

TAANTUMAN VAIKUTUS  
KULJETUSMUODON VALINTAAN  
TUONTILIIKENTEESSÄ

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU  
Liiketalouden ala  
Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma  
Opinnäytetyö  
Kevät 2010  
Tuula Hellinen

Lahden ammattikorkeakoulu  
Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma  
Liiketalouden ala

Hellinen Tuula

Taantuman vaikutus kuljetusmuodon  
valintaan tuontiliikenteessä

Liiketoiminnan logistiikan opinnäytetyö 41 sivua, 1 liitesivu

Kevät 2010

TIIVISTELMÄ

---

Tutkimuksen tarkoitus on selvittää mitä kuljetusmuotoja suomalaiset yritykset valitsevat tuontiliikenteissään taantuman aikana.

Suomi on osittain riippuvainen tuonnista, esimerkiksi joidenkin raaka-aineiden osalta. Ulkomaisten ostojen johdosta tarvitaan tuontikuljetuksia ulkomailta. Kuljetusten tarkoitus on tuoda tavarat asiakkaiden saataville.

Tutkimusongelma on mitä kuljetusmuotoja yritykset käyttävät taantuman aikana ja poikkeavatko ne normaalikautena käytetyistä kuljetusmuodoista.

Tutkimuksessa tarkastellaan Suomen Tullin ja Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n julkaisemia tilastoja tuontiliikenteistä Suomeen. Lisäksi tutkimuksessa on haastateltu kolmea yritystä Suomessa, jotka edustavat elektro- niikka-, vaatetus- ja lääketeollisuusalaa.

Taustatietona opinnäytetyössä tarkastellaan myös pankkien, kuluttajien, yritysten ja julkisen sektorin toimintoja taantuman aikana lyhyesti, koska näiden toiminnot vaikuttavat taloudellisesti ja toiminnallisesti yhteiskunnassa.

Tilastoista selviää, että maantieliikenteen käyttö vähenee taantuman aikana huomattavasti. Sen sijaan meri- ja lentoliikenne ovat taantuman aikana jopa kasvattaneet liikennettään. Yrityshaastatteluiden tuloksena voidaan todeta, että taantuma ei ollut vaikuttanut näiden yritysten kuljetusmuotojen valintaan.

Haastatellut yritykset eivät varsinaisesti olleet vaihtaneet kuljetusmuotoa taantuman vuoksi. Hintojen alentuminen ja nopeammat aikataulut otettiin huomioon kuitenkin mahdollisten erikoistilanteiden vuoksi. Kiiretapauksissa ja kuljetushinnan ollessa oleellisesti halvempi saatettiin kuljetusmuotoa vaihtaa.

Tutkimus osoittaa, että taantuman tullessa kuljetusliikkeiden kannattaisi investoida meri- ja lentoliikenteeseen, koska maantieliikenteen kasvu taantuman aikana on hitaampaa kuin meri- ja lentoliikenteen kasvu.

Avainsanat:

Kuljetusmuoto, taantuma, maantie-, meri-, lentoliikenne,

Lahti University of Applied Sciences  
Degree Programme in Business Logistics

HELLINEN TUULA

Recession's Effect on the Selections of  
Import Transportation Modes

Bachelor's Thesis in Business Logistics, 41 pages, 1 appendix

Spring 2010

## ABSTRACT

---

The purpose of this thesis is to find out what kinds of transportation modes Finnish companies chose during the recession.

Finland is partially dependent on the imports, e.g., on some raw material. The purpose of the transportation is to make the goods available for customers.

The Finnish Customs and Ulkomaan- Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry's published statistics regarding import transportation to Finland will be analyzed in the thesis.

In addition, three different companies in Finland, representing electronic, clothing and pharmaceutical industries, were interviewed in regards to their transportation modes practiced during the recession. Furthermore, for background information this thesis will also briefly examine the operations of banks, consumers, companies and public sectors during the recession period as their operations influence both economical and functional aspects in society.

The study results show that truck transportation decreased the most during the recession period. On the other hand, transportation by sea or air increased. However, the interviewed companies did not change their actual transportation modes because of the recession although decreased prices and tighter timetables were taken into account due the special times. In urgent matters as well as transportation prices being essentially cheaper, transportation modes may have been changed.

The results of the study also show that it would be very important for transportation companies to invest in sea and air transportation during recession times as the increase in the use of road transportation during recession times is much slower.

Kea words:

Transportation mode, recession, truck transportation, sea transportation, air transportation

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen tavoitteet, ongelma ja rajaukset	5
1.2	Tutkimusmenetelmät	6
1.3	Opinnäytetyön rakenne	8
2	TALOUSTAANTUMAN ALKU JA YLEISET VAIKUTUKSET	9
2.1	Pankkien toiminta	15
2.2	Kuluttajien toiminta	15
2.3	Julkisen sektorin toiminta	17
2.4	Yritysten toiminta	18
3.	KULJETUSMUODOT	22
3.1	Kuljetuksien merkitys logistiikassa	22
3.2	Kuljetusmuodot, -kustannukset ja -aika	22
3.3	Kuljetusmuotojen edut ja haitat	24
4	KULJETUSMUOTOJEN KÄYTTÖASTEET LAMANAIKANA	27
4.1	Yritysesittely	27
4.2	Tutkimuksen toteutus	29
4.3	Yritystutkimuksen haastattelu kysymykset ja tulokset	30
4.4	Tullin tuontitilastojen tarkastelu	33
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	38
6	YHTEENVETO	40
	LÄHTEET	42
	LIITTEET	48

## 1 JOHDANTO

Suomen kaukainen sijainti maailmanmarkkinoilta on yksi logistiikkamme haasteista. Suomen kustannustaso on huomattavan korkea kilpailijamaihin verrattuna. Kuljetuskustannusten lisäksi myös varastokustannukset ovat kilpailijamaihin nähden korkeat. (Hokkanen, Karhunen, & Luukkainen 2002, 31).

Nykyisin varastointia on hajautettu tuotannon yhteydestä lähemmäksi ostomarkkinoita ulkomailla, ovat kuljetusmatkat pidentyneet, nopean saatavuuden kustannuksella.

”Maamme syrjäinen sijainti heikentää kansakuntamme kilpailuetua”

(Hokkanen, Karhunen, & Luukkainen 2002, 26).

”Suomen sijainti ei ole logistisesti edullisin”. ”Tärkeimmät kauppakumppanimme ovat Ruotsi, Saksa ja Iso-Britannia. Jo Helsingin ja Tukholman välimatka on yli 400 kilometriä”. (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2002, 26). Maantieteellinen sijaintimme on kuin saari kaupankäyntimaihimme nähden. Järkevin ja yleisimmin käytetty tapa on kuljettaa meriteitse, paitsi Venäjälle, jonne kuljetus maanteitse on käytetyintä.

Lisäksi Suomi on väestöltään pieni kansantalous ja raaka-ainevaramme ovat rajoittuneet. Tämän vuoksi Suomessa ei pystytä taloudellisesti tuottamaan kaikkia niitä tavaroita, joita tarvitsemme. Saadaksemme tarvitsemme tuotteet, on meidän ansaittava tarvittavat varat viennillä. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 15)

Kuljetuksilla on tärkeä merkitys liiketoiminnassa. Palvelut ja tuotteet tulee saada toimitetuksi tuotannosta ostajien varastoon ja kuluttajien saataville.

Taloudellisen taantumun ja laman aikana yhteiskunnan liiketoiminnalliset ja sosiaaliset toiminnot tiukentuvat kiristyneestä rahatilanteesta johtuen. Kuluttajat sijoittavat ja ostavat vähemmän Tämä vaikuttaa yritysten tilauskantoihin ja tämä edelleen vaikuttaa kuljetustarpeiden vähenemiseen ja varastojen kiertonopeuden heikkenemiseen.

Varastonkiertonopeudella tarkoitetaan tuotteen elinkaarta varastossa. Tuotteen elinkaari varastossa alkaa siitä, kun tuote on tuotu varastoon. Tuotteen elinkaari

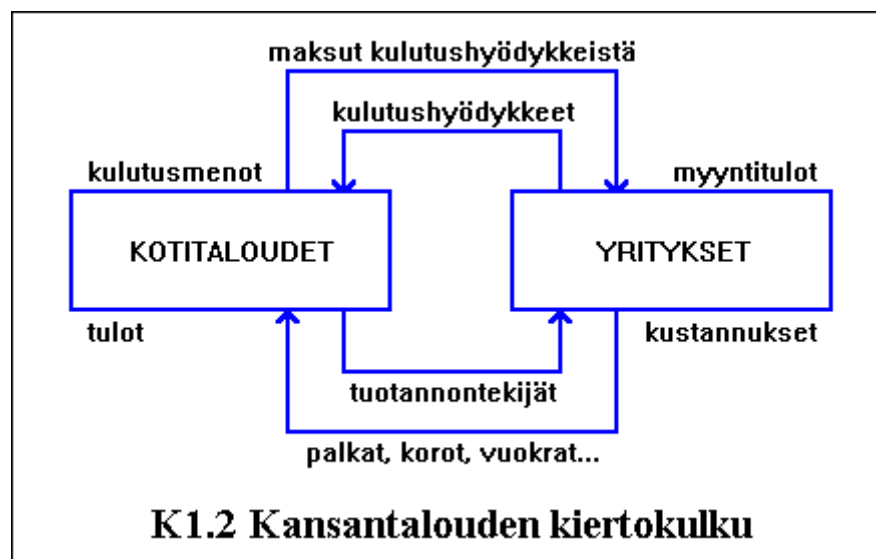
jatkuu tuotteen säilytysajalla varastossa. Tuotteen poistuttua varastosta on sen elinkaari päättynyt. Tästä syntyy varastoimis- ja käsittelykuluja.

Kun lämpimän varaston varastointikustannukset ovat usein noin 30 % keskimääräisen varaston arvoista, niin varastointi maksaa yritykselle 1000 euron arvoisesta varastoimisesta vuodessa 300 euroa (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 405).

Taantuman aikana rahan kiertokulku heikkenee vähäisten ostojen ja siitä yrityksille johtuvien vähäisten tilausten johdosta. Normaalijaksolla käytäntöjen tilalle valitaan uusia toimintamuotoja vallitsevaan tilanteeseen sopiviksi.

Rahan kiertokulun heiketessä siihen on monia vaikuttavia tekijöitä.

Näin raha kiertää. Se tulee kulutussektoriin tulona ja lähtee sieltä kulutusmenoina, jotka maksetaan kulutushyödykkeitä hankittaessa. Tuotantosektoriin raha tulee myyntitulona ja lähtee sieltä jälleen kuluttajille tuotannontekijäkorvauksina, joita ovat palkka, korko ja vuokra. Myös se osa, joka jää jäljelle, kun tuotantokustannukset on maksettu, nimittäin voitto, joutuu täysin palkkaan, korkoon ja vuokraan verrattavana tulona kulutussektoriin kotitalouksien käytettäväksi. Kuviossa 1 on esitetty rahavirran kiertokulku yrityksiltä kotitalouksille ja kotitalouksilta jälleen yrityksille. Ihmiset tekevät työtä yrityksessä ja yritys maksaa heille palkkaa työstä. Kuluttajat ostavat saamallaan palkalla hyödykkeitä yrityksiltä ja maksut hyödykkeistä siirtyvät myyntituloina yrityksille.



Kuvio 1 RAHAN KIERTOKULKU (Korpela 2009)

Ulkomaankaupan vaikutusta kansantalouden toimintaan voidaan myös tarkastella kansantalouden kiertokulun avulla. Kotimaisten yritysten tavaroiden ja palvelusten viennistä saadut tulot lisäävät kiertokulussa kiertävän rahan määrää, ja kotitalouksien ja kotimaisten yritysten tuontihyödykkeiden ostot pienentävät sitä. Tuontitavaroista maksetut ostomenot siirtyvät ulkomaiden rahayksiköiksi muutettuina ko. maiden kiertokulkuihin (Estola, 2008, 12).

Globaali talouskriisi on ulottunut myös Suomeen. Alkuvuodesta 2009 vaikutukset eivät ole olleet kovin dramaattisia, mutta tuotanto ja työllisyys saattavat vielä supistua tuntuvasti. Onko Suomi taantumassa vai lamassa? Kysymys ei välttämättä ole kovin tärkeä, mutta kriisissä Suomen talous on joka tapauksessa. Vakiintuneen käsityksen mukaan talous on taantumassa, jos tuotanto (bruttokansantuote, bkt) vähenee kahden peräkkäisen vuosineljänneksen ajan eli vähintään puoli vuotta. Lamalle ei ole olemassa vakiintunutta määritelmää, mutta voitaneen katsoa, että talous on lamassa, jos tuotanto vähenee selvästi tai työttömyys kasvaa selvästi (Tilastokeskus 2009a)

Uuden Suomen lehtiartikkelin 27.02.09 mukaan, Suomi todetaan olevan taantumassa: ”Suomi on nyt virallisestikin taantumassa. Bruttokansantuote laski loka-joulukuussa 2,4 prosenttia vuoden takaisesta ja 1,3 prosenttia heinäsyyskuusta” (Uusi Suomi 2009).

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan tavarantoimituksen tuontiliikenteen kuljetusmuodon valintoja taantumien 2008 – 2009 aikana. Vertailussa on myös mukana normaalikaudet 2005, 2006 ja 2007.

Tutkimuksessa selvitetään vaihtavatko yritykset normaalikautena käytetyt kuljetusmuodot johonkin toiseen kuljetusmuotoon taantumien aikana.

Tavaraliikenne supistuu taantumien myötä, koska kulutus ja niistä johtuvat tilaukset vähenevät.

Siirtyvätkö yritykset käyttämään toista kuljetusmuotoa, kuin aiemmin käytettyä, saadakseen tavarat toimitetuksi halvemmalla esimerkiksi JIT-periaatteella.

