaatioita, niin rokotteille on luotu monia eri tullinimikkeitä. Tullinimike määräytyy muun muassa koronavi- rusrokotteen käyttötarkoituksen, valmistajan sekä sisällön mukaan. Tullin vienti-ilmoitukseen on ilmoitettava vietävien rokoteannosten lukumäärä sekä rokotteen valmistaja. Annosten lukumäärä ilmoitetaan lisäpaljousyksikköä (NAR) käyttäen Tullin vientijärjestelmässä. (Tulli 2022.)

6 OSTOKÄYTTÄYTYMINEN JA SIINÄ NÄKYVÄT MUUTOKSET

Tutkimuksen kohteena oleva huolintayritys tekee pääsääntöisesti business to business (b2b) -markkinointia, eli myyvänä sekä ostavana tahona on yritys tai muu organisaatio. (Rautiainen 2013). Täten tutkimuksessa keskitytään eni- mäkseen yritysasiakkaiden ostokäyttäytymiseen. Kuluttajien ostokäyttäytymi- sen muutokset näkyvät kuitenkin myös yritysten ostokäyttäytymisessä, joten kuluttajien ostokäyttäytyminen on otettava huomioon. Yrityksen ja kuluttajan ostokäyttäytymisen erona on roolien määrä. Kuluttajan ostopäätöksen tekee yleensä kuluttaja itse. Yrityksen ostopäätökseen vaikuttaa monta eri roolia, ku- ten myyjäyritys, taloudelliset asiat sekä ympäristötekijät. (Helynranta & Lahti-

nen 2015.) Myös eri yritysten ja organisaatioiden ostokäyttäytymisessä on havaittavissa paljon eroavaisuuksia, koska ostotoimintaan vaikuttavia tekijöitä on paljon. Yrityksen ostokäyttäytymisen ymmärtämisessä tulee ottaa huomioon kaksi asiaa. Ostopäätökseen vaikuttavien ihmisten ryhmä ja yrityksen ostoprosessi. (Rautiainen 2013.) Kuvasta 2 näkee, miten tietyt tekijät vaikuttavat yritysmarkkinoilla ostopäätökseen ja miten päätös toteutuu.



Kuva 1. B2b-markkinoilla ostamiseen vaikuttavat tekijät (Rautiainen 2013, 14)

Ostoprosessiin kuuluu useampi vaihe ja vaiheet vaihtelevat sen mukaan, onko kyseessä täysin uuden asian osto, suora uudelleenosto vai muokattu uudelleenosto. Tavanomaisen ostoprosessin ensimmäinen vaihe on ongelman tai tarpeen tunnistaminen ja ennakointi. Tätä seuraavat vaiheet: tarpeen yleinen kuvaus, tarvittavien palvelujen tai tuotteiden määrittely, toimittajan etsintä, ehdotusten pyytäminen ja tarjottujen vaihtoehtojen vertailu, toimittajan valitseminen, toimitustavan valinta, sekä viimeisimpänä vaiheena tehdyn hankinnan arviointi sekä palaute. (Rautiainen 2013.)

Koronapandemia vaikutti paljon ympäristön sosiaalisiin sekä ekonomisiin ärsykkeisiin, kuten sosiaaliseen kanssakäymiseen ja kuluttamiseen. Muutokset

kyseisissä tekijöissä aiheuttivat selviä muutoksia yritysten sekä kuluttajien ostokäyttäytymisessä. Koronapandemian aikana monen yrityksen sekä kuluttajan taloudellinen tilanne on heikentynyt ja tämä on suorassa yhteydessä ostokäyttäytymisen muuttumiseen. (Sara 2021.) Korona-aikana kuluttamisessa on korostunut enemmän harkinta sekä varovaisuus. (Komonen & Seisto 2021).

Kuluttajien ostokäyttäytymisessä tapahtui suuri siirtymä verkkokaupan puolelle tavallisesta kivijalkakaupasta. Saran (2021) tutkimuksen ”koronapandemian vaikutukset kuluttajien ostokäyttäytymiseen” mukaan 70 % kyselyyn vastanneista henkilöistä kertoi ostavansa enemmän tuotteita verkkokaupoista koronapandemian alkamisen jälkeen. Digitaalisen kuluttajuuden kasvu vaikuttaa suoraan konttikuljetusten määriin. Tämä on ongelmallista, sillä lisääntyneet rahtitulaukset ovat luoneet konttipulan, joka aiheuttaa myöhästymisiä kuljetusaikatauluihin. (Harjula 2021.) Yrityksiin on vaikuttanut paljon kuljetusten epä säännölliset aikataulut ja tämä näkyy myös yritysten ostokäyttäytymisessä. Kuljetettava tavara voi olla yrityksille todella tärkeää, jolloin sen täytyisi saapua aikataulun mukaan perille. Tämä johtaa siihen, että yritys pyrkii etsimään varmempia kuljetusyrityksiä tavaralleen.

7 TOIMEKSIANTAJAN ESITTELY

Toimeksiantajan pyynnöstä huolintayrityksen nimeä ei mainita opinnäytetyössä. Opinnäytetyön toimeksiantajana on maailmanlaajuinen huolintayritys, joka tarjoaa huolintaa muun muassa merirahti-, maantie- ja lentorahtikuljetuksissa. Yritys harjoittaa tämän lisäksi myös varastointia sekä sopimuslogistiikkaa. Huolintayritys työllistää tuhansia ihmisiä yli 100 eri maassa ja yli 1 000 eri toimipisteessä.

Yrityksen meriosastolla on useampi eri tiimi, joilla kaikilla on eri työalueet. Työalueisiin kuuluu mm. merituonti- ja merivientihuolinta sekä asiakaspalvelu. Koronapandemia on vaikuttanut huolinta-alan yrityksiin paljon. Halusin tutkia tarkemmin pandemian vaikutuksia yrityksen tietyn osaston sisällä, jotta vaikutuksista saisi tarkemman kuvan osastoittain.

8 TUTKIMUS JA SEN TOTEUTTAMINEN

Opinnäytetyön tutkimusmenetelmänä käytin laadullista eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Laadullinen tutkimus sisältää useita eri aineistonkeruu- ja analyysimenetelmiä, traditioita sekä lähestymistapoja ihmisen ja ihmisen elämän tutkimiseksi. Kyseessä ei ole minkään tietyn tieteenalan tutkimusote. Tutkimusmenetelmä valikoitui tutkimukseni metodiksi, koska se soveltuu täydellisesti elämissä maailman tutkimiseen. Laadullisen tutkimuksen keskiössä ovat moninaisin tavoin esiintyvät merkitykset. (Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä s.a.) Päädyin laadulliseen tutkimusmenetelmään, koska laatimaani kyselytutkimukseen vastannut joukko on pieni. Laadullinen tutkimus rakentuu teemakysymysten varaan, sillä ilmiötä ei tunneta täysin. Laadullisessa tutkimusmenetelmässä ilmiötä pyritään raamittamaan, eli omassa tutkimuksessani tutkin koronapandemian vaikutuksia toimeksiantajayrityksen meriosastoon. (Kananen 2019.)

Kvalitatiiviset tutkimukset rakentuvat aiemmista tutkimuksista ja muotoilluista teorioista, jotka liittyvät tutkimuksessa tutkittavaan aiheeseen. Kvalitatiivisen tutkimuksen rakenteeseen kuuluu myös empiirinen aineisto, sekä tutkijan omaa päättelyä ja ajattelua. Laadullisessa tutkimuksessa on myös mahdollista käyttää tilastoja, sekä analysoida aineistoa määrällisin keinoin. Määrällisillä keinoilla tarkoitetaan muun muassa kerätyn aineiston pohjalta tehtyjen mitaustulosten hyödyntämistä tai tutkijan ajattelutoimintaa. Laadullisella- ja määrällisellä tutkimuksella on siis yhteisiä piirteitä tutkimuskentällä. Laadullisen tutkimuksen luonteenpiirteinä ovat hypoteesittomuus, aineiston tarinallisuus, kerronnallisuus sekä luovien ratkaisujen mahdollisuus. (Laadullisen tutkimuksen elementit s.a.)

8.1 Kysely ja sen toteutus

Tutkin huolintayrityksen meriosaston kohtaamia koronapandemian vaikutuksia niiden ajankohtaisuuden vuoksi. Yrityksen eri osastojen sisäisiä koronapandemian vaikutuksia ei olla tutkittu aikaisemmin, joten pidän tutkimuskohdetta tärkeänä. Kyselytutkimuksen tarkoituksena on saada selville mitkä koronapandemian tuomat asiat ovat vaikuttaneet eniten huolintayrityksen meriosaston työntekijöiden työnkuvaan. Tarkoituksena on myös pohtia, millä tavalla koronan tuomat muutokset on otettu vastaan meriosaston työntekijöiden keskuudessa.

