



SUOMEN HUOLINTA- JA LOGISTIKKALIITTO RY

HUOLINTA – AVAIN TOIMIVAAN ULKOMAANKAUPPAAN

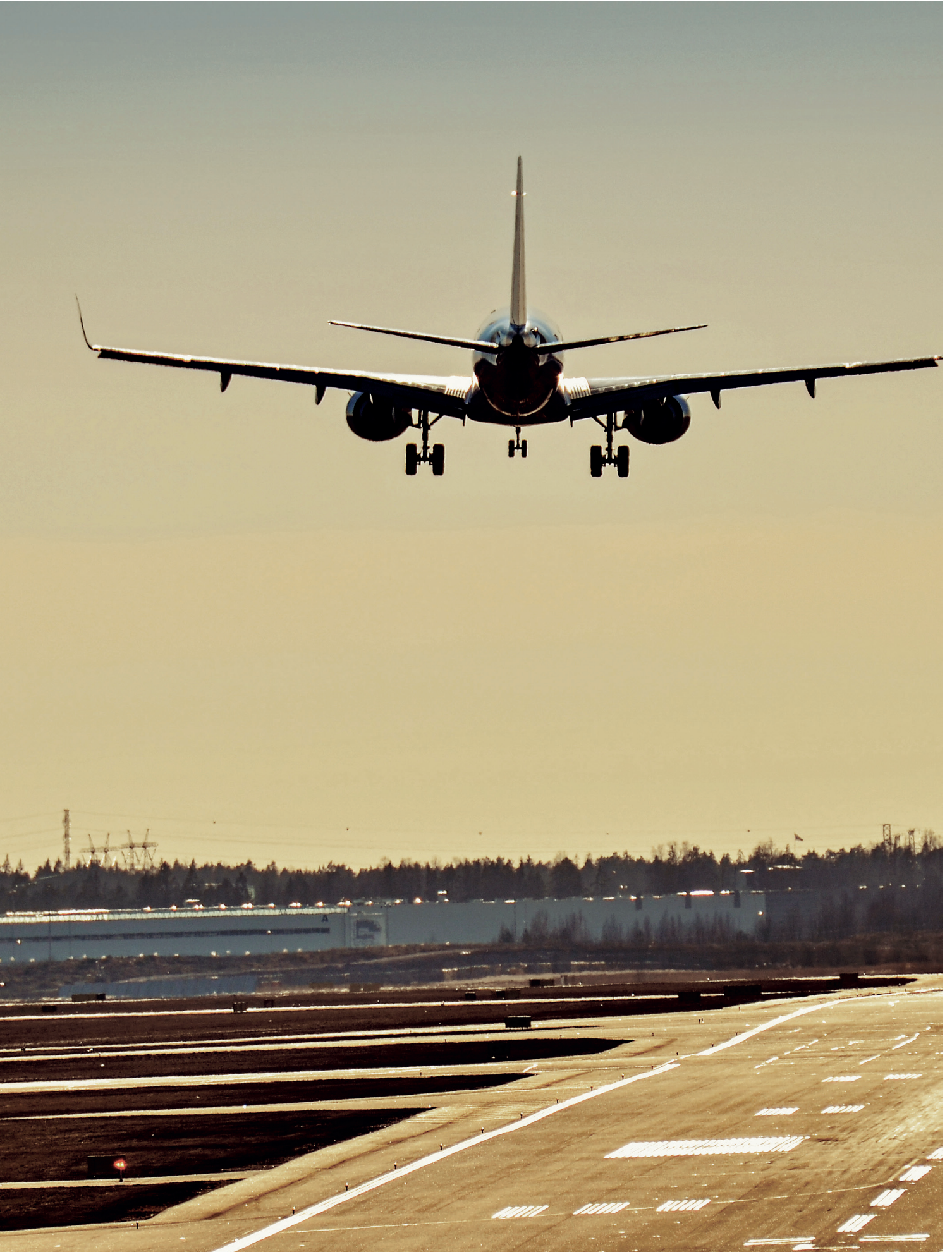
Lauri Ojala
Aleksi Paimander
Eeli Friman
Ilona Kairinen

Julkaistu 10/2020

Sisältö



ESIPUHE	4
Tiivistelmä	5
1 Johdanto	8
1.1 Huolinnan määritelmä	9
1.2 Toimialan historia ja kehitys lyhyesti	9
2 Mitä huolinta on?	14
2.1 Huolitsijan työkenttä meillä ja muualla	15
2.2 Huolinta-alan toimintaperiaatteet	16
2.3 Huolitsijan vastuu toimitusketjussa	19
3 Huolinta-alan markkinat	22
3.1 Huolintamarkkinoiden tunnuslukuja	23
3.2 Huolinta- ja logistiikka-ala sopeutuu kriiseihin nopeasti	25
4 Huolinta-alan merkitys Suomen ulkomaankaupalle ja kansantaloudelle	28
4.1 Suomi kansainvälisissä kilpailukyvn ja logistiikan vertailuissa	29
4.2 Huolinnan merkitys yritysten kilpailukyvyllä	30
4.3 Huolinnan merkitys kansantaloudelle	32
4.4 Huolitsijan rooli tullijärjestelmän toteuttajana	34
5 Huolinta-alan merkitys Suomen huoltovarmuudelle	36
5.1 Huoltovarmuus ja Huoltovarmuusorganisaatio (HVO)	37
5.2 Huolinta-ala ja Suomen huoltovarmuus	37
5.3 Ulkomainen omistus Suomen logistiikkamarkkinoilla	38
6 Huolinta-alan sääntely ja edunvalvonta	40
6.1 Alan kansallinen ja kansainvälinen sääntely	41
6.2 Huolinta-alan edunvalvojat	42
6.3 Keskeiset viranomaistoimijat	44
7 Huolinta-alan näkymät vuoteen 2030	46
7.1 Huolinta-alan trendit	47
7.2 Huolinta-alan tulevaisuudennäkymiä Suomessa	49
8 Johtopäätökset ja yhteenveto	52
LÄHTEET	56
LIITE 1	62
LIITE 2	63



Esipuhe

Tämän raportin tarkoituksena on antaa lukijalle selkeä ja ajantasainen käsitys huolinta-alasta sekä sen yhteiskunnallisesta ja kansantaloudellisesta merkityksestä Suomelle.

Raportti perustuu julkisesti saatavilla oleviin lähteisiin, ja sen on koonnut logscale oy:n työryhmä professori Lauri Ojalan johdolla. Työryhmään kuuluvat nuoremmat konsultit Aleks Paimander, Eeli Friman ja Ilona Kairinen sekä johtava konsultti, DI, FM Leea Kokko.