JIT-ajattelussa (Just In Time), jossa tarvittavat tavaraerät pyritään ottamaan mahdollisimman lähellä niiden tarveajankohtaa.

Kuljetuksissa tämä kehitys näkyy pienien lähetysten kasvavina lukumäärinä sekä kuljetustäsmällisyyden ja – nopeuden korostumisena. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 28)

Koska kysyntä taantumana aika heikkenee, hinnat halpenevat ja kulut on pystyttävä minimoimaan, että voidaan turvata liiketoiminta taloudellisesti. Kuljetuskustannus on yksi kuluerä, jolla voidaan suunnittelemalla halvin kuljetus ja oikea kuljetusajankohta, vähentää tuotteen hinta painetta.

Tutkittavana ovat vuosien 2005 – 2009 (kevät) eri kuljetusmuotojen käyttö Suomen tuontitilastojen mukaan. Lisäksi analysoidaan tehdyn kyselyn tuloksia vaate-, elektronikka- ja lääkintäalan yrityksille ja heidän valitsemistaan kuljetusmuodoista taantumana aikana verrattuna normaalikauteen.

Vuosi 2005 kuvaa vielä hyvää kasvukautta, mutta loppuvuodesta 2008 alkoivat taantumana vaikutukset jo näkyä.

Suomen tilastokeskuksen mukaan Suomen BKT:een (bruttokansantuote) volyymimuutos 2007 oli 4,2 % ja 2008 enää 1,0 % positiivista kehitystä (Tilastokeskus, 2009b).

Koska taloustaantuma vaikuttaa yhteiskunnan eri toiminta-aloihin, niin tässä tutkimuksessa selvitetään myös rajatusti taantumana vaikutuksista kuluttajan -, julkisen sektorin -, pankin - ja yritysten toimintoihin.



## 1.1 Tutkimusongelma, tavoitteet ja rajaukset

Tutkimusongelma on, mitä kuljetusmuotoja yritykset käyttävät taantuman aikana ja poikkeavatko ne normaalikautena käytetyistä kuljetusmuodoista.

Myöhemmin huolinta- ja kuljetusliike, sekä kuljetusyritys mainitaan kuljetusyrityksenä.

Tutkimuksen tarkoitus on selvittää, vaihtavatko yritykset tuotteilleen kuljetusmuotoa taantuman aikana ja vaikuttaako taantuma joihinkin kuljetusmuotoihin vähentävästi.

Tutkimuksessa selvitetään kolmen eri alan yrityksen kuljetusmuodon valintoja taantuman aikana. Tarkoituksena on lisätä kuljetusyritysten tietoisuutta siitä, mihin kuljetusmuotoihin kuljetusyritysten todennäköisesti kannattaisi kohdentaa resurssinsa taantuman aikana. Kannattaisiko taantuman aikana lisätä kapasiteettia jostakin toisesta kuljetusmuodosta vähentämällä toisen kuljetusmuodon tarjontaa?

Tutkimus on rajattu vuoden 2005 alusta vuoden 2009 kevääseen.

Vuonna 2005 elettiin vielä normaalia kautta.

Taantuman katsotaan alkaneen vuoden 2008 lopulla, koska yritysten tilauskannat olivat silloin pienentyneet ja talous heikentynyt, joka johti henkilöstön irtisanomisiin kulujen säästämiseksi.

Lisäksi tutkimuksessa vertaillaan vuoden 2005 ja 2009 (kevät) välisenä aikana Suomessa tapahtuneen tuontiliikenteen kehitystä meri-, maantie- ja lentokuljetusten osalta Suomen tullin tuontitilastojen mukaan.

Tutkimus on rajattu käsittelemään Suomen tuontiliikenteen määriä tuhansissa kiloissa ja kuljetusmuotoja: meri-, maantie- ja lentoliikenteessä taantuman aikana. Tarkasteltavat kuljetustavat ovat tuonti maanteitse, meritse ja lentoteitse. Tutkimuksen ulkopuolelle jätetään posti-, kuriiri, putki- ja rautatiekuljetukset.

Kuljetustavan määrittämispaikka on Suomen Helsingin satama ja Helsinki Vantaan lentoasema.

## 1.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen aineisto on kerätty kyselyillä ja internetistä saatavilla olevista tilastoista, koskien Suomen tuontitavaliikennettä. Lisäksi tutkimuksessa on käytetty tutkijan omia havaintoja.

Kvalitatiivinen osuus muodostuu haastatteluista kolmelle eri alan yritykselle.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tavoitteena ymmärtää tutkimuskohdetta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2000, 169).

Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus ei pyri tilastollisesti mittaamaan jotakin ilmiötä ja sen yleisyyttä tai vaihtelua, vaan pyrkii ymmärtämään ja tulkitsemaan jonkin ilmiön esiintymisen syitä ja merkityksiä (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2000, 169).

Tutkimus on myös induktiivinen, survey-tutkimus.

Se päättyy yksityisistä havainnoista yleisiin merkityksiin. Tutkimusprosessissaan tutkija lähtee liikkeelle empiirisestä havainnoista (esim. litteroiduista haastatteluista, keskusteluista, havainnointiraporteista, kirjallisista dokumenteista), tulkitsee lähilukuisesti tätä havaintomateriaalia ja nostaa siitä analyysin ja vertailevien muistiinpanojensa avulla merkittäviksi katsottavia teemoja havaintomaisen näköalapaikoiksi, koodaa ne ja muotoilee aineiston perinpohjaista tuntemista. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara, 2009, 135).

Käytän tutkimuksessani primaariaineistoa, joka on välitöntä tietoa tutkimuskohteesta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 173).

Kysely on survey-tutkimuksen keskeinen menetelmä. Englanninkielinen termi survey tarkoittaa sellaisia kyselyyn, haastattelun ja havainnoin muotoja, joissa aineisto kerätään standardoidusti ja joissa kohdehenkilöt muodostavat otoksen tai näytteen tietystä perusjoukosta (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2000, 180).

Päästäkseni selville siitä, mitä kuljetusmuotovalintoja yrityksissä tehdään taantumana aikana, esitän kolmelle eri alan yrityksille kysymyksiä kuljetusmuodon valinnoista taantumana aikana. Haastattelu tapahtuu puhelimitse ja kysymykset valituille yrityksille ovat strukturoituja. Strukturoidussa eli lomakehaastattelussa käytetään apuna lomaketta ja kysymysten ja väitteiden muoto ja esittämisjärjestys on täysin määrätty (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 208).

Käytän tutkimuksessa myös omia ammatissani tekemiäni havaintoja 30 vuoden ajalta ollessani liikenteenhoitajana. Tässä ajanjaksossa on ollut muutamia taantumia.

Osallistuva havainnointi on tutkijan osallistuvaa ja vapaasti tilanteessa muotoutuvaa havainnointia, osallistumalla ryhmän toimintaan. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 214)

Kyselyn ja haastattelun avulla saadaan selville, mitä henkilöt ajattelevat, tuntevat ja uskovat. Ne kertovat, miten tutkittavat havaitsevat mitä ympärillä tapahtuu. Mutta ne eivät kerro, mitä todella tapahtuu (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 212).

Täydentävänä näkökulmana aihetta tarkastellaan myös kvantitatiivisesti Suomen tullin ja Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n julkaisemista tilastoista. Kvantitatiivinen, eli määrällinen tutkimus tarkoittaa tutkimusta, jossa käytetään täsmällisiä ja laskennallisia tilastollisia menetelmiä (Wikipedia 2009a). Kvantitatiivisessa tutkimuksessa on keskeistä johtopäätökset aiemmista tutkimuksista (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 140).

Kyselyn vastauksien ja tilastotietojen perusteella tehdään yhteenveto ja päätelmä. Tutkimuksella päästään selville, mitkä ovat olleet käytännössä yritysten valitsemat kuljetusmuodot verrattuna tilastoihin ja onko taantumalla ollut vaikutusta kuljetusmuodon valintaan.

### 1.3 Opinnäytetyön rakenne

Johdannossa selvitetään taustatietoja Suomen sijainnin vaikutuksesta kuljetustarpeisiin. Lisäksi selvitetään rahankiertokulun merkityksestä kansantaloudessa ja taantuman merkeistä.

Tutkimusmenetelmissä käytetään Suomen Tullin ja Kuljetusyrittäjät USL ry:n julkaisemia tilastoja kvantitatiivisessa osuudessa, sekä haastattelua yrityksille kvalitatiivisessa osuudessa.

Aiheeseen syvennyttään luvussa kaksi taustatiedoilla taloustaantumana yleisistä vaikutuksista pankkien, kuluttajien, julkisen sektorin ja yrittäjien toiminnosta taantumana aikana.

Kuljetusmuodoista, niiden merkityksestä logistiikassa ja nopeudesta kerrotaan luvussa kolme. Luvussa neljä kerrotaan yrityksistä, joita haastateltiin ja saaduista tutkimus tuloksista, sekä esitetään yllämainittujen yritysten internetistä saatuja tilastojen tuloksia. Lopuksi kohdassa Johtopäätökset selvitetään tehdyn tutkimuksen perusteella muodostuneita johtopäätöksiä kuljetusmuotojen valinnoista ja ennakoimaan toimenpiteitä joilla voimme välttyä yllätyksiltä tulevaisuudessa.

Tutkimuksen tulos antaa viitteitä kuljetusmuotojen valintojen muuttumisista taantumana aikana.

## 2 TALOUSTAANTUMAN ALKU JA YLEISET VAIKUTUKSET

Valtiovarainministeriön kansantalousosaston maaliskuussa 2009 julkaiseman katsauksen mukaan maailmantalous on nyt taantumassa, ja uuteen nousuun pääsy näyttää siirtyvän aiemmin arvioitua etäämmälle. Kasvu on taittunut erittäin nopeasti. Maailmantalouden vuoden takainen 4,5 %:n kasvu hiipui kuluvan vuoden kolmannella neljänneksellä 0,5 % prosenttiin tuntumaan, kasvu on edelleen supistunut ja jäänee parhaimmassakin tapauksessa perin vähäiseksi vuonna 2009. Kaupan ja rahoituksen globalisoitumisesta johtuen laskusuhdanne kohtaa samanaikaisesti kaikki talousalueet. (USL 2009).

Sosiaali- ja taloushistoriassa on tutkimusten tuloksena tehty johtopäätöksiä, joiden mukaan lamakaudet ovat useimmissa tapauksissa kolmivaiheisia. Nämä kolme vaihetta ovat talouslama, joka vaikuttaa tulo- ja meno rahoituksen tasapainoon negatiivisesti, työttömyyslama, jolloin ihmisille ei ole tarjolla työtä, että he voisivat ansaita rahaa menoihinsa ja sosiaalipoliittinen lama, joka vaikuttaa heikkotuloisempien ihmisten peruselämiseen tarvittavien tarpeiden ostokyvyttömyyteen. (Ruuskanen 2009, 63).

Suomi ei pysty tuottamaan kaikkia tarvitsemiaan raaka-aineita itse ja osa teollisuutemme tuotteista tuotetaan ulkomailla. Voidaksemme harjoittaa tuontia ja rahoittaa ulkomaiset ostoksemme ulkomailta on Suomen ansaittava tähän tarvittavat varat viennillä. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 15).

Maailmantaloudessa alkanut taantuma vaikuttaa Suomen vientiyritysten tuotteiden kysyntään heikentävästi.

Taloudellisesti heikentynyt tilanne eli taantuma johtaa pankkien, yksityisten, yritysten ja julkisen sektorin raha- ja liiketoimintoihin negatiivisesti. Turvataksaan edellä mainittujen toimintojen jonkin asteinen säilyminen pyritään heikentyneessä taloudellisessa tilanteessa saamaan toiminnot mahdollisimman kannattavaksi ja suotuisaksi ettei ajauduttaisi lamaan. Tämä merkitsisi kokonaisvaltaista taantumista toiminnoissa. Tavarat eivätkä palvelut liikkuisi mihinkään, koska kysyntää

ei olisi. Heikentyneestä taloustilanteesta huolimatta, pyritään perustoiminnot säilyttämään vähentämällä kustannuksia ja tiukentamalla toimintakriteerejä. Jonkinasteinen myynnin ylläpitäminen ja varastojen supistaminen, kuljetusten minimoiminen, sekä mahdollisesti henkilöstön lomauttaminen oikein suunniteltuina saattavat helpottaa yrityksen taloudellista tilannetta, koska näin saadaan minimoitua kuluja.

Kuluttajille julkinen sektori saattaa tarjota veronalennuksia lisätäkseen heidän ostovoimaa. Näin saataisiin oletettavasti tuotteille kysyntää, mikä vaikuttaisi edelleen yritysten myyntivolyymiin, joiden tuotteita hankittaisiin.

Tulonsiirrolla tarkoitetaan yleensä maksuja, jotka eivät ole korvauksia tuotannollisesta toiminnasta, vaan usein julkisen vallan toteuttamia tulojen siirtoja kansantalouden varakkaammilta sektoreilta köyhemmille sektoreille (Taloussanomien 2010c).

Julkisen sektorin on myös supistettava tarjoamiaan palveluja kansalaisille ja karsittava turhia menoja, kiristämällä yhteiskunnan maksamia palveluja, esimerkiksi muuttamalla palvelut vastikkeellisiksi. Osa kansalaisista on velvollinen maksamaan saamastaan julkisesta palvelusta ja vähävaraiset voi välttyä maksulta. Näin turvataan vähävaraisten kansalaisten toimeentulo. Palveluista saadut maksut voivat siirtyä takaisin heikompiosaisille kansalaisille esimerkiksi peruspäivärahana ja verojen alennuksina. Toisaalta tämä on valtion tulojen siirtoa, koska alennukset kerätään valtion kassaan muualta, esimerkiksi korottamalla tiettyjen tuotteiden veroa toisten kustannuksella. Julkinen sektori voi olla myös pakotettu ottamaan ulkomaista lainaa voidakseen parantaa taloudellista tilannetta.

