

## **Skärgårdens Wolt**

En affärsmodell för att lösa logistikutmaningar i  
Åbolands skärgård på ett hållbart sätt

Lukas Blomquist

Examensarbete för Företagsekonomi (YH)-examen

Utbildning Tradenom

Åbo 2024

# EXAMENSARBETE

Författare: Lukas Blomquist

Utbildning och ort: Företagsekonomi, Åbo

Inriktning: Marknadsföring

Handledare: Annemari Andréén

Titel: Skärgårdens Wolt: En affärsmodell för att lösa logistikutmaningar i Åbolands skärgård på ett hållbart sätt.

---

Datum: 04.05.2024  
SWOT-analys

Sidantal: 37

Bilagor: intervjufrågor, enkätfrågor, enkätsvar,

---

## Abstrakt

Detta examensarbete syftar till att utforska och analysera en ”Wolt”-liknande affärsidé för att utveckla logistiksystemet i Åbolands skärgård. Dessutom syftar arbetet till att utforska och analysera utmaningar med logistiken i skärgården. Skärgården utgör en viktig del av Finlands geografi och kulturarv, samtidigt som den kräver svåra logistiklösningar för att säkerställa smidig rörlighet av varor.

I detta arbete definieras logistikens roll och utveckling i skärgården. Genom en kvalitativ forskningsmetodik, inklusive intervjuer, utforskas de centrala aktörerna och de faktorer som påverkar logistiksystemet i Åbolands skärgård. Utmaningar och möjligheter som uppstår på grund av geografiska och infrastrukturella förhållanden analyseras. I examensarbetet genomförs en undersökning om man kunde implementera en affärsidé liknande till ”Wolt”. Affärsidén bygger på att använda sig av personbilar och små båtar som redan åker till Åbolands skärgård. ”Wolt” fungerar med att anlita kurirpartners som egenföretagare som sedan levererar varor mot ett pris.

Resultaten visar att logistiksystemet i Åbolands skärgård är komplext och påverkas av flera aktörer och företag. De huvudsakliga utmaningarna inkluderar infrastruktur och teknologi. Samtidigt identifieras innovativa strategier och lösningar som utvecklats för att hantera dessa utmaningar och främja en effektiv och hållbar logistik i skärgården.

Denna uppsats avslutas med en diskussion av resultaten och ger insikter som kan vara av intresse för beslutsfattare inom logistikområdet i Åbolands skärgård. Examensarbetet avslutas med en slutsats som analyserar huvudresultaten och besvarar frågeställningarna.

Detta arbete bidrar till en fördjupad förståelse av logistikens betydelse i Åbolands skärgård och betonar vikten av anpassade och hållbara logistiklösningar för att stödja skärgården.

---

Språk: svenska

Nyckelord: logistik, skärgården, affärsmodell

# OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Lukas Blomquist

Koulutus ja paikkakunta: Företagsekonomi, Åbo

Suuntautumisvaihtoehto: Markkinointi

Ohjaaja(t): Annemari Andréén

Nimike: Saariston Wolt: Liiketoimintamalli Turun saariston logististen haasteiden ratkaisemiseksi kestäväällä tavalla.

---

Päivämäärä: 04.05.2024 Sivumäärä: 37

Liitteet: haastattelukysymykset, tutkimuskysymykset, kyselyvastaukset, SWOT-analyysi

---

## Tiivistelmä

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia ja analysoida ”Woltin” kaltaista liikeideaa logistiikkajärjestelmän kehittämiseksi Turunmaan saaristossa. Lisäksi työssä pyritään tutkimaan ja analysoimaan logistiikan haasteita saaristossa. Saaristo on merkittävä osa Suomen geografiaa ja kulttuuriperintöä, samalla vaatien haastavia logistiikkaratkaisuja varmistaakseen tavaroiden sujuvan liikkumisen.

Tässä työssä määritellään logistiikan rooli ja kehitys Turunmaan saaristossa. Laadullisen tutkimusmenetelmän, mukaan lukien haastattelut, avulla tutkitaan keskeiset toimijat ja tekijät, jotka vaikuttavat logistiikkajärjestelmään Turunmaan saaristossa. Maantieteellisiin ja infrastruktuurillisiin olosuhteisiin perustuvat haasteet ja mahdollisuudet analysoidaan. Opinnäytetyössä tutkitaan voitaisiinko ”Wolt” kaltainen liikeidea toteuttaa Turunmaan saaristossa. Liikeidea perustuu siihen, että käytettäisiin jo kulkevia henkilöautoja ja pieniä veneitä kuljettamaan tuotteita. ”Wolt” toimii niin että he hankkivat lähettikumppaneita, jotka sitten toimittavat kuljetuksia rahaa vasten.

Tulokset osoittavat, että logistiikkajärjestelmä Turunmaan saaristossa on monimutkainen ja siihen vaikuttavat useat toimijat ja yritykset. Pääasialliset haasteet sisältävät infrastruktuurin ja teknologian. Samalla tunnistetaan innovatiivisia strategioita ja ratkaisuja, jotka on kehitetty näiden haasteiden hallitsemiseksi ja tehokkaan ja kestävä logistiikan edistämiseksi saaristossa.

Tämä tutkielma päättyy keskusteluun tuloksista ja tarjoaa näkemyksiä, jotka voivat olla kiinnostavia päätöksentekijöille logistiikan alalla Turunmaan saaristossa. Opinnäytetyö päättyy johtopäätökseen, jossa analysoin tulokset ja vastaan kysymyksiin.

Tämä työ edistää ymmärrystä logistiikan merkityksestä Turunmaan saaristossa ja korostaa räätälöityjen ja kestävien logistiikkaratkaisujen tärkeyttä saariston tukemisessa.

---

Kieli: ruotsi

Avainsanat: logistiikka, saaristo, bisnesmalli

# BACHELOR'S THESIS

Author: Lukas Blomquist

Degree Programme: Business administration, Turku

Specialisation: Marketing

Supervisor(s): Annemari Andréén

Title: Wolt of the Archipelago: A business model to solve logistics challenges in the Turku archipelago in a sustainable way.

---

Date: 04.05.2024

Number of pages: 37

Appendices: survey questions, interview questions, survey responses, SWOT-analysis

---

## Abstract

This bachelor's thesis aimed to explore and analyze a “Wolt”-like business idea for developing the logistics system in the Åboland archipelago. In addition, the work aimed to explore and analyse the challenges of logistics in the Archipelago. The archipelago is a significant part of Finland's geography and cultural heritage that requires challenging logistics solutions to ensure the smooth movement of goods.

This work defined the role of logistics in the Åboland archipelago. Through qualitative research methods, including interviews, the key actors and factors influencing the logistics system in the archipelago were explored. Challenges and opportunities arising from geographical and infrastructural conditions were analyzed. In the bachelor's thesis, an analyze is carried out into whether a business idea similar to “Wolt” could be implemented. The business idea is based on using passenger cars and small boats that already travel to the Åboland archipelago. “Wolt” works by hiring courier partners as self-employed who then deliver goods for a price.

The results indicated that the logistics system in the Åboland archipelago is complex and influenced by several stakeholders and businesses. Primary challenges include infrastructure and technology. Simultaneously, innovative strategies and solutions developed to address these challenges and promote efficient and sustainable logistics in the archipelago were identified.

The thesis concluded with a discussion of the practical implications of the results and provided insights that may be of interest to decision-makers in the field of logistics in the Åboland archipelago. Lastly, a summary of the main findings, an analysis of the results, and answers to the question posed at the beginning of this thesis were presented.

This work contributes to an enhanced understanding of the importance of logistics in the Åboland archipelago and underscores the importance of tailored and sustainable logistics solutions to support the archipelago.

---

Language: Swedish

Key words: logistics, archipelago, business model

# Innehållsförteckning

1	Inledning .....	1
1.1	Problembeskrivning .....	1
1.2	Syfte .....	1
1.3	Avgränsningar .....	2
1.4	Uppbyggnaden av examensarbetet & metoder .....	2
1.5	Frågeställningar .....	2
2	Logistik i skärgården .....	3
2.1	Cirkulära materialflöden .....	3
2.2	Geografiska hinder .....	4
2.3	Viktiga aktörer .....	5
2.4	Infrastrukturen .....	8
2.5	Miljö .....	9
3	Metod .....	10
3.1	Forskningsansats .....	10
3.2	Datainsamlingsmetoder .....	11
3.3	Urval och dataanalysmetoder .....	12
4	Wolt i Åbolands skärgård .....	13
4.1	Implementering .....	14
4.2	Hinder .....	15
5	Resultat .....	16
5.1	Intervju Kim Friman .....	16
5.2	DB Marina - Intervju Roger Othman .....	17
5.3	Intervju Björn Backman .....	17
5.4	Hotell Hyppeis – intervju Sam Fagerlund .....	19
5.5	Intervju – Panu Keski-Nisula .....	20
5.6	Företagare – Intervju Sam Forsbom .....	21
5.7	Enkät .....	22
6	Analys .....	22
6.1	Modell .....	23
7	Slutsats .....	24
7.1	Sammanfattning av arbetets huvudpunkter .....	24
7.2	Svar på forskningsfrågorna .....	25
7.3	Kritisk granskning .....	26
8	Slutdiskussion .....	26

9	Källförteckning .....	27
10	Enkätfrågorna:.....	30
11	Intervjufrågorna:.....	31
12	Enkät svar:.....	33
13	SWOT: .....	37

## Intervjuer:

Kim Friman - expert inom logistik 7.3.2024

Roger Othman - DB Marina 21.3.2024

Björn Backman - Regional direktör inom logistik 17.4.2024

Panu Keski-Nisula - Commercial director 17.4.2024

Sam Fagerlund - Ägare av Hotell Hypeis 17.4.2024

Sam Forsbom - Företagare 18.4.2024

## Figurförteckning

Figur 2: Modell 2 .....	24
Figur 1: Modell 1 .....	24

# 1 Inledning

Skärgården är unik och utgör en viktig del av kusten i Finland. Skärgården utgör en av de mest fascinerande och logistiskt utmanande miljöerna i Finland. Denna plats är inte bara en plats för natursköna utsikter och kulturellt arv, utan även en viktig plats för handel, transporter och samhällsinfrastruktur.

