

KANSAINVÄLISET VIENTIKULJETUKSET JA TOIMITUSTAVAT

Case: Polar Electro Oy, Ojala Yhtymä Oy, PKC Wiring Systems Oy

Eija Kallio

Opinnäytetyö
Kaupan ja kulttuurin koulutusala
Liiketalouden koulutusohjelma
Tradenomi (AMK)

2015

Yhteiskuntatieteiden, liiketalouden ja
hallinnon ala
Liiketalouden koulutusohjelma

| | | | |
|----------------------------|---|--------------|------|
| Tekijä | Eija Kallio | Vuosi | 2015 |
| Ohjaaja | Kirsti Ketola | | |
| Työn nimi | Kansainväliset vientikuljetukset ja toimitustavat | | |
| Sivu- ja liitemäärä | 36 + 4 | | |

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia kansainvälisiä vientikuljetuksia ja toimitustapoja. Tarkoituksena oli selvittää, miten vientitoimintaa harjoittavat yritykset Pohjois-Suomessa järjestävät fyysisten tuotteidensa vientikuljetukset ja valitsevat niille sopivat toimitustavat.

Tutkimuksen aluksi tarkasteltiin yrityksen kansainvälistymistä yleisellä tasolla ja kartoitettiin viennin aloittamiseen mahdollisesti johtaneita syitä. Teoriaosuutta jatkettiin käymällä läpi eri toimitustapojen etuja ja haittoja ja lopuksi tarkennettiin toimitustavan valintaan vaikuttavia tekijöitä.

Opinnäytetyöhön valittiin kolme case-yritystä Pohjois-Suomesta. Yritykset toimivat eri toimialoilla, koska tutkimuksessa haluttiin selvittää muun muassa sitä, miten eri tuotteet vaikuttavat toimitustapojen valintaan. Lisäksi haastatteluissa käytiin läpi asioita, jotka tutkimuksen teoriaosuudessa tulivat tärkeinä esiin kansainvälisistä vientikuljetuksista ja niiden toimitustavoista puhuttaessa.

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista case-tutkimusmenetelmää. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys muodostui yrityksen kansainvälistymisestä ja vientikuljetuksiin liittyvien toimitustapojen tarkastelusta.

Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan sanoa, että kuljetuskustannuksilla, tuotteen luonteella ja arvolla on suuri merkitys toimitustapaa valittaessa. Ilmailualan tiukentuneet turvamääräykset lisäävät kustannuksia ja saattavat estää tietyntyyppisten tuotteiden kuriirilähetykset kokonaan. Myyjän ja ostajan maantieteellinen sijainti sekä toimipisteiden välinen kuljetusetäisyys vaikuttavat sopivan toimitustavan valintaan. Myös maiden erilaiset tuontirajoitukset saattavat vaikeuttaa tavaralähetysten vientiä maahan.

Avainsanat vientikuljetukset, vienti, kansainvälistyminen,
toimitustavat, kuljetusmuodot

School of Business Administration
Degree Programme of Business Economics

| | | | |
|--------------------------|---|-------------|------|
| Author | Eija Kallio | Year | 2015 |
| Supervisor(s) | Kirsti Ketola | | |
| Subject of thesis | International export shipments and modes of transport | | |
| Number of pages | 36 + 4 | | |

The aim of the thesis research was to examine international export shipments and modes of transport. The objective was to clarify how companies in Northern Finland arrange their export shipments of physical products and select the most suitable mode of transport.

The first part of the thesis examines internationalization of a company in general and studies reasons leading the company to start exporting. The theory part also deals with reviewing the pros and cons of different modes of transport. Further, the theory part discusses why a certain mode of transport is prioritized over another.

Three companies located in Northern Finland were selected as case companies. The chosen companies operate in different industries as one objective of the thesis research was to clarify how various products impact on the choices of modes of transport. The survey administered in the case companies included the aspects that were highlighted in the theory concerning the topic of the thesis.

This research was carried out as a qualitative case study, including a questionnaire survey. The theoretical framework builds on internationalization of a company and analysis of modes of transport used in export shipments.

The findings indicate that the shipping costs, nature and value of the product have high importance when choosing the proper mode of transport. Aviation laws and regulations are increasingly strict and result in additional costs in airfreight. Strict regulations may disallow courier shipments of certain products entirely. Geographical location and distance between the seller's and buyer's premises are also considered when suitable modes of transport for an international shipment are being evaluated and selected. Additionally, different kinds of import restrictions in countries may lead to difficulties in delivering shipments.

Key words export shipments, export, internationalization, transportation methods, mode of transport

SISÄLLYS

| | |
|---|----|
| KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET | 5 |
| 1 JOHDANTO | 6 |
| 1.1 Tutkimuksen tavoite | 6 |
| 1.2 Tutkimusmenetelmät | 7 |
| 1.3 Tutkimuksen toteutus | 9 |
| 2 KANSAINVÄLISET VIENTIKULJETUKSET JA TOIMITUSTAVAT | 10 |
| 2.1 Kansainvälistyminen ja viennin aloittaminen..... | 10 |
| 2.2 Vientiprosessi | 11 |
| 2.3 Toimitustavat | 13 |
| 2.3.1 Maantiekuljetukset | 16 |
| 2.3.2 Rautatiekuljetukset | 17 |
| 2.3.3 Merikuljetukset..... | 18 |
| 2.3.4 Lentokuljetukset..... | 19 |
| 2.3.5 Yhdistetyt kuljetukset..... | 20 |
| 2.4 Toimitustavan valintaan vaikuttavat tekijät..... | 21 |
| 3 CASE-YRITYSTEN VIENTIKULJETUSTEN TOIMITUSTAVAT..... | 24 |
| 3.1 Polar Electro Oy | 24 |
| 3.1.1 Taustatiedot | 24 |
| 3.1.2 Tutkimustulokset..... | 24 |
| 3.2 Ojala Yhtymä Oy | 26 |
| 3.2.1 Taustatiedot | 26 |
| 3.2.2 Tutkimustulokset..... | 26 |
| 3.3 PKC Wiring Systems Oy | 27 |
| 3.3.1 Taustatiedot | 27 |
| 3.3.2 Tutkimustulokset..... | 28 |
| 4 POHDINTA | 30 |
| LÄHTEET | 34 |
| LIITTEET..... | 36 |

KÄYTETYT MERKIT JA LYHENTEET

| | |
|-----|--|
| DDP | Delivered Duty Paid, toimitettuna tullattuna (Logistiikan maailma 2015.) |
| FCA | Free Carrier, vapaasti rahdinkuljettajalla (Logistiikan maailma 2015.) |
| DAP | Delivered At Place, toimitettuna määräpaikalle (Logistiikan maailma 2015.) |
| FAS | Free Alongside Ship, vapaasti aluksen sivulla (Logistiikan maailma 2015.) |
| FOB | Free On Board, vapaasti aluksessa (Logistiikan maailma, 2015.) |

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan kansainvälisiä vientikuljetuksia ja toimitustapoja. Tutkimuksen teoriaosuudessa käydään läpi yrityksen kansainvälistymisprosessia yleisellä tasolla ja selvitetään viennin aloittamiseen mahdollisesti johtavia syitä. Tutkimuksessa tarkastellaan eri kuljetusmuotoja ja niiden etuja ja haittoja ja kartoitetaan kunkin toimitustavan valintaan vaikuttavia tekijöitä. Tässä tutkimuksessa käytettäessä käsitettä toimitustapa tarkoitetaan valittua kuljetusmuotoa.

Opinnäytetyölläni ei ole toimeksiantajaa vaan aihe valikoitui Lapin Ammattikorkeakoulun Aihepankista. Minulla on laaja kokemus sekä vienti- että tuontitoiminnoista ja olen toiminut molemmissa sekä huolitsijana että vientiyrityksen nimissä, joten aihepiiri on mielenkiintoinen.

1.1 Tutkimuksen tavoite

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten ja millä perusteilla vientitoimintaa harjoittavat yritykset Pohjois-Suomessa järjestävät fyysisten tuotteidensa vientikuljetukset ja valitsevat niiden toimitustavat.

Tutkimuksessa mukana olevat case-yritykset toimivat eri toimialoilla, koska opinnäytetyössä halutaan selvittää myös sitä, miten eri tuotteilla on vaikutusta vientikuljetusten toimitustapojen valintaan. Kyselyssä käydään läpi case-yritysten tärkeinä pitämiä asioita kansainvälisiin vientikuljetuksiin ja niiden toimitustapoihin liittyen.

Tutkimuksen ongelmakysymykset voidaan kuvata seuraavasti:

1. Miten yritykset hoitavat tuotteidensa vientikuljetukset?
2. Millä perusteella yritykset valitsevat toimitustavat?
3. Miten eri tuotteilla on vaikutusta vientikuljetusten toimitustavan valintaan?

1.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmänä käytetään pääasiassa kvalitatiivista eli laadullista tutkimusta ja case-yritysten haastattelut tehdään Webropol-kyselytutkimustyökalulla, joka mahdollistaa myös tulosten analysoinnin ja yhteenvedot. Laadullista tutkimusta täydennetään muutamalla kvantitatiivisella kysymyksellä Webropol-kyselyssä.

Hannu Uusitalon (1991, 79) mukaan laadullinen tutkimus on aineiston ja analyysin ei-numeraalinen kuvaustapa. Laadullinen aineisto on siis useimmiten tekstiä. Kvalitatiivinen tutkimus on aineistokeskeinen ja siinä analysoitavan aineiston tuottaa tutkimukseen vastaaja. Tutkija voi osallistua aineiston tuottamisvaiheeseen, mutta ei missään vaiheessa aineiston määrittelyyn. Tutkimukseen vastaaja määrittelee aineiston, josta tulokset muodostuvat tutkijan objektiivisen tulkinnan perusteella.