Työryhmälle ovat antaneet arvokasta asiantuntija-apua KTT Tuomas Kiiski Turun yliopistosta sekä KTM Heidi Sjöblom-Zass saksalaisesta Engagement Global gGmbH -yrityksestä. Myös loppuvuodesta 2020 Turun kaupakorkeakoulussa väittelevä KTM Tuire Pernaa on avustanut raportin loppuunsaattamisessa. Kaikilla kolmella on pitkä ja monipuolinen kokemus kansainvälisestä huolinnasta.

Työn toimeksiantajana on ollut Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL), jonka asetama ohjausryhmä on osaltaan antanut laajan asiantuntemuksensa tekijöiden käyttöön. Ohjausryhmän kokoonpano on seuraava:

Toimitusjohtaja Petri Laitinen Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, puheenjohtaja

Elinkeinopoliittinen asiantuntija Anna Haakana, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Country Manager Erkki Valtonen, Blue Water Shipping Oy, SHLL ry:n autojaoston puheenjohtaja

Air Freight Manager Jarmo Seppälä, CHS Air & Sea Oy, SHLL ry:n lentojaoston puheenjohtaja

Managing Director Marianne Blechingberg, Hacklin Logistics Oy, SHLL ry:n merijaoston puheenjohtaja

Raportin rakenne on seuraava:

Luku 1 esittää huolinnan määritelmän ja alan kehityksen

Luku 2 kuvaa huolinnan toimintaperiaatteet

Luku 3 sisältää huolinta-alan markkinakatsauksen

Luku 4 avaa toimialan kansantaloudellista merkitystä ja roolia ulkomaankaupassa

Luku 5 käsittelee huolinnan merkitystä Suomen huoltovarmuudelle

Luku 6 esittelee toimialan edunvalvontaa, viranomaistoimijoita sekä keskeistä sääntelyä

Luku 7 tarkastelee toimialan tulevaisuudennäkymiä ja haasteita.

Luku 8 tiivistää raportin johtopäätöksiin.

Toivomme, että raportti auttaa lukijaa ymmärtämään huolinta-alan keskeisen – mutta usein näkymättömän – roolin Suomen ulkomaankaupan toimivuuden varmistajana ja sitä kautta maamme taloudellisen hyvinvoinnin turvaajana.

Tiivistelmä

Selvitys avaa huolinta-alan merkityksen Suomen ulkomaankaupan toimivuuden varmistajana ja maamme taloudellisen hyvinvoinnin turvaajana. Huolintatoiminta on tavarantoiminnan, tiedon, rahan sekä kuljetusvälineiden ja -yksiköiden oikea-aikaista, kustannustehokasta ja sääntelymukaista hallintaa ulkomaankaupassa.

Huolintayritykset operoivat maailmankaupassa ostajan, myyjän, kuljetus- ja varastointiyritysten sekä viranomaisten välillä. Huolinta onkin välttämätön, mutta usein näkymätön osa modernia toimitusketjua.

Huolinnan toimikenttä on laajempi kuin minkäläiseksi se helposti mielletään. Toiminnassa tulee huomioida voimassa oleva lainsäädäntö sekä sääntely eri kuljetusmuotojen, tullimuodollisuuksien ja kaupankäynnin rajoitteiden osalta. Kuljetuksiin liittyviä huolinta- ja logistiikkapalveluja täydentää nykyisin laaja kirjo erilaisia lisä- ja neuvontapalveluja.

Kansainväliset kuljetukset vaativat paitsi ammattitaitoa myös useiden toimijoiden yhteistyötä, minkä vuoksi laajat kontakti- ja kuljetusverkostot ovat huolitsijoille elintärkeitä. Kotimaisten ja ulkomaisten alihankkijoiden, edustajien, agenttien ja yhteistyösopimusten määrä lasketaan joka huolitsijalla sadoissa. Verkostojensa avulla huolintaliikkeet pystyvät järjestämään kuljetuksia luotettavasti ympäri maailman.

Suomi on maailmankaupalle avoin talous, jonka hyvinvointi pitkälti perustuu toimivaan ulkomaankauppaan. Kilpailukykyinen ja osaavasti hoidettu vienti ja tuonti ovat taloutemme elinehto; huolinta taas on toimivan ulkomaankaupan edellytys. Huolitsijat varmistavat teollisuuden ja kaupan alan sekä kuljetusyritysten välisen sujuvan toiminnan ja esimerkiksi sen, että kansainvälisen kaupan tullimuodollisuudet hoidetaan kunkin maan sääntelyn mukaisesti. Samalla ala suojaa EU:n sisämarkkinoita epäterveeltä kilpailulta ja huolehtii osaltaan sen turvallisuudesta.

Tarkasteltaessa vain kansantalouden tilinpitoa huolinnan todellinen merkitys ei pääse oikeuksiinsa. Huolinta kuuluu alatoimialaan ”Muu liikennettä palveleva toiminta”, jonka arvonlisäys vuonna 2017 oli 0,4 miljardia euroa. Suomen bruttokansantuotteeseen suhteutettuna tämä on vain 0,2 %.

Huolinnan todellinen merkitys Suomen kansantaloudelle on kuitenkin merkittävästi suurempi. Tavaraviennin ja -tuonnin yhteisarvo oli vuonna 2019 noin 131 miljardia euroa. Huolitsijat käsittelevät tästä 68–103 miljardin

euron osuutta. Vertailun vuoksi: samana vuonna Suomen bruttokansantuote oli Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan noin 241 miljardia euroa.

Vuonna 2018 rahtikuljetuksiin liittyvän palveluviennin ja -tuonnin yhteisarvo oli hieman yli 6 miljardia euroa, josta huolitsijat käsittelevät arviolta 4–5 miljardin euron arvosta.

Huolitsijoiden käsittelemän ulkomaankaupan arvo on siis yli satakertainen toimialan omaan arvonlisäykseen verrattuna. Huolinnan todellinen merkitys ei täten rajoitu vain toimialan omaan osuuteen kansantalouden tilinpidossa, vaan sen mahdollistama ulkomaankauppa heijastuu koko kansantalouteen ja maamme taloudelliseen hyvinvointiin.

Kotimaisten huolintayritysten tulevaisuus on vahvasti sidottu talouden ja Suomen ulkomaankaupan kehitykseen, mutta myös uudet teknologiat tulevat monin tavoin muuttamaan toimialaa. Esimerkiksi digitalisaatio tulee parantamaan kuljetusketjujen läpinäkyvyyttä, lähetysten seurantaa ja kuljetusten kustannustehokkuutta. Teknologisen kehityksen lisäksi myös ympäristö- ja turvallisuussääntelyn muutokset tulevat lähivuosikymmeninä vaikuttamaan huolinta- ja logistiikka-alaan merkittävästi.