Skärgården erbjuder en kombination av möjligheter och utmaningar när det kommer till logistik. Å ena sidan är det en resursrik miljö som erbjuder handel, turism, och möjligheter till energiproduktion. Å andra sidan finns det logistiska hinder som begränsad tillgång till fast mark, varierande väderförhållanden och långa transportavstånd. Därför är det av viktigt att förstå och effektivisera logistiksystemen i skärgården.

## 1.1 Problembeskrivning

Trots skärgårdens betydelse som en kulturell skatt är det nödvändigt att ta itu med de utmaningar som den presenterar inom området för logistik. Dessa utmaningar inkluderar ineffektiv transport, ökad miljöpåverkan och svårigheter i att tillhandahålla nödvändiga tjänster till skärgårdsbefolkningen.

## 1.2 Syfte

Syftet med detta slutarbete är att utforska logistikens roll och utmaningar i skärgården. Dessutom kommer jag att granska möjliga logistiklösningar och deras påverkan på hållbarhet och ekonomisk utveckling i skärgården.

I mitt slutarbete kommer jag att fokusera på att undersöka potentialen för att implementera ett system liknande ”Wolt” till skärgårdens logistikprocesser. Det betyder att man skulle anställa kurirpartners som egen företagare som sedan skulle leverera varor mot ett pris. Wolt, som framgångsrikt har revolutionerat leveransbranschen för restaurangmat genom att samla massor av frilansande leverantörer, kommer jag att utforska och analysera om ett liknande koncept kan tillämpas på varutransporter i Åbolands skärgård.

### **1.3 Avgränsningar**

Detta slutarbete kommer att fokusera på Åbolands skärgård som en specifik geografisk kontext och begränsas till att utforska logistikens aspekter inom detta område. Dessutom avgränsar jag logistiken till endast varutransporten med personbilar och små båtar. Jag kommer inte behandla andra aspekter av skärgårdsutveckling såsom kulturarv eller turism som separata ämnen. I stället kommer jag att koncentrera på att identifiera och analysera logistikrelaterade transportutmaningar och möjligheter som finns i Åbolands skärgård.

### **1.4 Uppbyggnaden av examensarbetet & metoder**

Examensarbetet är uppbyggt på följande sätt: Först presenteras teorin, varefter metoder och resultat diskuteras. Slutligen görs en analys av resultaten och vad som skulle kunna forskas på i framtiden. I examensarbetet använder jag teori om logistik, intervjuer och en enkät för att genomföra undersökningen.

### **1.5 Frågeställningar**

För att uppnå syftet med detta arbete kommer jag att undersöka följande frågeställningar:

- Är en affärsidé liknande ”Wolt” eftertraktad i Åbolands skärgård?
- Kan man förbättra logistiksystemet hållbart genom att använda personbilar och båtar som redan åker ut till skärgården?

Hypotesen som detta arbete bygger på är att genom att identifiera och adressera de specifika logistikproblemen i Åbolands skärgård kan man bidra till en mera hållbar och effektiv användning av resurserna i området och främja en positiv utveckling.

Denna studie är av relevans inte bara för de som är intresserade av logistik och transport, utan även för boende i skärgården och företag som arbetar i skärgården. Genom att hitta och föreslå lösningar på transportutmaningar i Åbolands skärgården hoppas jag att detta arbete kan bidra till en bättre förståelse av och främjande av utvecklingen i Åbolands skärgård.

## 2 Logistik i skärgården

Logistik är kärnan i effektiv hantering, lagring och distribution av varor och tjänster, och dess roll är avgörande för att säkerställa en smidig och effektiv rörelse av resurser inom alla samhällen. I skärgårdsområdet blir logistiken ännu mera utmanande på grund av den specifika geografiska miljön och förutsättningarna som miljön erbjuder. Åbolands skärgård, utgör en komplex miljö där logistikens betydelse blir särskilt framträdande.

Logistikens roll i Åbolands skärgård sträcker sig bortom bara hantering av varutransporter. Den påverkar i hög grad ekonomiska utvecklingen och samhällsfunktionerna. Genom att underlätta tillgången till resurser, infrastruktur för handel och möjliggöra kommunikation mellan olika öar och fastlandet, spelar logistik en avgörande roll för att stödja ekonomiska aktiviteter och främja sociala relationer i skärgården.

I böckerna av Kossila (2020) och Hokkanen och Karhunen (2014) diskuteras olika aspekter av logistikens roll i att stödja ekonomisk utveckling och samhällsfunktioner. Dessa källor ger en bredare förståelse för logistikens betydelse i olika geografiska sammanhang och ger en utgångspunkt för att undersöka logistikens roll i Åbolands skärgård. Genom att kombinera teoretiska perspektiv med praktisk förståelse kan man bättre förstå de utmaningar och möjligheter som området står inför.

Enligt Hokkanen och Karhunen (2014, s. 365) lönar det sig att använda ett effektivt lönesystem för att främja motivationen hos arbetarna. Motivationen och prestandan är högre för dem som arbetar med prestationsbaserad lön jämfört med dem som arbetar med timlön.

I skärgården, med dess långa sträckor, måste man ta hänsyn till båda aspekterna för att möjliggöra förbättringar av transporterna.

### 2.1 Cirkulära materialflöden

I forskningen har man kommit fram att cirkulära materialflöden kan hjälpa i frågor kring logistiken. Cirkulära materialflöden innebär att man traditionellt har lagt ett värdeflöde med tanken att varje steg ökar värdet på den slutliga produkten (Kossila, 2020, s. 25). Enligt Kossila L. (2020, s. 25–27) är cirkulära materialflöden viktiga för att uppnå hållbarhet. Ett par enkla sätt att främja detta är att flera användare delar på samma produkter, exempelvis

bilar, böcker och elektroniska apparater. Denna modell av att dela skulle förbättra även logistiken i skärgården eftersom det finns begränsade resurser tillgängliga där.

Digitaliseringen hjälper oss också att förbättra cirkulära materialflöden. Med hjälp av artificiell intelligens kunde man förbättra logistikkedjorna och på detta sätt kunna använda samhällets resurser mera effektivt och cirkulärt. (Kossila L., 2020, s. 101).

Enligt Kossila L. (2020, s. 160) skall man ta hänsyn till arbetsmiljön när man anpassar cirkulära materialflöden. För företagen krävs långsiktig lönsamhet, samtidigt som arbetet måste kopplas till hållbara principer inom jord- och skogsbruk.

## 2.2 Geografiska hinder

Skärgårdens geografiska kännetecken utgör betydande hinder för transporter. Skärgården med dess natur och med de många öar och vattendrag, skapar svåra logistikflöden som kräver noggrann planering och hantering. I Finlands skärgård har vi 224 661 öar (jord- och skogsbruksministeriet, u.å.). Transport av varor och personer mellan öar och till fastlandet möts av olika geografiska hinder, såsom:

- Avstånd: stora spridningen av öar och avstånden mellan dem leder till längre transportsträckor, vilket ökar transporttiderna och kostnaderna.
- Vattenhinder: flera öar i skärgården kräver sjö- och vattentransporter, vilket kan vara mer tidskrävande och komplicerat än landtransporter.
- Terräng: variationer i terrängen, inklusive klippiga kuster och smala vägar, kan begränsa tillgängligheten för vissa transportmedel och kräva specialiserad utrustning och fordon.

Dessa hinder påverkar logistikprocesserna genom att göra det svårare och dyrare för transporter, vilket kan leda till längre leveranstider och minskad effektivitet.

Klimatförhållandena i skärgården, väderförhållanden och säsongsvariationer, påverkar i hög grad transportprocesserna. Isförhållanden under vintermånaderna kan begränsa tillgängligheten för sjö- och vattentransporter och kräva användning av isbrytare eller andra specialiserade fartyg. Vind och vågor kan göra sjöfarten farligare och orsaka förseningar

eller inställda transporter. Under sommarmånaderna ökar turisttrafiken, vilket ytterligare komplicerar transportlogistiken.

Klimatförhållanden och säsongspåverkan påverkar logistikprocesserna genom att öka risken för förseningar och transportavbrott samt genom att öka kraven på säkerhet och beredskap.

Bristen på infrastruktur i Åbolands skärgård utgör en annan betydande utmaning för logistikprocesserna. Det finns brist på välutvecklade vägar, hamnar och andra logistikfaciliteter som behövs för att stödja effektiva transportflöden.

Jungar (2022) förklarar att infrastrukturen i Åbolands skärgård är redan överbelastad. Den begränsade tillgången på infrastruktur kan leda till följande problem:

- Begränsad tillgänglighet: bristen på vägar och hamnar kan göra det svårt att nå vissa öar eller att transportera stora mängder gods.
- Kapacitetsbegränsningar: brist på infrastruktur kan begränsa transportkapaciteten och därigenom öka kostnaderna och transporttiderna.
- Sårbarhet: bristande infrastruktur kan göra transportvägarna mer sårbara för skador och olyckor, vilket ytterligare komplicerar logistikprocesserna.

Det finns många olika utmaningar och hinder vilket leder till mycket krävande lösningar för miljön i Åbolands skärgård. Jungar (2022) tar fram hur kommunerna redan träffas två gånger om året för att diskutera om vägkartan som lagas för att förbättra bristen på infrastruktur i Åbolands skärgård.

## **2.3 Viktiga aktörer**

Inom logistiksektorn i skärgården finns det flera viktiga aktörer som spelar avgörande roller för att säkerställa smidiga och effektiva logistikflöden. Dessa aktörer inkluderar:

1. Transportföretag: företag som ansvarar för sjö- och landtransporter av varor och passagerare mellan öar och till fastlandet.
2. Hamnar och terminaler: infrastrukturanläggningar som fungerar för lastning, lossning och omlastning av gods och passagerare.