Case-tutkimuksessa tutkija valitsee itse tutkimukseen osallistujat, esimerkiksi tietyt yritykset, joiden toimintaa tarkastellaan ja arvioidaan yksityiskohtaisesti tietyssä rajatussa ympäristössä. Tutkija tekee johtopäätöksiä ja vertailee tietoa ainoastaan case-tutkimukseen osallistuvien yritysten välillä, ja keskittyy pelkästään tutkimuksen ongelmakysymyksiin. (Writing@CSU 2015.)

Case-tutkimus ei pyri missään vaiheessa yleistämään vaan tutkittava tapaus itsessään on kiinnostava. Tutkijalla itsellään on merkittävä rooli tietojen kokoamisessa, joten tutkimuksen tuloksessa saattaa näkyä myös tutkijan oma kädenjälki. Tästä huolimatta hyvä case-tutkija pyrkii ainoastaan kuvaamaan yksityiskohtaisesti kohdettaan yrittäen välttää omiin näkemyksiinsä perustuvaa tulkintaa. (VirtuaaliAMK 2015.)

Kyselyä käytetään, kun halutaan kerätä tietoa standardoidusti ja vastaajajoukko muodostaa otoksen tai näytteen tietystä perusjoukosta. Standardoitu tiedonkeruu tarkoittaa sitä, että kaikilta kyselyyn vastaajilta kysytään tietyt asiat juuri samalla tavalla. Kysely tutkimusmenetelmänä on edullinen toteuttaa ja se

voidaan tehdä tehokkaasti verkkoympäristössä, joka säästää sekä kyselyn tekijän että siihen vastaajan aikaa. Sen lisäksi kysely on helppo kohdistaa halutulle vastaajajoukolle, esimerkiksi tietyn alan asiantuntijoille. (Hirsjärvi, Remes & Saravaara 2004, 183-185.)

Kysymystyyppejä on kolmea eri kategoriaa: avoimia kysymyksiä, monivalintakysymyksiä ja asteikkoihin perustuvia kysymyksiä. Avoimissa kysymyksissä esitetään kysymys ja jätetään tyhjä tila vastausta varten. Monivalintakysymyksissä tutkija on laatinut valmiit vastausvaihtoehdot, joista vastaaja valitsee itselleen sopivan vaihtoehdon. Monivalintakysymysten valmiiden vastausvaihtoehtojen jälkeen voi tarvittaessa esittää avoimen kysymyksen – vastaaja voi omalla vastauksellaan tuoda esiin näkökulmia, joita tutkija ei ole osannut ottaa huomioon. (Hirsjärvi ym. 2004, 187–189.)

Kyselymenetelmän haasteena on saada mahdollisista vastausvaihtoehdoista selkeitä ja ymmärrettäviä. Aina ei voida etukäteen varmistua siitä, ovatko vastausvaihtoehdot vastaajien näkökulmasta ymmärrettäviä ja skaalaltaan oikeanlaisia ja tarpeeksi mittavia. Väärinymmärryksiä ei välttämättä tunnisteta ja niitä ei pysty mitenkään kontrolloimaan. (Hirsjärvi ym. 2004, 184.)

Opinnäytetyöni kysely laitetaan yritysten kuljetusasiantuntijoille, jotta vastaajat olisivat mahdollisimman hyvin perillä kyselyn aihepiiristä. Opinnäytetyössäni kyselyn käyttämiseen mahdollisesti liittyviä heikkouksia voivat olla käyttämäni vastausvaihtoehtojen ja skaalan suppeus ja mahdolliset väärinymmärrykset.

Teoriaosuudessa on käsitelty yritysten kansainvälistymisprosessia, erilaisia toimitustapoja ja kansainvälisten vientitoimitusten toimitustavan valintaan vaikuttavia kriteereitä. Teoriatietoa on kerätty alan kirjallisuudesta ja erilaisista verkkolähteistä. Myös case-yritysten taustatietoa on haettu yritysten internet-sivuilta.

1.3 Tutkimuksen toteutus

Olen valinnut case-yritykset Pohjois-Pohjanmaan alueelta ja lähestyn heitä sähköpostitse (Liite 1) esittelemällä lyhyesti opinnäytetyöaiheeni ja pyytämällä osallistumaan tutkimukseeni vastaamalla Webropol-kyselyyn. Aluksi olin suunnitellut tekeväni case-yrityksien asiantuntijoille henkilökohtaiset haastattelut, mutta aikataulullisista syistä käytän Webropol-kyselyä tietojen keräämiseen.

Sähköpostiviesti sisältää linkin kyselyyn ja vastausaikaa on noin viikon verran. Lähetän kyselyn kuudelle henkilölle, jotka ovat kuljetuksen ja logistiikan asiantuntijoita omissa yrityksissään. Tavoitteenani on saada mukaan kahdesta neljään case-yritystä. Mikäli vastauksia ei kuulu määräaikaan mennessä, laitan muistutusviestin.

Seuraavaksi analysoin kyselyn vastauksia. Tarvittaessa saatuja vastauksia tarkennetaan ja kyselyä täydennetään sähköpostitse tehtävillä lisäkysymyksillä, joilla saadaan yksityiskohtaisempaa tietoa yrityksen toimitustavan valintaan liittyvästä prosessista.

Webropol-kyselyssä (Liite 2) kartoitetaan aluksi yritysten taustatietoja, henkilöstömäärää ja toimialaa. Seuraavaksi kysytään yritysten kansainvälistymiseen liittyviä asioita, mitä yritys vie ulkomaille ja minkä kokoisia vientilähetykset ovat, mistä lähetykset toimitetaan ja mitkä ovat yrityksen merkittävimmät vientialueet. Kyselyn lopuksi tiedustellaan yrityksen vientikuljetuksissa käyttämiä toimitustapoja ja syitä niiden käyttöön. Kysely sisältää sekä strukturoituja että avoimia kysymyksiä ja vastaamiseen menee aikaa arviolta 10 minuuttia.

2 KANSAINVÄLISET VIENTIKULJETUKSET JA TOIMITUSTAVAT

2.1 Kansainvälistyminen ja viennin aloittaminen

Yrityksen kansainvälistyminen alkaa usein luontaisista kasvutavoitteista sekä markkinamahdollisuuksien tunnistamisesta. Yrityksen osaamista arvostavat markkinat saattavan sijaita kotimaan rajojen ulkopuolella, jolloin kansainvälisen vientitoiminnan aloittaminen tulee ajankohtaiseksi. Kansainvälistyminen edellyttää usein yrityksen osaamisen kehittämistä ja palvelun, tuotteiden ja oman tuotannon sopeuttamista kohdemarkkinoille. (Yritys-Suomi, työ- ja elinkeinoministeriö 2014.)

Kansainvälisen toiminnan käynnistäminen on pitkä ja monivaiheinen prosessi, jonka suunnittelu vie aikaa. Kansainvälinen toiminta eroaa kotimaisesta muun muassa toimintatapojen, kulttuurin ja arvojen sekä kysyntä- ja tarjontatilanteen osalta. Kansainvälisillä markkinoilla onnistuminen edellyttää kohdealueen ja markkinoiden tuntemusta. Myös juridiset asiat poikkeavat usein kotimaan kaupasta. (Yrittäjät 2015.)

Palveluiden ja tavaroiden vientikauppaa voivat rajoittaa kohdemaan viranoimaisten toimenpiteet ja määräykset, esimerkiksi tuontilisensiointi, -kiintiöt ja -kiellot sekä tullaustoimenpiteet vaadittuine erityisasiakirjoineen. Vientitapa tulisi valita toiminnalle asetettujen tavoitteiden mukaisesti huomioiden myös resurssit, tuotteen ominaisuudet sekä markkina-alueen olosuhteet. Tuotteen siirtyessä yli rajojen tarvitaan asiakirjoja, tapahtui toimitus sitten yhteisöalueelle tai yhteisön ulkopuolelle. Oikeanlaiset ja oikein täytetyt asiakirjat varmistavat tavaroiden joustavan perillemenon ja myös maksun saannin itse myynnistä. Vientitapahtuman ei pitäisi päättyä toimitukseen vaan aina toimituksen jälkiseurantaan vähintään rahtihinnoittelun osalta. (Yrittäjät 2015.)

Logistiseen ketjuun kuuluu muutakin kuin vain kuljetusten järjestäminen – muun muassa pakkaus, varastointi, hallinto ja pääomat. Kuljetusetäisyyksien takia kuljetuskustannukset muodostavat suuren osan suomalaisen vientituotteen

