

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketoiminnan logistiikka / hankintojen johtaminen

Aino Lohi

EU:N VENÄJÄ-PAKOTTEIDEN JA VENÄJÄN VASTAPAKOTTEIDEN VAIKU-
TUS HUOLINTAAN, KULJETUKSIIN JA VARASTOINTIIN

Opinnäytetyö 2014

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketoiminnan logistiikka

LOHI, AINO

EU:N VENÄJÄ-PAKOTTEIDEN JA VENÄJÄN VASTAPAKOTTEIDEN VAIKUTUS HUOLINTAAN, KULJETUKSIIN JA VARASTOINTIIN

Opinnäytetyö

37 sivua + 2 liitesivua

Työn ohjaaja

KTM Suvi Johansson

Lokakuu 2014

Avainsanat

pakotteet, huolinta, varastointi, kuljetukset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, miten EU:n asettamat Venäjä-pakotteet ja Venäjän asettamat vastapakotteet vaikuttavat huolintaan, kuljetuksiin ja varastointiin suomalaisissa yrityksissä. Opinnäytetyön alussa selvitetään Venäjän ja Suomen välisiä suhteita ennen pakotteiden asettamista. Tämän jälkeen tutkitaan EU:n ja Venäjän asettamia pakotteita ja työn kannalta keskeisiä logistisia toimintoja. Tilannetta pakotteiden asettamisen jälkeen pyritään selvittämään erilaisten uutisten ja tutkimusten avulla.

Opinnäytetyöllä ei ole toimeksiantajaa ja se on tehty lähes täysin teoreettisesti. Opinnäytetyössä on kuitenkin laadullisen tutkimuksen piirteitä, koska työssä on käytetty haastattelua tutkimusmenetelmänä. Haastattelun tarkoituksena oli selvittää EU:n asettamien pakotteiden ja Venäjän asettamien vastapakotteiden vaikutuksia huolinta-alaan.

Opinnäytetyön johtopäätöksenä on, että pakotteilla on vaikutuksia jokaiseen kolmeen logistiseen toimintoon. Vaikutukset tulevat kuitenkin olemaan rajallisia ja ne tulevat koskemaan vain murto-osaa suomalaisista yrityksistä. Eniten vaikutukset tulevat koskemaan yrityksiä, jotka tarjoavat lisäarvopalveluita Suomen transitoliikenteelle sekä yrityksiä, jotka toimivat elintarvikealalla.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Business Logistics

LOHI, AINO

Impact of EU Sanctions and Russia's Retaliatory Sanctions
on Forwarding, Transportation and Warehousing

Bachelor's Thesis

37 pages + 2 pages of appendices

Supervisor

Suvi Johansson, MBA

October 2014

Keywords

sanctions, forwarding, transportation, warehousing

The objective of this study was to examine, how the EU sanctions and Russia's retaliatory sanctions impact to forwarding, transportation and warehousing in Finnish companies. The first part of, this study discusses, the relations between Finland and Russia before these sanctions. After this the study examines the sanctions important logistical operations relevant to this study. The situation after these sanctions has been set has been clarified with the help of news and other studies.

This study was not commissioned by anyone and it has been conducted almost completely theoretically. It has some features of qualitative research because an interview was one of the research methods used. The purpose of this interview was to find out what kind of effects the EU sanctions and Russia's retaliatory sanctions have on forwarding business in Finland.

The results of this study indicate that the sanctions have an impact on all three logistical operations examined. The effects, however, will be limited and are likely to influence only particular Finnish companies. The impact will be the most significant in companies which offer value added services for Finnish transit traffic and in companies operating in the food industry.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	6
2	VENÄJÄ- KAUPPA	7
	2.1 Suomen ja Venäjän välinen kauppa	7
	2.2 Transitoliikenne	10
3	PAKOTTEET	15
	3.1 EU:n asettamien Venäjä-pakotteiden tarkoitus	15
	3.2 EU:n asettamat pakotteet	15
	3.3 Venäjän asettamat pakotteet	18
4	LOGISTISET TOIMINNOT	19
	4.1 Huolinta	19
	4.2 Maantiekuljetukset	20
	4.3 Rautatiekuljetukset	22
	4.4 Varastointi	23
5	MEDIAN JA TUTKIMUSTEN KUVAUS AIHEESTA	24
	5.1 Pakotteiden vaikutus Suomeen	24
	5.2 Pakotteiden vaikutukset suomalaisiin yrityksiin	25
6	HUOLINTA-ALAN YRITTÄJÄN HAASTATTELU	27
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	28
	7.1 Pakotteiden vaikutus Suomeen	28
	7.2 Pakotteiden vaikutukset huolintaan	29
	7.3 Pakotteiden vaikutukset kuljetuksiin	30
	7.4 Pakotteiden vaikutukset varastointiin	31
8	POHDINTA	31
	LÄHTEET	33

LIITTEET

Liite 1. TRAMA 2 -projektin osio

Liite 2. Haastattelukysymykset

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön aiheena on tutkia nykyisten EU-pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden vaikutusta logistiikan kolmeen eri toimintoon suomalaisissa yrityksissä eli kuljetuksiin, varastointiin ja huolintaan. Aluksi oli tarkoitus tutkia pakotteiden vaikutuksia yleisesti logistiikkaan Suomessa. Tämä olisi kuitenkin ollut liian laaja aihe opinnäytetyöksi, joten päätin rajata aiheen näihin kolmeen edellä mainittuun logistiikan osa-alueeseen. Ennen työn aiheen valitsemista olin lukenut aiheeseen liittyviä uutisia ja minulla oli jo jonkinlainen käsitys pakotteista ja niiden vaikutuksista. Aihe rajattiin juuri näihin kolmeen logistiikan toimintoon, koska uskottiin, että pakotteilla on vaikutusta juuri näihin toimintoihin. Lisäksi aihe rajattiin koskemaan vain suomalaisia yrityksiä, koska suurin osa suomenkielisistä lähteistä koskee Suomea. Lisäksi uskon vaikutusten olevan suurempia Suomessa kuin esimerkiksi Keski-Euroopassa, koska Suomi on Venäjän rajanaapuri.

Aihe on hyvin ajankohtainen, minkä vuoksi siitä löytyy paljon materiaalia. Ajankoh-taisuutensa vuoksi aiheesta ei ole paljon kirjateoksia. Sen sijaan aiheesta löytyy runsaasti uutisia, asiantuntijoiden kommentteja ja muutama tutkimus. Esimerkiksi Suomen valtiovarainministeriö, Suomen Pankki, työ- ja elinkeinoministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, ulkoasiainministeriö, valtioneuvoston kanslia ja Valtion taloudellinen tutkimuslaitos ovat tehneet yhteistyössä tutkimuksen nimeltä EU:n Venäjä-pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden taloudelliset vaikutukset. Tutkimuksen avulla on tutkittu pakotteiden vaikutuksia Suomen talouteen. (Valtiovarainministeriö, 2014) Opinnäytetyöni liittyy tähän aikaisempaan tutkimukseen. Opinnäytetyössä tutkin samaa asiaa eri näkökulmasta eli taloudellisten vaikutusten sijaan logistiikan näkökulmasta. Tutkimuksen perusteellinen lukeminen luo varmasti hyvän pohjan työn aloittamiselle, koska se antaa hyvän yleiskuvan pakotteiden vaikutuksista Suomeen.

Opinnäytetyölle ei ole toimeksiantajaa ja se tehdään lähes täysin teoreettisesti. Tarkoituksena on kuitenkin haastatella huolinta-alan ammattilaista Mika Balia, koska työn luotettavuuden kannalta on tärkeää tarkastella asiaa mahdollisimman monista eri näkökulmista. Lisäksi erilaisten lähteiden runsaus helpottaa luotettavien johtopäätösten tekemistä. Pidän tutkimusta hyödyllisenä, vaikkei sille ole erityistä toimeksiantajaa.

Tutkimuksesta saatuja tuloksia voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi opetustarkoituksessa.

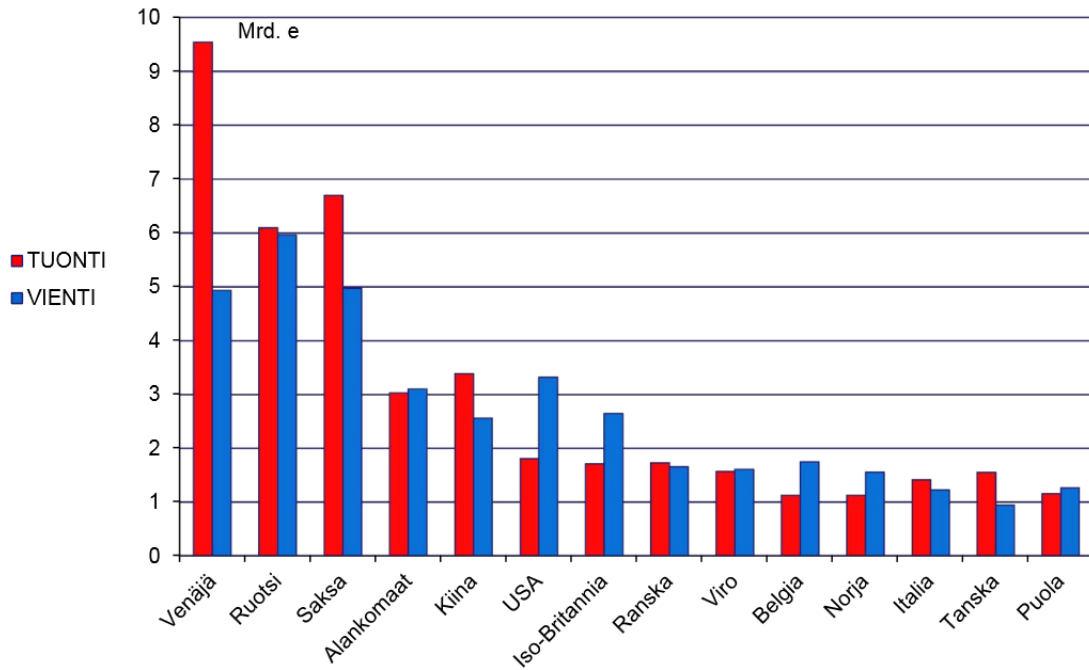
EU:n Venäjä-pakotteista ja Venäjän vastapakotteista ei ole tehty aikaisempaa tutkimusta, joka liittyisi logistiikkaan. Siksi uskon opinnäytetyöni olevan hyödyllinen ja tuovan uutta aiheeseen liittyvää tietoa, koska lähtökohtaolettamukseni on, että pakotteet muuttavat huolinnan, kuljetusten ja varastoinnin normaaleja käytäntöjä. Uskon, että pakotteilla on suoria ja epäsuoria vaikutuksia näihin logistisiin toimintoihin suomalaisissa yrityksissä. Työn tavoitteena on siis tehdä luotettava tutkimus EU:n asettamien pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden vaikutuksista huolintaan, kuljetuksiin ja varastointiin Suomessa. Tutkimuksesta saatavien johtopäätösten on tarkoitus luoda mahdollisimman selkeä kuva pakotteiden vaikutuksista, jotta tutkimusta voidaan käyttää hyödyksi opetuksessa tai yrityselämässä.

