

Niklas Kansa ja Joni Kilponen

# UKRAINAN SODAN VAIKUTUKSET HAMINAKOTKA-SATAMAN TOIMINTAAN

Opinnäytetyö

Liiketalouden ammattikorkeakoulututkinto

Liiketoiminnan logistiikan koulutus

2023



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Tradenomi (AMK)
Tekijä/Tekijät	Niklas Kansa ja Joni Kilponen
Työn nimi	Ukrainan sodan vaikutukset HaminaKotka-sataman toimintaan
Toimeksiantaja	-
Vuosi	2023
Sivut	52 sivua, liitteitä 2 sivua
Työn ohjaaja(t)	Suvi Johansson

## TIIVISTELMÄ

Opinnäytetyössä tutkitaan, miten Ukrainan sota on vaikuttanut HaminaKotka-sataman toimintaan ja tämän työntekijöihin. Ukrainan sota on vaikuttanut sataman toimintaan monella tapaa merkittävästi. Tutkimuksessa selvitetään, mihin sataman toimintoihin vaikutukset kohdistuivat eniten ja kuinka vaikutuksiin on pystytty sopeutumaan. Tutkimuksessa käsitellään myös tulevaisuuden näkökulmia, kuinka sota vaikuttaa sataman toimintoihin jatkossa.

Tutkimuksen aihetta käsitellään vienti-, tuonti- ja transitoliikenteen lukuja vertailemalla. Näiden lisäksi tutkimuksen aiheeseen perehdytään Stevecon myyntijohtajan haastattelun ja sataman työntekijöille esitetyn kyselyn perusteella. Aineistoa tutkitaan laadullisin menetelmin. Kyselyymme vastasi 13 HaminaKotka-sataman yrityksiä työntekijää, ja kysely toteutettiin Google Forms-ohjelmalla. Tutkimuksessa esitämme kyselyiden vastaukset kuvien avulla.

Aineiston, haastattelun ja kyselyiden avulla tutkimuksesta saatiin hyvä kokonaiskuva Ukrainan sodan tämänhetkisistä vaikutuksista HaminaKotka-sataman toimintaan. Tulosten avulla pystyimme toteamaan, että vaikutukset näkyvät laajasti sataman toiminnassa ja muutoksia on jouduttu tekemään merkittävästi sataman tehokkaan toiminnan jatkumiseksi. Isoimmat muutokset näkyivät hintojen nousussa, reittien uudelleen suunnittelussa, menetettyjen kauppakumppaneiden korvaamisessa ja raaka-aineiden saatavuudessa. Työntekijöihin vaikutukset eivät ole suoraan kohdistuneet merkittävästi, mutta useiden muutoksien myötä heidänkin olosuhteensa ovat muuttuneet ja tulevat muuttumaan.

Tutkimuksemme tuloksia voidaan hyödyntää jatkotutkimuksia varten tarkastelemalla, kuinka satamat reagoivat vastaaviin muutoksiin. Satamat pystyvät tutkimuksemme avulla varautumaan paremmin tulevia muutoksia varten.

**Asiasanat:** ukrainan sota, satama, logistiikka, HaminaKotka

Degree title	Bachelor of Business Administration
Author (authors)	Niklas Kansa & Joni Kilponen
Thesis title	Effects of war in Ukraine on HaminaKotka port operations
Commissioned by	-
Time	2023
Pages	52 pages, 2 pages of appendices
Supervisor	Suvi Johansson

## ABSTRACT

The thesis examines how the war in Ukraine has affected the operations of the Port of HaminaKotka and its employees. The war in Ukraine has had a significant impact on the operations of the port in many ways. The study examines which functions of the port were most affected and how the impacts have been adapted to. The study also discusses future perspectives on how the war will affect the operations of the port in the future.

The study compared export, import and transit traffic figures. In addition to these, data was acquired by an interview with the sales director at Steveco and a survey for the port's employees. The data analysis was qualitative. Our survey was answered by 13 employees of companies in port of HaminaKotka and the survey was conducted using Google Forms. The answers to the questionnaires are presented using diagrams.

With the help of data, interviews and surveys, the study provided a good insight into the current effects of the war in Ukraine on the operations of the Port of HaminaKotka. The results enabled us to conclude that the impacts are widely visible in the operations of the port and that significant changes have been necessary to ensure the efficient port operations. The biggest changes were reflected in price increases, redesign of routes, replacement of lost trading partners, and availability of raw materials. There has been no significant direct impact on workers, but along with the many changes, their circumstances have also changed and will continue to change.

The results of our research can be utilized for further research by reviewing how ports respond to similar changes. With the help of our research, ports will be better prepared for future changes.

**Keywords:** ukrainian war, port, logistics, HaminaKotka

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
1.1	Tutkimuksen teoreettinen viitekehys.....	6
1.2	Tutkimusasetelma.....	7
1.3	Tutkimusmenetelmät .....	7
2	AIHEEN TAUSTA .....	11
2.1	Venäjän hyökkäys Ukrainaan .....	11
2.2	HaminaKotka-satama .....	12
3	SODAN VAIKUTUKSET SUOMEN KULJETUSMENETELMIIN.....	13
3.1	Meriliikenne .....	14
3.2	Maantieliikenne.....	15
3.3	Rautatieliikenne .....	17
3.4	Risteilyliikenne .....	18
4	SODAN VAIKUTUKSET HAMIINAKOTKAN SATAMAAN.....	19
4.1	Vaikutukset HaminaKotka-sataman tuontiin .....	21
4.2	Vaikutukset HaminaKotka-sataman vientiin.....	22
4.3	Vaikutukset HaminaKotka -sataman transitoliikenteeseen .....	24
5	VASTAAVIEN GLOBAALEIDEN ILMIÖIDEN VAIKUTUS SATAMATOIMINTAAN.....	25
5.1.	Espanjantauti .....	26
5.2.	Koronaviruspandemia .....	27
5.3	Talvisota .....	28
6	TYÖNTEKIJÖIDEN NÄKÖKULMA SODAN VAIKUTUKSISTA SATAMATOIMINTAAN 30	
6.1	Google Forms -kysely.....	30
6.2	Google Forms -kyselyn tulokset.....	30
6.3	Vaikutukset työntekijöihin ja yrityksiin .....	35
7	HAASTATTELU.....	36
8	TULOSTEN YHTEENVETO JA POHDINTA.....	40

8.1	Kyselyn tulosten yhteenveto ja pohdinta.....	40
8.2	Haastattelun tulosten yhteenveto ja pohdinta .....	41
8.3	Teoriaosuuden tulosten yhteenveto ja pohdinta .....	41
9	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA .....	43
	LÄHTEET.....	48

## LIITTEET

Liite 1. Kyselylomake

## 1 JOHDANTO

Vuoden 2022 alkupuolella Venäjä hyökkäsi armottomasti Ukrainaan pitkään esiintyneiden jännitteiden seurauksena. Hyökkäys Ukrainaan järjestytti maailmaa henkisesti mutta myös taloudellisesti. Venäjä on toiminut useiden maiden tärkeimpien kauppakumppaneiden joukossa jo pitkään, mutta sodan alkaessa Venäjälle tuli asettaa pakotteita kaupankäyntiä kohden. Tärkeimpiin kauppakumppaneihin Venäjän kanssa kuului myös Suomi, joka koki valtavaa muutosta talouteensa sodan alkaessa.

Suomen merikuljetukset ovat suuremmassa roolissa kuin koskaan. Suomi kuljettaa tällä hetkellä meriteitse 90 % tavaraviennistä ja tuonnin osuus Suomessa on noin 80 %. Tähän vaikuttavat lentojen ja rautatieliikenteen poistuminen Suomen ja Venäjän välillä. Venäjä oli Suomelle yksi tärkeimmistä kauppakumppaneista, mutta sodan syttyessä välit Venäjän kanssa huononivat ja Venäjälle jouduttiin asettamaan pakotteita. Pakotteiden seurauksena Venäjälle vienti ja tuonti loppuivat kokonaan Suomen osalta. Tuonnin ja viennin loppuminen venäjälle aiheutti isoja kolhuja Suomen satamien toimintaan. Konttilaivakuljetukset Venäjälle olivat tärkeä osa Suomen satamien toimintaa. (Lukkari 2022.) Esimerkiksi Venäjältä tuotu öljy, raakapuu ja hake joudutaan korvaamaan muualta, joka aiheuttaa valtavat kustannusten nousut logistiikassa. (Ojala 2022). Mielestämme aiheetta on hyvä tutkia, sillä se on hyvin ajankohtainen. Aiheesta ei ole ehditty kirjoittamaan vielä kovinkaan paljon, joten ajatelimme, että aiheesta koottu opinnäytetyö olisi hyvä tietopaketti aiheesta kiinnostuneille. Myös sodan jatkuessa tietoa tulee lisää ja on hyvä saada välikoelma aiheesta, jossa tutkittu tieto sijoittuu vain tietylle ajankohdalle sataman toiminnassa.

### 1.1 Tutkimuksen teoreettinen viitekehys

Valitsimme teoriaosuuteen suurimmaksi osioksi HaminaKotka-sataman liikennetiedotteiden tutkimisen, sillä mielestämme tämä antoi hyvää näkemystä siitä, kuinka liikenne on muuttunut satamassa sodan alettua. Liikennetiedotteista keräsimme aikaisemman vuoden 2022 ja sodan alkuvuoden 2023 luvut yhteen ja vertailimme niitä. Liikennetiedotteiden vertailualueeseen kuuluivat vienti, tuonti ja transitoliikenne. Vertailussa aikajanamme sijoittui maalisi- ja

joulukuun välille molemmilla vuosilla. Liikennetiedotteiden vertailun lisäksi etsimme aineistopohjaista tietoa sodan vaikutuksista eri kuljetusmuotoihin. Koimme tämän tarpeelliseksi opinnäytetyön kohdistuessa satamaan, joka käyttää lähes jokaista kuljetusmuotoa apunaan. Näiden lisäksi etsimme myös satamajohtajan lausuntoja sataman toiminnasta sodan alettua ja tietoa muista vastaavista globaaleista ilmiöistä. Tarkoituksena oli, lukujen lisäksi, saada selitettyä tietoa eri vaikuttavista tekijöistä.

## 1.2 Tutkimusasetelma

Tässä työssä tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, miten Ukrainan sota on vaikuttanut HaminaKotka-satamaan. Valitsimme aiheen, koska Ukrainan sota jatkuu tällä hetkellä koko ajan sekä uutta tietoa syntyy jatkuvasti lisää. Tietojemme mukaan, aiheesta ei ole vielä tehty opinnäytetyötä, joten ajattelimme tarttua tuoreeseen aiheeseen, joka koskettaa tällä hetkellä koko maailmaa. Tutkimuksen tarkoitus on saada mahdollisimman laajaa tietoa HaminaKotka satamassa työskenteleviltä henkilöiltä sodan vaikutuksista ja esimerkiksi siitä, mitkä tuotteet ovat jouduttu hankkimaan muualta mahdollisesti kalliimmilla, Venäjän kanssa käydyn yhteistyön loputtua. Tarkoitus on löytää vastaukset kysymyksiin:

- Miten tilanne on vaikuttanut työntekijöihin?
- Onko työntekijöiden työtehtävät muuttuneet sodan aikana?
- Miten sota on vaikuttanut taloudellisesti HaminaKotka-satamaan?
- Miten sodasta aiheutuneet muutokset ovat vaikuttaneet HaminaKotka-sataman eri kuljetusmuotoihin?
- Miten vaikutukset näkyvät raaka-aineiden viennissä ja tuonnissa?
- Mihin osa-alueisiin sodan vaikutukset ovat vaikuttaneet eniten?
- Ovatko vaikutukset olleet positiivisia vai negatiivisia?

Keskitymme tutkimuksessa pääosin HaminaKotka-satamaan, mutta vertailemme työssä myös muiden Suomen satamien vaikutuksia tutkimaamme satamaan. Tutkimuksemme sijoittuu HaminaKotkan-satamaan, koska se on Suomen suurin satama ja näin saamme vaikutuksista mahdollisimman laajaa tietoa.

## 1.3 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä käytämme kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Laadullinen tutkimusmenetelmä ei ole vain yksi tapa tutkia. Laadulli-

seen tutkimusmenetelmään kuuluu useita tapoja tutkia aihetta, kuten esimerkiksi erilaiset aineistonkeruu- ja analyysimenetelmiä ihmisen elämän tutkimiseksi. Laadullisessa tutkimuksessa voidaan käyttää aineistonkeruumenetelmänä haastatteluja, tilastojen tutkimista ja myös tekstejä. (Saaranen-Kauppien & Puusniekka 2006b.) Laadullinen menetelmä sopii aiheeseemme hyvin, sillä keräsimme aineistoa haastattelemalla HaminaKotka-sataman yritysten työntekijöitä, vertailemalla lukuja sataman toiminnassa ja myös etsiä tietoja jo olemassa olevista teksteistä. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Kyselyn tekemisen tärkeimpiä ominaisuuksia ovat, että kyselyn tekijä osaa luoda kyselystään selkeän ja helposti vastattavan sekä huomioida kyselyyn kuluvan ajan ja vastaajien taidon. Ennen kyselyn käyttöä virallisesti, on suositeltavaa, että se suunnitellaan hyvin ja mahdollisesti myös esitestataan. Kyselyssä pitää kuitenkin huomioida, että hyvä kysely on vain pieni osa kokonaisuutta eikä se yksinään ole riittävä. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Tärkeimpiä huomioita kyselyssä on sen pituus. Mikäli kysely on liian pitkä, vie se halua vastata kyselyyn. Kysymykset kannattaa sijoittaa kyselyyn ylhäältä alaspäin. Kysymykset ovat myös hyvä sijoittaa niin, että ne erottuvat toisistaan helposti esimerkiksi käyttämällä laatikoimista tai merkitsemällä ne viivoja käyttämällä. Myös ulkonäköön kannattaa panostaa palstoittamalla, jolloin saadaan kysely näyttämään lyhyemmältä vastaajan silmissä. Kyselyn kysymykset täytyy pitää kielellisesti selkeinä ja niistä on hyvä luoda sellaisia, että vastaaja ei pääse ymmärtämään asiaa eri tavalla. Kysely on myös hyvä luoda sellaiseksi, että vastaajalle ei synny vastatessa sellaista tunnetta, että tietoja voitaisiin käyttää väärin vaan, että kiinnitetään huomiota tietosuojaan. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Kysymyksiä laatiessa on hyvä ottaa huomioon se, että vastaajalla on mahdollisuus pysyä anonyyminä. Mikäli kyselyssä kysellään taustatietoja, on vastaajalle hyvä kertoa, mihin saatuja vastauksia käytetään. Kyselyä luodessa teititelyä pidetään myös sellaisena asiana, joka luo vastaajalle luotettavaa kuvaa kyselyn luojasta. Vastaajan ja kyselyn luojan mahdollinen yhteys vaikuttaa myös luotettavuuteen ja kyselyyn vastaamiseen. Tästä esimerkkinä vaikkapa logistiikkaan liittyvä opinnäytetyömme, jonka lähetimme logistiikkayrityksiin. Helpot kysymykset ovat hyvä sijoittaa kyselyn alkuun ja kiinnittää huomio



haastavampiin kysymyksiin vasta kyselyn loppupuolella, jotta vastaajalla säilyisi mielenkiinto. Myös saman aihealueen kysymykset on hyvä sijoittaa oikeaan järjestykseen. Avointen kysymysten käyttöä kannattaa käyttää kyselyssä ainoastaan silloin, kun se koetaan tarpeelliseksi. Vastaajat vastaavat helpommin, jos kysymysten vastausvaihtoehdot ovat valmiiksi annettuja. Vastausohjeiden käyttö on myös suositeltavaa, jotta vastaaja osaa toimia juuri oikealla tavalla. Vastausohjeet kannattaa myös pitää mahdollisimman helposti ymmärrettävinä. On myös suositeltavaa, että sekä kysymys että ohje sisällytetään kysymykseen, jolloin se on vastaajalle selkeää. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Vaikeasti ymmärrettäviin kysymyksiin on hyvä lisätä sulkuihin esimerkkejä, mutta näissä tapauksissa riskinä on, että vastaaja ei syvenny aiheeseen paremmin vaan vastaa esimerkin antamiin kysymyksiin, jolloin tietoa asiasta ei synny niin laajasti. Tärkeää onkin luoda kysymykset mahdollisimman hyvin, ettei epäselvyyksiä pääsisi syntymään. Tärkeää on myös välttää esimerkkien käyttöä kysymyksissä. Kyselyssä tulisi käyttää harkiten seuraavanlaisia vastausvaihtoehtoja, kuten ”en tiedä”, ”vaikea vastata” ja ”en halua kertoa”, käyttöä kannattaa harkita ja käyttää siinä tapauksessa, jos kokee ne hyödylliseksi. Myös vastausvaihtoehtojen loppuun lisättävä vastausvaihtoehto ”muu vaihtoehto”, mihin voit itse vastata, on hyvä lisäys moneen kysymykseen. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Tarkoituksenamme on luoda kysely satamantyöntekijöille, johon pyrimme laittamaan helposti vastattavia kysymyksiä. Kyselyn laatiminen tapahtuu Google Forms -ohjelmalla, johon laadimme tutkimuskohteeseemme pohjautuvia kysymyksiä eri alojen työntekijöille satamassa. Kyselyn tulokset analysoimme Forms -kaavioiden perusteella, joista luomme yhteenvedon saaduista tuloksista ja pohdimme niiden merkitystä. Käytämme lisäksi työssämme Hamina-Kotka-sataman jonkin yrityksen työntekijän haastattelua tiedonkeruumenetelmänä. Vertailemme myös eri menetelmien avulla saatuja tietoja keskenään. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Haastattelu on yksi kätevimmistä tavoista kerätä tietoa. Haastattelun ideana on, että haastattelija esittää haastateltavalle erilaisia kysymyksiä, joihin haastateltava yrittää vastata parhaansa mukaan. Haastattelun tarkoituksena on