Laajan toimenkuvan ja alaan vaikuttavien muutosten vuoksi huolinta- ja logistiikka-alan toimijoilta vaaditaan nopeaa mukautumiskykyä sekä jatkuvaa oppimista. Tällä hetkellä yksi alan haasteista on pula osaavasta työvoimasta. Alan houkuttelevuus on viime vuosina jonkin verran parantunut, mutta Suomen ulkomaankaupan toiminnalle kriittisen huolinta-alan suosiota ja tunnettuutta on tarpeen kehittää määrätietoisesti myös tulevaisuudessa.

Huolinta edellyttää sellaista asiantuntemusta ja verkostoa, johon ulkomaankauppaa harjoittavalla kuljetusasiakkaalla itsellään ei usein ole resursseja tai tarvittavaa osaamista. Huolitsijat tarjoavat asiakkailleen mahdollisuuden keskittyä omaan ydintoimintaan sekä keventävät riskiä ja vastuuta järjestäessään kansainvälisiä kuljetuksia heidän puolestaan. Ne toimivat tehtävässään asiakkailleen yhden pysähdysten palveluna.

Laajemmin huolinnan vaikutukset näkyvät kuljetusten ja tullitoiminnan sujuvuudessa, kustannustehokkuudessa, yritysten logistisessa kilpailukyvyssä, ympäristötavoitteiden toteutumisessa, huoltovarmuudessa sekä koko kansantalouden toiminnassa.

Termit ja lyhenteet

3 PL, 4 PL

Third / Fourth Party Logistics; kolmannen / neljännen osapuolen logistiikka

AEO

Authorised Economic Operator; AEO-toimija on yritys, joka on saanut Tullin turvallisuustodistuksen tullaus- ja logistiikkatoiminnoilleen ja on sen vuoksi oikeutettu etuihin koko EU:n alueella ja osin myös sen ulkopuolella.

AI

Artificial Intelligence; tekoäly

AR

Augmented Reality; lisätty todellisuus

CLECAT

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services; eurooppalainen logistiikka-, huolinta- ja tullialan toimialajärjestö

CN

The Combined Nomenclature; Euroopan unionin yhdistetty tullinimikkeistö

DG Move

Directorate-General for Mobility and Transport. Euroopan komission pääosasto, joka keskittyy unionin toimintapolitiikkaan liikenteen ja liikkumisen osalta.

DG Taxud

Directorate-General for Taxation and Customs Union. Euroopan

komission pääosasto, joka keskittyy unionin verotukseen ja tulliliiton toimintaan.

EASA

European Union Aviation Safety Agency; EU:n alainen Euroopan lentoturvallisuusvirasto

ECON

Talous- ja raha-asiain valiokunta Euroopan Parlamentissa

ECOSOC

UN Economic and Social Council; YK:n talous- ja sosiaalineuvosto

EMSA

European Maritime Safety Agency; EU:n alainen Euroopan meriturvallisuusvirasto

ERA

European Union Agency for Railways; Euroopan rautatievirasto

ETA

Euroopan talousalue

EU ETS

EU Emission Trading System, EU:n päästökauppajärjestelmä

FIATA

The International Federation of Freight Forwarders. Huolinta-alan maailmanlaajuinen kattojärjestö.

FIMEA

Lääkealan turvallisuus- ja kehittämiskeskus Suomessa

HVK

Huoltovarmuuskeskus

HVO

Huoltovarmuusorganisaatio

IATA

International Air Transport Association; Kansainvälinen ilmakuljetusliitto

ICAO

International Civil Aviation Organization; Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, joka on osa YK:n järjestelmää

ICC

International Chamber of Commerce; Kansainvälinen kauppakamari

IMO

International Maritime Organization; Kansainvälinen merenkulkujärjestö, joka on osa YK:n järjestelmää

INTA

Kansainvälisen kaupan valiokunta Euroopan Parlamentissa

IoT

Internet of Things; esineiden internet

IPCC

Intergovernmental Panel on Climate Change; YK:n alainen hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli

IRU

International Road Transport Union

KMYK

Kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot

Konsolidointi

Eri lähettäjien lastien yhdistäminen yhteen kuljetusyksikköön (esimerkiksi kontti) taloudellisuuden

ja logistisen tehokkuuden saavuttamiseksi.

LiV

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LVM

Liikenne- ja viestintäministeriö

MARPOL

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships; IMO:n kansainvälinen merenkulun ympäristökonventio

MMM

Maa- ja metsätalousministeriö

MTO

Multimodal Transport Operator. Rahdinjärjestelijä/-kuljettaja, joka on erikoistunut multimodaali- eli useampaa eri kuljetusmuotoa käyttäviin kuljetuksiin. Kuljetussopimuksissa MTO on usein sopijaosapuoli ja vastuussa koko kuljetuksesta. MTO:t käyttävät usein FIATA:n Multimodal Transport – dokumenttia. MTO:iden toiminta on hyvin lähellä huolitsijaa (freight forwarder), ja termejä käytetään usein synonyymeinä.

Neo Bulk

Rahtityyppi, joka koostuu yksiköidyistä tavaroista, jotka ovat laskettavia ja joita käsitellään yksiköinä. Neo Bulk- tavaraa ei ole kuitenkaan pakattu esimerkiksi rahtikontteihin. Esimerkkeinä niputettu puutavara tai raskaat koneet.

NSF

Nordiskt Speditörförbund; Pohjoismainen Speditööriliitto

Palta

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

PSYM

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset; myös

muodossa NSAB: General Conditions of Nordic Association of Freight Forwarders

SHLL

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

SKAL

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

SM

Sisäministeriö

STM

Sosiaali- ja terveysministeriö

TEM

Työ- ja elinkeinoministeriö

TEU

Twenty-foot equivalent unit; rahtitavara liikenteen konttikapasiteetin mittayksikkö; vastaa 20 jalan pituisen standardikontin tilavuutta

TOL

Tilastokeskuksen toimialaluokitus

Traficom

Liikenne- ja viestintävirasto; LVM:n alainen lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen

TRAN

Euroopan Parlamentin Liikenne- ja matkavaliokunta. Huolinta-alan toiminnan kannalta yksi keskeisistä EP:n valiokunnista.

TUKES

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto; TEM:n ohjauksessa ja valvonnassa toimiva lupa-, rekisteri- ja valvontaviranomainen

UIC

International Union of Railways, kansainvälinen rautatieyhtiöiden liitto

UM

Ulkoministeriö

UNCITRAL

UN Commission on International Trade Law; YK:n kansainvälisen kauppaoikeuden komissio

UNCTAD

UN Conference on Trade and Development; YK:n kauppaa- ja kehityskonferenssi

UNECE

UN Economic Commission for Europe; YK:n Euroopan talouskomissio

UNESCAP

The United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific; YK:n Aasian ja Tyynenmeren rantavaltioiden talous- ja sosiaalikomissio

WCO

World Customs Organization; Kansainvälinen tullijärjestö

VM

Valtiovarainministeriö

VR

Virtual Reality; virtuaalitodellisuus

WTO

World Trade Organization; Maailman kauppajärjestö

VaV

Eduskunnan valtiovarainvaliokunta

Väylävirasto

LVM:n alainen keskushallinnon virasto, joka vastaa valtakunnallisen tie- ja rataverkon sekä vesiväylien ylläpidosta.

