

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma

Venäjä-kauppa

Ilona Avdeeva

TALOUSKRIISIN VAIKUTUKSET SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLISEEN
LOGISTIIKKATOIMINTAAN

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälinen kauppa

AVDEEVA, ILONA	Taluskriisin vaikutukset Suomen ja Venäjän väliseen logistiikkatoimintaan
Opinnäytetyö	35 sivua + 1 liitesivua
Työn ohjaaja	Soili Lehto-Kylmänen
Helmikuu 2010	
Avainsanat	logistiikka, taluskriisi, Suomi, Venäjä, kuljetukset

Tutkimuksen tavoitteena on saada selville, mitä muutoksia logistiikassa on tapahtunut taluskriisin aikana ja miten ne ovat vaikuttaneet Venäjän ja Suomen väliseen logistiikkatoimintaan.

Apuna tutkimuksessa käytettiin aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, aikaisempia selvityksiä, julkaisuja, ja sen lisäksi haastateltiin.

Tässä tutkimuksessa käydään aluksi läpi logistiikkaa käsitteenä ja maailman taluskriisiä. Tämän jälkeen tutkitaan maailman taluskriisin vaikutusta maihin ja sen aikana tapahtuneita muutoksia maiden välisessä logistiikkatoiminnassa. Tutkimuksessa verrataan Venäjän ja Suomen välisen logistiikan nykytilannetta edellisiin vuosiin ja arvioidaan, miten se on muuttanut maiden välisiä suhteita. Tutkimuksessa arvioidaan myös mahdollisia tulevaisuudennäkymiä Suomen ja Venäjän välisessä logistiikkatoiminnassa.

Tutkimus osoittaa, että taluskriisi on vaikuttanut maiden väliseen logistiikkatoimintaan. Monet tekijät, kuten kuljetuskustannusten nousu, työntekijöiden lomautus ja jopa kokonaisten logistiikkakeskusten sulkeminen olivat taluskriisin seurauksia.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

International Business

AVDEEVA, ILONA Influence of economic downturn on logistics services between Finland and
Russia

Bachelor's Thesis 35 pages + 1 pages of appendices

Supervisor Soili Lehto-Kylmänen

February 2010

Keywords logistics, economic crisis, Finland, Russian Federation, transportation

Logistics plays an important role in the economic partnership for the neighbor countries. Economic changes can directly reflect on the trade and financial welfare in the logistics services.

The main theme of this thesis was to study and research changes in the logistics business between Finland and Russian Federation during the global economic downturn. In this work it was highlighted different logistics challenges and the impact on the whole logistics industry between the countries.

The theoretical framework in this work was carried out using variety of literature sources, analysis of the existing research articles, interviews and author observations.

The study findings proved that the economic downturn had a major financial factor in the logistics business. Variety of events such as cost increase in the services, personnel reduction, closure of small/medium-sized logistic companies were the direct influence of the global economic challenges.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO	6
2 LOGISTIIKKA	7
2.1 Logistiikan määritelmä	7
2.1.1 Logistiset kustannukset	9
2.1.2 Varastoinnin kustannukset	10
2.1.3 Kuljetuskustannukset	11
2.1.4 Kuljetustavan valinta	11
3 MAAILMAN TALOUSKRIISI	12
3.1 Talouskriisi yleisesti	12
3.1.1 Talouskriisin vaikutukset Suomeen	13
3.1.2 Talouskriisin vaikutukset Venäjään	16
4 SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLINEN LOGISTIIKATOIMINTA	19
4.1 Transitoliikenne	19
4.2 Suomen ja Venäjän transitoliikenteen pääkuljetusreitit	20
4.3 Logistiikka Suomessa	21
4.4 Talouskriisin vaikutus Suomen logistiikkaan	23
4.5 Logistiikka Venäjällä	25
4.6 Talouskriisin vaikutus Venäjän logistiikkaan	26
4.7 Talouskriisin aikana tapahtuneet muutokset Suomen ja Venäjän logistiikassa	27

LÄHTEET

LIITTEET

Liite 1. Haastattelu, 13.1.2010

1 JOHDANTO

Tutkimuksessa selvitetään miten maailman taluskriisi on vaikuttanut Suomen ja Venäjän logistikkatoimintaan. Taluskriisi on vaikuttanut merkittävästi maiden talouteen ja tässä käydään läpi nimenomaan, mitä muutoksia se oli tuonut maiden väliseen logistiikkaatoimintaan.

Suomi ja Venäjä ovat naapurimaita, ja tämä takia ne ovat luonnollisesti kauppakumppaneita. Maat ovat maantieteellisistä syistä ja täydentävistä tuotantorakenteista toisilleen tärkeitä. Suomalaisyriyten kannalta Venäjä on yksi merkittävimmistä maista. Kaikki maissa tapahtuvat muutokset vaikuttavat maiden välisiin suhteisiin ja kaupankäyntiin. Kun talouskasvu hiipuu useissa Suomelle tärkeissä maissa, Venäjän merkitys korostuu entisestään. Maailman taluskriisin aikana moni asia on muuttunut, ja tämä on vaikuttanut myös Venäjän ja Suomen välisiin kauppasuhteisiin ja logistiikkatoimintaan.

Suomen ja Venäjän välisissä taloussuhteissa on jatkuvasti ongelmia investointien ja kauppavaihdon kanssa kasvusta huolimatta. Suurin osa ongelmista johtuu Venäjän epävakaaasta taloustilanteesta. Maailman taluskriisi on luonnollisesti vaikuttanut asiaan ja pahentanut tilannetta. Tutkimuksen tarkoitus on selvittää, millä tavalla se on vaikuttanut ja mitä muutoksia se on tuonut Suomen ja Venäjän väliseen logistiikkatoimintaan.

Tutkimuksessa käytettiin haastatteluja, kirjallisteitä, arikkeleita, aikaisempia tutkimuksia ja muuta luotettavaa kirjallisuutta.

2 LOGISTIIKKA

2.1 Logistiikan määritelmä

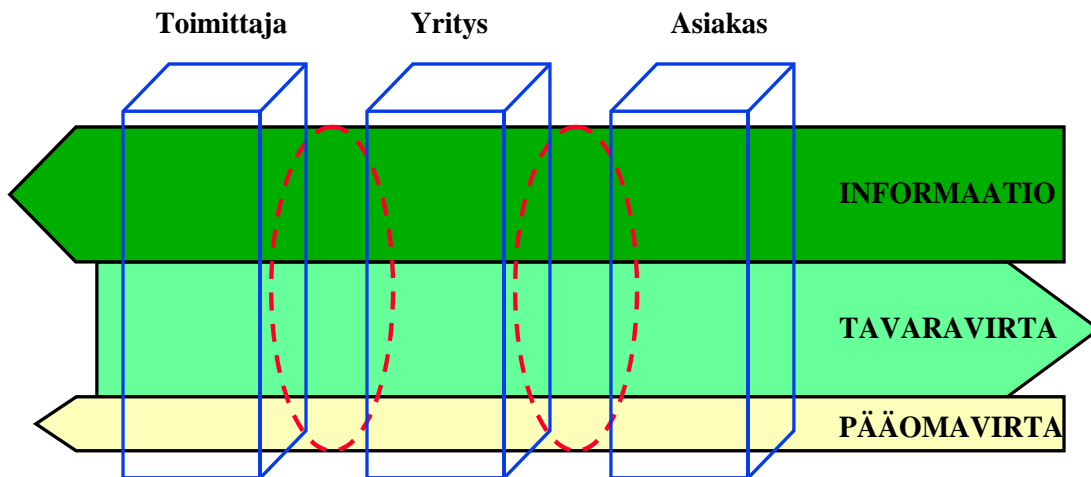
"Logistiikkaa voidaan määritellä materiaalivirran ja siihen liittyvän informaatiovirran hallinnaksi. Tavoitteena on tuottaa asiakkaan haluama palvelutaso mahdollisimman alhaisin kustannuskin. Nämä kaksi komponenttia, palvelutaso ja kustannukset, muodostavat logistiikan kaksi peruspilaria. Logistiikan tavoitteena on varmistaa tavaran ja siihen liittyvän informaation saapuminen asiakkaalle sovittuna aikana, oikeassa määrässä ja alkuperäisessä laadussa (vahingoittumattomana, pilaantumattomana jne). Tuotantohäiriöille ja niistä johtuville myöhästymisille ja puutteille huolintaliike ei voi mitään, mutta hyvin suunniteltun toiminnan avulla palvelutasoon voidaan vaikuttaa merkittävästi." (Huolinta-alan käsikirja, 2000.)

Logistiikka on materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen, hankinnan, tuotannon, jakelun ja kierrätyksen, huolto- ja tukipalveluiden, varastointi-, kuljetus- ja muiden lisäarvopalvelujen sekä asiakaspalvelun ja –suhteiden kokonaisvaltaista johtamista ja kehittämistä (Karrus 1998,13). Logistiikka pyrkii tarkastelemaan ketjuja kokonaisuuksina. Tarkastelua laajennetaan yrityksen ulkopuolelle ottamalla huomioon eri osapuolet. Tavoitteena on saada aikaan riittävän korkea palvelutaso asiakkaan tarpeiden tyydyttämiseksi kohtuullisin kustannuksin. (Karrus 1998, 22.)