Kyselytutkimuksen tulosten avulla yrityksen johto voi pohtia erilaisia toimenpiteitä, jos kokee sen tarpeelliseksi. Tuloksia voidaan myös hyödyntää tulevaisuudessa, jotta koronapandemian kaltaisiin tilanteisiin voitaisiin varautua paremmin huolintayrityksessä.

Kyselytutkimuksen luomisessa voi käyttää useita eri metodeja. Tässä tutkimuksessa metodina oli selvittää, miten ihmiset tuntevat, kokevat, uskovat tai ajattelevat koronapandemian vaikuttaneen heidän omaan työympäristöönsä. Tähän metodin toteutukseen sopii hyvin kyselylomake. Kysymyksiä pohtiessa pitää olla tarkkana, sillä kysymykset luovat perustan koko tutkimuksen onnistumiselle. Tutkimuksessani asiat kysytään kaikilta työntekijöiltä samalla tavalla, eli se on standardoitu survey-tutkimus. Lyhyissä kyselyissä on suurempi vastausprosentti. On myös tärkeää miettiä, miten vastaukset rakentuvat ja miten niitä aiotaan analysoida. Johdattelevia kysymyksiä tulee välttää ja kysymysten looginen eteneminen, selkeys ja ulkoasu on tärkeää kyselyn onnistumisen kannalta. (Hiltunen s.a.)

Kyselylomakkeen laadinnassa kannattaa laittaa helpot kysymykset alkuun ja arkaluontoisemmat loppuun. Jos kyselyssä käyttää kontrollikysymyksiä, niin vastaaja ei saa niitä huomata. Tästä syystä niiden käyttöä tulee harkita. Kontrollikysymyksellä tarkoitetaan saman asian kysymistä useampaan kertaan vastaajan rehellisyyden varmistamiseksi. Kyselyn etuina ovat muun muassa laaja tutkimusaineisto, vastauksia helppo analysoida, toteutus ei vie paljoa aikaa sekä tutkijan puolueettomuus vastauksissa. Haittapuolina kyselyssä voi olla tulosten vaikea tulkittavuus, vastaajien suhtautuminen, väärinymmärrykset, vastaamattomuus ja vastaajien asiayhteyden heikko tunteminen. (Hiltunen s.a.)

Selvyys on tärkeintä kyselylomakkeen laadinnassa. Spesifiset kysymykset ovat hyödyllisempiä kuin yleiset kysymykset. Tästä syystä kysymyksiä kannattaa rajata aina kun mahdollista. Lyhyet kysymykset ovat kannattavampia kuin pitkät. Myös kaksoismerkityksen sisältävät kysymykset kannattaa jättää pois. Kannattaa hyödyntää useita eri vaihtoehtoja ja tarjota myös vaihtoehto ”ei mielipidettä” tai ”neutraali”. Kyselytutkimuksen laadullisessa analyysissä käytetään tyypittelyä, teemoittelua sekä sisällönerittelyä. Aineiston tuloksia ei saa

jättää sellaisinaan lukijan eteen, vaan niitä tulee tutkia sekä selvittää. Tuloksista tehdään omia johtopäätöksiä perusteluin. (Hiltunen s.a.)

Tutkimus tehtiin Google Forms -ohjelmalla. Kyselylomakkeessa oli yhteensä 14 kysymystä tai vapaata vastauskenttää. Kyselylomake löytyy liitteestä 1. Kyselyssä oli viikko vastausaikaa ja se toteutettiin marraskuussa 2022. Tässä vaiheessa koronapandemia oli jo kaikille tuttu aihe, mutta sen syvempiä vaikutuksia yritysten eri osastoilla ei ole tutkittu paljoa. Kysely lähetettiin huolintayrityksen meriosaston jokaiselle työryhmälle, jotta vastauksilla saataisiin kuva koko meriosaston kokemista koronapandemian vaikutuksista. Kyselyä luodessa pyrin tekemään kysymyksistä sellaiset, jotka mahdollistavat tulosten monipuolisen analysoinnin. Mahdollistin monipuolisen analysoinnin luomalla erilaisia jatkokysymyksiä ja tekemällä viimeisestä kysymyksestä avoimen kysymyksen. Tarkoituksena oli pyrkiä pitämään kyselyn kysymykset lyhyinä, jotta työntekijät eivät joutuisi käyttämään siihen paljon aikaa. Tällä haettiin myös parempaa vastausprosenttia. Kysymykset olivat kuitenkin monipuolisia, mikä mahdollistaa tarvittavan tiedon keräämisen ja analysoinnin. Jaoin kyselyä sähköpostin sekä Zoom-pikaviestintäohjelman välityksellä meriosaston työntekijöille. Kysely lähetettiin yhteensä 29 meriosaston työntekijälle, joista 17 vastasi kyselytutkimukseen. Osa meriosaston työntekijöistä oli poissa kyselyviikon aikana, mikä vaikutti vastausprosenttiin. Kyselyyn vastasi kuitenkin selkeä enemmistö meriosaston työntekijöistä, joten kyselystä saadulla aineistolla voidaan tutkia koronapandemian vaikutuksia meriosastoon.

8.2 Tulokset

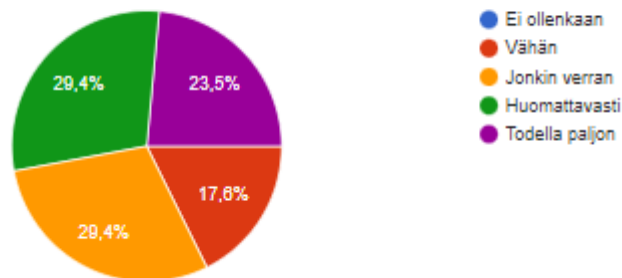
Kyselystä saadut tulokset saatiin Google Forms -ohjelman avulla. Ohjelma näyttää selkeästi vastaukset monivalintaosioihin sekä kirjallisiin kysymyksiin. Monivalintaosion kysymykset esitetään kaaviomuodossa, jotta vastausten jakautuminen olisi helposti ymmärrettävissä. Kysymysten sisältöä ja tarkoitusta avataan tarkemmin, jotta kysymykset olisivat helpommin ymmärrettävissä ja niistä saataisiin selville se, mitä kysymyksillä on haettu.

Kyselyn ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, kuinka paljon koronapandemian vaikutukset ovat näkyneet työntekijän töissä meriosastolla. Kysymyksen

tarkoitus oli toimia helposti vastattavissa olevana alkukysymyksenä, jolla kyselyyn osallistuvat johdatetaan vaativampiin kysymyksiin. Kysymyksellä saa myös hyvän kuvan siitä, kuinka vastanneet näkevät koronapandemian vaikutukset työssään, vai ovatko he nähneet vaikutuksia lainkaan. Vaihtoehtoina kysymykselle on ”ei ollenkaan”, ”vähän”, ”jonkin verran”, ”huomattavasti” ja ”todella paljon”. Kyseisten vastausvaihtoehtojen avulla on helppo ja hyvä arvioida, miten työntekijät ovat nähneet koronapandemian vaikutukset työssään meriosastolla.

Kuinka paljon koronapandemian vaikutukset ovat näkyneet työssäsi meriosastolla?

17 vastausta



Kuva 2. Koronapandemian vaikutukset meriosastolla

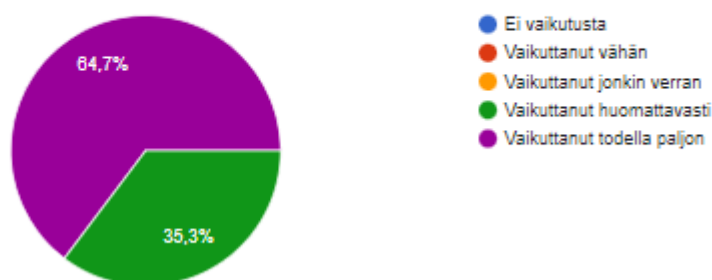
Kuvasta 2 näkee, kuinka koronapandemian vaikutukset ovat näkyneet vähintään ”vähän” jokaisen kyselyyn vastanneen työntekijän työssä. Kukaan vastaajista ei siis ole jäänyt paitsi koronapandemian vaikutuksista meriosastolla. Vastaukset jakautuivat aika tasaisesti 4 muun vaihtoehdon välille. 17,6 % vastanneista koki nähneensä koronapandemian vaikutuksia vähän. 29,4 % vastanneista koki nähneensä jonkin verran vaikutuksia työssä. Loput 52,9 % vastanneista kokevat koronapandemian vaikutusten näkyvän ”huomattavasti” tai ”todella paljon”. Jokainen kysymykseen vastannut työntekijä koki nähneensä koronapandemian vaikutukset työssään. Voidaan siis sanoa, että koronapandemian vaikutukset näkyvät meriosaston työntekijöiden työnkuvassa. On myös hyvä pohtia, miksi osa työntekijöistä näkee pandemian vaikutuksia vähemmän kuin toiset. Ainakin on mahdollista, että meriosaston tietyissä työrooleissa on huomattavissa enemmän pandemian vaikutuksia kuin toisissa.