2 VENÄJÄ- KAUPPA

Tässä luvussa kerrotaan Suomen ja Venäjän välisestä kaupankäynnistä ja Suomen transito- eli kauttakulkuliikenteestä. Työn kannalta on tärkeää tietää, millaista Suomen ja Venäjän välinen kauppa on ollut ennen EU:n Venäjä-pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden asettamista. Jotta pakotteiden vaikutuksia voidaan tutkia, on tiedettävä, millainen tilanne oli ennen pakotteiden asettamista. Suomen ja Venäjän välisen kaupan lisäksi Suomen transitoliikenne on valittu toiseksi tarkastelunäkökulmaksi. Tämä johtuu siitä, että suurin osa Suomen transitoliikenteestä liittyy Venäjän ulkomaankauppaan, ja näin ollen voidaan olettaa, että pakotteilla on vaikutusta Suomen transitoliikenteeseen. (Sundberg, Räsänen, Posti & Pöntynen, 2010, s. 5)

2.1 Suomen ja Venäjän välinen kauppa

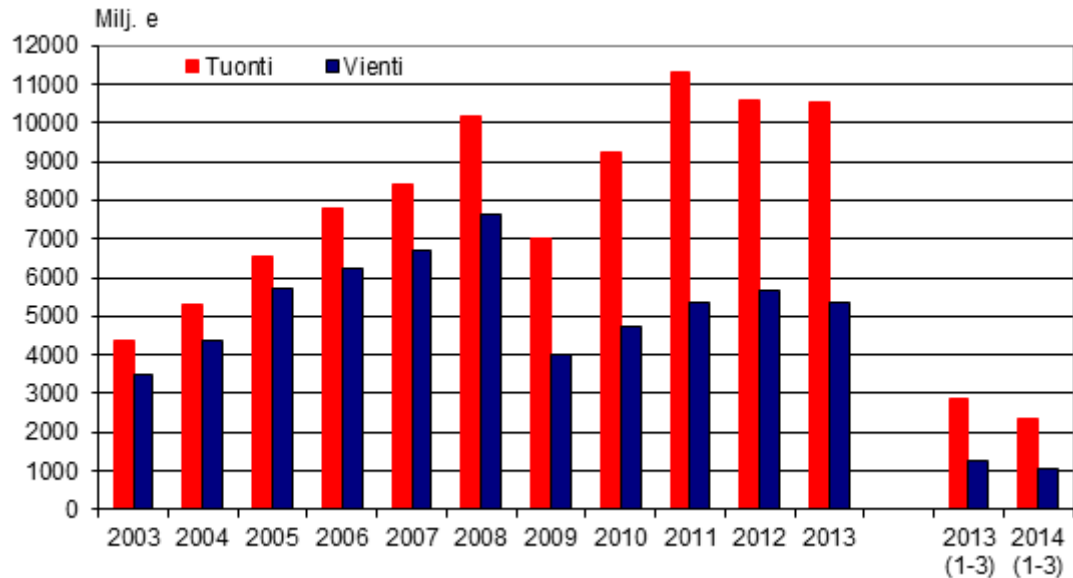
Suomen suhde Venäjään on hyvin aktiivinen. Suomi ja Venäjä tekevät paljon yhteistyötä monilla eri aloilla, kuten kaupan ja investointien, liikenteen ja logistiikan, rautaliikenteen, energian ja energiatehokkuuden, innovaatioiden ja teknologian sekä rakentamisen alalla. Kauppakumppanina Venäjä on erittäin tärkeä Suomelle. Venäjä kuuluu Suomen kolmen tärkeimmän kauppakumppanin joukkoon ja on näin suurin tuontimaa ja toiseksi suurin vientimaa Suomelle. (Ulkoasianministeriö 2, 2013) Seuraava kuva havainnollistaa Venäjän ja Suomen välistä kauppaa vuonna 2013 ja sitä ennen.



Kuva 1. Ulkomaankauppa maittain v. 2013 (1-11) (Tulli 1, 2014 s.36)

Kuvasta 1 näkyy, kuinka paljon Suomi käy kauppaa eri maiden kanssa. Punaiset palkit kertovat, kuinka paljon tavaraa tuotiin kohdemaasta Suomeen vuonna 2013. Siniset palkit taas kertovat, kuinka paljon Suomesta vietiin tavaraa kohdemaahan. Kuvasta voidaan nähdä 14 tärkeintä kauppakumppania Suomelle vuonna 2013 sekä Suomen ja kyseisten maiden välisen kaupankäynnin suuruus. (Tulli 1, 2014)

Kuvasta 1 selviää, että Venäjä on yksi tärkeimmistä Suomen kauppakumppaneista. Vuonna 2013 Venäjältä tuotiin huomattavasti enemmän tavaraa Suomeen kuin muista maista. Venäjä on Suomelle myös tärkeä vientimaa, sinne viedään kolmanneksi eniten tavaraa Suomesta. Vuonna 2013 Suomen tuonnin arvo Venäjältä oli noin 9,5 miljardia euroa ja tuonnin arvo noin 5 miljardia euroa. (Tulli 1, 2014)

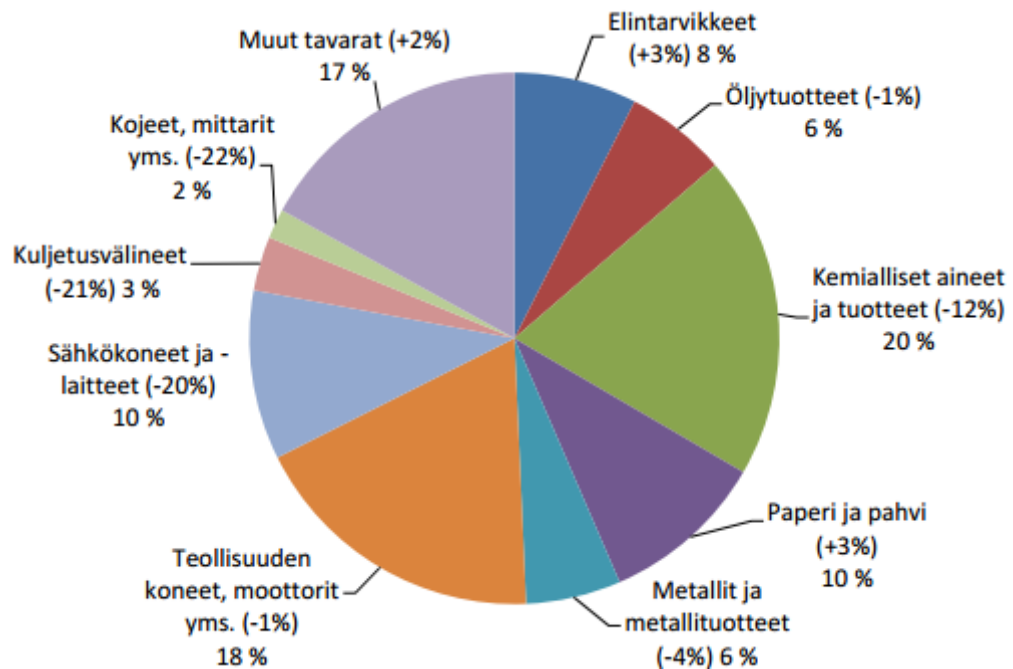


Kuva 2. Suomen ja Venäjän välinen kauppa v. 2003 - 2014 (1-3) (Tulli 2, 2014)

Kuva 2 havainnoillistaa Suomen ja Venäjän välistä kauppaa vuosina 2003 – 2014.

Kuvasta nähdään, että Suomen ja Venäjän välinen kauppa oli tasaisessa noususuhdanteessa vuosina 2003 - 2004. Maiden välinen kaupankäynti kuitenkin romahti vuonna 2009; vienti Venäjälle ja tuonti Venäjältä vähenivät noin 600 miljoonaa euroa yhteensä. Tämä lasku johtuu vuonna 2009 olleesta ulkomaankaupan taantumasta, joka vaikutti lähes koko Suomen ulkomaankauppaan negatiivisesti. Erityisesti Venäjän kanssa käytävä kauppa menetti merkitystään paljon. Venäjän kanssa käytävään kauppaan taantuma iski niin voimakkaasti, koska suuri osa Venäjälle vietävästä tavarasta on ns. jälleenvientiä. Jälleenviennissä tavara ei ole valmistettu Suomessa vaan se vain viedään Venäjälle Suomen kautta. Vuonna 2009 Venäjälle kohdistuva jälleenvienti väheni 70 % vuodesta 2008. (Tulli 3, 2010) (Kymenlaakson kauppakamari, 2011)

Kuvasta 2 nähdään, että vuoden 2009 jälkeen tuonti Venäjältä lähti erittäin suureen kasvuun ja ylitti jo vuonna 2011 vuoden 2008 tuontimäärän. Vuoden 2009 jälkeen myös vienti Venäjälle lähti kasvuun, mutta huomattavasti maltillisemmin. Vuoden 2012 jälkeen vienti on alkanut jälleen laskea ja vuoden 2014 ensimmäisen neljänneksen perusteella lasku jatkuu edelleen. (Tulli 2, 2014)



Kuva 3. Vienti Venäjälle vuonna 2013 tavararyhmittäin (Tulli 4, 2014 s.4)

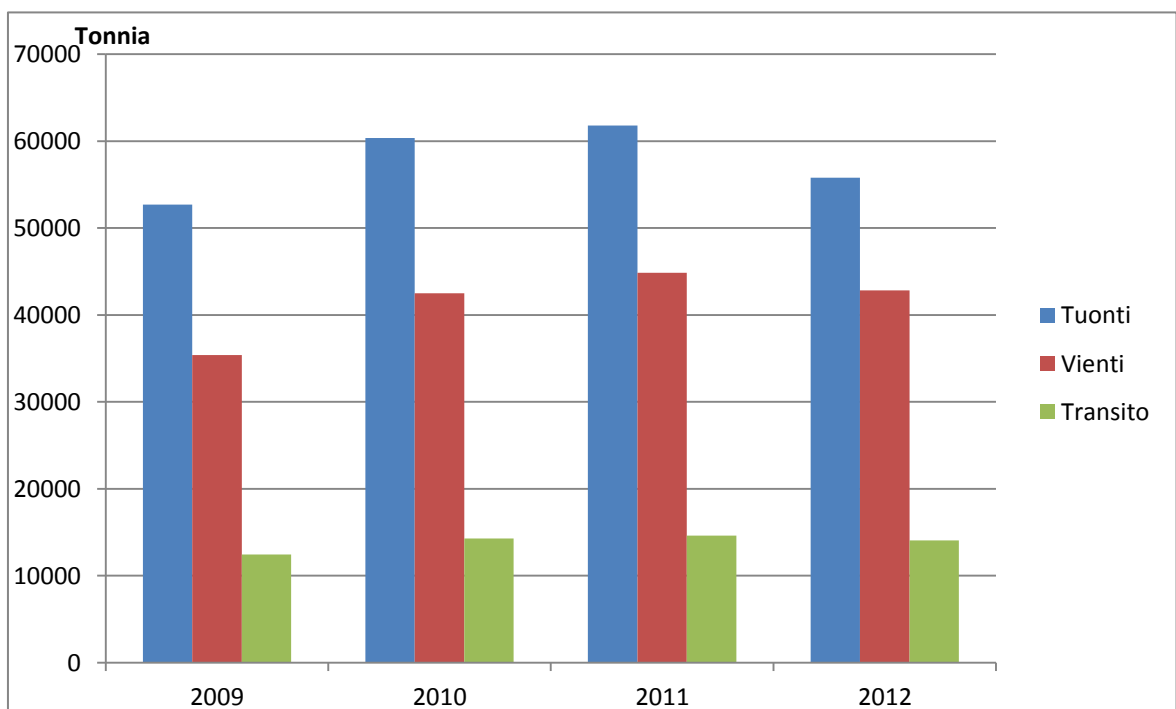
Kuvasta 3 nähdään Suomesta Venäjälle vietyjen tavaroiden määrät ja niiden muutos edellisvuoteen tavararyhmittäin vuonna 2013. Kuvasta voi huomata, että kemiallisia aineita ja tuotteita on viety eniten (20 % kokonaisviennistä). Toiseksi eniten on viety teollisuuden koneita, moottoreita yms. (18 % kokonaisviennistä) ja kolmanneksi eniten muuta tavaraa (17 % kokonaisviennistä). Paperia ja pahvia sekä sähkökoneita ja laitteita on viety saman verran (10 % kokonaisviennistä). Seuraavaksi eniten on viety elintarvikkeita (8 % kokonaisviennistä). Muut Venäjälle viedyt tavarat olivat metallit ja metallituotteet, öljytuotteet, kuljetusvälineet sekä kojeet mittarit yms. Näiden tavararyhmien osuus kokonaisviennistä oli 17 %. (Tulli 4, 2014)

2.2 Transitoliikenne

Transitoliikenteellä eli kauttakulkuliikenteellä tarkoitetaan kahden valtion välistä tavaraliikennettä niin, että tavara kulkee kolmannen valtion kautta. Mikäli Itä-Euroopasta kuljetetaan tavaraa Venäjälle Suomen kautta, on se Suomen transitoliikennettä. Tavaraa ei kuitenkaan lasketa Suomen ulkomaankaupaksi eikä tavaraa tullata Suomessa. Suurin osa Suomen transitoliikenteestä syntyy Venäjän ulkomaan-kaupasta. Suomi on maantieteellisesti suotuisassa paikassa, sen kuljetusyhteydet Venäjälle ovat hyvät sekä sen logistisesta infrastruktuurista on hyötyä transitoliikenteen kannalta. Näiden asioi-