Tulonsiirrolla tarkoitetaan yleensä maksuja, jotka eivät ole korvauksia tuotannollisesta toiminnasta, vaan usein julkisen vallan toteuttamia tulojen siirtoja kansantalouden varakkaammilta sektoreilta köyhemmille sektoreille (Taloussanakirja 2010).

Finanssikriisi alkoi jo vuoden 2007 elokuussa, kun euroalueen pankit alkoivat vaatia erityistä riskilisää keskinäisille vakuudettomille

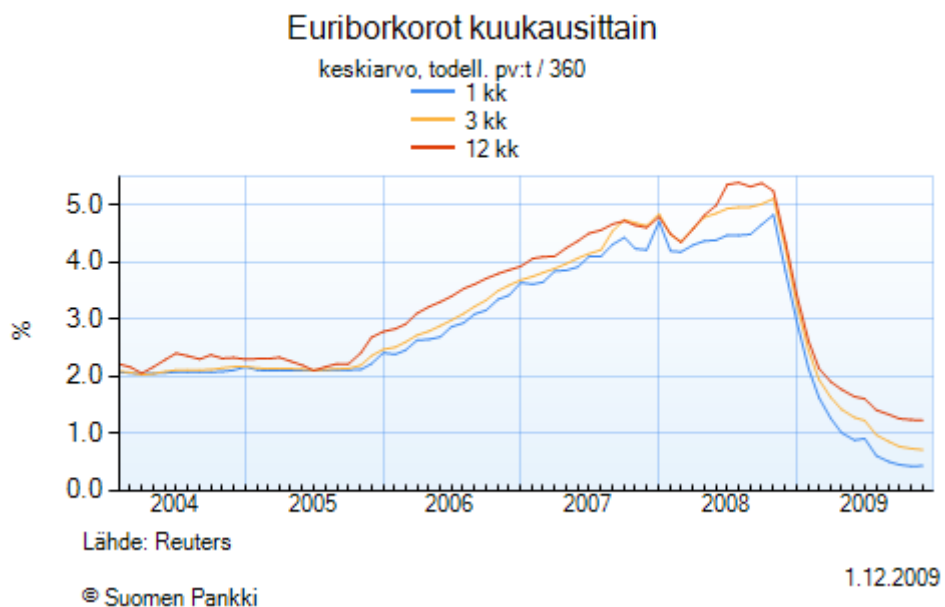
lainoilleen. Riskilisien äkillisen nousun on yleisesti nähty johtuneen pankkien keskinäisen luottamuksen puutteesta. Kuitenkin myös niillä markkinoilla, joilla osapuolet tuntevat toisensa ja toistensa riskit läpikotaisin, hinnoittelu muuttui rajusti. Liian runsaasta rahoituksesta siirryttiin toiseen äärimmäisyyteen, likviditeettikriisiin. (Suomen Pankki 2009b).

Toisin sanoen pankit alkoivat olla huolestuneita myöntämiensä lainojen takaisin saannista, koska oli ennustettu taloudellista taantumaa ja likviditeettikriisin syynä pankkien keskinäinen kilpailukin kiristyi.

Pankit ovat olleet haluttomia lainaamaan toisilleen ilman vakuuksia.

(Suomen Pankki 2009a).

Koska kuluttajat ja yritykset eivät osta, ovat myös rahoitusten tarpeet laskeneet, koska rahakaan ei käy kaupaksi lähtivät vuoden 2008 lopulla käytetyimmät korot jyrkkään laskuun. Taulukosta 1 voidaan todeta Euriborkorkojen olleen alkuvuodesta 2008 5 %:n tuntumassa, mutta lainakysynnän heiketessä, korkoa oltiin jouduttu laskemaan loppuvuodesta noin 4 %.



Kuvio 2 Euriborkorot kuukausittain

(Suomen Pankki, 2009c).

Ennusteita taantumasta oli jo 2005 näkyvillä. Koska asuntojen hintojen nousua ei saatu pysäytettyä, olikin odotettavissa, että jossain vaiheessa myynti hidastuisi ja asuntojen hinnat laskisivat. Sillä seurauksella, että ostohinta jäisi kalliimmaksi kuin myyntihinta. . (Krugman 2009, 175)

Yhdysvaltain suuri asuntobuumi alkoi hiipua syksyllä 2005 – mutta useimmat huomasivat sen vasta jonkin ajan päästä. Tällöin elettiin vielä korkeasuhdannetta, mutta ylikuumenemista markkinoilla oli jo havaittavissa. (Krugman 2009, 175).

Tämä tarkoittaa sitä, että kuluttajat ja asuntojen ostajat eivät huomanneet myyntiaikojen pidentymistä ja hintojen laskua riittävän ajoissa, vaan hankkivat edelleen asuntoja, vaikka asuntojen hinnat olivat jo laskemaan päin. Odotettavissa oli, etteivät ostajat tulisi saamaan maksamaansa hintaa enää myydessään asunnon.

Kauppalehden artikkeli USA:n asuntomarkkinoista kertoo, että ”Pakkohuuto-kauppojen määrä nousi vuosina 2006 - 2008 yli 250 prosenttia 2,33 miljoonaan yksikköön. Viime aikoina vasaran alle on mennyt 50,000 asuntoa viikossa, joten asuntojen hinnat pysyvät laskussa” (Herrala 2009, 8)

Vielä 2007 elettiin kuitenkin hyvää taloudellista suhdannetta mm.

Kesäkuun 19. päivänä 2007 Dow Jones Industrial Average, perinteisten suurten yhdysvaltalaisyhtiöiden osakekurssin kehitystä mittaava indeksi, nousi ensi kertaa yli 14 000 pisteeseen. Tämä tarkoitti sitä, että osakkeiden arvot olivat korkealla. Indeksi oli esimerkiksi 9605,41, syyskuun 11, 2009.(Dow Jones Indexes 2009).

Osakkeiden arvot ovat laskeneet yritysten kannattavuuden heiketessä ja osinkoja jaetaan niukalti, koska voittoa ei yrityksessä synny tai voitto on niukka. ”Useampi kuin kaksi kolmesta Helsingin pörssiin listatusta yrityksestä aikoo laskea osinkoaan, nollaosinkoa tarjoaa peräti joka viides yritys” (Lindqvist 2009).

Viimeistään nyt pitäisivät ymmärtää, että yrityksillä ei mene taloudellisesti hyvin.

Vähitellen eri alojen yritykset huomasivat kriisin vaikutuksen tilauskantojensa vähentymisenä. Toimintaa piti supistaa, jotta kulut ja velat saataisiin maksuun.



Henkilöstöä vähennettiin ja oma tilauskantaa ajettiin mahdollisimman alas kysyntää vastaavaksi. Tilauksia alkoi tulla vähenevässä määrin ja kuljetuksia ulkomailta kannatti tilata vain tarpeeseen, koska kysyntä oli heikentynyt. Tämän havaitsin kuljetustilausten vähenemisenä ja lehtien kirjoituksista, sekä yt-neuvotteluiden alkamisena. Yt-neuvottelut tarkoittavat yrityksen tai sen osan toiminnan lopettamista sekä yhtä tai useampaa henkilöä koskevat irtisanomiset tai lomautukset, liikkeen luovutus tai tytäryhtiöittäminen (Wikipedia, 2009c).

Tuontikuljetuksiakaan ei tarvittu tilauskantojen supistuttua siinä määrin kuin aiemmin normaalikautena ja yritysten tuli alkaa säästää kustannuksissa voidakseen suoriutua päivittäisistä kuluistaan.

Kuljetus- ja varastointi kustannukset lisäävät tuotteen hintaa, joten niissä pystyisi säästämään tarkasti optimoidulla kuljetus- ja varastointi tarpeella, kuten aiemmin on esitetty varastoinnista syntyvistä kuluista ja kuljetuksien vähentämisellä ja oikea-aika toimituksilla voidaan säästää kustannuksissa.

Elinkeinoelämän keskusliiton suhdannebarometrin mukaan kaupan yritykset arvioivat suhdannetilanteensa olevan hieman tavanomaista heikomman kolmannen neljänneksen lopussa (heinä-, elo-, syyskuu). Myyntiodotukset loppuvuodelle 2008 ja varsinkin alkuvuodelle 2009 olivat vaatimattomat. Kaupan yritykset arvioivat myös henkilöstönsä lukumäärän hieman vähenevän loka-joulukuussa. Alan suhdanteiden odotettiin heikentyvän vuoden 2008 loppuvuoden aikana. (Tilastokeskus 2008c).

Autokauppa, tukkukauppa ja vähittäiskauppa ovat kehittyneet hyvin eri tahtiin viimeiset kolme vuosineljännestä. Tukkukaupassa raju pudotus alkoi jo vuoden 2008 viimeisellä neljänneksellä, kun auto- ja vähittäiskaupassa pysyttiin tuolloin vielä maltillisen kasvun puolella. (Tilastokeskus 2008c).

Myös eri kaupan alojen liikevaihdon vuosimuutoksista (Taulukko 1) voidaan todeta taantumien vaikuttaneen joidenkin kaupanalojen myynnin vähentymiseen vuoden 2008 aikana.

Taulukko 1 Liikevaihdon vuosimuutokset kaupan eri aloilla

Toimiala	I/2008**	II/2008	III/2008	IV/2008	I-IV/2008
<b>Kauppa yhteensä (100 %)</b>	7,8	10,8	10,1	- 2,2	6,5
<b>Autokauppa (19,7 %)*</b>	3,6	6,6	6,2	1,6	4,6
<b>Tukkukauppa (56,8 %)</b>	9,6	13,2	13,2	- 5,3	7,3
<b>Vähittäiskauppa (23,5 %)</b>	6,7	8,0	5,4	3,2	5,7
- päivittäistavara (8,5 %)	9,0	8,5	8,5	7,5	8,3
- tavaratalokauppa (4,4 %)	3,7	8,7	4,6	2,0	4,6

\* Osuus kaupan liikevaihdosta vuonna 2006

\*\* Kunkin ajanjakson vuosimuutoksessa verrataan ajanjakson liikevaihtoa edellisen vuoden vastaavan ajanjakson liikevaihtoon

(Tilastokeskus, 2008c).

Myös Maailmankauppajärjestö WTO:n 2009 lehtijulkaisun mukaan maailmankauppa tulee laskemaan finanssikriisin vuoksi. 2008 tuotannon kasvu hiljentyi 1,7 %:iin, verrattuna 2007:ään jolloin tuotannonkasvu oli 3,5 % ja se tulee laskemaan 1-2 %:iin 2009.(World Trade Organization 2009).

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n mukaan

Maailmantalouden taantuma on edelleen syvenemässä.

Eriyksen voimakkaasti on supistumassa maailmankauppa ja teollisuustuotanto.

Elpymisen odotetaan alkavan vuonna 2009, mutta riski taantumun muuttumisesta globaaliksi lamaksi on edelleen varteenotettava (USL 2009).

Eri alojen yritysten takaisinmaksukyky ottamistaan veloista vaikeutuu, kun arvioitua myyntiä ei saadakaan toteutetuksi. Omaisuutta ei kannata myydä velkojen maksamiseksi, jollei ole pakko, hintojen ollessa alhaalla. Tästä syntyisi tappiota yritykselle. Yritysten tuotantotoimintaa supistetaan, henkilökunnan määrää vähennetään, pyritään välttämään varastointikustannuksia ja myös tuontikuljetukset vähenevät, koska tuotteita ja raaka-aineita tilataan ja tarvitaan vähenevissä määrin.

## 2.1 Pankkien toiminta

Pankkien toiminnan heikkeneminen alkoi näkyä taloudellisiin vaikeuksiin joutuneiden velallisten heikkona lainan takaisinmaksukyknä. Velalliset eivät pystyneetkään sovittuun takaisinmaksuaikatauluun ja niitä jouduttiin muuttamaan ja uudelleen sopimaan. Lainan kysyntä ja kuluttajien pankkitallettaminen väheni. Kasvavat luottotappiot nousevat pankkien ja pankinjohtajien suurimmaksi huolenaiheeksi. Taloustilanteen jyrkkä kääntyminen taantumaksi ja laman uhka kasvattavat luottotappioiden riskiä nopeasti (Vänskä 2009).

Heikentyneen maksukyvyn vuoksi pankit joutuvat kiristämään lainanantokriteereitään, varmistuakseen lainan takaisin saannista. Tosin uusien lainojen korkoja alennetaan, etteivät uudet investoinnit ja rahan kierto nopeus heikkenisi.

Rahan kierto nopeus on keskimääräinen luku, joka osoittaa, kuinka monta kertaa rahavarannon kukin euro on vuoden aikana käytetty. Rahan kierto nopeus saadaan jakamalla kansantaloudessa tietynä ajanjaksona maksettujen maksujen kokonaissumma rahan määrällä (Taloussanomat 2009a).