Kysymyksellä ”miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen rahtiliikenteeseen ja rahtien hintoihin?” lähdettiin hakemaan meriosaston työntekijöiden kokemia vaikutuksia rahtiliikenteen ja rahtien hintojen muutoksiin. Rahtiliik-

kenne ja sen toiminta on isossa osassa huolintayrityksen meriosaston työnku-
vaa. Meriosasto tekee myös laskutusta, jossa tulee ilmi rahtien hinnat. Koro-
napandemia on vaikuttanut paljon maailman rahtiliikenteeseen ja aiheuttanut
konttipulan. Näistä syistä rahtiliikenteeseen liittyvä kysymys oli tärkeä esittää,
kun tutkitaan koronapandemian vaikutuksia meriosastolla. Kuvasta 3 näkee,
kuinka kaikki vastanneet kokevat koronapandemian vaikuttaneen huomatta-
vasti tai todella paljon rahtiliikenteeseen sekä rahtien hintoihin. 64,7 % vastaa-
jista koki pandemian vaikuttaneen todella paljon rahtiliikenteeseen ja rahtien
hintoihin. Loput 35,3 % koki pandemian vaikuttaneen huomattavasti. On siis
selvää, että meriosaston työntekijät ovat huomanneet pandemian vaikutukset
rahtiliikenteessä ja rahtien hinnoissa. Merirahtien hinnat nousivat koronapan-
demian aikana jopa nelinkertaisesti, joten tulokset eivät yllätä.

Miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen rahtiliikenteeseen ja rahtien
hintoihin?

17 vastausta

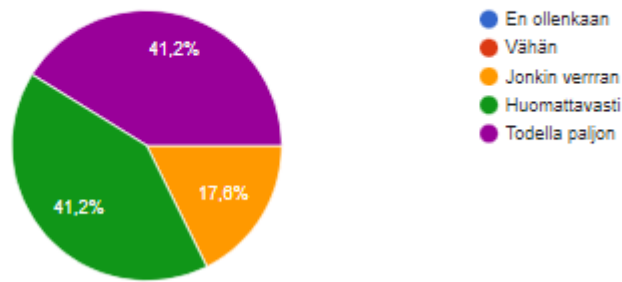


Kuva 3. Koronapandemian vaikutus rahtiliikenteessä

Kysymyksessä 3 tiedusteltiin, miten meriosaston työntekijät kokevat ko-
ronapandemian vaikuttaneen satamien toimintaan. Vastausvaihtoehtoina oli-
vat ”en ollenkaan”, ”vähän”, ”jonkin verran”, ”huomattavasti” ja ”todella pal-
jon”. Kuvasta 4 huomataan, että suurin osa, eli 82,4 % vastaajista koki ko-
ronapandemian vaikuttaneen huomattavasti tai todella paljon satamien toimin-
taan. Loput 17,6 % vastaajista kokivat pandemian vaikuttaneen jonkin verran.

Miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen satamien toimintaan?

17 vastausta

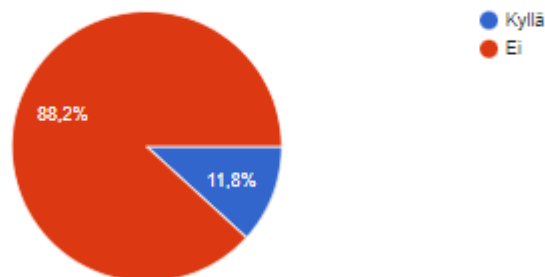


Kuva 4. Koronapandemian vaikutus satamien toiminnassa

Tuloksista voi päätellä, että koronapandemian vaikutukset satamien toimintaan on myös huomattu meriosastolla. Koronapandemian vaikutukset näkyvät varsinkin Aasian suurissa konttisatamissa, joista useat huolintayrityksen asiakkaiden konteista ovat lähteneet. Koronan leviämisen estämiseksi luodut rajoitteet ovat vaikuttaneet varsinkin Kiinan satamien työntekijöihin. Meriosaston työntekijät ovat usein vuorovaikutuksessa eri satamien kanssa, joten ei tule yllätyksenä, että vaikutukset huomataan myös meriosastolla.

Koetko koronapandemian vaikuttaneen tullausprosessiin?

17 vastausta



Kuva 5. Koronapandemian vaikutus tullauksessa

Kuvassa 5 kysyttiin työntekijöiltä, ovatko he kokeneet koronapandemian vaikuttaneen tullausprosessiin. Tullausprosessi tapahtuu vain EU:n ulkopuolelta tulevalle tavaralle. Suuri osa asiakkaiden konteista tulee kuitenkin EU:n ulkopuolelta, joten tullaus on päivittäistä työtä meriosastolla. Yrityksen meriosastolla tullausprosessia ei hoida jokainen tiimi, vaan se on jaettu tuonti- ja vientitullausta tekeville tiimeille. 88,2 % kyselyyn vastanneista ei kokenut koronapandemian vaikuttaneen tullausprosessiin. Tulos oli yllättävä, sillä tullausprosessi on kuitenkin iso osa meriosaston työnkuva. Tämä voi johtua siitä, että osa meriosaston työntekijöistä ei tee tullausta kovin usein tai ei lainkaan,

vaan keskittyy enemmän muihin työtehtäviin. Koronapandemian vaikutukset tullauksessa kohdistuivat myös enemmän lääkinnällisiin tarvikkeisiin ja niiden tullinimikkeisiin. Yrityksen asiakkaina ei välttämättä ole montaa yritystä, jotka kuljettavat kyseisiä tarvikkeita.

Jos vastasit kyllä, niin kerro miten koet tullausprosessin muuttuneen koronapandemian myötä?

2 vastausta

mahdolliset viivästykset, jotka johtuvat varustamoiden ja satamaoperaattoreiden toiminnasta

Kiinan viranomaiset ovat lähtöpäässä rajoittaneet lähes kaikkea koronan takia, joten tämä on myös hidastanut tullaus prosessia originissa.

Kuva 6. Havaitut muutokset tullausprosessissa

11,8 % vastaajista kuitenkin kokivat koronapandemian vaikuttaneen tullausprosessiin. Näitä vastaajia varten olin tehnyt lisäkysymyksen, johon vastaajat voivat vapaasti kertoa miten he ovat kokeneet tullausprosessin muuttuneen koronapandemian myötä. Lisäkysymysten avulla on hyvä lähteä tutkimaan aihetta syvällisemmin. Kuvasta 6 näkee, kuinka vastaajien mukaan tullausprosessi on viivästynyt tai hidastanut koronapandemian myötä. Viivästyminen on johtunut varustamoiden ja satamaoperaattoreiden toiminnan muutoksesta, joka on tapahtunut koronapandemian vaikutusten takia. Kiinan rankkojen rajoitustoimien koetaan myös vaikuttaneen tullausprosessiin. Koska rajoitukset hidastavat lähes kaikkea toimintaa tavarantoimittajan lähtöpäässä, niin se pätee myös lähtöpäässä tehtävään tullausprosessiin.

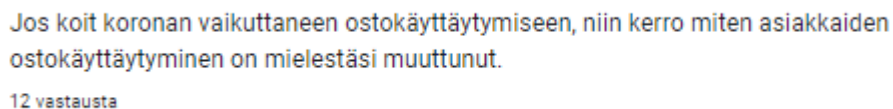
Kuvassa 7 kysyttiin, miten paljon työntekijät ovat kokeneet koronapandemian vaikuttaneen asiakkaiden ostokäyttäytymiseen. Kuvasta nähdään, että 52,9 % työntekijöistä kokee koronapandemian vaikuttaneen asiakkaiden ostokäyttäytymisen huomattavasti ja 23,5 % kokee sen vaikuttaneen jonkin verran. Kuukaan vastaajista ei kokenut koronan vaikuttaneen ostokäyttäytymisen todella paljoa. 17,6 % vastanneista eivät kokeneet ostokäyttäytymisen muuttuneen ja loput 6 % vastanneista kokevat pandemian vaikuttaneen vain vähän ostokäyttäytymiseen. Osa meriosaston työntekijöistä eivät ole usein asiakkaiden kanssa tekemisissä heidän työroolinsa vuoksi. Tämä voi vaikuttaa siihen, miksi 17,6 % ei koe vaikutuksia asiakkaiden ostokäyttäytymisessä. On myös

mahdollista, ettei joidenkin asiakkaiden ostokäyttäytyminen ole muuttunut koronapandemian aikana.