Nykyaikaisen logistiikka-ajattelun mukaan keskeiset asiat ovat yrityksen reaaliprosessit ja niiden kehittämien kokonaisuutena ottamalla huomioon perustoiminnot kuten hankinnan, tuotannon, markkinoinnin, tilaus- ja palvelumuodot, jakelun, rahaliikenteen ja toiminnan organisoinnin koko arvonlisäysketjun muodostuminen toimittajalta asiakkaille ja pyrkiminen kehittämään koko ketjun kilpailukykyä logistiikan vaikutus omalta osaltaan sekä arvonlisäyksestä asiakkaille että yrityksen pääoman käytöstä ja toimintakustannuksista. (Karrus 1998, 22.)

Tavaroiden tai materiaalin kuljettamisen, käsittelyn ja varastoinnin lisäksi logistiikka käsittää myös informaatio- ja pääomavirran. Yrityksen toimintaan liittyvä logistiikka sisältää erilaisia logistisia aliprosesseja kuten tulologistiikan, tehtaan sisäisen logistiikan ja jakelulogistiikan. Tulologistiikka- ja jakelulogistiikka eivät ole pelkästään yrityksen sisäisiä toimintoja, vaan on otettava huomioon koko ketju toimittajalta asiakkaalle. (Karrus 1998, 13.)

Logistiikka yhdistää yrityksen eri toimintoja, kuten oston, tuotannon, jakelun ja markkinoinnin yhdessä toimivaksi kokonaisprosessiksi. Keskeiset ohjaus- ja kehityskohteet ovat informaatiovirta, tavaravirta ja pääomavirta (Kuva 1.; Karrus 1998, 13.)



Kuva 1. Logistiikka muodostaa prosessin, joka kulkee monen yrityksen ja vastualueen kautta (Sakki ym. 1996, 8).

2.1.1 Logistiset kustannukset

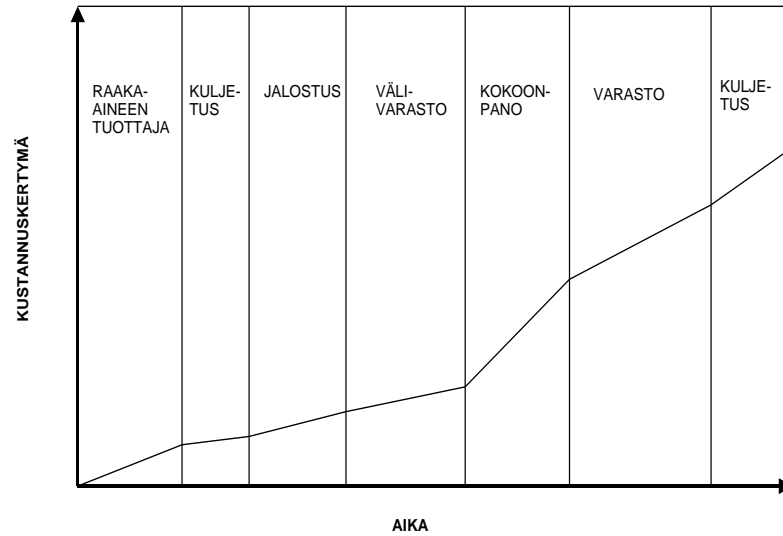
Logistiikan kokonaiskustannukset eivät muodostu pelkästään tavaran fyysisestä kuljettamisesta ja varastoinnista. Kustannuksia tulee myös hallinnon, suunnittelun sekä tavaravirtoihin liittyvien tietojen välittämisestä, koska logistiikka on myös informaation ja pääomavirran hallintaa ja ohjaamista. (Pouri 1993, 29.)

Logistiikan kustannuksiksi yleensä lasketaan:

- ostamisen kustannukset ja hankintakuljetukset
- huolintakustannukset ja tullimaksut yms. valtion perinnät
- raaka-aine- ja komponenttivarastot sekä osavarastojen kustannukset
- keskeneräisen tuotannon kustannukset
- valmistuksen kiirehtimiskustannukset
- informaation tuottamiseen liittyvät kustannukset
- tuotevarastojen kustannukset
- toimituksen muodostaminen
- kuljetuskustannukset ja jakelukustannukset

(Pouri 1993, 29).

Luetteloon pitäisi lisätä vielä materiaalien varastoinnista, tilauksien vastaanottamisesta, tuotannosuunnittelusta ja laskutuksesta aiheutuvat kustannukset, jollei niitä sisällytetä johonkin edellä mainittuihin kustannuksiin. (Kuva 2; Pouri 1993, 29.)



Kuva 2. Esimerkki tuotteen arvoketjun kustannuskertymistä (Uusi-Rauva 1994, 421).

2.1.2 Varastoinnin kustannukset

Varasto sitoo pääomaa, mutta se aiheuttaa myös muita kustannuksia. Tavarän säilyttäminen vaatii tilaa. Tuotteesta riippuen säilytystilalle asetetaan erilaisia vaatimuksia. Kustannuksia aiheutuu vuokrasta, lämmityksestä, puhtaanpidosta, vakuutuksista, valaistuksesta, vartioinnista ja muista vastaavista toimenpiteistä. (Sakki 1999, 69.)

Säilyttämisen kustannus ei vaihto-omaisuuden pienentyessä muutu yhtä nopeasti. Varastointiin tarkoitetut tilat ovat edelleen yrityksen käytössä, vaikka varastojen tarve vähenee. Pitemmällä aikavälillä voidaan varastotiloja vähentää, jos vaihto-omaisuuden kiertonopeus on parantunut. Vapautuvat tilat yritys voi käyttää muuhun liiketoimintaan tai ne voidaan vuokrata tai myydä. Eletroniikkatuotteiden kilo- ja kuutiohintaa on paljon korkeampi, jolloin näiden tuotteiden osalta varastoinninkustannus ei ole niin kriittinen. (Sakki 1999, 69.)

Säilyttämisestä aiheutuvien kustannuksien lisäksi tulee vielä käsittelykustannukset. Tavarán saapuessa yritykseen se vastaanotetaan, tarkastetaan, lajitellaan, kirjataan tietojärjestelmään ja siirretään varastopaikalle. Tavarán toimituksen yhteydessä se kerätään, pakataan, poistetaan saldoista, tehdään lähetyslistat ja rahtikirjat, sekä siirretään tavara kuljetettavaksi. Pääosa kustannuksista aiheutuu palkkakuluista. Kuluja syntyy myös tarvittavien laitteiden ja apuvälineiden koroista, poistoista ja huolloista. (Huolinta-alan käsikirja, 2000.)

Varastoinnin riskinä on myös menekin loppuminen varastossa oleville nimikkeillä. Tällöin joudutaan varastossa olevat tuotteet romuttamaan tai myymään alennuksella. Tästä aiheutuva tappio vaihtelee tapauskohtaisesti. (Huolinta-alan käsikirja, 2000.)

2.1.3 Kuljetuskustannukset

Varastonkierron kasvu vaikuttaa myös kuljetuskustannuksiin. Toimituksien jakaantuminen pienempiin toimituseriin ja toimitustiheyden kasvaminen nostavat kuljetuskustannuksia. Kuljettamisessakin kokonaiskustannus riippuu enemmän tapahtumien lukumääristä kuin tavaránpainosta, tilavuudesta tai kuljetusetäisyydestä. Kuljetus on kallista silloin, kun pieni tavaraerä viedään varta vasten johonkin yritykseen eikä samaan kuljetukseen voida yhdistää muita tavaratoimituksia. Kuljetuskustannuksia tulee myös tarkastella kaksisuuntaisesti niin myyvän kuin ostavankin yrityksen kannalta. Ei riitä, että myyjä toteuttaa jakelun tehokkaasti. Parempi lopputulos saavutettaisiin, jos ostavaan yritykseen monilta eri tavarantoimittajilta saapuvat lähetykset kulkisivat samassa kuljetusjärjestelmässä. Myös vastaanottokäsittely sujuu pienemmällä työllä. (Sakki 1999, 66.)

2.1.4 Kuljetustavan valinta

Ulkomaankaupassa (johon siis luetaan sekä tuonti että vienti) tulevat kysymykseen vaihtoehtoisina kuljetustapoina laivakuljetus, autokuljetus, rautatiekuljetus, lentokuljetus, putkikuljetus sekä yhdistetyt kuljetukset. Kuljetustavan valintaan vaikuttavat lähinnä

kuljetuskustannukset, kuljetusvarmuus, kuljetusnopeus sekä kuljetustarjonta. Näihin tieteenkin liittyy useita osatekijöitä, kuten tavaran määrä ja laatu, tavaran arvo, tavaran nimike sekä tavaran lähtö- ja määräpaikka. Tuotantokuljetuksissa valintatekijöiden tärkeysjärjestys vaihtelee. Mitä lähempänä raaka-ainelähteitä ollaan, sitä suurempi paino on taloudellisuudella. Kuluttajaa lähellä oleva teollisuus joutuu taas kiinnittämään suurta huomiota tavaran toimitusnopeuteen, pystyäkseen mukautumaan kulutuksen sesonkeihin ja muutoksiin. (Pehkonen 1997, 12.)

3 MAAILMAN TALOUSKRIISI

3.1 Talouskriisi yleisesti

Vuoden 2008 talouskriisi sai alkunsa syksyllä, mutta sen uskotaan käynnistyvän jo vuonna 2001, jolloin Yhdysvaltain keskuspankki alensi lainojen korkotasoa huomattavasti. Keväällä 2007 alkoivat Yhdysvaltojen asuntomarkkinoiden ongelmaluotot. Yhdysvalliossa monet pankit olivat jakaneet ihmisille paljon asuntoluottoja, jotka olivat niin sanottuja sub-prime-luottoja, mikä ajoi pankit vaikeuksiin. (Ulos talouskriisistä 2009.)