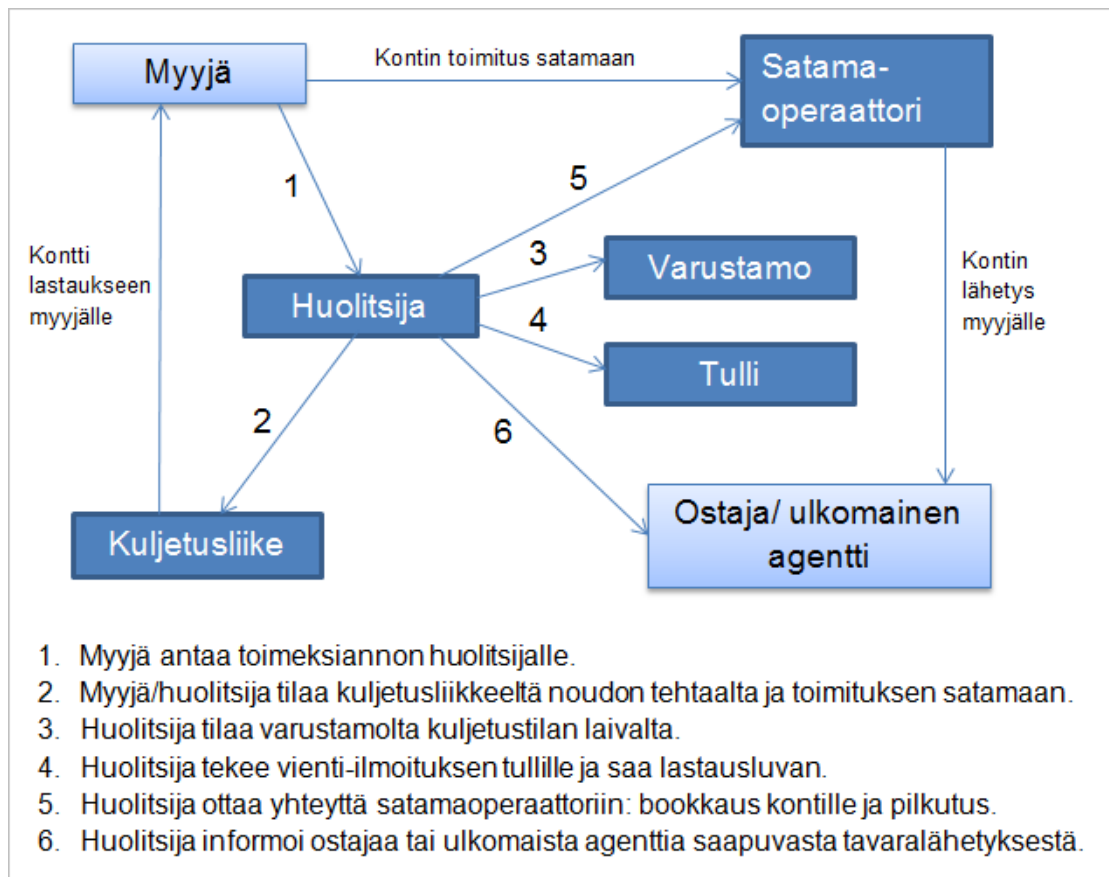
hinnasta. Logistiikkakustannusten hinnaksi on arvioitu yli 10% liikevaihdosta. Kuljetukset ovat keskeinen osatekijä kansainvälisessä kaupassa. Kuljetusaikaa tärkeämpänä kriteerinä pidetään usein perille saapumisen ennustettavuutta ja kuljetusaikojen luotettavuutta. Rahtikustannusten osuus vientituotteen hinnasta on merkittävä, joten kuljetusten suunnitteluun on kiinnitettävä huomiota ja se tulisi sisällyttää osaksi yrityksen riskienhallintaa. Viejä voi hoitaa koko vientikuljetustapahtuman itse tai käyttää ulkopuolista huolitsijaa tai kuljetusalan yritystä. (Yrittäjät 2015.)

2.2 Vientiprosessi

Vientiprosessi lähtee liikkeelle yrityksen vientivalmiuden selvittämisestä ja perustan luomisesta itse vientitapahtumalle, jolloin yritys hankkii liikeyhteyksiä ja käy läpi tarjouksia eri toimijoiden taholta. Kun sopimukset ovat syntyneet, seuraa tilausvaihe, jonka jälkeen toimitusta valmistellaan kuljetusta varten. Kuljetus- ja maksuvaiheen jälkeen tehdään toimituksen jälkiseuranta. (Melin 2011, 18.)

Huolitsija toimii päämiehensä, esimerkiksi viejän lukuun, mutta kuitenkin omilla nimissään huolehtiessaan tavaralähetysten turvallisesti ja sopimuksen mukaisesti määräpaikkaan, unohtamatta lähetykseen liittyviä toimenpiteitä. Huolitsija toimii oman alansa asiantuntijana ja hoitaa viejän puolesta sellaiset vientiin liittyvät tehtävät, joihin näiden oma aika tai tietotaito ei riitä. Voisikin sanoa, että huolitsija toimii viejän ja tuojan välikätenä. (Melin 2011, 232.)

Vientiprosessin vaiheet on kuvattu kuviossa 1 ja esimerkkinä on käytetty merirahtia ja konttiliikennettä.



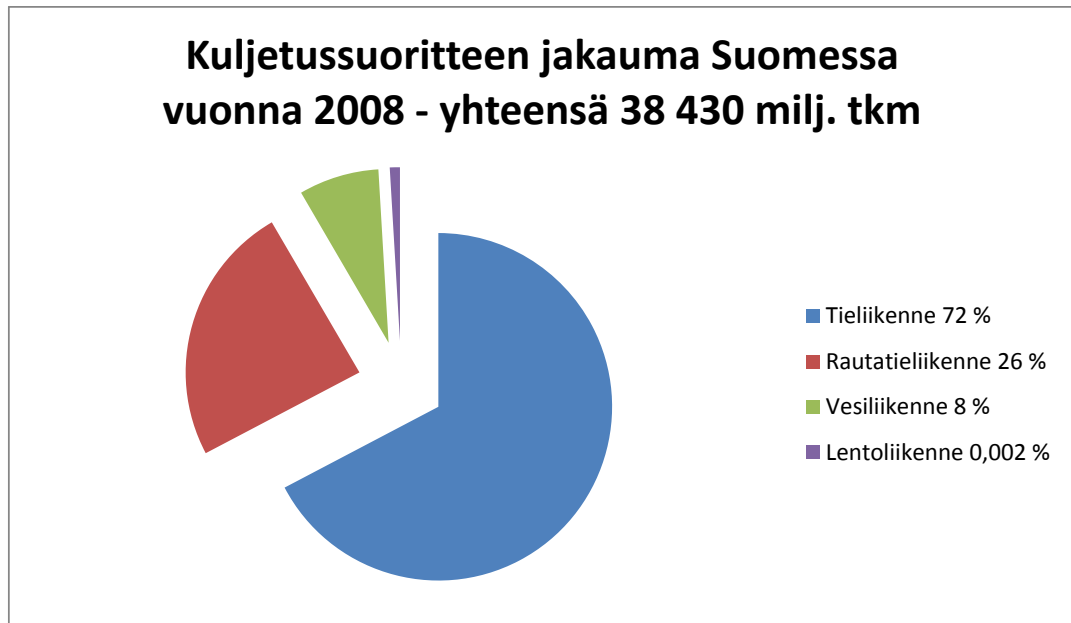
Kuvio 1. Tavarantoimitus tapahtuma ja siihen liittyvä huolto (Melin 2011, 238)

Merikuljetuksessa tavarantoimitus eli lähettäjä sopii vientikuljetuksesta joko huolitsijan tai suoraan feeder- tai merirahtiagentin kanssa. Myyjä tai huolitsija tilaa tyhjän kontin lastauspaikalle ja se toimitetaan sinne joko rekalla tai junalla. Tässä vaiheessa on sovittuna jo tarkka lastauspäivä ja kellonaika. Kolmansien maiden kauppajako koskeva kontinlastaustieto toimitetaan myös tullille. Huolitsija tekee varustamolle bookkauksen, jolla varataan kuljetustila laivalta. Varustamo ilmoittaa asiakkaalle arvioidun lähetysaikataulun ja muut tarvittavat viitetiedot. Seuraavaksi huolitsija tekee vienti-ilmoituksen, joka sisältää yksityiskohtaiset kontti- ja lastitiedot. Huolitsija laatii myös muut tarvittavat kuljetusasiakirjat, konossementit ja lastimanifestit. Lastattu kontti toimitetaan vientiterminaaliin, josta alkaa vientikontin matka kohti määränpäätä. Huolitsija informoi arvioidun saapumisajan ulkomaiselle agentille tai suoraan ostajalle ja toimittaa lähetykseen liittyvät asiakirjat, joita tarvitaan muun muassa tuontitullaukseen. (Melin 2011, 237.)

2.3 Toimitustavat

Eri toimitustapojen ja kuljetusmuotojen markkinaosuuksia voidaan tarkastella monella tavalla, jolloin saadaan toisistaan jossain määrin poikkeavia tuloksia ja jakaumia. Suomea voidaan tarkastella joko osana kansainvälistä yhteisöä tai omana erillisenä yksikkönään. Virallinen ja perinteisin tapa tarkastella kuljetusmuotokohtaista markkinaosuutta perustuu kuljetussuoritteeseen eli tonnikilometreihin (tkm) (Hokkanen & Karhunen 2014, 86.). Kuljetussuorite (tonnikilometri) kuvaa kuljetustyön määrää, joka saadaan kuljetetun tavaramäärän (tonnia) ja kuljetusmatkan pituuden (kilometriä) tulona (Tilastokeskus 2014).

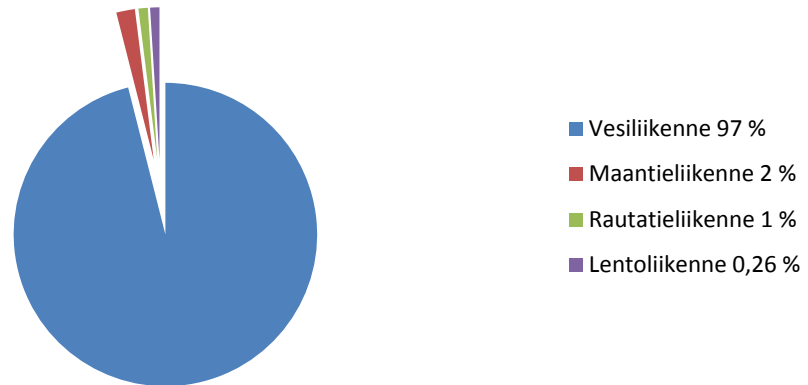
Kuviossa 2 esitellään vuoden 2008 Suomen sisäisten tavarakuljetusten kuljetussuoritejakauma. Melkein kolme neljäsosaa suoritettiin maantiekuljetuksina. Toiseksi suurin kuljetusmuoto oli rautatieliikenne, joka kattoi noin neljänneksen kokonaiskuljetussuoritteesta. Vesitiekuljetukset jäivät vajaalla kymmenen prosentin osuudella kolmanneksi ja lentokuljetukset jäivät viimeiseksi alle promillen osuudella. Jakaumaa tarkasteltaessa on huomioitava, että rautatiekuljetusten osuudessa on mukana kansainvälisiä kuljetuksia, kun muista kuljetusmuodoista otettiin huomioon vain kotimaan kuljetussuorite. (Hokkanen & Karhunen 2014, 87.)