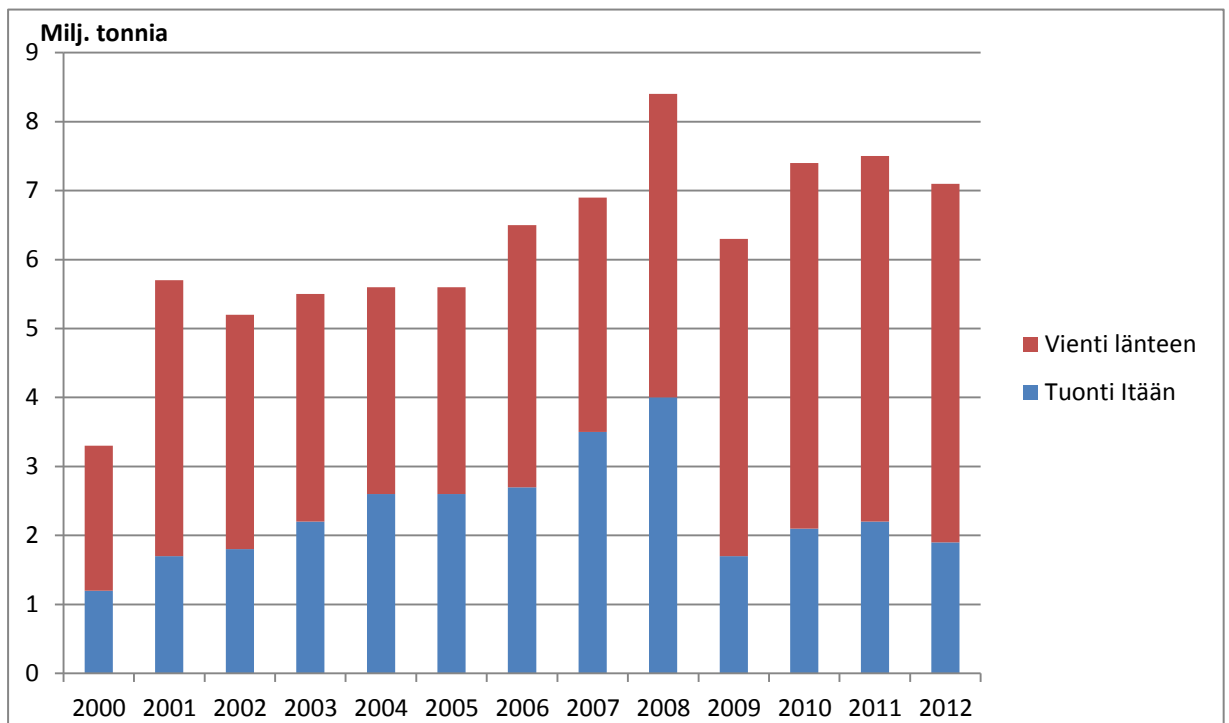
den vuoksi Suomea voidaankin kutsua gateway-asemaksi Venäjän ulkomaankaupassa. (Sundberg ym., 2010, s. 24)

Vaikka Suomen transitoliikennettä ei lasketa Suomen ulkomaankaupaksi, siitä on suuri hyöty suomalaisille yrityksille. Ennen kuin tavaravirrat ylittävät Suomen rajan, suomalaiset yritykset tarjoavat monia lisäarvoa tuottavia palveluita tavaraliikenteen hyödyksi. Logistiikan lisäarvoa tuottavia palveluita ovat esimerkiksi varastoinnin, kuljetusten, jakelun ja tavaroiden hallintaan liittyvät palvelut. Huolintaliikkeet ovat yksi toimija, joka tuottaa monia lisäarvoa tuovia palveluita, kuten tavarankäsittelyä, laadunhallintaa ja varastointia. (Posti, Ruutikainen & Tapaninen, 2009)



Kuva 4 Suomen tuonti-, vienti- ja transitoliikenne tonneina vuosina 2009 - 2012. (Tilastointikeskus, 2013, s. 42 - 44)

Suomen tuontiliikenne on ollut kaikkein suurinta vuosina 2009 – 2012 (n. 50 000 – 60 000 tonnia vuosittain), kuten kuvasta 4 nähdään. Seuraavaksi suurinta on ollut vientiliikenne (n.35 000 – 45 000 tonnia vuosittain). Transitoliikenteen määrät ovat olleet noin 15 000 tonnia vuosittain. Transitoliikenteen osuus Suomen ulkomaanliikenteestä vuonna 2012 oli 14 %.

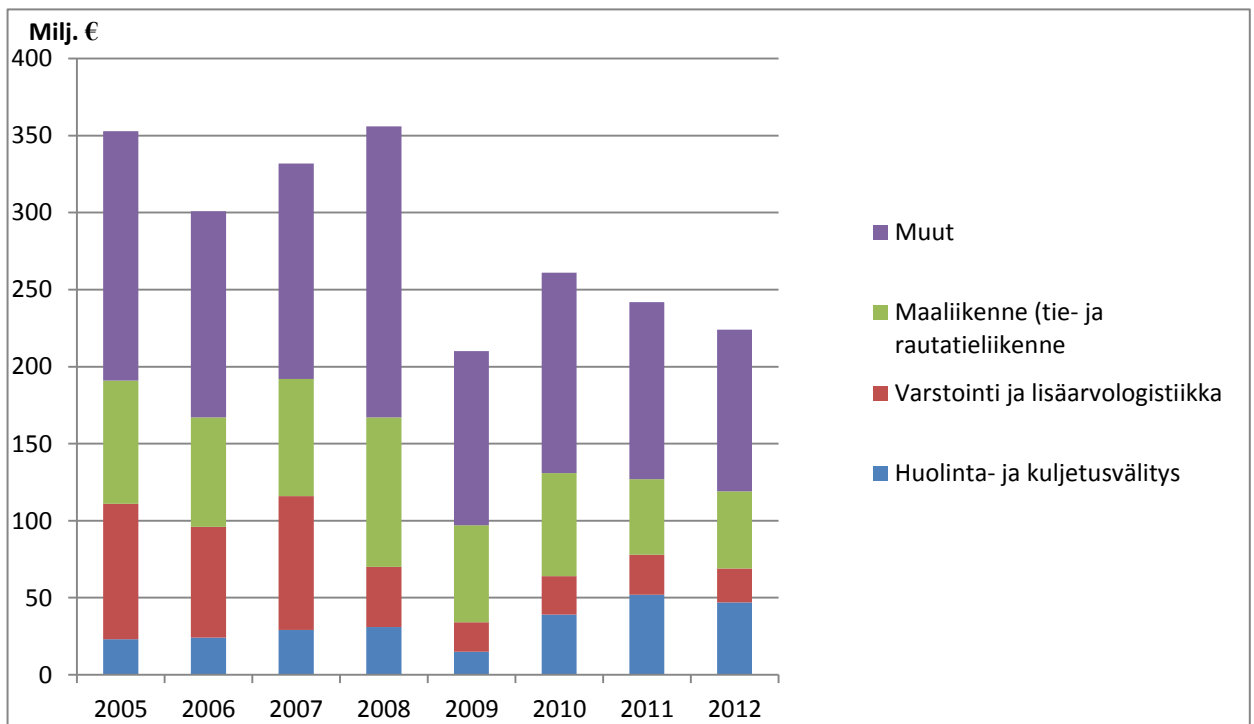


Kuva 5 Transitoliikenteen määrä Suomen satamissa vuosina 1996 - 2012 miljoonina tonneina (Mukana on vain satamien kautta kulkenut transitoliikenne.) (Salanne, Tikkanen & Leskinen, 2013, s. 8)

Kuvasta 5 Voidaan nähdä, että Suomen transitoliikenne itään ja länteen kasvoi melko tasaisesti vuosina 2000 – 2008. Vuoden 2008 jälkeen tuli suuri notkahdus niin lännen viennin kuin idän tuonninkin suhteen. Vuosina 2010 ja 2011 koko Suomen transitoliikenne lähti taas kasvuun, kunnes vuonna 2012 se taas laski hiukan. Transitoliikenne idästä länteen on ollut jokaisena vuonna suurempaa kuin liikenne lännestä itään. Varsinkin vuosina 2009 -2012 on idän ja lännen liikenteen suuruusero kasvanut huomattavasti. (Salanne ym. 2013, s. 8)

Vaikka transitoliikenne idästä länteen on huomattavasti suurempaa kuin lännestä itään, on lännestä tulevan liikenteen merkitys Suomelle tärkeämpää. Tämä johtuu siitä, että lännestä tuotava tavara on lähinnä arvotavaraa. Arvotavaran käsittely on huomattavasti tuottoisampaa kuin idästä tulevien raaka-aineiden käsittely. Aikaisemmin mainittuja lisäarvopalveluita tarjotaan huomattavasti enemmän lännestä tuleville arvotavaroille. Näin ollen lännestä tuleva tavara on tuottoisampaa suomalaisille yrityksille. Vuonna 2007 transitoliikenteen aiheuttamasta varastoinnista ja lisäarvopalveluista tulut koko-naistaloudellinen hyöty oli 87 miljoonaa euroa, josta idästä tulevan transito-

liikenteen osuus oli 82 miljoonaa euroa ja lännestä tulevan transitoliikenteen osuus vain 5 miljoonaa euroa. (Posti ym. 2009)



Kuva 6. Suomessa toimivien yritysten transitoliikenteestä saamat yksityiset myyntitulot vuosina 2005 - 2010. (Salanne ym. 2013, s. 15)

Kuva 6 kertoo, kuinka suuren määrän suomalaiset yritykset ovat saaneet myyntituloja Suomen transitoliikenteestä. Kuvasta nähdään, kuinka suuri osuus myyntituloista on mennyt maantieliikenteeseen, varastointiin ja lisäarvologistiikkaan, huolinta- ja kuljetusvälitykseen sekä muille aloille (meriliikenne, ahtaus, satamat, nesteoperointi ja lentoliikenne). Kun kuvaa 6 verrataan kuvaan 5 (Kuva 5. Transitoliikenteen määrä Suomen satamissa vuosina 1996 - 2012. miljoonina tonneina), voidaan huomata selkeä yhteys Suomen transitoliikenteen määrässä ja suomalaisten yritysten transitoliikenteestä saamissa yksityistuloissa. Vuonna 2009 transitoliikenteen määrässä tuli selkeä lasku vuoteen 2008 verrattuna, ja tämän laskun voi huomata myös suomalaisten yritysten myyntituloissa. Kuvien 5 ja 6 yhteydestä voidaan siis huomata, että kun transitoliikenne kasvaa, myös suomalaisten transitoliikenteelle palveluita tarjoavien yritysten myyntitulot kasvavat. (Salanne ym. , 2013, s. 8,15)

Kuten jo aikaisemmin mainittiin, suomalaiset yritykset tarjoavat lisäarvopalveluita huomattavasti enemmän lännestä tulevalle arvotavarakuljetuksille. Tämä voidaan nähdä konkreettisesti kuvista 5 ja 6. Kuvasta 6 voidaan huomata, että vuonna 2005 myyntitulot olivat suuremmat kuin vuonna 2006, vaikka kuvan 5 mukaan transitoliikenne kasvoi lähes miljoonalla tonnilla vuonna 2006. Tämä johtuu siitä, että transitoliikenteen kasvu tapahtui lähinnä idästä tulevan tavararan osalta, lännestä tulevan tavararan määrät pysyivät lähes samoina vuosina 2005 ja 2006. Eli mikäli lännestä tuleva transitoliikenne kasvaa, myös suomalaisten transitoliikenteen lisäarvoa tarjoavien yritysten myyntitulot todennäköisesti kasvavat (Salanne ym., 2013, s. 8,15)

Suomen Liikenne- ja viestintäministeriö on toteuttanut TRAMA 2 -nimisen projektin vuosina 2008, 2011 ja 2013. TRAMA 2 -projektin tarkoituksena on selvittää alan toimijoiden mielipide transitoliikenteen tulevaisuudennäkymistä. Projekti on toteutettu internet- kyselynä, jossa on kysytty suurten logistiikka-alan toimijoiden, joista suurimman osan liikevaihto oli yli miljoona euroa, mielipiteitä transitoliikenteen kehityksestä. Vuonna 2008 kyselyyn osallistui 17 logistiikka-alan toimijaa, vuonna 2011 yhdeksän ja vuonna 2013 seitsemän. Liitteistä nähdään yksi osio TRAMA 2 -projektista (liite 1). Osio kertoo, mitkä tekijät vaikuttavat eniten liikenteen ja kilpailukyyn kasvamiseen Suomen transitoliikenteen suhteen. (Salanne ym. 2013, s. 35)

TRAMA 2 – projektin tuloksista nähdään, kuinka suuret suomalaiset logistiikka-alan toimijat ovat arvioineet eri tekijöiden vaikutuksia transitoliikenteen Suomen reitin kilpailukykyyn ja liikenteeseen. Vastauksista voidaan huomata, että logistiikka-alan toimijat uskovat, että suurin transitoliikenteen Suomen reitin kilpailukykyyn vaikuttava tekijä on elintason nousu Venäjällä. Vuonna 2008 tätä ei pidetty niin merkittävänä tekijänä, kun taas vuosina 2011 ja 2013 tekijä on ollut selkeästi merkittävin. Tähän on todennäköisesti syynä se, että Venäjän elintaso on laskenut vuoden 2008 jälkeen. (Salanne ym. 2013, s. 34-35)