”Subprime-luotto tarkoittaa USA:ssa asuntoluottoa, joka ei täytä ’prime’ tai ’Alt-A’ -kriteerejä. Hyvälaatuisten prime-luottojen täytyy täyttää tietyt ehdot, kuten asiakkaan hyvä luottokelpoisuuden (credit score), asianmukaisen dokumentaation (tulot, varat), ja siedettävät velanhoitokulut (alle 35 % tuloista). Tämän lisäksi asunnon ostajan oma rahoitus kattaa ainakin 20 % asunnon hinnasta. Alt-A-markkinoilla asiakkaat ovat pääasiassa luottokelpoisia, mutta lainojen ehtojen takia ne ovat riskillisempiä kuin prime-luotot. Noin puolet subprime-asuntoluotoista on sidottu vaihtuviin viitekorkoihin, jotka ovat olleet nousussa. Subprime on mahdollistanut omistusasunnon hankkimisen monille köyhille kotitalouksille, mutta markkinan luonteeseen kuuluu huomattava riski maksuhäiriöistä ja luottotappioista.” (Suhdanteet ja rahoitusmarkkinat, 2007.)

Syy siihen, miksi pankit jakoivat asuntoluottoja niin helposti oli se, että asuntojen hintojen luultiin nousevan. Työläisiä oli rohkaistu ottamaan lainoja, jotta tavaroiden ja palvelujen kysyntä olisi pysynyt korkealla. Korkotasoisissa oli paljon nopeita muutoksia ja pankit olivat alkaneet myöntämään lainoja sellaisille asiakkaille, jotka eivät ymmärtäneet korkojen nousevan lähivuosina, ja kun asiakas ei kyennyt maksamaan velkansa takaisin, pankki otti asunnon haltuunsa ja myi sen korkeammalla hinnalla markkinoille. Asuntojen hinnat alkoivat kuitenkin laskea, mikä taas johti tämän järjestelmän romahtamiseen. Asuntolainoista villitys levisi liikekiinteistöihin, opintolainoihin ja luottokorttilainoihin. Inflaation hurja kasvu energian ja kulutustavaroiden osalta pahensi finanssikriisiä. Eli luottokriisi johti rahoituskriisiin ja sitä kautta taluskriisiin. Maailman taluskriisi on koskettanut niin isoja pankkeja kuin kokonaisia maitakin. Subprime-lainoista arvioidaan saattavan aiheutua noin 100 miljardin dollarin tappiot. (Sokala 2009; Ulos taluskriisistä 2009.)

3.1.1 Taluskriisin vaikutus Suomeen

Vuoden 2008 syksyllä taluskriisi alkoi näkyä myös Suomessakin. Vaikka ongelmaa ei aluksi pidetty vakavana tilanne paheni marras- joulukuussa. Ihmisiä alettiin luomauttamaan ja arviotiin, että lomautettuna olisi noin 36 000 ihmistä. Aiemmin vuoden 2008 syksyllä lomautettujen määräksi arvioitiin noin 10 000. (Asikainen 2009; Ulos taluskriisistä 2009.)

Tammikuussa 2009 teollisuuden tuotanto romahti lähes 25 prosenttia edellisvuodesta, ja rajua pudotusta jatkui syksyyn asti. Saman vuoden helmikuussa Suomen kansantuote oli kutistunut kaksi vuosineljännestä peräkkäin, ja jo kymmeniätuhansia suomalaisia oli lomautettuina. Ensimmäinen nousu nähtiin Suomessa heinä-syyskuussa, jolloin kansantuote kasvoi 0,3 prosenttia. (Asikainen 2009.)

Vuonna 2009 asuntolainoilla oli ennätysellisen alhainen korkotaso, mutta se kaikki on ollut vain sivutuotetta sille, että yrityksiä on yritetty edullisen rahan avulla saada lainaamaan rahaa ja investoimaan uuteen kasvuun. Kohoavien korkojen aikana

varovaisuus saattaa lisääntyä entisestään, vaikka alkaisikin jo mennä parempaan suuntaan. (Asikainen 2009.)

Työvoimaa vähennettiin lähes joka alalta taluskriisin takia. Irtisanomiset ovat kuitenkin monien pienten yritysten mielestä huono ratkaisu ja ongelmaan on löydettävä muita ratkaisuja. (Ulos taluskriisistä 2009.)

Suomen bruttokansantuote laski vuoden 2008 lopulla. Taluskriisi johti Suomessa, kuten muuallakin maailmassa kysynnän vähentymiseen, mikä näkyi sekä tavaroiden, että palvelujen kysynnässä. Kun kysyntä vähentyy, niin luonnollisesti yrityksetkin kärsivät siitä. (Ulos taluskriisistä 2009.)

Kuten Suomen keskuskauppakamarin "Ulos taluskriisistä" -raportista kävi ilmi, vuonna 2009 maailmankauppa laski jyrkästi, eli noin 10 prosenttia edellisestä vuodesta. Vuoden 2009 ensimmäisellä neljänneksellä Suomen vienti on laskenut kolmanneksen, mikä on huomattava muutos, sillä Suomen viennin osuus koko kysynnästä on noin 30 prosenttia. Kotimaisten tuotteiden suojeleminen, eli protektionismi on lisääntynyt taluskriisin aikana Suomessakin. Protektionismin myötä avoin talous kärsii. Suomi on melko pieni maa, ja taluskriisi vaikeuttaa sen kansantaloudellista tilannetta. Suomi on riippuvainen viennistä ja viennin lasku on vaikuttanut negatiivisesti maan talouteen. Monet suomalaiset teollisuusalat ovat joutuneet ahdinkoon taluskriisin takia, kysyntä on vähentynyt ja kustannukset nousseet. (Ulos taluskriisistä, 2009.)

Kysyntää Suomen viennille on aikaisempaa vähemmän talouden aktiviteetin hidastuessa kaikkialla – Yhdysvalloissa, Euroopassa ja Aasiassa. Tuotannon ja työllisyyden näkymät heikkenevät. Epävarma tulevaisuus saa kotitaloudet tinkimään kulutuksestaan ja säästämään enemmän ja yritykset luopumaan omista investointihankkeistaan, etenkin kun luotonannon vaikeutuminen hankaloittaa investointien ja jopa normaalin toiminnan rahoittamista. Maailmantalouden jäähtyminen pysäyttää taluskasvun myös Suomessa, mistä seuraa taantuma ja kokonaistuotannon vähentyminen 2–3 vuosineljänneksenä peräkkäin. Kahden lähimmän vuoden (2010 - 2012) keskimääräisen kasvuvauhdin

arvellaan olevan nollaluokkaa. Paremmaksi kehitys voi muodostua öljyn ja muiden raaka-aineiden halpenemisen sekä rahapolitiikan tuntevan keventämisen ansiosta. (Ulos talouskriisistä 2009.)

Taloukasvun voimakkaasti hidastuessa ei voitu välttää työllisyyden heikkenemisestäkin. Yleensä työllisyys reagoi taloukasvun hidastumiseen noin puolen vuoden viipeellä. Aluksi työpaikat vähenevät teollisuudessa, kuljetuksissa ja rakentamisessa sekä niitä palvelevassa toiminnassa. Taantumun jatkuessa työpaikkoja alkaa hävitä palvelualoilla. Yksityisen kulutuksen kasvumahdollisuuksia tukevat palkankorotukset ja ansiotuloverotuksen kevennykset sekä eläkkeiden ripeä nousu ja inflaation hidastuminen. Kulutuksen kasvu jää työllisyyden heikentymisen oloissa kuitenkin melko hitaaksi, samalla supistuvat investoinnit ja vienti. ETLA:n (Elinkeinoelämän tutkimuslaitos) tuoreen kyselytutkimuksen mukaan peräti 40 prosenttia kotitalouksista on vähentänyt kulutustaan rahoituskriisin vuoksi, vaikka niiden oma taloudellinen tilanne ei ole kovinkaan paljon muuttunut. Kuluttajien näin voimakas reaktio osoittaa, että odotukset ja varovaisuuden lisääntyminen saattavat tuntuvastikin heikentää kotimaista kysyntää. (Ulos talouskriisistä 2009.)

Maailemankaupan romahdus heijastui Suomeen pahemmin kuin useimpiin muihin maihin. Vienti romahti, mutta vakaammat kotimarkkinat ovat tasapainottaneet taloutta huomattavasti. Marraskuussa 2009 vienti väheni edellisvuodesta 20 prosenttia, mutta kausitasoitettuna vienti näyttäisi jo olevan kasvussa. Talouskriisin vaikutuksesta vuonna 2009 Suomessa on perustettu huomattavasti vähemmän yrityksiä kuin edellisinä vuosina. (Talouksatsaus 2010; Yle, 19.2.2009)

”Suomessa hallitus vastasi huonoihin talouuutisiin loka-marraskuussa 2008 sekä lisäbudjetilla että vuoden 2009 budjettiesitykseen tehdyillä täydennyksillä. Uusia elvytystoimia valmisteltiin myös vuoden 2009 ensimmäiseen lisäbudjettiin. Hallituksen mukaan Suomen elvytystoimet olivat Euroopan kärkitasoa.

Monet asiantuntijat kuitenkin tunnustivat vuoden lopussa, että peli oli aika lailla menetetty vuodelle 2009. Talouden virkoamista voitaisiin odottaa aikaisintaan vuonna

2010. Huonot talousuutiset saivat myös kuluttajat synkistelemään: kansalaisten odotukset Suomen taloudesta ja työttömyydestä putosivat joulukuussa alimmilleen 21 vuoteen.”
(Lönngren 2008.)