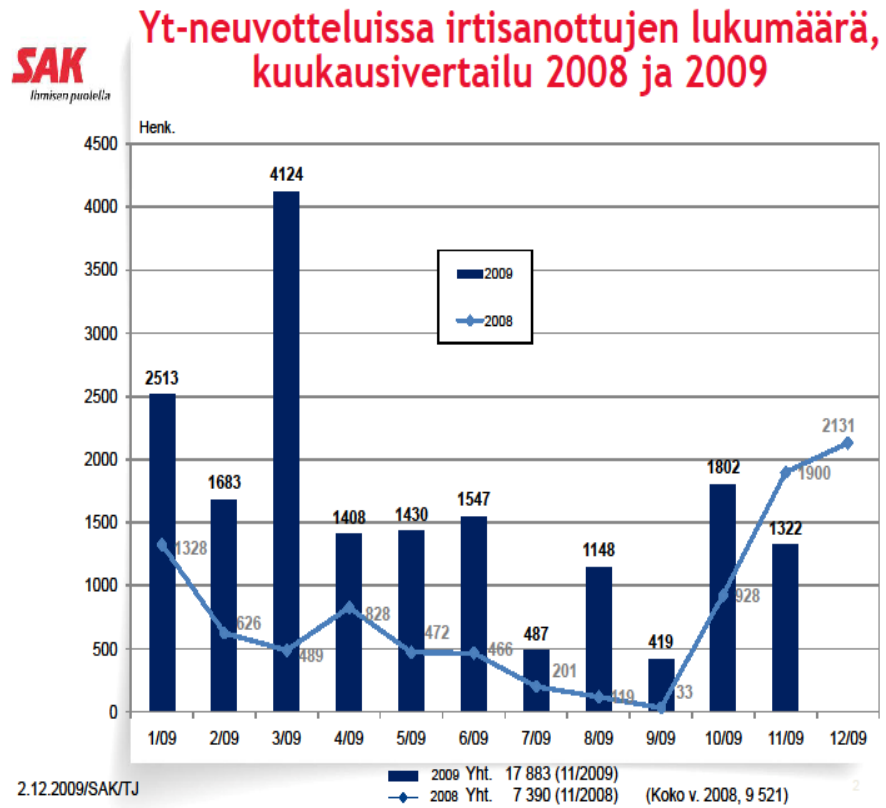
Pankkien kiristyneiden lainanantokriteereiden vuoksi ja yritysten taloudellisista vaikeuksista johtuen, investointeja alettiin karsia ja siirtää niiden aikatauluja tuonnemmaksi, mikä taas vaikutti työllisyyteen ja kulutukseen.

## 2.2 Kuluttajien toiminta

Yritysten joutuessa henkilöiden irtisanomisiin taloudellisten vaikeuksien kohdatessa on kuluttajilla vaarana talouden heikentyminen niin, ettei lainoja pystytä maksamaan takaisin ja kulutusta on vähennettävä.

Irtisanottujen määrä 2009, 11 kuukauden vertailussa, vastaavaan ajanjaksoon 2008, oli noussut 10493 henkilöllä. Vuonna 2008 irtisanottujen määrä oli 7390 henkilöä 11 kuukauden aikana. Vastaavana aikana 2009 irtisanottujen määrä oli jo 17883 henkilöä.

SAK:n (Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö) julkaisema kuukausivertailu irtisanottujen määrästä kuviossa 3 osoittaa.



Kuvio 3

Yt-neuvotteluissa irtisanottujen määrä, kuukausivertailu 2008 ja 2009 (SAK 2009)

Koska työstään irtisanotut henkilöt menettävät palkkatulonsa, vähentävät he kulu- tusta ja palvelujen käyttöä säästääkseen menoissa.

Taloudellisten vaikeuksien kohdatessa kuluttajaa, on heidän turvauduttava yhteis- kunnan tarjoamiin tukiin.

Kauppalehden artikkelissa maanantaina 16. helmikuuta 2009 todetaan seuraavaa: Lomautusten ja irtisanomisten kasvu on johtanut myös yrittäjien, ammatinharjoit- tajien ja korkeasti koulutettujen työttömyyskassoilla ruuhkiin. Uusia jäsen- ja työt- tömyyspäiväraahakemuksia tulee työttömyys kassoille ennätysmääriä (Sahiluoma 2009)

Taantumien tapahtumat työttömyys ja kiristynyt taloudellinen tilanne vaikuttaa myös ihmisten mielenterveyteen. Toisaalta yhteinen uhka yhdistää ja ihmiset auttavat toisiaan. (Taloussanomat 2009b). Tämä auttaa selviytymistä taantumasta.

### 2.3 Julkisen sektorin toiminta

Useimmiten julkisen sektorin päättävät elimet puutuvat taantumien aiheuttamiin haittoihin korjatakseen tilannetta ja helpottaakseen yritysten ja kansalaisten toimintoja palvelulla ja rahallisesti.

2009 oltiin jo päätetty elvytystoimista ja edelleen julkisen sektorin tulisi miettiä, miten talous saataisiin pysymään kunnossa, kun menot kasvavat ja verotulot pienenevät (Isotaulus 2009).

Verotusta yrityksiltä ja yksityisiltä voidaan alentaa ja nostaa sopivissa kohteissa, jotka auttavat kansalaisten ja yritysten toimintaa. Esimerkiksi alentaa tuloverotusta ja korottaa myyntiverotusta.

Julkinen sektori voi myös joutua ottamaan uusia kansainvälisiä lainoja turvatakseen kuluttajien heikentynyttä asemaa ja tukeakseen yritysten toimintaa. Yrityksille valtio myöntää halpakorkoista investointi lainaa pitääkseen työllisyyden mahdollisimman korkealla tasolla.

”Yrityusrahoituksen yli 60 miljardin tuki- ja takausjärjestelyn lisäksi hallitus niputti ensimmäiseen lisäbudjettiin vaikutuksiltaan yli kahden miljardin euron elvytyspaketin. Lisäbudjetilla pyritään vaikuttamaan työllisyyteen” (Ruonala 2009).

Menot kasvavat ja verotulot pienenevät, tämä tarkoittaa, että valtion on otettava lainaa selviytyäkseen maksuista, veloista ja sovituisista tukirahoista.

Kauppalehden ennuste vuodelle 2009 valtionvelan määräksi olisi 62,6 mrd mikä on + 8 mrd. e lisäys suunniteltuun velkaan (Isotaulus 2009).

Tukityöllistäminen oli työllisyyskoulutuksen ohella keskeinen työvoimapolitiikan keino 1990-luvun alkupuoliskolle asti. Tukityössä maksetaan valtionlaitoksissa

työllistettävien palkka työllisyysmäärärahasta ja kunnat, yritykset ja muut yhteisöt taas saavat osan omien työllistettävänsä palkkakustannuksista valtionapuna.

(Puoskari 2002, s.208).

Tukityöllistämällä estetään syrjäytymistä ja saadaan raha kiertämään. Lisäksi se helpottaa yrityksiä palkkakustannuksissa.

Valtion tuki taantumassa on ensisijaisen tärkeä apu sekä kuluttajille, että yrittäjille. Ei riitä, että muutama yritys saa toimintansa rahoitettua ja liiketoiminnan pyörimään kohtuullisesti. Kyse on useista valtiossa olemassa olevista yrityksistä. Niinpä tukirahojen suuruuskin on mittava ja valtiolla saattaa olla paremmat mahdollisuudet suuren lainan ottoon kansalaistensa ja yrityksiensä tukemiseen.

#### 2.4 Yritysten toiminta

Yrityksen on pohdittava vaihtoehtoja säästöjen aikaan saamiseksi tilauskannan heiketessä. Yksi vaihtoehto on kuljetusmuodon, tiheyden ja - aikataulujen uudelleen suunnittelussa.

Tuotaessa Euroopan maista lautalla irtoperävaunu Puolan Gdynian satamasta Suomen Helsingin satamaan, kuljetusaika on noin 1 vuorokausi. (Finnlines 2009) On kuitenkin otettava huomioon lisäksi kuljetusaika lähettäjältä satamaan.

Kaukoidästä tuonti laivalla Suomeen kestää nelisen viikkoa, mutta lentoteitse lähetys saadaan päivässä parissa.

Varsinainen lentoaika Hong Kongista Helsinkiin on 9 h 50 minuuttia (Finnair 2009), mutta kuljetusaikaan pitää laskea myös lähtömaassa tapahtuva nouto- ja käsittelyaika, kuten irtoperävaunulla Euroopasta lautalla tuotaessakin.

Laivalla tuotaessa Kaukoidästä, esimerkiksi Hong Kong – Helsinki arvioitu kuljetusaika on noin 36 päivää, siihen on laskettava lisäksi nouto- ja käsittelyaika lähtömaassa. (Maersk Line 2009)

Jos tavarat ovat maksettu heti, on jouduttu sijoittamaan tuottamattomaan kuljetusaikaan rahaa, mikä ei taloudellisesti ole kannattavaa. Yritysten kannattaisi siirtyä käyttämästään hitaasta kuljetusmuodosta nopeampaan kuljetusmuotoon, välttääkseen rahan tuottamattoman sijoittamisen, eli suunnitella tuotteiden tuonti JIT periaatteella. Yritys säästää välivarastoinnin luopumisesta, jatkokuljetuksista ja mahdollisesta tuotteen vanhenemisesta.

Varsinkin taantuman-aikana JIT-ajattelu olisi järkevintä, koska lähetyksen matkassa Kaukoidästä 4 viikon ajan, ovat tilanteet markkinoilla, jo saattaneet jälleen muuttua heikommiksi. Kuitenkin, jos tilaus on tehty asiakkaan tilauksen perusteella, tuonti halvimmalla kuljetusmuodolla on perusteltua. Esimerkiksi, jos yritys on saanut asiakkaalta tilauksen, jonka toimitusaika on 6 viikon päästä asiakkaalla. Asiakas maksaa saatuaan tilaamansa tuotteet. Tuotantolaitos sijaitsee Hong Kongissa. Edellä esitetyn mukaan kuljetusmahdollisuudet olisivat meritse tai lentoteitse. Kuljetuksellisesti halvinta olisi käyttää merikuljetusta tilaukselle, mutta nopeinta olisi lentokuljetus. Jos tuotteet Hong Kongista joudutaan maksamaan käteisellä, on otettava huomioon, että raha sijoitetaan tuotteeseen 6 viikoksi, mikäli lähetys tuodaan meritse. Jos lähetys taas tuodaan lentoteitse, rahan sijoitus on vain vajaan viikon. Tässä tapauksessa merikuljetus olisi taloudellisin vaihtoehto, koska toimitusaikaa oli tarjolla 6 viikkoa. Tuotaessa meritse osuu arvioitu laivan saapumisaika melko lähelle lopullista asiakkaalle sovittua toimitusaikaa ja välttyään pitkältä varastoinnilta.

Varastoimisen vähentämisestä Olli E. Juvonen ehdottaa kirjassaan, että ”jos yhtiössänne on enemmän tuotteita, vaikkapa sadan ja tuhannen välillä, voit huoletta lopettaa niistä 10 %, ehkä 20 %. Kannattavuutenne alkaa välittömästi parantua” (Juvonen 2009, 85). Varastojen pienentäminen vähentää yrityksen kustannuksia.

Lisäksi yrityksillä on mahdollisuus hakea säästöjä tuotannon alentamisesta, henkilöstön vähentämisestä, varastojen pienentämisestä ja yritykset voivat hankkia itselleen takaisin ulkoistettuja toimintoja. Kun tuotteen tuotantoa tai esimerkiksi yrityksen kirjanpitoa hoitaa ulkopuolinen yritys omistajayrityksen lukuun puhu-

taan ulkoistamisesta. Lisäksi yritykset voivat hakea investointitukea Työ- ja Elinkeinoakeskuksesta pystyäkseen jatkamaan toimintaansa ja työllistämään väkeä. Yritykset voi myös hakea tarvittaessa lainaa yrityksen Finniverasta, selvittää taantumakauden yli. Finniveran suhdannerahoitus auttaa talouden taantumaa takia maksuvalmius- tai kannattavuusongelmiin joutuneita yrityksiä. Edellytyksenä on, että yrityksellä on mahdollisuudet kannattavaan liiketoimintaan taantumavaiheen jälkeen. (Savon Yrittäjälehti 2009).

Yrityksen kannattavuutta voidaan tutkia esimerkiksi logistiikkaselvityksellä. Logistiikkaselvityksessä tarkastellaan erityisesti teollisuuden ja kaupan logistiikan kustannuksia, tunnuslukuja, tietojärjestelmiä, osaamista, kehitystarpeita ja logistiikan ulkoistamista sekä sijainnin merkitystä yritysten toiminnalle. (Yrittäjät 2006).

Kaikki yritykset eivät ole pahasti vaikeuksissa taantumasta johtuen, riippuen tuotannon alasta. Taantumaa aikana kannattaisi keskittyä suunnitteluun laadun ja asiakaspalvelun parantamiseksi ja tehdä tarvittavat isommat sisäiset muutokset yrityksessä. Jatkuvat parannukset ja uudistukset ovat vastaus muuttuvaan businessympäristöön. Japanilaisilla on jatkuville ”pienin askelin” tapahtuville parannuksille oma terminsäkin – Kaitzen-menetelmä. Japanilainen käsitys parannuksista on se, että mitään ei tehdä koskaan niin hyvin, etteikö sitä voitaisi tehdä vähän paremmin (Pouri 1997, 33).