Kuvio 2. Kuljetussuoritejakauma Suomessa vuonna 2008 (Hokkanen & Karhunen 2014, 86)

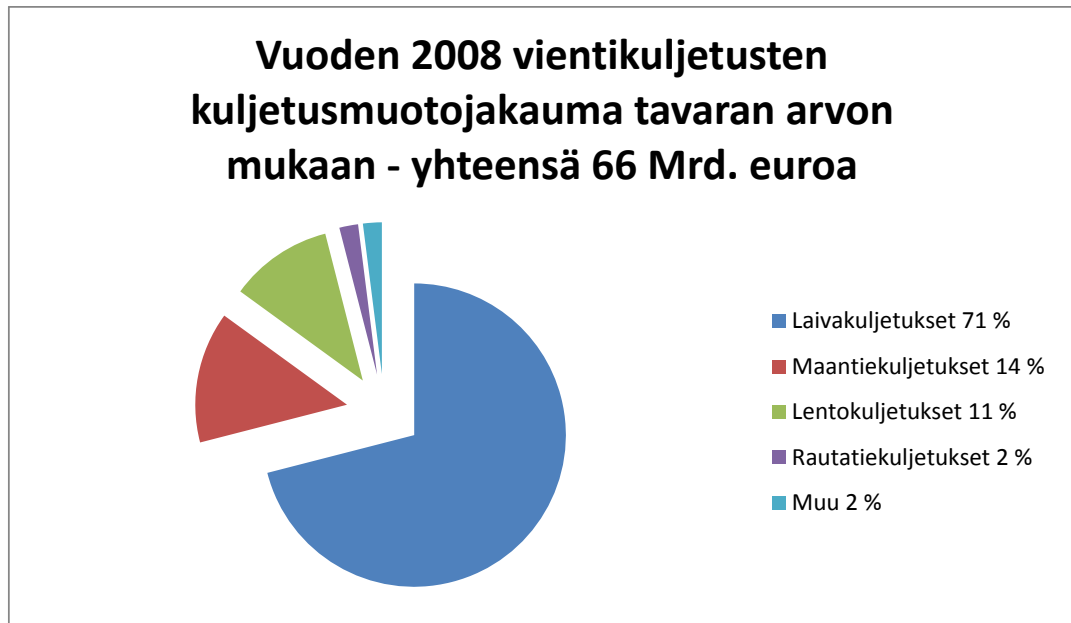
Kansainvälisten kuljetusten kuljetussuoritejakauma vuonna 2008 näyttää täysin erilaiselta, ja tuloksista voidaan havaita Suomen saarimainen sijainti päämarkkina-alueisiinsa nähden. Kuvio 3 voidaan havaita, että jopa 97 % koko kansainvälisestä kuljetussuoritteesta tapahtuu merikuljetuksina. Maantieliikennettä on kaksi prosenttia ja rautatieliikennettä yksi prosentti. Lentoliikenteen markkinaosuus kasvaa kotimaan markkinaosuuteen verrattuna, mutta jää edelleen vajaaseen prosenttiin. (Hokkanen & Karhunen 2014, 87.)

**Kuljetussuoritteiden jakauma kansainvälisissä
kuljetuksissa vuonna 2008 - yhteensä 215
285 milj. tkm**



Kuvio 3. Kuljetussuoritejakauma kansainvälisissä kuljetuksissa vuonna 2008 (Hokkanen & Karhunen 2014, 87)

Vientikuljetusten kuljetusmuotojakaumaa voidaan tarkastella myös tavaran arvon suhteen, jolloin jakauma selvästi tasoittuu kuljetussuoritteiden mukaiseen jakaumaan verrattuna. Kuvio 4 nähdään, että erityisesti lentokuljetusten osuus kuljetusmuodoista kasvaa, mitä arvokkaampaa tavaraa kuljetetaan. Ryhmä "Muu" sisältää itsenäisesti liikkuneet laivat ja lentokoneet. (Hokkanen & Karhunen 2014, 90.)



Kuvio 4. Vuoden 2008 vientikuljetusten kuljetusmuotojakauma tavararvon mukaan. (Hokkanen & Karhunen 2015, 90)

2.3.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset kuljetusmuotona ovat usein ylivoimainen verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Palvelu voidaan ulottaa lähes kaikkialle, mihin tavaraa halutaan toimittaa, ja se on joustava ja kustannustehokas toimitusmuoto. Maantiekuljetukset ovat kovien haasteiden edessä tieliikenteen ruuhkautumisen ja ympäristönsuojelun asettaessa yhä tiukempia vaatimuksia. Kilpailurajoitusten poistaminen on avannut maantiekuljetukset myös ulkomaalaisille liikennöitsijöille. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattsson, Ollikainen, Reinikainen & Wedermann 2010, 272.)

Suomesta Keski-Eurooppaan johtaa kaksi maakuljetusreittiä, Ruotsin ja Tanskan kautta tai Via Balticaa pitkin. Ruotsin kautta mentäessä joudutaan käyttämään laivakuljetusta Tukholmaan asti. Toisaalta Pohjois-Suomesta voidaan ajaa myös Tornion ja Haaparannan kautta Ruotsin rannikkoa etelään. Myös Via Baltica-vaihtoehto edellyttää laivakuljetusta Tallinnaan, ellei kierretä Pietarin kautta, mutta se lisää kuljetusaikaa vuorokaudella. Via Baltican

heikkoutena ovat tiet, joiden läpäisykyky ei vielä vastaa raskaan liikenteen vaatimuksiin. Käytettiinpä maantiekuljetukseen mitä reittiä hyvänsä, kuljetusaika Suomesta Keski-Eurooppaan kestää 3 – 4 vuorokautta. Kuljetus itsessään on suhteellisen nopea, mutta pitkät odotusajat pidentävät kokonaiskuljetusaikaa. Suomi on ainoa Länsi-Euroopan maa, joka ei pysty tarjoamaan yön yli toimituksia muuten kuin ilmaitse. (Hokkanen & Karhunen 2014, 35.)

Maantiekuljetusten merkitys kasvaa, koska ne liittyvät paitsi maantiekuljetusten runkokuljetuksiin, mutta myös useiden muiden kuljetusmuotojen alku- ja loppupään kuljetuksiin. Muihin kuljetusmuotoihin verrattuna maantiekuljetus on joustavaa ja nopeaa. Joustavuus tarkoittaa kuljetusmuodon ketteryyttä, jolloin esimerkiksi käsittelyohjeita ja kuljetusreittejä voidaan helposti muuttaa. Muissa kuljetusmuodoissa määränpään tai vaikkapa toimitusajan muuttaminen ei ole niin helppoa. Maantiekuljetusten ylivertainen infrastruktuuri tekee kuljetusmuodosta houkuttelevan. Lisäksi kuormankäsittelyyn kuluva aika on vähäinen ja odotusajat olemattomia. (Hokkanen & Karhunen 2014, 96.)

2.3.2 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetusten keskeisin piirre on liikenteen aikataulujen säännöllisyys, mutta raidelevyden vaihtelu eri maiden välillä aiheuttaa haasteita tälle kuljetusmuodolle. (Hörkkö ym. 2010, 285.)

Suomessa rautatiekuljetus liittyy yleensä kansainväliseen vientikuljetukseen, sillä kotimaan liikenteestä suurin osa liittyy teollisuuden vientikuljetuksiin tehtailta kotimaisiin vientisatamiin. Rautatiekuljetuksia käyttävät eniten raskaan teollisuuden kuljetukset. (Hokkanen & Karhunen 2014, 100.)

Rautatiekuljetukset häviävät maantiekuljetuksille muun muassa joustavuudessa ja kuljetusajassa. Joustavuuden puute selittyy rautatien rakenteella – koska kalustossa ei ole kääntyviä pyöriä, junilla ei pääse liikkumaan muualla kuin rataverkolla. Tämän lisäksi tavarankuormaaminen ja purkaminen vaativat

terminaalin tai muusta rataverkosta erillisen kuormankäsittelyraiteen. Rautatiekuljetukseen yhdistetäänkin usein maantiekuljetus alku- ja loppupäähän, koska rautatietä ei monestikaan ole vedetty asiakkaan kiinteistölle saakka. Siirtokuormausten suorittaminen kasvattaa tavaran vahingoittumisriskiä ja lisää kuljetusprosessin läpimenoaikaa ja kustannuksia. (Hokkanen & Karhunen 2014, 101.)

2.3.3 Merikuljetukset

Merikuljetukset ovat Suomen vanhin kuljetusmuoto ulkomaankuljetuksista puhuttaessa. Euroopasta katsottuna Suomi on kuin saari. Kansainvälisistä kuljetuksistaamme suurin osa tehdään meriteitse ja merikuljetusten osuus ulkomaan kuljetuksista on ollut viime vuosikymmenien aikana noin 80 %:n luokkaa. (Hörkkö ym. 2010, 248.)

Suomen sijainnin takia päävientialueemme saavutetaan kohtuullisen edullisesti ja nopeasti vain merikuljetusten avulla. Valtaosa Suomesta lähtevästä laivaliikenteestä on kappaletavaraa eli break-bulk –tavaraa. Myös paperia ja öljytuotteita viedään melkein yksinomaan merikuljetuksina. (Hokkanen & Karhunen 2014, 112.)

Euroopan ulkopuolelle menevässä toimituksessa merikuljetus on ylivoimaisesti suosituin vaihtoehto. Kuljetusaika on pitkä, esimerkiksi Aasiaan yli kolme viikkoa, mutta rahtihinnat tekevät kuljetuksen kilpailukykyiseksi. Lentokuljetuksella tuote olisi perillä jo kolmessa vuorokaudessa, mutta rahtihinta saattaa olla monikymmenkertainen merirahtiin verrattuna. (Hokkanen & Karhunen 2014, 113.)