saada kerättyä tutkimusaineistoa, jonka jälkeen sitä on tarkoitus lähteä analysoimaan ja tulkitsemaan. Jos halutaan kerätä tietoa haastattelemalla, pitää saatuun tietoon myös varautua mahdollisien haastateltavasta johtuvien virheiden varalta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Haastattelua saatetaan myös käyttää tiedonkeruuseen ilman, että mietitään olemassa olevia parempia vaihtoehtoja, joiden avulla saataisi parempi lopputulos sille, mitä tutkimuksella lähdettiin hakemaan. Siksi on tärkeää miettiä, milloin haastattelua kannattaa käyttää tutkimuksessa. Haastattelun tekijän siis kannattaa ottaa ensin tietoon haastattelun hyödyt sekä haitat. Monesti haastattelu yhdistetään syvälliseksi, mutta se voi jäädä monestikin hyvin suppeaksi. Monet, jotka valitsevat haastattelun, perustelevat sen paremmaksi kuin monien muiden menetelmien käyttö tutkimuksessa. Vaikka tutkimuksen avulla voidaan saada parhaimmillaan erittäin kattavaa tietoa ja luoda lukijalle luotettavaa kuvaa asiasta, ei haastattelun käyttö ole aina itsestään selvä asia. Haastattelu menetelmänä ei ole siis pinnallinen eikä syvällinen vaan sen voi luoda sellaisin intressein, kuin itse näkee sen tarpeelliseksi. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Haastattelua luodessa käytössä on useita haastattelutyyppisiä ja tapoja. Sitä, millainen tapa valitaan, tarkastellaan esimerkiksi haastateltavan liikumatilan avulla, haastattelun kiinteyden ja jäsentelyn mukaan sekä opetellaan kysyntätyyli haastattelua varten. Erilaisia mainitsemisen arvoisia haastatteluja ovat myös ryhmähaastattelu, teemahaastattelu sekä avoin haastattelu. Haastattelujen nähdään myös jakautuvan kahteen osaan, joita ovat lomakehaastattelu eli strukturoitu haastattelu, jossa kysymykset ovat luotu etukäteen ja niihin annetaan monesti myös vastausvaihtoehtoja sekä puolistrukturoituun ja strukturoimattomiin haastatteluihin, joissa haastattelua käydään vapaammin ja valmiita vastausvaihtoehtoja ei ole luotu valmiiksi. Haastattelijä itse valitsee, mikä on hänelle paras vaihtoehto oman tutkimuksensa kannalta. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Haastattelun oltaessa millainen tahansa täytyy haastattelijan valmistautua siihen huolellisesti. Haastatteluun vaikuttaa myös haastattelijan eleet, ilmeet ja muut ominaisuudet, jotta saadaan muodostumaan hyvä vuorovaikutustilanne. Haastattelua suorittaessa on tärkeää omistaa hyvät sosiaaliset taidot, jotta

vuorovaikutus haastateltavan kanssa toimii. Haastattelussa pitää myös huomioida, minkä ikäinen haastateltava henkilö on, jotta osataan toimia asian mukaisesti. Esimerkiksi lapsia haastateltaessa on toimittava erikseen kuin esimerkiksi työhaastattelua tehdessä. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

Haastattelijalle tärkeitä huomioon otettavia asioita haastattelun aloittaessa on, että haastattelu on etukäteen suunniteltu hyvin. Haastattelijalla on paneet haastattelun alulle ja osaa ohjata sitä haluamaansa suuntaan. Haastattelijalla on osaa myös pitää haastateltavan motivaation koko haastattelun ajan, ja hän osaa tuoda roolinsa esiin niin, että haastateltava tajuaa oman roolinsa haastattelun aikana. Haastattelijalla on myös luotava kuva, että haastateltava voi luottaa haastattelijaan ja näin antaa tietoja tutkimusta varten. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006a.)

## **2 AIHEEN TAUSTA**

### **2.1 Venäjän hyökkäys Ukrainaan**

Vuonna 2014 Venäjän miehittäessä Krimin, aiheuttivat he suuria erimielisyyksiä valtioiden välille. Konfliktinaikainen Ukrainan presidentti Viktor Janukovits oli hyvin venäläismielinen hallitsija. Vuoden 2014 mielenosoitusten seurauksena Viktor Janukovits pakeni maasta, joten ukrainalaiset äänestivät uuden presidentin Janukovitsin tilalle. Vuonna 2015 Ranska, Saksa, Venäjä ja Ukraina yrittivät neuvotella aselepoa, mutta turhaan. Venäjän käyttäytymisen takia Ukrainassa, Nato koki kannattavaksi siirtää joukkojaan Viroon, Latviaan, Liettuaan ja Puolaan estääkseen Venäjän mahdollisen etenemisen sotilaallisesti heidän alueelleen. (War in Ukraine 2023.)

2021 kerätyn tiedon perusteella Yhdysvallat totesivat, että Venäjän hyökkäys Ukrainaan on tapahtumassa. 24.2.2022 Putin järjesti sotilasoperaation, jonka tarkoituksena oli lopettaa venäläisten murhaaminen Ukrainan alueella. Tämä niin sanottu sotilasoperaatio tarkoitti kuitenkin laajamittaista hyökkäystä Ukrainan alueelle YK:n turvallisuusneuvoston mielipiteistä huolimatta. Sota on aiheuttanut jännitteitä Venäjän ja koko Euroopan välillä. Vuoden aikana Venäjä on iskenyt Ukrainaan useita kertoja, ja sota on vastoiskuista huolimatta vieläkin käynnissä. (War in Ukraine 2023.)

## 2.2 HaminaKotka-satama

HaminaKotka-satama on Suomen suurin satama, josta on hyvät kulkuyhteydet ympäri maailmaa. Se tarjoaa hyvät reittiyhteydet Keski-Aasiaan ja sitä kautta myös Kiinan asti. HaminaKotka-satamasta on myös hyvät reittiyhteydet Euroopan Unionin muihin maihin sekä Venäjälle, joka ei ole tällä hetkellä käytössä heille asetettujen pakotteiden takia. HaminaKotka-satamasta on tullut tärkeä logistiikkakeskittymä, koska maantieliikenneyhteydet, E18-moottoritieyhteys, yhtenäinen raideleveys, esimerkiksi Venäjän kanssa, ja valtava logistiikkayritysten valikoima ovat tehneet siitä merkittävän sataman muihin Suomen satamiin verrattuna. (Suurin yleissatama Suomessa s.a.)

HaminaKotka-satama toimii kontti-, kaasu-, neste-, kuivabulk-, RoRo- ja projektisatamana. HaminaKotka-satamassa hoidetaan vientiä, tuontia, kauttakulkuliikennettä sekä siellä tapahtuvia kansainvälisiä suurempia projekteja. Satama on ainutlaatuinen ja merkittävä Itämerellä, koska sen ympärille on kehittynyt suuri määrä logistiikkaa, teollisuutta sekä ahtaustoimintaa. Pinta-alaltaan satama on noin 12 000 hehtaaria suuri. Sataman 15 metrin levyisen laivaväylän sekä hyvien yhteyksien ansiosta, sillä on mahdollisuus toimia erinomaisena kauppakumppanina eri maiden kanssa. Sataman alueelta löytyy 1 600 hehtaaria merialuetta, laitureita 9 km:n edestä, laivapaikkoja jopa 70 alukselle sekä raideyhteyttä 90 km:n verran. HaminaKotka-sataman alueelta löytyy noin 200 erilaista yritystä: konttiterminaali, joka on yksi Itämeren tehokaimpia sekä nestesatama, jossa nestemäiset aineet varastoidaan ja käsitellään. (Satamanosat s.a.)

Suomessa kuljetuksista 90 prosenttia koostuu viennistä ja tuonnista meriteitse. HaminaKotkasta lähtee vientikuljetuksia eniten muihin Suomen satamiin verrattuna ja yli puolet sataman toiminnasta perustuukin vientiin. 90 kilometrin rautateiden ansiosta kuljetukset saapuvat suoraan satamassa sijaitseviin varastoihin ja terminaaleihin, mikä tekee purkamisesta ja lastaamisesta helppoa. Yhtenevien rautateiden raideleveyksien Suomen, Venäjän ja IVY-maiden kanssa ansiosta kuljetukset onnistuvat ilman siirtokuormauksia jopa Kiinan rajan luokse. Maantieliikennettä kulkee päivittäin noin 200 erilaista

rekka-autoa. Selkeät satamajärjestelyt ja turvajärjestelmät luovat mahdollisuuden sille, että liikenne sujuu mutkattomasti suuresta ruuhkasta riippumatta. E18-moottoritie on tärkeä maantieliikenteen kannalta, koska Helsinki-Vantaan lentokentän sekä Vaalimaan rajan välillä on noin tunnin välimatka. Risteilyliikenne on myös sataman toiminnalle tärkeää, ja se houkuttelee risteilyaluksia Kotkan alueella esimerkiksi historiallisien kohteiden, puistojen, museoiden, koskenlaskun sekä luontoretkeilyn merkeissä. Kotkan sijainti lähellä Helsinkiä ja Tallinnaa saa myös monet risteilyalukset saapumaan HaminaKotkan satamaan. Satamaan saapuminen antaa myös risteilijöille mahdollisuuden päästä tutustumaan meidän historiaamme sekä kulttuuriimme. (HaminaKotka satama – Suomen merkittävin satama s.a.)

### **3 SODAN VAIKUTUKSET SUOMEN KULJETUSMENETELMIIN**

Venäjän hyökkäys Ukrainaan aiheutti Suomelle merkittäviä haasteita liikennevirroissa, kustannuksissa, liikennejärjestelmissä ja liikenteellisessä asemassa. Näihin vaikeuksiin ovat johtaneet pääosin erilaiset pakotteet maiden välillä ja yritysten itsenäinen päätös lopettaa kaupankäynti Venäjän kanssa. Sota Ukrainan ja Venäjän välillä on aiheuttanut mahdollisesti useita pysyviä haittoja Suomen kuljetusketjuihin tilapäisten haittojen lisäksi. Vaikutuksia esiintyy vesimaantie- ja rautatiekuljetuksissa. Venäjä on ollut Suomelle elintärkeä kauppakumppani jo pitkän aikaa. Vuonna 2021 Venäjältä saapui Suomeen meriteitse 10,2 miljoonaa tonnia tuotteita, jotka koostuivat pääosin voitelu- ja polttoaineista. 6,7 miljoonaa tonnia tuotiin rautateitse, joista pääosa koostui raaka-ainepuusta ja kemikaaleista. Rekat toivat Venäjältä 3,7 miljoonan tonnin edestä tuotteita, jotka koostuivat pääosin hakkeesta ja raakapuusta.

Sotatoimien jälkeen EU linjasi, että venäläiset ja valkovenäläiset rekat tulee pysäyttää EU-maiden rajoille ja estää toimitus maihin. Merikuljetukset EU:n satamiin estettiin, ja VR Group lakkautti myös rautatiekuljetukset Venäjän ja Suomen välillä. Suomeen Venäjältä kulkeutuneen hakkeen ja raakapuun loppuminen ovat aiheuttaneet merkittäviä muutoksia metsäyrityksien hankintaan. Metsäyritykset hankkivat tälläkin hetkellä korvaavia lähteitä raaka-aineille, joiden toimitukset Venäjältä lakkasivat. Kaakkois-Suomen metsäteollisuuteen on jouduttu hankkimaan raaka-aineita muualta Suomesta, kuten Länsi-Suomesta.

Tärkeänä osana tuontia ovat myös aluskuljetukset Baltiasta ja Ruotsista. Merikittävimpiin tuontisatamiin lukeutuu Rauman ja Pietarsaaren satamien lisäksi käsittelemämme HaminaKotkan-satama. (Maailmanpoliittisen tilanteen vaikutuksia liikennejärjestelmään 2023.)

### 3.1 Meriliikenne

Merikuljetukset ovat olleet kautta aikojen tärkein kuljetusmuoto Suomelle. Suomen satamista lähtevien hyvien yhteyksien ansiosta satamasta on mahdollista kuljettaa helposti erityisesti Itämeren ja Pohjanmeren satamiin. Näiden korvaaminen muilla vaihtoehtoisilla kuljetusmuodoilla ei ole kannattavaa. Joidakin kuljetuksia olisi mahdollista kuljettaa myös Ruotsin ja Norjan kautta tai lentorahdin avulla, mutta sitä ei katsota kannattavaksi esimerkiksi kaluston, työntekijöiden määrän ja nykyisen intran takia, jotka riittäisivät vain vähäiseen määrään ulkomaankaupassa. Vientiä ja tuontia tapahtui Suomen satamissa vuonna 2021 noin 97,8 miljoonaa tonnia, josta meriliikenteen määrä oli noin 80 miljoonan tonnin verran. Ennen sodan alkua Venäjältä toimitettiin esimerkiksi haketta, raakapuuta ja tiettyjä kemikaaleja. Nykyään tuotteet ovat jouduttu hakemaan muista maista, mikä on lisännyt huomattavasti meriliikenteen määrää Suomen satamissa. (Vaikutukset vesiliikenteeseen 2022.)

Suomen satamaverkko on mukautunut erityisesti vientikuljetuksiin, ja se on muodostunut melko laajaksi ja kattavaksi. Jo koronapandemian alkaessa ongelmana ovat olleet globaalit konttikuljetukset, jotka jatkuvat edelleen mutta niiden hintataso on saatu laskusuuntaiseksi. Konttiliikenne Venäjän kanssa on lisännyt Suomelle ongelmia. Konttien saatavuudessa ei ole vielä Suomella ollut pahoja ongelmia, mutta tulevaisuutta ajatellen tilanne voi muuttua huonommaksi, koska Venäjän konttiliikenne on ollut Suomelle merkittävä osa. Transi-toliikenteen väheneminen Venäjän kanssa aiheuttaa yhteistyötä tekeville satamille niiden välisten kuljetusten vähentymistä. (Vaikutukset vesiliikenteeseen 2022.)

Saimaan kanava on myös yksi Suomen meriliikenteessä käytössä ollut vaihtoehto ulkomaan kaupassa. Se kattaa Suomen ulkomaan kaupasta noin prosentin verran, mikä on hyvin pieni osa ulkomaan kauppaa mutta silti merkittä-

vässä asemassa alueellisesti. Vuonna 2021 Saimaan kanavan kautta kuljetettiin kokonaisuudessaan noin 1,3 miljoonaa tonnia tavaraa. Kanavan toiminta on vähentynyt jo ennen sodan alkua, jolloin Venäjä on vähentänyt raakapuun kuljetuksia kanavan kautta. Pääraaka-aineina kanavan kautta kuljetuksiin käytettäviä aineita ovat esimerkiksi raakapuu, sementti, lannoitteet, raakamateriaalit sekä metsäteollisuustuotteet. Pääasiassa Saimaan kanavaa on käytetty toissijaisena ratkaisuna, ja se on saattanut toimia esimerkiksi täydennyskuljetuksissa. Tällä hetkellä kanava ei ole käytössä eikä siellä ole liikennettä. Korvaavissa kuljetuksissa hyödynnetään esimerkiksi rautatie- ja maantiekuljetuksia. Pääosin nämä kuljetukset viedään rautatie- ja maantiekuljetusten avulla HaminaKotkan satamaan, mutta osa kuljetuksista päättyy Kokkolassa sijaitsevaan satamaan. Saimaassa kuljetusten sijaan puun uitto on muuttunut yleisemmäksi. (Vaikutukset vesiliikenteeseen 2022.)

Joulukuussa 2022 Inkoossa sijaitsevaan syväsatamaan saapui LNG-terminaalilaiva FSRU Exemplar, jolla pystytään korvaamaan kaasutoimituksia, joita Venäjä toimitti aikaisemmin Suomelle. Myös vuoden vaihteen jälkeen samassa satamassa kävi terminaalilaivaakin suurempi LNG-tankkeri. Kuljetuksissa kuitenkin talvisin ongelmia aiheuttavat jäänmurtokapasiteetin riittämättömyys, koska yksi alus tarvitsee kaksi jäänmurtajaa mahdollistaaksensa toimintansa. (Vaikutukset vesiliikenteeseen 2022.)

### **3.2 Maantieliikenne**

Suomalaisille maantiekuljetukset ovat elintärkeässä roolissa tavaran liikkumisen kannalta. Suomessa noin 90 % maantiekuljetuksista kuljetetaan maanteitä pitkin Suomen sisällä olevien yritysten välillä. Suurena haittana Suomen maantiekuljetuksiin ovat bensan hinnan nousu ja useiden kuljetusyritysten poistuminen markkinoilta. (Vaikutukset tieliikenteeseen 2022.) Sodan alettua kolmen ensimmäisen vuosineljänneksen tilastokeskuksen tietojen mukaan kuljetusmäärät ovat vähentyneet muutaman prosentin, mutta kuljetussuorite on kasvanut vuoteen 2021 verraten noin 10 %. (Lavikainen ym. 2022.)