Varastoista aiheutuvat kulut tulisi pitää mahdollisimman alhaisella tasolla pitämällä vain toiminnan kannalta tarpeellinen määrä tuotteita varastoituna ja vain tarpeellinen määrä varastoja. Myös kuljetusyritysten käyttämättömät maantiekajetuskalustot, jotka seisovat tyhjinä odottamassa kuormia, nakertavat yrityksen rahon ja tuottamattomana, jos kaluston vuokrat ja vakuutukset pidetään voimassa. ”Varastoiminen ei lisää tuotteen arvoa vaan se aiheuttaa paljon kustannuksia. Varastoista aiheutuvat kustannukset sisältävät monia eri kustannuskomponentteja ja ovat yleensä yksi merkittävimmistä logistiikkakustannuksista. Varastoista aiheutuvia kustannuksia ovat työkustannukset, sitoutuneen pääoman korko, vakuutusmaksut, varastotilasta aiheutuvat kustannukset sekä riskikustannukset. Riskikustannukset vaihtelee-



vat yrityksittäin, mutta niitä ovat esimerkiksi vanhenemisesta, vahingoista ja hävikistä aiheutuvat kustannukset. Varastointikustannukset voivat olla jopa 20- 55 % varaston arvosta”. (Kati. E, 2008)

### 3. KULJETUSMUODOT

Eri ulkomaan kuljetusmuotoja, joita käsitellään tässä tutkimuksessa, ovat maantie-liikenne, meriliikenne ja lentoliikenne. Itsenäisesti liikkuvia merikuljetusaluksia, posti-, kuriiri-, rautatie- ja putkikuljetusmuotoja ei käsitellä tässä tutkimuksessa. Maantiekuljetuksella tarkoitetaan kuljetusta, joka suoritetaan autolla tai traktorilla. Rautatiekuljetukset ovat yksinomaan junalla suoritettavia kuljetuksia. Vesi- ja ilmatiekuljetuksella tarkoitetaan, kuten nimestäkin ilmenee, näissä elementeissä suoritettavia kuljetuksia ja putkikuljetuksilla nesteiden, sähkön tai kaasujen siirtoa. Yhdistetyillä kuljetuksilla (intermodaalikuljetuksella) tarkoitetaan kuljetusta, jossa suuryksikkö kuljetetaan eri kuljetusmuotoja käyttäen.

(Hokkanen, ym. 2002, 105)

#### 3.1 Kuljetuksien merkitys logistiikassa

Kuljetukset ovat elintärkeitä toimintoja useimmissa liiketoiminnoissa.

Yrityksissä on käsiteltävänä saapuva- ja lähtevä tavaraliikenne. Useimmissa yrityksissä pääosa kuljetuksista tapahtuu kuljetusalan yritysten suorittamina.

Kuljetusalan liikkeille on siten siirretty vastuu kaluston tehokkaasta käytöstä ja tämän vastuun toteutumisesta huolehtii kuljetusalan kilpailu. Kuljetusvälineiden ja – tapojen valintaan vaikuttavat eri tekijät, kuten kuljetettavien tavaroiden koko, paino, määrä, arvo, särkyvyys, pilaantumisherkkyys, kuljetusetäisyys, liikenneyhteydet, tarvittava kuljetusnopeus ja – tiheys sekä kustannukset.

(Pouri 1997, 137)

#### 3.2 Kuljetusmuodot, -kustannukset ja -aika

Suomen kaikista vienti- ja tuontitonneista siirtyy 85 % merikuljetuksina.

(Karhunen, ym. 2007, 11)

Yleisimmät kuljetustavat Suomeen ovat merikuljetus, maantiekuljetus ja ilmakuljetus. Rahtihintoihin verrattuna kalleinta kuljettaminen on lentoteitse, sitten maanteitse ja halvinta meriteitse. Hinta on kuitenkin riippuvainen matkan pituudesta, rahdin painosta ja halutusta palvelutasosta kuljetusnopeudessa ja lähetyksen käsittelyssä. Lennossa suorat reittilennot ovat nopeampia kuin välilaskujen kautta tehdyt toimitukset. Samoin autokuljetuksista suorat noudot ja toimitukset lisäävät kuljetuksen nopeutta, koska toimitusta ei välillä pureta keräilyterminaaliin, vaan ajetaan samassa yksikössä perille, millä lähetys myös noudettiin.

Merikuljetuksissa saadaan nopeutta aikaiseksi lastaamalla auto, irtoperävaunu tai kontti alukseen FIFO (first in first out) järjestelmällä. Järjestelmä tarkoittaa, että ensin lastattu yksikkö myös puretaan ensin ja ensiksi purettu saa myös ensiksi palvelua ja käsitellään ensimmäisenä (Wikipedia 2009c).

Kuljetuskustannuksiin vaikuttavat matkan pituus, kuljetusnopeus, kuljetusmuoto ja kuljetuspakkaus vaatimukset.

Kuljetuskustannukset laskevat aluksi varastomäärän kasvaessa. Kun varastojen lukumäärää kasvatetaan liikaa, kustannukset alkavat kuitenkin nousta.

Yrityksen tulee ottaa huomioon tuotteiden kokonaisjakelukustannukset eikä ainoastaan jakeluvarastojen täydennyksistä aiheutuvia kuljetuskustannuksia.

Ainostaan muutamien jakeluvarastojen käyttö merkitsee yleensä

bulkkitoimitusta (tavara, joka myydään tukuittain, ilman myyntipakkauksia tai irtotavarana (Wikipedia, 2009e) valmistajalta toimittajalle. Suomessa täydennystoimitukset toteutetaan usein täysin ajoneuvoyhdistelmä- ja autokuormina, jolloin tuoteyksikkökohtainen kuljetuskustannus on pieni.

Asiakkaan tehtyä tilauksensa tuotteet toimitetaan paketti- tai

kappaletavaratoimituksina. Kappaletavaroita ovat kaikki pienemmät tavarat, joita voidaan kuljettaa ja lastata kappaleittain. Eli yleisesti kaikki tavarat, mitkä eivät vaadi erillistä kuljetussäiliötä ja voidaan kuljettaa kuorma-autossa, kontissa tai lentokoneessa. (Kuljetusalan sanakirja, 2009), jolloin asiakkaalta veloittettava yksikkökohtainen kuljetuskustannus on suurempi (Kuljetusopas 2010).

### 3.3 Kuljetusmuotojen edut ja haitat

Etuna tavaroiden varastoon siirtämisellä lähemmäksi asiakkaita on asiakaspalvelutason parantuminen. Tuotteet saadaan toimitettua tilaajalle nopeasti lähimmästä varastosta. Toisaalta kysynnän määrän luonne tulee selvittää. Onko tavara kausiluonteista vai päivittäin käytettävää. Tällöin on huomioitava varastoinnista syntyvät kustannukset. Lisäksi tuotteen vanheneminen, pilaantuminen ja elinkaari ovat vaikuttavia tekijöitä, jotka tulee laskea.

Irtoperävaunu ja yhdistelmäajoneuvot useimmiten Euroopasta tuodaan laivalla Saksasta, Puolasta tai Ruotsista, koska maanteitse jouduttaisiin kiertämään Tornion kautta, jos lasti halutaan Etelä Suomeen. Helsingin ja Tornion välinen matka on noin 745km. Saksan läpi ajettaessa on siellä voimassa ajoaikarajoitus, mikä rajoittaa kuljetusaikaa Saksassa. Saksan lakien mukaan kuljettajan on pidettävä rangaistuksen uhalla säädetty tauko. Yhtäjaksoisesti ei voi ajaa kuinka kauan tahansa ja lautta Saksasta ja Puolasta Suomeen kestää vähän toista vuorokautta. Ruotsista laivamatka Suomeen kestää seuraavaan päivään. Tunnetuimpia tuontisatamia Suomessa ovat Helsinki, Turku, Hanko, Kotka, Rauma, Pori, Hamina, Naantali, Oulu, Raahen ja Vaasa. (Finnish Ports Association, 2009). Kaikkiin satamiin ei liikennöidä säännöllisesti, eikä kaikista lähtömaista.

Venäjältä saapuvat lähetykset tuodaan itäisten raja-asemiemme (Imatra, Nuijamaa, Vainikkala, Niirala, Valtius, Raja-Joosepi, Salla ja Vaalimaa) kautta autolla tai junalla (vain Vainikkala). Autokuljetuksissa on myös otettava huomioon pakkauksen säänkesto pohjoisten olosuhteiden mukaan ja maantie liikenteestä aiheutuva tärinä lastin ehjänä säilymisen kannalta.

Lentolähetystenä Kauko- ja Lähi-idästä toimitus kestää nouto lähtömaassa huomioiden noin 2-4 päivää normaaliaikoina. Suomen käytetyin ja päälentoasema on Helsinki-Vantaan lentoasema, lisäksi lentoasemia on Turussa, Vaasassa, Tampereella ja Oulussa. Pääsääntöisesti rahti tuodaan Helsinki-Vantaa lentoaseman kautta Suomeen, josta se jatkaa tarvittaessa jatkolennoilla muualle Suomeen. Sesonkiaikoina lennot ovat usein täysiä ja lentopaikkaa voidaan joutua odottamaan useita

päiviä. Tosin korottamalla rahdin nopeus- ja palvelutasoa ohittaa kalliimpi rahti toimituksissa halpahintaisemman. Lentoyhtiöt tarjoavat eritasoisia palvelumuotoja. Esimerkiksi Lufthansan lennoilla lentorahti voidaan kuljettaa Standard ja express nopeuksilla. Standard nopeus on normaali kuljetus ja express kuljetus on edellistä kalliimpi ja nopeampi, express kuljetus lastataan ennen Standard kuljetusta, jos tilasta on puutetta. (Lufthansa, 2009).

Lentoliikenteessä on myös omat määräykset pakkauksesta ja vaaralliseksi luokitelluiden lähetysten kuljettaminen ei useinkaan onnistu. Joitain aineita pieninä määrinä hyväksytään kuljetettavaksi rahtikoneisiin. Kaikissa kuljetuksissa tulee tarkoin huomioida kuljetuspakkaus, joka suojaa tuotetta ja mahdollista myyntipakkausta, jossa tuote jo on valmiina. Riippuen tuotteesta kuljetuspakkauksen on suojattava tuotetta kuljetuksen ajan liialta, mekaaniselta rasitukselta, lämpötilan muutoksilta, auringonvalolta ja kosteudelta, kolhaisu ja värinä vaurioilta. Lentokuljetuksessa on otettava myös huomioon tuotteen magneettisuus, joka voi ilmailusääntöjen mukaan olla esteenä lentokuljetukselle.

Merikuljetuksissa laivan lähtöaika on ennalta määrätty ja lähetys tulee toimittaa satamaan laivaan lastattavaksi varustamon ilmoittamaan aikaan ennen laivan lähtöä, että varustamo suostuu lastaamaan lähetysten laivaan. Matkan aikana lähetyseseen kohdistuu laivaan/laivasta siirtojen aiheuttamaa heilumista ja matkan aikana tuotteet ovat alttiina kosteudelle. Lähetysyksikköä siirretään useampaan kertaan ennen kuljetuksen määränpäättä ja meriolosuhteet voivat aiheuttaa lastin heilumista. Laivatuonti on hidas kuljetusmuoto, mutta edullinen.

Lentokuljetuksissa lentoliikenteen aikataulut ovat ennalta määrättyjä ja lähetys on tuotava lentoterminaaliin lentoyhtiön ilmoittamaan aikaan mennessä ennen lennon lähtöä, että se lastataan lennolle. Lentorahtia käsitellään enemmän kuin muita rahteja ihmisvoimin lastattaessa/purettaessa. Lähetys välttyy enemmiltä värinöiltä ja nostoilta normaalin lentokuljetuksen ja lastaus/purkauksen aikana. Lentorahtiliikenne on nopeaa ja rahtikustannukset kalliit verrattuna muihin liikenteisiin.

Irtoperävaunujen ja rekka-autojen etuina ovat joustavat ja räätälöidyt kuljetusajat asiakkaiden tarpeiden mukaan. Samalla yksiköllä voidaan tarvittaessa hoitaa nouto lähettäjältä ja viedä se samalla yksiköllä vastaanottajalle. Haittana on kuljetuksen aikana tapahtuva värinä maanteiden kunnosta johtuen. Toisena haittana voidaan pitää työaikalakia kuljetusaikojen pituudesta yhtäjaksoisesti ajettaessa. Työaikalaki 9.8.1996/605 8 § Moottoriajoneuvon kuljettajan työaika Moottoriajoneuvon

kuljettajan vuorokautinen työaika saa olla enintään 11 tuntia vuorokausilepoa seuraavan 24 tunnin yhdenjaksoisen ajanjakson aikana (Finlex 2009).

Kuljetus saattaa keskeytyä kuljettajan lakisääteisen lepoajan ajaksi, jos ajoaika on tullut täyteen. Meri- ja lentokuljetuksiin verrattuna maantiekuljetus on asiakkaan kannalta joustavampi vaihtoehto nouto- ja jakelukysymyksissä. Kustannuksia ajatellen hinta on halvempi kuin lentolähetyksissä, mutta kaukaisista maista ei kustannussyistä kannata tuoda autolla.

Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat yritykseen, lähetykseen ja kuljetusmuotoon liittyvät ominaisuudet. Yritykseen liittyviä valintaperusteita ovat toimiala, kuljetustarpeen säännöllisyys, toimitustiheys ja lähettäjän maantieteellinen sijainti. Lähetykseen liittyviä ominaisuuksia ovat kuljetusetäisyys, erä koko ja arvo. Kuljetusmuotojen välillä on yleensä eroja kapasiteetin saatavuudessa, hinnassa, luotettavuudessa ja nopeudessa (Kuljetusopas 2009).

## 4 KULJETUSMUOTOJEN KÄYTTÖASTEET TALOUSTAANTUMAN AIKANA

### 4.1 Yritysesittelyt

Haastatteluun valitut kolme yritystä edustavat kolmea suuryritystä (Yrittäjät 2006 luokittelun mukaan) teollisuuden alalla Suomessa; lääke- tekstiili- ja elektroniikkateollisuus, jotka käyttävät tuontiliikenteen kuljetuspalveluja ulkomailta tuontiliikenteissään.