2.3.4 Lentokuljetukset

Lentokuljetusten vahvuuksia ovat nopeus ja luotettavuus ja kuljetusten arvo Suomen tavaraliikenteen kuljetusten arvosta on koko ajan kasvanut. Lentokuljetukset nousevat merkittäväksi kuljetusmuodoksi pitkien etäisyyksien, syrjäisen sijainnin ja tuotteiden jalostusasteen kohoamisen takia. Myös tuotteen laatu ratkaisee, onko se lentorahdiksi sopivaa. Lentokuljetus saattaa olla kannattavin vaihtoehto, jos tavaran arvo painoon suhteutettuna on verrattain korkea, tavaran kunto tai säilyvyys edellyttävät nopeaa kuljetusta tai vaihtoehtoinen pintakuljetus useine eri kuljetusmuotoineen ja siirtokäsittelyineen aiheuttaisi lisäkustannuksia. Lentokuljetusten miinuspuolia ovat korkeat rahtihinnat, lähetyskohtaiset mitta- ja painorajoitukset sekä maakäsittelyn hitaus. (Hörkkö ym. 2010, 290.)

Lentokuljetusta tarvitsevan tavaran kysyntä saattaa vaihdella paljon ja on usein epäsäännöllistä. Jos alueellinen kysyntä ylittää tarjonnan, tarjontaa voidaan lisätä nopeasti lentokuljetuksen avulla. Myös kausituotteiden kuljetus lentoteitse on mainio vaihtoehto. Toimituksenaikainen tavaran näpistely, särkyminen tai laadullinen heikkeneminen puoltavat lentokuljetuksen käyttämisen. Pitkäkestoisen kuljetusmatkan kohonneet vakuutusmaksut saattavat tehdä lentokuljetuksesta edullisen vaihtoehdon. Lentokuljetus saattaa sopia tavaralle, jonka kuljettaminen maantiellä edellyttäisi kallista tai raskasta pakkausta. Turvatoimia ja kuljetuksenaikaista valvontaa sekä huolellista käsittelyä edellyttävät tuotteet soveltuvat hyvin lentokuljetuksiin. (Hokkanen & Karhunen 2014, 105.)

Suomesta lähtevä lentorahti suuntautuu pääasiallisesti Yhdysvaltoihin. Muiden maiden osuus on vain nimellinen. Suomesta muualle kuin Yhdysvaltoihin suuntautuvien lentokuljetusten kohdemaita ovat lähinnä Saksa, Ruotsi ja Iso-Britannia. Koko maailman lentorahdista kolme neljäsosaa kuljetetaan neljällä suurimmalla markkina-alueella, jotka ovat Tyynenmeren ylittävä liikenne, Euroopan ja Aasian välinen liikenne, Pohjois-Amerikan sisämarkkinat ja Pohjois-Atlantin ylittävä liikenne. (Hokkanen & Karhunen 2014, 105.)

Kuljetusmuotona lentoliikenne on rajoittunutta, vaikka ilmatilaa riittääkin. Kriittisin tekijä lentokuljetuksissa on maainfrastruktuuri, sillä lentoliikenne on riippuvainen lentoasemista. Lentoliikenne tarvitseekin usein alku- ja loppukuljetuksiin joko rautatie- tai maantiekuljetuksen. Rahtiliikenteessä joustavamman vaihtoehdon tarjoaa maantieliikenne. (Hokkanen & Karhunen 2014, 106.)

Lentorahti on kuljetusmuodoista nopeinta. Esimerkiksi Suomen ja Kaukoidän tai Suomen ja Pohjois-Amerikan välisen kuljetuksen toimitusaika lasketaan tunneissa tai korkeintaan vuorokausina. Vastaava matka merirahtina kestäisi useita viikkoja. Lentorahti saattaakin olla edullisin kuljetusmuoto, jos kyseessä on yrityksen toiminnan kannalta elintärkeä toimitus. Prosessiteollisuudessa koneen pysähtyminen voi olla yritykselle niin kallista, että lentorahdin kustannukset vastaavat alle puolen tunnin tuotantolinjan pysähtymistä. Myös elintärkeissä terveydenhuoltoon liittyvissä toimituksissa lentorahdin nopeudella voi olla ratkaiseva merkitys. (Hokkanen & Karhunen 2014, 107.)

2.3.5 Yhdistetyt kuljetukset

Kun käytetään kahta tai useampaa eri kuljetustapaa, puhutaan yhdistetystä kuljetuksesta. Yhdistetty kuljetus sopii parhaiten melko pitkille, yli 500 kilometrin, kuljetusetäisyyksille. Kansainvälisissä vientikuljetuksissa Suomen osuus on etukuljetus, jolloin yhdistetty kuljetus on monesti sekä välttämätön että paras vaihtoehto – etukuljetuksessa käytetään maantiekuljetusta ja jatkukuljetus hoituu lentorahtina. (Hörkkö ym. 2010, 299.)

Yhdistettyjen kuljetusten merkitys on kasvanut nopeasti kuljetuskonttien ja muiden vakiokuljetusyksiköiden hyödyntämisen yleistyttyä, jotka helpottavat lastin käsittelyä ja vähentävät käsittelyvahinkoja kuljetusmuodon vaihtuessa. Ajansäästö mahdollistaa eri kuljetusvälineiden tehokkaamman käytön, koska kontit voidaan ahtaa ja lastata ennen kuljetusta.

2.4 Toimitustavan valintaan vaikuttavat tekijät

Kuljetukset ovat yrityksen materiaalitalouden yksi merkittävimmistä osaluokista, sillä ne vaikuttavat suoraan yrityksen asiakaspalvelun tasoon ja kustannusrakenteisiin. Saapuvien ja lähtevien tavaralähetysten kustannukset voivat muodostaa jopa 10 – 20 % tuotteiden hinnasta. Ajoneuvojen aikatauluttamisilla ja järkevillä reitityksillä, lähetysten yhdistämisellä, kuljetussopimuksilla ja hintaneuvotteluilla voidaan alentaa kustannuksia ja parantaa yrityksen palveluita. (Melin 2011, 194.)

Toimitustavan tai kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat monet tekijät. Usein kuljetusmuodon valinta on helppoa, koska rajoittavat tekijät karsivat heti tietyt vaihtoehdot pois. Valintakriteerit voidaan jakaa tavarasta ja sen toimittamisen kiireellisyydestä johtuviin tekijöihin, lähetyspaikasta tai määräpaikasta johtuviin tekijöihin, kuljetusreitistä johtuviin tekijöihin sekä lainsäädännöllisiin tekijöihin. (Hokkanen & Karhunen 2014, 92.)

Tavaran laatu, määrä tai arvo tai tavarankiireellisyys asettavat joitakin vaatimuksia kuljetusmuodolle. Lähetys- tai määräpaikan sijainti ja kulkuyhteydet sekä käytävissä olevat kuormausvälineet saattavat sulkea tiettyjä kuljetusmuotoja pois. Esimerkiksi Länsi-Eurooppaan suuntautuva vientikuljetus hoidetaan monesti laivakuljetuksena. Kuljetusreitillä käytävissä oleva infrastruktuuri, rahdinkuljettajat ja heidän kalustonsa, aikatauluun sopivat kuljetusreitit ja kuljetusmuodon hinnoittelu ovat arvioitavia tekijöitä sopivaa kuljetusmuotoa mietittäessä. Esimerkiksi puuttuvat rautatieyhteydet karsivat junakuljetusvaihtoehdon kokonaan pois. Lainsäädännölliset seikat on myös otettava huomioon kuljetusmuotoa mietittäessä. Esimerkiksi lähetettävän tavarankiireellisyys ja eri kuljetusmuotojen omat lainsäädännöt asettavat usein tiukkoja ehtoja kuljetuksille. Ympäristölainsäädäntö eri maissa tulee myös ottaa huomioon. (Hokkanen & Karhunen 2014, 92.)

Toimitusaika, kuljetusvarmuus ja kustannustaso ovat useimmiten kuljetusmuodon valinnan keskeisimmät kriteerit. Valittavasta kuljetusmuodosta huolimatta on muistettava, että rahtikustannukset ovat vain osa kuljetuskustannuksesta. Kuljetushinnan päälle tulevat vielä kuljetusvakuutukset ja lähtö- ja määräpaikassa tapahtuvat kuormaukset ja purkamiset ja niiden kuormankäsittelykustannukset. (Hokkanen & Karhunen 2014, 93.)

Aimo Inkiläisen (2009, 67) mukaan kuljetuskustannukset noudattavat melko lailla tarkasti raakaöljyn kustannuskehitystä. Yritysjohdon kannattaisi laatia kuljetuksiin liittyen varasuunnitelma, jolla voidaan taata jakelun kustannustehokas ja palvelutasoltaan riittävä malli. Suunnitelma voitaisiin ottaa käyttöön sitten, kun raakaöljyn hinta on kaksinkertaistunut. Suunnitelmassa harkittaisiin kuljetusten kiireellisyys, frekvenssi ja koko. Kuljetusmuodot ja niiden vihreysarvot, ekologinen jalanjälki tulisi ottaa mukaan päätöksentekoon muistakin kuin raakaöljyn hintasyistä. Tuleva kuluttaja saattaa vaatia tuotteen hintalappuun myös tiedon toteutuneesta kuljetusmatkasta kilometreinä. Hän saattaa hyvinkin valita tuotteen, joka on kalliimpi, mutta joka on tuotettu lähempänä kuluttajaa ja tuhansien kilometrien kuljetukseen ei ole ollut tarvetta.

Valitessaan sopivaa kuljetusmuotoa vientilähetykselle yrityksen olisi hyvä muistaa, että toimitustapa saattaa asettaa rajoituksia myös toimituslausekkeen eli toimitusehdon valinnalle. Incoterms 2010-lausekkeet on jaettu sellaisiin toimitusehtoihin, jotka sopivat käytettäväksi kaikkien toimitustapojen yhteydessä, ja sellaisiin, jotka soveltuvat vain merikuljetuksiin. (Melin 2011, 74.)

Yrityksen kuljetuspäätöksistä vastaava arvioi, mitkä eri vaihtoehdot täyttävät yrityksen kuljetusmuodolle asettamat vaatimukset. Eri kuljetusmuotojen välillä on samankaltaisuuksia tärkeimpien valintaan vaikuttavien ominaisuuksien osalta. Esimerkiksi paikkansapitävät nouto- ja toimitusajat, nopeat vastaukset asiakkaiden yhteydenottoihin, yhtenäiset kuljetusajat ja kilpailukykyiset hinnat ovat tärkeitä seikkoja kuljetusmuodosta riippumatta. Lopulliseen päätökseen vaikuttaa tietysti se, haluaako yritys painottaa enemmän palvelun laatua vai hintaa. (Melin 2011, 195.)