3.1.2 Taluskriisin vaikutus Venäjään

Taluskriisi tekee pahaa jälkeä Venäjän teollisuudessa. Venäjällä taloudellinen tilanne finanssikriisin aikana heikentyi odotettua nopeammin. Venäjän talous on vastaisuudessakin suuresti riippuvainen öljyn ja kaasun maailmanmarkkinahintojen kehityksestä, ja juuri niiden hinta on lähtenyt laskuun. (Kauppakamari 2009.)

Maailmanlaajuinen taluskriisi on myös vaikeuttanut venäläisyhtiöiden lainansaantia ja hidastanut niiden investointeja. Monet niin sanotut tehottomat, pienet yritykset ovat joutuneet lopettamaan toimintaansa. Venäjällä kriisin aikana isot pankit pärjäävät ja pienemmät jäävät alle. Eli valtiollisten suurpankkien VTB:n, Sberbankin ja Gazprombankin arvellaan pärjäävän hyvin. (Idäntutkimus 2008.)

Kuten muuallakin maailmalla Venäjällä taluskriisi on johtanut inflaatioon, palvelujen ja tavaroiden kysyntä vähentyy, kustannukset kasvaa ja valuutan arvon laskee. Finanssikriisi on johtanut taluskriisiin, mikä taas tarkoittaa velkojen laiminlyöntiä, pankkikriisiä ja niiden vararikkoa ja ruplan devalvaatiota - tämä on vasta alkua. Taluskriisi saa aikaan muun muassa tuotannon laskua, työttömyyttä, elintason laskua ja rikollisuuden kasvua. (Idäntutkimus, 2008.)

Venäjällä ei aluksi uskottu, että Yhdysvalloissa puhjennut subprime-kriisi koskettaisi maata, mutta kävi toisin. Venäjän huima tuontitavaroihin perustunut kulutuksen kasvu rahoitettiin pääasiassa raaka-aineiden viennillä, josta öljy, kaasu ja metallit muodostivat noin 80 prosenttia. Jo yksin energian vienti vastasi noin 2/3 viennin kokonaisarvosta ja tuotti kolmasosan koko Venäjän bruttokansantuotteesta. Näin luonnollisesti energian hinnan romahdus muutti koko maan talustilannetta. (Idäntutkimus 2008.)

”Venäjän valuuttavarannot olivat vuonna 2008 noin 450 miljardia dollaria, mutta yritysten velkojen arvioitiin nousevan peräti 527 miljardiin dollariin. Vielä vuoden 2007 elokuussa maan valuuttavarantojen arvoksi laskettiin noin 600 miljardia dollaria. Tästä ne ovat vajonneet noin neljänneksen ja pudonneet siten pienemmäksi kuin mitä yritysten velkaantuneisuus on. Venäläiset suuryritykset ovat lainanneet rahaa ulkomailta osakkeitaan vastaan ja kun Moskovan pörssin osakeindeksi RTS romahti lyhyessä ajassa noin 70 prosenttia, lainanantajat sulkivat luottohanansa. Kun kysyntä markkinoilla samaan aikaan supistui ja myös Venäjän tärkeimmän vientituotteen, öljyn, hinta romahti, oli maa ajautunut keskelle rahoituskriisiä” (Idäntutkimus 2008.)

Uskotaan kuitenkin Venäjän taloudessa pahimman jo menevän ohi. Tärkein merkki siitä on ruplan vakaantuminen 30 prosentin laskun jälkeen. Öljyn hinta on myös tasaantumassa. (Viikkokatsaus 2010.)

Venäjän viennistä raakaöljyn, öljytuotteiden ja maakaasun vienti oli vuonna 2009 63 prosenttia, kun niiden osuus vuonna 2008 oli 66 prosenttia. Viennin lasku johtuu suureksi osaksi raakaöljyn hinnan laskusta ja maakaasun vientimäärän vähenemisestä. Urals-öljyn keskimääräinen maailmanmarkkinahinta laski viime vuonna 61 dollariin tynnyriltä vuoden 2008 ennätysellisestä 95 dollarista, mikä johti raakaöljyn viennin arvon supistumiseen 37 prosentilla. Maakaasun viennin arvo laski 40 prosenttia, mikä johtui lähinnä kysynnän vähentymisestä vientimarkkinoilla. Venäjällä sekä palveluiden vienti että tuonti vähenivät 18 prosenttia. Palveluviennissä suurin sektori ovat kuljetukset ja palvelutuonnissa matkailu. (Viikkokatsaus 2010.)

Venäjällä tilannetta pahentaa finanssikriisin ohella myös energian maailmanmarkkinahintojen lasku. Venäjällä suurimmissa vaikeuksissa ovat pankkisektori ja energia- ja metallurgiajätit, jotka ovat turvautuneet ulkomaisiin lainoihin. Ongelmia lisää myös osakemarkkinoiden horjunta, RTS-indeksi on pudonnut yli 70 prosenttia vuoden 2008 kesäkuusta vuoden 2009 kevääseen. Investointien ja rakentamisen kasvu on vuonna 2009 hidastunut 10 prosenttiin sitä edeltävän vuoden 20 prosenttista. Venäjällä monia rakennushankkeita on pysäytetty ja maantie- ja rautatiekuljetukset ovat

vähentyneet selvästi. Samalla, kuten monissa muissakin maissa, työttömyys on kasvanut taluskriisin aikana ja palkkojen kasvuvauhti on hidastunut. (Elinkeinoelämän keskusliitto, 2009.)

Venäjällä erityisesti investoinnit supistuivat voimakkaasti vuonna 2009. Venäjän bruttokansantuotteen arvo oli vuonna 2009 39 000 mrd. ruplaa eli 885 mrd. euroa. Bruttokansantuote supistui 7,9 prosenttia eli hieman vähemmän kuin mitä talousministeriö arvioi vuoden 2008 lopussa. (ks. Taulukko 1.) Venäjällä kaasuntuotanto väheni 12 prosenttia vientimarkkinoiden kysynnän supistuttua. Vähennys palautti Venäjän maakaasun tuotannon vuoden 2000 tasolle. (BOFIT, Venäjä-tilastot.)

Taluskriisin aikana Venäjällä harmaan talouden osuus bruttokansantuotteesta on kasvanut hieman. Harmaan talouden osuus muodostaa noin viidenneksen Venäjän bruttokansantuotteesta. Vuonna 2009 harmaan talouden tuotannon arvo oli noin 7 800 mrd. ruplaa (180 mrd. euroa). Venäjän tilastokeskuksen, Rosstatin, mukaan harmaa talous 2000-luvun nopean talouskasvun vuosina kuitenkin jonkin verran supistunui, mutta kääntyi jälleen kasvuun taantuman aikana. (Viikkokatsaus, 2009.)

Kiinteiden investointien osuus bruttokansantuotteesta eli investointiaste pieneni kaksi prosenttiyksikköä ja oli 20 prosenttia vuonna 2009. Rosstatin kuukausiseurannan mukaan kiinteät investoinnit vähenivät vuoden 2009 aikana 17 prosenttia. Supistuminen hidastui vuoden loppua kohden, ja joulukuussa kiinteät investoinnit olivat 9 prosenttia pienemmät kuin vuoden 2008 joulukuussa. (Viikkokatsaus, 2009.)

Taulukko 1. Venäjän kokonaistalouden kuvaaja 2001-2009 (BOFIT, Venäjä-tilastot)

Kokonaistalouden kuvaaja									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BKT, %-muutos	5.1	4.7	7.3	7.2	6.4	7.7	8.1	5.6	-7.9
BKT, mrd. RUR	8944	10831	13243	17048	21625	26904	33111	41668	39016
Teollisuustuotanto, %-muutos ¹⁾	2.9	3.1	8.9	7.3	4.0	3.9	6.3	2.1	-10.8
Kiinteät investoinnit, %-muutos	10.0	2.8	12.5	13.7	10.9	16.7	21.1	9.1	-17.0
Vienti, mrd \$	101.9	107.3	135.9	183.2	243.6	304.5	355.2	471.8	269.6
Tuonti, mrd \$	53.8	61.0	76.1	97.4	125.3	163.9	223.1	292.0	170.2
Vaihtotase, mrd \$	33.9	29.1	35.4	59.5	84.4	94.3	76.2	102.3	47.5 ^e
Työttömyys, % (jakson lopussa)	8.6	9.0	8.6	8.3	7.6	6.9	6.1	7.8	8.2
Väestö, milj. henkeä, vuoden alussa	146.3	145.6	145.0	144.2	143.5	142.8	142.1	142.0	141.9

4 SUOMEN JA VENÄJÄN VÄLINEN LOGISTIikkATOIMINTA

4.1 Transitoliikenne

Transitoliikenne on kauttakulkuliikennettä, jossa lähtö- ja määräpaikka ovat toisessa maassa tai maissa, liikenne kulkee transitomaan alueen kautta ilman lastauksia tai purkamisia. (Kaakkois-Suomen logistinen kuva 2009.)