Sodan alettua venäläisiä ja valkovenäläisiä kuljetusyrityksiä on jouduttu poistamaan Euroopan markkinoilta. Tämä on aiheuttanut suuren raon kuljetustoi-

mintaan myös Suomessa. Myös ukrainalaiset kuljettajat ovat poistuneet eurooppalaisilta markkinoilta, mikä puolestaan on kasvattanut työntekijäpulaa entisestään. Venäläiset ja valkovenäläiset kuljettajat ovat avustaneet jo pitkään Suomen sisäisiä kuljetuksia ja kuljettaneet tavaraa Suomesta muualle Eurooppaan. Ukrainan kriisi on saanut kuljettajat poistumaan Suomesta ja koko Länsi-Euroopasta, mikä on vaikuttanut merkittävästi kuljettajapulan kehittymiseen Euroopan alueella. (Vaikutukset tieliikenteeseen 2022.)

Raskaan liikenteen muutos-%  
valtateillä 3-8/2021 - 3-8/2022

Raskaan liikenteen muutos-%

— 20 % - >

— 10 - 20 %

— 0 - 10 %

— -10 - 0 %

— -20 - -10 %

— < -20 %

⚓ Suurimmat tavaraliikenteen satamat



Lähteet:

Fintraffic – LAM-tiedot 3-8/2021 – 3-8/2022

Väylävirasto – Digiroad K -aineisto 2/2022

Tilastokeskus – Kunnat 2022 ja maakunnat 2022

Kuva 1. Raskaan liikenteen muutos-% valtateillä 3-8/2021 – 3-8/2022 (Vaikutukset tieliikenteeseen 2022)



Kuvasta 1 näemme raskaanliikenteen muutokset huonompaan suuntaan ovat olleet suurimpia Venäjän rajan lähetyvillä ja muutoksia on jouduttu tekemään runsaasti kuljetusreittien kanssa myös muualla suomen alueella. Valtaosa suomen alueesta on muuttunut tilastojen mukaan huonompaan suuntaan, mutta esimerkiksi lapin alueella liikenne on kasvanut huomattavasti verraten vuoteen 2021. (Vaikutukset tieliikenteeseen 2022.)

### 3.3 Rautatieliikenne

Rautatieliikennettä ei pidetä varsinaisesti pakotteiden alaisena, mutta siihen kuuluvat kaluston omistajat, jotkin tuotteet sekä rautatieyrittäjä RZD, joka on peräisin Venäjältä. Näihin pakotteisiin kuuluvien ryhmien poissulkeminen kaupankäynnistä, vaikuttaa rautatieliikenteeseen merkittävästi. Rautatieliikenne on myös lopetettu VR:n toimesta. VR Groupin Allegro-liikenne ei ole ollut enää käytössä vuoden 2022 maaliskuusta lähtien. Rautatieliikenne Suomen ja Venäjän välillä on kulkenut kuitenkin muiden toimijoiden puolesta sellaisilla tuotteilla, jotka eivät ole pakotteiden alaisia, ja se jatkuu edelleen vuonna 2023 samoilla ehdoilla. Myös transitoliikenne on vähentynyt huomattavasti vuodesta 2021, jolloin sen osuus oli 8,4 miljoonaa tonnia. Tämä määrä koostui pääosin vientikuljetuksista. Transitoliikenteen väheneminen on antanut tilaa muille kuljetuksille, ja pääosin jäljellä olevia transitokuljetuksia ovat lannoitekuljetukset. Lannoitteet kulkevat Suomeen Vainikkalan rajalla sijaitsevan aseman kautta. Tieto siitä että, palautuuko transitokuljetukset entiselleen, on hyvin epävarma. (Vaikutukset rautatieliikenteeseen 2022.)

Puuraaka-ainetta korvaavaa puuta hommataan nyt muualta Suomesta esimerkiksi käyttämällä hyväksi rautateitä ja rannikkokuljetuksia. Myös raaka-aineita saadaan ulkomailta kuljetettua Suomen satamiin. Rautatiekuljetukset ovat lisääntyneet Savossa ja Karjalassa sijaitsevilla radoilla sekä puuraaka-ainetta viedään HaminaKotka-satamasta Kaakkois-Suomessa sijaitseviin muihin teollisuuslaitoksiin. (Vaikutukset rautatieliikenteeseen 2022.)

Tilastokeskuksen tutkimuksissa tuodaan ilmi, että rautatiekuljetusten määrä on vähentynyt huomattavasti ja paluuta vanhaan ei ole, vaikka sota saataisi päätökseen. Kuljetussuoritteiden sekä kolmen ensimmäisen kvartaalin kuljetusmäärissä on tapahtunut molemmissa 20 prosentin vähentyminen vuoteen

2021 verratessa. Myös vaunukalustojen puute aiheutti suuria ongelmia, mutta vuonna 2022 kesällä tehdyn raideliikennelain muutoksen ansiosta OSJD/GOST-kalustojen kansallisen käyttöönoton, mikä helpotti suuresti kuljetuksia väliaikaisesti. Myös venäläisten vaunut saatiin palautettua viime vuoden aikana takaisin Venäjälle, niiden oltua pakotteiden takia jumissa Suomen puolella. (Vaikutukset rautatieliikenteeseen 2022.)

### 3.4 Risteilyliikenne

Sodan alettua risteilyvierailut Turun seudulla ovat lisääntynyt jopa yli puolella siitä, mitä ne ovat olleet aikaisemmin. Helsingissä tilanne on toisin ja heidän ennusteensa eivät ole täysin toteutuneet halutulla tavalla. Ympärivuotista liikennettä tarkastelemalla voidaan todeta, että ainakin Turun satama kuljettaa kesäsesongillaan täysiä matkustajamääriä. Helsingin satamassa työskentelevän Takolanderin (2022) mukaan viime vuonna ennuste vieraileville risteilyalukselle oli 165. Tämä oli edellisestä vuodesta katsottuna parempi tulos, jolloin vierailuja ei ollut lähes yhtään esimerkiksi kansainväliset risteilyalukset jäivät pois koronapandemian ja erilaisten maahantulosäntöjen takia. Ennen koronan alkua Helsingin satamassa kävi vuoden aikana noin 300 risteilyalusta. Takolander (2022) uskoo, että jos sotaa ei olisi syttynyt, vierailuiden määrä olisi parempi, muttei aivan täysin samalla tasolla, kun ennen korona pandemian aikaa. (Pesonen-Smith 2022.)

Sodan alkamisen jälkeen risteilyt Pietariin loppuivat, mikä on myös vaikuttanut siihen, että vierailut Helsingissä ovat vähentyneet huomattavasti. Pietari on ollut vetonaula monille turisteille Itämeren risteilyillä, mutta monia amerikkalaisia pelottaa ajatus, siitä että sotaa käydään Itämeren lähetyvillä, jolloin ollaan lähetyvillä vaaranvyöhykettä. Myös reittejä on jouduttu perumaan ja suunnittelemaan uudestaan, vaikka se onkin ollut hyvin työlästä. Poikkeukset reitiltä vaikuttavat esimerkiksi matkan aikatauluihin, ja reittien muuttaminen on ollut pakollista tämänhetkisen tilanteen vuoksi. Helsingin sataman liikenne on kuitenkin lähtenyt lähiaikoina nousuun ja satama odottaa vuodesta 2023 parempaa, ellei sodassa tapahdu mitään yllättävää käännettä. (Pesonen-Smith 2022.)

Turun sataman toimitusjohtaja Söderholm (2022) kertoo, että Turussa tilanne risteilyliikenteen kannalta on hyvä ja se on parantunut jopa puolella. Söderholm mukaan vuodessa ilmoittautuneita on noin 10 vierailevaa kansainvälistä risteilyalusta, mutta viime vuonna luku oli jopa 22. Pietarin pois jäänti ukrainan sodan takia on vaikuttanut varustamoihin, joidenka on tarvinnut etsiä uusia pysähdys paikkoja, mikä on ollut positiivinen asia Turun satamalle. Myös Turussa on huomattu, että amerikkalaiset välttelevät Itämeren matkustusta, mutta eurooppalaisten keskuudessa matkat ovat lisääntyneet. Vaikka Turun sataman toiminta ei ole ollenkaan niin suurta Helsinkiin verrattuna, on risteilyliikenteen nousu ollut heille erittäin mieluinen yllätys. Turun satamalla on myös luottoa vuoteen 2023, ja he uskovat, että vuodesta tulee yhtä hyvä kuin edellisestä. (Pesonen-Smith 2022.)

Tukholman ja Tallinnan reittimatkat kulkevat normaalisti ja keräävät tällä hetkellä aluksilleen normaaliin määrään matkustajia. Koronapandemian vaikutukset alkoivat loppumaan maaliskuun aikana, jolloin asiakasmäärä lähti nousemaan. Kesän aikana lähdöt ovatkin olleet vuoden 2019 tasolla, ja uuden Viking Glory -risteilyaluksen matkustusmäärät viime vuoden heinäkuuhun mennessä olivat jo yli 500 000 tuhatta asiakasta. Huomataan siis selvästi, että risteilyliikenne on ainakin kotimaan puolesta päässyt takaisin käyntiin ja risteilijöitä kehoitetaan varaamaan matkansa ajoissa, mikäli he haluavat lähteä risteilylle. Tallink Groupin risteilyaluksista myös kaikki ovat tällä hetkellä liikenteessä, mutta uutisessa ei kommentoida heidän tilannettaan enempää. Sota ei siis ole vaikuttanut kotimaan liikenteeseen kauheasti, mutta selvästi huomataan, että esimerkiksi amerikkalaiset turistit välttävät matkustamista tännepäin peläten turvattomuutta. (Pesonen-Smith 2022.)

#### **4 SODAN VAIKUTUKSET HAMINAKOTKAN SATAMAAN**

Ukrainan sodan vaikutuksien voidaan nähdä vaikuttaneen maailmalla vienti- ja tuontikuljetuksiin suuresti, mutta Sataman toimitusjohtaja Naski (2022) kertoo, että vaikutus on ollut enemmän positiivinen kuin negatiivinen. Varsinkin tuonti on kasvanut HaminaKotkan satamassa huomattavasti. Ulkomailta tulevia puukuljetuksia on siirretty Saimaan kanavalta HaminaKotkan satamaan. Raaka-putta kuljetetaan satamaan merireittejä hyödyntäen, jonka jälkeen ne kuljetetaan rautatieyhteyksien sekä maantiekuljetusten avulla tehtaisiin. Naskin

(2022) mukaan Ukrainan sodan alkamisen jälkeen raaka-ainehankinnat ovat painottuneet kaupankäyntiin meritse ja isoimpana tuonnissa toimii metsäteollisuus. Tuonnin kasvu on noussut koko ajan huhtikuusta eteenpäin ja parhaimpana kuukautena voidaan pitää heinäkuuta, jolloin kasvu oli jopa kymmenen prosenttia verrattessa edelliseen vuoteen. (Naski 2022.)

Myös Kaakkois-Suomen Metsäteollisuuden (2022) mukaan Saimaan kanavan lakkauttamisen jälkeen puutavaran kuljetukset ovat lisääntyneet satamaan. Heidän mukaansa UPM kuljettaa ulkomaalaista puutavaraa Lappeenrantaan sekä Kouvolassa sijaitsevaan tehtaaseensa HaminaKotkan sataman kautta. UPM- metsän logistiikkajohtaja Korhosen (2022) mukaan heille tulee HaminaKotkan satamasta jatkuvasti isoja määriä puutavaraa. Ennen toiminta oli hyvin vähäistä ja kuljetuksia saapui harvoin. Ulkomaisen puutavaran tuontimaita ovat pääosin Baltia, Ruotsi sekä Etelä-Amerikka, josta tuodaan pieniä määriä raakapuuta. (Naski 2022.)

Myös Suomen puunhankinnan operaatiojohtaja Kuusisto kertoo, että Stora Enso on myös joutunut Saimaan kanavan käytön loputtua vaihtamaan kuljetusreittinsä kulkemaan HaminaKotkan sataman kautta. Stora Enson tuontipuu kuljetaan pääosin Imatrassa ja Kotkassa sijaitseville tehtaille. Stora Enso ja UPM kertoivat, että molempien yritysten raakapuun tuonti on vähäistä, koska kotimaisen raakapuun osuus on 90 prosenttia. (Naski 2022.)

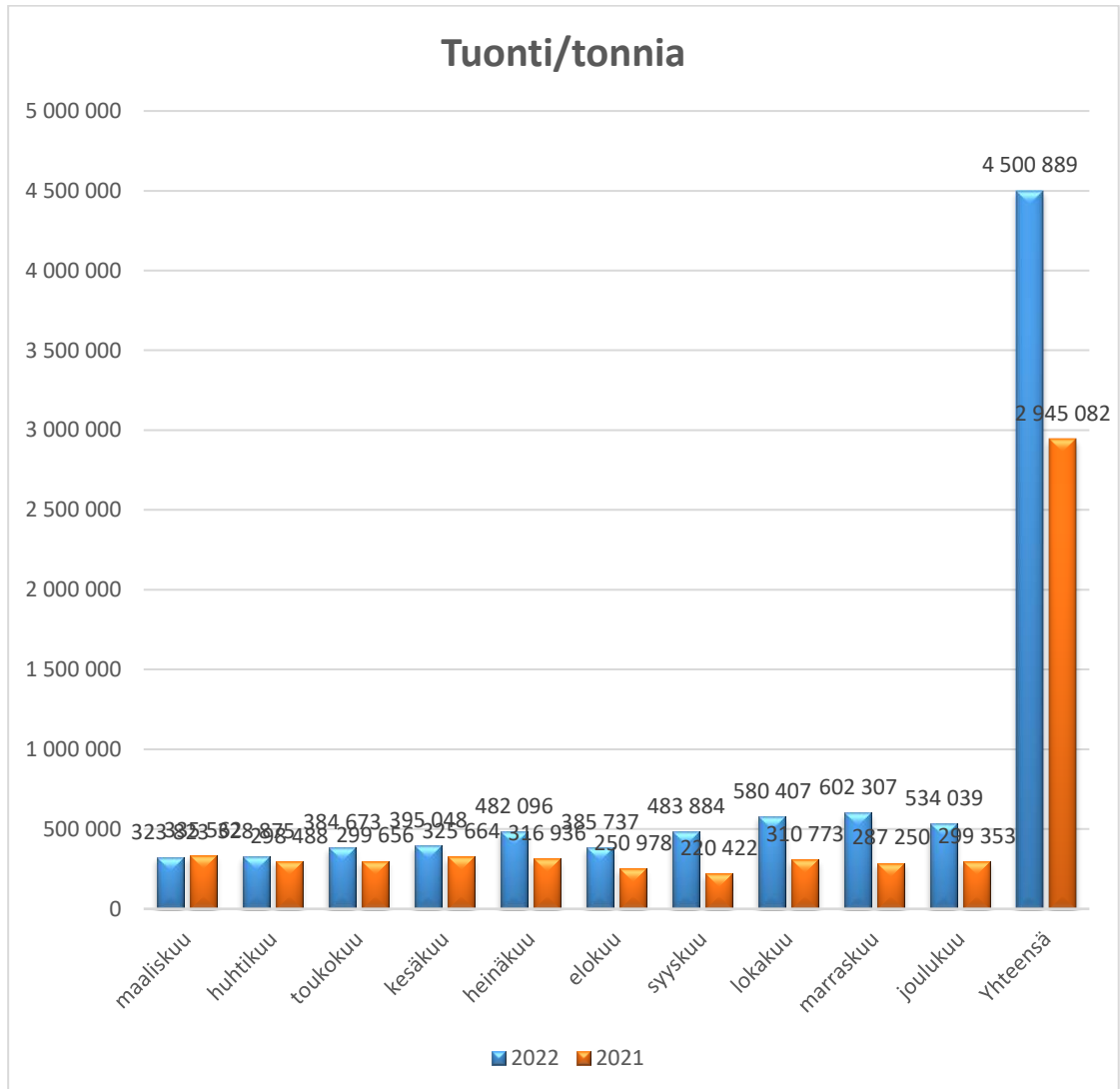
Pelkkä tuonti ei kuitenkaan auta pitämään satamaa pystyssä, sillä satama tarvitsee myös vientiä. Suurena huolena HaminaKotkan satamalla on maailmalle lähtevät tavarakuljetukset, koska kyseessä on kuljetuksia, jotka saapuvat Venäjältä. Näistä kuljetuksista osa ei ole pakotteiden alaisena. Naski (2022) myös kertoo artikkelissaan, kuinka häntä huolestuttaa mahdollinen lannoitteiden kohtalo, jos VR aikoo sulkea tavaraliikenteen vuoteen 2023 mennessä. Tämä vaikuttaa suuresti toimintaan, koska neljännes sataman toiminnasta koostuu kauttakulkuliikenteestä. Naskin (2022) mukaan kauttakulkuliikenteessä tärkeimpiä kuljetuksia ovat olleet lannoitekuljetukset, jotka ovat yli 60 prosenttia toiminnasta. Hänen mukaansa tarkat arviot vuodesta 2023 riippuvat siitä, liikkuvatko Idän rautatiekuljetukset vai pysähtyvätkö ne kokonaan.

Tällä hetkellä geopoliittisen ja maailman talouden epävarmuuden vuoksi on mahdotonta tehdä liikenne-ennustuksia tulevaisuuteen, mutta mikäli tilanne pysyy ulkoisten tekijöiden kannalta samana, voidaan odottaa liikenteen kulun toimivan samaan tapaan kuin aikaisemmin. (Sataman tuonti kasvussa ja vienti laskussa 2022.)