Kuljetusmuodon valinnan jälkeen yrityksen olisi hyvä aloittaa arviointimenettely kuljetuksen suorituskyvystä. Arvioinnissa yritykset voivat käyttää esimerkiksi kustannus selvityksiä, tilintarkastustietoja, ajallaan noudettujen ja toimitettujen tavaralähetysten tietoja ja rahtien seuranta sekä vaurio- ja reklamaatioselontekoja. Palautetta voi tulla myös muualta kuin itse arviointimenettelyn kautta. (Melin 2011, 196.)

3 CASE-YRITYSTEN VIENTIKULJETUSTEN TOIMITUSTAVAT

3.1 Polar Electro Oy

3.1.1 Taustatiedot

Polar Electro Oy on vuonna 1977 Kempeleeseen perustettu sykemittarivalmistaja, joka toimii kansainvälisillä markkinoilla. Polar tarjoaa tuotteita sekä liikuntaa aloitteleville että säännöllisesti liikkuville kuntourheilijoille, unohtamatta kuitenkin maailman huippu-urheilijoita ja heidän tarpeitaan. Polar valmistaa suurimman osan tuotteistaan omistamissaan tehtaissa, ja pääasialliset tavarantoimittajat sijaitsevat tehtaiden lähellä, jolloin voidaan minimoida materiaalin kuljetustarpeita. Polarin palveluksessa on 1200 ihmistä maailmanlaajuisesti ja sillä on 26 tytäryhtiötä ympäri maailman. Laaja jakeluverkosto kattaa yli 35 000 jälleenmyyjää yli 80 eri maassa. (Polar Electro 2015.)

3.1.2 Tutkimustulokset

Polarin toimiala on elektroniikka ja yritys vie ulkomaille valmistamiaan sykemittareita ja sykemittareiden osia. Tavaralähetysten koot vaihtelevat muutaman sadan gramman painoisista paketeista suuriin lavalähettyksiin, joiden bruttopaino voi nousta jopa 10 000 kiloon.

Kyselystä selvisi, että Polarin vientilähetykset toimitetaan joko Euroopasta tai Aasiasta ja sen tärkeimmät vientialueet sijaitsevat Euroopassa, Australiassa ja Oseaniassa sekä Etelä- ja Pohjois-Amerikassa. Euroopasta toimitettavat vientilähetykset liikkuvat yleensä Euroopan sisällä tai lähetetään Etelä-Amerikkaan. Aasiasta lähetettävät toimitukset suuntautuvat Australiaan ja Oseaniaan sekä Pohjois-Amerikkaan.

Polar käyttää kansainvälisissä vientikuljetuksissaan useimmiten maantie- ja lentorahtia. Euroopan sisällä liikkuvat vientilähetykset kuljetetaan suurimmaksi

osaksi maanteitse. Maantiekuljetukset voidaan osoittaa täsmällisesti määräpaikkaansa ja kuljetusmuotona se on joustava ja kustannustehokas. Maantiekuljetuksilla on Euroopassa tiheä palveluverkosto ja sen avulla toimitukset saadaan melkein jokaiseen Euroopan maahan muutamassa päivässä. Polar ei käytä vientikuljetuksissaan lainkaan rautatiekuljetuksia.

Polarin mannertenväliset tavaralähetykset Euroopasta Etelä-Amerikkaan ja Aasiasta Australiaan ja Oseaniaan sekä Pohjois-Amerikkaan toimitetaan suurimmaksi osaksi lentorahtina. Vientilähetykset ovat yleensä aina kiireellisiä tai tiukasti aikataulutettuja ja tavara on arvokasta suhteessa lähetysten tilavuuteen ja painoon, jolloin se kestää suuremmat rahtikustannukset ja lentorahti on perusteltua.

Kyselystä kävi ilmi, että merikuljetusta käytetään silloin, kun tavaralähetys on suuri ja kuljetusetäisyys on pitkä, esimerkiksi Euroopasta tai Aasiasta Etelä- tai Pohjois-Amerikkaan. Merirahdissa kuljetuskustannukset jäävät usein kohtuullisiksi ja se on erittäin kilpailukykyinen toimitusmuoto, mikäli tavaralähetys ei ole kovin kiireinen.

Polarin valitessa sopivaa kuljetusmuotoa tavaralähetykselle tavaralla, määrällä ja arvolla on tärkeä merkitys. Esimerkiksi lithium akkujen ja pattereiden lähettäminen kuriirilähetystenä tiettyihin maihin on mahdotonta, ja kilon kokoinen paketti joudutaan lähettämään tavallisena lentokuljetuksena. Pienen paketin lähettäminen tavallisena lentorahtina tulee paljon kalliimmaksi ja on lisäksi hitaampi toimitustapa kuin kuriirilähetys olisi ollut. Myös lähetys- ja määräpaikan sijainnilla on painoarvoa oikeanlaisen kuljetusmuotoa mietittäessä. Tietyt maakohtaiset tuontirajoitukset saattavat vaikeuttaa tavarantoimitusta, esimerkiksi Venäjälle ei voida toimittaa DDP-toimitusehdolla. Joihinkin maihin yksityishenkilöille lähettäminen on todella haastavaa, esimerkiksi Argentiinassa asuva yksityishenkilö saa vastaanottaa maksimissaan kaksi pakettia vuodessa ulkomailta. Toimitusaika ja -varmuus, kuin myös toimitusehto vaikuttavat kuljetusmuodon valintaan, minkä lisäksi kuljetuksen kokonaiskustannukset näyttelevät suurta roolia. Sen sijaan kulkuyhteydet, käytettävissä oleva

kuljetuskalusto tai kuljetuksen ekologisuus eivät yleensä ole ratkaisevia tekijöitä kuljetusmuodon valinnassa.

3.2 Ojala Yhtymä Oy

3.2.1 Taustatiedot

Ojala Yhtymä Oy on vuonna 1963 Sieviin perustettu mekaniikan sopimusvalmistaja, jonka asiakkaita ovat eri teollisuudenalojen laite- ja konevalmistajat. Kansainvälinen toiminta on alkanut 1980-luvulla ja yrityksellä on 50 vuoden kokemus vaativista asiakasprojekteista ulkomaisille toimijoille. Ojala Yhtymällä on henkilöstöä noin 650 ja sillä on tehtaat Suomessa, Slovakiassa, Intiassa ja Virossa. Ojala Yhtymä haluaa lisätä asiakkaidensa kilpailukykyä laadukkailla, nopeilla ja kustannustehokkailla tuote- ja palvelutoimituksilla. (Ojala Group 2015.)

3.2.2 Tutkimustulokset

Ojala Yhtymän toimiala on mekaniikan sopimusvalmistus ja se vie ulkomaille lähinnä ohutlevymekaniikkaa ja kokoonpanoja. Tavaralähetysten koot vaihtelevat muutamista kiloista aina satoihin kiloihin. Ojala Yhtymän kansainväliset vientikuljetukset toimitetaan Suomesta ja muualta Euroopasta ja sen tärkeimmät vientialueet sijaitsevat Euroopassa.

Kyselystä selvisi, että Ojala Yhtymä käyttää kansainvälisissä vientikuljetuksissaan aina yhdistettyä kuljetusta ja tavaralähetykset kuljetetaan yhdistelemällä maantie-, lento- ja merirahtia. Suomesta Eurooppaan suuntautuvat vientikuljetukset toimitetaan yhdistettyinä kuljetuksina, jolloin kuljetuksen alku- ja loppupäässä käytetään aina maantiekuljetusta, ja pääkuljetusmuotona on joko lento- tai merirahti. Yritys ei käytä vientikuljetuksissaan ollenkaan rautatiekuljetuksia.

Kyselystä saadun esimerkin mukaisesti Suomesta Pohjois-Amerikkaan toimitettavat vientilähetykset toimitetaan useimmiten lentokuljetuksena. Ojala Yhtymän Sievin tehtaalta Pohjois-Amerikkaan lähetetty laatikko, mitoiltaan 80 x 60 x 52 cm (pituus x leveys x korkeus cm) ja bruttopainoltaan 58 kiloa, on toimitettu lentokuljetuksena. Toimitusehtona on käytetty FCA Sievi Incoterms 2010, joten tavaran ostaja on valinnut lähetykselle sopivan kuljetusmuodon ja tavaran myyjä on luovuttanut lähetysten ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle lähtöpaikalla sovittuna aikana.

Ojala Yhtymän valitessa sopivaa toimitusmuotoa vientikuljetuksilleen tavaran määrällä, laadulla ja arvolla on suuri merkitys. Lähetys- ja määräpaikan sijainnilla, kulkuyhteyksillä, kuljetuskalustolla ja toimitusvarmuudella on myös merkittävä rooli sopivaa kuljetusmuotoa arvioitaessa. Toimitusehto ja -aika sekä kuljetuskustannukset ovat myös tärkeitä tekijöitä, kun valitaan oikeaa toimitustapaa vientilähetykselle. Kuljetuksen ekologisuudella ei sen sijaan ole kovin suurta merkitystä.

3.3 PKC Wiring Systems Oy

3.3.1 Taustatiedot

PKC Wiring Systems Oy:n tarina alkaa Pohjolan Kaapeli Oy:n, Nokian tytäryhtiön, Kempeleeseen vuonna 1969 perustamasta johdinsarjatehtaasta, joka valmisti johdinsarjoja sekä henkilöautoihin että hyötyajoneuvoihin. PKC valmistaa edelleen johdinsarjoja autoteollisuudelle ja johdinsarjojen tuotantoa on tällä hetkellä Virossa, Venäjällä, Liettuassa, Puolassa, Serbiassa, Saksassa, Kiinassa, Brasiliassa, Meksikossa ja Yhdysvalloissa. PKC:llä on henkilöstöä johdinsarjaliiketoiminnassa reilut 15 000. PKC:n toimitusketjun hallinnalla on kaksi keskeistä päämäärää: varmistaa tuotteen oikea-aikainen toimitus asiakkaalle ja omistajuuden kokonaiskustannusten minimoiminen. (PKC Group 2015.)