”Venäjän transitoliikenne tuo suomalaisille yrityksille arvioiden mukaan 300 -400 miljoonan euron liikevaihdon ja työllistää suoraan noin 3 000 henkilöä, jotka toimivat lähinnä huolintaliikkeissä, satamissa, terminaali- ja varastoyrityksissä sekä

kuljetusliikkeissä. Suurin työllistävä vaikutus on tavaroiden varastointipalveluilla. Lisäksi kauttakulku liikenne työllistää välillisesti suunnilleen samansuuruisen työntekijämäärän. Transitoliikenteen määrä ja kehitys ovat voimakkaasti sidoksissa taloussuhdanteisiin. Vuoden 2009 alun osalta Kotkan ja Haminan sataman kautta Venäjälle kulkevan transitoliikenteen määrä on noin puolet vuoden takaisesta tasosta. Laskusuhdanteen jatkuessa ja pükittyessä on oletettavaa, että myös transitoliikenteen määrä pysyy aikaisempia ennätystasoja pienempänä. Pitkällä aikavälillä transitoliikenteestä Suomen ohella kilpailevat sekä Baltian että Keski-Euroopan maat. Suomen tärkeitä kilpailutekijöitä ovat tulevaisuudessa logistiikan ja infrastruktuurin taso, lisäarvopalvelut ja ympäristöasiat.” (Kaakkois-Suomen logistinen kuva 2009)

4.2 Suomen ja Venäjän transitoliikenteen pääkuljetusreitit

Venäjältä, idästä Suomen satamien kautta länteen kuivaa bulkkia ja irtotavaraa (mm. malmit) kuljetetaan Kokkolan, Kotkan ja Haminan satamien kautta. Joinakin vuosina mukana ollut myös muita satamia kuten Helsinki, Turku ja Rauma. Kemikaalien ja öljytuotteiden kuljetus tapahtuu Kotkan ja Haminan satamien kautta. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Länneestä Suomen satamien kautta Venäjälle itään kulutustavaran, kestokulutushyödykkeiden, elektroniikan ja muun arvokkaan kontti- ja traileritavaran kuljetukset tapahtuvat Kotkan, Haminan, Helsingin, Hangon ja Turun satamien kautta. Henkilö- ja pakettiautojen trailerikuljetus tehdään pääosin Kotkan, Hangon ja Turun satamien kautta ja irtotavaran junakuljetus - Kokkolan sataman kautta. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Vielä yksi tärkeä kuljetusreitti on Trans-Siperia rata (Kuva 3), jossa tapahtuu transitokuljetuksia Venäjälle, länteen ja Kaukoidän suuntaan. Trans-Siperia radalla kuljetetaan Kaukoidästä Suomen kautta länteen ja Länsi-Euroopasta Haminaan, Kotkan ja Kouvolan kautta Kaukoidän suuntaan. Tällä reitillä kuljetetaan suurimmaksi osaksi

arvotavaraa ja elektroniikkaa. Venäjän rautatietariffien korotuksen vuoksi liikenne Trans-Siperian radalla on vähentynyt viime aikoina. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Lento-/kuorma-autotransito tapahtuu Suomen kautta itään ja Helsinki-Vantaan kautta Pietariin ja Moskovaan. Tällä reitillä kuljetetaan suureksi osaksi arvotavaraa. (Logistiikkaselvitys 2009.)



Kuva 3. Trans-Siperian rata.

4.3 Logistiikka Suomessa

Suomen logistiikan osaaminen keskisuurissa ja suurissa teollisuusyrityksissä on hyvää kansainvälistä tasoa. Lisäksi Suomesta löytyy useita yrityksiä, joiden logistiset toiminnot ovat toimialallaan maailman tehokkaimpien joukossa. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Logistiikan merkitys yritysten kilpailukyvyllä on kasvanut jatkuvasti. Merkitys korostuu erityisesti kansainvälisillä markkinoilla toimittaessa, sillä yritysten kyky toimia yhä haastavammassa liiketoimintaympäristössä on entistäkin tärkeämpää. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Myös suomalaisyritysten joustavat logistiset ratkaisut ovat olleet kilpailuetu erityisesti silloin, kun yritys on toiminut Suomesta käsin. Edun säilyttäminen edellyttää entistä parempaa logistiikkaosaamista. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Suomen elinkeinoelämän logistiikkakustannukset ovat noin 34,7 mrd. euroa. Logistiikkakustannusten osuus Suomessa toimivien yritysten liikevaihdosta on noussut hieman vuonna 2009 vuoteen 2006 verrattuna. Erityisesti kuljetuskustannusten osuus on kasvanut. Varastonpitoon ja varastointiin liittyvien kustannusten osuus on pysynyt samana, mutta logistiikan hallinnoinnin puolestaan laskenut hieman. Suomessa on korkealuokkaista logistiikan osaamista, jonka hyödyntäminen on kilpailukyvyn kannalta avainasemassa. (Logistiikka menestystekijänä 2007.)

Logistiikkakustannukset vuonna 2007 Suomessa olivat yli 26 miljardia euroa vuodessa eli noin 17 prosenttia bruttokansantuotteesta, mikä on kansainvälisesti korkea luku. Suomessa logistiikka-ala työllistää noin 125 000 henkilöä. (Logistiikka menestystekijänä 2007.)

Kansainvälisessä toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet erityisesti suurten kansainvälisillä markkinoilla toimivien suomalaisiin logistiikkapalveluyritysten kustannuksiin. Tämän ryhmän yritysten kustannustaso on noussut lähes samaan pienempien ja kotimarkkinoilla toimivien yritysten kanssa. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Kuten kävi ilmi liikenne- ja viestintäministeriön tilaamasta Logistiikkaselvitys 2009:stä, logistiikkakustannusten osuus yritysten liikevaihdosta on kasvanut. Vuonna 2009 niiden osuus Suomessa oli 14,2 prosenttia. Suomen logistiikkakustannukset suhteessa bruttokansantuotteeseen ovat noin 19 prosenttia. Tämä on kansainvälisesti korkea luku, sillä muissa teollisuusmaissa vastaava luku on tyypillisesti 10-17 prosenttia.

Tärkeimmät kehityskohteet sekä teollisuudessa, kaupan alalla että logistiikkapalveluyrityksissä ovat asiakaspalvelun parantaminen ja logististen

kustannusten alentaminen. Tällä hetkellä alan suurimmat uhat ovat kysynnän heikkeneminen ja kustannusten nousu. Vuoden 2006 logistiikkaselvityksessä suurin uhka teollisuudessa ja kaupan alalla oli monimutkaistuvan toimitusketjun hallinta, kilpailun kiristyminen ja polttoaineiden hinnan nousu. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Kehittämiskohteista tärkeimmiksi ovat logistiikka-alan yrityksillä nousseet yhteistyöverkostojen ja asiakaspalvelun kehittäminen. Logistiikkapalvelujen ulkoistamisen ennustetaan edelleen yleistyvän. Myös informaatiologistiikan kehittäminen sekä varastoinnin ulkoistaminen näyttäisi edelleen jatkuvan. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Vaikka logistiikan merkitys yritysten asiakaspalvelun tasolle, kannattavuudelle ja kilpailukyvyllä on erittäin suuri erityisesti keskisuurille ja suurille yrityksille, ei logistiikan kehittäminen näytä olevan ylimmän johdon etusijalla kuin puolessa yrityksistä. (Logistiikkaselvitys 2009.)

4.4 Talouskriisin vaikutus Suomen logistiikkaan

Talouskriisi on vaikuttanut Suomessa myös logistiikkaan ja kuljetusalalla tilanne ei näytä kovin hyvältä. Maailmanlaajuisen talouskriisin vuoksi ulkomaankaupan volyymit ovat supistuneet kaikilla aloilla. Volyymit olivat vuoden 2009 alun voimakkaan supistumisen jälkeen kääntyneet hienoiseen nousuun, mutta sekä tuonti että vienti ovat edelleen merkittävästi matalammalla tasolla kuin vastaavana aikana edellisenä vuonna. (Nurminenlogistics 2009)

"Maailmanlaajuinen taloudellinen taantuma vaikuttaa vahvasti lähes kaikkeen toimintaan myös suomalaisessa yhteiskunnassa. Moottoriliikenteessä erityisesti ammattimainen liikenne on suuri kärsijä. Raskaan liikenteen suoritteet ovatkin voimakkaasti laskeneet. Maailmanlaajuisesti autoteollisuus ja -kauppa ovat suurissa vaikeuksissa ja vaikutukset tuntuvat myös Suomessa." (Vehviläinen 2009)

Suomen Kuljetus ja Logistiikka Ry:n toimitusjohtaja Iiro Lehtonen kertoo tilanteen olevan tosi paha kuljetusalalla. Vuonna 2009 yli 200 kuljetusalan yritystä meni konkurssiin ja suunnilleen saman verran lopetti vapaaehtoisesti. Jos verrataan tavalliseen vuoteen, niin yleensä konkurssin tekee noin sata yrittäjää. Suomessa on yli 60 000 mieskuljettajaa ja juuri tähän ammattiryhmään taantuma osui täydellä voimalla. Ensin jäivät kuljettajat ilman työtä ja sen jälkeen kuljetusyrittäjät. (Talouselämä 2009.)

Suomessa konkurssien määrä kasvoi talouskriisin aikana kaikilla aloilla. Kuljetus- ja varastointialalla vuonna 2009 tehtiin 266 konkurssia, mikä on 65 enemmän kuin sitä edeltävänä vuonna. Henkilökunnan määrä on myös supistunut merkittävästi. Ks. Taulukko 2. (Tilastokeskus 2009)

Taulukko 2. Konkurssit Suomessa kuljetus- ja varastointialoilla vuosina 2008-2009 (Tilastokeskus, 2009)

	Oikeudelliset muodot yhteensä	
	Yritysten lkm	Henkilö lkm
Kuljetus ja varastointi		
Koko vuosi		
2008	201	890
2009	266	1 323

Kotkassa sijaitsevan Lenerena Oy logistiikkakeskuksen toimitusjohtajan Andrei Erikson'n mukaan vuoden 2009 alussa tavaroiden tuonti ja vienti Suomen ja Venäjän välillä laski 30 prosentilla. Kesän 2009 alussa se kasvoi 1,2 prosenttia ja syksyn alussa 5,4 prosenttia. Hänen mukaan yksi merkittävimmistä muutoksista logistisessa toiminnassa tapahtui laskutuksessa. Monilla asiakkailta taloudellisten ongelmien takia on vaikeuksia laskujen maksamisessa ja heitä on tultu vastaan laskujen maksuaikojen pidentämisellä. Suomessa talouskriisin aikana logistiikkayrityksissä myös irtisanottiin paljon työntekijöitä ja suljettiin jopa lukuisia peiniä ja keskisuuria logistiikkakeskuksia. (Haastattelu, Liite 1.)