Projektin mukaan toiseksi merkittävimpänä tekijänä nähdään Venäjän talouskasvu. Vuonna 2011 Venäjän talouskasvu on koettu merkittävämmäksi tekijäksi kuin vuosina 2008 ja 2013, mutta tärkeäksi se on koettu kaikkina vuosina. Logistiikka-alan toimijat ovat kokeneet rajanylityksen pullonkaulat tärkeäksi tekijäksi ennen, mutta sen tärkeys on heidän mielestään vähentynyt uusimman vuonna 2013 tehdyn kyselyn perusteella. Uusimman kyselyn perusteella kuljetusten riskejä pidetään huomattavasti tärkeämpä-

nä Suomen reitin kilpailukykyyn ja liikenteeseen vaikuttavana tekijänä kuin ennen.
(Salanne ym. 2013, s. 34-35)

3 PAKOTTEET

Pakotteet on tarkoitettu estämään tietyn valtion tai ihmisryhmän harjoittamaa politiikka, mikäli se uhkaa kansainvälistä rauhaa tai turvallisuutta. Käytännössä pakotteilla voidaan rajoittaa tai keskeyttää kaupallinen yhteistyö tai liikenne- ja viestintäyhteydet. Näiden rajoitusten avulla on tarkoitus saada eettisesti vääränlainen politiikka loppumaan. Pakotteet otetaan usein käyttöön, jos jokin valtio harjoittaa esimerkiksi joukkotuhoaseiden levittämistä, kansainvälistä terrorismia tai laajamittaisia ihmisoikeusloukkauksia. (Ulkoasianministeriö 1, 2014)

3.1 EU:n asettamien Venäjä-pakotteiden tarkoitus

EU:n asettamien Venäjä-pakotteiden tarkoituksena on saada Venäjä lopettamaan toimensa Ukrainassa. Marraskuussa 2013 Ukrainassa alkoi kapinat, minkä johdosta helmikuussa 2014 valtaan astui Jatsenjokin länsimielinen hallitus. Venäjän johto ei pitänyt Ukrainan siirtymisestä lähemmäs EU:ta ja NATOAa. Tämän vuoksi Venäjä yrittää pitää Ukrainaa vaikutuspiirissään. Tämän seurauksena Venäjä liitti Krimin niemimaan itseensä, länsimaat eivät pidä Krimin niemimaata Venäjälle kuuluvana alueena. (Helsingin Sanomat, 2014)

Venäjä avustaa Ukrainan kapinallisia viemällä aseita ja muuta avustusta rajojen yli. Tämän lisäksi on suuria epäilyjä, että venäläiset ovat osallistuneet Itä-Ukrainassa käytyihin taisteluihin. EU kokee olevansa vastuussa Ukrainan tilanteen parantamisesta ja sen vuoksi on asettanut pakotteita Venäjää vastaan. (Helsingin Sanomat, 2014)

3.2 EU:n asettamat pakotteet

Ukrainan tilanteen vuoksi EU on päättänyt asettaa pakotteita Venäjää vastaan. Ensimmäiset pakotteet otettiin käyttöön 1.8.2014. Pakotteita päätettiin laajentaa entisestään ja laajennetut pakotesäädökset tulivat voimaan 12.9.2014. Seuraavaksi on tarkoi-

tus käydä läpi tämän hetkisiä pakotteita ja avata niiden sisältöä pääpiirteittäin.
(Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

EU:n asettamat Venäjä pakotteet:

1. Ukrainan tilanteen vakautta horjuttavien Venäjän toimien johdosta käyttöön otetut rajoittavat toimenpiteet

a. Pääomamarkkinoita koskevat rajoitukset

b. Puolustustarvikkeiden vienti ja tuontikielto

c. Kaksikäyttötuotteiden vientirajoitukset

d. Öljyn etsintään ja öljyntuotantoon liittyvien tuotteiden ja palveluiden vientirajoitukset. (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

Venäjä epävakauttaa Ukrainan tilannetta toimillaan, ja sen vuoksi EU on ottanut käyttöön pakotteita, jotka rajoittavat kyseisiä toimia. EU on päättänyt rajoittaa pääomamarkkinointia. Näillä rajoituksilla kielletään rahoittamasta tiettyjen valtion omistamien rahalaitosten, sotateollisuudessa toimivien ja öljyalalla toimivien yritysten toiminta. Myös puolustustarvikkeiden vienti ja tuonti on kiellettyä. Kyseisten tuotteiden valmistuksessa tai huollossa ei myöskään saa auttaa Venäjää. Lisäksi raha-avustus puolustustarvikkeiden ja sotilaallisen toimen osalta on kielletty. (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

Kaksikäyttötuotteille, eli tuotteille joita voidaan käyttää normaalissa siviilikäytössä sekä sotilaallisiin tarkoituksiin, on asetettu vientirajoituksia. Tämä koskee sotilaalliseen käyttöön tarkoitettuja kaksikäyttötuotteita. Lisäksi öljyyn liittyvät tuotteet ja palvelut ovat olleet vientirajoitusten kohteena. Tiettyjen tuotteiden vienti Venäjälle on kiellettyä, koska niiden avulla etsitään ja tuotetaan öljyä.
(Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

Kaksikäyttötuotteita on mahdollista viedä Venäjälle, mikäli ne eivät ole tarkoitettu sotilaalliseen käyttöön. 12.9.2014 vientilupamenettelyihin on kuitenkin tehty muutoksia, minkä johdosta kaksikäyttötavaroiden viejien on liitettävä hakemukseensa ylimääräinen vakuutus. Öljyn etsintään ja poraukseen liittyvien tavaroiden vienti on

kiellettyä riippumatta siitä, mikä niiden loppukäyttö on. On kuitenkin mahdollista anoa lupaa näiden tuotteiden vientiin, jolloin tulee lupahakemukseen liittää kaksi uutta vakuutusta. (Ulkoasiainministeriö 4, 2014)

2. *Ukrainan alueellista koskemattomuutta, suvereniteettia ja itsenäisyyttä uhkaavista tai heikentävistä toimista vastuullisiin henkilöihin ja yhteisöihin kohdistuvat rajoittavat toimenpiteet*

a. Varojen jäädyttäminen

b. Matkustusrajoitteet (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

Tällä hetkellä 119 henkilöön ja 23 yhteisöön on asetettu erilisiä pakotteita, koska näiden henkilöiden ja yhteisöjen toiminta vaarantaa Ukrainan alueellista koskemattomuutta, suvereniteettia ja itsenäisyyttä. Näiden pakotteiden tarkoituksena on jäädyttää näiden tiettyjen henkilöiden varat. Lisäksi tiettyjen henkilöiden tulo EU-maihin ja EU-maiden kautta kulkeminen on kiellettävä. (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

3. *Krimin ja Sevastopolin laittoman liittämisen johdosta käyttöön otetut rajoittavat toimenpiteet*

a. Vientirajoitukset

b. Investointirajoitukset

c. Tuontirajoitukset

EU kokee, että Venäjä on liittänyt laittomasti Krimin ja Sevastopolin alueet itseensä ja tästä syystä myös näille alueille on asetettu erityisiä pakotteita. Laitteiden ja teknologian, joita käytetään televiestinnän ja energian alojen infrastruktuurin luomiseen, hankintaan ja kehittämiseen, vienti näille alueille on kiellettyä. Lisäksi laitteet ja teknolo-

gia, joita käytetään öljyn, kaasun tai mineraalien hyödyksikäyttöön, on estetty. (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

Lisäksi yllämainittuihin asioihin investoiminen ja niihin liittyvien palveluiden tarjoaminen on kiellettyä Krimin ja Sevastopolin alueilla. Lisäksi kyseisiltä alueilta tulevat tuotteet ovat tuontikiellossa, mikäli Ukrainan viranomaiset eivät ole myöntäneet alkuperätodistuksia. Näiden tuotteiden tuontia ei saa myöskään rahoittaa tai vakuuttaa millään tavalla. (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

4. Ukrainan valtion varojen väärinkäytöstä vastuullisiin henkilöihin kohdistuvat rajoittavat toimenpiteet

a. Varojen jäädyttäminen (Ulkoasiainministeriö 3, 2014)

EU:n Venäjä-pakotteet estävät myös Ukrainan varoja väärin käyttävien henkilöiden ja yhteisöjen rahan saannin. Henkilöiden, jotka käyttävät Ukrainan valtion rahoja väärin, rahat on määrätty jäädytettäväksi. Näille henkilöille on myös kiellettyä antaa rahoitusta. Lisäksi ihmiset, jotka ovat vastuussa Ukrainassa tapahtuneista ihmisoikeusloukkauksista, ovat näiden pakotteiden alaisuudessa.

3.3 Venäjän asettamat pakotteet

Venäjän asettamat pakotteet kohdistuvat elintarviketeollisuuteen. Seuraavien elintarvikkeiden tuonti EU:sta Venäjälle on kiellettyä:

- liha ja lihatuotteet
- maito ja maitotuotteet
- juurekset
- vihannekset

- hedelmät ja pähkinät
- kasvirasvapohjaiset ruokatuotteet
- kalat ja äyriäiset (Valtiovarainministeriö, 2014 s.8)

Yllämainittujen tuotteiden vienti Venäjälle on kiellettyä EU:n lisäksi myös Yhdysvalloista, Kanadasta, Australiasta ja Norjasta. Nämä pakotteet asetettiin voimaan 7.8.2014 ja niiden on tarkoitus olla voimassa vuoden. (Valtiovarainministeriö, 2014 s.8)

4 LOGISTISET TOIMINNOT

Tässä osiossa käydään läpi työn kannalta tärkeät logistiset toiminnot. Luvussa kerrotaan, mitä ovat huolinta, kuljetukset ja varastointi. Tekstissä selvennetään mm. huolitsijan tehtäviä, miten Venäjälle viedään Suomesta tavaraa ja mitä ovat varastoinnin kustannukset.

4.1 Huolinta

Huolintayritysten tarkoituksena on auttaa viejiä ja tuojia tavaralähetysliikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä. Huolitsijoiden tehtäviä ei ole määritelty tarkasti, vaan he auttavat viejiä ja tuojia niissä asioissa, joihin heidän omat resurssinsa eivät riitä. Näistä tehtävistä sovitaan aina erikseen huolintasopimuksessa. Kuljetusyhteisöjen nopean parantumisen ja yritysten globalisoitumisen vuoksi eivät kauppiat enää ymmärrä, mitä ovat kaikki mahdolliset kuljetusmuodot, minkälaisia niihin liittyvät määräykset ja vientimuodollisuudet ovat. Tämän vuoksi on usein helpompaa ja kustannustehokkaampaa luottaa alan ammattilaisiin. (Melin, 2011 s.232)

Huolitsijan yleisimmät tehtävät vientihuolinnassa ovat seuraavat:

- tarjoaa asiakkaalle eri kuljetusvaihtoehdot

- hoitaa kuljetussopimuksen
- usein huolitsija myös noutaa tavaran ja toimittaa sen lähtevään kulkuneuvoon
- tehtävinä voi olla myös tavaran pakkaaminen, merkitseminen, lastaus ja tullaus
- huolitsija voi hoitaa vientiin liittyvät asiakirjat (Melin, 2011 s.233).

Ylläolevat tehtävät määrittelee kuitenkin huolintasopimus. Ainoastaan kuljetusten hoitaminen edellä olevista tehtävistä on huolitsijan velvollisuus, muut eivät mikäli niitä ei ole määritelty huolintasopimuksessa. Huolitsijoille on kuitenkin määritelty velvollisuuksia huolintasopimuksessa sovittujen asioiden toteuttamisesta. (Melin, 2011 s.235.)