#### **4.1 Vaikutukset HaminaKotka-sataman tuontiin**

Vuonna 2022 KotkaHamina -sataman tuonti kasvoi peräti 41,7 prosenttia odotusten vastaisesti. HaminaKotkan eniten tuoduksi tuotteeksi nousi raakapuu, jonka tuontiprosentti kasvoi 98,8 prosenttia. Muita nopeasti kasvussa olevia tuotteita olivat liikennetiedotteessa nimikkeellä oleva ”muu tavara”, jonka kasvu oli 52,8 prosenttia. Myös kuivabulk kasvoi reilusti aikaisempaan verrattuna 45,8 prosenttia. Naski (2023) toteaa tiedotteessaan, että vuonna 2022 yksikään pääluokka tuonnin puolella ei laskenut. Eniten nousua keränneen raakapuun tuonti Venäjältä loppui Ukrainan sodan alettua. Raakapuun tuonti HaminaKotka -satamaan ei kuitenkaan loppunut, sillä hankintakohteiksi Venäjän sijasta järkeviksi osoittautuivat Baltian maat, Ruotsi ja Saksa. (Loiste 2022.)

Kuvassa 2 otimme vertailuun HaminaKotka-sataman tuonnin määrät eri kuukausina. Kuvaan 2 keräsimme jokaisen kuukauden tuonnin määrät tonneina ja vertasimme vuosien 2021 ja 2022 tuonnin eroja HaminaKotka-satamassa. Kuvan 2 luvut olemme keränneet HaminaKotka-sataman kuukausittaisista liikennetiedotteista. Venäjän hyökkäys Ukrainaan tapahtui 24.2.2022, joten aloitimme vertailun maaliskuusta nähdäksemme sodan vaikutuksen eroja tuontiin. Kuten kuvasta 2 näemme, Venäjän hyökkäys Ukrainaan ei aiheuttanut suurta muutosta negatiivisesti sataman tuontiin. Alkushokista huolimatta lukujen perusteella vuosi 2022 oli huomattavasti parempi vuoteen 2021 verrattuna, joten satama on löytänyt puuttuville toimittajille korvaavat hankintakohteet. Sodan muutokset voivat kuitenkin näkyä tuonnissa huomattavasti enemmän pidemmällä aikavälillä, josta emme ole saaneet vielä tutkittua tietoa.

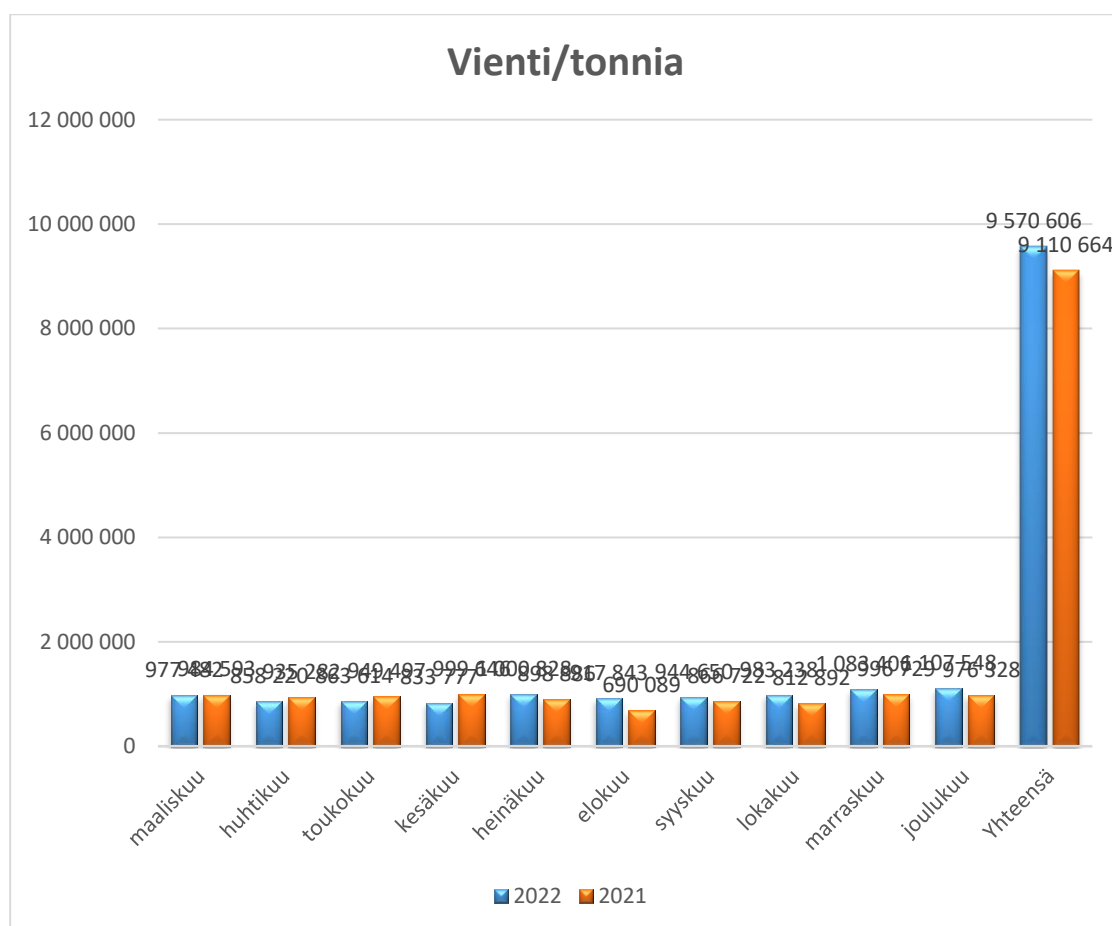


Kuva 2. Tuonnin muutokset kuukausitasolla maaliskuu-joulukuu, 2022–2021 (liikennetilasto ym.)

## 4.2 Vaikutukset HaminaKotka-sataman vientiin

HaminaKotka -satamassa myös kokonaisvientä kasvoi sodan alkuvuotena vähän (+2 %), mutta viennin joukkoon mahtui myös todella hyvää kasvua yksittäisillä alueilla. Viennissä nimimerkille ”kappaletavara” saatiin huima 90,6 prosentin nousu vuoteen 2021 verraten. Myös nestebulk (+21,3 %) ja kuivabulk (+5,7 %) keräsivät hyvän nousun vuodesta 2021. Toisin kuin tuonnissa, viennissä huomattiin laskua kolmessa eri kategoriassa, jotka olivat koko vuoden laskua tehnyt sellu (-13 %) ja paperi (-11,9 %), muu tavara (-1,9 %) ja sahataran laivaus (-0,2 %). (Naski 2023.)

Kuvasta 3 näemme, kuinka vientitavaroiden määrät ovat tippuneet heinäkuuhun mennessä jonkin verran. Tämä kertoo siitä, kuinka viennissä on kestänyt kauemmin saada tilanne hallintaan ja toipumaan menetetyistä kumppaneista. Huonoimpana kuukautena viennille vuonna 2022 osoittautui kesäkuu ja parhaimpana vientikuukautena toimi joulukuu. Ainoa syy tähän ei kuitenkaan ole Ukrainan sota, vaan myös suureksi kasvaneet metsätalousongelmat Suomessa. Merkittävää vahinkoa on kuitenkin aiheuttanut idän rautatieliikenteen sulkeminen, joka on yksi seuraus Ukrainan sodasta. Myös pakotteet Venäjän kauppaa kohtaan ovat aiheuttaneet viennissä puutteita huomattavasti. Naskin (2023) mukaan myös merkittävää HaminaKotka -sataman tulevaisuudelle ovat itäisten raidekuljetuksien jatkuminen, joka koostuu pääosin ruokaketjuun kuuluvista lannoitteista (Naski 2023a.) Myös viennissä kunnolliset vaikutukset näkyvät vasta pidemmällä aika välillä.



Kuva 3. Viennin muutokset kuukausitasolla maaliskuu-joulukuu, 2022–2021 (liikennetilasto ym.)

### 4.3 Vaikutukset HaminaKotka -sataman transitoliikenteeseen

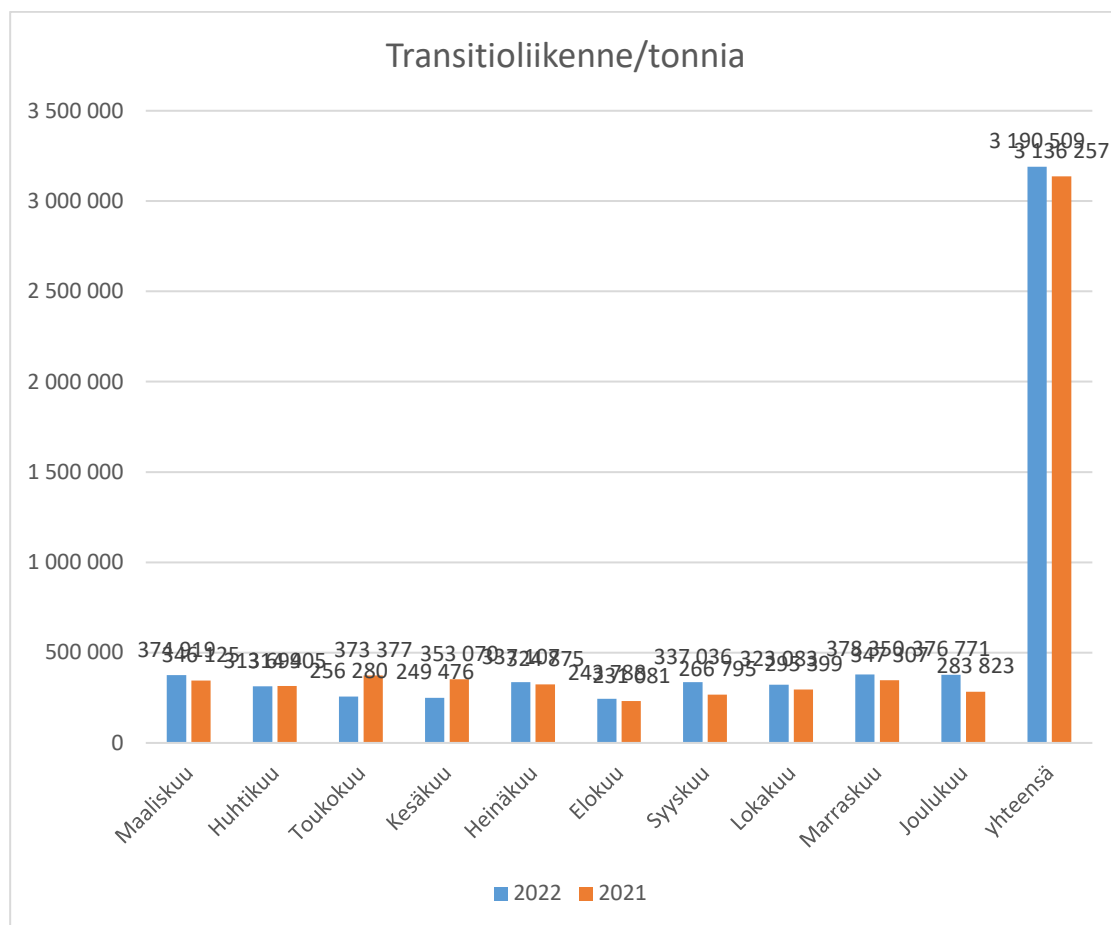
Transitoliikenne HaminaKotka -satamassa on kärsinyt isoja kolhuja, sillä VR Transpoint päätti lopettaa tavaraliikenteen idästä. Transitoliikenteen osuus HaminaKotka -satamassa on noin reilu neljännes, jonka seurauksena HaminaKotka -sataman kokonaisliikenne kärsii suuresti Venäjän hyökkäyksestä Ukrainaan. HaminaKotka -satama on toiminut merkittävänä transitoliikenteen välipysäkkinä Venäjältä tulleelle lannoitteelle ja viljalle. Lannoitteilla ja viljalla on suuri merkitys maailman ruuan hinnan säilymisessä, joten tämän kuljetta- minen satamille on elintärkeää. (Loiste 2022.)

HaminaKotka -sataman toimitusjohtajan Naskin (2023) mukaan vilja ja lan- noite ovat elintärkeitä ruokapulan välttämiseksi, joten raaka-aineet on hankit- tava maailmalle sodan aiheuttamista esteistä huolimatta. Tämä kuuluu Naskin (2023) mielestä satamien, operaattoreiden ja rautatieyhtiöiden moraalisiin vel- vollisuuksiin. (Loiste 2022.) Transitoliikenne väheni vuoteen 2021 verrattuna - 0,4 prosenttia, kun taas esimerkiksi kotimaan liikenne yli kolminkertaistui ja nousi 332,5 prosenttia. Vuodelle 2023 ratkaisevaa ovat itäisten raidekuljetuk- sien jatkuminen, jolle ei tässä vaiheessa ole vielä varmuutta. (Naski 2023.)

Transitoliikenteen muutoksista kuukausitasolla huomaamme yhtäläisyyksiä viennin muutoksille kuukausitasolla. Alussa tilanne ei vaikuttanut merkittävästi liikenteeseen, mutta kahden ensimmäisen kuukauden jälkeen transitoliikenne väheni merkittävästi touko- ja kesäkuussa. Toukokuun 2022 liikenne tiedot- teessa Naski (2022) HaminaKotka-sataman toimitusjohtaja epäili transitoli- kenteen huononevan loppuvuotta kohden. Naski (2022) epäilee huomattavaa laskua transitoliikenteessä johtuen suurien Euroopan geopoliittisten vaikeuk- sien ja koko ajan lisääntyvien sanktioiden takia. Suurimpana laskukuukautena toukokuussa myös konttien käsittely (-5,0 %) ja laivojen satamassa käynti (- 4,3 %) vähenivät huomattavasti. Kesäkuun raportissa Naski (2022b) toteaa, että liikenteen ennustettavuus on geopoliittisten epävarmuuksien takia hyvin vaikeaa. Naski (2022b) myös kertoo, mikäli ulkoiset tekijät pysyvät tämän het- ken tasolla on, kesästä tulossa varsin hyvä tasoinen (Naski 2022.) Kuten ku- vasta 4 näemme, touko- ja kesäkuun alkuvaikeuksien jälkeen transitoliikenne saatiin varsin toimivaksi. Heinäkuusta joulukuuhun transitoliikenne pysyi koko ajan positiivisena verraten vuoteen 2021. Tuloksista voimme myös todeta, että



toistaiseksi transitioliikenne on saatu hyvin hallintaan, mutta tulevaisuuden näkymät eivät suinkaan ole taattu.



Kuva 4: Transitioliikenteen muutokset kuukausitasolla maalis-joulukuu, 2022–2021 (liikennetilasto ym.)

## 5 VASTAAVIEN GLOBAALEIDEN ILMIÖIDEN VAIKUTUS SATAMATOIMINTAAN

Aiheemme ajankohtaisuuden vuoksi tutkittua tietoa on keretty keräämään vasta vähän aikaa. Tutkitun tiedon vähäisyyden takia on mielestämme hyvä tutkia aikaisempia vastaavia globaaleita ilmiöitä, kuinka ne ovat vaikuttaneet satama toimintoihin, ja mitä mahdollisia yhtäläisyyksiä aiheestamme voisi kointua.

## 5.1. Espanjantauti

Vuonna 1918 maailmaa koitteli pandemia nimeltä espanjantauti. Taudin nimi viittaa Espanjasta lähtöisin olevaan pandemiaan, mutta todellisuudessa tauti syntyi Yhdysvalloissa ja Ranskassa, joissa käytiin sotaa tuohon aikaan. Tautia salattiin mahdollisimman pitkään, ja se nousi ihmisten tietoon vasta levittyään Espanjaan, josta se on saanut nimityksensä. espanjantauti on yksi influenssan muodoista. Yleisiä oireita Influenssan muodostamissa taudeissa ovat kuume, yskä, väsymys, päänsärky sekä lihaskivut. (Linnanmäki s.a.)

Espanjantauti paljastui ajan mittaan tutkimuksissa lintuperäiseksi virukseksi, kun sitä alettiin selvittämään vuonna 2005 kuolleiden sotilaiden keuhkokudosnäytteiden avulla sekä Alaskasta löytyneiden vainajien jäänteistä. Tehtyjen kokeiden perusteella se todettiin jopa 100 kertaa tappavammaksi taudiksi kuin muut vastaavat epidemiavirukset. Tarkkaa syntymispaikkaa ei vielääkään tiedetä. Joidenkin tutkijoiden mielestä mahdollinen syntymäpaikka virukselle olisi voinut olla Etelä-Kiina, kun taas joidenkin tutkijoiden mukaan virus olisi Pohjois-Ranskasta peräisin. Todennäköisempänä syntymäpaikkana kuitenkin arvoitettujen tutkijoiden keskuudessa pidetään Yhdysvalloissa armeijan leirillä syntyntä virusta vuonna 1918, jossa todettiin ensimmäiset varmistetut tapaukset. (Linnanmäki s.a.)

Tauti levisi aluksi vuonna 1918 kevään ja kesän aikana sotilaiden keskuudessa, jonka jälkeen se lähti leviämään siviileihin. Taudin leviäminen lähti suureen nousuun maailmansodan aikana, kun satojatuhansia sotaan osallistuneita kuljettiin erilaisilla kulkuvälineillä, kuten laivojen ja junien avulla ympäri maailmaa. Taudin alkaessa ihmisten kuolleisuus oli vielä huomattavasti vähäisempi, mutta syksyllä 1918 kuolleisuus nousi huippulukemiin. Joulukuussa epidemia oli päässyt jo leviämään jopa kaukaisille tyynen merensaarille ja keväällä 1919 monet maat kokivat jo kolmannen aallon synnyn. Neljäs aalto syntyi osassa maissa vuoden 1920 alussa. Espanjantauti aiheutti kuolemia varsinkin nuorena väestössä ja raskaana oleville tautia pidettiin myös hyvin vaarallisena. Vakavimmillaan tauti johti kuolemaan muutamassa päivässä ja vakavina oireina pidettiin hengenahdistusta, verenvuotoja sekä joillakin ihmisillä ihon sinertymistä. (Linnanmäki s.a.)