3. Logistikföretag: företag specialiserade på logistiktjänster såsom lagring, distribution och transportplanering.

4. Myndigheter: lokala, regionala och nationella myndigheter som reglerar och övervakar logistikverksamhet, infrastruktur och riktlinjer för logistiken.

5. Leverantörer och näringslivet: företag och individer som är involverade i produktion och konsumtion av varor och tjänster och som är beroende av logistiksektorn för att transportera sina produkter till marknaden.

Genom att identifiera dessa aktörer kan man bättre förstå de olika rollerna och ansvarsområdena inom logistiksektorn och hur de samverkar för att underlätta logistikflöden.

För att effektivt hantera logistikflöden i skärgården krävs samarbete och samordning mellan olika aktörer. Detta samarbete kan ta olika former, inklusive:

Partnerskap och allianser: transportföretag, hamnar och logistikföretag kan bilda partnerskap och allianser för att dela resurser, infrastruktur och expertis och för att förbättra effektiviteten i logistikprocesserna.

Teknologisk integration: genom användning av avancerade teknologiska lösningar, såsom GPS-spårning, internet och molnbaserade system, kan olika aktörer integrera sina verksamheter och samarbeta i realtid för att optimera logistikflöden.

Samordning av resurser: genom att dela information om tillgängliga resurser, efterfrågan och transportplaner kan aktörer samordna sina aktiviteter för att minska tomkörningar och optimera användningen av transportmedel och infrastruktur.

I den utmanande miljön i Åbolands skärgård är det viktigt att alla aktörer samverkar för att lyckas lösa utmaningarna och de hinder som finns. Friman (enligt vainu.io & pargas.fi, 2024) tar fram statistiken om hur många bilar som kör på skärgårdsvägen. Åbolands skärgårdsväg har ungefär 11 000 fordon som passerar dagligen mellan Pargas och S:t Karins. Av dessa är cirka 680 tunga fordon. Om man fick dessa att samverka med att transportera varor kunde man förbättra transporten till Åbolands skärgård på ett hållbart sätt.

Enligt Jonsson, P och Mattson, S. (2016) och Karrus, K. (2005) är vikten av samarbete och samordning mellan olika aktörer inom logistiksektorn av avgörande roll. Dessa två böcker ger inblick i hur olika aktörer kan samarbeta för att förbättra logistikflöden och uppnå ökad

effektivitet och konkurrenskraft. Ett bra exempel på hur man kan förbättra logistikflödet genom samarbete är hur leveranserna för närvarande utförs till Skärgården. Genom att dela på frakten kan flera företagsprodukter levereras med samma transport.

Logistiksektorn är intimt sammankopplad med näringslivet i Åbolands skärgård, där effektiva transportprocesser är avgörande för att stödja en mängd olika sektorer och verksamheter. Genom att analysera statistik och data om näringslivet i skärgården kan man få insikt i olika sektors behov av logistikstöd och om hur logistik påverkar deras verksamhet.

Enligt data från Finlands statistiska centralbyrå (Tilastokeskus, u. å.) finns det en betydande mängd företag och invånare som är aktiva i skärgården. Informationen ger en övergripande bild av näringslivets omfattning och dess behov av logistikstöd. Till exempel kan man från data som Finlands statistiska centralbyrå erbjuder upptäcka att det finns cirka 2 700 företag i området, med olika inriktningar och verksamhetsområden.

Genom att titta på olika sektorer inom näringslivet i skärgården kan man identifiera deras specifika behov av logistikstöd och hur logistiken påverkar deras verksamhet. Några viktiga sektorer enligt jord- och skogsbruksministeriet (u.å.) inkluderar:

1. Turism och fritidssektor: skärgården är en populär destination för turism och fritid, vilket skapar behov av logistikstöd för att transportera turister och fritidsresenärer mellan öar och till och från fastlandet.
2. Fiskeindustrin: fiske är en viktig näring i skärgården, och logistik spelar en avgörande roll för att transportera fångsten till marknaden och distribuera fiskeprodukter till olika destinationer.
3. Jordbruks- och livsmedelssektorn: jordbruk och livsmedelsproduktion är också vanliga verksamheter i skärgården, och logistik behövs för att transportera jordbruksprodukter och livsmedel till marknader och konsumenter.
4. Bygg- och infrastruktursektorn: med utvecklingen av infrastruktur och fastighetsprojekt i skärgården krävs logistikstöd för att transportera material och utrustning till byggarbetsplatser och för att hantera avfall och överskottsmaterial.

Genom att förstå behoven och utmaningarna inom olika sektorer kan logistiksektorn anpassa sina tjänster och lösningar för att bättre stödja näringslivet i skärgården.

Genom att använda data från Finlands statistiska centralbyrå (u.å.) kan vi få en bättre helhetsbild för sambandet mellan logistik och näringslivet i Åbolands skärgård och hur de två sektorerna ömsesidigt påverkar varandra.

## 2.4 Infrastrukturen

Logistikinfrastrukturen i skärgården spelar en avgörande roll för att möjliggöra effektiv transport. För att förbättra logistikinfrastrukturen och möta de utmaningarna som finns i skärgården krävs strategier och investeringar som är anpassade till regionens specifika behov och förhållanden. Enligt Jungar (2022) är det viktigt att åtgärda bristerna en efter en. Bristen hotar de grundläggande förutsättningarna i Åbolands skärgård.

Bristen på infrastruktur som vägar och hamnar hindrar transporten. Enligt Sutherland (2019) är innovationer viktiga: till exempel flygande bilar som utvecklas för att adressera liknande utmaningar i andra sammanhang genom att minska restiden och koldioxidutsläppen, vilket skulle kunna anpassas för skärgårdens förhållanden. Flygande bilar kan låta extremt men med framtidens teknologi kan de enligt Sutherland bli verklighet.

Några saker man måste tänka på när man undersöker infrastrukturen av transporten.

- Utvärdering av behov: en omfattande utvärdering av befintlig infrastruktur och logistikflöden är nödvändig för att identifiera brister och behov av förbättringar.
- Prioritering av investeringar: efter att behoven har identifierats bör investeringar prioriteras för att adressera de mest akuta problemen, såsom bristande tillgänglighet eller kapacitetsbegränsningar.
- Teknologiska lösningar: användning av avancerad teknologi, såsom GPS-spårning och internet, kan förbättra effektiviteten och synligheten i logistikflödena, vilket möjliggör bättre planering och hantering.

Genom att samarbeta med offentliga och privata aktörer kan logistiksektorn dra nytta av gemensamma resurser och expertis för att genomföra infrastrukturprojekt effektivt och hållbart. Enligt Caris et al. (2014) utgör effektiv integration av inre vattenvägstransport inom den intermodala försörjningskedjan utmaningar. Detta inkluderar att utveckla systemomfattande modeller för inre vattenvägstransport och integrera operativa

planeringssystem för att främja effektiv verksamhet. Som exempel kan tas utvecklingen av hamnen i Dalsbruk. I artikeln Ölander, A (2020) konstateras att genom att investera i gästhamnen och utöka kapaciteten har hamnen i Dalsbruk lockat fler företag och ökat handelsvolymerna, vilket har bidragit till ekonomisk tillväxt och sysselsättning i området.

Traditionella fordon och båtar är inte effektiva för att navigera i det komplexa nätverket av öar, vilket kräver specialiserade lösningar som lågkostnadsautonoma undervattensfordon för kustapplikationer (Alvarez et al., 2009). Detta är en möjlighet i framtiden: använda sig av drönare och andra nya specialiserade fordon för att göra logistikprocessen effektivare.

Infrastrukturen är viktig när det kommer till att förbättra logistikprocessen i Åbolands skärgård. Att bygga terminaler för att förbättra infrastrukturen kan hjälpa logistiken. Det billigaste sättet att transportera varor är inte alltid via en rak linje. Det är där terminalerna kommer in i bilden. Det är viktigt att undersöka hur många terminaler som behövs, var de ska placeras och vem som ska driva dem (Storhagen, 2003, s. 155).

## 2.5 Miljö

I dagens samhälle är hållbarhet ett centralt fokusområde, och logistiksektorn är inget undantag. Med den ökande medvetenheten om miljöutmaningar som klimatförändringar och resursförbrukning blir det allt viktigare att integrera gröna alternativ i logistikprocesserna för att minimera miljöpåverkan och främja en hållbar utveckling. I följande kapitel berättas om några av de gröna alternativen inom logistik och deras positiva effekter på miljön.

En betydande del av logistikens koldioxidutsläpp kommer från fordon som används för transport av varor. Genom att övergå till miljövänliga fordon och bränslen, såsom el- och hybridbilar, biogas- och vätgasdrivna fordon, kan logistikföretag minska sina utsläpp av växthusgaser betydligt. En forskning av Aguilar P. (2022) visar att övergången till miljövänliga bränslen och elbilar kan minska koldioxidutsläppen tillräckligt för en koldioxidneutral värld.

Genom att implementera dessa gröna alternativ i logistikprocesserna kan företag bidra till att bevara miljön och främja en hållbar utveckling. Enligt en rapport från United Nations Environment Programme (2019) är övergången till hållbara logistiklösningar avgörande för att uppnå de globala hållbarhetsmålen och bekämpa klimatförändringarna.

### 3 Metod

I min undersökning kommer jag att tillämpa en kvalitativ forskningsansats för att utforska intresset för att implementera en Wolt-aktig affärsmodell för att effektivisera logistiken i skärgården. Genom att använda denna ansats kommer jag att fokusera på att förstå deltagarnas tankar, känslor och upplevelser kring detta ämne, samt undersöka de olika aspekterna av deras motivation och eventuella bekymmer.