YTS

Yhteiskunnan turvallisuusstrategia



1

JOHDANTO

1.1 HUOLINNAN MÄÄRITELMÄ

Huolintatoiminta on erittäin tärkeä, mutta monelle suhteellisen tuntematon osa toimivaa ulkomaankauppaa. Lyhyesti sanottuna se on tavarantoimituksen, tiedon, rahan sekä kuljetusvälineiden ja -yksiköiden¹ liikkumisen oikea-aikaista ja kustannustehokasta hallintaa maailmankaupassa ostajan, myyjän, kuljetus- ja varastointiyri-tyritysten sekä viranomaisten välillä.

Huolinnan ammattilaiset myös pyrkivät varmistamaan, että tavaratoimitukset hoidetaan sääntelynmukaisesti ja että kuljetusasiakkaan ja yhteiskunnan asettamiin ympäristövaatimuksiin vastataan. Tässä tehtävässä huolitsijat luonnollisesti toimivat kauppa- ja kuljetusta- pahtuman osapuolilta saamansa tiedon va- rassa.

Vienti- tai tuontitoimeksiannon hoitaminen edellyttää koordinoitua yleensä useiden mai- den välillä. Yksinkertaisinkin kansainvälinen kuljetus vaatii monien eri toimijoiden yhteis- työtä, minkä vuoksi laajat kontakti- ja kulje- tusverkostot ovat elintärkeitä huolinta-alan yrityksille.

Verkostojensa avulla huolinnan ammattilaiset pystyvät järjestämään kuljetuksia luotettavas- ti ympäri maailman ja näin osaltaan turvaa- vat Suomen ulkomaankaupan kilpailukyvyyn. Huolinta siis vastaa teollisuuden ja kaupan alan sekä kuljetusyritysten välisestä sujuvasta toiminnasta ja toimivasta maailmankaupasta.

Huolintaa harjoittavasta yrityksestä tai sen edustajasta käytetään termiä huolitsija². Huo- litsija suunnittelee ja toteuttaa kuljetusasiak- kaansa lukuun ulkomaankaupan kansainväli- siin kuljetuksiin liittyviä huolintatoimeksiantoja.

Huolintayritykset ovat logistiikkasektorilla toi- mivia yrityksiä, jotka tuottavat ja välittävät huolinta- ja logistiikkapalveluita asiakkaiden hyvinkin vaihteleviin tarpeisiin. Huolintayri- tyksien asiakkaat ovat pääasiassa ulkomaan- kauppaa käyviä teollisuuden ja kaupan alan yrityksiä, mutta asiakaskuntaan kuuluvat nykyisin myös monet business to customer (B2C) -toimijat mm. verkkokaupan ja paket- tiliikenteen kasvun takia.

Asiakkaana voi olla niin pieni vienti- tai tuon- tiyrittäjä yksittäisen kuljetustoimeksiantonsa kanssa kuin vaikkapa iso teollinen tai kaupan alan toimija, jolla on pitkäkestoisempi tarve viedä tai tuoda joskus suuriakin määriä tuot- teita maailmanlaajuisilla markkinoilla.

Huolinta-alan maailman kattojärjestö FIATA:n laatimaa huolintatoiminnan määri- telmää käyttävät myös alan eurooppalainen edusjärjestö CLECAT sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL). Tähän perustuva SHLL:n määritelmä on seuraava:

”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoi- tetaan tavarantoimitukseen, yhteislas- tautukseen, varastointiin, käsittelyyn, pak- kaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapal- veluja.

Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimer- kiksi tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut, tavaraa koskevien virallisten il- moitusten antaminen, vakuutusten mer- kitseminen tavaralle sekä tavarantoimitus- tien asiakirjojen laatiminen, kerääminen tai maksaminen.

Huolintapalveluihin sisältyvät myös ta- varantoimitukseen, käsittelyyn tai varas- tointiin liittyvät tieto- ja viestintäteknii- kkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta koko- naisuudessaan.”

Määritelmien kirjon ja ”huolinta”-termin usein heikon tunnettuuden vuoksi moni alan toimija kutsuukin itseään esimerkiksi logistiikkapalve- luyritykseksi tai 3PL- tai 4PL-toimijaksi huo- lintayrityksen sijaan.³ Tässä raportissa huo- lintayrityksellä tarkoitetaan yrityksiä, joiden toiminta vastaa FIATA:n määritelmää.

1.2 TOIMIALAN HISTORIA JA KEHITYS LYHYESTI

Huolitsijat ovat ammattikunta, jonka perus- luonne on pysynyt samana jo pitkään; tarkoi- tuksena on järjestää tavaroiden kansainväli- nen kuljetus paikasta toiseen mahdollisimman sujuvasti ja taloudellisesti. Maailman van-

¹ Kuljetuksissa käytettävä pakkauskokonaisuus; huolinnan kontekstissa nämä ovat esim. trailereita tai kontteja. <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/termit/> ² Ruots. spedition, speditör; engl. freight forwarding, freight forwarder; saks. Spedition, Spediteur ³ 3PL = third party logistics, ”kolmannen osapuolen logistiikkatoimija”; nämä hallinnoivat osittain tai kokonaan asiakkaidensa toimitusketjuja ulkoisina logistiikkapalveluiden tuottajina. 4PL-toimijat hallitsevat asiakkaidensa toimitusketjuja ja niiden tietovirtoja yleensä kokonaisvaltaisemmin kuin 3PL-toimijat, mutta termien sisältö ei ole täysin vakiintunut.

himpana pidetty huolintaliike, itävaltalainen Gebrüder Weiss, aloitti toimintansa jo vuonna 1474. Suomessa huolinta-alan juuret ulottuvat 1850-luvulle. Kuvio 1 esittää Suomen huolinta-alaan vaikuttaneita keskeisiä tapahtumia 1950-luvulta lähtien.