Kuolleisuudesta ei ole tarkkoja tietoja. Luvut vaihtelevat 21 miljoonasta 100 miljoonaan, ja Suomessa kuolleiden määräksi väitetään noin 30 000 tuhatta ihmistä. Tautia yritettiin taltuttaa koronan tavoin ohjeistamalla ihmisiä käsienpesuun, välttämään suuria tapahtumia ja sulkemalla kouluja, tosin kyllä vasta siinä vaiheessa, kun opettaja oli saanut tartunnan. Tautiin ei löytynyt lääkkeitä, joten lääkärit alkoivat toivomaan, että tauti saataisiin itsestään ohi ja terveydenhuolto ruuhkaantui samaan tapaan kuin koronapandemian aikana. Lääkkeitä yritettiin myös määrätä pulan takia töihin samaan tapaan kuin koronapandemian aikana sairaanhoitajien kohdalla. (Linnanmäki s.a.)

Espanjantaudin aikana Suomen ulkomaankauppa kärsi rajusti. Ensimmäiseksi kauppayhteyksien katkeaminen lännen kanssa sekä vientimarkkinoiden romahdus Venäjän vallankumouksen seurauksena johtivat ongelmiin, joidenka jälkeen syttyi sisällissota, jossa kuoli noin 37 000 suomalaista, mikä on hie- man suurempi luku kuin espanjantautiin Suomessa kuolleiden määrä. Tästä seurasi myös bruttokansantuotteen ennätyksellinen supistuminen. Kaikkien näiden asioiden summa loi aikaan vaikeuden erottaa espanjantaudin vaikutuk- sia joukosta. (Heikkinen s.a.)

## **5.2. Koronaviruspandemia**

Suurin ja lähimpänä ajankohtaamme oleva vertailukohde on koronaviruspan- demia, jolla oli isot vaikutukset eripuolilla maailmaa niin talouteen kuin myös ihmisiin. Koronaviruspandemia eli COVID-19 on joulukuussa 2019 Kiinan Wu- hanista levinnyt epidemia. Koronavirus on nimensä mukaisesti virus, jonka maailman terveysjärjestö WHO julisti 11.3.2020 maailmanlaajuisesti pandemi- aksi. Koronavirus levittää pääosin ”flunssan” kaltaisia oireita, kuten kuumetta, yskää, ripulia, hengenahdistusta, lihaskipuja, väsymystä, pahoinvointia ja nu- haa. Taudilla maailmanlaajuisesti merkitty kuolleisuus on noin 0,9 %, mutta useimmilla kuolleista on todettu valmiiksi elimistöä heikentäviä perussairauk- sia tai haittatekijöitä. (Anttila 2023.)

Koronaviruspandemia oli erittäin rankka satamien toiminnoille. Globaaleiden toimitusketjujen toiminta vaikeutui huomattavasti koronan takia. Koronan takia meriliikenteen merkitys nousi jopa aikaisempaa tärkeämpään rooliin, sillä len- toliikenteen rahtimäärät putosivat dramaattisesti. Merkittävänä tekijänä olivat

muutokset yritysten ja organisaatioiden toimet talouden parantamiseksi. Toimet aiheuttivat tehtaiden ja logistiikan kapasiteettien vähentämistä, jotka puolestaan heikensivät satamien liikennettä. Logistiikan alas ajaminen aiheutti konttien jäämisen väriin paikkoihin maailmalle, ja konttien käsittelyä vaikeuttivat eri koronan aiheuttamat rajoitukset satamissa. Näiden eri vaikeuksien ja etätöissä olevien ihmisten suurien internettilauksien määrän kasvu aiheuttivat konttien saatavuuspulan heti vuoden 2020 ensimmäisellä neljänneksellä. Konttien saatavuuksien heikkeneminen aiheutti tukoksia satamiin, mikä puolestaan aiheutti rahtien reitittämistä uudelleen ja toimitusketjujen hidastumista. Nämä vaikeudet johtivat tilanteeseen, jossa kysyntä ylitti tarjonnan, joten rahtien hintoja oli nostettava reilusti. Nämä koronan aiheuttamat vaikeudet vaikuttavat edelleen satamien toimintaan. (Huoltovarmuusorganisaatio 2022.)

Koronapandemiassa on huomattavasti eroavaisuuksia Ukrainan sotaan, mutta yhtäläisyyksiäkin löytyy yllättävän paljon. Pandemia aiheutti vaikeuksia tavarantoiminnan saatavuuteen huomattavasti niin kuin Ukrainan sotakin. Myös toimitusketjujen reitittäminen uudelleen nousi molemmissa aiheissa vahvasti esille, mikä on myös aiheuttanut epävarmuuksia ja vaikeuksia satamien toimintaan. Koronapandemia koski kuitenkin paljon laajemmin koko maailmaa ja vaikeudet tulivat huomattavasti isommalla mittakaavalla koko maailman tietoisuuteen. Emme kuitenkaan voi ennustaa, kuinka sodan vaikeudet näkyvät tulevaisuudessa ja mennäänkö tässä vielä huonompaan suuntaan. Voisimme kuitenkin olettaa, että vaikeudet ja muutokset tulevat koronan tavoin jäädäkseen. Kuitenkaan esimerkiksi Venäjän kanssa kaupankäynti ei luultavasti tule koskaan palaamaan ennalleen.

### **5.3 Talvisota**

Talvisota oli sota, joka alkoi 30.11.1939. Sota alkoi Venäjän eli tuon aikaisen Neuvostoliiton hyökätessä Suomeen. Vuonna 1938 Neuvostoliitto yritti solmia Suomen kanssa salaisen sopimuksen, josta Neuvostoliitto hyötyisi Saksan hyökkäyksen varalta. Tämän epäonnistuesssa Neuvostoliitto kuitenkin solmi Saksan kanssa Molotov Ribbentrop-sopimuksen, jossa Suomi lukeutui Neuvostoliiton etupiiriin. Suomen puolelta hylätyt Neuvostoliiton aikeet aluevaihdoksista johtivat hyökkäämättömyyssopimuksen purkamiseen, mikä johti talvisodan alkuun. (Puolustusministeriö 2009.)

Talvisodan vaikutukset kaupankäyntiin olivat merkittävät, sillä Suomen ulkomaankauppa perustui valtaosin merikuljetuksiin. Neuvostoliitto yritti horjuttaa Suomen kaupankäyntiä saartamalla Suomen rannikot lentopommitusten, sukellusveneiden ja miinoitusten avulla. Näiden saartojen ansiosta Itämeri joutui eristetyksi ja Suomen tuli luoda hätäjärjestelmä tavaroiden ja öljyn kuljettamiseksi. Hätäjärjestelmän ansiosta kuljetukset onnistuivat viranomaisten, Shellin Suomalaisen tytäryhtiön ja muiden öljy-yhtiöiden avulla Suomeen. Atlantin takaa saapuneet valtameritankkerit tyhjensivät lastinsa Oslossa, Göteborgissa ja Malmössä. Näissä paikoissa lasti lastattiin uudelleen Suomen hankkimiin pieniin rannikkolaivoihin, jotka kuljettivat lastin Ruotsin aluevesien kautta Suomen eri satamiin. Välirauhan aikana Suomen lähentyessä Saksan kanssa poliittisesti oli huomattavia etuja Suomen kaupankäyntiin. Lokakuussa 1940 Suomeen tuotiin lähes kaikkea tarpeellista Saksan avustuksella. Myös Saksan kanssa aktiivisena oleva tiivis yhteistyö avasi suuret markkinat Suomen viennille, mikä vaikutti eniten Suomessa sijaitsevaan Turun satamaan. Turun satamassa jouduttiin aloittamaan siihen aikaan suurimmat ruoppaustyöt suurimpien sota-aluksien pääsemiseksi sulkutelakkaan. (Suomen satamat ry 2023).

Talvisodan vaikutukset kohdistuivat Suomeen tietenkin enemmän kuin ukrainan sodassa, sillä talvisota käytiin Suomessa. Talvisodassa, koronassa, Ukrainan sodassa, espanjan taudissa ja muissa vastaavissa globaaleissa ilmiöissä satamat kokivat erittäin paljon vaikeuksia, mikä mielestämme kertoo siitä, että satamat ovat välttämättömiä maiden kaupankäynnin kannalta ja näin vaikutukset näkyvät eniten juuri niissä. Vaikutukset ovat aina vähän erilaisia, mutta myös yhtäläisyyksiä eri globaaleiden ilmiöiden väliltä löytyy runsaasti. Satamat joutuvat aina mukautumaan eri vaikeuksiin, joten mielestämme voimme peilata historian eri vaikutuksia myös nykytilanteeseen.

## **6 TYÖNTEKIJÖIDEN NÄKÖKULMA SODAN VAIKUTUKSISTA SATAMA-TOIMINTAAN**

### **6.1 Google Forms -kysely**

Empiriaosuudessa käytimme apunamme kyselyä selvittääksemme HaminaKotkan satamassa työskenteleviltä henkilöiltä, kuinka Ukrainan sota on vaikuttanut satamaan ja heidän työtehtäviinsä. Kyselyssä käytimme Google Forms -ohjelmaa, johon laadimme viisi kappaletta lyhyitä kysymyksiä. Kysymykset lähetimme HaminaKotkan satamassa sijaitseville yrityksille. Vastauksia saimme aluksi vain muutamia, mutta etsimme yritysten sivuilta lisää erilaisia työntekijöitä, joilta voisimme saada tietoa asiaan liittyen.

Tekemämme Google Forms -kysely lähetettiin noin 140 satamassa työskenteleville työntekijälle. Työntekijöiden sähköpostiosoitteita etsimme HaminaKotkan sataman sivulta, josta valitsimme kaikki tarjolla olevat sähköpostit ja lähettimme kyselyn heille. Kysely lähetettiin myös muutamille tuntemillemme satamassa työskenteleville työntekijöille. Kyselyyn vastasi 13 työntekijää, mikä on noin 11 % kaikista kyselyn saajista.

### **6.2 Google Forms -kyselyn tulokset**

Saimme kyselyn avulla hyvinkin erilaista tietoa, ja tarkoituksena oli luoda kyselyn tuloksista kaavio, josta selviää prosenteissa, kuinka paljon erilaiset toimet ovat vaikuttaneet työntekijöihin. Kysely järjestettiin anonyyminä, mutta yrityksellä oli myös mahdollisuus kirjoittaa yrityksensä nimi kyselyyn vastaamisen yhteydessä. Kyselyssä tarkoituksena on selvittää työntekijöiden mielipiteitä ja näkemyksiä siitä, kuinka he näkevät sodan vaikutuksien vaikuttaneen heidän toimintaansa. Tämän takia vastaukset olivat hyvin erilaisia ja niiden perusteella vaikutukset ovat olleet sekä positiivisia, että negatiivisia sataman yrityksiin ja työntekijöihin.

Kysymyksemme koostuivat viidestä kysymyksestä, joita olivat: Mikä on yrityksenne nimi vai haluatteko pysyä anonyymeinä? Kuinka vahvasti Ukrainan kriisi on vaikuttanut yrityksenne toimintaan negatiivisesti? Onko sillä ollut positiivisia vaikutuksia? Kuinka koitte sen vaikuttavan tulevaisuudessa? Miten se

on vaikuttanut työtehtäviin/organisaatioon? Seuraavassa kappaleessa käydään läpi kyselystä saatuja tuloksia ja analysoidaan kyselyiden ja haastattelun avulla saamia tietoja keskenään. (Kyselylomakkeen laatiminen 2010.)

Kyselyyn oli vaihtoehtona vastata anonymisti tai kertomalla yrityksen nimi. Nimettömiä vastauksia tuli paljon ja ainoastaan kaksi kyselyyn vastanneista yrityksistä vastasi kyselyyn omalla nimellään. Huomasimme myös, että nämä yritykset panostivat huomattavasti enemmän kyselyn kirjallisiin vastauksiin. Nämä kaksi yritystä olivat Finland Multi Center FMC Oy ja Adolf Lahti Oy. Vastausten määrä oli ehkä hieman odotettua pienempi, mutta saimme silti hyviä tietoja tutkimustamme varten. Vastaukset kyselyssä vaihtelivat suuresti eri yritysten välillä, ja niiden tulokset näkyvät alla olevissa kuvankaappauksissa.

Yrityksesi nimi? (voit vastata myös halutessasi anonymisti mikäli et halua, että yrityksesi mainitaan opinnäytetyössämme)

3 vastausta

haluamme vastata anonymisti

Finland Multi Center FMC Oy

Adolf Lahti Oy

Kuva 5. Kyselyyn vastanneiden yritysten nimet

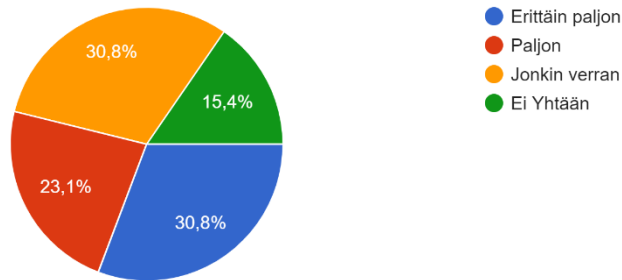
Kyselyyn vastanneista yrityksistä yritys nimeltä Adolf Lahti Oy on konealan yritys, jolla on tarjota logistiikka ja konepalveluratkaisuja yksilöllisesti erilaisille asiakkaille. Adolf Lahti Oy tarjoaa näitä palveluita esimerkiksi metsäteollisuuteen, kaivosalaan ja kemian teollisuuteen. Vuonna 2021 yritys on maininnut toimittavansa 18 paikkaan Suomessa. Yrityksen ideana on tehdä toimeksiantot täysin asiakkaan mukaan, vaikka olivat ne sitten isoja tai pieniä. (Adolf Lahti s.a.)

Finland Multi Center FMC Oy toimii yksityisenä yrityksenä, ja se on perustettu vuonna 2004. Sen toimintaa on pääosin Venäjän kautta tulevien tuotteiden varastointi sekä käsitteleminen. Muita yrityksen palveluita ovat tulliselvitykset ta-

varoille, huolinta sekä tavarankuljetus. Yrityksen toimipisteet sijaitsevat HaminaKotkan satamassa sekä päätulliterminaali Vaalimaan alueella, josta on 500 metrin matka rajalle. (FMC Logistics Finland s.a.)

Kuinka vahvasti koet Ukrainan kriisin vaikuttaneen yrityksenne toimintaan negatiivisesti?

13 vastausta



Kuva 6. Ukrainan kriisin vaikutukset HaminaKotka-sataman yrityksiin negatiivisesti

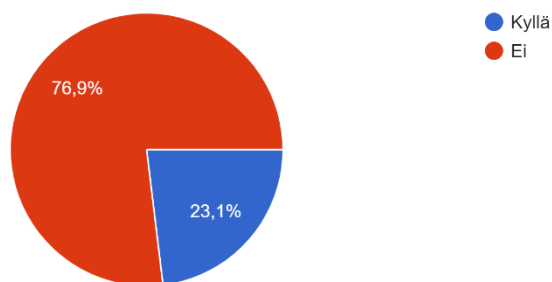
Kuvassa 6 huomaamme, kuinka vaikutukset ovat jakautuneet todella tasapuolisesti eri vaikutusasteiden välillä. Tämän kysymyksen tarkoituksena oli selvittää negatiivisten vaikutuksien suuruus yrityksiin työntekijöiden näkökulmasta. Suurella enemmistöllä 84,6 % Ukrainan kriisi on vaikuttanut ainakin jonkin verran negatiivisesti työntekijöiden näkökulmasta HaminaKotka-sataman yrityksiin. 30,8 % vastaajista koki Ukrainan kriisillä olevan ”erittäin paljon” vaikutusta HaminaKotka-sataman yrityksiin, kun taas 23,1 % koki vaikutuksien puolestaan vaikuttaneen ”paljon” KotkaHamina-sataman yrityksiin. 30,8 % vastanneista koki vaikutukset asteikolla ”jonkin verran” ja vähiten eli 15,4 % vastanneista koki vaikutukset asteikolla ”ei yhtään”. Pääasiassa kuva 6 antaa meille hyvän vastauksen siihen, että Ukrainan sodalla on ollut huomattavasti negatiivisia vaikutuksia sataman yrityksiin. Tarkoituksemme oli myös pohtia, kuinka työntekijät näkevät asian. Joidenkin alojen työntekijät eivät välttämättä huomaa negatiivisia vaikutuksia verrattaessa muihin aloihin. Joidenkin alojen työntekijöihin vaikutukset voivat olla merkittäviä ja päivittäisiä omassa työtätävässään.

Kuva 7. Ukrainan kriisin vaikutukset HaminaKotka-sataman yrityksiin positiivisesti



Onko Ukrainan Kriisillä ollut positiivisia vaikutuksia yrityksenne toimintaan?