Dessutom kommer jag att inkludera sammanfattande intervjuer av experter inom området och dra slutsatser baserade på deltagarnas synpunkter och erfarenheter. Dessa intervjuer kommer att ge mig möjlighet att sammanfatta och analysera de huvudsakliga teman och mönster som framkommit under studiens gång. Jag använder som hjälp guiden till intervjuande av Andersen (1994, s. 82 – 83).

#### 3.1 Forskningsansats

Genom att använda en kvalitativ forskningsansats och intervjuer kunde jag få en bredare förståelse om ämnet. Detta bidrog till en mera djupgående analys av frågan och förhoppningsvis genererar insikter som kan vara användbara för att fatta framtida beslut och initiativ kring transport av varor till skärgården. För att göra forskningen rätt använde jag guiden av Spoken (18.10.2022.) och boken av Andersen (1994).

För att säkerställa en mångsidig och omfattande undersökning använde jag mig inte bara av kvalitativ datainsamling utan också kvantitativa data i form av enkäter. Genom att inkludera både kvantitativa och kvalitativa metoder kunde jag få en mer heltäckande och djupgående förståelse av besvararnas åsikter relaterade till logistikproblemet i skärgården. För att genomföra kvantitativa delen rätt använder jag mig av guiden Spoken (6.9.2022.) och boken av Andersen (1994).

När jag väljer hur jag ska få data måste jag tänka på följande saker:

1. Undersökningsämnet.
2. Hur man uppfattar undersökningsämnet.
3. Undersökningens syfte.

Dessa tre punkter hjälpte mig att hitta rätt data för mitt slutarbete när det kommer till kvantitativa metoder och kvalitativa metoder. Skillnaden med kvantitativa metoder och kvalitativa metoder är mätbarheten. Kvalitativa metoder beskriver problemet och mäter ofta bara åsikter, medan kvantitativa metoder gör allt mätbart och kräver numerisk presentation. (Andersen, 1994, s. 70–71). Dessa metoder kompletterar varandra.

Genom att inkludera kvantitativa frågor i enkäten kan jag undersöka och analysera olika aspekter av besvararnas intresse. Jag kan mäta graden av intresse, identifiera mönster och trender i svaren och göra jämförelser mellan olika deltagargrupper baserat på deras svar.

Den kombinerade användningen av både kvalitativa och kvantitativa metoder i min undersökning möjliggör en mer djupgående analys av lösningen.

### **3.2 Datainsamlingsmetoder**

För att samla in data om intresset för lösningen och problemet med logistiken i skärgården använder jag mig av datainsamlingsmetoden, att distribuera en enkät i olika Facebook-grupper relaterade till Åbolands skärgård.

Det finns några olika sätt inom faktainsamlingsmetoder att samla in data:

1. dokumentstudier
2. observationsmetoder
3. frågemetoder

Jag kommer att använda mig av frågemetoder och dokumentstudier i mitt arbete (Andersen, 1994, s. 73–88).

Att använda Facebook-grupper som plattform för att nå potentiella deltagare i undersökningen innebär flera fördelar. För det första tillät det mig att nå ut till en bred och varierad publik som är direkt kopplad till skärgårdsområdena och som sannolikt har intresse för frågor som rör logistik och transport i detta område. Facebook-grupperna kan inkludera invånare, fritidsboende, företagare och andra intressenter som alla kan erbjuda unika perspektiv och insikter i ämnet.

Genom att distribuera enkäten i dessa grupper kunde jag nå en stor mängd potentiella deltagare på ett effektivt sätt. Enkäten lagades för att samla in information om besvararnas åsikter om problemen med logistiken i skärgården och om de trodde att en idé liknande till ”Wolt” kunde fungera. Genom att ställa öppna och slutna frågor kunde jag samla in kvantitativa data för att kvantifiera deltagarnas svar och även få kvalitativa insikter genom fria svarsalternativ.

Genom att använda Facebook-grupper som en plattform för datainsamling öppnades också möjligheten att skapa en dialog och interaktion med besvararna. Detta kan leda till en ökad förståelse för deras behov och önskemål och kan också bidra till att skapa engagemang och intresse för ämnet.

### **3.3 Urval och dataanalyismetoder**

För att genomföra en noggrann och trovärdig undersökning använde jag mig av specifika urvalsmetoder och dataanalyismetoder.

Urvalet av deltagare i undersökningen är avgörande för att säkerställa att resultatet var representativt och generaliserbart för den målgrupp jag ville undersöka. Jag använde mig av ett strategiskt urval för att välja deltagare som hade relevanta erfarenheter och kunskaper om ämnet. Detta inkluderade att välja deltagare från olika demografiska bakgrunder och geografiska områden för att säkerställa mångfald och representation.

Dessutom använde jag mig av ett bekvämlighetsurval för att nå deltagare genom tillgängliga kanaler och plattformar, såsom Facebook-grupper relaterade till skärgården. Detta möjliggjorde en effektiv rekrytering av besvarare och gjorde det möjligt för mig att samla in data från en stor och varierad population.

För att analysera insamlade data använde jag mig av både kvalitativa och kvantitativa metoder för att få en omfattande förståelse av svaren.

För den kvalitativa delen av dataanalysen använde jag mig av tematisk analys. Detta innebär att jag identifierade och analyserade mönster, teman och betydelsefulla insikter som framkommer genom besvararnas svar på enkätfrågor. Genom att kodifiera och kategorisera data kunde jag dra ut djupgående och meningsfulla insikter från besvararnas svar och erfarenheter.

Tack vare de olika datainsamlingsmetoderna jag använde kunde jag göra välgrundade slutsatser baserade på insamlade data och dra relevanta slutsatser och rekommendationer baserade på min forskning.

## 4 Wolt i Åbolands skärgård

Det finns flera lösningar som kan användas för att adressera de utmaningar som presenteras i Åbolands skärgård, till exempel finns det framsteg inom obemannade ytfartyg (USV) med sofistikerade styr-, navigerings- och kontrollfunktioner erbjuder både möjligheter och utmaningar för logistik och transport i en sådan miljö (Liu et al., 2016). Det viktiga att ta med sig är att Åbolands skärgårds unika geografiska och infrastrukturella utmaningar kräver innovativa och integrerade logistik- och transportlösningar, särskilt för bil- och båttransport.

En potentiell lösning för logistikproblemet i Åbolands skärgård kan vara att införa ett system liknande "Wolt" för varutransporter. Detta skulle innebära att fordon som reser till skärgården från större städer skulle kunna transportera varor och erbjudas betalning för att leverera dessa produkter till skärgården. Genom att implementera ett sådant system skulle man kunna dra nytta av den befintliga transportinfrastrukturen och maximera effektiviteten i varudistributionen till skärgården. Det skulle inte bara minska logistikkostnaderna utan också öka tillgängligheten för varor till öborna samt främja ekonomisk tillväxt och utveckling i området. Denna strategi skulle även kunna locka fler transportörer och bidra till att skapa en mer konkurrenskraftig och hållbar logistiksektor i skärgården. Dessutom skulle idén vara miljövänlig för att man inte skulle behöva bygga något nytt fysiskt, men man skulle utnyttja fordonen och vägarna som finns redan.

Genom att ta till sig den flexibilitet och det tillvägagångssätt som kännetecknar plattformar som Wolt, där leverantörer använder sina egna fordon för att transportera varor och tjäna extra pengar, hoppas jag kunna identifiera om en liknande affärsmodell kan fungera för varutransporter i skärgården.

Jag kommer att undersöka frågor som säkerhet, kostnadsfördelning och ansvar när det gäller förlorade eller skadade varor, liksom potentiella tekniska och organisatoriska hinder för att genomföra ett sådant system.

Genom att analysera dessa frågor och utforska potentiella lösningar, syftar mitt slutarbete till att bidra till utvecklingen av innovativa och hållbara logistiklösningar för Åbolands skärgård, som kan effektivisera varutransporter och gynna både leverantörer och konsumenter i området.

## 4.1 Implementering

Att implementera lösningen för transporter i skärgården skulle vara en krävande process, som kräver noggrann planering och hänsynstagande till flera faktorer. Ett av de främsta övervägandena är säkerheten för de transporterade varorna. Det är viktigt att försäkra sig om att varorna är skyddade under hela transportprocessen och att man har åtgärder på plats för att hantera situationer där produkterna kan bli stulna eller skadade. Dessutom måste man adressera frågan om ansvarsfördelning i händelse av skador eller förlust av varor under transporten.

En möjlig strategi för att hantera detta är att anta en affärsmodell liknande den som används av företaget Wolt. Genom att alla transportörer är egenföretagare som transporterar varor, skulle ansvaret för varorna ligga på den individuella transportören. Detta skulle ge motiveringen för transportörerna att vara mer noggranna och ansvarsfulla med hanteringen av varorna under transporten.

För att förverkliga detta koncept i praktiken krävs samarbete och koordinering med företag och aktörer i skärgården. Det skulle vara fördelaktigt att skapa en dedikerad plattform eller applikation där företagen och konsumenterna kan lägga upp sina transportbehov och där transportörer kan anmäla sig för att utföra transporter. Tanken är inte nödvändigtvis att göra detta till en heltidsarbetsplats, utan snarare som ett sätt för människor som ändå reser till eller från skärgården att tjäna extra pengar. För tillfället är det ett fenomen i Finland att tjäna extra pengar på sidan av jobbet (Rantanen, A, 2024). Därför skulle idén vara ett perfekt sätt att effektivisera transportprocesserna i Åbolands skärgård på ett miljövänligt sätt.

Genom att samarbeta med företagen och konsumenterna i skärgården och med att skapa en användarvänlig plattform för att matcha transportbehov med tillgängliga transportörer, kan man skapa en effektiv och hållbar lösning för varutransporter i skärgården, samtidigt som man ger människor möjlighet att tjäna extra inkomst. Detta skulle gynna både näringslivet i

skärgården och samhället som helhet genom att främja ekonomisk aktivitet och minska belastningen på befintliga logistiknätverk.