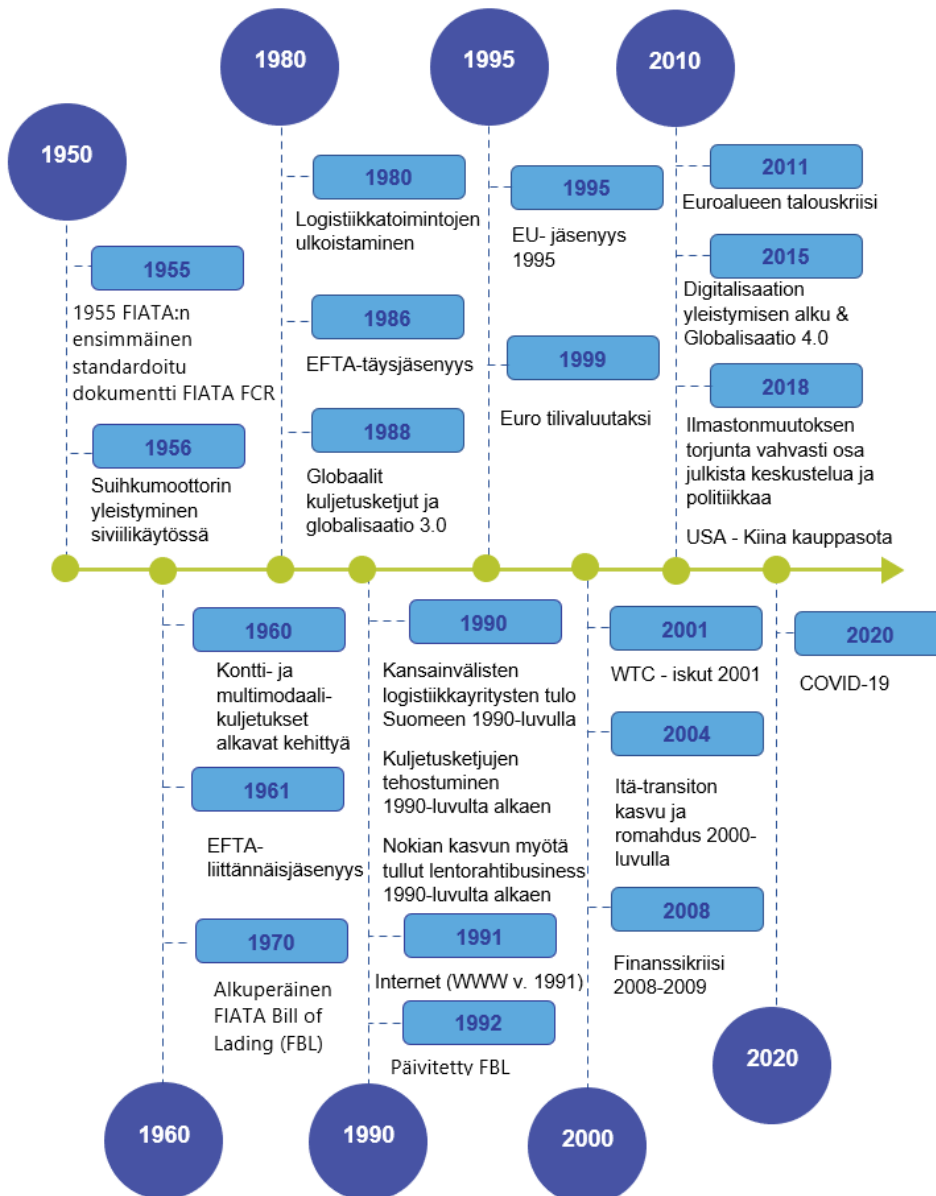
1950- ja 1960-luvuilla kuljetusvälineiden ja -yksiköiden teknologinen kehitys kiihtyi. Suomen liittyminen Euroopan vapaakauppajärjestö EFTA:n liitännäisjäseneksi vuonna 1961 ja sittemmin täysjäseneksi vuonna 1986 oli

merkittävä muutos maamme ulkomaankaupalle.

1980-luvulla teollisuudessa ja kaupan alalla vahvistui maailmanlaajuinen trendi alen-
taa kustannuksia ja minimoida varastotasoja. Tämä kasvatti yritysten tarvetta ulkoistaa logistiikkatoimintojaan, mikä puolestaan lisäsi huolintaliikkeiden käyttöä kansainvälisissä kuljetuksissa (Posti ym. 2009, WTO 2010). Samalla huomattiin, että logistiikan hyvä hallinta on myös tärkeä kilpailutekijä eikä vain pakollinen kustannus.

KUVIO 1

Keskeisiä Suomen huolinta-alaan vaikuttaneita tapahtumia 1950–2020



1980-luvulla huolitsijan rooli muuttui kuljetusten välittäjästä ja tullaajasta toimijaksi, joka pystyi ottamaan koko kuljetustapahtuman vastuulleen eli toimimaan ns. sopimusrahdinkuljettajana. Tämä maailmanlaajuinen kehitys jatkui 1990-luvulla. Muutos välittäjästä sopimusrahdinkuljettajaksi kasvatti samalla huolitsijoiden vastuuta kuljetustapahtumassa (ks. myös Kuvio 7).

1990-luvulla isot kansainväliset ja valtiolliset logistiikkayritykset rantautuivat Suomeen palvellakseen paremmin nopeasti kansainvälistyneitä suomalaisyrityksiä, erityisesti Nokkia. Merkittäviä huolintamarkkinoille tulleita yrityksiä olivat esimerkiksi saksalaiset DHL ja DB Schenker, ranskalainen Geodis ja Pohjoismaissa postilaitokset. Vuonna 1995 Suomi liittyi Euroopan unioniin ja otti myöhemmin valuutakseen euron. EU-jäsenyys, euron käyttöönotto ja euroalueen synty muuttivat merkittävästi Suomen ulkomaankaupan toimintaympäristöä sekä EU:n sisämarkkinakaupassa että maailmanlaajuisesti. (Kuvio1)

1990- ja 2000-luvuilla kansainvälinen kauppa kasvoi nopeasti ja kuljetusketjut muuttuivat yhä globaalimmiksi. Tätä edistivät esimerkiksi tieto- ja kuljetusteknologian ja tieto- ja kul-

jetusmarkkinoiden kehitys sekä vapaakaupan laajentuminen. Erityisesti internetin synty sekä nopeasti parantunut ja halventunut sähköinen tiedonsiirto mullistivat toimintaa. Samalla ripeästi lisääntynyt konttiliikenne paransi toimitusketjujen kustannustehokkuutta.