Huolitsijoilla on toimimisvelvollisuus, toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus ja lojaaliteetti eli huolitsijalla on velvollisuus hoitaa huolintasopimuksessa sovitut asiat tuottaen samalla paras etu toimitsijalle . Toimeksiantaja antaa huolitsijalle kuljetusohjeen, jonka mukaan huolitsijan on velvollisuus toimia. Huolitsijalla on myös kuljetuksiin liittyvä tarkastamisvelvollisuus, huolitsija on siis velvollinen tarkastamaan, että kuljetettava tavara ja sen asiapaperit ovat kunnossa. Kun huolitsija on huolehtinut tavaralähetystä ja siihen liittyvistä toimenpiteistä on sillä velvollisuus tehdä tilitys toimistaan toimeksiantajalle. (Melin, 2011 s.235)

4.2 Maantiekuljetukset

Suomesta Venäjälle kuljetetaan tavaraa niin junilla, rekoilla, laivoilla kuin lentokoneillakin. Suurin osa Venäjälle tapahtuu maanteitse, vuonna 2010 51 % Venäjälle suuntautuvasta kuljetusvolyymista oli maantiekuljetuksia. Parhaimmillaan rekkoja Suomesta Venäjälle on mennyt yli 520 000 vuodessa. Rautateitse Venäjälle kuljetettiin n. 1,6 miljoonan tonnin edestä tavaraa vuoden 2011 ensimmäisen kvartaalin aikana. (Tiri, 2011, s. 216)

Maantiekuljetusten suosio Venäjän viennin kuljetusmuotona johtuu todennäköisesti sen helppoudesta. Rekkojen lastaaminen ja purkaminen on hyvin joustavaa. Maantiekuljetukset ovat nopeita, terminaaliverkosto on tiheä ja kuljetusyhteydet ovat erinomaiset. Maantiekuljetuksilla on kuitenkin huonot puolensa, sillä paino- ja kokorajoi-

tukset ovat tarkat ja rahtikustannukset ovat suuria. Ruuhkat maanteillä voivat aiheuttaa ongelmia ja Venäjän puolella turvallisuudesta on tullut ongelma. (Melin, 2011)

Maantiekuljetusten kustannuksiin vaikuttaa monta eri tekijää. Kuljetuskustannukset jaotellaan viiteen ryhmään, joista löytyy kaikki kuljetuksiin liittyvät kustannukset.

Maantiekuljetusten kustannusryhmät:

- kuljetustyökustannukset
- kuljetuskaluston kustannukset
- kuljetusorganisaation kustannukset
- tavarankäsittelykustannukset
- väyläkustannukset (Karhunen & Hokkanen, 2007, s. 157)

Kuljetustyökustannuksiin kuuluvat kuljettajien palkat ja välilliset palkkakustannukset ja lisäksi kaikki muut kuljettajille kuuluvat edut, kuten päivärahat, ruoka-, matka- ja majoituskustannukset. Kuljetuskaluston kustannukset on jaoteltu kiinteisiin ja muuttuviin. Kiinteisiin kustannuksiin kuuluvat mm. pääomakustannukset, vakuutusmaksut, verot, katsastusmaksut ja ylläpitokustannukset. Muuttuviin kustannuksiin luetaan polttoainekulut, voiteluainekulut, korjaus- ja huoltokulut ja renkaista aiheutuvat kulut. (Karhunen & Hokkanen, 2007, ss. 156-157)

Kuljetusorganisaation kustannukset koostuvat mm. muun henkilöstön palkoista, toimittilojen ylläpidosta, puhelin- ja internet-kuluista sekä taloushallinnon ja markkinoinnin kustannuksista. Myös tavarankäsittely luo lisäkustannuksia, kuten kuljetusvakuutusmaksu, terminaali- ja käsittelykustannukset, TIR-maksut ja muut tavarankäsittelykustannukset. Väyläkustannukset tulevat tie-, silta-, ja tunnelimaksuista sekä lauttamaksuista. (Karhunen & Hokkanen, 2007, ss. 156-157)

Toimitusehdot määritellään yleensä niin, että noin 80 % kuljetuskustannuksista maksetaan Venäjällä ja Suomessa maksetaan noin 20 % kuljetuskustannuksista. Tämän vuoksi suurin osa maantiekuljetusten kalustosta on venäläisiä. Kuljetuskaluston saataavuus on tuottanut ongelmia monille yrityksille. Kun kaluston saatavuus on heikkoa,

saattavat hinnat nousta erittäin korkeiksi. Vuonna 2011 keväällä kuljetuskaluston hinnat kohosivat lähes kolminkertaisiksi huonon saatavuuden vuoksi. (Tiri, 2011, ss. 224-225)

Kansainvälisten maantieliikennekuljetusten helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi on luotu TIR-Carnet –järjestelmä. Sen on luonut kansainvälinen maantiekuljetusten liitto IRU (International Road Transport Union) jäsenliittojensa avustuksella. TIR-Carnetin avulla jokaisen maan tulliviranomaisten ei tarvitse tarkastaa kuormaa, vaan lähtömaan tulliviranomaiset tarkastavat kuorman ja sinetöivät sen. Sinetti poistetaan paikallisten tulliviranomaisten valvonnassa vasta, kun kuljetus on päässyt perille määränpäähensä. (Alho;Kekki;& Peltonen, 2012, s. 14)

Jokaisella Tir-Carnetilla on yksilöity oma numero. Yhdessä Tir-carnetissa voi olla 4,6,14 tai 20 sivua, ja sivujen määrä määrittelee, kuinka monen valtion kautta kuljetus saa mennä. Jokaisessa maassa, jonka kautta kuljetus menee, tulee täyttää yksi TIR-carnetin sivu. Isoimman TIR-Carnetin avulla voidaan kuljettaa tavaraa kymmenen valtion läpi. Yhtä TIR-Carnettia voidaan käyttää vain yhteen kuljetukseen (IRU International Road Transport Union, 2014)

4.3 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetukset ovat ympäristöystävällinen tapa kuljettaa tavaraa EU:n ja Venäjän välillä. Suomessa rautatiekuljetukset Venäjälle hoitaa VR-konserniin kuuluva VR Transpoint. Transitoliikenne muodostaa suuren osan (38 %) itäisistä rautatiekuljetuksista. Rautatiekuljetuksiin soveltuva tavara on yleensä ns. massatavaraa, jota viedään suurissa erissä. Suomen itäisessä rautatieliikenteessä suurimmat tavaralajit ovat olleet mekaanisen ja kemiallisen metsäteollisuuden sekä kemianteollisuuden tuotteet. Pääosin idästä tuodaan raaka-aineita Suomen teollisuuden tarpeisiin: Vienti itään ei ole niin suurta, mutta se kasvaa koko ajan. (Tiri, 2011, ss. 218-219)

Rautatiekuljetukset Suomesta Venäjälle ovat nopeita ja luotettavia, mutta niiden kokonaiskustannukset ovat suuria. Kuljetuksia on mahdollista seurata reaaliaikaisesti logististen IT-järjestelmien avulla. Rautatieliikennekuljetuksia Venäjälle helpottaa se, että Suomella ja Venäjällä on sama raideleveys. Suomen ja Venäjän välillä on neljä eri rajanylityspaikkaa, joissa kulkee junia säännöllisesti noin 24 junaparia päivittäin. (Tiri, 2011, ss. 220-221)

4.4 Varastointi

Varastoinnilla on monta erilaista tarkoitusta. Varastoissa voidaan säilyttää raaka-aineita, komponentteja, tuotteita tai muuta yrityksen omaisuutta. Varastoinnin avulla voidaan varmistaa, että tuotteiden eräkkö on taloudellinen. Varastoinnilla voidaan myös turvata tuotteiden saatavuus, mikä taas parantaa yrityksen asiakaspalvelua. Joskus tavaroita on välivarastoitava esim. transitokuljetusten vuoksi. (Logistiikan Maailama, 2013)

Varastoinnin kustannuksissa on suuria vaihteluita; yleensä kustannukset ovat 20 - 50 % varastoon sidotun pääoman arvosta. Kustannukset koostuvat pääomakustannuksista, vakuutusmaksuista, varastotilan kustannuksista ja riskikustannuksista. (Suomen kuljetusopas)

Pääomakustannukset ovat yleensä suurin osa varaston kustannuksista. Kun yrityksellä on varasto, vie sen ylläpitäminen aina rahaa. Jos yrityksellä ei olisi varastoa, voitaisiin nämä kustannukset sijoittaa jotenkin muuten ja niillä voitaisiin tuottaa yritykselle lisää rahaa. Yrityksen laskiessa varaston kustannuksia tulee sen laskea jokainen varastoitava tuote ja kertoa se tuotteiden tuottamisesta ja kuljettamisesta aiheutuvilla kuluilla. Näin saadaan laskettua varaston arvo. (Suomen kuljetusopas)

Varaston arvo vaikuttaa myös vakuutusmaksuihin. Vakuutusten hinnat määräytyvät yleensä tuotteisiin sisältyvän arvon määrällä ennalta määrätyn ajanjakson aikana. Varastotiloista aiheutuvat kustannukset riippuvat varaston tyypistä. Tyyppejä ovat tuotantolaitosten varastot, yleiset varastot, sopimusvarastot ja yksityiset varastot. Tuotantolaitosten varastoiden kustannukset ovat yleensä kiinteät. Yleisten varastoiden kustannukset perustuvat varastointikustannuksiin eli varastoitavien tuotteiden lukumäärään sekä käsittelykustannuksiin eli tuotteiden varastoon toimituksen ja sieltä pois jakelun kustannuksiin. Sopimusvarastoiden ja yksityisten varastoiden kustannuksissa kiinteät kustannukset ovat selkeästi suurin kustannus. (Suomen kuljetusopas)

Varaston riskikustannukset voivat johtua esimerkiksi tavaran vanhenemisesta, vahingoittumisesta, hävikistä ja uudelleensijoittamisesta. Vanhenemisen vuoksi tuote tulee myydä alennushintaan tai hävittää, mikä aiheuttaa kustannuksia yritykselle. Vahingoittumiskustannuksiin lasketaan vain ne tavaran vahingoittumiset, jotka tapahtuvat tavaran ollessa varastossa. Yleensä hävikkiä syntyy enemmän, kun yrityksellä on

monta varastoa ja varastoitavia tuotteita on monia. Hävikki voi syntyä esimerkiksi vääristä toimituksista, varkauksista ja huonosta varastotietojen ylläpidosta. Uudelleensijoituskustannukset syntyvät nimensä mukaisesti uudelleensijoittamisesta. Esimerkiksi tuotteiden menekki voi olla hyvin erilainen eri maissa, ja tämän vuoksi tietyssä maassa kauppaamatta jääneet tuotteet voidaan kuljettaa toiseen maahan, jossa tuotteen menekki on ollut parempi. (Suomen kuljetusopas)

Huolintaliikkeet ja kuljetusyrietykset tarjoavat usein varastointia lisäarvopalveluinaan. Varastointipalveluissa on kuitenkin paljon eroja. Osa varastointipalveluista on tarkoitettu vain lyhytaikaiseen varastointiin ja osa pitkäaikaiseen. Usein yritykset lähellä Venäjän rajaa tarjoavat myös varastointia tullaamattomalle tavaralle transitoliikenteen tarpeisiin. Osalla yrityksistä on mahdollisuus tarjota myös lämpösäädelyä varastointitilaa. (ILP-Group) (EBL) (chs) (Oy Hacklin Hamiko Ltd)

5 MEDIAN JA TUTKIMUSTEN KUVAUS AIHEESTA

Kuten aikaisemmin on jo mainittu, on työn aihe hyvin ajankohtainen. Siksi aiheeseen liittyviä uutisia kirjoitetaan päivittäin. Uutisten ja artikkeleiden runsauden vuoksi ne ovat mainio lähde aiheen tarkasteluun. Seuraaviin osioihin on valittu uutisia ja tutkimuksia, jotka kertovat, miten EU:n asettamat Venäjä-pakotteet ja Venäjän vastapakotteet vaikuttavat Suomeen ja suomalaisiin yrityksiin.