## 4.2 Hinder

När det gäller att skapa ett nätverk eller en tjänst liknande affärsidén Wolt kommer det att finnas en hel del hinder. Ett av de största problemen kommer att vara investeringar för att bygga upp tjänsten. Wolt grundades med hjälp av riskkapitalinvesteringar, vilket kan vara svårt att få till ett projekt i Åbolands skärgård.

Wolt idén fungerar genom att anlita kurirpartners som levererar beställningarna, och Wolt ansvarar för beställningen. Det finns många problem när det gäller att bygga ett liknande system för skärgården; man måste vara mycket noggrann med GDPR-reglerna. Ett annat stort hinder skulle troligen vara att företaget ansvarar för produkten om privatpersoner transporterar varorna, vilket kan bli mycket olönsamt om det börjar försvinna leveranser som företaget sedan måste ersätta.

I stället för att erbjuda hemleveranser skulle man kunna bygga upp olika hubbar i skärgården dit leveranserna skulle levereras och sedan kunde kunderna hämta upp sina beställningar därifrån. Denna tanke skulle kunna fungera.

## 5 Resultat

Nedanför visas resultaten av data jag samlat med de olika metoderna.

### 5.1 Intervju Kim Friman

I skärgården står logistiken inför svåra utmaningar som kräver innovativa lösningar. En intervju via Teams den 7.3 med Kim Friman, en expert inom logistik som nyligen börjat utforska alternativa logistiklösningar i Åbolands skärgård, belyser några av dessa utmaningar och potentialen i nya affärsmodeller. Friman poängterar att skärgårdens särskilda geografiska och infrastrukturella förhållanden, såsom smala vägar och behovet av färjor, skapar svåra logistiska hinder. I denna intervju frågade jag om Frimans åsikter om möjligheten att använda en digital plattform, liknande den hos Wolt, för att förbättra skärgårdslogistiken. Friman påpekar att de långa avstånden kombinerat med ett begränsat antal invånare gör dessa rutter mindre attraktiva för logistikföretag, vilket resulterar i högre kostnader och mindre tillgängliga tjänster. Dessutom är transport över vatten med färjor och båtar ett grundläggande krav för att nå de många öarna, vilket gör det krångligare ytterligare.

Trots dessa utmaningar ser Kim Friman en stor potential i att göra en "Wolt-liknande" affärsmodell för att tackla logistikproblemen i skärgården. Genom att utveckla en digital plattform skulle det vara möjligt att samordna olika transportmedel och aktörer inklusive lokala byggentreprenörer som kan använda sina fordon för att transportera varor. Denna modell skulle inte bara effektivisera varudistributionen utan också skapa en mer kostnadseffektiv och tillgänglig tjänst för skärgårdens invånare.

För att förverkliga denna vision är det avgörande att utveckla en användarvänlig och funktionell digital plattform. Plattformen bör erbjuda en transparent och enkel bokningsprocess, realtidsuppdateringar om leveranser, och möjlighet till anpassning efter lokala förhållanden och behov. Integrationen av lokala aktörer och resurser är nyckeln till framgång, vilket gör det möjligt att skapa en hållbar och inkluderande logistiktjänst som gynnar hela kommunen och området.

Kim Frimans insikter och idéer erbjuder en utgångspunkt för att adressera de logistiska utmaningarna i Åbolands skärgård. Genom att anta en innovativ affärsmodell, inspirerad av framgångsrika plattformar som Wolt, kan man öppna dörren för mer effektiva och tillgängliga transportlösningar. En digital plattform kan vara nyckeln till att övervinna

geografiska och infrastrukturella hinder, och därigenom stärka skärgårdssamhällenas livskvalitet och ekonomiska potential samtidigt som man följer hållbar utveckling.

## **5.2 DB Marina - Intervju Roger Othman**

Jag intervjuade Roger Othman den 21.3 via ett telefonsamtal för att få hans synpunkter och råd om hur man kan förbättra logistiken i skärgården. Jag ställde samma frågor till Roger som jag hade ställt till Kim Friman. Roger Othman ansvarar för logistiken på DB Marina i Dalsbruk på Kimitoön.

Othman inledde med att förklara att det största problemet för dem är att varor och kunder kommer från många olika håll, vilket gör situationen krånglig, många vägar måste korsas innan ett framgångsrikt resultat uppnås. Enligt Roger Othman skulle "Wolt"-konceptet kunna fungera om man tar hänsyn till eventuell sjötransport, vilket skulle vara viktigt för att få idén fungerande och effektiv. Othman sade även att sommarstugeägare skulle spela en stor roll i att få detta att fungera.

Dessutom ansåg Roger Othman att transporterna till skärgården, särskilt för de året runt boenden och företagen, behöver förbättras. Han poängterade att förbättringarna är viktigare för de permanenta invånarna än för sommargästerna. Han nämnde också att han hade funderat på en idé liknande "Wolt" för att förbättra logistiken. Othman hade också tänkt på en idé där drönare skulle användas för att transportera mindre försändelser till öarna i skärgården.

När jag frågade efter ytterligare råd, underströk han vikten av att beakta skillnaden mellan transport på land och vatten samt vikten av att skilja på tunga och lätta transporter. Han betonade också att det är avgörande att hitta ett kostnadseffektivt och praktiskt sätt att förbättra logistiken i skärgården.

## **5.3 Intervju Björn Backman**

Jag intervjuade Björn Backman den 17.4 via Teams för att få insikter inom ämnet logistik i skärgården, och specifikt transporterna. Björn Backman arbetar inom logistikindustrin som

regional direktör. Björn har dessutom växt upp i Åbolands skärgård och tillbringar fortfarande mycket av sin tid där, och förstår således områdets utmaningar.

Backman började med att säga att logistiken är välutvecklad i skärgården, men att det blir krångligt när man måste använda sig av förbindelsebåtar och ha bra koll på deras tidtabeller. En viktig aspekt enligt honom är att man måste tänka på logistiken som "kostar i tid, inte i kilometer" i skärgården jämfört med andra platser. Han tyckte också att tunga transporter redan är bra planerade i skärgården.

Enligt honom är det största problemet kapaciteten, och sedan kommer andra problem som till exempel farliga gods, som bränsle, vilket begränsar antalet bilar som kan lastas på en förbindelsefärja. Han berättade att man redan har börjat använda ett system där man kör godset till färjan och rullar det ombord, och sedan tar personen eller företaget emot godset på andra sidan.

Backman nämnde också att kostmedvetenhet är viktigt när man beställer i skärgården, och man måste acceptera faktumet att det tar lång tid att få produkter. Han skulle gärna vilja se förbättringar när det gäller persontransporter och mindre godstransporter så att personer samarbetar mer. Detta skulle också minska koldioxidutsläppen.

Björn Backman ansåg att ett system liknande Wolt kunde fungera bra i skärgården, men man borde då bygga lokala hubbar och möjligen använda drönare för att transportera varor till öarna. Enligt honom skulle det vara viktigt att bygga ett stort nätverk där alla parter samarbetar. Han ansåg att idén skulle fungera bäst om ansvaret låg hos företaget som fungerar som bas för hubbarna. Han berättade att systemet redan fungerar på mindre orter, där lokalbefolkningen kan ta med saker när de åker till städerna som andra grannar behöver. En mer strukturerad approach skulle inte skada logistiken enligt Backman.

När det kommer till prissättningen, tycker Backman att man borde använda sig av dynamisk prissättning och ha olika priser beroende på om godset levereras till en hubb eller direkt till hemdörren. Problemet enligt Backman är tiden; hur kan företaget garantera att leveransen kommer fram i tid till kunden? Han hade några idéer om hur man kunde åtgärda problemet. Han föreslog att om ingen accepterar leveransen skulle kunden få ett meddelande om att ingen har accepterat leveransen och att produkten skulle levereras med en gemensam transport av ett lokalt transportbolag till skärgården några gånger i veckan.

När det kommer till "Wolt" i skärgården skulle det vara viktigt med kreativa lösningar enligt Backman. Men man skulle spara koldioxid genom samtransporter. Själva idén tyckte Björn

Backman var bra, men det skulle vara viktigt att ha ett företag som ordnar allting och har koll på olika leveranser samt hur man garanterar dem.

#### **5.4 Hotell Hyppeis – intervju Sam Fagerlund**

Jag intervjuade Sam Fagerlund den 17.4 via Teams, som äger hotellet Hyppeis i Houtskär, i Åbolands skärgård. Han var väldigt ivrig att diskutera transporten i skärgården och hade många åsikter om ämnet. Han har mycket erfarenhet av logistiken i skärgården eftersom han driver hotellet Hyppeis och behöver transporter varje vecka. Han började med att berätta att vissa företag får logistiken att fungera bra medan andra i skärgården har stora problem. Han anser att snabbleverantörer fungerar bra medan andra kommer sent och fungerar inte alls. Han ansåg också att det största problemet var mängden som transporterades. Om man beställde en större mängd var sannolikheten att beställningen skulle komma i tid mycket större.

De största problemen med transporten enligt Fagerlund var att leverantörerna inte prioriterar skärgården och därför blir flera leveranser försenade. Han tog upp ett exempel när han beställde från UPS, en leverans som skulle ha kommit inom 4 dagar, men i stället kom 2 veckor senare via posten.

Enligt Fagerlund kunde man förbättra transporten genom att skapa ett litet transportföretag som skulle samarbeta med de andra leverantörerna. För att göra det lönsamt skulle bolaget samla ihop många olika leverantörers beställningar och leverera dem. Han berättade att Postnord redan har lagt upp ett liknande nätverk. Han nämnde också att när han själv beställer är beställningarna så stora att de behöver en större lastbil för att leverera dem.

När det kommer till "Wolt"-idén tycker Fagerlund att det skulle kunna fungera, men att företaget som erbjuder tjänsten måste ansvara för stulna eller försenade leveranser. Sam Fagerlund berättade att det redan finns små taxiföretag som levererar varor i Houtskär och ibland åker till större städer för att plocka upp varor för kunder, vilket liknar "Wolt"-idén.