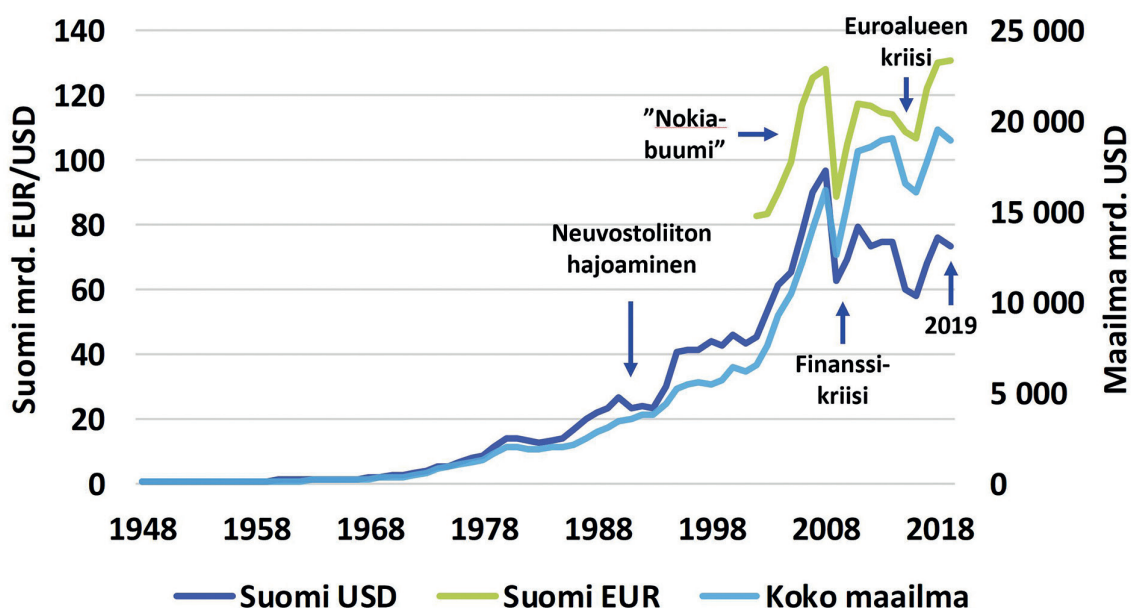
2000-luvulla nähtiin Suomen kautta kulkevan Venäjän tuontiliikenteen eli transitoliikenteen nousu ja romahdus. 1990- ja 2000-luvuilla huolinta-ala myös keskittyi merkittävästi, kun nykyiset suuret kansainväliset huolinta- ja logistiikkayritykset laajentuivat globaalisti luoden entistä kustannustehokkaampia ja kattavampia kuljetusverkostoja.

Maailmankauppa on kasvanut lähes katkeamatta koko sodanjälkeisen ajan; vain kesällä 2008 alkaneen finanssikriisin ja vuosien 2015–2016 euroalueen ja muun maailmantalouden hidastuminen ovat tätä kehitystä merkittävästi häirinneet. Vuoden 2020 maailmanlaajuisen koronapandemian vastaiset toimet ovat myös supistaneet maailmankauppaa, tilanteen nyt tiedossa olevista vaikutuksista enemmän alla.

Yhdysvaltain dollareissa mitattu Suomen ulkomaankauppa on viime vuosikymmeninä

Kuvio 2

Maailman ja Suomen tavara- ja palvelukaupan volyyymi 1948–2019, miljardia Yhdysvaltain dollaria sekä Suomen ulkomaankauppa (tavaravienti ja -tuonti) 2002–2019, miljardia euroa (Lähteet: dollarimääräiset luvut: WTO; euromääräiset luvut 2002–2019: Suomen Tulli)



taantunut mm. Neuvostoliiton hajoamisen, finanssikriisin ja euroalueen talouskriisin aikana. (Kuvio 2)

Suomen Tullin tilastoima euromääräinen ulkomaankauppa ylitti vuonna 2019 aiemman huippuvuoden 2008 tason, mutta maailman kauppajärjestö WTO:n tilastoima dollarimääräinen ulkomaankauppa on edelleen selvästi vuoden 2008 tasoa alempana. Ero johtuu pääosin valuuttakurssien muutoksista ja osin hie- man erilaisista tilastointikäytännöistä.

COVID-19-pandemian aiheuttamat toimenpiteet ovat näkyneet taloudessa nopeasti ja kipeästi: esimerkiksi maaliskuussa 2020 Yhdysvaltain dollareissa mitattu maailmankauppa supistui noin 12 prosenttia vuoden takaiseen verrattuna (Maailmanpankki 2020a).

Maailmanpankki ja WTO arvioivat kesäkuussa 2020, että koko maailmankauppa supistuu nyt ensimmäistä kertaa toisen maailmansodan jälkeen ja jää noin 2 prosenttia vuoden 2019 tasosta. Teollisuusmaiden ulkomaankaupan arvioidaan vähenevän vuonna 2020 yhteensä jopa 10 prosenttia. Raportin kirjoitushetkellä arviot pandemian vaikutuksista talouteen täsmentyvät kuitenkin jatkuvasti eikä tarkan numeerisen ennusteen muodostaminen ole nykyisessä ympäristössä mahdollista.

Nämä talouden ja ulkomaankaupan muutokset vaikuttavat myös kansainvälistä kuljetuksia toteuttavaan huolinta-alaan niin meillä kuin maailmallakin. Mikäli kaupankäynti vähenee, myös huolinta-alan toimijoiden työt vähenevät, ja kun kauppa elpyy, näitä palveluja tarvitaan enemmän sekä tuonnissa että viennissä.

Markkina-analyysiyri-työs Transport Intelligen- cen (Ti) julkaiseman Global Freight Logistics 2020 -raportin mukaan alan maailmanlaajuinen liikevaihto olisi supis- tunut vuonna 2020 vain 2 prosenttia⁴; pandemian todelliset kokonaisvaikutukset nähdään kuitenkin vasta muutaman vuoden viiveellä. Huolinta-alan tulevaisuu- dennäkymiä ja niihin vaikuttavia keskeisiä muutosajureita käsitellään tarkemmin Luvussa 7.

**Huolinta on tavar-
an, tiedon,
rahan sekä kuljetusvälineiden ja
-yksiköiden liikkumisen oikea-aikaista
ja kustannustehokasta hallintaa
maailmankaupassa ostajan, myyjän,
kuljetus- ja varastointiyri-tysten sekä
viranomaisten välillä**