Kuva 7. Koronapandemian vaikutus asiakkaiden ostokäyttäytymiseen

Jotta koronapandemian aiheuttamia muutoksia asiakkaiden ostokäyttäytymisessä pystyisi tutkimaan syvällisemmin, niin loin lisäkysymyksen vastaajille, jotka kokivat koronapandemian vaikuttaneen asiakkaiden ostokäyttäytymiseen. Kuvassa 8 näitä vastaajia pyydetään kertomaan, miten asiakkaiden ostokäyttäytyminen on heidän mielestään muuttunut koronapandemian myötä.



Kuva 8. Havaitut muutokset asiakkaiden ostokäyttäytymisessä

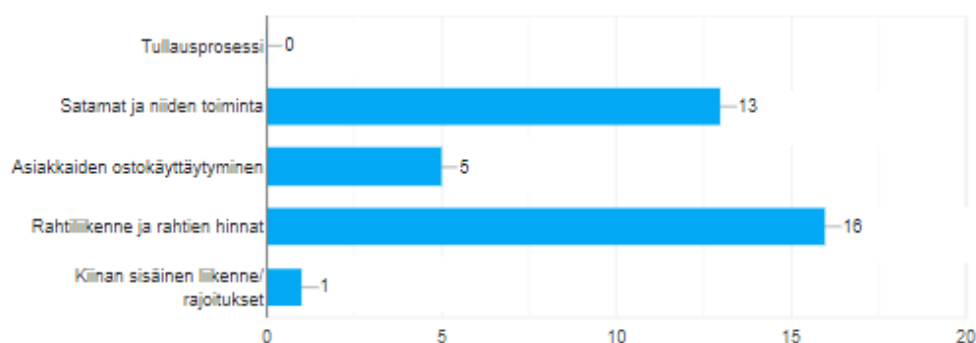
12 työntekijää vastasi kuvan 8 vapaaseen tekstikenttään. Monessa vastauksessa kerrotaan asiakkaiden tilausmäärien ja volyymin kasvaneen. Asiakkaat ovat siis tilanneet enemmän tavaraa kerralla. Tämä johtuu pandemian aikana pidentyneistä kuljetusajoista. Tavara liikkuu paljon hitaammin, joten sitä on kannattavampi tilata suurempi määrä yhdellä kerralla. Ostoprosessin muutoksesta on mainittu useampaan kertaan. Asiakkaan oma ostoprosessi on aloitettava huomattavasti aikaisemmin ja tuotteet täytyy hinnoitella uudestaan. Muutokset hinnoittelussa johtuvat kalliimmista rahtihinnoista, jotka puolestaan johtuvat koronapandemian takia syntyneestä konttipulasta. Sesonki- ja kausituotteissa asiakkaan on myös huomioitava pidentyneet laivausajat.

Asiakkaiden haluttomuus vaihtaa yhteistyökumppania on myös yhtenä muutoksena ostokäyttäytymisessä. Asiakkaat jatkavat mieluiten toimivan yhteistyökumppanin kanssa, kuin että miettivätkin yhteistyökumppanin vaihtoa. Uusille vaihtoehtoilta pysytään kuitenkin avoimena, jos niistä koetaan olevan hyötyä. Myös halvimpien varustamojen hyödyntäminen on havaittu muutoksena ostokäyttäytymisessä. Asiakkaat vaikuttavat varovaisemmilta kuin ennen. Asiakkaiden kulutustavaroiden oston lisääntyminen mainitaan myös pariin kertaan. Osa asiakkaista osti myös enemmän koronaan liittyvää tavaraa, kuten kertakäyttöhanskoja ja maskeja. Asiakkaat halusivat tämän tyylliset tavarat myös mahdollisimman nopeasti. Ostokäyttäytymisen muutoksena mainitaan myös asiakkaiden haluttomuus ostaa tavaraa ulkomailta. Tämä on huomattu laskuna tuonnissa.

Mihin näistä koet koronapandemian vaikuttaneen eniten työnkuvassasi:

Kopioi

17 vastausta



Kuva 9. Mihin aiheeseen koronapandemian koetaan vaikuttaneen eniten omassa työnkuvassa

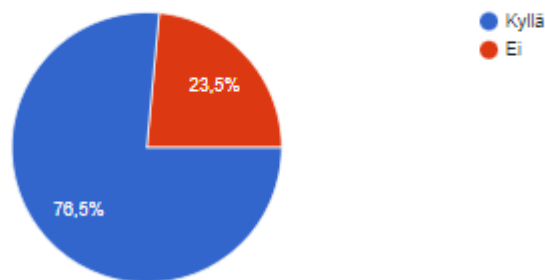
Kuvassa 9 kysytään, mihin työntekijä kokee koronapandemian vaikuttaneen eniten työssään. Vaihtoehtoina olivat tullausprosessi, satamat ja niiden toiminta, asiakkaiden ostokäyttäytyminen, rahtiliikenne ja rahtien hinnat, sekä vaihtoehto muu, johon vastaaja voi itse kirjoittaa mihin kokee koronan vaikuttaneen eniten. Eniten vastaajat kokivat koronapandemian vaikuttaneen rahtiliikenteeseen ja rahtien hintoihin. Moni vastaajista myös koki vaikutukset satamissa ja niiden toiminnassa eniten omassa työnkuvassaan. Muutama vastaaja koki koronan vaikutusten asiakkaiden ostokäyttäytymiseen vaikuttavan eniten heidän työnkuvaansa. Myös yksi vastaaja kirjoitti Kiinan sisäisen liikenteen sekä rajoitusten vaikuttavan eniten hänen työnkuvaansa. Kukaan vastaajista

ei koe tullausprosessin ja siihen liittyvien muutosten vaikuttaneen eniten omaan työkuvaansa.

Se missä vaikutukset koetaan eniten työkuvaluassa, on jakautunut aika tasapuolisesti rahtiliikenteeseen ja rahtien hintoihin, sekä satamiin ja niiden toimintaan. Kuvan 9 mukaan voidaan päätellä, että nämä asiat ovat vaikuttaneet eniten meriosaston työntekijöiden työkuvaluuun. Koronapandemian vaikutukset asiakkaiden ostokäyttäytymiseen vaikuttavat myös selvästi monen työntekijän työkuvaluuun. Kyseisissä aiheissa on tapahtunut eniten muutoksia meriosaston työkuvaluussa.

Näkyvätkö koronapandemian vaikutukset edelleen työkuvaluassasi?

17 vastausta



Kuva 10. Koronapandemian vaikutukset työkuvaluussa

Oli myös tärkeää miettiä, että näkyvätkö koronapandemian vaikutukset edelleen työpäivän aikana meriosastolla. Kuvassa 10 kysytään työntekijöiltä, että näkyvätkö koronapandemian vaikutukset edelleen työkuvaluussa. Osa koronapandemian vaikutuksista ovat voineet mennä jo ohi meriosastolla. Kaikki vaikutukset eivät ole pitkäkestoisia. Enemmistö eli 76,5 % vastaajista kertoo koronapandemian vaikutusten näkyvän edelleen työkuvaluussa. Suurin osa koronapandemian vaikutuksista on siis pitkäkestoisia. Loput 23,5 % vastaajista eivät enää näe vaikutuksia työkuvaluussa. Tämä oli positiivinen yllätys, ja kertoo siitä, että ollaan ainakin osittain palaamassa aikaan ennen korona. Kaikki vaikutukset eivät ole ikuisia.

Tein vapaan tekstikentän vastaajille, jotka kokivat koronapandemian vaikutuksia edelleen työpaikalla. Vapaan tekstikentän näkee kuvasta 11. 13 meriosaston työntekijää vastasi vapaaseen kysymykseen. Vastauksista tuli ilmi, että satamien ruuhkat ovat edelleen läsnä. Ruuhkat myös vaikuttavat edelleen työhön meriosastolla. Tämä tulee ilmi aikataulujen muutoksina, rahtien myöhästymisinä sekä konttien saatavuuden vaihteluna. Pandemian jälkeinen kulutuksen kasvu pitää myös satamia ruuhkaisena. Laivojen aikataulumuutokset näkyvät edelleen meriosaston arjessa. Myös rahtihinnat ovat pysyneet korkeina, eli hinnat eivät ole lähteneet laskuun koronapandemian aikana. Asiakkailta laskutetaan edelleen suurilla rahtihinnoilla. Euroopan välisatamat ovat pysyneet ruuhkautuneita, mikä on aiheuttanut stressiä meriosaston työntekijöissä. Välisatamilta laivataan useamman viikon edestä kontteja samaan aikaan Suomeen.

Jos vastasit äskeiseen kyllä, niin kerro millä tavalla vaikutukset näkyvät edelleen työnkuvassasi.