#### ORION OYJ – lääketeollisuus

Orion on innovatiivinen (Innovaatio on uudesta ideasta alkunsa saanut, yrityksen arvoketjussa toteutettu muutos Katmi Consluting Oy 2009 mukaan) eurooppalainen lääke- ja diagnostiikkayritys, joka painottaa liiketoiminnassaan lääkehoitojen ja diagnostisten testien kehittämistä globaaleille markkinoille. Orion kehittää, valmistaa ja markkinoi ihmis- ja eläinlääkkeitä, lääkkeiden vaikuttavia aineita sekä diagnostisia testejä. Orionin toimintaympäristö on kokonaisuudessaan maailmanlaajuinen. Päämarkkina-alueita ovat Suomi, Pohjoismaat ja muu Eurooppa. Orionilla on oma myyntiorganisaatio kaikkiaan yli 20:ssä Euroopan maassa. Yhdysvalloissa, Japanissa ja lukuisissa muissa maissa, joissa Orionilla ei ole omaa toimintaa, tuotteita myyvät partnerit.

Diagnostiikkatoimialan maailmanlaajuisen markkinan arvoksi arvioidaan noin 35 miljardia US-dollaria. Orion Diagnostican asiakkaita ovat esimerkiksi sairaalat, terveyskeskukset, terveysasemat, laboratoriot, klinikat, muut alan yritykset sekä elintarvike-, prosessi ja konepajateollisuus. Orion tekee myös diagnostiikkatuotteiden sopimusvalmistusta alan muille yrityksille. (Orion Oyj 2009).

#### L-FASHION GROUP OY – tekstiiliteollisuus

Yritys on perustettu Lahdessa vuonna 1907. Samassa kaupungissa sijaitsee edelleen yrityksen pääkonttori.

Yrityksen vanhimman merkin, Luhdan, lisäksi yritys tunnetaan tänä päivänä erilaisille kuluttajille ja erilaisiin käyttötarkoituksiin kohdennetuista merkeistään:

Rukka, Icepeak, Torstai, Ril's, O.i.s, Story, Big-L, Beavers, Your FACE ja Sinisalo. Tärkeimmät vientimaat ovat Saksa, Venäjä, Ruotsi, Hollanti ja Ranska.

Lisäksi yhtymään kuuluu trading-toimintaan erikoistunut L-Fashion House sekä vähittäiskauppakettu Aleksis 13, joka myymäläverkostoillaan kattaa koko maan. (Luhta 2009).

L-Fashion Group-konsernin liikevaihto oli vuonna 2008 208 miljoonaa euroa. Konsernin liikevoitto oli 8,4 miljoonaa euroa ja tulos ennen veroja 5,4 miljoonaa euroa. Yhtymä työllisti tilikauden lopussa 1470 henkilöä. Konsernin päämarkkinat ovat kotimaan lisäksi Saksassa, Venäjällä, Hollannissa, Skandinaviassa ja Ranskassa. Yhtymän tunnetuimmat merkit ovat Luhta, Rukka, Icepeak, Ril's, O.i.s, Story ja YourFACE. Lisäksi yhtymään kuuluu tradingtoimintaan erikoistunut L-Fashion House sekä valtakunnallinen Aleksis 13 - vähittäiskauppakettu. (Luhta 2009).

#### TELLABS OY – elektroniikkateollisuus

Tellabs kehittää, valmistaa ja myy hallittuja (laajakaista) liityntäjärjestelmiä, joita myös räätälöidään asiakkaiden tarpeisiin. Näitä ovat muun muassa yritysverkkopalvelut, mobiilitransmissioratkaisut, optiset runkoverkkoratkaisut sekä verkohallintajärjestelmät. Amerikkalainen Tellabs osti suomalaisen Martis Oy:n vuonna 1993. Suomessa Tellabsilla on noin 500 työntekijää ja toimipisteet Espoon lisäksi Tampereella, Varkaudessa ja Oulussa.

Tellabsin kolmannen vuosineljänneksen liikevaihto 2009 oli yhteensä \$389 miljoonaa, verrattuna vuoden 2008 3:een vuosi neljännekseen, joka oli \$424 miljoonaa. Melkein puolet koko liikevaihdosta tulivat kasvutuotteista, pitäen sisällään: Tellabs® 6300, 7100, 7300, 8600 ja 8800 verkkojärjestelmiä, systeemi- ja asiantuntijapalveluita (Tellabs 2009b).

Tellabs palvelee 43:ää maailman johtavasta 50 palveluntarjoajasta. Yli puolet maailman langattomista puheluista kulkee Tellabsin asiakkaiden omistamien verkkojen kautta. 150 langatonta verkkoratkaisua maailmassa on toteutettu Tellabsin ratkaisujen avulla. (Tellabs 2009a).



## 4.2 Tutkimuksen toteutus

Haastattelu suoritettiin puhelimitse marraskuun lopulla 2009, tutkimukseen valituille yrityksille. Strukturoidussa haastattelussa käytetään apuna lomaketta ja kysymysten ja väitteiden muoto ja esittämisjärjestys on täysin määrätty (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 208).

Strukturoidut haastattelukysymykset olivat:

1. Mitä kuljetusmuotoja käytätte tuotteiden tuontiliikenteessänne?  
Meri-, lento-, auto- vai yhdistelmä kuljetuksia
2. Ovatko kuljetusmääränne vähentyneet taantuman aikana?
  - a) jos ovat vähentyneet, niin oletteko siirtyneet käyttämään aiemmin käyttämänne kuljetusmuodon sijasta, jotain toista kuljetusmuotoa? Mitä?
  - b) Jos eivät ole vähentyneet, oletteko hintojen halpenemisen tai kuljetusnopeuden vuoksi siirtyneet käyttämään joitain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin? Mitä?
3. Jos olette taantuman aikana siirtyneet käyttämään jotain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin, niin mitkä seikat ovat vaikuttaneet eniten uuden kuljetusmuodon valintaan: hinta, nopeus, toimitusvarmuus vai joku muu?
4. Onko tuotteita pyritty hankkimaan kotimaasta taantuman aikana ulkomaisien valmisteiden sijaan?

Nämä kysymykset esitettiin edellä mainittujen yritysten ulkomaankuljetusasioita hoitaville henkilöille puhelimitse syksyllä 2009.

Tutkijan ja yritysten ao. henkilöiden välisen sopimuksen mukaan, tutkimustulosta tarkastellaan ilmoittamatta vastauksen antanutta yritystä. Yrityskohtaiset vastaukset säilytetään yksinomaan tutkijan aineistossa.

Tuonitilastot, koskien Suomen ulkomaan tuontiliikennettä, ovat Suomen Tullin virallisilta internet sivustoilta (Suomen Tulli 2009b).

Lisäksi tutkimuksessa käytetään vuonna 2009 Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n internetjulkaisuja tuonitilastoista 2007 ja 2008 osalta vertailun vuoksi (USL 2009).

Tullin ja USL ry:n tilastoista on poimittu maantie-, meri- ja lentokuljetusosuudet.

#### 4.3 Yritystutkimuksen haastattelukysymykset ja saadut vastaukset

Haastattelun ajanjakso käsittää vuoden 2008 ja 2009 tapahtumia ja niissä mahdollisesti tapahtuneita kuljetusmuodon vaihdoksia tuontiliikenteessä taantuman johdosta.

##### **Kysymys 1.**

##### **Mitä kuljetusmuotoja käytätte tuotteiden tuontiliikenteessänne?**

Valittavana olivat kuljetusmuodot: meri-, lento-, auto- ja yhdistelmä kuljetukset.

Kolmesta vastanneesta meriliikennettä käyttää 2, lentoliikennettä 3, autoliikennettä 3, näiden yhdistelmiä 2 yritystä.

Meriliikennettä käytettiin niiden tuotteiden osalta, kun kuljetusmuoto oli tuotteen ominaisuuksien, toimitusnopeuden ja määrän vuoksi sopivin kuljetusmuoto.

Lentoliikennettä käytettiin tuotteen arvon, kiireellisyyden ja herkän rikkoutumisen tai pilaantumisen vuoksi.

Autoliikenteen käyttö tuli kysymykseen suurissa tilauserissä ja ilmastollisten tekijöiden salliessa kuljetuksen. Tuotetta ei voitu kuljettaa autoliikenteessä mm. pak-kaskausina, tuotteen mahdollisen jäätyminen vuoksi. Yhdistelmäkuljetukset eivät tuotteen arvon ja monien lähetyksen käsittelyiden vuoksi sopinut tuotteille.

##### **Kysymys 2.**

##### **Ovatko kuljetusmääränne vähentyneet taantuman aikana?**

Yhdelläkään 3 yrityksestä kuljetusmäärät eivät olleet vähentyneet ja 2 yrityksellä kuljetusmäärät olivat taantuman aikana lisääntyneet.

Kohdeyritysten elektroniikka-, lääke- ja vaateollisuustuotteet katsottiin yritysten puolesta sellaisiksi tuotteiksi, joihin taantuma ei ensimmäisenä vaikuta, koska kysymyksessä on ihmisten terveys, vaatetus ja elektroniikan alalla tuotanto kuuluu tämän päivän yleismaailmalliseen tiedonvälitykseen (internet, langaton puhelin-yhteys).

a) Jos ovat vähentyneet, niin oletteko siirtyneet aiemmin käyttämänne kuljetusmuodon sijasta, jotain toista kuljetusmuotoa? Mitä?

- kuljetusmäärät eivät olleet vähentyneet

b) Jos eivät ole vähentyneet oletteko hintojen halpenemisen tai kuljetusnopeuden vuoksi siirtyneet käyttämään jotain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin? Mitä?

- yhdellä haastatelluista oli sitova sopimus kuljetusliikkeen kanssa, jonka vuoksi eivät hae nopeampaa tai halvempaa kuljetusmuotoa.

- yhdellä haastatelluista ei ollut mitään tarvetta muutoksiin

- yhdellä haastatelluista oli kuljetusmuodon valintaan vaikuttanut kuljetusten aikataulu

Haastatelluilla yrityksillä ei ollut varsinaista tarvetta muuttaa aiemmin sovittua kuljetusmuotoa, mutta selvää kiinnostusta muihin kuljetusmuotoihin oli syntynyt, koska hinnat olivat laskeneet ja esimerkiksi autoliikenteen puolella tarjonta oli kasvanut.

### **Kysymys 3.**

**Jos olette taantuman aikaan siirtyneet käyttämään jotain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin, niin mitkä seikat ovat vaikuttaneet eniten uuden kuljetusmuodon valintaan: hinta, nopeus, toimitusvarmuus, joku muu?**

Jos kuitenkin toista kuljetusmuotoa on haluttu kokeilla, huolimatta siitä, ettei varsinaista tarvetta toisen kuljetusmuodon käytöstä ollut, siihen vaikuttivat kahdelle yrityksistä hinta ja nopeus, yhdelle toimitusvarmuus, aikataulu ja kuljetuksen saatavuus.

**Kysymys 4.**

**Onko tuotteita pyritty hankkimaan taantuman aikana kotimaasta ulkomaisen tuotteiden sijasta?** (hankinta kotimaasta säästäisi ulkomaan kuljetuskustannuksissa)

- Tuotteita ei kahdessa tapauksessa (elektroniikka- ja lääketeollisuus) valmisteta Suomessa tai niiden valmistuksesta syntyisi huomattavia kuluja ja lisäksi lääketeollisuuden tuotteiden luvanvaraisuus estää tuotteiden valmistamisen Suomessa. Elektroniikan tuotteiden valmistus Kaukoidässä on huomattavasti edullisempaa kuin Suomessa.

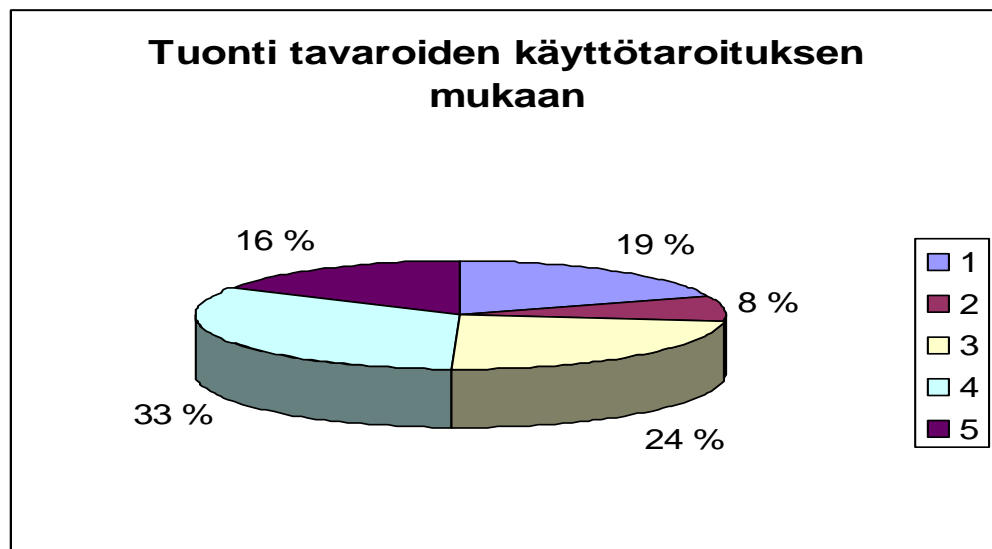
Vaatteita tosin valmistetaan Suomessa, mutta niiden hinta on huomattavasti kalliimpi kuin Kauko-Idässä valmistettujen tuotteiden.

Yksikään kolmesta yrityksestä ei ole taantuman vuoksi hankkinut tuotteita Suomesta.

#### 4.4 Tullin tuontitilastojen tarkastelu

Seuraavasta kuviosta numero 3 ilmenee eri tuotteiden osuus tuonnissa Suomeen

Tuontitavaroiden käyttö tarkoituksen mukaan 2009 tammi- syyskuussa ja osuus tuonnista ja arvon muutos edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon (%).