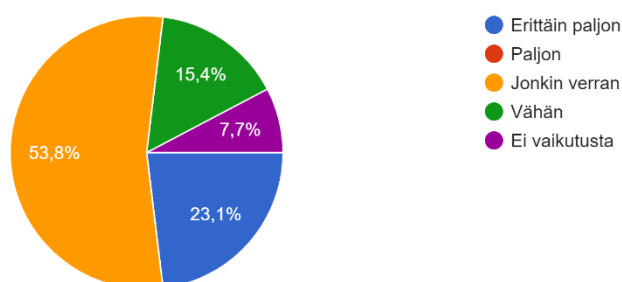
13 vastausta



Kuvasta 7 huomaamme, että vaikutukset Ukrainan kriisillä ovat olleet pääosin negatiivisia. Vastanneista 76,9 % kommentoi, että positiivisia vaikutuksia yritykseen ei ole ollut. Kuitenkin 23,1 % kertoi positiivisten vaikutusten olemassaolosta yrityksille, joka oli mielestämme yllättävänkin paljon. Kyselyä tehdessämme uskoimme, ettei positiivisia vaikutuksia juurikaan ole varsinkaan työntekijöiden näkökulmasta. Kysymyksen kääntöpuolella voimme kuitenkin pohdita, että osan vastanneista vaihtoehtona voi myös olla vastaus ”ei vaikutusta”, joka puuttui kysymyksestä. Jätimme ”ei vaikutusta” -kohdan laittamatta kysymykseen, sillä halusimme ajaa vastaajan miettimään, onko positiivisia vaikutuksia ollut yrityksille vai ovatko vaikutukset ainoastaan negatiivisia.

Kuin paljon koet Ukrainan kriisin vaikuttavan yrityksesi tulevaisuudessa?

13 vastausta



Kuva 8. Ukrainan kriisin vaikutukset HaminaKotka-satamaan tulevaisuudessa

Kuvasta 8 voimme havaita, että valtaosa eli 92,3 % vastanneista kokee Ukrainan kriisin vaikuttavan yrityksensä tulevaisuudessa ainakin osittain. Vastanneista 23,1 % kokee kriisin vaikuttavan yrityksensä erittäin paljon. Vastanneista 53,8 % eli enemmistö koki vaikutusten näkyvyyden tulevaisuudessa

asteikolla ”jonkin verran”. 15,4 % vastanneista kokee vaikutuksien olevan vähäiset, mutta kuitenkin olemassa olevat, ja 7,7 % arvelee, että vaikutuksia ei tule näkymään jatkossa yrityksen toiminnassa. Vastaukset olivat mielestämme aika odotettavissa tässä osiossa. Oli mielestämme ennalta arvattavaa, että enemmistö vastanneista tulee valitsemaan vaihtoehdon ”jonkin verran”, sillä vaikutuksista ei voida olla vielä varmoja, kuinka ne tulevat näkymään tulevaisuudessa. Kuitenkin 23,1 % vastanneista kokee, että vaikutukset ovat todella suuret, mikä varmasti kohdistuu vain tietyille sektoreille sataman alueella.

Miten koet Ukrainan kriisin vaikuttaneen työtehtäviisi/organisaatioosi?

9 vastausta

Ei vaikutusta
Venäjän tehdas suljettiin ja tuotteet tuotiin suomeen ja valmistus keskitty suomeen kunnes uusi tehdas avautuu romanian
Kriisi toi enemmän negatiivisia vaikutuksia osan liikenteistä loppuessa kokonaan, poiki myös jotain uutta, mutta kokonaisvaikutus negatiivinen.
Liikenne Venäjälle on vähentynyt, mutta pakotteiden takia tavaroiden tarkastukset vievät aikaa
Transitoliikenne on supistunut dramaattisesti. Työntekijät on pakkolomalla.
Ei ole vaikuttanut työtehtäviin
Joitakin organisaatiomme työntekijöitä on jouduttu lomauttamaan hetkeksi
Tällä hetkellä en näe vaikutusta. Venäläisten laivojen saapuminen voi muuttua

Kuva 9. Miten koet Ukrainan kriisin vaikuttaneen työtehtäviisi/organisaatioosi?

Kuvasta 9, joka oli kyselyssämme viimeinen kohta, vastauksia saatiin yhdeksän kappaletta, mikä on hyvä määrä verratessa vastaajien määrään, joka oli 13. Viimeinen kysymys oli sellainen, josta emme odottaneen saavamme hirveän montaa hyvää vastausta, mutta onneksi muutama yritys jaksoi kertoa meille hyvin erilaisia asioita, miten heidän yrityksensä sota on vaikuttanut. Muutama vastaus tuli meille jopa uutena tietona, ja mielestämme oli mukavaa saada toisistaan eroavia vastauksia. Pääosin vastaukset olivat negatiivisia tai

ne eivät vaikuttaneet ollenkaan työntekijöihin, mutta yksi vastanneista kertoi, että kriisi toi myös jotain uutta, mutta hänen mukaansa pääosin myös vaikutukset olivat negatiivia.

### 6.3 Vaikutukset työntekijöihin ja yrityksiin

Sota on vaikuttanut työntekijöihin niin, että lomautuksia on jouduttu ottamaan käyttöön. Kyselyssä kävi ilmi, että Transitoliikenteessä työntekijöitä on jouduttu laittamaan pakkolomalle. Saimme myös muutaman muun vastauksen, joissa mainittiin työntekijöiden lomautuksista, mutta syytä lomautukselle ei kerrottu tarkemmin. Kyselyssä kävi myös ilmi, että tuotannon pysähtyminen Venäjän päässä on aiheuttanut tilanteen, jonka takia tuotantoa on jouduttu siirtämään Suomeen. Tämän perusteella päättelemme, että Suomessa myös yrityksillä, joihin tuotanto on siirtynyt ja joissa työntekijöiden määrä noussut tai ainakin pysynyt ennallaan lisääntyneen työmäärän vuoksi.

Vaikutukset yritysten toimintaan ovat työntekijöiden näkökulmasta olleet hyvin vaihtelevat, niin kuin kyselyn tuloksista voimme päätellä. Suuren osan mielestä Ukrainan kriisillä ei ole ollut vaikutusta yrityksen toimintaan, ja osalla vaikutukset näkyvät huomattavasti. Nämä erot johtuvat myös varmasti yritysten eri aloilla toimiminen. Yhden vastanneen mukaan. ”Kriisi toi enemmän negatiivisia vaikutuksia osan liikenteistä loppuessa kokonaan, poiki myös jotain uutta, mutta kokonaisvaikutus negatiivinen”. Emme voi anonyymien vastausten mukaan päätellä tarkalleen, mihin yritykseen vastaukset kohdistuvat, mutta tämän kommentin mukaan vaikutukset yritykseen ovat olleet pääosin negatiivisia ja niitä on jouduttu paikkaamaan korvaavilla tekijöillä. Myös yhden vastanneen mukaan: ”liikenne Venäjälle vähentynyt, mutta pakotteiden takia tarkastukset vievät aikaa”. Tämä kommentti kuvastaa mielestämme sitä, että Venäjältä tuodaan vielä joitakin tuotteita, jotka eivät ole pakotteiden alaisena. Kommentin mukaan myös Venäjältä tuotujen tavaroiden tarkat määräykset vievät todella paljon aikaa, mikä taas vaikuttaa negatiivisesti yritysten tehokkuuteen. Myös kommentti ”Venäjän tehdas suljettiin ja tuotteet tuotiin Suomeen ja valmistus keskittyi Suomeen, kunnes uusi tehdas avautuu Romaniaan”. Tämä kommentti antaa hyvää erilaista näkökulmaa, kuinka kriisi on voinut vaikuttaa yrityksiin. Yritys on kommentin mukaan joutunut kriisin takia varastoimaan suuren määrän tuotteita itselleen, mikä on varmasti aiheuttanut

suuria kustannuksia ja vaikeuksia yritykselle. Myös tuotantokapasiteetti on varmasti vähentynyt merkittävästi yhden tehtaan puuttuessa väliaikaisesti kokonaan organisaatiosta.

Kyselyyn vastanneen yhden henkilön mukaan tällä hetkellä toiminnassa ei näy vaikutusta Ukrainan kriisistä, mutta vaikutukset voivat muuttua, mikäli venäläiset laivat eivät enää pysty matkustamaan Suomeen. Mielestämme tämä kommentti kertoo siitä, että yritykselle tuodaan vielä tavaraa Venäjältä. Suomi ulkomailla -sivuston (2022) mukaan 9.4.2022 asetettiin pakotteet Venäjän kuljetuksille, jotka estivät tavarankuljetukset EU-maihin, mutta säädöksiin kuuluu myös poikkeuslupia, jotka mahdollistavat joidenkin tuotteiden kuljettamisen EU-maihin. Näihin poikkeustuotteisiin kuuluvat polttoaineet, teollisuusraaka-aineet, metallit, lääkkeet, lääkinnälliset tuotteet, maatalous- ja elintarviketuotteet. Näiden tuotteiden kuljetuksille on haettava erityislupaa eli poikkeuslupaa, joka on erittäin tarkkaan määritelty asetus. Merikuljetuksissa poikkeuksia on mahdollista saada myös esimerkiksi ydinpolttoaineiden kuljetuksiin ja siviililydinvoimakapasiteetin toimintaan ehdottoman välttämättömien tavaroiden kuljetuksiin (Vientivalvontautiset 2022.)

## **7 HAASTATTELU**

Steveco on ahtausyritys KotkaHaminan-satamassa, ja sen tavoitteena on antaa lisäarvoa asiakkailleen maailmanlaajuisessa toimitusketjussa. Kannattavuus ja vastuullisuus osaavien työntekijöiden avulla on Stevecolle tärkeitä tavoitteita. Steveco pyrkii tarjoamaan parhaat logistiikkayhteydet ympäri maailmaa. Yritykselle tärkeitä arvoja ovat vastuullisuus, reilu meininki sekä tavoitteellinen kehittäminen. Koko konsernin henkilöstömäärä on 836 työntekijää ja Steveco Oy:n henkilöstömääräksi on ilmoitettu 676 työntekijää. Koko konsernin liikevaihdoksi on merkitty vuodelta 2022 148,7 miljoonaa euroa ja ahtausmääräksi 10,8 miljoonaa tuhatta kiloa. Stevecolla löytyy myös kaksi tytäryhtiötä, joita ovat Oy Saimaa Terminals Ab sekä Suomen satamatekniikka Oy. (Steveco yrityksenä s.a.)

Haastattelua varten halusimme jonkin asiantuntevan henkilön sataman alueelta kertomaan Ukrainan sodan vaikutuksista heidän yritykseensä ja satamatoimintaansa. Haastattelu toteutettiin puhelimitse, ja keskustelu nauhoitettiin,

jotta pystyimme kuuntelemaan sen uudelleen. Saimme haastateltavaksi Stevecon myyntijohtajan Mattilan (2023), jolla on yrityksestä jo 30 vuoden kokemus kaikesta operatiivisen osaston toiminnasta. Hän on toiminut myös tällä hetkellä 16 vuotta myynnin ja markkinoinnin parissa sekä hänen vastuualueisiinsa kuuluvat asiakaspuoli, sopimukset sekä liikevaihto. Haastattelussa apuna käytimme keksimiämme kysymyksiä, joita olivat:

- Mikä on roolisi yrityksessä ja millainen ihminen olet?
- Millaisia vaikutuksia olet kokenut Ukrainan sodan aiheuttaneen yritykseenne? Onko vaikutukset olleet positiivisia vai negatiivisia?
- Onko kaikki toiminta Venäjän kanssa loppunut ja miten se on korvattu sodan syttymisen jälkeen?
- Onko työntekijöitä jouduttu lomauttamaan tai irtisanomaan Ukrainan sodan vaikutuksien takia?
- Onko työtehtäväsi muuttunut Ukrainan sodan alkamisen jälkeen?
- Miten uskot Ukrainan sodan vaikuttavan tulevaisuudessa yritykseenne?
- Kertoisitko vapaasti omia ajatuksiasi Ukrainan sodan vaikutuksista?

Haastattelun alussa Mattila (2023) kertoi Ukrainan sodan vaikutuksista heidän yritykseensä sekä siitä, olivatko vaikutukset negatiivia vai positiivisia. Mattilan (2023) mukaan yrityksessä ei ole havaittu ainakaan positiivisia vaikutuksia vaan kaikki vaikutukset ovat olleet negatiivia. Mattila (2023) kertoo, että HaminaKotkan-satamaa on pidetty Suomen suurimpana transitosatama. Kotkan satamasta on lähtenyt kahdenlaista transitoliikennettä, joista toinen on vientitransito. Vientitransito on liikennettä, joka on kulkeutunut Venäjältä maailmalle päin ja siihen on kuulunut kuivabulk sekä nestebulk. Toinen näistä transitoliikenne muodoista on Tuontitransito, joka on kuulunut Stevecon toiminnan alaisuuteen. Tähän transitomuotoon on Stevecolla lukeutunut niin sanottu kappaletavara esimerkiksi kontit, koneet, laitteet, autot, trailerit, joita on mennyt Suomesta Venäjälle.

Mattilan (2023) mukaan Kotka oli vielä 2000-luvun ja vuoden 2010 aikana hyvin tasapainoinen satama sekä Suomen suurin satama metsäteollisuustuotteiden osalta. Sataman tuonti koostui Venäjän transitoliikenteestä eli tuontitavarasta. Tuolloin liikenne oli hyvin tasapainoista ja kontit tulivat täytenä sisään ja lähtivät myös täytenä ulos ja tämän jälkeen ne käytiin Venäjällä tyhjentämässä. Venäjän transito alkoi kuitenkin hiipumaan jo kauan ennen sodan alkua. Kaksipääasiallista syytä olivat, että Venäjän satamat kehittyivät ja niistä tuli hyvin toimivia normaaleja satamia, joidenka seurauksena liikenne ohjautui Venäjällä sijaitseviin satamiin. Tämän seurauksena Suomeen palautui paljon

tyhjiä kontteja Suomen vientiteollisuuden käyttöön. Toinen asia, joka kiihdytti siirtymistä venäläisiin satamiin, oli venäläinen tapa suhtautua kaupankäyntiin verotusteknisesti. Autot ja komponentit verotusteknisesti ohjattiin, että niiden pitäisi kulkea Venäläisten satamien kautta. Tätä tapaa käyttämällä venäläiset hyötyivät satamien käytöstä, sillä heillä ei ole käytössä EU:n asetuksia ja lainsäädäntöjä. Mattila (2023) jatkaa, kuinka ennen Ukrainan sotaa konttien toimitusten taso Venäjälle oli tippunut Stevecolla noin 12 tuhannesta neljäkymppisestä kontista 2,5 tuhanteen konttiin kuukaudessa. Kuitenkin Ukrainan sodan alettua konttien toimitusten taso tippui huomattavasti ja nykyään kontteja toimitetaan niin pieniä määriä, että Mattilan (2023) mukaan ne ovat käytännössä loppuneet kokonaan.

Mattilan (2023) mukaan kotkan sataman viennin konttiliikenne koostuu 100 % täysistä konteista ja tuontiliikenne 100 % tyhjistä konteista. Ukrainan sodan alettua huoli syntyi tyhjiä konttien rahoituksesta, sillä kukaan ei halunnut maksaa niistä. Huoli syntyi myös varustamoiden halusta ajaa metsäteollisuutta enää sodan alettua, mutta huoli näistä osoittautui täysin vääräksi. Venäjän jäädessä pois kaupankäynnistä tyhjiä kontteja on jouduttu hakemaan Puolasta ja Englannista, mikä on puolestaan nostanut rahtien kustannuksia ja näin myös kokonaiskustannuksia. Tämä on ollut suora negatiivinen vaikutus HaminaKotka-sataman ja Stevecon toimintaan. Huolta Ukrainan sodan alettua oli myös RoRo-liikenteestä, sillä laivat, jotka ajoivat Venäjälle, ajoivat myös Kotkan satamaan. Tämäkin huoli osoittautui vääräksi ja laivat ajavat vieläkin Kotkaan, mutta suurimmaksi osaksi tyhjiillä konteilla. Mattila (2023) korostaa, että pääosin huoli vaikutuksista oli huomattavasti suurempi kuin aiheutuneet vaikutukset.

Suurimmat sodan vaikutukset kuitenkin taloudellisesti satamalle ja Stevecolle olivat energian ja polttoaineen hinnan nousu. Dieselin hinnan kaksinkertaistuksessa satama joutui ottamaan ensimmäistä kertaa koskaan polttoainelisan käyttöönsä hinnoittelussa. Sama tilanne oli lähellä käydä sähkön hinnan kanssa, mutta toistaiseksi tilanne ei näytä niin pahalta. Mattilan (2023) mukaan isoimpiin vaikutuksiin lukeutuivat myös sellutehtaan sulkeminen ja pakotteiden alla olevien tuotteiden viennin loppuminen Venäjälle, kuten erilaisten nesteiden. Myös puunhinnan nousu ja saatavuuden ongelmat johtuivat ukrainan sodasta, ja tämä on ollut iso menetys satamille. Venäjältä sellun tuonnin

loppumisen takia sellua on jouduttu hankkimaan muista maista, kuten Baltiasta. Sellun hankkiminen muualta on nostanut hintoja reilusti, ja tämä on puolestaan vähentänyt vientiä. Mattila (2023) jatkaa, että myös sahatavaran kysyntä ja hinta ovat laskeneet, mutta tukkien saatavuus on vaikeutunut ja hinnat ovat nousseet Ukrainan sodan vaikutuksista.

Mattila (2023) kertoo, että toiminta pääosin Venäjän kanssa on lopetettu, mutta muutamia huolintadokumentteja sekä esimerkiksi lääkekontteja kulkee edelleen Venäjälle. Määrä kuitenkin on niin olematon, joten sen voidaan sanoa loppuneen lähes kokonaan. Venäjän kanssa loppuneen kaupankäynnin kolhuja on yritetty korjata, mutta Mattilan (2023) mukaan tämä on erittäin vaikeaa ja tässä ei ole vielä onnistuttu. Tilannetta on yritetty korjata kotimaisella tuonnilla, mutta sekin on äärimmäisen hankalaa. Mattilan (2023) mukaan, jos loppukäyttäjä paikkana on toiminut Venäjä tai jos raaka-aine on tullut Venäjältä niin raaka-aineen saaminen muualta kuin Venäjältä on ollut vaikeampaa. Myös Suomen populaatio ei riitä korvaamaan Venäjältä menetettyjä asiakkaita.