13 vastausta

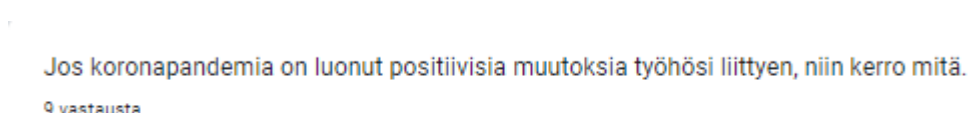
Kuva 11. Lisäkysymys koronan vaikutuksista työnkuvaan

Tutkimuksen yhtenä tarkoituksena oli tutkia, miten meriosaston työntekijät ovat reagoineet koronapandemian tuomiin muutoksiin työssään. Onko muutokset otettu hyvällä vai pahalla vastaan? Vai onko muutoksilla ollut vaikutusta lainkaan? Kuvassa 12 kysytään, miten työntekijä on reagoinut koronapandemian tuomiin muutoksiin työssäänsä meriosastolla. Vastausvaihtoehtoina ovat ”negatiivisesti”, ”melko negatiivisesti”, ”neutraali”, ”melko positiivisesti” ja ”positiivisesti”.



Kuva 12. Työntekijöiden reagointi koronan muutoksiin

Suurin osa työntekijöistä ei ole reagoanut koronapandemian muutoksiin kummemmin. Nimittäin 76,5 % vastaajista vastasi ”neutraali”. Muutoksista ei ole suurimmalle osalle työntekijöistä ollut haittaa, muttei kuitenkaan hyötyäkään. Osa eli 17,6 % työntekijöistä kuitenkin kokee koronapandemian vaikutukset melko negatiivisesti. Tämä voi johtua jo aiemmin mainitusta työmäärän lisääntymisestä ja stressin noususta. Pieni osa työntekijöistä on kuitenkin reagoanut koronapandemian tuomiin muutoksiin melko positiivisesti. 5,9 % vastaajista on melko positiivisin mielin koronan tuomista muutoksista. Positiivisia muutoksia on hyvä pohtia tarkemmin. Tätä varten tein kuvassa 13 näkyvän vapaan tekstikentän vastaajille, jotka kokivat pandemian tuomat muutokset meriosastolla positiivisesti.



Kuva 13. Koronapandemian positiiviset muutokset työnkuvassa

Selvästi eniten mainittu positiivinen muutos meriosaston työnkuvassa on mahdollisuus etätyöskentelyyn. Ajatusta etätyöstä ei enää vieroksuta samalla tavalla kuin ennen koronaa. Etätyön katsotaan luoneen myös joustavuutta työntekijöiden omaan arkeen. Työntekijän vapautta päättää oman työnsä kannalta paras työskentelypaikka arvostetaan meriosastolla. Myös työntekijöiden digiosaamisen katsotaan parantuneen koronapandemian aikana. Tämä voi johtua etätyön lisääntymisen takia, sillä työntekijöiden pitää osata itse hallita työssä käytettäviä ohjelmia ja järjestelmiä kotoa käsin. Yksi vastaaja kertoo myös pitävänsä haasteista työelämässä, ja koronapandemian on tuonut niitä lisää.

Merilogistiikka alana on kokenut arvon nousun, kun koronapandemian myötä on jouduttu huomaamaan, ettei kaikki tapahdu automaattisesti ilman ongelmia. Työntekijöiden itsensä johtaminen mainitaan myös positiivisena muutoksena. Työntekijällä on isompi vastuu oman työnsä suhteen.

Kuvassa 14 kysytään, onko jokin koronapandemian tuoma muutos mennyt työssä jo ohi. Vastaajat saivat vapaasti kirjoittaa vastauksia kysymyksen tekstikenttään. Kysymyksen tarkoituksena on tutkia mahdollisia ohimenneitä koronan tuomia vaikutuksia meriosastolla. Kaikki vaikutukset eivät ole yhtä pitkävaikutteisia. Kuvasta 15 tulee ilmi, että koronapandemian alkuvaiheissa ollut käytäntö etätyöskentelyn suhteen on loppunut. Pakollinen etätyöskentely on siis päättynyt huolintayrityksen meriosastolla. Moni yritys siirtyi koronapandemian aikana täysin etätyöskentelyn pariin. Toimeksiantajana toimiva huolintayritys toimi samoin. Etätyötä saa kuitenkin vielä tehdä, muttei enää pelkästään. Yrityksessä on toiminnassa käytäntö, jonka mukaan työntekijän täytyy olla vähintään 50 % kuukauden työpäivistä toimistolla työskentelemässä. Loput 50 % työntekijä saa työskennellä etänä. Myös suurimman kiireen ja asiakkaiden epävarmuuden taantuminen mainitaan jo ohimenneinä muutoksina. Asiakkaat ja työntekijät ovat selvästi jo tottuneet osaan koronapandemian aiheuttamiin muutoksiin. Satamien toiminnan tasaantuminen mainittiin myös vastauksissa. Tämä voi päteä osaan maailman satamista, missä koronarajoituksia on jo purettu. Kuitenkin moni Aasian suurista satamista on edelleen rajoitteiden vaikutusten alaisina. Satamien toiminnan lisäksi myös rahtitilan saanti on parantunut jonkin verran, verrattuna koronapandemian vaikeimpaan aikaan.

Onko jokin koronapandemian tuoma muutos työssäsi mennyt jo ohi? Jos on, niin kerro tähän mikä

6 vastausta

Pakollinen etätyöskentely on loppunut, suurin kiire ja epävarmuus asiakkailta sekä työntekijöillä on loppunut.

ei oikeastaan ohi, mutta stabiloitunut = satamien toiminta

100 % Etätyö ei ole enää mahdollinen

Toimistosta on tullut taas paikka missä voi olla ja myös sanan varsinaisessa muodossa pitää olla. Kuljetusketjujen osalta helpotusta on tullut kun koronapandemia on laantunut.

Kokoaikainen etätyö

Rahtitilan saanti on parantunut verrattuna epidemian pahimpaan aikaan. Silloin oli ihme jos sai kontin liikkeelle kuukauden sisään bukkauksesta. Nyt siihen menee keskimäärin 2 viikkoa max.

Kuva 14. Ohi menneet koronapandemian aiheuttamat muutokset

Kyselylomakkeen viimeisessä kysymyksessä pyrin selvittämään mikä koronapandemian tuoma muutos on vaikuttanut eniten meriosaston työntekijöiden työilmapiiriin. Työntekijät saivat siis vapaasti kertoa mikä heidän mielestään on vaikuttanut eniten heidän työilmapiiriinsä. Tämän kysymyksen avulla työntekijät voivat kertoa sellaisia asioita, jotka jäivät minulta ohi kyselyä luodessa. Saan kysymyksen avulla myös täsmentävää tietoa tutkimusta varten.

Mikä koronapandemian tuoma muutos on vaikuttanut eniten työhösi/työilmapiiriin meriosastolla? Kerro vapaasti.

12 vastausta

Kuva 15. Eniten työnkuvaan vaikuttanut koronapandemian tuoma muutos

Kuvassa 15 kysytään, mikä koronapandemian tuoma muutos on vaikuttanut eniten meriosaston työntekijöiden työhön tai työilmapiiriin. 12 työntekijää vastasi kysymykseen. Etätyönteko mainitaan useammassa vastuksessa. Etätyöt yrityksessä kestivät melkein 2 vuotta, joka oli suuri muutos. Toimiston ilmapiiri on parantunut ajasta ennen koronapandemiaa, sillä toimistolla oloa ja muiden kanssa sosialisointia osataan arvostaa enemmän 2 vuoden kotona olemisen jälkeen. Etätyön lisääntymistä pidetään myös syynä yhteenkuuluvuuden lisääntymiselle, sillä Zoom-ohjelma on helpottanut palaverien pitämistä. Palaverit ovat lisääntyneet meriosastolla. Työntekijöiden määrä toimistolla on huomattavasti pienentynyt ajasta ennen koronapandemiaa. Etätyönteolla on

suuri vaikutus tähän. Etätyön koetaan vaikuttaneen paljon tiedonkulkuun ja kommunikointiin. Osa vastaajista kokee kaikkien työntekijöiden läsnäolon toimistolla helpottavan yhteistyötä ja tiedonkulkua osaston keskuudessa. Asioita hallinta koetaan vaikeammaksi etäyhteyksien välityksellä.

Osa vastaajista on sitä mieltä, että työresurssit ovat pielessä koronapandemian jäljiltä. Työtä on tekemässä liian vähän työntekijöitä ja stressi on siksi suurta. Virheiden määrä on noussut jatkuvan kiireen myötä. Kiireelliseen työntekemiseen on koettu painostusta yrityksen sisältä ja asiakkailta. Epävakauden määrää työnkuvassa pidetään isona koronan tuomana muutoksena ja se näkyy edelleen meriosastolla. Yritys on kuitenkin tehnyt enemmän voittoa koronapandemian aikana, mikä voi johtua rahtihintojen suuresta noususta.