Sam Fagerlunds åsikt är att det viktigaste när det kommer till leveranser är att företaget håller sitt servicelöfte, eftersom det finns många bolag som inte gör det. "Wolt"-affärsidén skulle kunna fungera mycket bra om man samarbetade med lokala taxiföretag och transportföretag.

Största problemen Fagerlund har haft i skärgården är att små leveranser kommer för sent och att man måste ha avtalsleveranser om man vill ha varorna i tid.

## 5.5 Intervju – Panu Keski-Nisula

Jag intervjuade Panu Keski-Nisula (Commercial Director) den 17.4 angående hans expertis inom ämnet logistik i skärgården. Han har jobbat hela livet med försäljning och frakt till olika platser och länder och har alltid ansvarat för frakten för olika bolag.

När jag frågade Keski-Nisula om hans åsikter gällande logistik och transport, specifikt i skärgården, berättade han att det är ett svårt ämne på grund av att platsen inte är enhetlig och att man måste kombinera olika transportmedel som bil, båt och möjligen flygplan. Han tyckte att luftvägen är den lättaste, men då måste man också ha sätt att landa i skärgården.

Stora problem enligt honom är att transportföretagen litar för mycket på GPS när de kommer till skärgården. Dessutom tycker han att det lönar sig för företagen att ha någon lokal som vet hur färjorna går och har lokalkännedom. Han påpekade att det inte lönar sig att skicka någon från Helsingfors till skärgården och lita på att personen från Helsingfors hittar fram.

Vad man kunde förbättra är lufttransporten, men då måste man undersöka om det är lönsamt och hur man kan landa.

Keski-Nisula gillade idén med Wolt eftersom han anser att framtiden innebär att man delar på saker. Dessutom påpekade han att det skulle vara miljövänligt. Ett problem med idén skulle vara ansvaret och prissättningen. Vem ansvarar för produkten om den blir stulen eller skadas under transporten? När det gäller prissättningen tyckte han att det skulle vara viktigt att göra det lönsamt både för personen som levererar produkten och för företaget samt kunden som betalar för leveransen.

Han undrade också om man kunde räkna ut priset med hjälp av produktens kostnad. En dyrare produkt skulle då generera högre ersättning för leveransen. Han tog även upp ”ridesharing” och hur man där kan se vem som kör bilen, vilken typ av bil och om personen är nykter eller inte innan man åker med. Detta skulle dock inte vara möjligt med Wolt-idén, vilket ökar risken för att produkten går sönder eller blir stulen.

Keski-Nisula tog även upp matleveranser och hur det skulle kunna bli stora problem om man erbjöd dem på grund av hygienorsaker. Han tyckte att man borde helt avstå från matleveranser från större städer om man använder sig av Wolt-idén.

Själva idén tyckte han om, men han påpekade några problem som måste lösas innan man kan genomföra den.

## 5.6 Företagare – Intervju Sam Forsbom

Jag intervjuade Sam Forsbom den 18.4. Forsbom är känd för att ha grundat DB Marina, Future Marina, DB Invest, DB Bistro, Doyle Sails och för att ha jobbat för Dell som vicepresident. Han är mycket bekant med skärgårdens logistik tack vare alla olika bolag han har grundat, vilka huvudsakligen opererar i skärgården.

Forsbom berättade att hans tid med Dell visade hur effektiv transport borde se ut och att han sedan fick mycket erfarenhet om logistiken i skärgården genom att arbeta med DB Marina. Han berättade att de flesta problemen han har haft är med DB Bistro, som behövde mat- och dryckesleveranser till Dalsbruk, Kimitoön. Leveranserna kom försenat, och man måste veta två veckor i förväg vad man beställer, samt beställa stora mängder, annars levererar inte bolagen beställningarna.

Sam Forsbom berättade att de hade undersökt möjligheten att skapa ett nätverk med mikroföretagare i skärgården som kunde köra produkter runt ön, eftersom det inte finns någon liknande tjänst ännu. Han talade också om att han ser problemen med logistiken när det gäller färjor och att det inte är lätt att förbättra systemet. Han tycker dock att systemet för större beställningar fungerar bra och att det inte hade så många problem om man bara beställde i tid.

När jag frågade om Wolt-idén berättade Forsbom hur företag liknande Wolt och Foodora kan driva små restauranger i konkurs, vilket han tycker är mycket problematiskt. Dessutom talade han om hur skärgården är bättre utan matleveranser eftersom då köper personerna mer om de går ut till byn för att äta.

Själva idén kunde fungera om man endast transporterade varor och hade en plattform där man kunde anmäla sig frivilligt för att leverera för att göra det kostnadseffektivt. Han påpekade också att det viktigaste skulle vara att få fler med i det här och att man borde marknadsföra det med tanken att om du ändå kör från Åbo till Kimitoön så kan du lika gärna ta med dig ett litet paket och få en liten inkomst för att täcka bränslekostnader.

Slutligen gillade Forsbom idén, bara man inte hämtar liknande företag som Wolt till Dalsbruk, vilket skulle sabotera byns ekonomi.

## 5.7 Enkät

För att få en djupare insikt i allmänhetens syn på logistiken inom skärgårdsområdet, gjorde jag en enkät. Denna undersökning syftade även till att utforska möjligheten och genomförbarheten av ett tjänstekoncept liknande till det som erbjuds av "Wolt", specifikt anpassat för skärgårdens förhållanden. Jag spred enkäten genom att posta den i olika Facebook-grupper, vars medlemmar delar ett gemensamt intresse för skärgårdsliv, samt till samtliga studerande vid Yrkeshögskolan Novia, i hopp om att fånga en bred och varierad demografi.

Enkäten bestod av 10 frågor, med avsikt att inte bara samla in åsikter, utan också stimulera till kreativa förslag som kunde bidra till förbättringar inom transport och logistik i skärgården. Målet är att dessa insikter skulle kunna forma grunden för nya lösningar som svarar mot de behoven och utmaningarna som finns i Åbolands skärgård.

På grund av få svar på enkäten använder jag inte enkäten i min analys.

## 6 Analys

I denna del beskrivs analysen av de insamlade intervjuerna. Genom att analysera den insamlade datan strävade jag efter att få en djupare insikt i ämnet, få svar på problembeskrivningen och besvararnas åsikt om "Wolt" idén kunde fungera enligt dem. Eftersom antalet svar på enkäten var få är den inte inkluderad i analysen.

Intervjuerna bekräftade framför allt att skärgårdens geografi – som kräver en kombination av bil- och båttransport – utgör det största logistiska problemet. Trots dessa utmaningar framkom en enhetlig åsikt om att en Wolt-liknande tjänst potentiellt kunde vara framgångsrik i skärgården. Det intressanta är att denna optimism inte enbart grundar sig i tjänstens koncept, utan också i möjligheten att samordna olika aktörer inom transport och service för att gemensamt skapa en effektiv och hållbar lösning.

Det var ändå flera av de intervjuade som tog upp problemet med ansvaret för leveransen. Vem är det som ansvarar om beställningen blir stulen eller går sönder under leveransen?

För att förverkliga denna vision om en integrerad tjänst liknande Wolt, skulle en nyckelfaktor vara att engagera en drivande part eller en koordinator som kunde förena de

olika intressenterna – från transportföretag till lokala företagare och sommargäster. En sådan samordnare skulle kunna ordna samarbete, se till att tjänsterna är väl anpassade till skärgårdens behov och förhållanden, och därigenom maximera tjänstens effektivitet och åtkomst. Dessutom kom det fram att det borde byggas flera hubb-centraler i skärgården för att få Wolt idén fungerande. Detta innebär att personen som kör transporten kör endast till hubben och därifrån kunde beställaren hämta varorna.

För att idén ska bli verklighet krävs det nya lösningar som tar hänsyn till skärgårdens geografiska och logistiska begränsningar, samtidigt som man bygger på de befintliga resurserna och infrastrukturen. Genom att engagera lokala aktörer och sommargäster i utvecklingsprocessen kan man säkerställa att tjänsten inte bara adresserar de uppenbara transportbehoven, utan också bidrar till att stärka den lokala ekonomin och gemenskapen. Det förekom också att det redan finns små aktörer som håller på med liknande tjänster i skärgården, men att mera samordna detta skulle vara till hjälp. Ett annat problem som kom fram var att de skulle gärna önska att servicelöften skulle hålla när företag lovar en transporttid.

Intervjuerna visar en stark tro på potentialen på en Wolt-liknande tjänst i skärgården, förutsatt att det finns ett samordnat samarbete mellan alla relevanta parter. Nyckeln till framgång ligger i att hitta en central aktör som kan samla de olika intressenterna och leda projektet framåt mot en gemensam vision. Dessutom måste man undersöka prissättningen och ansvaret att vem ansvarar om produkten går sönder eller blir stulen.

## 6.1 Modell

Jag har skapat en modell som ett exempel på hur applikationen kunde se ut. I applikationen skulle man kunna se sig själv med en pil på kartan och platserna dit leveranserna ska levereras. Man skulle också kunna välja om leveransen ska transporteras med båt eller bil. För att kunna bygga den här typens plattform skulle det kräva en insats av ett programmeringsföretag vilket kan bli dyrt. I artikeln av Sampo (2023) har han kommit fram till att en liknande plattform kan kosta mer än 70 000 € och ta över 9 månader att utveckla.



Figur 2: Modell 1



Figur 1: Modell 2

## 7 Slutsats

Det är tydligt att det finns ett antal åtgärder som kan vidtas för att förbättra transportmöjligheterna i Åbolands skärgård. Bland de föreslagna åtgärderna märks önskan från färjetrafik till fasta förbindelser i form av broar, samt möjligheten att använda drönarteknologi för effektivare godsleveranser. Dock står det klart att ett koncept liknande "Wolt" potentiellt erbjuder den mest genomförbara lösningen för att förbättra transportprocesserna på ett kostnadseffektivt sätt.