Mattila (2023) kertoo, että työntekijöitä ei ole jouduttu irtisanomaan sodan vaikutuksien takia, mutta joitakin lomautuksia on jouduttu tekemään lähiaikoina. Mattila (2023) jatkaa, että lomautukset eivät liity suoranaisesti Ukrainan sodan vaikutuksiin, mutta hän uskoo myös, että lomautuksia ei jouduttaisi tekemään, jos sota ei olisi käynnissä. Hän uskoo, että jos Ukrainan sotaa ei olisi raaka-ainetta tulisi Venäjältä paljon ja energiakriisin kautta ei olisi inflaatiota, jonka seurauksena kauppa kävisi paremmin. Lomautuksien syynä on ollut alhaiset suhdanteet eli käytännössä töitä ei ole ollut riittävästi.

Mattila (2023) kertoo myös, että hänen työtehtävänsä ei ole muuttunut sodan alettua, mutta hänen alaisiensa työtehtävät ovat kyllä muuttuneet, sillä työntekijöiden työtehtävät liittyivät hyvin paljon Venäjän kanssa käytyyn kaupankäyntiin ja näin työtehtävät ovat vähentyneet. Kysyimme myös Mattilalta, miten hän näkee Stevecon tulevaisuuden muuttuvan sodan vaikutuksista. Mattila (2023) kertoi, että jos sota pitkittyy ja jatkuu samalla kaavalla, niin todennäköisesti myös talous jatkuu samalla epävakaaalla linjalla. Mattila (2023) myös jatkaa, että vaikka sota loppuisi, ei suoria positiivisia vaikutuksia silti näkyisi

Stevecon toiminnassa. Mattila epäilee, että mikäli pakotteet purettaisiin ja kaupankäynti Venäjän kanssa olisi taas mahdollista ei tämäkään muuttaisi tilannetta, koska Venäjää ei pidetä enää luotettavana kauppakumppanina. Mattilan (2023) omia ajatuksia Ukrainan sodasta ovat, että Venäläisten kaapatessa muiden maiden yrityksiä Venäjän alueella, luo tämä kysymyksen, että kuka haluaa enää rakentaa toimintaansa Venäjälle. Mattila (2023) uskoo, että vaikeudet tulevat olemaan Venäjälle erittäin suuria ja kauppakumppanien uudelleen rakentaminen tulee viemään useita kymmeniä vuosia.

## **8 TULOSTEN YHTEENVETO JA POHDINTA**

### **8.1 Kyselyn tulosten yhteenveto ja pohdinta**

Tavoitteena oli saada tietoa sodan vaikutuksista KotkaHaminan satamaan Google Forms -kyselyn avulla. Kyselyyn vastanneiden määrä jäi kuitenkin pieneksi, vaikka linkkiä kyselyyn lähetettiin lähes kaikkiin satamassa sijaitseviin yrityksiin sekä muutamille työntekijöille. Tavoitteena oli luoda kyselystä mahdollisimman lyhyt ja helposti vastattava, jolloin se ei olisi vienyt aikaa kuin muutamia minuutteja. Kyselyyn myös luotiin paljon monivalintakysymyksiä, jotta kyselyyn vastaaminen olisi helppoa. Vastauksia saatiin muutamilta yrityksiltä heidän yrityksen nimellään, mutta suurin osa vastauksista pysyi anonyyminä. Vastaukset vaihtelivat suuresti ja oli mielenkiintoista nähdä erilaisia vastauksia. Vastauksien perusteella myös päätelimme, että yrityksillä ei ole vielä tarkkaa tietoa tulevaisuudesta eikä siitä, miten sodan vaikutukset tulevat näkyväksi ajan myötä. Odotuksemme kyselyn vastaajien määrästä oli suurempi, mutta onnistuimme kuitenkin saamaan hyvää tietoa saamistamme vastauksista sekä huomasimme muutamissa vastauksissa olevan samanlaisuutta tutkimme internet lähteisiin verrattaessa. Meillä oli myös yhteyksiä muutama satamassa työskentelevään työntekijään, joilta saimme muutamia vastauksia kyselyymme. Tavoitteenamme on vielä laajentaa tutkimustamme seuraavassa osiossa, jossa tarkoituksena on päästä haastattelemaan Stevecon myyntijohtaja Mattilaa.



## 8.2 Haastattelun tulosten yhteenveto ja pohdinta

Haastattellessamme Stevecon myyntijohtajaa Mattilaa (2023) huomasimme, että aikaisemmin hankkimistamme tiedoista löytyi paljon samanlaisuuksia kirjoittamamme teoriaosuuden kanssa. Tämä loi meille luotettavaa kuvaa siitä, että olimme onnistuneet keräämään oikeanlaista asiaa opinnäytetyötämme varten. Haastattelu antoi hyvin laajan kuvan siitä, että miten Ukrainan sota on vaikuttanut Stevecon toimintaan. Aikaisempi kyselytutkimuksesta saamamme vähäinen vastausprosentti sai tämän haastattelun avulla meille enemmän näkemystä sataman todellisesta tilanteesta. Oli hienoa saada kokonaiskuvaa yhdestä satamalle merkittävästä yrityksestä ja näin rakentaa myös opinnäytetyöstämme laajempi kokonaisuus. Yllätyksenä tuli myös, kuinka moni pelätty asia toiminnan kannalta ei ollutkaan täysin loppunut esimerkiksi Venäjälle ennen sotaa kauppaa käyneet alukset kuljettavat edelleen HaminaKotkan-satamaan. Vaikka muutamia pelättyjä skenaarioita ei tapahtunut, on vaikutukset olleet silti pääosin pelkästään negatiivisia ja Venäjän kanssa yhteistyön voidaan sanoneen loppuneen kokonaan, vaikka muutamia kontteja kuljetetaankin edelleen. Vaikutuksien kokonaiskuva ei ole vielä tullut selville ja Mattilan (2023) mukaan sodan jatkuessa tilanne ei tule ainakaan paranemaan. Ennen asiaan perehtymistä mielikuvamme yrityksen tilanteesta oli huonompi ja oletuksemme olivat, että työntekijöitä olisi jouduttu irtisanomaan sodan alettua. Huomasimme kuitenkin, että varsinaisia irtisanomisia ei olla jouduttu tekemään. Mattila (2023) kertoo, että Steveco on joutunut kuitenkin lomauttamaan ihmisiä ja heidän mukaansa lomautuksia ei todennäköisesti olisi jouduttu tekemään, jos Ukrainan sotaa ei olisi syntynyt. Haastattelun sekä muiden lähteiden avulla voimme myös päätellä, että useimmat yritykset eivät ole enää valmiita rakentamaan luottamusta Venäjän kanssa sodan loputtua.

## 8.3 Teoriaosuuden tulosten yhteenveto ja pohdinta

Teoriaosuuden tarkoituksena oli kerätä tietoa valmiista aineistosta, jossa selvittää pääosin, kuinka Ukrainan sota on vaikuttanut HaminaKotka-satamaan lukujen valossa. Päätimme kerätä aineistoa pääosin kuukausittaisten tilastotietojen pohjalta ajalta 1.3.2022–31.12.2022. Ajankohta sijoittui sodan alkua ajoista vuoden loppuun saakka, jotta näkisimme vaikutukset selkeästi lyhyellä aikavälillä. Keräsimme lukuja jokaiselta kuukaudelta viennin, tuonnin ja transitoliiken-

teen osioista ja vertasimme niitä vuoteen 2021. Oletimme ennen opinnäytetyön aloittamista ja aiheeseen tarkemmin paneutumista, että sota olisi vaikuttanut huomattavasti negatiivisemmin kaupankäyntiin satamissa. Oletuksemme olivat kuitenkin osittain vääriä, sillä huomasimme, että esimerkiksi tuonnin määrä satamaan kasvoi peräti 41,7 % vuoteen 2021 verrattaessa. Suurimaksi kasvun tekijäksi osoittautui raakapuu, jonka tuontiprosentti kasvoi 98,8 %. Viennissä prosentit eivät olleet yhtä hyviä, mutta silti sataman kokonaisvienti nousi 2 % ja kovimpana nousijana oli ”kappaletavara”, jonka vienti kasvoi 90,6 %. Viennin puolella useissa kategorioissa huomattiin kuitenkin myös laskua, jotka olivat sellu (-13 %) ja paperi (-11,9 %), muu tavara (-1,9 %) ja sahatavaran laivaus (-0,2 %). Suurimman kolhun sota aiheutti kuitenkin transito liikenteen, mikä kokonaisuudessaan laski 0,4 % vuoteen 2021 verrattaessa. Laskuprosentti ei ollut kovin suuri, mutta transitoliikenteen ollessa noin neljännes koko sataman toiminnasta, oli tämä kuitenkin merkityksellinen muutos liikenteessä. HaminaKotka- satama on toiminut erittäin merkittävänä välipysäkinä Venäjältä tulleille lannoitteille ja viljalle, joilla on erittäin suuri merkitys maailman ruuan hinnan säilymisessä. Tämän tärkeän osuuden loppuminen on muuttanut sataman toimintaa merkittävästi ja uusia yhteyksiä etsitään jatkuvasti, jotta asia saadaan korjattua entiselleen.

Tilastojen lisäksi etsimme tietoa Ukrainan sodan vaikutuksista eri kuljetusmuotoihin, joita ovat: maantieliikenne, rautatieliikenne, meriliikenne ja risteilyliikenne. Meriliikenteen suurimmat muutokset aiheuttivat hakkeen, raakapuun ja kemikaalien tuonnin loppuminen Venäjältä. Muutokset eivät täysin ole olleet negatiivisia, sillä Ukrainan sota on lisännyt meriliikenteen määrää, mutta on myös ajanut satamia hankkimaan tuotteita muualta. Koronan aikana konttiliikenne koki isoja vaikeuksia, mutta Ukrainan sota on vain lisännyt näitä vaikeuksia Suomelle. Suomen suuri määrä konteista ennen sotaa tuli Venäjältä ja sodan takia tällekin vähentyneelle konttiliikenteelle on jouduttu etsimään korvaavia vaihtoehtoja.

Maantieliikenteessä isoja muutoksia ovat aiheuttaneet venäläisten ja valkovenäläisten kuljetusyrietyksien poistuminen markkinoilta. Venäläisten ja valkovenäläisten rooli on ollut pitkään merkittävä suomalaisten Euroopan kuljetuksissa. Sodan alettua myös ukrainalaiset kuljettajat ovat poistuneet markkinoilta, mikä on entisestään huonontanut tilannetta. Myös rautatieliikenne on

heikentynyt merkittävästi, kun VR päätti lopettaa kuljetukset Venäjälle. Tämä lisäsi myös vaunukaluston puutetta ja rautatiereittejä jouduttiin uusimaan maan sisäisesti. Tämä tilanne on aiheuttanut pysyviä vaurioita Suomen rautatieliikenteeseen Venäjän kanssa. Risteilyliikenne on ollut merkittävässä roolissa Suomen ja Venäjän yhteistyössä, mutta sodan alettua tämäkin on vähentynyt selvästi. Useat turistit eivät halua tulla Suomeen, sillä Suomi sijaitsee niin lähellä "vaaravyöhykettä" eli Itämeren lähellä. Myös Pietarin toimiessa suurena turistimagneettina Itämeren risteilyllä, on tämäkin vähentänyt Suomessa käyvien turistien määrää merkittävästi.

Tilastoja ja jo olemassa olevia tutkimuksia tarkkailemalla olemme havainneet, että Ukrainan sodalla on ollut merkittäviä vaikutuksia Suomen satamatoimintaan ja kaupankäyntiin. Ongelmat ovat tiedossa ja näitä pyritään ratkomaan koko ajan. Tilanne elää ja muutokset näkyvät kunnolla vasta pidemmällä aikavälillä. Opinnäytetyöhömme sijoittuva aikaväli kertoo kuitenkin parhaiten, kuinka muutokset näkyvät tapahtumahetkellä. Muutokset eivät tutkimamme perusteella ole kuitenkaan pelkästään huonoja, vaan ne pakottavat yrityksiä muuttumaan tilanteen mukaan ja mahdollisesti avaamaan uusia kannattavampia vaihtoehtoja sataman toimintoihin ja kaupankäyntiin.

## 9 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Opinnäytetyössämme Ukrainan sodan vaikutuksista HaminaKotka-sataman toimintaan, pyrimme vastamaan kysymyksiin:

- Miten tilanne on vaikuttanut työntekijöihin?
- Onko työntekijöiden työtehtävät muuttuneet sodan aikana?
- Miten sota on vaikuttanut taloudellisesti HaminaKotka-satamaan?
- Miten sodasta aiheutuneet muutokset ovat vaikuttaneet HaminaKotka-sataman eri kuljetusmuotoihin?
- Miten vaikutukset näkyvät raaka-aineiden viennissä ja tuonnissa?
- Mihin osa-alueisiin sodan vaikutukset ovat vaikuttaneet eniten?
- Ovatko vaikutukset olleet positiivisia vai negatiivisia?

Onnistuimme mielestämme vastaamaan jokaiseen tutkimuskysymykseen, mutta osaan kysymyksistä vastaukset olisivat voineet olla laajempia. Tässä osiossa vastaamme kysymyksiin lyhyesti tutkimamme tiedon ja mielipiteidemme pohjalta. Kysymyksessä miten tilanne on vaikuttanut työntekijöihin? Pohdimme, että lomautuksia on jouduttu tekemään, mutta tilanne voisi olla työntekijöiden kannalta myös huonompi.

Kysymyksessä onko työntekijöiden työtehtävät muuttuneet sodan aikana? Ajattelimme vastauksien ja tutkitun tiedon pohjalta, että tilanne on huonontunut työmäärän osalta. Joidenkin ihmisten työtehtävät ovat myös vähentyneet merkittävästi.

Kysymyksessä miten sota on vaikeuttanut taloudellisesti HaminaKotka-satamaan? Tulimme siihen tulokseen, että talous on heikentynyt huomattavasti ja hintoja on jouduttu nostamaan. Myös raaka-aineiden saatavuus on heikentynyt.

Kysymyksessä miten sodasta aiheutuneet muutokset ovat vaikuttaneet HaminaKotka-sataman eri kuljetusmuotoihin? Tulimme siihen tulokseen, että eniten kolhuja on ilmennyt rautatie- ja merikuljetuksissa. Rautatiekuljetuksissa isoimman kolhun aiheutti, kun VR päätti lopettaa kaiken kaupankäynnin Venäjän kanssa. Merikuljetuksissa eniten vaikeuksia on aiheuttanut konttien suurien määrien toimituksien loppuminen Venäjän kanssa. Jokaiseen kuljetusmuotoon on ollut vaikutuksia.

Kysymys miten vaikutukset näkyvät raaka-aineiden viennissä ja tuonnissa? Tulimme siihen tulokseen, että vaikutukset eroavat huomattavasti eri raaka-aineissa. Pääosin venäjältä tulleet raaka-aineet ovat kokeneet isoimmat vaikutukset sodan alkaessa niin viennissä kuin myös tuonnissa.

Kysymyksessä mihin osa-alueisiin sodan vaikutukset ovat vaikuttaneet eniten? Tutkimamme tiedon perusteella päätelimme, että vaikutukset ovat vaikuttaneet eniten sellun vientiin ja polttoaineiden hintoihin. Vaikutukset ovat näkyneet suuresti myös konttikuljetuksissa.

Viimeisenä kysymyksenä ovatko vaikutukset olleet negatiivisia vai positiivisia? haastattelun ja muiden tietojemme perusteella tulimme siihen tulokseen, että vaikutukset ovat olleet lähes kokonaan negatiivisia. Mielestämme kuitenkin on myös olemassa joitakin positiivisia ominaisuuksia, kuten uudet kauppakumppanit.

Ukrainan sodan vaikutukset HaminaKotka-satamaan ovat olleet merkittävät. Liikennetiedotteiden valossa vaikutukset näkyivät hyvin vähäisinä ja osittain

myös positiivisina. Liikennetiedotteet eivät kuitenkaan anna selvää kokonaiskuvaa todellisista vaikutuksista, jotka ovat merkittävät. Vaikutukset ovat korostuneet, joissakin tuoteryhmissä enemmän. Näihin tuoteryhmiin lukeutuvat viennin puolella esimerkiksi sellu ja paperi, jotka tekivät merkittävää laskua. Transitoliikenteen lasku osoittautui lukujen valossa hyvin pienenä, mutta tarkemmin asiaa tutkimalla, liikennettä on korvattu kotimaan liikenteellä hyvinkin paljon. Kotimaanliikenteellä korvaaminen auttaa osittain asiaan, mutta asian ratkaisemiseksi tähän on löydettävä myös uusia kauppakumppaneita muista maista. Suora vaikutus sodalla oli myös energian ja polttoaineen hintoihin, mikä on aiheuttanut suuria kustannuksen nousuja sataman toiminnassa, jonka polttoaineen ja energian kulutus ovat hyvinkin suuria.