SEA WIND
TALLINN
IMO 7128332



2 MITÄ HUOLINTA ON?

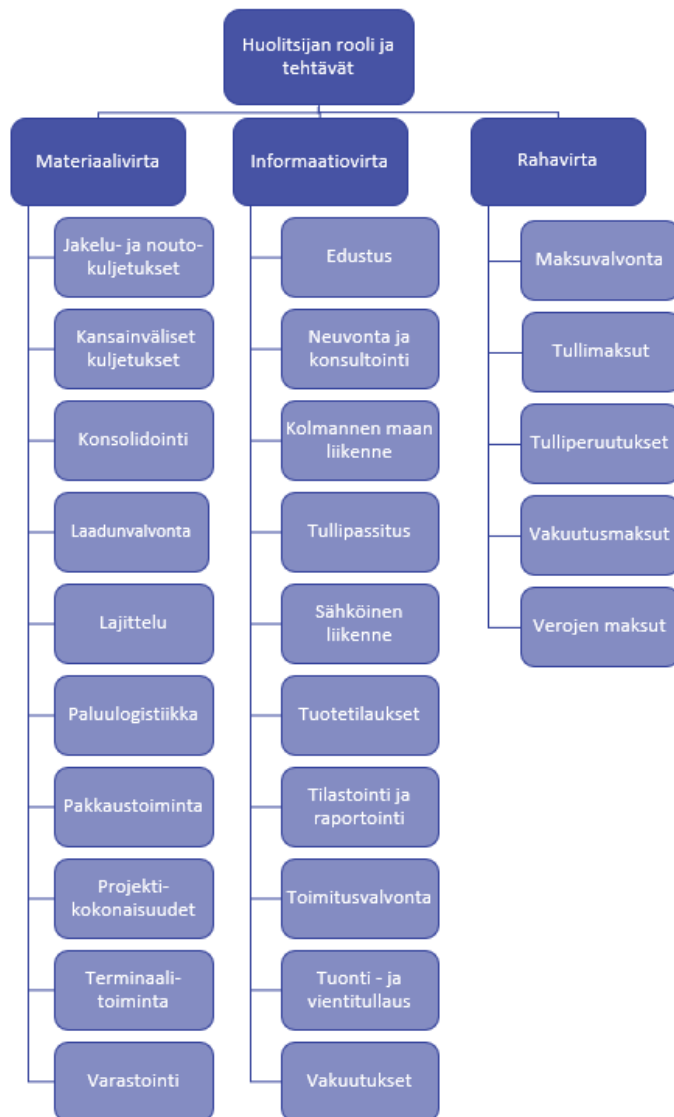
2.1 HUOLITSIJAN TYÖKENTÄ MEILLÄ JA MUUALLA

Huolinta on olennainen osa useaa tavarakuljetuksen prosessia, ja huolintatoimeksiannot voivat koostua hyvin monipuolisesta tehtäväjoukosta (Kuvio 3). Erityisesti informaatiovirtojen hallinta on nykyisin keskeinen osa huolitsijoiden työtä. Vastoin yleistä käsitystä huolinta ei siis ole pelkästään tavarakuljetusten ”välikätenä” toimimista.

Suomessa huolintapalvelujen tarjoaminen ei ole luvanvaraista liiketoimintaa, vaan periaatteessa kuka tahansa voi perustaa huolintayrityksen. Tehtävässä menestyäkseen am-

mattitaitoisella huolintaliikkeellä on kuitenkin oltava toimivat sidosverkostot ja ymmärrys myös muiden maiden toiminnasta. Toimitusketjut ovat ulkomaankuljetuksissa usein pitkiä, ja luotettavia yhteistyökumppaneita tarvitaan läpi koko ketjun.

Toimiva kansainvälinen yhteistyöverkosto on välttämätön myös sen vuoksi, että asiakas saa luotettavan tiedon toimeksiannon kustannuksista, toteutusajasta sekä muista siihen liittyvistä olennaisista seikoista. Vakiintunut kumppaniverkosto, palvelu- ja hintasopimukset sekä yhteisesti sovitut prosessit ovat erittäin tärkeä osa huolintatoimintaa, ja niiden täytyy



KUVIO 3

Huolitsijan roolit ja tehtävät (Kuvio: Ritvanen ym. 2011 Relander, S. 2011 mukaan)

olla olemassa jo silloin, kun toiminta aloitetaan. Jokaisella huolintaliikkeellä onkin vähintään useita satoja yhteistyösopimuksia kotija ulkomaisten alihankkijoiden, edustajien ja agenttien kanssa.

Osa toiminnoista vaatii erilaisia pakollisia toimilupia tai vapaaehtoisia valtuutuksia. Esimerkki vapaaehtoisesta valtuutuksesta on AEO-status⁵. AEO-toimija on yritys, joka on saanut Tullin turvallisuustodistuksen tullaus- ja logistiikkatoiminnoilleen ja on sen vuoksi oikeutettu etuihin koko EU:n alueella. AEO-toimijan statuksen saamista voi helpottaa, mikäli huolintayritys on aikaisemmin hakenut itselleen valvottu edustaja -hyväksynnän, jonka myöntää valvova viranomais (Traficom) (Euroopan komissio 2020a). Erityisesti lentokuljetuksien toteuttaminen vaatii huolintayrityksiltä yhteistyötä viranomaisten kanssa ja useiden asianmukaisten lupien ja turvaselvityksien hankkimista.

Monissa kehittyvissä maissa tullausasiakirjat laatii tullimeklari (eng. customs broker), joka saa (tyypillisesti henkilökohtaisen) toimiluvan kyseisen maan tullilaitokselta. Tullimeklarin palvelujen käyttö voi myös olla pakollista; näin on esimerkiksi eräissä Aasian ja Afrikan maissa.

Huolintatoiminnan määritelmä voi vaihdella maasta ja markkinasta toiseen, ja alan tilastointi on hajanaista. Toimijoiden oikeudet ja velvollisuudet on voitu myös kirjata lakiin kuten Keski-Aasian maissa. Syitä tähän voivat olla esimerkiksi toimijoiden vastuun määrittäminen, toimijoiden viranomaisvalvonta tai ulkomaisten toimijoiden markkinoille pääsyn rajoittaminen tai jopa estäminen.

2.2 HUOLINTA-ALAN TOIMINTAPERIAATTEET

Huolintayritykset organisoivat monenlaisia teollisuuden ja kaupan alan tarvitsemia ulkomaankuljetuksia, joissa liikkuu laaja kirjo tuotteita. Näistä valtaosa kulkee tavallisissa konteissa tai perävaunuissa. Sen sijaan esimerkiksi vaaralliset aineet, lämpösäädellyt tuotteet tai riippuvaatteet tarvitsevat niille räätälöityjä kuljetus- ja käsittelytapoja. Myös projektitoimitusten ja erikoiskuljetusten onnistunut toteutus vaatii paljon osaamista.

Vastoin yleistä käsitystä huolinta ei ole pelkästään tavarakuljetusten ”välikätenä” toimimista.



⁵ AEO = Authorised Economic Operator, ”valtuutettu talouden toimija”. Suomessa AEO-valtuutuksen saanut yritys saa mm. Tullin yleisvakuuden alennuksia tai vapautuksen sekä tullivalvontaan liittyvien tarkastusten helpotuksia ja tiettyjä Tullin myöntämiä lupia muita nopeammin kaikissa EU-maissa. AEO-valtuutus ei ole edellytys EU:n ulkorajat ylittävälle kaupalle, mutta se nopeuttaa tavaravirtoja myös EU:n ulkopuolella sitä mukaa kun AEO-ohjelma laajenee myös Maailman tullijärjestö WCO:n jäsenvaltioiden piirissä. Ks. tarkemmin: <https://tulli.fi/yritysassiakkaat/tulli-asiakkaana/aeo-toimija>

Huolintayritykset toteuttavat myös kolmansien maiden välistä liikennettä eli kuljetuksia sellaisten maiden välillä, joissa huolitsijalla ei ole omaa toimipaikkaa. Kun suomalainen huolitsija järjestää kuljetuksen esimerkiksi Kiinasta Saksaan, vaatii toimeksianto onnistuakseen laajan ja toimivan kontaktiverkoston myös kolmansissa maissa.