Maantiekuljetukset ovat laskeneet kovaa vauhtia. Vuoden 2008 toukokuuhun mennessä Suomen Kuljetus ja Logistiikka Ry:n mukaan kustannukset nousivat yhdeksän prosenttia. Tästä noususta kaksi kolmasosaa johtui dieselin kallistumisesta vuonna 2008. Saman vuoden helmikuussa palkkoja laskettiin yli viisi prosenttia, mikä myös vaikutti maantiekuljetusten kallistumiseen. (Lähtenmäki 2008.)

Polttoaine on vuonna 2008 kallistunut neljänneksen. Nousu lisää yhden rekan kustannuksia keskimäärin 30 000 euroa vuodessa. (Lähtenmäki 2008.)

Parhaimmillakin kuljetusketjuilla, kuten Schenkerillä ja Kuehne & Nagelilla, nettotulos jää kolmeen prosenttiin liikevaihdosta. Tämän takia ajatellaan, että kuljetusyritysten pitäisi siirtää kustannukset hintoihin nopeasti. Teitenkin hintojen nousu ei miellytä kuljetuksista riippuvaisia yhtiöitä, varsinkin metsäteollisuutta, joka on jo pahassa tilanteessa muutenkin. Osittain kustannusten nousu on tosin automaattista, kun kuljetussopimusten hintoja on sidottu suoraan polttoaineen hintaan. Polttoaineiden hintojen nousu vaikuttaa kaikkiin kuljetusaloihin ja -tapoihin; maantie-, laiva-, ilma- ja rautatiekuljetuksiin. Kuljetusyritysten suurta massaa ovat isojen ketjujen alihankkijat, muutaman rekan firmat. Niillä menee huonommin kuin suurilla kansainvälisillä rekkaketjuilla. Kuorma-autoyrityksistä peräti kolmasosa tuottaa hallituksen tuoreen liikennepoliittisen selonteon mukaan tappiota. (Lähtenmäki 2008.)

4.5 Logistiikka Venäjällä

Venäjän kuljetusreitit ovat rautatie-, maantie-, lento- ja merikuljetukset. Venäjällä on kahdeksan merkittävää satamaa, 608 000 kilometriä päällystettyä maantietä, 383 lentokenttää, joista 69 on kansainvälistä. (Herranen 2009.)

Venäjällä on paljon ongelmia logistiikka-alalla. Siellä on vaikea yleinen taloudellinen tilanne ja kaikiällä yhteiskunnan tasoilla on sosiaalisia jännitteitä. Logistiikka-ala ei ole niin kehittynyttä ja varastointi, pakkaus ja kuljetukset eivät ole samalla tasolla kuin muualla Euroopassa. Myös maa- ja rautatiet eivät ole niin hyvässä kunnossa. Maan

suuren pinta-alan vuoksi matkaetäisyydet ovat todella suuret, mikä vaikeuttaa kuljetuksia. Suuret kaupungit sijaitsevat kaukana toisistaan ja niiden välillä on huonot liikenneyhteydet. Maantieteelliset tekijät Venäjällä ovat siis suuri ongelma kuljetuksissa. Toisaalta Venäjällä on halvemmat kustannukset ja edullista työvoimaa.

Suomi on 11:lla paikalla Venäjän kauppakumppanuudessa ja 5:llä EU:n sisällä. Suomessa Venäjä on ensimmäisten joukossa. (Rianovosti 2009.) Venäjälläkin kuljetuskustannukset ovat nousseet taluskriisin aikana, mikä on vähentänyt kuljetuksia merkittävästi. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009.)

4.6 Taluskriisin vaikutus Venäjän logistiikkaan

Globaali taluskriisi iski myös Venäjään, joka on yksi Suomen suurimmista kauppakumppaneista, ja vaikutti merkittävästi maan talouteen ja muihin asioihin. Vuoden 2009 alussa Suomen vienti Venäjälle on puolittunut vuodesta 2008. Kuten on jo edellä mainittu, Venäjällä taluskriisin aikana parhaiten ovat pärjänneet isot yritykset. Tämä pätee myös logistiikka-alalla. Monet pienet ja keskisuuret logistiikkakeskukset ovat joutuneet lopettamaan toimintaansa talousongelmien takia. Kuljetuskustannukset ovat nousseet merkittävästi, ja työvoimaa on jouduttu vähentämään. Maailmanlaajuisen taluskriisin vuoksi ulkomaankaupan volyymit ovat supistuneet kaikilla aloilla. Volyymit ovat vuoden 2009 alkuvuoden voimakkaan supistumisen jälkeen kasvaneet, mutta sekä tuonti että vienti ovat edelleen merkittävästi matalammalla tasolla kuin vastaavana aikana vuonna 2008. (Osavuosisikatsaus, 2009)

Venäjän transitoliikenne on vähentynyt puoleen vuoden 2008 lopulla ja autokuljetukset ovat vähentyneet jopa 80 prosenttia. Kuitenkin vuoden 2009 lopussa autokuljetusten määrä on taas kääntynyt kasvuun. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2009.)

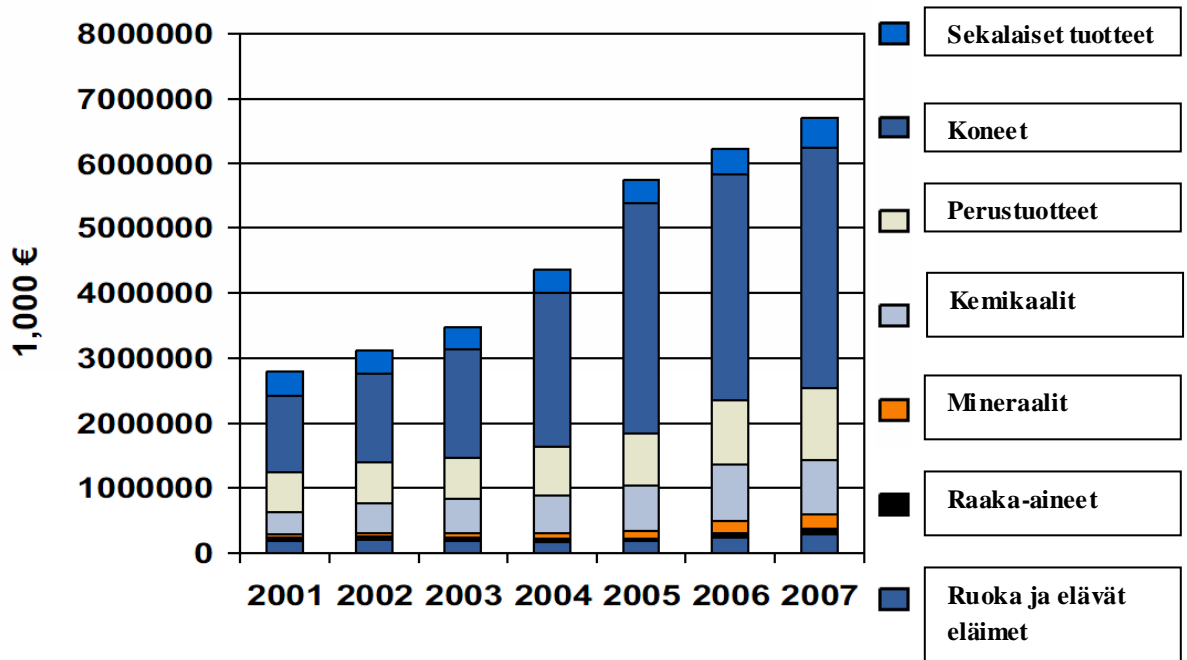
Kuljetukset ovat siis taluskriisin takia vähentyneet merkittävästi ja sen myötä rekkajonot myös, mutta ne saattavat ministeriön päätöksen myötä myös jäädä palaamatta aikojen

parantuessa, kun painorajoitus siirtää transitoliikenteen muille reiteille. Vuodesta 2001 lähtien on venäläisten ja suomalaisten yhteisellä sopimuksella sallittu kokonaispainoltaan 42 tonnin ajoneuvojen liikennöinti ilman erikoislupia rajan molemmilla puolilla. (Tolsa 2009.)

Venäjällä sekä palveluiden vienti, että tuonti vähenivät vuonna 2009 18 prosenttia, verrattuna vuoteen 2008. Palveluviennissä suurin sektori ovat kuljetukset ja palvelutuonnissa matkailu. (Viikkokatsaus, 2010.)

4.7 Taluskriisin aikana tapahtuneet muutokset Suomen ja Venäjän logistiikassa

Suomi ja Venäjä ovat toisilleen tärkeitä kauppakumppaneita. Taluskriisin edeltävinä vuosina kauppa Suomen ja Venäjän välillä on koko ajan kasvanut (ks. kuva 4.) Taluskriisin aikana tavaravaihto maiden välillä on kuitenkin laskenut merkittävästi. Vuoden 2009 alussa tavaravaihto supistui 44 prosentilla, Venäjän vienti 41 prosentilla ja tuonti 51 prosentilla, kun näitä lukuja verrataan vuoteen 2008. (Rianovosti, 2009.)