Stevecon myyntijohtajan Mattilan (2023) haastattelu ja sataman työntekijöille tekemä kysely antoivat eri näkemystä sataman haasteille sodan alkaessa. Kyselyn vastauksista päätelimme, että työntekijät eivät välttämättä huomaa kunnolla kokonaisvaikutuksia ja he eivät välttämättä osaa hahmottaa kokonaiskuvaa niin selkeästi. Useammalla vastauksella olisimme kuitenkin saanut vähän parempaa kuvaa kokonaisvaikutuksien tilanteesta sataman työntekijöiden näkökulmasta. Mattilan (2023) haastattelu taas antoi hyvän kokonaiskuvan koko tilanteelle. Yhteenvetona Mattilan (2023) haastattelusta jäi kuva, että vaikutukset olivat pienemmät, kun odotukset niiden suuruudesta. Vaikutukset olivat kuitenkin suuria ja ovat aiheuttaneet paljon vaikeuksia sataman toiminnalle. Pääosin vaikutukset ovat Mattilan (2023) mukaan tulleet niin sanotusti kiertellä mutkan kautta eli nämä vaikutukset eivät ole olleet suoria vaan monen negatiivisen asian yhteisvaikutus.

Kaikista yllättävimpänä opinnäytetyötä tutkiessa mielestämme oli Ukrainan sodan vaikutusten vähäisyys HaminaKotka-satamaan. Olisimme olettaneet suurempaa kokonaisvaikutusta satamaan ja myös niiden työntekijöihin. Ajattelimme, että sota olisi johtanut työntekijöiden irtisanomisiin ja ns. katastrofi tilaan satamassa, mutta näin ei kuitenkaan käynyt. Uskomme, että aikaisemmin kasautuneet suuret haasteet, kuten koronavirus ovat vaikuttaneet sataman tilanteeseen positiivisesti sodan kannalta. Ajatteleminen, että satama on aikaisempien suurien haasteiden avulla oppinut paremmin varautumaan tähän tilanteeseen. Myös vanhojen negatiivisten vaikutusten edelleen näkyminen ti-

lastoissa pienentää Ukrainan sodan vaikutuksien näkyvyyttä kokonaisuudessa. On kuitenkin selvää, että vaikutukset näkyvät paremmin pitkällä aikavälillä, ja nämä selviävät vasta tulevien vuosien aikana.

Opinnäytetyössämme on pitänyt ottaa myös huomioon reliabiliteettinen näkökulma, joka tarkoittaa tarkastelua näkökulmasta onko teksti luotettava ja johdonmukainen. Esimerkiksi jos haastattelukysymys luo kysymyksen esittäjälle ennalta-arvattavia ajatuksia. Joskus kysymykseen saattaa saada hyvin suppean vastauksen, joka ei välttämättä kerro tarpeeksi. Tekstissä käytetään esimerkkinä ”small talkia”, jolloin vastauksena kysymykseen mitä jollekin henkilölle kuuluu, vastaukseksi voidaan saada ”hyvää”, joka vastauksena ei anna kysyjälle luotettavaa tai tarkempaa kuvaa henkilön kuulumisista. Tämän esimerkin avulla myös muunlaisissa haastatteluissa voidaan antaa vastauksia, jotka ovat stereotyyppisiä tai ne nähdään hyväksytyiksi eikä niissä uskalleta tuoda omaa mielipidettä. Tutkimusta tehdessä pitää huomioida kuinka luotettavaa tietoa etsii ja miettiä sen mukaan, onko vastauksilla kuinka suuri painoarvo tekstiin ja ollaanko sillä hakemassa luotettavaa tietoa. Myös samanlaisten tutkimusten poikkeavaisuus toisistaan haastaa tutkijan miettimään, onko tutkittu tieto luotettavaa. Myös yksi vaihtoehdoista on ajallinen reliabelius, jolla mitataan kuinka hyvin tulokset ovat pysyneet vuosien varrella samassa. Ongelmana tässä tavassa on se, että laadullista tutkimusta tehdessä harvemmin otetaan huomioon muuttumattomia objekteja. Mikäli tutkija väittää muuta, hän yleensä kieltää historian sekä luonnostaan syntyvät muutokset. (Saaranen-Kauppinen, A. Puusniekka, A. 2006c.)

Aloitimme opinnäytetyön tekemisen helmikuussa vuonna 2023, ja tavoitteenamme oli tehdä opinnäytetyö mahdollisimman nopealla aikataululla kuitenkin viimeistään vuoden 2023 loppuun mennessä. Opinnäytetyömme aihe oli mielestämme haastava sen tutkitun tiedon vähäisyyden takia. Onnistuimme kuitenkin saamaan hyviä tutkimustuloksia eri vaikutuksista HaminaKotka-sataman toimintaan.

Opinnäytetyöprosessin ansiosta olemme oppineet paljon erilaisten tutkimusmenetelmien käytöstä ja lähdepohjaiseen tekstiin viittaamisesta sekä olemme pystyneet kehittämään omia tiedonhankintataitojamme merkittävästi. Tutki-

muksemme luonteen takia olemme joutuneet perehtymään useisiin eri tekijöihin, jotka ovat kokeneet vaikutuksia Ukrainan sodasta. Olemme myös joutuneet erottelemaan vaikutuksia, jotka ovat aiheutuneet itse sodasta ja myös muista tekijöistä. Koemme, että opinnäytetyömme ansiosta useat opiskelijat ja muut aiheesta kiinnostuneet saavat itselleen hyvää tietoa Ukrainan sodan alkuaikojen vaikutuksista. Tietoa voidaan hyödyntää vertailuun tulevaisuuden vaikutuksien kanssa ja myös ennakoimaan tilanteita tulevan varalle.

Tutkimustamme voidaan jatkossa hyödyntää useilla eri tavoilla. Satamat voivat käyttää tutkimamme tietoa apuna, mahdollisten samankaltaisten vaikutusten ennakoimista varten. Tutkimuksemme antaa myös hyödyllistä tietoa sodan välivaiheen vaikutuksista HaminaKotka-satamaan ja muut satamat voivat hyödyntää tietoa omia prosessejaan varten. Opinnäytetyötämme voidaan hyödyntää myös Ukrainan sodan kokonaisvaikutuksia tutkiessa.

## LÄHTEET

Adolf Lahti s.a. Adolf Lahti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.adolf-lahti.fi/> [viitattu 12.4.2023].

Anttila, V. 2023. Koronavirus (SARS-CoV-2, COVID-19). Lääkärikirja Duodecim. WWW-dokumentti. Päivitetty 13.7.2023. Saatavissa: <https://www.terveyskirjasto.fi/dlk01257> [viitattu 4.9.2023].

Finland Multi Center FMC Oy s.a. FCM logistics Finland. Saatavissa: <https://www.fmcllogistics.fi/> [viitattu 12.4.2023].

Grekula, V. 2022. Ukrainan sodan yllättävä vaikutus Suomen suurimpaan vientisatamaan- tuonti alkoi vetää kuin häkä. WWW-dokumentti. Saatavissa: [Ukrainan sodan yllättävä vaikutus Suomen suurimpaan vientisatamaan – tuonti alkoi vetää kuin häkä | Yle Uutiset](https://yle.fi/uutiset/3-10111111) [viitattu 19.3.2023].

HaminaKotka Satama Liikennetilasto lokakuu. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: [https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/HaminaKotka%20Satama\\_liikennetilasto%20lokakuu%202022.pdf](https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/HaminaKotka%20Satama_liikennetilasto%20lokakuu%202022.pdf) [viitattu 9.3.2023].

HaminaKotka satama – Suomen merkittävin satama s.a. Port of HaminaKotka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/tietoa-satamasta/haminakotka-satama-oy> [viitattu 13.2.2023].

Heikkinen, S. s.a. Espanjantauti, Koronapandemia ja Suomen talous. PDF-tiedosto. Saatavissa: <https://hoay.fi/wp-content/uploads/2020/10/Espanjantauti.pdf> [viitattu 5.9.2023].

Suomen Satamat ry. 2023. Historiakirjoitus: Satamien merkitys korostui sodan aikana. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.satamaliitto.fi/fin/ajankoh-taista/uutiset/2023/05/historiakirjoitus-satamien-merkitys-korostui-sodan-aikana/> [viitattu 5.9.2023].

Koronan vaikutukset Suomen merikuljetuksiin. 2022. Huoltovarmuusorganisaatio. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/files/ae11cc60a50480450e4e175f5189cf9e2628fe90/merikuljetusraportti.pdf> [viitattu 4.9.2023].

Kyselylomakkeen laatiminen. 2010. Kvantimotv. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.fsd.tuni.fi/metelmaopetus/kyselylomake/laatiminen.html> [viitattu 5.4.2023].

Lavikainen, K, Liukkonen, S, Myllymäki, M, Paavonen, M & Taskinen, K. 2022. Venäjän merkitys vientimarkkinana supistunut jo vuosia-tuonti tärkeämpää. Tilastokeskus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tilastokeskus.fi/tietotrendit/artikkelit/2022/venajan-merkitys-vientimarkkinana-supistunut-jo-vuosia-tuonti-tarkeampaa/?listing=simple> [viitattu 5.3.2023].

Liikennetilasto. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/06.21.pdf> [viitattu 9.3.2023].



Liikennetilasto. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/09.21.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/09.22.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto. 2023. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/12.22.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto elokuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20elokuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto elokuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20elokuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto heinäkuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20hein%C3%A4kuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto heinäkuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20hein%C3%A4kuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto huhtikuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20huhtikuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto huhtikuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20huhtikuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto joulukuu 2021. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20joulukuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto Kesäkuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20kes%C3%A4kuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto lokakuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20lokakuu%202021.docx.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto maaliskuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20maaliskuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto maaliskuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20maaliskuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto marraskuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20marraskuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto marraskuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20marraskuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto toukokuu 2021. 2021. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20toukokuu%202021.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Liikennetilasto toukokuu 2022. 2022. Port Of HaminaKotka. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Liikennetilasto%20toukokuu%202022.pdf> [viitattu 9.3.2023].

Linnanmäki, E. S.a. Historian influenssapandemiat. Katsaus. PDF-tiedosto. Saatavissa: <https://www.ebm-guidelines.com/xmedia/duo/duo95933.pdf> [viitattu 5.9.2023].

Loiste. 2022. HaminaKotka sataman uutisia: Sataman liikenne erittäin hyvällä tasolla, transitolannoitteet huolena. *HaminaKotka satama Oy* 2/2022. Verkkolehti. Saatavissa: [https://issuu.com/hamina-kotka/docs/hks\\_loiste\\_2\\_2022\\_fin\\_nettiin?fr=sMDJmMTM1MTY1NzM](https://issuu.com/hamina-kotka/docs/hks_loiste_2_2022_fin_nettiin?fr=sMDJmMTM1MTY1NzM) [viitattu 15.3.2023].

Lukkari, E. 2022. Ukrainan sota kolhii Suomen logistiikkaketjuja. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ostologistiikka.fi/kategoriat/scm/ukrainan-sota-kolhii-suomen-logistiikkaketjuja> [viitattu 10.2.2023].

Maailmanpoliittisen tilanteen vaikutuksia liikennejärjestelmään. 2023. Traficom. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maailmanpoliittisen-tilanteen-vaikutuksia-liikennejarjestelmaan> [viitattu 5.3.2023].

Mattila, T. 2023. Myyntijohtaja. Haastattelu. 6.9.2023. Steveco Oy.

Naski, K. 2022a. HaminaKotka Satama Oy:n liikennetiedote maaliskuu 2022. Port Of HaminaKotka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/sataman-uutiset/haminakotka-satama-oy-n-liikennetiedote-maaliskuu-2022> [viitattu 27.3.2023].

Naski, K. 2022b. HaminaKotka Satama Oy:n liikennetiedote kesäkuu 2022. Port Of HaminaKotka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/sataman-uutiset/haminakotka-satama-oy-n-liikennetiedote-kesakuu-2022> [viitattu 29.3.2023].

Naski, K. 2023. HaminaKotka Satama Oy:n liikennetiedote joulukuun/vuosi 2022. Port Of HaminaKotka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/sataman-uutiset/haminakotka-satama-oy-n-liikennetiedote-joulukuuvuosi-2022> [viitattu 19.3.2023].

Ojala, L. 2022. Merikuljetukset ovat Suomen elämänlanka; niiden turvaaminen myös häiriötilanteissa on elintärkeää. WWW-dokumentti. Saatavissa: [Merikuljetukset ovat Suomen elämänlanka; niiden turvaaminen myös häiriötilanteissa on elintärkeää - Centrum Balticum](#) [viitattu 10.2.2023].

Pesonen-Smith, A. 2022. Risteilyturisteja vyöryy nyt yllättäen Turkuun – amerikkalaiset pitävät Itämeren vaaravyöhykkeenä. WWW-dokumentti. Saatavissa: [Risteilyturisteja vyöryy nyt yllättäen Turkuun – amerikkalaiset pitävät Itämeren vaaravyöhykkeenä - Taloussanomat - Ilta-Sanomat](#) [viitattu 20.3.2023].

Puolustusministeriö. 2009. Talvisota 1939–1940. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.defmin.fi/talvisota/> [viitattu 5.9.2023].

Saaranen-Kauppinen, A. Puusniekka, A. 2006a. Haastattelu. KvaliMOTV. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6\\_3.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_3.html) [viitattu 1.9.2023].

Saaranen-Kauppinen, A. Puusniekka, A. 2006b. Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä. KvaliMOTV. WWW-dokumentti. Saatavissa: [KvaliMOTV - 1.2 Mitä laadullinen tutkimus on: lyhyt oppimäärä \(tuni.fi\)](#) [viitattu 24.2.2023].

Saaranen-Kauppinen, A. Puusniekka, A. 2006c. Reliabiliteetti. KvaliMOTV. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3\\_3\\_2.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L3_3_2.html) [viitattu 11.9.2023].

Satamanosat s.a. Port of HaminaKotka. WWW-dokumentti. 30.06.2023. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/tietoa-satamasta/satamanosat> [viitattu 13.2.2023].

Sataman tuonti kasvussa ja vienti laskussa. 2022. Kotkan kaupunki. WWW-dokumentti. Saatavissa: [Sataman tuonti kasvussa ja vienti laskussa | Kotkan kaupunki](#) [viitattu 19.3.2023].

Suurin Yleissatama Suomessa s.a. Port of HaminaKotka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.haminakotka.com/fi/tietoa-satamasta/suurin-yleissatama-suomessa> [Viitattu 13.2.2023].

Steveco yrityksenä s.a. Steveco. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.steveco.fi/fi/index/steveco/scpvxiaeq.html> [viitattu 6.9.2023].

Vaikutukset lentoliikenteeseen. 2022. Tieto.Traficom. WWW-dokumentti. 30.06.2023. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maailmanpoliittisen-tilanteen-vaikutuksia-liikennejarjestelmaan> [viitattu 5.3.2023].

Vaikutukset rautatieliikenteeseen. 2022. Tieto.Traficom. WWW-dokumentti. 30.06.2023. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maailmanpoliittisen-tilanteen-vaikutuksia-liikennejarjestelmaan> [viitattu 5.3.2023].

Vaikutukset tieliikenteeseen. 2022. Tieto.Traficom. WWW-dokumentti. 30.06.2023. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maailmanpoliittisen-tilanteen-vaikutuksia-liikennejarjestelmaan> [viitattu 5.3.2023].

Vaikutukset vesiliikenteeseen. 2022. Tieto.Traficom. WWW-dokumentti. 30.06.2023. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/maailmanpoliittisen-tilanteen-vaikutuksia-liikennejarjestelmaan> [viitattu 5.3.2023].

Venäjän hyökkäys Ukraina – tilastotietoa vaikutuksista. S.a. Tilastokeskus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://guides.stat.fi/kotimaisentilastotie-donopas/venajan-hyokkays-ukraina> [viitattu 24.2.2023].

Vesikuljetusten kuljetusmäärät. 2021. Tieto.Traficom. WWW-dokumentti. 31.3.2023. Saatavissa: [Vesikuljetusten kuljetusmäärät | Tieto Traficom](#) [viitattu 10.2.2023].

Vientivalvontauutiset. 2022. Suomi ulkomailla. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://finlandabroad.fi/web/rus/ajankohtaista/-/asset\\_publisher/TV8iYvdcF3tq/content/venaja-pakotteet-maantiekuljetukset-eu-ssa-ja-alusten-paasy-satamiin/385035](https://finlandabroad.fi/web/rus/ajankohtaista/-/asset_publisher/TV8iYvdcF3tq/content/venaja-pakotteet-maantiekuljetukset-eu-ssa-ja-alusten-paasy-satamiin/385035) [viitattu 10.4.2023].

War in Ukraine. 2023. Global conflict tracker. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/conflict-ukraine> [viitattu 24.2.2023].

## Ukrainan kriisin vaikutukset HaminaKotka sataman toimintaan

Kyselyssämme on tarkoituksena kerätä tietoa miten Ukrainan kriisi on vaikuttanut Kotkan sataman yrityksiin työntekijöiden näkökulmasta. Olemme 2 liiketoiminnan logistiikan tradenomia Kotkasta, jotka keräävät tietoa opinnäytetyötä varten. Aiheenamme opinnäytetyössämme on Ukrainan sodan vaikutukset Kotkan sataman toimintaan. Kiitokset jo etukäteen vastauksistanne!

Yrityksesi nimi? (voit vastata myös halutessasi anonymisti mikäli et halua, että yrityksesi mainitaan opinnäytetyössämme)

Oma vastauksesi

---

Kuinka vahvasti koet Ukrainan kriisin vaikuttaneen yrityksenne toimintaan negatiivisesti?

- Erittäin paljon
- Paljon
- Jonkin verran
- Ei Yhtään

Onko Ukrainan Kriisillä ollut positiivisia vaikutuksia yrityksenne toimintaan?

- Kyllä
- Ei

Kuin paljon koet Ukrainan kriisin vaikuttavan yritykseesi tulevaisuudessa?

- Erittäin paljon
- Paljon
- Jonkin verran
- Vähän
- Ei vaikutusta

Miten koet Ukrainan kriisin vaikuttaneen työtehtäviisi/organisaatioosi?

Oma vastauksesi