Nedanför kommer jag att besvara forskningsfrågorna. Dessutom ska jag kritiskt analysera hela arbetet för att undersöka eventuella begränsningar i mitt slutarbete.

### 7.1 Sammanfattning av arbetets huvudpunkter

Huvudpunkterna i detta arbete visar att det finns betydande möjligheter att förbättra transporten och logistiken i Åbolands skärgård. En central slutsats är att för att lyckas med uppgiften krävs en koordinator som kan föra samman olika aktörer för att arbeta mot ett gemensamt mål. Under studiens gång framkom det att "Wolt"-liknande idén är mycket

eftertraktad, och att de befintliga aktörerna i skärgården visar intresse för att anta ett liknande system. Jag har också identifierat ett behov av att utforska användningen av drönare för att leverera mindre försändelser till svåråtkomliga platser där traditionella transportmedel som bil och båt inte når fram.

Det står klart att skärgården redan har den nödvändiga infrastrukturen och potentialen; vad som behövs är en koordinator som kan integrera dessa resurser och initiativ för att realisera en "Wolt"-liknande tjänst anpassad för skärgårdens speciella förutsättningar, vilket skulle innebära en betydande förbättring av transportmöjligheterna i området. Dessutom skulle det vara hållbart att använda sig av trafik som redan åker till skärgården.

## 7.2 Svar på forskningsfrågorna

Jag hade som forskningsfrågor i mitt slutarbete följande frågor:

- Är en affärsidé liknande "Wolt" eftertraktad i Åbolands skärgård?
- Kan man förbättra logistiksystemet hållbart genom att använda personbilar och båtar som redan åker ut till skärgården?

Den huvudsakliga logistikutmaningen i Åbolands skärgård är dess miljö, som kräver användning av både bilar och båtar för varutransporter. De smala vägarna, de långa avstånden mellan öarna, samt skiftande väderförhållanden utgör betydande hinder som kan göra varutransporterna utmanande.

Svaret på forskningsfrågan "är en affärsidé liknande "Wolt" eftertraktad i Åbolands skärgård?". De experter jag intervjuade hade stort intresse för idén att använda ett liknande system för att snabba upp leveranserna och göra dem förmånligare. Idén var väl mottagen av både företagare och boende i skärgården. Idén är hållbar, vilket var en huvudpunkt för min undersökning för ett nytt sätt att förbättra transportlogistiken i Åbolands skärgård.

Logistiksystemet utgör grunden för möjlig ekonomisk utveckling i skärgården. Alla företag och boende i skärgården är beroende av produkter som måste transporteras dit, vilket innebär att logistiksystemen är kritiska för skärgården. Därför är det nödvändigt att utveckla dem.

Kan man förbättra logistiksystemet hållbart genom att använda personbilar och båtar som redan åker ut till skärgården? Ja om man använder en affärsmodell liknande till "Wolt". I

mitt arbete undersökte jag om det skulle vara möjligt att implementera ett system liknande "Wolt" för att förbättra och effektivisera logistiksystemet.

Jag anser att jag har hittat svaren och besvarat forskningsfrågorna i mitt slutarbete.

### **7.3 Kritisk granskning**

När jag genomförde en kritisk granskning av mitt slutarbete insåg jag att jag hade kunnat förbättra marknadsföringen av min enkät för att nå ut till fler boende och företag i skärgården, vilket skulle ha resulterat i fler svar och stärkt mina resultat. På grund av det låga antalet svar jag fick till min enkät kunde jag inte lägga mycket vikt vid enkätens resultat.

Intervjuerna var väldigt lyckade enligt mig. Jag fick experters åsikter om ämnet och bra svar för att utforska idén mer i framtiden. Det kom också många bra förslag hur man kunde förbättra transporten och logistiken genom andra sätt än "Wolt" affärsidén.

Nästa steg skulle vara att göra en undersökning med de lokala transportföretagen och andra transportföretag om samarbete och hur det möjligen skulle kunna fungera. Dessutom skulle det vara viktigt att undersöka hur mycket kunden skulle vara beredd att betala för leveransen. Man kunde också undersöka vem som skulle kunna vara den centrala aktören och hålla i trådarna för att få alla andra aktörer att samarbeta för att förbättra transporten.

## **8 Slutdiskussion**

Under tiden jag har skrivit examensarbetet och genomfört undersökningen har jag lärt mig massor om hur logistikkedjor fungerar och vad som är eftertraktat i Åbolands skärgård. Dessutom har jag lärt mig av mina misstag för att kunna göra undersökningar bättre i framtiden. Jag hoppas att examensarbetet kommer att bidra till utvecklingen av logistiken i Åbolands skärgård.

## 9 Källförteckning

A. Alvarez, A. Caffaz, A. Caiti, G. Casalino, L. Gualdesi, A. Turetta. R. Viviani (2009). Fölaga: A low-cost autonomous underwater vehicle combining glider and AUV capabilities. *Ocean Engineering*, 36(1), 24-38.

Aguilar, P. (2022). Battery electric vehicles and fuel cell electric vehicles, an analysis of alternative powertrains as a mean to decarbonize the transport sector, 53(c).

<https://doi.org/10.1016/j.seta.2022.102624>

An Caris, Sabine Limbourg, Cathy Macharis, Tom van Lier, Mario Cools (2014). Integration of inland waterway transport in the intermodal supply chain: a taxonomy of research challenges. *Journal of Transport Geography*, 41, 126-136.

Andersen, H. (1994). *Vetenskapsteori och metodlära: En introduktion*. Lund: Studentlitteratur.

Bradon R. Sutherland (2019). Flying cars for Green Transportation. *Joule*, 3(5), 1187-1189

Coyle J., Bari, E. & Cavinato, J. (1990). *Transportation*(3:a uppl.) St Paul, MN : West Publishing Company.

Friman, K. (2024). Logistik i skärgården – Logistiikkaa saaristossa. (PowerPoint-presentation).

Jord- och skogsbruksministeriet (2020). Människornas skärgård - Nationellt program för utveckling av skärgårds- och vattendragsområdena 2020–2023. Helsingfors: Jord- och skogsbruksministeriet.

Jungar, A. (2022). *Infrastrukturen i Åbolands skärgård utvecklas med en vägkarta fram till 2030*. Hämtat 27.4.2024. <https://sameboat.fi/sv/infrastrukturen-i-abolands-skargard-utvecklas-med-en-vagkarta-fram-till-2030>

Karrus, K.(2005). *Logistiikka*. Helsinki : WSOY.

Kossila L.(2020). *Cirkulära materialflöden i praktiken "Tolv tillämpningar på små och stora företag"*. Lund : Studentlitteratur.

Logistiikanmaailma. (u.å.) *Taloudellinen, ympäristö- ja sosiaalinen vastuu*. Hämtat 17.3.2024. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/vastuullinen-logistiikka/taloudellinen-ymparisto-ja-sosiaalinen-vastuu/>

Nyholm, M. (1988). Transporternas betydelse för en levande skärgård. *Terra 100:2*, 227-230. Hämtad 17.3.2024 från

<https://terra.journal.fi/article/view/105756/62470?acceptCookies=1>

Rantanen, A.(2024, 04.03). ”Side hustleista” tuli työelämätrendi – kaksi suomalaista kertoo, paljonko he tienaaivat sivutöillään. *Yle*.

Sampo (2023). Mobiilisovelluksen hinta- Kuinka paljon sovelluksen kehittäminen maksaa? Hämtat 18.4.2024 från <https://liini.agency/blogi/mobiilisovelluksen-hinta-kuinka-paljon-sovelluksen-kehittäminen-maksaa>

Smartsvenska Aalto. (u.å.) *Tee Swot-analyysi*. Hämtat 27.4.2024. <https://smartsvenska.aalto.fi/fi/process-fi/tee-swot-analyysi/>

Spokencompany (u.å.) Datainsamlingsmetoder för kvalitativ forskning. Hämtat 17.3.2024. <https://www.spokencompany.se/datainsamlingsmetoder-for-kvalitativ-forskning/>

Spokencompany (u.å.) Datainsamlingsmetoder för kvantitativ forskning. Hämtat 17.3.2024. <https://www.spokencompany.se/datainsamlingsmetoder-for-kvantitativ-forskning/>

Storhagen, N. (2011). *Logistik – grunder och möjligheter*. Malmö : Liber.

Jonsson, P., & Mattson, S. (2016). *Logistik “Läran om effektiva materialflöden”*. Lund: Studentlitteratur

Hokkanen, S. & Karhunen, J. (2014). *Johdatus logistiseen ajatteluun*. Kangasniemi : Sho Business Development

Tilastokeskus (Finlands statistika centralbyrå). (u.å.) StatFin. Hämtat 17.3.2024. <https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/search/?searchquery=saaristo>

UN Environment programme (2019). Letter from the Executive Director. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/32374/AR2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Valtioeneuvosto. (u.å.) *Ur europeisk synvinkel är Finlands skärgårdspolitik alldeles särskild*. Hämtat 27.4.2024. <https://valtioneuvosto.fi/sv/-/1410837/suomen-saaristopolitiikka-on-eurooppalaisittain-ainutlaatuista>

Yli-Tepsa, H. (2015). Logistiikka ja hallinta. *Tiede & edistys*, 40(4), 377–385.  
<https://doi.org/10.51809/te.105204>

Zhixiang Liu, Youmin Zhang, Xiang Yu, C. Yuan (2016). Unmanned Surface vehicles: An overview of developments and challenges, 41, 71-93.  
<https://doi.org/10.1016/j.arcontrol.2016.04.018>

Ölander, A.(2020, 24.01). Den gamla industriorten ska bli ett mecka för båtfolket - 150 nya båtplatser med service, renovering och vinterförvaring. *Svenska yle*.