Kuvio 4 Suomen Tulli, ulkomaankauppa tammi-syyskuu 2009

1. Muut kulutus-tavarat 19,2 % (- 9 %)
2. Kestokulutus-tavarat 7,6 %(- 50 %)
3. Investointitavarat 23,7 % (- 32 %)
4. Raaka-aineet ja tuotantohyödykkeet 33,2 % (- 37 %)
5. Energiatuotteet 16,3 %

(Suomen Tulli 2009a)

Tilastosta voidaan havaita investointi-, kestokulutus-tavaroiden, raaka-aine ja tuotantohyödykkeiden tuonnin väheneminen melkein puolella vuoden 2008 tuonnista, verrattuna vuoden 2009 vastaavaan ajan ajanjaksoon nähden. Tämä on osaltaan vähentänyt tuontiliikenteen tarvetta.

Tullin tuontikuljetustilasto 2007-2009(tammi-maaliskuu) tilastosta taulukossa 2 osoittaa maantiekuljetuksien määrän vähentyneet 2007 vuoteen 2008. Sen sijaan meri ja lentokuljetukset olivat lisääntyneet 2008.

Vuoden 2009 tammi-maaliskuun aikana (3 kk) merikuljetukset näyttäisivät olevan jo melkein vuositasolla 3 kuukaudessa, verrattuna vuoteen 2008.

Maantiekuljetuksissa oli kuljetettu edellisen vuoden kokonaismäärään nähden noin puolet ja lento kuljetukset olivat jo 3 kk:ssa melkein vuositasolla kuljetusmäärissä, edelliseen vuoteen nähden.

Tästä voidaan päätellä meri- ja lentokuljetusten lisääntyneen taantuman aikana, mutta autokuljetusten määrän kasvaneen heikoimmin.

Taulukko 2 Tullin tuontikuljetustilasto 2007-2009(tammi-maaliskuu)

Kuljetusmuoto	Meri	Maantie	Lento	Kaikki käytetyt kuljetusmuodot
Tuonti 2007 (1000 tn)	12,053	1,097	9	15,476
Tuonti 2008 (1000 tn)	12,344	1,056	11	15,710
Tuonti 2009 tammi-maaliskuussa (1000tn)	9,911	596	8	11,859

(Suomen Tulli 2009b)

Taulukossa numero 3 esitetään Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n toimintakertomuksen vuodelta 2008 mukaan ulkomaan tuontikuormien muutoksia 2007 - 2008 välisenä aikana auto-, kontti- ja trailer- (irtoperä) liikenteessä.

Taulukko 3 USL ry:n kuljetustilasto 2007 - 2008

TUONTIKUORMIA	2007	muutos %	2008	muutos %
Autot meritse	262454	15,6	250846	-4,4
Trailerit	233826	12,5	209217	-10,5
Kontit	418976	26,6	402448	-3,9
Autot maitse	915256	19,5	862511	-5,8
Kaikki autot	268638	-0,9	269664	0,4
YHTEENSÄ	1183894	14,2	1132175	-4,4

(USL 2009)

USL:n tuontitilastosta voidaan todeta sama asia Suomen tullin tilastoon verrattuna, että autoliikenne on vähentynyt vuoteen 2008 mennessä ja kärsinyt tappiota tuontiliikenteessä.

Vertailtaessa meri-, maantie- ja lentokuljetuksien volyymeja Suomen Tullin tilastoista vuosien 2005 ja 2008 (taulukko 4) välisenä aikana voidaan todeta, että 2006 vuoden volyymien romahduksesta verrattuna vuoteen 2005 vain meri- ja lentoliikenne ovat pystyneet kasvattamaan tonnistoaan vuoteen 2008 asti ja maantieliikenne on jatkanut heikentymistään.

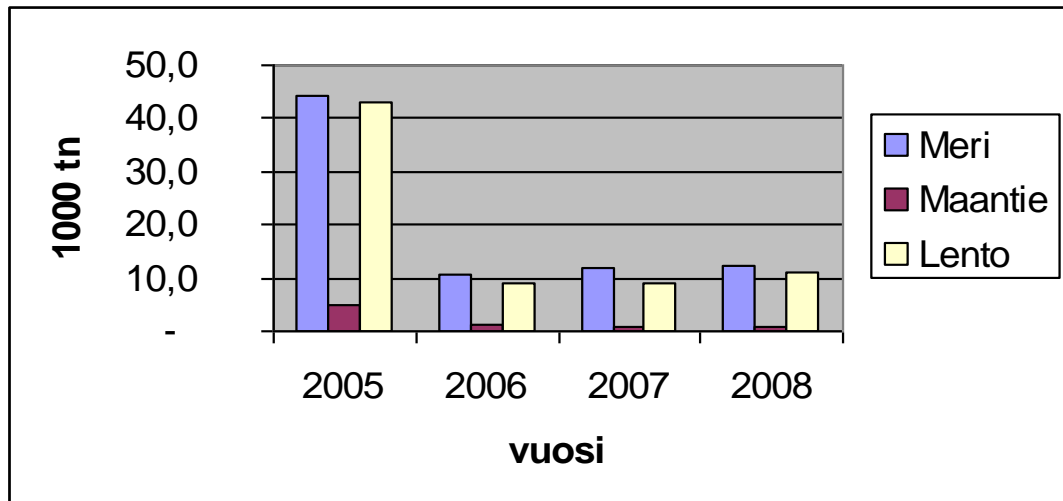
Taulukko 4 Toteutuneet tuonnit/1000tn vuosina 2005–2008

	Meri	Maantie	Lento
2005	44,2	4,8	43,0
2006	10,8	1,3	9,0
2007	12,0	1,0	9,0
2008	12,3	1,0	11,0

(Suomen Tulli 2009b)

Vuoden 2005 tuontiliikenteeseen verrattuna vuoteen 2008 meriliikenne on säilyttänyt 27,82 %, maantieliikenne 20,83 % ja lentoliikenne 25,58 % volyymistaan vuodesta 2005. Volyymeissa mitattuna autoliikenne on kärsinyt eniten kuljetustappiota, sitten lento- ja vähiten meriliikenne 1000 tn:ssa mitattuina.

Edellinen kuljetustilastojen vertailu taulukossa 4, koskien kuljetusten vähenemistä on esitetty seuraavassa kuviossa numero 5 pylväsdiagrammeina asian havainnollistamiseksi.



Kuvio 4

Meri-, maantie- ja lentotuonti vuosina 2005-2008 (1000tn) (Suomen Tulli 2009b)

Kuviosta voidaan havaita kaikkien kuljetusmuotojen väheneminen, mutta kasvussa voidaan todeta autoliikenteen menestyneen heikoiten.

Viimeisimmän (Lokakuu 2009) Suomen Tullin tuontikuljetustilaston mukaan tammi-kesäkuu 2009 edelleen laiva- ja lentokuljetukset nostivat eniten kuljetusmääriänsä autokuljetusten kasvun pysyessä alhaisina verrattaessa 2008 kokonaistilanteeseen.

Vuoden 2008 koko vuoden tilanne tuontiliikenteessä (1000 tn):

	Meri	Maantie	Lento
2008	12,3	1,0	11,0

(Suomen Tulli 2009b)

Vuoden 2009 ensimmäisen vuosipuoliskon (tammi-kesäkuu) tilanne tuontiliikenteessä (1000 tn):

	Meri	Maantie	Lento
2009	19,4	1,3	16,0

(Suomen Tulli 2009b)

Vuoden 2009 ensimmäisen vuosipuoliskon tilastosta voidaan todeta, että tällä kaudella tuotiin Suomeen jo enemmän kuin vuonna 2008 koko vuonna yhteensä.



Edellisten tilastojen perusteella taantuma näyttäisi olevan hellittämässä ja kaupankäynti lisääntymässä. Ennusteita taantumien jatkumisesta ja kääntymisestä normaali kauteen ilmenee mediasta useita tulkintoja, mutta vain tilastoja ja kehityssuuntia seuraten voidaan varmimmin todeta taantumien status, jatkuminen ja loppuminen.

## 5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Suomen vienti- ja tuontikuljetukset ovat riippuvaisia maailman talouden tilanteesta kysynnän suhteen. Kun maamme vientituotteille ei ole kysyntää, supistuvat tuontituotteidenkin kysyntä ja kuljetukset.

Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että hitain laivaliikenne- ja nopein lentoliikennemuoto ovat suosituimmat kuljetusmuodot taantumana aikana. Edellä esitettyjen tilastojen mukaan, taantumana alkaessa kaikki tässä tutkimuksessa käsitellyt kuljetusmuodot olivat vähentyneet, mutta seurattaessa taantumana aikaista kehitystä ajassa eteenpäin voidaan todeta meri- ja lentokuljetusten voimakas lisääntyminen, mutta autokuljetusten hidas kasvu. Lento- ja merikuljetusten suosio saattaa kuitenkin johtua kuljetettavista tavaroista, joilla kysyntä säilyy pitkään taantumana huolimatta, kuten esimerkiksi lääke-, elektroniikka- ja vaateteollisuus, jotka myös haastattelun perusteella käyttivät eniten meri- ja lentokuljetuksia.

Vaikka autokuljetuskustannukset laskisivat, ovat työvoimakustannukset Euroopan tuontimaista kuitenkin siksi kalliit, että tuotteiden hankkiminen Euroopasta on kalliimpaa kuin Kauko Idän maista, joissa työvoiman kustannukset ovat alhaisemmat ja merikuljetus edullisin tuontimuoto.

Tutkimuksen haastatteluun valituilla yrityksillä, jotka edustivat elektroniikka-, lääke- ja vaatetusalan teollisuutta eivät tilauskannat olleet laskeneet vuoden 2009 syyskuuhun mennessä.

Tämän johdosta he olivat toimineet suurelta osin vuonna 2009 kuljetuksissa kuten vuoden 2007 nousukauden aikanakin. Osa yrityksistä oli kuitenkin käyttänyt hyväksen alentuneita hintoja ja heidän valintoihinsa olivat vaikuttaneet myös kuljetusten aikataulu. Haastatelluiden yritysten tuotteet tulevat suurimmaksi osaksi halpatyövoiman maista.

Tutkimuksen perusteella voidaan lisäksi päätellä, että taantumana aikana käytetyimmät kuljetusmuodot ovat meri- ja lentoliikenne.

Taantumana merkkien ilmaantuessa osto- ja tilauskäyttäytymiseen, kuljetusyri-  
tysten tulisi vakavasti harkita kalustonsa mahdollista jäädyttämistä kustannuk-  
sen minimoimiseksi ja tehdä esimerkiksi yhteistyötä muiden kuljetusliikkeiden  
kanssa vienti- ja paluukuormien tasaamiseksi kuljetuksissa. Muutokset tulisi  
tehdä ennakoitua kun taantumana merkkejä on näkyvissä kaupankäynnissä.

Taantumana alettua on muutostenteko vaikeampaa, koska silloin on jo liian mo-  
ni kuljetusyrittäjä heikossa tilanteessa. Näin saattaisimme välttyä useilta lak-  
kauttamisilta ja konkursseilta autokuljetusyri-tysten kohdalla ja kuljetusliikkeet  
selviäisivät taantumana yli kuitenkin edes vähäisellä toiminnalla.

Taantumana vaikutuksesta kuljetusmuotojen valintaan olisi tarpeellista tehdä  
vielä tutkimus, taantumana käännyttyä normaaliksi kasvukaudeksi ja verrata  
ennen taantumana käytettyjä kuljetusmuotoja ja taantumana jälkeen käyttöön  
jätettyjen kuljetusmuotojen käyttö. Tutkimuksella voitaisiin todeta palataanko  
taantumana jälkeen entisiin kuljetusvalintoihin vai vaikuttaako taantumana tuleviin  
tilauskokoisiin, vaadittaviin toimitusaikoihin ja – nopeuksiin.

## 6 YHTEENVETO

Suomi on kuin saari muihin maihin, paitsi Venäjään nähden, siksi käytämme eniten meriliikenteitä tuonnissa ja viennissä.

Valmistajien ja kuluttajien vaatimusten myötä on kuljetusnopeutta lisättävä ja siksi lentoliikenne on hyvä ja nopea kuljetusvaihtoehto vaatimusten kasvaessa. Autoliikenne kohdistuu lähinnä Euroopan alueen ja Venäjän maihin ja on nopeudeltaan keskimääräinen meri- ja lentoliikenteeseen Euroopasta verrattuna.

Taantuman aikana vähentyneet kuljetustilaukset ja – tarpeet, näyttävät johtavan siihen, että vain hitainta ja halvinta (meri), sekä nopeinta ja kalleinta (lento) kuljetusmuotoa käytetään eniten.

Taantuma vaikuttaa tuontiliikenteessä eniten maantiekuljetuksiin, varsinkin liikenteisiin jotka tuodaan Euroopasta maanteitse, koska tuonti sieltä tapahtuu suurimaksi osaksi autoliikenteessä.

Hintojen alkaessa ylikuumeta ja tutkijoiden alkaessa ennustamaan mahdollista hintakuplan puhkeamista olisi syytä seurata markkinoiden kehittymistä tarkasti ja kuljetusyrietysten (huolinta- ja kuljetusliikkeet, ulkomaan kuljetusyrittäjät) kannattaisi harkita resurssiensa siirtämistä lento- ja laivaliikenteisiin ja lisätä yhteistyötä muiden autokuljetusalan yrittäjien kanssa, sekä kaikesta kysynnästä huolimatta investoida vain varovaisesti autoliikenteisiin.