5.1 Pakotteiden vaikutus Suomeen

Venäjä-tutkija Markku Kivinen uskoo, että Venäjän talous heikkenee EU-pakotteiden myötä. Hän myös epäilee, että tämän johdosta varsinkin Itä-Suomen työpaikat ovat vaarassa vähentyä, koska Venäjä-kauppa on erityisen tärkeää raja-alueelle. Kivisen mukaan Suomen teollisuusala ei voi kovin hyvin tällä hetkellä ja todennäköisesti pakotteet tulevat vaikuttamaan negatiivisesti niihin teollisuudenaloihin, jotka liittyvät Venäjän vientiin. (Peräsalo, 2014)

Yhdysvaltalainen tutkimus kertoo, että Venäjän asettamalla elintarviketuontiin liittyvillä pakotteilla tulee olemaan suurin vaikutus Baltian maihin, Puolaan ja Suomeen. Tutkimuksen mukaan EU:n asettamat pakotteet tulevat hidastamaan Venäjän taloudellista kasvua. Tämä tulee näkymään Venäjällä kysynnän vähenemisenä, mikä johtaa siihen, että Venäjälle ei tarvitse tuoda enää yhtä paljon tavaraa kuin ennen. Tutkimuk-

sen mukaan BKT:n kasvun ennuste Suomessa tulee laskemaan 0,2 – 0,4 prosenttiyksikköä vuosina 2014 – 2015 Venäjän asettamien elintarvikepakotteiden vuoksi. (EIU ViewsWire, 2014)

Tutkimuksen mukaan Suomelle suurin epäsuora negatiivinen vaikutus pakotteista tulee olemaan huolinta-alalla. Tutkimuksessa kerrotaan, että ennen 70 % Euroopan ja Venäjän välisestä kaupasta kulki Suomen kautta, koska Suomella on erinomaiset kuljetusyhteydet Venäjälle. Tutkimuksen mukaan Suomen suhteet Venäjään huonontuvat ja tämän vuoksi Suomi ei enää voi toimia yhdyskäytävänä Euroopan ja Venäjän välillä samalla tavalla kuin ennen ja tämän vuoksi myös transitohuolinta Venäjälle vähenee tulevaisuudessa. (EIU ViewsWire, 2014)

Suomalaisen tutkimuksen mukaan Venäjän huonontunut taloustilanne ja Ukrainan tilanne ovat luoneet yleistä epävarmuutta Venäjällä. Tämän lisäksi EU:n asettamat pakotteet ovat huonontaneet Venäjän taloustilannetta entisestään. Näiden asioiden vuoksi tutkimuksessa uskotaan, että suomalaisen teknologiateollisuuden investointitavaroitten myynti tulee heikkenemään Venäjällä. Tutkimuksen mukaan tämä tulee vaikuttamaan enemmän Suomen talouteen ja vientiin kuin elintarvikesektorin vientikiellot. Tutkimuksessa kuitenkin uskotaan, että pakotteet saattavat lisätä venäläisturismia Suomessa ja näin ollen myös Suomen kokonaiskulutusta. Tällä ei kuitenkaan tule olemaan merkittävää vaikutusta Suomen talouteen. (Valtiovarainministeriö, 2014 s.9)

Ylen Uutisissa on tutkittu, miten ja mihin tuotteisiin Venäjän asettamat tuontikiellot käytännössä vaikuttavat. Ylen tietojen mukaan yli neljännes Suomen elintarvikevientiä suuntautui Venäjälle vuonna 2013. Venäjän asettamien pakotteiden vuoksi 67 % näistä tuotteista on nyt kiellettyjen tuotteiden osuus, tämä vastaa 280 miljoonaa euroa. Suomesta Venäjälle viedyistä tuotteista oli 60 % maito ja meijerituotteita vuonna 2013, ja ne ovat tällä hetkellä tuontikiellossa. (Kuokkanen, 2014)

5.2 Pakotteiden vaikutukset suomalaisiin yrityksiin

Suomesta vietiin elintarvikkeita Venäjälle vuonna 2013 430 milj. euron edestä, yksin Valion osuus tästä summasta on 350 milj. euroa. (Valtiovarainministeriö, 2014 s.8) Valio vei 20 % maitotuotteistaan Venäjälle vuonna 2013. Venäjän asettamien pakotteiden vuoksi Valio suunnittelee vähentävänsä henkilöstöään. (EIU ViewsWire, 2014) Valion YT-neuvotteluiden päätöksenä oli lopettaa 126 määräaikaista työsuhdetta, ja

Valio lomautti tämän lisäksi 50 työntekijää. Valio kärsii eniten suomalaisista elintarvikkeita tuottavista yrityksistä. Yritys on kuitenkin sanonut, että sen henkilöstötilanne arvioidaan uudestaan Venäjän asettamien pakotteiden poistuttua. (Laakso, 2014)

Venäjän asettamilla vastapakotteilla on ollut suuri vaikutus suomalaisiin maidontuottajiin. Pakotteiden vuoksi Valio maksaa maidontuottajilleen neljä senttiä vähemmän yhtä maitolitraa kohti. Eniten tämä tulee vaikuttamaan nuoriin maitoalan yrittäjiin, jotka ovat vasta investoineet yrityksiinsä. Alakemijoen tuottajayhdistyksen puheenjohtaja Veli-Matti Sunnari uskoo kuitenkin, että maitotuotteiden vienti Venäjälle on vielä mahdollista. Sunnari epäilee, että Venäjä ei voi pitää pakotteitaan kauan voimassa, koska venäläiset kuluttajat haluavat saada laadukkaita maitotuotteita, joita Suomella on varaa tarjota. MTK-Lapin puheenjohtaja Juhani Lampela muistuttaa vielä uutisessa, että myös pienet kotimaiset meijerit kärsivät tilanteesta, koska Suomen markkinat ovat nyt täynnä maitotuotteita ja kilpailu on entistä kovempaa. (Vääräniemi, 2014)

Venäjän asettamien pakotteiden vuoksi on maitotuotteita jäänyt markkinoille huomattavasti normaalia enemmän. EU on päättänyt auttaa maitotuotteiden tuottajia antamalla varastointitukea juustolle, voille ja rasvattomille maitojauheille. Tuen tarkoituksena on estää maitotuotteiden hintojen suuri lasku. Juuston ja maidon tulee olla EU:ssa tuotettua, jotta tukea on mahdollista hakea. EU:n komissio on määritellyt tukitasot, joiden perusteella päätetään annettavan tuen määrä. Kyseisten tuotteiden tukiohjelma on avattu 8.9.2014. (Mavi, 2014)

Juustoille tarkoitetun varastointituen tukiohjelma lopetettiin vain kaksi viikkoa sen alkamisen jälkeen, koska suuren hakemusten määrän vuoksi tukirahat loppuivat. Suomesta ei ollut tullut yhtään tukihakemusta. Suurin osa hakemuksista tuli maista, joilla ei ole juuston vientiä Venäjälle. EU-komissio valmistelelee tällä hetkellä uutta tukihaketta, joka on tarkoitus kohdistaa Venäjän asettamista pakotteista kärsiville maille, kuten Suomelle ja Baltian maille. EU tukee voin ja rasvattoman maitojauheen varastointia edelleen. (Holmberg, 2014)

Valio kokee EU:n antaman maitotuotteiden varastointituen lähes hyödyttömäksi. Maitojauhetta ja voita tulee olla varastoitu kolme kuukautta ja juustoa kaksi kuukautta, ennen kuin tukea on mahdollista saada. Valion edunvalvontajohtaja Riitta Brandt kertoo, että tukisumma Valion kokoiselle yritykselle tulee olemaan hyvin pieni. Hän ei koe maitotuotteiden pitkäaikaista varastointia järkeväksi vain tuen saamiseksi. On kui-

tenkin mahdollista, että Valio hakee tukea juustoille, joiden tarkoitus on kypsyä pitkään varastossa. Brandt kuitenkin uskoo, että tuen avulla maitotuotteiden hintoja voidaan nostaa Euroopan laajuisesti. (Nissinen, 2014)

Kotkalaisen kuljetusyrityksen Team Niinivirran koko toiminta käytännössä loppuu Venäjän asettamien pakotteiden vuoksi. Yrityksen 12 rekasta kymmenen kuljettaa pelkästään Valion Venäjälle vietäviä maitotuotteita ja loput rekat elintarvikkeita Venäjälle suomalaiseen tavarataloon. Yrityksen henkilöstöön kuuluu mm. 18 kuljettajaa, ja he kaikki ovat nyt vaarassa menettää työpaikkansa. Yrittäjä Eero Niinivirta ei kuitenkaan aio vielä irtisanoa ketään, koska hänen kokemuksensa mukaan Venäjällä päätökset tehdään hyvin äkkipikaisesti ja ne saattavat myös muuttua yllättäen. (Yrittäjät, 2014)

Suomen kuljetusyrittäjien liiton (SKAL) toimitusjohtaja Iiro Lehtonen uskoo, että kuljetusalalla Venäjän asettamat pakotteet tulevat vaikuttamaan vakavammin venäläisiin kuljetusyrityksiin. Lehtosen mukaan suurimman osa Suomesta Venäjälle kulkevan tavaran viennistä hoitavat venäläiset kuljetusyritykset. Hänen mukaansa pakotteet ovat suuri uhka noin kymmenelle suomalaiselle kuljetusyritykselle. Näiden yritysten on vaikeaa saada erilaisia kuljetustehtäviä Venäjän viennin sijaan, koska kilpailu alalla on suurta. (Leiviskä, 2014)

6 HUOLINTA-ALAN YRITTÄJÄN HAASTATTELU

Jotta työhön saataisiin mahdollisimman paljon erilaisia näkökulmia, haastateltiin huolinta-alan yrittäjää Mika Balia. Kiireisen aikataulun vuoksi haastattelu käytiin sähköpostin välityksellä. Haastattelu tapahtui 23.9. - 25.9.2014. Bal omistaa Transmare Logistics Oy:n, joka tarjoaa transitohuolintapalveluja yrityksille, jotka vievät ja tuovat tavaraa Suomen kautta Venäjälle. Haastattelun tarkoituksena oli selvittää, mitä vaikutuksia EU:n asettamilla Venäjä-pakotteilla ja Venäjän asettamilla vastapakotteilla on ollut yritykseen ja sen toimintaan. Kysymysten avulla pyrittiin selvittämään, ovatko pakotteet aiheuttaneet lisätöitä yritykselle, onko pakotteista hyötyä yritykselle sekä miten pakotteet vaikuttavat yrityksen tulevaisuuteen. Haastattelukysymykset ovat liitteessä 2.

Balin mukaan heidän yritykselleen ei ole aiheutunut lisätöitä pakotteiden vuoksi. Hän kuitenkin uskoo, että yksi syy tähän voi olla se, että pakotteiden alaisilla tuotteilla ei

ole merkittävää roolia yrityksen toiminnassa. Yrityksessä on kuitenkin huomattu, että osa venäläisistä tuojista on selvitelty mahdollisuuksiaan vaihtaa toimittajaa ja kuljetusreittejä pakotteiden asettamisen jälkeen. (Bal, 2014)

Bal uskoo, että pakotteista voi olla hyötyä heidän yritykselleen, koska heidän tavara-liikenteensä painottuu Euroopan ulkopuolelle. Mikäli pakotteilla on positiivista vaikutusta Venäjän ja Kiinan väliseen kauppaan, voi se myös aiheuttaa lisäkysyntää Transmare Logistics Oy:n palveluille. (Bal, 2014)

Pakotteiden asettamisilla on myös negatiivinen puolensa. Bal uskoo, että pakotteet voivat heikentää Venäjän taloudellista tilannetta entisestään. Taloudellisen tilanteen heikentyessä myös kulutus laskee ja näin ollen kysyntä vähenee. Mikäli yleisesti tuotteiden kysyntä Venäjällä vähenee, vähenee myös vienti Venäjälle ja huolintapalveluiden kysyntä. Bal kumminkin mainitsi että Venäjän taloudellinen tilanne on ollut huono jo ennen Ukrainan kriisiä ja pakotteiden asettaminen ei ole vielä aiheuttanut notkahdusta Venäjälle vietävän tavaran kuljetusmäärissä. Hän kuitenkin uskoo, että pakotteet ainakin hidastavat Venäjän talouskasvua entisestään.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Seuraavaksi käydään läpi EU:n asettamien Venäjä-pakotteiden ja Venäjän asettamien vastapakotteiden vaikutuksia huolintaan, kuljetuksiin ja varastointiin suomalaisissa yrityksissä. Nämä johtopäätökset tehdään työn teoriaosuuden, median ja tutkimusten sekä sähköpostihaastattelun perusteella.

7.1 Pakotteiden vaikutus Suomeen

Kuten työn alussa (2.1 Suomen ja Venäjän välinen kauppa) huomattiin, on Venäjä erittäin tärkeä kauppakumppani Suomelle. Työn teoriaosuuden pohjalta voidaan päätellä, että pakotteet heikentävät Venäjän taloudellista tilannetta entisestään. Tutkimuksissa, uutisissa ja haastattelussa oli kaikissa sama yhteinen epäily Venäjän taloustilanteen heikkenemisestä. Tämän lisäksi huomattiin, että se tulee vähentämään venäläisten kuluttamista ja näin myös ulkomaalaisten tuotteiden kysyntää.

Näiden tietojen perusteella voidaan päätellä, että pakotteet tulevat huonontamaan myös Suomen tilannetta. Yhdysvaltalaisen tutkimuksen mukaan Suomen BKT tulee

laskemaan noin 0,2 – 0,4prosenttiyksikköä pakotteiden vuoksi. Tästä voidaan päätellä, että pakotteet tulevat kasvattamaan jollain lailla myös työttömyyttä Suomessa. Uutisten ja tutkimusten perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että työttömyys kasvaa vain tietyillä aloilla pakotteiden johdosta.

Työttömyys tulee kasvamaan erityisesti elintarvikealalla, jossa jo ainakin Valio on irtisanonut ihmisiä. Yhden tutkimuksen mukaan myös suomalaisen teknologiateollisuuden investointitavaroiden myynti vähenee Venäjällä. Lähteiden vähyyden vuoksi asiasta on kuitenkin vaikeaa lähteä tekemään minkäänlaisia johtopäätöksiä alalla olevan työllisyystilanteen suhteen.