Laivatilojen saanti, aikataulupoikkeamat ja ongelmat kapasiteettitarjonnassa mainittiin vaikuttaneen meriosaston työnkuvaan. Kyseiset asiat ovat luoneet kovaa painetta meriosaston operatiiviseen ja asiakaspalveluun liittyvään työhön. Usean työntekijän vastauksessa mainitaan kiireen lisääntyminen, joka johtuu lähetysten määrän kasvusta. Vastausajat asiakkaiden kyselyihin ovat pidentyneet ja epävarmuus sekä työnteon nopeus ovat kasvaneet. Myös asiakkaiden kohtuuttomat vaatimukset kuljetuksiin liittyen mainitaan aiheuttaneen stressiä meriosaston työntekijöissä. Kuljetusketjun monet koronapandemiasta johtuvat ongelmat ja asiakkaiden tarpeiden tyydyttäminen ovat jopa aiheuttaneet meriosaston työntekijöissä riittämättömyyden tunnetta.

9 KYSELYN ARVIOINTI

Kyselytutkimus lähetettiin 29 meriosaston työntekijälle. Heistä 17 täytti kyselylomakkeen, joten kyselytutkimuksen osallistumisprosentti oli 58,6. Tutkimukseen osallistui siis yli puolet meriosaston työntekijöistä. Määrää voidaan pitää kohtuullisena, mutta olisin toivonut korkeampaa vastausprosenttia. Kyselyyn kuitenkin vastasi enemmistö, joten kyselyn tulosten perusteella saadaan riittävän hyvä kokonaiskuva. Osa meriosaston työntekijöistä oli kokonaan poissa sen viikon ajan, kun kyselylomake oli täytettävissä. Tämä vaikutti huomattavasti vastausprosenttiin. Muita vastausprosenttiin vaikuttavia tekijöitä saattoivat olla stressi, lomautukset sekä kiire työpaikalla.

Kyselytutkimus lähetettiin meriosaston eri työtiimeille, mikä mahdollisti kokonaisvaltaisen näkökulman saamisen meriosaston kokemista vaikutuksista. Meriosaston eri työtiimien tehtävät jakaantuvat operatiiviseen toimintaan sekä asiakaspalveluun. Tästä syystä tulosten otantaa voidaan pitää melko laajana. Tulokset vastaavat hyvin tutkimuksen aihetta. Tutkimuksen tuloksilla saadaan laaja kokonaiskuva koronapandemian vaikutuksista huolintayrityksen meriosastolla. Opinnäytetyön tehtävänasettelussa annetut tavoitteet täyttyivät tulosten perusteella.

Kyselylomake lähetettiin meriosaston jokaisen tiimin vetäjälle, jotka jakoivat sen muulle tiimille. Lähetys tapahtui sähköpostin tai Zoom-pikaviestintäsoveluksen välityksellä. Työntekijöillä oli viikko aikaa vastata kyselytutkimukseen. Työntekijöille annettiin siis hyvin aikaa täyttää kyselylomake Google Forms -ohjelmassa. Monivalintakysymysten avulla säästettiin työntekijöiden aikaa. Avoimien kysymysten avulla saatiin kerättyä työntekijöiden omia mielipiteitä, jotka antavat syvällisemmän kuvan meriosastoon kohdistuvista koronapandemian vaikutuksista. Kyselyssä hyödynnettiin myös strukturoidun ja avoimen kysymyksen välimuotoa, eli monivalintakysymyksen jälkeen kysytään avoin kysymys. (Hiltunen s.a.) Tämän avulla saadaan vaihtoehtoja, joita tutkimuksen tekijä ei itse ajatellut. Tutkimuskyselyä voidaan pitää kaiketi hyvin tehtynä ja onnistuneena.

Koska koronapandemia on vaikuttanut huomattavasti maailman logistiikkayrityksiin ja niiden toimintaan, niin voidaan olettaa kyselyyn vastanneiden työntekijöiden tuntevan asiansyhteyden hyvin. Koska vastaajat tuntevat asiansyhteyden hyvin, niin väärinymmärtämisen tapahtuminen on epätodennäköisempää. Väärinymmärtämistä ei kuitenkaan voi kontrolloida. (Hiltunen s.a.)

10 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Koronapandemian vaikutukset huolintayrityksen meriosastolla tulivat esiin monella eri tavalla. Muutokset näkyivät selkeästi jokaisen työntekijän työnkuvassa sekä työilmapiirissä. Kaikki työntekijät kokivat koronapandemian vaikuttaneen heidän työnkuvaansa jollain tavalla. Operatiivisissa toiminnoissa vaikutukset huomattiin etenkin laivojen rahtiliikenteessä, satamien toiminnassa

sekä asiakkaiden ostokäyttäytymisessä. Rahtiliikenteestä ja satamista johtaneet koronapandemian vaikutukset meriosastoon eivät tulleet yllätyksinä. Satamien ja rahtiliikenteen kohtaamista vaikeuksista on uutisoitu paljon koronapandemian aikana. Rahtiliikenteen ja satamien kokemat muutokset korona-aikana ovat pääsyyinä meriosaston työmäärän nousuun ja aikataulumuutoksiin. Niiden toiminta on kuitenkin suorassa yhteydessä meriosaston toimintaan. Rahtien hintojen nousu huomattiin meriosastolla laskutusvaiheessa. Hintojen nousulla oli myös vaikutuksia huolintayrityksen asiakkaiden ostokäyttäytymiseen.

Koronapandemia vaikutti hyvin paljon Aasian konttisatamiin. Leviäkankaan ym. (2022) tutkimuksessa tuli ilmi, että Suomen satamat olisivat säästyneet pahimmilta koronapandemian vaikutuksilta. Meriosastolle tehdyn kyselytutkimuksen tulosten perusteella, satamien kokemat koronapandemian vaikutukset näkyivät kuitenkin paljon meriosastolla. Moni toimeksiantajana toimivan huolintayrityksen kontti kulkee Suomeen Aasian satamien kautta. Tästä voidaan päätellä, että Aasian konttisatamien kokemat muutokset vaikuttavat enemmän meriosaston työnkuvaan, kuin Suomen satamien kokemat pienemmät muutokset.

Asiakkaiden ostokäyttäytymisen on huomattu muuttuvan koronan myötä varovaisemmaksi ja osittain jopa vaativammaksi. Yritysassiakkaiden ostokäyttäytymisen muutos on suorassa yhteydessä tilausten volyymin nousuun, joka kuormittaa meriosastoa. Töiden kuormittuminen on selvästi nostanut stressiä meriosaston työntekijöiden keskuudessa. Asiakkaiden epärealistiset vaatimukset aikataulujen suhteen aiheuttavat myös turhautumisen tunnetta meriosastolla. Koronapandemian aikana etätyöskentely on lisääntynyt. Sillä on huomattu olevan moninainen vaikutus meriosaston työilmapiiriin. Etätyöskentelyn on huomattu helpottavan tiimien palaverien pitoa sekä työntekijän vapautta valita itselleen paras työntekopaikka. Samalla se on luonut joustavuutta työntekijöiden arkeen. Toisaalta etätyön on havaittu vaikuttaneen myös negatiivisesti työilmapiiriin. Läsnäolo toimistolla helpottaa tiedonkulkua ja yhteistyötä työntekijöiden keskuudessa. Etäyhteyksien välityksellä asioiden hallinta koetaan vaikeammaksi meriosaston sisällä.

Yllättävin tutkimustulos liittyi tullausprosessiin. Koronapandemian vaikutusten ei meriosastolla nähty vaikuttavan paljoa tullausprosessiin. Yllättävää tässä on se, että tullausprosessissa tapahtui kuitenkin muutoksia korona-aikana. Niitä ei vaan juuri huomattu meriosaston työnkuvassa. Esimerkiksi koronarokotteet saivat uusia tullinimikkeitä ja lääkinnälliset tarvikkeet vapautettiin väliaikaisesti arvonlisäverosta. Tämä voi johtua siitä, että vain pieni osa meriosaston työntekijöistä hoitaa lääkinnällisten tarvikkeiden tullauksen. Täten vain he ovat huomanneet koronapandemian vaikutukset tullausprosessissa. On myös mahdollista, ettei huolintayrityksen yritysasiakkaina ole montaa yritystä, jotka kuljettavat lääkinnällisiä tarvikkeita.

Opinnäytetyön kyselytutkimuksen vastauksia olisi voitu teemoittaa, jolloin työn meriosaston työntekijöiden kokemuksia olisi voitu tarkastella tiimeittäin, että kokemusteemoittain ja mahdollisesti myös ristiin. Tiimien välisiä eroavaisuuksia olisi voitu tutkia tarkemmin. Esimerkiksi meriosaston asiakaspalvelussa työskentelevät työntekijät ovat huomanneet varmasti enemmän muutoksia asiakkaan ostokäyttäytymisessä kuin operatiivisessa toiminnassa työskentelevät. Tällä menetelmällä olisi voitu selvittää syvällisemmin koronapandemian aiheuttamia vaikutuksia meriosaston tiimeissä.