## **10 Enkätfrågorna:**

**Kuinka usein kohtaat logistisia haasteita saaristossa?**

**Minkälaisia logistisia ongelmia olet kohdannut saaristossa?**

**Millaisia kuljetusvälineitä käytät pääasiassa saaristossa?**

**Onko Saariston pienet tiet aiheuttaneet ongelmia kuljetuksille?**

Kyllä / ei

**Miten arvioisit lautta- ja venekuljetusten luotettavuutta ja saatavuutta saaristossa?**

1–10

**Kuinka tärkeänä pidät logistiikan parantamista saaristossa?**

1–10

**Oletko kohdannut ongelmia toimitusten viiveiden tai puutteiden kanssa saaristossa?**

Kyllä / ei

**Mitkä tekijät uskot vaikuttavan eniten logistiikan tehostamiseen saaristossa?**

**Miten ehdottaisit logististen haasteiden ratkaisemista saaristossa?**

**Näkisitkö "Wolt-tyyppisen" palvelumallin toimivan saariston logistiikan parantamisessa?**

## **11 Intervjufrågorna:**

**Vad anser du att största problemet med Logistiken är i skärgården?**

**Vad kunde förbättras?**

**Skulle "Wolt" fungera i skärgården?**

**Andra tips?**

**Vad jobbar du med?**

**Hur ser du på logistiken I skärgården?**

**Vad fungerar bra, vad för utmaningar / problem finns det?**

**Har du haft problem med logistik i skärgården?**

**Hur skulle du förbättra transporten?**

**Hur har du transporterat varor i skärgården?**

**Har du synpunkter hur man kunde lösa dessa?**

**Vilka är de huvudsakliga logistikutmaningarna i Åbolands skärgård?**

**Vilka logistiklösningar har implementerats för att bemöta dessa utmaningar?**

**Hur kan transportsystemet i Åbolands skärgård förbättras med hänsyn till hållbarhet och effektivitet?**

**Vet du hur Wolt fungerar?**

**Kunde en idé liknande wolt fungera I skärgården?**

**Vem skulle ansvara? Största problemen?**

**Säkerhet? Kostnads – ansvarsfördelning**

**Eventuella hinder?**

**Andra idéer / kommentarer?**

**Mitä teet työksi, miten saariston logistiikka on vaikuttanut sinuun?**

- Miten näet logistiikan saaristossa?
- Mikä toimii hyvin, mitä haasteita/ongelmia on?
- Onko sinulla ollut ongelmia logistiikan kanssa saaristossa?
- Miten parantaisitte kuljetuksia?
- Miten olette kuljettaneet tavaroita saaristossa?
  
- Onko teillä näkemyksiä siitä, miten nämä ongelmat voitaisiin ratkaista?
- Mitkä ovat suurimmat logistiset haasteet Turun saaristossa?
- Mitä logistisia ratkaisuja on toteutettu näiden haasteiden ratkaisemiseksi?
- Miten saariston logistiikka voidaan parantaa kestävyiden ja tehokkuuden kannalta?
- Tiedätkö, miten Wolt toimii?
- Voisiko Woltin kaltainen idea toimia saaristossa?
- Kuka olisi vastuussa? Suurimmat ongelmat?
- Turvallisuus? Kustannukset - vastuut
- Onko esteitä?
- Muita ideoita / kommentteja?

## 12 Enkätysvar:

Kuinka usein kohtaat logistisia haasteita saaristossa?

5 responses

Todella usein

Joka kesä

En ikinä

Harvoin

2-5 kertaa vuodessa

Minkälaisia logistisia ongelmia olet kohdannut saaristossa?

6 responses

En pystynyt tilaamaan tuotettitani

Vaikea saada tavaratoimituksia perille

En mitään

En ole

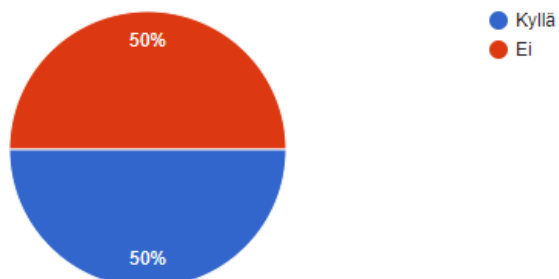
Heikosti palveluita, pitkät saapumisajat toimituksissa, huonot tiet

Saareen ei pääse veneellä tai jättä pitkin, suurien tai painavien lastien kuljettaminen

Onko saariston pienet tiet aiheuttaneet ongelmia kuljetuksille?

 Copy

6 responses



### Millaisia kuljetusvälineitä käytät pääasiassa saaristossa?

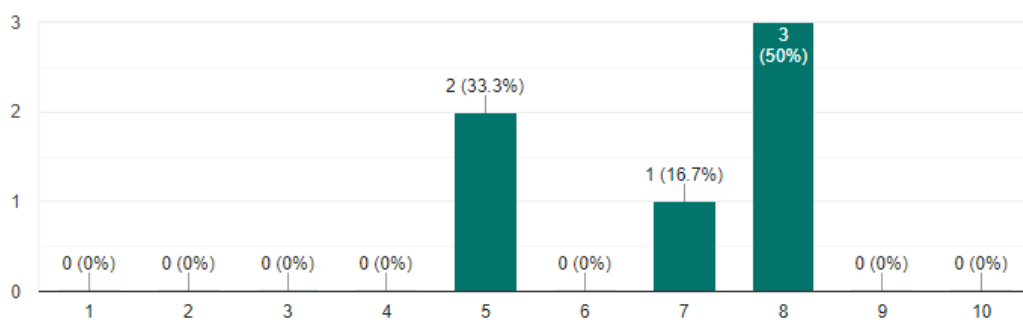
6 responses

Autolla
Vene sekä mahdollisesti auto jos pääsee perille
En käytä
Autoa
Auto
Oma vene, venekuljetuspalvelut

### Miten arvioisit lautta- ja venekuljetusten luotettavuutta ja saatavuutta saaristossa?

 Copy

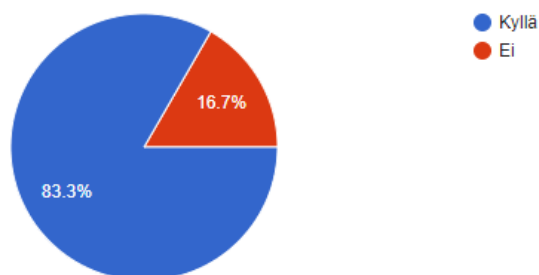
6 responses



Oletko kohdannut ongelmia toimitusten viiveiden tai puutteiden kanssa saaristossa?

 Copy

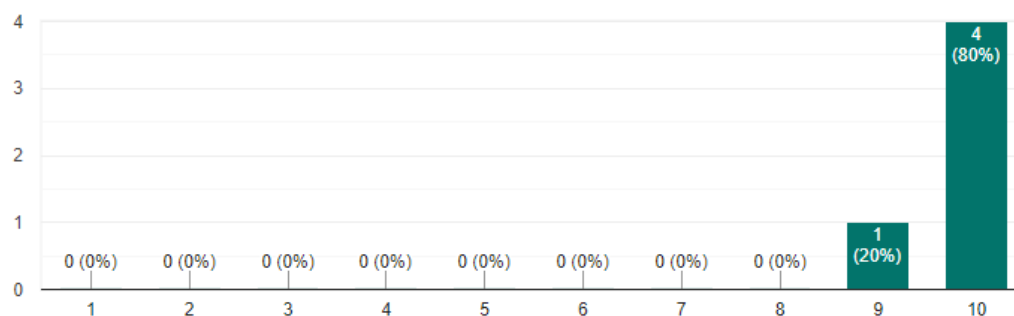
6 responses



Kuinka tärkeänä pidät logistiikan parantamista saaristossa?

 Copy

5 responses



### Miten ehdottaisit logististen haasteiden ratkaisemista saaristossa?

5 responses

Wolt

Enemmän toimijoita

Ei kommenttia

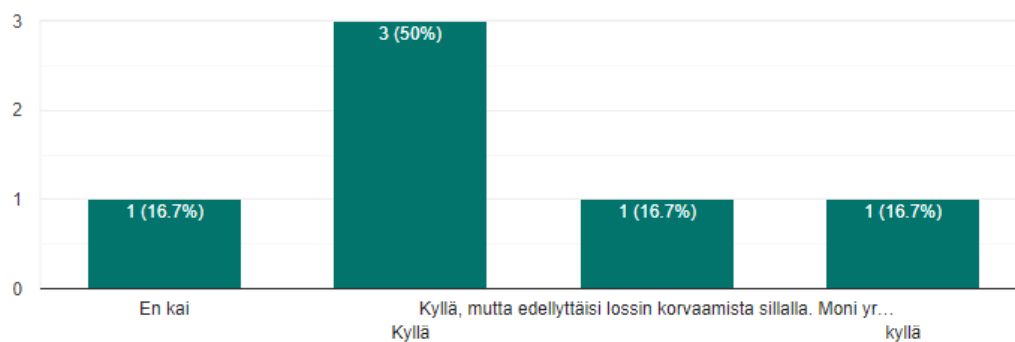
En tiedä

Silta Skåldön ja mantereen välille

### Näkisitkö "Wolt-tyyppisen" palvelumallin toimivan saariston logistiikan parantamisessa?

 Copy

6 responses



### Mitkä tekijät uskot vaikuttavan eniten logistiikan tehostamiseen saaristossa?

5 responses

Saatavuuteen

Palvelun hinta

Ei kommenttia

Pienet kapeat tiet, lautat

Lossiyhteyden muuttaminen sillaksi lisäisi useiden palveluiden saatavuutta

## 13 SWOT:

### Strengths

- Snabbare leverans
- hållbarhet

### Weaknesses

- Kostnad
- Tid
- Ansvaret

### Opportunities

- Tillväxt
- Kostnad

### Threats

- Pålitlighet
- Stölder