Kuva 4. Suomen ja Venäjän kauppa 2001 - 2007. (Herranen 2009.)

Logistiikka-alan suurimmat uhat täällä hetkellä ovat kysynnän heikkeneminen ja kustannusten nousu. Vuoden 2006 selvityksessä suurin uhka teollisuudessa ja kaupan alalla oli monimutkaistuvan toimitusketjun hallinta, kilpailun kiristyminen ja polttoaineiden hinnan nousu. (Logistiikkaselitys, 2009.)

”Vuosi 2008 oli taloudellisen taantuman ja polttoaineiden hinnannousun vuoksi poikkeuksellinen vuosi kauttakulkiikenteessä. Liikennemäärä kuitenkin kokonaisuutena kasvoi suurestikin, koska rahoituskriisin vaikutus alkoi näkyä vasta vuoden toisella puoliskolla. Liikenteen kokonaismäärän kasvusta huolimatta kokonaisymyyntitulot vuodesta 2007 vuoteen 2008 pysyivät samana, koska myyntitulot kuljetettua tonnia kohti laskivat. (ks. Taulukko 3). Toisaalta kuorma-atorahdit vastaavasti nousivat noin 30 % polttoaineen hinnannousun vuoksi. Osa palveluhinnoista siis nousi ja osa laski. Hintojen muutosten kokonaisvaikutus oli kuitenkin kokonaisymyyntituloja laskeva. Eniten myyntituloa tuottavat konttikuljetukset hieman vähenivät. Lisäksi suorien kuorma-autokuljetusten osuus (kontit) lisääntyi ja samalla lisäarvologistiikan ja varastoinnin määrä kuljetettua tonnia kohti vähentyi.” (Logistiikkaselitys 2009.)

Taulukko 3. Myyntitulot kuljetettua tonnia kohti (Logistiikkaselitys 2009)

	Liikennemäärillä painotetut myyntitulot €/ kuljetettu tonni		Muutos 2007→2008
	2007*	2008	%
Yhteensä	52,66	43,58	-17 %

* Vuoden 2006 yksikköhinnoin

Kansainvälinen talouskriisi on vaikuttanut tavaraliikenteeseen, joka on vähentynyt 40 prosenttia vuodesta 2008. Vähentyminen on johtunut erityisesti siitä, että puukuljetukset ja autokuljetukset ovat vähentyneet dramaattisesti Suomen ja Venäjän välillä. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2009.)

Vuosi 2008 oli kuitenkin liikenteellisesti ennätysellinen, sillä yli miljoona kuorma-autoa ylitti Suomen ja Venäjän välisen rajan. Vuonna 2009 liikennemäärät vastaavat vuosien 2004 - 2005 tasoa ja kolmen eteläisen rajanylityspaikan kautta kulkee noin 10 000 rekkaa viikossa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2009.)

Vuoden 2008 lopulla Venäjälle oli pahimmillaan kymmenien kilometrien rekkajonot. Vuoden 2009 alussa jonot hävisivät, mutta liikenteen ongelmat ovat syksyn myötä taas kasvaneet. Lokakuun 2009 alussa itään oli pahimmillaan 11 kilometrin rekkajono. Liikenne- ja viestintäministeriössä on tehty paljon töitä sen eteen, että Suomen ja Venäjän välinen raja toimisi kunnolla. Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan Suomen tulli työskentelee kolme kertaa tehokkaammin kuin Venäjän tulli. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2009.)

Sekä Suomessa että Venäjällä on jouduttu kriisin takia vähentämään työntekijöiden määrää logistiikkakeskuksissa ja kuljetusaloilla. Myös kokonaisia logistiikkakeskuksia on jouduttu sulkemaan. (Erikson 13.1.2010)

Venäjän viennistä raakaöljyn, öljytuotteiden ja maakaasun vienti on supistunut kolmella prosentilla vuonna 2009 verrattuna vuoteen 2008. Vuonna 2008 vienti oli 66 prosenttia ja 63 prosenttia vuonna 2009. Viennin lasku johtui suureksi osaksi maakaasun vientimäärän vähentämisestä ja raakaöljyn hinnan laskusta. Vuonna 2009 Urals-öljyn hinta laski 61 dollariin (vuonna 2009 hinta oli 95 dollaria) ja raakaöljyn viennin arvo supistui 37 prosenttia. Maakaasun viennin arvo supistui taas 40 prosenttia mikä johtui kysynnän vähentymisestä. Vuonna 2009 Venäjällä palveluiden vienti sekä tuonta vähenivät 18 prosenttia, mikä suuremmaksi osaksi johtui kuljetusten vähenemisestä. (Viikkokatsaus 2010.)

Sekä Suomessa että Venäjällä logististen kustannusten alentaminen on yksi tärkeimmistä kehityskohteista logistiikkayrityksissä. Suurimmat uhat täällä hetkellä ovat kysynnän vähentyminen ja kustannusten nousu. (Logistiikkaselvitys 2009.)

Venäjällä jo yksin energian vienti vastasi noin 2/3 viennin kokonaisarvosta ja tuotti kolmasosan koko Venäjän bruttokansantuotteesta. Näin luonnollisesti energian hinnan romahdus muutti koko maan taloustilannetta. (Viikkokatsaus 2010.)

4.8 Tulevaisuuden näkymät

Taluskriisin odotetaan loppuvan pikkuhiljaa ja kaupan elpyvän. Logistiikka-alallakin tilanne näyttää menevän parempaan suuntaan. Suomessa viennin määrä vuonna 2009 on laskenut noin 25 prosenttia ja tuonti 23 prosenttia vuoteen 2008 verrattuna. Vuonna 2010 viennin uskotaan nousevan noin 5,5 prosenttia ja tuonin 2 prosenttia. (Taulukko 4; Taluskatsaus 2009.).

Vuonna 2009 yksityisten investointien määrä on laskenut huomattavasti, eli 15 prosenttia verrattuna edelliseen vuoteen. Kun investointien määrää verrataan vuoteen 2008, niin vuonna 2010 sen uskotaan olevan vielä miinuksella, mutta vuonna 2011 sen nähdään jo nousevan. (Taluskatsaus 2009.)

Bruttokansantuote on myös ollut alhainen vuonna 2009, mutta lähivuosina sekin näyttää kasvavan. (Taluskatsaus, 2009.)

Kaupan liikevaihto on vähentynyt vuoden 2009 marraskuussa ainoastaan 7 prosenttia siitä edeltävästä vuodesta. Rakennusalalla on mennyt heikosti, vuosi 2009 oli 18 prosenttia heikompi kuin vuonna 2008. Rakennusalalla kasvu ei näytä lähivuosina oleva kovin iso. Taluskriisin aikana palvelujen kysyntä on laskenut hurjasti ja lasku näyttää jatkuvan vieläkin. Vähittäiskaupan tilanne näyttää taas olevan paremmilla jäljillä. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2010.)

Työttömyysasteen taas uskotaan olevan vuonna 2010 vielä korkeampi kuin vuonna 2009, mutta vuonna 2011 sen uskotaan jo laskevan, toisin hitaalla vahdilla. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2010.)

Taulukko 4. Keskeiset ennusteluvut Suomessa. (Talouskatsaus 2009)

	Vuosimuutos, %			
	2008*	2009**	2010**	2011**
Bkt, volyymi	1,0	-7	1,5	3,5
Teollisuus, volyymi	0,1	-19	4,1	8,6
Vienti, määrä	7,3	-25	5,5	11,5
Tuonti, määrä	7,0	-23	2	8,5
Yksityinen kulutus, määrä	1,9	-3,5	1	1,5
Yksityiset investoinnit, määrä	0,4	-15	-6	3
Kuluttajahinnat	4,1	0,3	1,8	2,1
Ansiotasoindeksi	5,4	4,3	1,8	2,5
TASOT JA ASTEET:				
Työttömyysaste, %	6,3	8,9	11,0	10,6
Työllisyysaste, %	70,6	68,0	65,9	66,1
Vaihtotase, Mrd •	2,6	1,4	2,0	3,1

Logistiikka-alalla työllistymisen lastaus-, purku-, keräily-, lajittelu ja selvittelytyössä sekä kuljetuksissa uskotaan olevan alhainen vielä lähivuosinakin. Työllisyyden uskotaan kasvavan tällä alalla logistiikan asiaintuntijatehtävissä ja varastointiin liittyvissä tehtävissä. Alalla tullaan kaipaamaan myös eri teollisuuden alojen, kaupan ja palvelualojen logistiikkaosaajia. (Pirkanmaan ennakointipalvelu 2009.)

Venäjän taloudessa uskotaan pahimman jo menevän ohi. Tärkein merkki siitä on ruplan vakaantumisen 30 prosentin laskun jälkeen. Öljyn hinta on myös tasaantumassa. (Viikkokatsaus 2010.)

Tulevaisuudessa informaatiologistiikan kehittämisen, logistiikkapalvelujen sekä varastoinnin ulkoistamisen uskotaan edelleen yleistyvän. Yhteistyöverkoston ja asiakaspalvelun kehittäminen ovat nousseet logistiikka-alalla tärkeimmiksi kehittämiskohteiksi. (Logistiikkaselvitys 2009.)

LÄHTEET

Asikainen, M. 2009. Saatavissa:

http://yle.fi/uutiset/teemat/uutisvuosi_2009/2009/12/taantuma_karsi_ostoslistat_1260296.html [viitattu 20.1.2010].