3.3.2 Tutkimustulokset

PKC:n toimialaa ovat elektroniset sähkölaitteet ja tarvikkeet ja se vie ulkomaille hyötyajoneuvojen johdinsarjoja. Tavaralähetysten koko vaihtelee alle 50 kilon lähetyksistä aina täysiin rekkoihin (full trailer load).

PKC:n kansainväliset vientikuljetukset toimitetaan Virosta ja muualta Euroopasta, Aasiasta sekä Etelä- ja Pohjois-Amerikasta. Tärkeimmät vientialueet sijaitsevat niinkään Euroopassa, Aasiassa ja Etelä- ja Pohjois-Amerikassa.

Kyselystä kävi ilmi, että PKC käyttää kansainvälisissä vientikuljetuksissaan aina maantiekuljetusta ja sen lisäksi vaihtelevasti meri-, lento- ja yhdistettyä kuljetusta. Euroopan vientilähetuksiin käytetään aina maantiekuljetusta, rautatiekuljetusta ei käytetä ollenkaan. Lentokuljetusta käytetään vain kiireellisissä tapauksissa, jolloin tavaralähetys toimitetaan useimmiten pikarahtina. Esimerkiksi tuotannon kapasiteettiongelmat saattavat edellyttää lentokuljetuksen käyttöä, jotta tavara saadaan mahdollisimman nopeasti asiakkaalle. Toisaalta myös materiaalitoimittajien toimitusvaikeudet saattavat johtaa myöhästyneeseen tuotantoon, jolloin vaaditaan erikoistoimituksia asiakkaalle. Näiden lisäksi myös asiakkaan erikoistilaus saatetaan toimittaa pikarahtina mahdollisimman nopeasti perille.

Esimerkiksi PKC Eesti AS:n Keilan tehtaalta toimitetaan säännöllisesti kahdesti viikossa johdinsarjalähetys PKC:n asiakkaalle Ranskaan Blainvilleen maantierahtina. Lähetyksen koko on reilu yhdeksän kuutiota ja bruttopaino hieman vajaa 1500 kiloa. Lähetys sisältää 32 lavaa, joille on pakattu yhteensä 128 muovilaatikkoa. Lähetyksen toimitusehto on DAP.

Kyselyn vastauksien perusteella toimitusaika ja -varmuus ovat kaksi merkittävintä toimitustavan valintaan vaikuttavaa kriteeriä PKC:lla. Tavarán

määrällä, laadulla ja arvolla on myös suuri merkitys toimitustavan valintaprosessissa. Lähetys- ja määräpaikan sijainnilla, kulkuyhteyksillä sekä käytävissä olevalla kuljetuskalustolla on painoarvoa, ja myös kuljetuskustannukset ja kuljetuksen ekologisuus otetaan arvioinnissa huomioon. Näiden lisäksi toimitus- ja maksuehdot ovat tärkeitä tekijöitä, jotka huomioidaan sopivaa kuljetusmuotoa pohdittaessa.

4 POHDINTA

Suomen sijainti Eurooppaan ja muuhun maailmaan nähden asettaa haasteita kustannustehokkaan toimitustavan löytämiseksi. Tutkimukseen osallistuneiden yritysten pääasiallisesti tärkeimmät vientialueet sijaitsevat Euroopassa, Aasiassa ja Etelä- ja Pohjois-Amerikassa, jonka vuoksi rautatiekuljetus ei ole kaikkein kilpailukykyisimpien kuljetusmuotojen joukossa, kun valitaan vientikuljetukselle toimivinta ja kustannustehokkainta toimitusmuotoa. Yksikään tutkimukseen osallistuneista yrityksistä ei käytä kansainvälisissä vientikuljetuksissaan rautatiekuljetuksia. Syynä voidaan pitää yhtä suurimmista rautatieliikenteeseen liittyvää haittapuolta – rahtia vastaanottavia asemia ei välttämättä aina ole lähettäjän ja vastaanottajan lähetyvillä. Lisäksi rautatiekuljetukset ovat tiukasti aikatauluihin sidottua liikennettä, jolloin kuljetusten joustava aikataulutus ei tule kysymykseen. Erot raideleveyksissä eri maiden välillä, esimerkiksi Suomesta länteen suuntautuvassa liikenteessä, edellyttävät telien vaihtamista, mikä hidastaa liikennettä ja aiheuttaa lisäkuluja tavaralähetysten käsittelymaksuissa.

Itäisessä rautatieliikenteessä tavaralähetystiä voitaisiin lähettää Baltian, itäisen Keski-Euroopan ja Aasian suuntaa, joissa monilla mailla on sama raideleveys. Trans-Siperian radan kautta saavutettaisiin myös Japanin, Kiinan ja muiden Kaukoidän maiden markkinat. Kuljetukset itäistä rautatiereittiä pitkin esimerkiksi Japaniin ja Koreaan kestävät noin kolme viikkoa, joten rautatiekuljetuksesta saattaa muodostua ajallisesti hyvinkin kilpailukykyinen vaihtoehto esimerkiksi merirahdille. (Melin 2011, 217.).

Lauttaliikenteen kehittyminen on kasvattanut huomattavasti maantiekuljetusten merkitystä kansainvälisissä vientikuljetuksissa ja tutkimukseen osallistuvat yritykset käyttävätkin kuljetusmuotoa paljon Suomesta Eurooppaan suuntautuville kuljetuksille ja Euroopan sisällä liikkuville tavaralähetyksille. Autokalusto on kehittynyt teknisesti ja se tarjoaa monipuoliset käyttömahdollisuudet ja suuremman kantavuuden. Säännöllinen linjaliikenne Suomesta lähes kaikkialle Länsi-Eurooppaan tarjoaa yrityksille

kustannustehokkaan kuljetusmuodon, vaikkakin yhdistetyn maa- ja merimatkan aiheuttama rasitus tavaralle saattaa joissakin tapauksissa muodostaa esteen käyttää maantiekuljetusta. Myös esimerkiksi työaikamääräykset ja ajokiellot määräaikoina tietyissä maissa pakottavat yrityksiä valitsemaan lentokuljetuksen maantiekuljetuksen sijaan. Euroopassa, esimerkiksi Tanskassa, Itävallassa ja Sveitsissä, maantieverkoston ruuhkautuminen on aiheuttanut läpikulkuongelmia ja maantiekuljetuksen nopeus ja joustavuus eivät toteudu odotetulla tavalla. Maantiekuljetuksen rahtikustannuksia nostavat tienkäyttöverot, siltamaksut, polttoaineiden hintojen nousu, korkeat palkkakustannukset ja kallis kalusto, jolloin yksipuolisesti rahtihintaa vertailtaessa jokin toinen kuljetusmuoto saattaa olla houkuttelevampi vaihtoehto.

Jokainen tutkimukseen osallistunut yritys käyttää lentokuljetusta vientilähetyksissään. Erityisesti pikaista toimitusta tarvitsevat tavaralähetykset toimitetaan lentorahtina. Lentokuljetuksen etuja ovat nopeus ja varmuus, laaja reittiverkosto, vähälukuiset uudelleenlastaukset ja rahdinkäsittelyt sekä edullisempien pakkausmateriaalien käyttömahdollisuus. Tosin ilmailualan tiukat ja nopeasti muuttuvat säädökset ja lait tekevät tietynlaisten tavaroiden kuljettamisen lentoteitse haasteelliseksi. Kuljetettava tuote saattaisi vaatia mahdollisimman nopeaa kuljetusta, mutta koska tuote sisältää pattereita tai akkuja, lähetystä ei oteta kaikille lennoille, ja aikataulu saattaa sen takia viivästyä. Lentokuljetusten turvavalvonta lisää kuljetusmuodon kustannuksia, jotka usein siirtyvät suoraan lähettäjän tai vastaanottajan maksettaviksi.

Suomi sijaitsee Eurooppaan ja muuhun maailmaan nähden ikään kuin saarella, joten täältä on luonnollista kuljettaa tavaraa meritse. Merikuljetukset ovat edullisia ja mahdollistavat suuret tavaralähetykset, myös esimerkiksi konttien ja erikoiskuljetusten hoitamisen joustavasti. Myös Euroopan ja Aasian tai Etelä- ja Pohjois-Amerikan välillä merikuljetus voi olla ainut järkevä vaihtoehto, mikäli tavaralähetys on suuri eikä tavaralla ole kiire. Merirahdissa kuljetuskustannukset pysyvät kohtuullisina.

Tutkimukseen osallistuneista yrityksistä ainoastaan PKC piti kuljetuksen ekologisuutta tärkeänä valintakriteerinä sopivaa kuljetusmuotoa valittaessa. PKC:n tavoitteena on pienentää valmistustoimintansa ympäristövaikutuksia muunmuassa optimoimalla toimitukset ja hallitsemalla ja kierrättämällä materiaaleja tehokkaasti. Tuotteet toimitetaan asiakkaille pakkauksissa, jotka voidaan kierrättää ja käyttää uudelleen. PKC uskoo, että koko toimitusketjun kattava yhteistyö on tehokkain keino pienentää konsernin toiminnan ympäristövaikutuksia. (PKC Group 2015.)

Yksikään tutkimukseen osallistuneesta yrityksestä ei nimennyt asiakaspalvelun laatua merkitykselliseksi kuljetusmuotoa valittaessa. Aikataulujen mukainen palvelu, palvelun toistuvuus, reklamaatioiden määrä ja käsittely, lähetysten jäljitys ja seuranta ovat keskeisiä asiakaspalveluun liittyviä tekijöitä. Mikäli kuljetusmuodon aikataulut eivät toteudu tai kuljetuksia menee hukkaan tai niihin tulee usein kuljetusvaurioita, saattaa tavaralähetysten ”jälkihoitoon” ja reklamointiin kulua paljon aikaa ja se sitoo myös viejäyrityksen resursseja.