Tutkimusta tehdessä koitetaan välttää virheitä, mutta silti pätevyys ja luotettavuus tulosten suhteen voi vaihdella. Tutkimuksen validiteetilla tarkoitetaan työssä käytettyjen tutkimusmenetelmien kykyä mitata ne asiat, mitkä on tarkoitettu mitattavaksi työssä. (Hirsjärvi ym. 2010, 231–232.) Tutkimusta voidaan pitää validina, sillä kyselytutkimuksen kysymykset tehtiin siten, että työntekijät käsittivät mistä kysymyksissä oli kyse. Validius vaikuttaa tutkimuksen arviointiin ja sen avulla selvitetään, että tutkimuksessa mitataan asiaa, jota on tarkoitettu mitata. (Hiltunen s.a.) Tutkimuksessa reliaabelius tarkoittaa tulosten toistettavuutta, eli tutkimuksen reliabiliteetista puhuttaessa tarkoitetaan tutkimuksen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Kun kaksi tutkimuksen arvioijaa päätyy samaan tulokseen, voidaan tutkimus todeta reliaabeliksi. (Hirsjärvi ym. 2010, 231.) Tutkimuksen ajallinen reliaabelius voi puolestaan olla ongelmallinen. Tällä tarkoitetaan havaintojen ja mittausten pysyvyyttä eri aikoina. Laadullisessa tutkimuksessa ei olla usein tekemisissä muuttumattomien objektien kanssa. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka s.a.) Koronapandemian

vaikutukset meriosaston sisällä voivat, ja luultavasti tulevatkin vielä muuttumaan tulevaisuudessa.

Opinnäytetyön laatiminen alkoi tutkimussuunnitelman luonnista syyskuussa 2022. Työ oli tarkoituksena saada valmiiksi marraskuun 2022 aikana. Aikataulu tutkimukselle oli nopea, mutta opinnäytetyö valmistui aikataulussaan. Mielestäni tutkimuksen tavoitteet täyttyivät hyvin nopeaan aikatauluun nähden. Tutkimus sai tuotua esille konkreettisia tuloksia koronapandemian vaikutuksista huolintayrityksen meriosastoon.

Opinnäytetyötä tehdessä opin lukuisia merikuljetusprosessiin liittyviä asioita. Sain myös kokemusta projektimaisen työn teosta, johon tarvitaan aiheeseen perehtymistä. Näitä tietoja voin hyödyntää omassa asiantuntijatyössäni sekä mahdollisissa jatko-opinnoissani. Tutkimus vaati perehtymistä koronapandemiaan ja siihen liittyviin käsitteisiin. Koronapandemia tulee olemaan esillä vielä monia vuosia, joten opittu tieto on hyödyllistä tulevaisuudessa. Tutkimus tehtiin toimeksiantajana toimivan huolintayrityksen tarpeeseen. Opinnäytetyön avulla toimeksiantajayritys saa paljon uutta tietoa koronapandemian vaikutuksista meriosastolla. Tutkimuksen avulla voidaan selvittää yrityksen tekemät hyvät ja huonot päätökset koronapandemian aikana. Meriosastolta kerätyn tiedon avulla voidaan kehittää sellaisia kohteita työssä, mihin työntekijät eivät ole olleet täysin tyytyväisiä.

Opinnäytetyön tuloksia voidaan hyödyntää jatkossa monin eri tavoin. Huolintayrityksen muiden osastojen kokemien vaikutusten tutkinnassa olisi hyvä hyödyntää tutkimuksen tuloksia. Tämä mahdollistaisi myös eri osastojen kokemien vaikutusten vertailun keskenään. Myös eri logistiikka-alan yritykset voivat mahdollisesti hyödyntää opinnäytetyötä omien osastojensa kokemien pandemian vaikutusten tutkinnassa. Koronapandemian eri vaikutuksia on helpompi ymmärtää tulosten perusteella. Täten yritykset voivat varautua paremmin vastaavanlaisiin tilanteisiin tulevaisuudessa. Meriosaston työntekijöiden työilma- piiriin on myös helpompi tehdä parantavia muutoksia tutkimuksen tulosten avulla.

LÄHTEET

Bryson Taylor, D. 2021. A Timeline of the Coronavirus Pandemic. *The New York Times*. Artikkele. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://www.nytimes.com/article/coronavirus-timeline.html> [viitattu 25.10.2022].

Gallagher, J. 2020. Covid: Why is coronavirus such a threat? *BBC*. Artikkele. Saatavissa: <https://www.bbc.com/news/health-54648684> [viitattu 25.10.2022].

Haakana, A. 2020. Koronavirus tuo esille huolinta- ja logistiikka-alan merkityksen. Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry. Blogikirjoitus. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/blogit/2020/koronavirus-tuo-esille-huolinta-ja-logistiikka-alan-merkityksen.html> [viitattu 26.10.2022].

Hakala, K. 2020. Valmiuslain käyttöönottoaminen korona-aikana. Eduskunta. Päivitetty 10.5.2022. WWW-sivusto. Saatavissa: https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/valmiuslain-kayttoonottaminen-koronavirustilanteessa.aspx [viitattu 19.10.2022].

Hanhivaara, J. 2021. Kuljetushintojen ennätysmäinen nousu tyrehdyttää tavarantuontia Kiinasta Eurooppaan. *Yle*. Artikkele. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11743830> [viitattu 26.10.2022].

Harjula, J. 2021. Koronan pitkäaikaiset vaikutukset logistiikkaan. CHS. Artikkele. Saatavissa: <https://chs.fi/koronan-pitkaaikaiset-vaikutukset-logistiikkaan/> [viitattu 5.11.2022].

Helynranta, V & Lahtinen, M. 2015. Organisaatioiden ostokäyttäytyminen. Lappeenranta teknillinen yliopisto. Tuotantotalous. Kandidaatintyö. Saatavissa: <https://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201506039986> [viitattu 5.11.2022].

Hiilamo, E. 2022. Kiinan koronapolitiikka voi näkyä kauppohen hyllyillä Suomessa – ekonomistien mukaan maan "nollatoleranssi" vaikuttaa talouteen monella tavalla. Artikkele. *Yle*. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-12263989> [viitattu 26.10.2022].

Hiltunen, L. S.a. Metodina kyselytutkimus. Jyväskylän yliopisto. PDF-tiedosto. Saatavissa: <http://www.mit.jyu.fi/ope/kurssit/Graduryhma/PDFt/kyselytutkimus2.pdf> [viitattu 13.11.2022].

Hirsjärvi, S ym. 2010. Tutki ja kirjoita. 16.painos. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Kananen, J. 2019. Opinnäytetyön ja pro gradun pikaopas Avain opinnäytetyön ja pro gradun kirjoittamiseen. E-kirja. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. [viitattu 4.11.2022].

Kanerva, J, Kemppinen, I, Pietarinen, E ja Hämäläinen, V. 2020. Missä vaiheessa koronavirusepidemia on Suomessa? Nämä 5 grafiikkaa näyttävät, mitä on tapahtunut ja mitä on vielä edessä. Artikkel. Yle. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11263866> [viitattu 25.10.2022].

Kauppi, K. 2020. Koronavirus aiheuttaa merkittäviä tuotanto- ja toimitusvaikeuksia. Aalto-yliopisto. Artikkel. Saatavissa: <https://www.aalto.fi/fi/uutiset/koronavirus-aiheuttaa-merkittavia-tuotanto-ja-toimitusvaikeuksia>

Kauppinen, H & Halonen, S. 2022. Asiakkaiden asiakaskäyttäytyminen muuttunut koronan ja digin myötä. Jamk. Oulun yliopisto. Projektityö. Saatavissa: <https://blogit.jamk.fi/turbinaattori/2022/05/04/asiakkaiden-asiakaskayttaytymisen-muuttunut-koronan-ja-digin-myota/> [viitattu 4.11.2022].

Komonen, P & Seisto, A. 2021. Tutkimus seurasi 27 suomalaisen elämäntapaa koronasyksyn: Varovainen optimismi määrittää tulevaisuutta. VTT. Lehdistötiedote. Saatavissa: <https://www.vttresearch.com/fi/uutiset-ja-tarinat/tutkimus-seurasi-27-suomalaisen-elamantapaa-koronasyksyn-varovainen-optimismi> [viitattu 5.11.2022].

Koronaviruksen kotitestien tuonti on väliaikaisesti arvonlisäverotonta. 2022 Tulli. Tiedote. Saatavissa: <https://tulli.fi/-/koronaviruksen-kotitestien-tuonti-on-valiaikaisesti-arvonlisaverotonta> [viitattu 4.11.2022].

Laadullisen tutkimuksen elementit. S.a. Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. KvaliMOTV. WWW-sivusto. Saatavissa: https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L1_2_2.html [viitattu 13.11.2022].

Linnanmäki, E. S.a. Historian influenssapandemiat. Katsaus. PDF-tiedosto. Saatavissa: <https://www.ebm-guidelines.com/xmedia/duo/duo95933.pdf> [viitattu 21.10.2022].