Irtisanottaessa työntekijöitä, ruokitaan taantumaa. Ihmisillä ei ole varaa ostaa ja liikkeiden ei kannata tilata, eikä tuottajien valmistaa. Liikenne maiden välillä supistuu. Se että kavennetaan tarjontaa, kilpaillaan palvelutason tarjonnasta ja pyritään vahvistamaan yrityksen imagoa tulevaa nousukautta ajatellen vahvistaa yrityskuvaa. Nousukauden aikana hankittuja varoja tulisi nyt käyttää taantuma-ajan tasaamiseen. Kun kuljetusyritys pystyy supistetulla tuotannolla ja näkyvällä hyvällä asiakaspalvelulla siirtymään taantuman yli, ei asiakkaille muodostu negatiivisia käsityksiä yrityksestä, joita on sitten vaikea purkaa nousukauden alettua. Konkursiin ajautuneiden autokuljetusyrietysten on vaikeampaa saada asiakkaiden luotta-

mus takaisin, kuin niiden autokuljetusyritysten, jotka ovat pystyneet osoittamaan selviävänsä heikomman taloudellisen tilanteen yli hyvällä yhteistyöllä ja suunnittelulla asiakkaiden kanssa. Saavutetusta luottamuksesta asiakkaiden kanssa taantumien väistyessä on helpompi jatkaa toimintaa tuontiliikenteitä tarvitsevien asiakkaiden kanssa nousukauden alettua, kun asiakas suhteet ovat valmiiksi pohjustettu hiljaisena kautena vakaiksi ja asiakkaiden luottamus kuljetusyrityksen vakaasta liiketoiminnasta on saatu pidettyä.

## LÄHTEET

## Painetut lähteet:

Estola, M. 2008 Kansantaloustiede Tutkimus. Joensuu: Joensuun yliopisto

Herrala, O. 2009 USA:n asuntomarkkinat saavat taas hätäohjelman.

Kauppalehti 17. 02.09

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2000 Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009 Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.

Hokkanen, S., Karhunen, J. & Luukkainen, M. 2002 Johdatus logistiseen ajatteluuun. Jyväskylä: Kopijyvä Oy.

Isotalus, P. 2009 Ylijohtaja lukee madonluvut. Kauppalehti, 23.02.09

Juvonen, O.E. 2009 Selviä voittajana lamasta. Hämeenlinna: Kariston Kirjapaino Oy.

Karhunen, J., Pouri, R., & Santala, J. 2004 Kuljetukset ja varastointi.

Porvoo: WS Bookwell Oy.

Krugman, P. 2009 Lama. Porvoo: WS Bookwell Oy.

Lindqvist, E. 2009 Ruusuiset unelmat osingoista kuihtuvat. Kauppalehti, 20.02.09

Pouri, R. 1997 Businesslogistiikka. Helsinki: WSOY:n Graafiset laitokset.

Puoskari, P. 2008 Laman varjo ja sateenkaari. Helsinki: Edita Prima Oy

Ruonala, J. 2009 Elvytys käyntiin viipymättä, Kauppalehti, 02.02.09

Ruuskanen, O. 2009 Pankkikriisit – syyt, seuraukset sekä kriisin hallinta.

Helsinki: Yliopistopaino

Sahiluoma, V. 2009 Työttömyyskassoilla on ennätysruuhka. Kauppalehti, 16.02.09

Vänskä, H. 2009 Uudet luottotappiot muhivat pankeissa. Kauppalehti, 13.02.09

## Internet-lähteet:

Korpela, A. 2009 AJK Taloutemme rakenne ja toiminta [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

[http://www.askokorpela.fi/kansanta/raktoi/rato01/rato010s.htm#RAHA](http://www.askokorpela.fi/kansanta/raktoi/rato01/rato010s.htm#RAHAN)

N KIERTOKULKU

Dow Jones Index 2009, [viitattu 11-09-2009], saatavissa:

<http://www.djindexes.com/>

The Economist Newspaper 2009, [viitattu 30-12-2008], saatavissa:

[http://www.economist.com/businessfinance/displayStory.cfm?story\\_id=12852043](http://www.economist.com/businessfinance/displayStory.cfm?story_id=12852043)

Finnair 2009, lentoajat, [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

[http://www.finnair.fi/finnaircom/wps/portal/destinationIntercontinental/lightTimes/fi\\_FI\\_09-12-09](http://www.finnair.fi/finnaircom/wps/portal/destinationIntercontinental/lightTimes/fi_FI_09-12-09)

Finnish Ports Association 2009, [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

[www.finnports.com/jäsensatamat](http://www.finnports.com/jäsensatamat)

Finlex 2009, Työaikalaki 9.8.1996/605, [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960605?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=lepoaika>

Finnlines 2009, aikataulut [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

[http://www.finnlines.com/index.php/freight\\_fin/aikataulut\\_ja\\_satamat/viikkoaikataulut\\_0912-09](http://www.finnlines.com/index.php/freight_fin/aikataulut_ja_satamat/viikkoaikataulut_0912-09)

Kati, E. 2008, Kotiinkutsujärjestelmän kehittäminen [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

[https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/1066/Eeva\\_Kati.pdf?sequence=1](https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/1066/Eeva_Kati.pdf?sequence=1)

Katmi Consulting Oy 2010, Johdatus luovuuden ja innovatiivisuuden maailmaan, [viitattu 06-01-2010], saatavissa:

<http://www.katmi.com/Johdatus-innovatiivisuuden-maailmaan>

Kuljetusalan sanakirja 2009, Kappaletavara [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

<http://www.timocom.com/sec/900110/?lexicon=802151004333652%7Ckappaletavara%7Ckuljetusalan-sanakirja>

Kuljetusopas/ kuljetusmuodot 2010, [viitattu 06-01-2010], saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>

Lufthansa 2009, tuotteet [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

<http://www.lufthansacargo.com/content.jsp?path=0,1,19200,89316,93735>  
069-12-09

Luhta 2009, tulostiedote, [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

<http://www.luhta.fi/mxl-fashion/luhtawww.nsf/pages/tulostiedote2008LFG.pdf>

Luhta, L-Fashion – yritys 2009, [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

<http://www.luhta.fi/mxl-fashion/luhtawww.nsf/pages/yritys.html>

Maersk Line 2009, Aikataulut alueittain, [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

[http://www.maerskline.com/appmanager/?\\_nfpb=true&\\_nfls=false&\\_pageLabel=page\\_schedules\\_location](http://www.maerskline.com/appmanager/?_nfpb=true&_nfls=false&_pageLabel=page_schedules_location)

Orion 2009, Orion yrityksenä, [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

<http://www.orion.fi/fi/Orion/Orion-yrityksena/>

SAK 2009, Tilastot SAK – 15.12.2009, [viitattu 18-12-2009], saatavissa:

<http://www.sak.fi/suomi/ajankohtaista.jsp?location1=1&sl2=10&lang=fi&id=25874>

Suomen Akatemia 2009, Lama ja Suomalaisen hyvinvointi, [viitattu 02-10-2009],

saatavissa: <http://www.aka.fi/lama/lamajasuomalaisenhyvinvointi.html>



Sampo Pankki 2009, Suhdanteet, [viitattu 06-10-2009], saatavissa:

[http://www.sampopankki.fi/fi-fi-TietoaSampoPankista/media/Tiedotteet/Documents/Suhdanteet%20ja%20rahoitusmarkkinat-semantiikka2008.pdf](http://www.sampopankki.fi/fi-fi/TietoaSampoPankista/media/Tiedotteet/Documents/Suhdanteet%20ja%20rahoitusmarkkinat-semantiikka2008.pdf)

Savon Yrittäjälehti 2009, Suhdannerahoituksella taantumän yli [viitattu 18-12-2009], saatavissa:

<http://nakoislehti.savonyrittajalehti.fi/upload/papers/pdf/368.pdf>

Suomen Kuljetusopas 2009, varastointi/suunnittelu, [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/varastointi/suunnittelu/>

Suomen Pankki 2009a, Ajankohtaiset puheet, [viitattu 08-11-2009], saatavissa:

[http://www.bof.fi/se/suomen\\_pankki/ajankohtaista/puheet/2007/ph\\_puhe08112007.htm](http://www.bof.fi/se/suomen_pankki/ajankohtaista/puheet/2007/ph_puhe08112007.htm)

Suomen Pankki 2009b, Finanssikriisi [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

[http://www.suomenpankki.fi/NR/rdonlyres/19EED4A1-8270-4653-9795-C1CB34CD1B4B/0/081127\\_PH\\_boardnews.pdf](http://www.suomenpankki.fi/NR/rdonlyres/19EED4A1-8270-4653-9795-C1CB34CD1B4B/0/081127_PH_boardnews.pdf)

Suomen Pankki 2009c, Korot, [viitattu 08-11-2009], saatavissa:

<http://www.suomenpankki.fi/fi/tilastot/korot/index.htm>

Suomen Tulli 2009b, Kuljetustilastoja/Ulkomaankaupan kuljetukset [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/maatilastoja/index.jsp](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/maatilastoja/index.jsp)

Suomen Tulli 2009a, Tuonti tavaroiden käyttö tarkoituksen mukaan [viitattu 06-12-2009], saatavissa:

[http://www.tulli.fi/fi/suomen\\_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikka/liitteet/Kuviot\\_2009FI](http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikka/liitteet/Kuviot_2009FI)

Taloussanomat 2009a, Rahankiertonopeus, [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/rahan+kiertonopeus/0>

Taloussanomat 2010c, Tulonsiirto, [viitattu 02-02-2010], saatavissa

<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/tulonsiirto/0>

Taloussanomat, 2009b, Okkonen, K. , Taantuma parantaa oloa [viitattu 17-10-2009], saatavissa:

<http://www.taloussanomat.fi/i ihmiset/2008/11/02/taantuma-parantaa-oloa/200828211/12>

Tellabs Oy 2009a, [viitattu 18-10-2009], saatavissa:

[http://www.tellabs.com/fi/tellabs\\_oy.pdf](http://www.tellabs.com/fi/tellabs_oy.pdf)

Tellabs Oy 2009b, Uutiset, [viitattu 14-12-2009], saatavissa:

<http://www.tellabs.com/news/2009/3q09.pdf>

Tilastokeskus 2009a, Onko Suomessa taantuma vai lama, [viitattu 06-10-2009], saatavissa:

[http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art\\_2009-03-27\\_001.html?s=7](http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art_2009-03-27_001.html?s=7)

Tilastokeskus 2009b, Bruttokansantuote, [viitattu 06-10-2009], saatavissa:

[http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk\\_kansantalous.html](http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_kansantalous.html)

Tilastokeskus 2009c, Kaupan toimialakatsaus III/2008, [viitattu 08-10-2009], saatavissa:

[http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art\\_2009-09-25\\_003.html?s=0](http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art_2009-09-25_003.html?s=0), ja

[http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art\\_2009-01-14\\_003.html?s=0](http://www.stat.fi/artikkelit/2009/art_2009-01-14_003.html?s=0)

USL 2009, Toimintakertomus, [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

[http://www.skal.fi/files/4952/USL\\_toimintakertomus\\_2008\\_diat.pdf](http://www.skal.fi/files/4952/USL_toimintakertomus_2008_diat.pdf)

Uusi Suomi 2010, Taantuma on täällä virallisesti [viitattu 05-01-2010], saatavissa:

<http://www.uusisuomi.fi/raha/51655-taantuma-on-taalla-virallisesti>

Wikipedia 2009a, Kvantitatiivinen tutkimus, [viitattu 26-09-2009], saatavissa:

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Kvantitatiivinen\\_tutkimus](http://fi.wikipedia.org/wiki/Kvantitatiivinen_tutkimus)

Wikipedia 2009b, Finanssikriisi, [viitattu 11-10-2009], saatavissa:

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Finanssikriisi\\_\(2007%E2%80%932009\)](http://fi.wikipedia.org/wiki/Finanssikriisi_(2007%E2%80%932009))

Wikipedia 2009c, FIFO järjestelmä [viitattu 11-10-2009], saatavissa:

[http://en.wikipedia.org/wiki/FIFO\\_\(computing\)](http://en.wikipedia.org/wiki/FIFO_(computing))

Wikipedia 2009d, Yhteistoiminta [viitattu 10-12-2009], saatavissa:

[http://fi.wikipedia.org/wiki/Yhteistoiminta\\_10-12-09](http://fi.wikipedia.org/wiki/Yhteistoiminta_10-12-09)

Wiktionary 2009e, Bulkki [viitattu 09-12-2009], saatavissa:

<http://fi.wiktionary.org/wiki/bulkki>

World Trade Organization 2009, WTO sees 9% global trade decline in 2009 as recession strikes [viitattu 25-10-2009], saatavissa:

[http://www.wto.org/english/news\\_e/pres09\\_e/pr554\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/pres09_e/pr554_e.htm)

Yrittäjät 2009. 2010. Yrittäjyys Suomessa [viitattu 05-01-2010], saatavissa:

<http://www.yrittajat.fi/Page/6943dce5-d2ee-444d-a949-87018a89dd1c.aspx>

LIITTEET :

Liite 1 Yrityksille esitetyt haastattelu kysymykset

## LIITE 1

### Haastattelu kysymykset

1. Mitä kuljetusmuotoja käytätte tuotteiden tuontiliikenteessänne?

Meri-, lento-, auto- vai yhdistelmä kuljetuksia

2. Ovatko kuljetusmääränne vähentyneet taantumana aikana?

a) jos ovat vähentyneet, niin oletteko siirtyneet käyttämään aiemmin käyttämänne kuljetusmuodon sijasta, jotain toista kuljetusmuotoa? Mitä?

b) Jos eivät ole vähentyneet, oletteko hintojen halpenemisen tai kuljetusnopeuden vuoksi siirtyneet käyttämään joitain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin? Mitä?

3. Jos olette taantumana aikana siirtyneet käyttämään jotain toista kuljetusmuotoa kuin aiemmin, niin mitkä seikat ovat vaikuttaneet eniten uuden kuljetusmuodon valintaan: hinta, nopeus, toimitusvarmuus vai joku muu?

4. Onko tuotteita pyritty hankkimaan kotimaasta taantumana aikana ulkomaisien valmisteiden sijaan?