Näin ollen voidaan päätellä, että EU:n asettamalla Venäjä-pakotteilla ja Venäjän asettamalla vastapakotteilla on negatiivista vaikutusta Suomeen ja sen talouteen. Vaikutusten mittasuhteet tulevat kuitenkin olemaan pieniä niin taloudellisesta näkökulmasta kuin myös työllisyysnäkökulmasta katsottuna. (Bal, 2014)

7.2 Pakotteiden vaikutukset huolintaan

Työn teoriaosuuden, median ja tutkimusten sekä sähköpostihaastattelun perusteella voidaan todeta, että pakotteilla on vaikutusta huolinta-alaan Suomessa. Tutkimusten, uutisten ja haastatteluiden perusteella voidaan todeta, että pakotteet tulevat ainakin hidastamaan Venäjän taloudellista kasvua. Venäjän taloudellisen kasvun hidastuminen taas korreloituu transitoliikenteen määrään Suomessa. Kun Venäjän taloustilanne heikkenee, vähenee myös venäläisten kysyntä ja sen vuoksi myös vienti Venäjälle vähenee.

Huolinta on yksi suurimmista suomalaisten yritysten tarjoamista lisäarvopalveluista itään menevälle transitoliikenteelle. Näin ollen huolintaliikkeille on erityisen tärkeää, että transitoliikenne Euroopasta Suomen kautta Venäjälle jatkuu. Transitoliikenteen vähetessä kilpailu kovenee huolinta-alalla. Tämä voi johtaa siihen, että osa suomalaisista huolinta-alalla toimivista yrityksistä menettää asiakkaansa ja joutuu lopettamaan toimintansa. On kuitenkin huomioitava, että tämä transitoliikenteen väheneminen ei ole ainoastaan pakotteista johtuvaa, vaan Venäjän taloudellinen tilanne on ollut heikko jo ennen pakotteiden asettamista. Pakotteet ovat vain yksi tekijä, joka vaikuttaa transitoliikenteen vähenemiseen.

Lisäksi on huomioitava, että vaikutukset eivät tule kattamaan koko huolinta-alaa vaan vaikutukset ovat riippuvaisia siitä, mistä transitoliikenne tulee ja millaista tavaraa on tarkoitus kuljettaa. Pakotteiden alla olevan tavaran määrällä ei ole suurta vaikutusta transitoliikenteen vähenemiseen, joten vaikutukset ovat lähinnä epäsuoria ja liittyvät Venäjän taloudellisen tilanteen heikkenemiseen pakotteiden johdosta.

Haastattelun perusteella voidaan kuitenkin päätellä, että pakotteilla ei ole vain negatiivista vaikutusta huolinta-alaan. On mahdollista, että Venäjä haluaa kasvattaa kaupankäyntiä Kiinan kanssa pakotteiden asettamisten vuoksi. Mikäli yritykset tarjoavat huolintapalveluitaan Kiinasta Suomen kautta Venäjälle tulevalle transitoliikenteelle, voi pakotteiden asettaminen hyödyttää näitä huolintaliikkeitä. On kuitenkin mahdotonta sanoa mitään varmaa transitoliikenteen uusista suunnista, koska pakotteiden asettamisesta on niin vähän aikaa ja lähteitä tälle teorialle ei ole tarpeeksi. On kuitenkin täysin selvää, että negatiivisia vaikutuksia pakotteilla tulee olemaan transitohuolinnan suhteen, koska transitoliikenne Euroopasta Suomen kautta Venäjälle tulee vähenemään entisestään.

7.3 Pakotteiden vaikutukset kuljetuksiin

Tutkimuksen perusteella voidaan päätellä, että pakotteet vaikuttavat suomalaisiin kuljetusyrityksiin. Uutisten perusteella vaikutus ulottuu kuitenkin vain pieneen osaan suomalaisista kuljetusyrityksistä, mutta näille yrityksille se voi merkitä jopa toiminnan loppumista. Vaikutus on suuri juuri niihin yrityksiin, jotka ovat kuljettaneet pakotteiden alla olevia tuotteita, kuten maitotuotteita, Suomesta Venäjälle.

Suurimman osan pakotteiden alla olevien tuotteiden kuljetuksista hoitavat venäläiset yritykset. Näin ollen pakotteet tulevat vaikuttamaan enemmän venäläisiin kuljetusyrityksiin. Suomalaisista yrityksistä maantiekuljetuksia Venäjälle tarjoavat yritykset tulevat kärsimään tilanteesta eniten. On selvää, että kuljetusyritykset, jotka ovat vieneet Venäjälle nykyisin pakotteiden alla olevia tuotteita, tulevat kärsimään suurista tappioista pakotteiden vuoksi. Tämä johtaa myös siihen, että kilpailu kuljetusalalla kasvaa, mutta todennäköisesti vain murto-osa suomalaisista kuljetusyrityksistä tulee kokemaan suurta tappiota pakotteiden asettamisen vuoksi.

Rautatiekuljetukset eivät todennäköisesti tule kärsimään pakotteiden asettamisesta niin paljon kuin maantiekuljetukset. Tämä johtuu siitä, että suurin osa Suomen itään suuntautuvasta rautatieliikenteestä on Venäjältä tulevien raaka-aineiden kuljetusta Suomeen, ja näihin kuljetuksiin Venäjän taloudellisella tilanteella ei ole niin suurta merkitystä. Johtopäätöksiä pakotteiden vaikutuksista Suomen rautatieliikenteeseen on kuitenkin vaikea tehdä, koska uutiset ja tutkimukset eivät koskeneet rautatiekuljetuksia, eikä sellaisia uutisia tai tutkimuksia työn tekemisen aikana löydetty.

7.4 Pakotteiden vaikutukset varastointiin

Varsinkin Venäjän asettamat vastapakotteet tulevat vaikuttamaan suomalaisten yritysten varastointiin. Varastointimäärät ovat kasvaneet yrityksissä, jotka ovat myyneet maitotuotteita Venäjälle. Pakotteiden vuoksi yritykset eivät pysty viemään Venäjälle myytäväksi tarkoitettuja tuotteitaan Venäjälle, minkä vuoksi nämä tuotteet täytyy varastoida väliaikaisesti Suomessa. Varastokustannukset voivat kasvaa, koska varastoitavien tuotteiden määrä on odotettua suurempi ja esimerkiksi jokaisen tuotteen käsitte-lystä seuraa kustannuksia.

Todennäköisesti varastoiden riskikustannukset kasvavat huomattavasti. Kuten luvussa 5.2 Pakotteiden vaikutukset suomalaisiin yrityksiin kerrottiin, maitotuotteiden pitkäaikainen varastointi ei yleensä ole järkevää. Mikäli maitotuotteita varastoidaan liian pitkään, ne voivat pilaantua ja se aiheuttaa näin lisäkustannuksia. Pilaantuneet tuotteet aiheuttavat aina kustannuksia yritykselle, koska ne täytyy myydä alennushinnoin tai hävittää.

8 POHDINTA

Pohdinnassa on tarkoituksena tarkastella opinnäytetyön luotettavuutta. Lisäksi pohditaan, saavutettiinkö tutkimuksella sille asetetut tavoitteet. Lopuksi mietitään, millaisia jatkokehitysideoita on syntynyt tämän opinnäytetyön pohjalta.

Mielestäni tutkimus oli luotettava, koska työssä on tutkittu laajasti erilaisia lähteitä ja lähteitä on pyritty valitsemaan niin, että ne ovat luotettavia. Esimerkiksi uutisia valittaessa oli erittäin tärkeää tutkia, ovatko ne peräisin luotettavista lähteistä. Johtopäätök-

siä tehtäessä on pyritty olemaan mahdollisimman kriittisiä ja tekemään päätelmiä vain, jos niihin on päädytty monen eri lähteen perusteella.

Työssä saavutettiin asetetut tavoitteet löytämällä keskeisiä EU:n asettamien pakotteiden ja Venäjän asettamien vastapakotteiden aiheuttamia vaikutuksia suomalaisten yritysten huolintaan, kuljetuksiin ja varastointiin. Mielestäni tutkimuksessa löydettiin paljon erilaisia vaikutuksia luotettavien lähteiden pohjalta. Toisena tavoitteena oli luoda mahdollisimman selkeä kuva pakotteiden vaikutuksista näihin logistiikan toimintoihin. Vaikka johtopäätöksissä löydettiin monia vaikutuksia, jäi osa vaikutuksista kumminkin hieman epäselviksi. Esimerkiksi vaikutukset rautatieliikenteeseen jäivät hieman epäselviksi. Mielestäni olisi ollut tärkeää löytää joitain konkreettisia muutoksia näissä kyseisissä toiminnoissa, kuten viennin ja transitoliikenteen muutokset dokumentoinnissa.

Jatkossa voitaisiin tutkia, millaisia konkreettisia vaikutuksia pakotteilla on yritystoimintaan ja miten näiden logististen toimintojen normaalit käytännöt muuttuvat pakotteiden vuoksi. Lisäksi voitaisiin tutkia, miten pakotteet vaikuttavat yritysten muihin logistisiin toimintoihin, kuten materiaali-, raha- ja informaatiovirtoihin. Aiheen ajankohtaisuuden vuoksi tilanteet saattavat muuttua hetkenä minä hyvänsä, ja tämän vuoksi on hyvä tehdä lisää tutkimustyötä aina tilanteiden muututtua (esimerkiksi uusien pakotteiden asettamisen vuoksi).

LÄHTEET

- Alho, A.; Kekki, P. & Peltonen, P. (2012). *Tullaus- ja sertifiointiopas 2012*. Suomalais-Venäläinen kauppakamari.
- Bal, M. (25. 9 2014). EU:n asettamien pakotteiden ja Venäjän asettamien vastapakotteiden vaikutus huolintaan. (A. Lohi, Haastattelija)
- chs. (ei pvm). *chs*. Haettu 6. 10 2014 osoitteesta warehousing: <http://www.chs.fi/en/warehousing-services.html>
- EBL. (ei pvm). *EBL*. Haettu 6. 10 2014 osoitteesta Huolinta: <http://www.ebl.fi/fi/huolinta>
- EIU ViewsWire. (2014). *EU economy: Russia's import ban hurts the Baltics, Finland and Poland*. New York: The Economist Intelligence Unit.
- Helsingin Sanomat. (12. 9 2014). *Tästä on kyse: Ukrainan kriisi on kamppailua Venäjän etupiiristä*. Haettu 24. 9 2014 osoitteesta <http://www.hs.fi/datajournalismi/T%C3%A4st%C3%A4+on+kyse+Ukrainan+kriisi+on+kamppailua+Ven%C3%A4j%C3%A4n+etupiirist%C3%A4/a1305861105634>
- Holmberg, N. (23. 9 2014). *Rahat menivät taas väärin käsiin, komissio lopetti juuston varastointituen*. Haettu 26. 9 2014 osoitteesta maaseudun tulevaisuus: <http://www.maaseuduntulevaisuus.fi/maatalous/rahat-meniv%C3%A4t-taas-v%C3%A4riin-k%C3%A4siin-komissio-lopetti-juuston-varastointituen-1.70947>
- ILP-Group. (ei pvm). *ILP-Group*. Haettu 10. 6 2014 osoitteesta Varastointi: http://www.ilp-group.fi/fin/main.php?loc_id=4
- IRU International Road Transport Union. (2014). *IRU*. Haettu 4. 10 2014 osoitteesta The TIR-Carnet: https://www.iru.org/en_iru_tir_tircarnet
- Karhunen, J. & Hokkanen, S. (2007). *Kansainväliset tavarakuljetukset*. Jyväskylä: Sho Business Development Oy.