Kaikki tutkimukseen osallistuneet yritykset ilmoittivat kiinnittävänsä huomiota myös vientikuljetuksen toimitusehtoon sopivaa kuljetusmuotoa kartoittaessaan. Toimitusehto määrittää, miten tavaralähetysten vientitapahtumaan liittyvät ostajan ja myyjän velvollisuudet jakaantuvat kuljetuksen aikana. Toimitusehtojen avulla määritellään osapuolten väliset toiminta- ja kustannusvastuut ja niiden avulla tarkennetaan myös vahingonvaaran eli riskin siirtymispaikka ja -aika. Asiakirjojen hankkimis- ja kustantamisvastuut ja vakuuttamisvelvollisuudet on myös määritelty toimitusehdoissa. Kaikkia kuljetusmuotoja koskevia toimitusehtolausekkeita on yhteensä seitsemän, mutta esimerkiksi FAS ja FOB soveltuvat ainoastaan merikuljetuksiin (Logistiikan maailma 2015.).

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että kaikki kolme kyselyyn vastannutta yritystä valitsevat vientikuljetustensa toimitustavan suurimmaksi osaksi samoilla kriteereillä eikä toimialalla ole suurtakaan merkitystä valittuun kuljetusmuotoon. Jokainen yritys piti kuljetuksen rahtikustannuksia yhtenä tärkeänä perusteena,

lisäksi toimitusaika ja lähetys- ja määräpaikan sijainti vaikuttavat omalta osaltaan valittuun toimitustapaan. Kyselyn perusteella voidaan myös sanoa, että tavaran arvo, määrä ja laatu huomioidaan jokaisessa tutkimukseen osallistuneessa yrityksessä, ja ainakin Polarin tavaralähetysten toimitustapaan tuotteen ominaisuuksilla saattaa olla suurikin vaikutus.

Kysely lähetettiin kuudelle yritykselle, joista kolme vastasi määräaikaan mennessä. Kysely tutkimusemenetelmänä osoittautui haastavaksi oman opinnäytetyöni kohdalla, sillä mielestäni tarpeeksi kattavien vastausten saaminen tällä menetelmällä ei oikein onnistunut. Kyselylomakkeen analysoinnin jälkeen oli ilmeistä, että tutkimukseen tarvittiin tarkempaa tietoa ja perusteluja siitä, miksi esimerkiksi kuljetuskustannukset olivat niin tärkeä tekijä toimitustapaa valittaessa. Lisätietopyyntö sähköpostitse tuotti onneksi haluttuja tuloksia nopeasti.

Tutkimuksen tekeminen oli mielenkiintoista vaikka lopputulos oli melko ennalta arvattava. Opinnäytetyössäni tutkittiin yrityksiä eri toimialoilta, mutta voisi olla mielenkiintoista tutkia saman alan yritysten vientikuljetuksia keskenään. Kun toimiala ja tuotteet ovat tismalleen samat, voisi kuvitella päämarkkina-alueidenkin olevan samoissa kohdemaissa, mutta löytyisikö eroavaisuuksia vientikuljetusten toimitustavoissa? Lisäksi olisi kiinnostavaa tehdä vastaava tutkimus pohjois-suomalaisille yrityksille, jotka vasta aloittelevat vientitoimintaansa. Opinnäytetyöhöni osallistuneet yritykset ovat harjoittaneet kansainvälistä vientitoimintaa jo kauan, joten toimintatavat ja -prosessit ovat pitkän kansainvälisen kokemuksen myötä hioutuneet ja tietotaito on huippuluokkaa. Tutkimukseen osallistuneet yritykset käyttävätkin pääsääntöisesti samoja, teoriassakin päteviksi todettuja kriteereitä toimitustapoja valitessaan.

LÄHTEET

- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. 10., osin uudistettu painos. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.
- Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.
- Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Vantaa: Hansaprint.
- Inkiläinen, A. Logistinen päätöksenteko. 2009. Helsinki: Edita publishing.
- Logistiikan maailma, 2015. Kuljetusmuodon valinta. Viitattu 15.2.2015.
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusmuodon_valinta
- Logistiikan maailma, 2015. Incoterms 2010. Viitattu 23.4.2015.
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Incoterms_2010
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt, vienti ja tuonti. AMK-Kustannus Oy: Hansaprint.
- Ojala Group, 2015. Yritys. Viitattu 19.4.2015.
<http://www.ojalagroup.com/fi/yritys/>
- Polar Electro, 2015. Keitä me olemme. Viitattu 10.4.2015.
http://www.polar.com/fi/tietoa_polarista/keita_olemme
- PKC Group, 2015. Historia. Viitattu 19.4.2015.
<http://www.pkcgroup.com/fi/pkc-group/historia.html>
- PKC Group, 2015. Yritysvastuu. Toimitusketjun hallinta. Viitattu 19.4.2015.
<http://www.pkcgroup.com/fi/yritysvastuu/toimitusketjun-hallinta.html>
- Suomen Yrittäjät, 2015. Kansainvälinen toimintaympäristö. Viitattu 15.2.2015.
http://www.yrittajat.fi/fi/FI/yritystoiminnanabc/kv/toimintaymparisto_suunnittelu_markkinatieto/
- Suomen Yrittäjät, 2015. Logistiikka. Viitattu 14.3.2015.
<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/logistiikka/>
- Tilastokeskus, 2014. Kuljetussuorite. Viitattu 4.3.2015.
<http://www.stat.fi/meta/kas/kuljetussuorite.html>
- Uusitalo, H. 1991. Tiede, tutkimus ja tutkielma: johdatus tutkielman maailmaan. Porvoo: WSOY.

Virtuaali ammattikorkeakoulu, 2015. Case-tutkimus. Viitattu 17.4.2015.
<http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/0709019/1193463890749/1193464144782/1194348546586/1194356433452.html>

Writing@CSU, 1993-2015. Case Studies. Definition and Overview. Viitattu 17.4.2015.
<http://writing.colostate.edu/guides/page.cfm?pageid=1285&guideid=60>

Yritys-Suomi, työ- ja elinkeinoministeriö, 2014. Kansainvälistyminen. Viitattu 31.1.2015.
<https://www.yrityssuomi.fi/kansainvalistyminen>

LIITTEET

- Liite 1. Yhteydenottosähköposti
- Liite 2. Kyselylomake Webropolissa

Liite 1

Hei,

Opiskelen Lapin AMK:ssa logistiikan tradenomiksi ja teen parhaillaan opinnäytetyötäni, jonka aiheena on Kansainväliset vientikuljetukset ja toimitustavat.

Haluaisin XXX:n yhdeksi case-yritykseksi tutkimukseeni, jonka tarkoituksena on tutkia, miten ja millä perusteilla yritykset Pohjois-Suomesta valitsevat toimitustavan (kuljetusmuodon) vientikuljetuksilleen. Tarkastelen tutkimuksessani eri toimialoilla toimivien yritysten kansainvälisiä vientikuljetuksia ja -käytäntöjä, ja vertaan tuloksia aiheesta esitettyyn teoriaan.

Mikäli XXX osallistuu tutkimukseeni, tullaan kyselyssä saatuja tietoja käsittelemään luottamuksellisesti opinnäytetyön tekemisen aikana ja sen jälkeen. Lisäksi XXX:llä on oikeus lukea ja hyväksyä opinnäytetyö XXX:n tietojen osalta ennen sen julkaisua.

Ohessa linkki kyselyyn, johon toivoisin Teidän vastaavan mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 10.4.2015. Kyselyyn vastaamiseen menee aikaa noin 10 minuuttia.

<https://www.webpolsurveys.com/S/643E3CB2E3F7B025.par>

Ystävällisin terveisin,

Eija Kallio

Liite 2 1(3)

33% valmiina

Kansainväliset vientikuljetukset ja toimitustavat

Taustatiedot

1. Yrityksen nimi? *

2. Yrityksen toimiala? *

3. Yrityksen henkilöstömäärä? *

Alle 50 työntekijää
 50-250 työntekijää
 Yli 250 työntekijää

4. Vastaajan nimi? *

5. Vastaajan sähköpostiosoite? *

6. Vastaajan asema yrityksessä? *

Seuraava -->

Liite 2 2(3)

66% valmiina

Kansainväliset vientikuljetukset ja toimitustavat

Kansainvälistyminen ja vientikuljetukset

7. Miten ja milloin yrityksen kansainvälinen toiminta sai alkunsa? *

8. Mitä tuotteita yritys vie ulkomaille? *

9. Minkä kokoisia lähetykset ovat? *

10. Mistä yrityksen kansainväliset vientikuljetukset toimitetaan? *

- Suomi
- Muu Eurooppa
- Aasia
- Australia ja Oseania
- Afrikka
- Etelä-Amerikka
- Pohjois-Amerikka

11. Missä sijaitsevat yrityksen tärkeimmät vientialueet? *

- Eurooppa
- Aasia
- Australia ja Oseania
- Afrikka
- Etelä-Amerikka
- Pohjois-Amerikka

Liite 2 3(3)

100% valmiina

Kansainväliset vientikuljetukset ja toimitustavat

Toimitustavat

12. Mitä toimitustapoja yritys käyttää kansainvälisissä vientikuljetuksissaan? *

| | Aina | Joskus | Ei koskaan |
|---------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Maantie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Rautatie | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Laiva | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Lento | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Yhdistetty kuljetus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

13. Mikä merkitys alla mainituilla tekijöillä on toimitustavan valinnassa? *

| | Tärkeä | Ei kovin tärkeä | Vähäinen |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Tavaran määrä | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tavaran laatu | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Tavaran arvo | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Lähetys- ja määräpaikan sijainti | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kulkuyhteydet | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Käytettävissä oleva kuljetuskalusto | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Toimitusaika | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Toimitusvarmuus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kuljetuskustannukset | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kuljetuksen ekologisuus | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

14. Mitä muita tekijöitä yritys ottaa huomioon valitessaan sopivaa toimitustapaa kansainvälisille kuljetuksilleen?

Kiitos osallistumisestanne ja aurinkoista kevättä!