Leviäkangas, P ym. 2022. Financial and economic performance of Finnish seaports – restructuring and pandemic impacts. Oulun yliopisto. Turun yliopisto. Dublin University College. Tutkimus. PDF-tiedosto. Saatavissa: https://navigatormagazine.fi/wp-content/uploads/2022/09/CIV_Article_Port-performance.pdf

Mitkä paketit pitää tullata? 2021. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tulli.fi/henkiloasiakkaat/netista-tilaajalle/mitka-paketit-pitaa-tullata> [viitattu 27.10.2022].

Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä. S.a. Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. KvaliMOTV. WWW-sivusto. Saatavissa: https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L1_2.html [viitattu 13.11.2022].

Punainen Risti. 2022. Epidemia ja pandemia. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://www.punainenristi.fi/tyomme/kansainvalinen-apu/epidemia-ja-pandemia/> [viitattu 19.10.2022].

Rautiainen, I. 2013. Organisaation ostokäyttäytyminen ja ostopäätökseen vaikuttavat tekijät - Case Yritys X. Laurea-ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. Saatavissa: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2013061314018> [viitattu 5.11.2022].

Saaranen-Kauppinen & Puusniekka. S.a. Reliabiliteetti. KvaliMOTV. WWW-sivusto. Saatavissa: https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3_3_2.html [viitattu 18.11.2022].

Sandell, M. 2022. Suomen terveydenhuollon kantokyky on ollut vaarassa monta kertaa koronapandemian aikana, sanoo HUSin Markku Mäkijärvi. Yle. Artikkel. Saatavilla: <https://yle.fi/uutiset/74-20001591> [viitattu 25.10.2022].

Sara, M. 2021. Koronapandemian vaikutukset kuluttajien ostokäyttäytymiseen. Metropolia Ammattikorkeakoulu. YAMK. Opinnäytetyö. Saatavissa: <https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2021102919032> [viitattu 4.11.2022].

Sisäministeriö. S.a. Koronavirukseen varautuminen. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://intermin.fi/ajankohtaista/korona> [viitattu 4.11.2022].

Steer, G & Romei, V. 2021. Shipping costs quadruple to record highs on China-Europe 'bottleneck'. *Financial Times*. Artikkel. Saatavissa:

<https://www.ft.com/content/ad5e1a80-cecf-4b18-9035-ee50be9adfc6> [viitattu 26.10.2022].

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry. 2020. Koronaviruksen vaikutukset huolinta- ja logistiikka-alaan (Päivitetty 17.6.2020). WWW-sivusto. Saatavissa: <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/uutiset/uutisarkisto/2020/koronaviruksen-vaikutukset-huolinta-ja-logistiikka-alaan-paivitetty-17.6.2020.html> [viitattu 26.10.2022].

Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto Ry. S.a. Mitä huolinta on. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/mita-huolinta-on.html> [viitattu 26.10.2022].

Tanninen, H. 2022. Kiinan äärimmäinen koronapolitiikka on ajanut Shanghain sataman kaaokseen: ”Tilanne on todella dramaattinen” – Eurooppa tuntee seuraukset myöhemmin. *Kauppalehti*. Artikkel. Saatavissa: <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/kiinan-aarimmainen-koronapolitiikka-on-ajanut-shanghain-sataman-kaaokseen-tilanne-on-todella-dramaattinen-eurooppa-tuntee-seuraukset-myohemmin/f5333871-5354-4e1b-a487-80f84320fc8d> [viitattu 26.10.2022].

Terveystieteiden tutkimuskeskus. S.a. Infektiotaudit ja rokotukset. Influenssa. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/taudit-ja-torjunta/taudit-ja-taudinaiheuttajat-a-o/influenssa> [viitattu 21.20.2022].

Tulli. 2021. Covid-19: lääkinnällisten laitteiden ja tarvikkeiden tulliton ja arvonlisäveroton maahantuonti jatkuu. Tiedote. Saatavissa: <https://tulli.fi/-/covid-19-lakinnallisten-laitteiden-ja-tarvikkeiden-tulliton-ja-arvonlisaveroton-maahan-tuonti-jatkuu> [viitattu 4.11.2022].

Tulli. 2022. Näin ilmoitat koronavirusrokotteet vienti-ilmoituksessa. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tulli.fi/-/nain-ilmoitat-koronavirusrokotteet-vienti-ilmoituksessa> [viitattu 4.11.2022].

Tulli valvoi kansanmaskeja – maskeissa ei havaittu merkittäviä puutteita. 2021. Tulli. Tiedote. Saatavissa: <https://tulli.fi/-/tulli-valvoi-kansanmaskeja-maskeissa-ei-havaittu-merkittavia-puutteita> [viitattu 4.11.2022].

Tullinimikkeet. 2021. Tulli. Yritysassiakkaat. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tullinimikkeet> [viitattu 27.10.2022].

Tuonti. 2021. Tulli. Yritysassiakkaat. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tuonti> [viitattu 27.10.2022].

Työ- ja elinkeinoministeriö. S.a. Toimintaohjeita yrityksille koronavirustilanteessa. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tem.fi/koronavirus/toimintaohjeita-yrityksille> [viitattu 25.10.2022].

Vienti. 2021. Tulli. Yritysassiakkaat. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/vienti> [viitattu 27.10.2022].

World Health Organization. 2022. WHO Coronavirus (Covid-19) Dashboard. WWW-sivusto. Saatavissa: <https://covid19.who.int/> [viitattu 25.10.2022].

World Health Organization. S.a. Coronavirus disease (COVID-19). WWW-sivusto. Saatavissa: https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab=tab_1 [viitattu 25.10.2022].

Tutkimuskysely koronapandemian vaikutuksista huolintayrityksen meriosastoon

Hei kaikki meriosaston työntekijät! Olen tekemässä opinnäytetyötä, jossa tutkin koronapandemian vaikutuksia tämän yrityksen meriosastoon. Olisin hyvin kiitollinen jos voisitte vastata kyselyyn. Kyselyyn vastaajat pysyvät anonyymeinä. Terveisin Elmo Aalto.



Kuinka paljon koronapandemian vaikutukset ovat näkyneet työssäsi meriosastolla?

- ☐ Ei ollenkaan
- ☐ Vähän
- ☐ Jonkin verran
- ☐ Huomattavasti
- ☐ Todella paljon

Miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen rahtiliikenteeseen ja rahtien hintoihin?

- ☐ Ei vaikutusta
- ☐ Vaikuttanut vähän
- ☐ Vaikuttanut jonkin verran
- ☐ Vaikuttanut huomattavasti
- ☐ Vaikuttanut todella paljon

Miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen satamien toimintaan?

- ☐ En ollenkaan
- ☐ Vähän
- ☐ Jonkin verran
- ☐ Huomattavasti
- ☐ Todella paljon

Koetko koronapandemian vaikuttaneen tullausprosessiin?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Jos vastasit kyllä, niin kerro miten koet tullausprosessin muuttuneen koronapandemian myötä?

Oma vastauksesi _____

Miten paljon koet koronapandemian vaikuttaneen asiakkaiden ostokäyttäytymiseen?

- ☐ En koe ostokäyttäytymisen muuttuneen
- ☐ Vaikuttanut vähän
- ☐ Vaikuttanut jonkin verran
- ☐ Vaikuttanut huomattavasti
- ☐ Vaikuttanut todella paljon

Jos koit koronan vaikuttaneen ostokäyttäytymiseen, niin kerro miten asiakkaiden ostokäyttäytyminen on mielestäsi muuttunut.

Oma vastauksesi _____

Mihin näistä koet koronapandemian vaikuttaneen eniten työnkuvassasi:

- ☐ Tullausprosessi
- ☐ Satamat ja niiden toiminta
- ☐ Asiakkaiden ostokäyttäytyminen
- ☐ Rahtiliikenne ja rahtien hinnat
- ☐ Muu: _____

Näkyvätkö koronapandemian vaikutukset edelleen työnkuvassasi?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei

Jos vastasit äskeiseen kyllä, niin kerro millä tavalla vaikutukset näkyvät edelleen työnkuvassasi.

Oma vastauksesi _____

Miten olet reagoinut koronapandemian tuomiin muutoksiin työssäsi meriosastolla?

- ☐ Negatiivisesti
- ☐ Melko negatiivisesti
- ☐ Neutraali
- ☐ Melko positiivisesti
- ☐ Positiivisesti

Jos koronapandemia on luonut positiivisia muutoksia työhösi liittyen, niin kerro mitä.

Oma vastauksesi

Onko jokin koronapandemian tuoma muutos työssäsi mennyt jo ohi? Jos on, niin kerro tähän mikä

Oma vastauksesi

Mikä koronapandemian tuoma muutos on vaikuttanut eniten työhösi/työilmapiiriin meriosastolla? Kerro vapaasti.

Oma vastauksesi