- Kuokkanen, M. (14. 8 2014). *Tältä Suomen vienti näytti ennen pakotteita – Juustoa Venäjälle yli sadan miljoonan euron edestä*. Haettu 30. 9 2014 osoitteesta Yle Uutiset:
http://yle.fi/uutiset/talta_suomen_vienti_naytti_ennen_pakotteita__juustoa_venajalle_yli_sadan_miljoonan_euron_edesta/7407736
- Kymenlaakson kauppakamari. (18. 3 2011). *Suomen Venäjä-vienti kasvoi mutta jälleenvienti väheni vuonna 2010*. Haettu 24. 9 2014 osoitteesta jäsentiedote:
http://jasentiedote.kymi.chamber.fi/index.php/jasentiedote_kymi/Venaejaen-kauppa/Suomen-Venaejaen-vienti-kasvoi-mutta-jalleenvienti-vaeheni-vuonna-2010
- Laakso, L. (27. 8 2014). *Valion yt:t: 126 määräaikaista työsuhdetta loppuu*. Haettu 26. 9 2014 osoitteesta Kauppalehti:
<http://www.kauppalehti.fi/etusivu/valion+ytt+126+maaraaikaista+tyosuhdetta+loppuu/201408696141>
- Leiviskä, P. (9. 8 2014). *Lehti: Pakotteet lopettivat yrittäjän bisneksen*. Haettu 26. 9 2014 osoitteesta Kauppalehti:
<http://www.kauppalehti.fi/etusivu/lehti+pakotteet+lopettivat+yrittajan+bisneksen/201408693505>
- Logistiikan Maailama. (24. 1 2013). *Varastointi*. Haettu 28. 9 2014 osoitteesta Terminaalit ja varastointi: <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Varastointi>
- Mavi. (8. 9 2014). *Maitotuotteiden varastointituen haku on avautunut*. Haettu 26. 9 2014 osoitteesta Mavi: <http://www.mavi.fi/fi/tietoa-meista/tiedotteet/2013/Sivut/varastointituki.aspx>
- Melin, K. (2011). *Ulkomaankaupan manattelyt vienti ja tuonti*. s.l.: Amk-kustannus Oy.
- Nissinen, K. (3. 9 2014). *Valio EU:n varastointituesta: Lähes samantekevää*. Haettu 26. 9 2014 osoitteesta Yle uutiset:
http://yle.fi/uutiset/valio_eun_varastointituesta_lahes_samantekevaa/7448491
- Oy Hacklin Hamiko Ltd. (ei pvm). *Hamiko*. Haettu 6. 10 2014 osoitteesta warehousing:
<http://www.hamiko.fi/EN/terminaali.html>

Peräsalo, L. (29. 7 2014). *Venäjä-tutkija: Pakotteet vaikuttavat Suomen talouteen merkittävästi.*

Haettu 9. 26 2014 osoitteesta ulkomaat: <http://www.hs.fi/ulkomaat/a1406603290610>

Posti, A.;Ruutikainen, P. & Tapaninen, U. (2009). Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. *logistiikka*, 24-25.

Salanne, I.;Tikkanen, M. & Leskinen, T. (2013). *TRAMA Transitoliikenteen taloudelliset vaikutukset Tulosraportti 2013.* TRAMA.

Sundberg, P.;Räsänen, O.;Posti, P.;& Pöntynen, R. (2010). *SUOMEN TRANSITOLIIKENNE NYT JA TULEVAISUUDESSA SPC Finlandin transitoselvitys.* Turku: Turun yliopisto / University of Turku.

Suomen kuljetusopas. (ei pvm). *Varastoinnista aiheutuvat kustannukset.* Haettu 28. 9 2014 osoitteesta kuljetusopas: <http://www.kuljetusopas.com/varastointi/kustannukset/>

Tilastointikeskus. (2013). *Liikennetilastollinen vuosikirja 2013.* Haettu 1. 10 2014 osoitteesta stat: http://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/ylii_lii_201300_2013_10366_net.pdf

Tiri, M. (2011). *Venäjän-viennin opas.* Suomalais-Venäläinen kauppakamari.

Tulli 1. (7. 2 2014). *Kuvioita Suomen ulkomaankaupasta 2013.* Haettu 23. 9 2014 osoitteesta

Ulkomaankauppatilastot:

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/tiedotteet/yhteen veto07022014/liitteet/Kuviopaketti_07022014.pdf

Tulli 2. (16. 6 2014). *Suomen ja Venäjän välinen kauppa.* Haettu 23. 9 2014 osoitteesta

Ulkomaankauppatilastot:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14/index.html>

Tulli 3. (2. 9 2010). *Suomen vienti ja tuonti vähenivät kolmanneksen vuonna 2009.* Haettu 24. 9

2014 osoitteesta Ulkomaankaupantilastot:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/tiedotteet/tiedote09022010/index.html?bc=1468>

Tulli 4. (16. 6 2014). *Suomen ja Venäjän välinen kauppa*. Haettu 2014. 9 2014 osoitteesta

Ulkomaankauppatilastot:

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14/liitteet/2014_M07.pdf

Ulkoasiainministeriö 3. (12. 9 2014). *Ukrainan tilanne: Pakotteet*. Haettu 25. 9 2014 osoitteesta

Kansainvälinen yhteistyö:

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=299145&nodeid=47853&contentlan=1&culture=fi-FI>

Ulkoasiainministeriö 4. (15. 9 2014). *Venäjä-pakotteisiin liittyvät vientilupamenettelyt (päivitetty)*.

Haettu 25. 9 2014 osoitteesta taloudelliset ulkosuhteet:

<http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?contentid=312521>

Ulkoasianministeriö 1. (14. 5 2014). *Kansainväliset pakotteet*. Haettu 24. 9 2014 osoitteesta

Kansainvälinen yhteistyö:

<http://formin.finland.fi/Public/default.aspx?nodeid=47850&contentlan=1&culture=fi-FI>

Ulkoasianministeriö 1. (ei pvm). *Kansainväliset pakotteet*. Noudettu osoitteesta kansainvälinen yhteistyö.

Ulkoasianministeriö 2. (25. 11 2013). *Kahden väliset suhteet*. Haettu 24. 9 2014 osoitteesta Venäjä:

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=18156&contentlan=1&culture=fi-FI>

Ulkoministeriö 1. (25. 11 2013). *Kahdenväliset suhteet*. Haettu 24. 9 2014 osoitteesta Venäjä:

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=18156&contentlan=1&culture=fi-FI>

Vääräniemi, A. (1. 9 2014). *Venäjän vastapakotteet kiristävät tuottajan tilipussin tiukalle*. Haettu

26. 9 2014 osoitteesta Suomenmaa:

http://www.suomenmaa.fi/etusivu/ven%C3%A4j%C3%A4n_vastapakotteet_kirist%C3%A4v%C3%A4t_tuottajan_tilipussin_tiu_kalle_7074752.html

Valtiovarainministeriö. (27. 8 2014). *EU:n Venäjä-pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden taloudelliset vaikutukset*. Haettu 20. 11 2014 osoitteesta

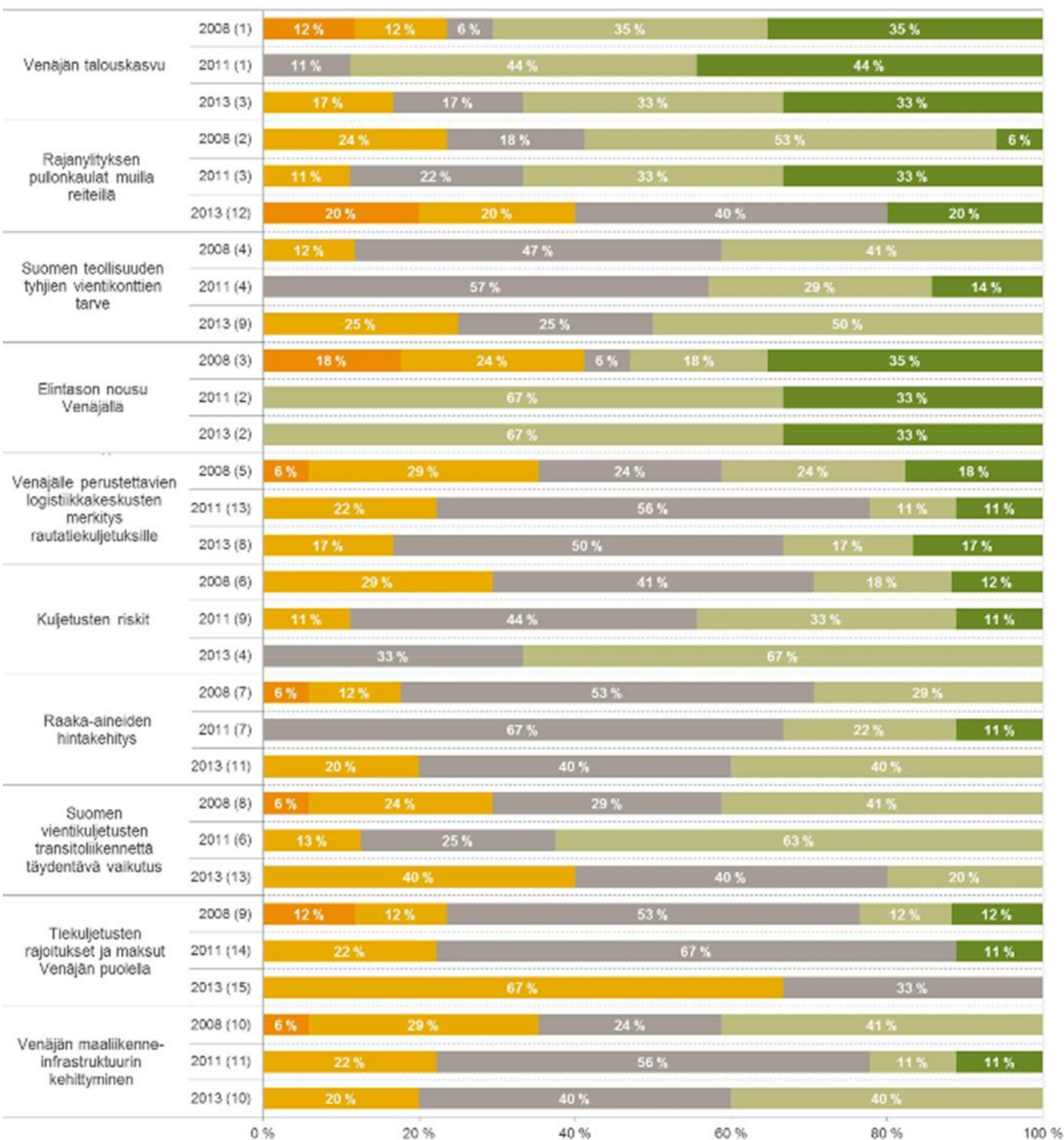
http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/01_budjetit/20140827EUUnVenaejaepakotteet_SUOMI_netti.pdf

Yrittäjät. (2014. 8 2014). *Pakotteet lopettivat koko toiminnan: 12 rekkaa seisoo pihassa*. Haettu 2014. 9 26 osoitteesta Uutisarkisto: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/uutisarkisto/a/etusivun-uutiset/pakotteet-lopettivat-koko-toiminnan-12-rekkaa-seisoo-pihassa>

Eniten liikennettä ja kilpailukykyä lisäävät tekijät

Arvioika seuraavien tekijöiden vaikutusta transitoliikenteen Suomen reitin kilpailukykyyn ja liikenteeseen.

■ Vähentää merkittävästi
 ■ Vähentää jonkin verran
 ■ Ei vaikutusta
 ■ Lisää jonkin verran
 ■ Lisää merkittävästi



0 % 20 % 40 % 60 % 80 % 100 %

Haastattelu kysymykset:

1. Onko EU:n Venäjä pakotteilla ja Venäjän vastapakotteilla ollut vaikutusta yrityksenne?
2. Onko pakotteet vaikuttaneet työn määrään yrityksessänne?
 - a. Mikäli pakotteilla ei ole ollut vielä merkitystä työn määrään uskotteko, että niillä tulee olemaan vaikutusta tulevaisuudessa?
 - b. Mikäli vaikutusta on ollut, kuinka suuri se on? (esim. töiden määrän muutos viime vuoteen verrattuna)
 - i. Onko arvioitu kuinka paljon nämä ylimääräiset työt vaikuttavat yrityksen tulokseen esim. ylitöiden vuoksi?
 - c. täytyykö huolitsijoiden täyttää uusia erilaisia papereita pakotteiden johdosta? Minkälaisista papereista on kyse?
 - d. Onko pakotteet aiheuttanut ylimääräisiä sekaannuksia? Millaisia?
 - i. Minkä toimijoiden kanssa ylimääräinen sekaannus useimmiten tapahtuu?
 - ii. Minkälaiset tuotteet tuottavat eniten selkkausta?
3. Onko pakotteista minkäänlaista hyötyä yrityksellenne?
4. Onko yksikään vakituista asiakkaistanne lopettanut kokonaan tai vähentänyt vientiä pakotteiden vuoksi?
5. Onko yrityksessänne pelkoa siitä miten pakotteet vaikuttavat yritykseen tulevaisuudessa? (esim. pakotteiden tultua asiakkaat aloittavat kilpailuttamaan huolintayrityksiä entistä tarkemmin)
6. Osattiinko yrityksessänne varautua mitenkään pakotteiden tulemiseen?
 - a. Onko yrityksessänne jo varauduttu tulevaisuuteen mikäli pakotteet tulevat säilymään pidempään kuin on kuviteltu tai mikäli pakotteita tulee lisää?