Bocharov, R. 2009. Medvedev: Kriisi ei saisi vaikuttaa Venäjän ja Suomen väliseen tavaravaihtoon (käännös). Saatavissa: http://www.rian.ru/crisis_news/20090811/180495857.html [viitattu 07.1.2010].

BOFIT. Venäjä-tilastot. 2010. Saatavissa: <http://www.bof.fi/bofit/seuranta/venajatilastot/index.htm> [viitattu 12.2.2010].

Erikson A. 2010. Haastattelu. 13.1.2010.

Finanssikriisi: Miten maailma on muuttunut. 2008. Saatavissa:

http://www.etla.fi/files/2192_finanssikriisi_tiedote.pdf [viitattu 15.1.2010].

Herlin, A. 2008. Talouskriisi ei saisi johtaa protektionismiin. Saatavissa:

http://www.ek.fi/www/fi/kauppapolitiikka/uutiset/index.php?we_objectID=8451 [viitattu 20.1.2010].

Herranen, V. 2009. Venäjän talouskatsaus pk-yrittäjän liiketoiminnan kannalta. Saatavissa:

http://www.ek.fi/www/fi/yritysten_kansainvalistymisen/liitteet/KiVi_dokumentit/2009/Kuopio/Herranen_13.5.2009.pdf [viitattu 17.2.2010].

Huolinta-alan käsikirja. 2000. Suomen huolintaliikkeiden liitto Oy

Kaakkois-Suomen logistinen kuva. 2009. Tiehallinto. Saatavissa:

<http://www.tiehallinto.fi/pls/wwedit/docs/22943.PDF> [viitattu 15.2.2010].

Kangaspuro, M. 2008. Venäjän talouskriisi. Saatavissa:

http://www.helsinki.fi/idantutkimus/arkisto/2008_4/it_2008_4_paa.pdf [viitattu 15.1.2010].

Karrus, K. 1998. Logistiikka. Porvoo: WSOY

Lainela, S. 2010. BOFIT Viikkokatsaus. Saatavissa: <http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/CA630187-9626-4BCF-8310-8E559617F210/0/v201002.pdf> [viitattu 12.2.2010].

Lainela, S. 2010. BOFIT Viikkokatsaus. Saatavissa: <http://www.bof.fi/NR/rdonlyres/FF5A8428-9C0A-43EF-90A3-48402C7F87AE/0/v201003.pdf> [viitattu 12.2.2010].

Liikenne- ja viestintäministeriö: Venäjä suunnittelee raskaiden ajoneuvojen maksimipainojen nostamista. 2009. Saatavissa: <http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/905593> [viitattu 6.2.2010].

Logistiikka menestystekijänä. 2007. Saatavissa:

http://www.ek.fi/ek_suomeksi/ajankohtaista/tutkimukset_ja_julkaisut/ek_julkaisuarkisto/2007/NetLogistiikkaMenestTek2007.pdf [viitattu 10.2.2010].

Logistiikkaselvitys 2009. Suomen liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavissa:

[http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-6903.pdf&title=Logistiikkaselvitys 2009 \(LVM11/2009](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=339549&name=DLFE-6903.pdf&title=Logistiikkaselvitys+2009+(LVM11/2009) [viitattu 5.01.2010, 7.01.2010, 15.01.2010, 2.02.2010, 9.02.2010, 15.02.2010, 12.02.2010, 13.2.2010].

Lähteenmäki, P. 2008. Kuljetus kallistuu karmeasti. Saatavissa: <http://xhalex-ng.kyamk.fi:2098/lehtiarkisto/search/show?eid=1372149> [viitattu 9.2.2010].

Lönngrén R. 2008. Talouskriisi saavutti myös syrjäisen Suomen. Saatavissa:

http://yle.fi/uutiset/uutisvuosi_2008/2008/12/talouskriisi_saa_vutti_myos_syrjaisen_suomen_451571.html [viitattu 20.1.2010].

Osavuosisikatsaus. 2009. Nurminen Logistics. Saatavissa:

<http://www.nurminenlogistics.com/fi/sijoittajat/taloustieto/nakymat/> [viitattu 23.2.2010].

Pehkonen, E. 1997 EU-Suomen vienti- ja tuontitoiminta. Porvoo: WSOY

Pouri, R. 1993. Logistiikka ja tuloksen teko. Forssan kirjapaino Oy

Repo, H. 2009. Konttipakkoasetus kummittelee liikenteessä. Saatavissa: <http://xhalax-ng.kyamk.fi:2098/lehtiarkisto/search/show?eid=1581423> [viitattu 17.1.2010].

Sakki, J. 1999. Logistinen prosessi. Taitto: Rastaman Oy

Sakki, J, Mattila, V-P & Makkonen, M. 1996. Logistiikka tuottamaan. TT-Kustannustieto Oy

Sartjärvi, T. 1992. Logistiikka kilpailutekijänä. Kustannusyhtiö Otava Oy

Schönberg, K. 2009. Kriisi seuloa voittajat. Saatavissa: <http://xhalax-ng.kyamk.fi:2098/lehtiarkisto/search/show?eid=1576277> [viitattu 9.2.2010].

Schönberg, K. 2009. Puutulli sattuu nyt Venäjään. Saatavissa: <http://xhalax-ng.kyamk.fi:2098/lehtiarkisto/search/show?eid=1564838> [viitattu 15.1.2010].

Sokala, H. 2009. Talouskaaos eteni kriisistä kriisiin. Saatavissa:

<http://www.taloussanommat.fi/kansantalous/2009/09/13/talouskaaos-eteni-kriisista-kriisiin/200919908/12> [viitattu 5.1.2010].

Suhdanteet ja rahoitusmarkkinat. 2007. Sampo Pankki Oyj. Saatavissa: http://www.sampopankki.fi/fi-fi/TietoaSampoPankista/media/Julkaisut/Taloukatsaukset/Documents/2007/Suhdanteet_ja_rahoytismaarkkinat_syyskuu_2007.pdf [viitattu 15.2.2010].

Taloukatsaus. Suhdanteet 21.01.2010. 2010. Elinkeinoelämän keskusliitto. Saatavissa: <http://www.ek.fi/www/fi/talous/taloukatsaus/kuvat/katsaus.pdf> [viitattu 15.2.2010].

Tarkoma, J. 2009. Konkurssien määrä kasvoi 27 prosenttia tammi–lokakuussa 2009. Tilastokeskus. Saatavissa: http://www.stat.fi/til/konk/2009/10/konk_2009_10_2009-11-30_tie_001_fi.html [viitattu 23.2.2010].

Tolsa, T. 2009. Niin katoaa transito muille. Saatavissa: <http://xhalax-ng.kyamk.fi:2098/lehtiarkisto/search/show?eid=1483428> [viitattu 17.2.2010].

Ulos talouskriisistä. 2009. Keskuskauppakamari. Saatavissa: http://www.keskuskauppakamari.fi/.../Ulos+talouskriisista_web_kannellinen_1.pdf [viitattu 5.1.2010].

Uusi-Rauva, E, Haverila, M & Kouri, I. 1994. Teollisuustalous. Tampere: Tammer-Paino

Haastattelu 13.01.2010

1. Onko talouskriisi mielestänne vaikuttanut Suomen ja Venäjän väliseen logistiikkatoimintaan?
2. Mitä merkittävimpiä muutoksia talouskriisi on maiden väliseen logistiikkaan tuonut?
3. Onko Suomen tilanne logistiikassa kriisin aikana muuttunut? Millä tavalla?
4. Onko Venäjän tilanne logistiikassa kriisin aikana muuttunut? Millä tavalla?
5. Onko muutos ollut kova verrattuna edellisiin vuosiin?
6. Ovatko suomalaiset logistiikkayritykset joutuneet kärsimään talouskriisin aikana? Millä tavalla?
7. Onko tuonnissa ja viennissä tapahtunut huomattavia muutoksia? Mitä?
8. Miten meilestänne tilanne voi muuttua lähitulevaisuudessa? Paraneeko vai huononeeko tilanne?

Erikson Andrei, исполнительный директор компании Lenerena Oy.

1. В начале 2009 года товароборот снизился на 30 проц. в середине лета вырос на 1.2 процента и в начале осени вырос на 5.4 процента.
2. изменения конулись партнерскими взаимопониманием. Например дата оплаты счета за экспедирования продливались на более долгий срок. Доверие клиентам не ограничивались жесткими правелами контрактов.
3. В кризис довольно значительное произошло сокращение штата работников в фирмах. а так же закрытию маленьких и больших фирм в логистике.
5. Ощутимы. Но сделаны новые выводы и укрепились партнерские отношения.
7. Таможня ввела электронное декларирования грузов.
- 8 Изменения происходят всегда, главное что бы в лучшую сторону.

Erikson, Anrdei Lenerena Oy:n toimitusjohtaja

1. Vuoden 2009 alussa tavaroiden tuonti ja vienti laski 30 prosentilla. Kesän 2009 alussa se kasvoi 1,2 % ja syksyn alussa 5,4 %.
2. Merkittävä muutos tapahtui liikekumppaneiden kanssakäymisessä. Es límerkiksi laskujen maksuaika kasvoi.
3. Suomessa talouskriisin aikana logistiikkayrityksissä irtisanottiin paljon työntekijöitä ja suljettiin jopa lukuisia peiniä ja keskisuuria logistiikkayrityksiä.
- 4.-
5. Muutos on ollut merkittävä, mutta on tehty uusia päätöksiä ja kumppanuussuhteet ovat tiivistyneet.
- 6.-
7. Tulli on ottanut käyttöön sähköisen tavaratullausjärjestelmän.
8. -

(Käännös)