Pääosa huolintayritysten toimeksiannoista on valmistettuja tuotteita; raaka-aineiden irtolastikuljetuksiin huolitsijat eivät yleensä osallistu. Kuljetustarpeet vaihtelevat yksittäisistä paketeista osakuormiin ja täyskuormiin. Jälkimmäiset täyttävät esimerkiksi kokonaisen kontin tai perävaunun, joka siirretään sellaisenaan määränpähän. Lisäksi huolintayritykset käsittelevät monenlaisia erikoiskuljetuksia

sekä projektitoimituksia. Kuvio 4:ssä esitetään esimerkinomaisesti tyypillisiä huolitsijoiden hoitamia tavaralajeja.

Huolintayritykset eivät ole sidottuja vain yhteen kuljetusmuotoon, vaan ne hyödyntävät kaikkia eri kuljetusmuotoja rakentaessaan asiakkaidensa tarpeisiin sopivia kansainvälisiä kuljetuksia. Esimerkiksi Euroopan ja Aasian välillä 10–14 vuorokautta kestävä junakuljetus voi olla soveltuvin ratkaisu kuljetusasiakkaalle tilanteessa, jossa 7–10 viikon laivakuljetus on liian hidaskäsittelevä ja käsittelyineen 3–4 vuorokautta kestävä lentokuljetus taas liian kallis. Näin asiakkaan ei tarvitse olla yhteydessä kuin yhteen toimijaan. Huolinta-alan maailman kattojärjestö FIATA luonnehtiikin huolitsijoita toimitusketjujen arkkitehteiksi.

Kuvio 4

Tyypillisiä huolitsijan hoitamia tavaralajeja ja alustyyppöjä meritse tapahtuvassa ulkomaankaupassa.



Kuvio 5 esittää esimerkinomaisesti huolintayrityksen järjestämän ulkomaankaupan kuljetusprosessin. Ennen lähteyksen varsinaista kuljetusta asiakkaan on hyväksyttävä kuljetusmuoto, siihen liittyvät kustannukset ja toimitusaika sekä varmistettava riittävä pakkaustapa kuljetusta varten. Nämä sovittuaan huolintaliike ottaa loput kuljetukseen liittyvät asiat hoitaakseen.

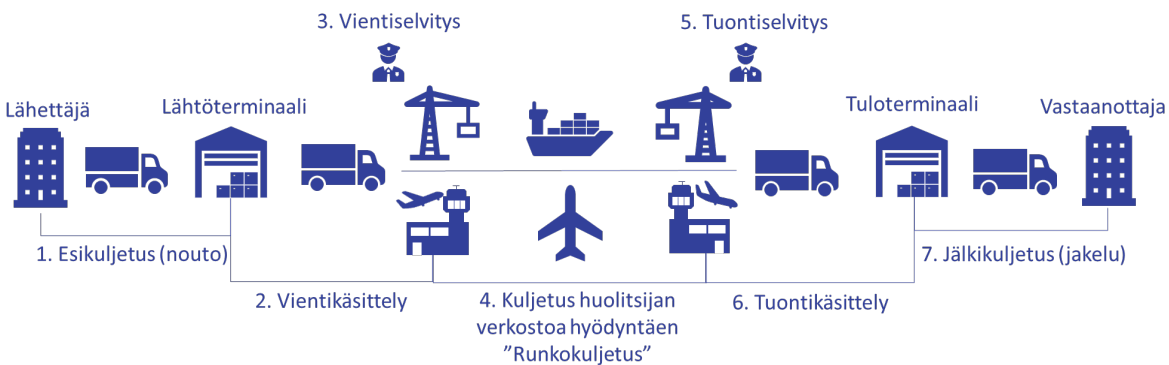
Vaiheessa 1 huolitsija organisoi kotimaan alirahdinkuljettajan kanssa lähteyksen noudon

asiakkaalta huolintayrityksen terminaaliin. Huolitsija voi hoitaa tämän vaiheen myös itse, mutta se ei ole kovin tavanomaista. Kun lähteyks otetaan kuljetettavaksi, sen kunto, lailisuus, määrä ja dokumenttien oikeellisuus tarkistetaan.

Lähteyksen saavuttua terminaaliin Vaiheessa 2 huolintayritys voi tarjota asiakkaalleen esimerkiksi lajitteluun, pakkaukseen, pakkaussuunnitteluun tai laadunvarmistukseen liittyviä lisäpalveluja. Tässä vaiheessa huolin-

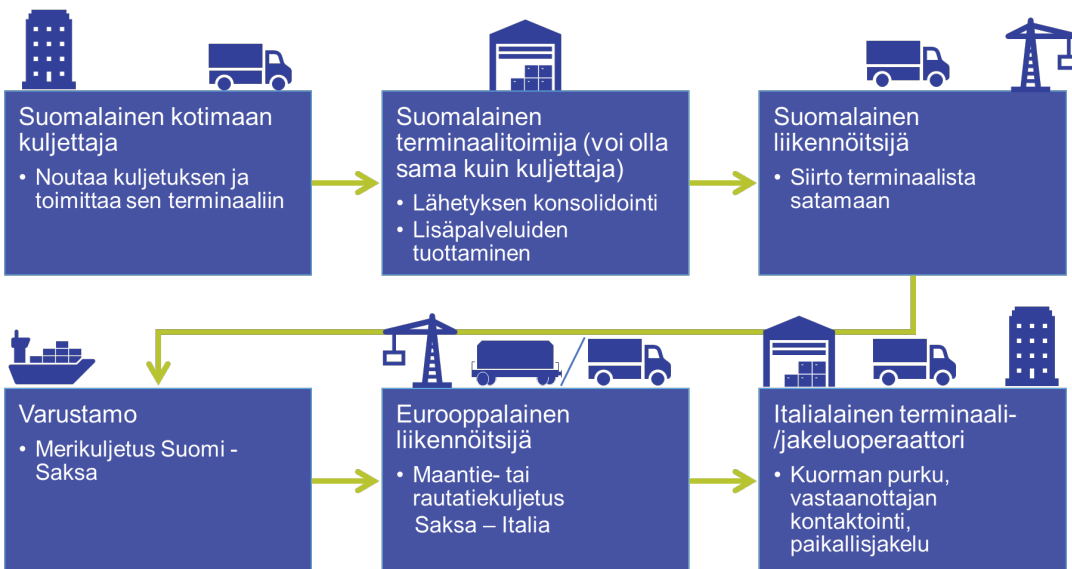
KUVIO 5

Yksinkertaistus ja esimerkki huolitsijan hoitamasta ulkomaankaupan vientikuljetusprosessista



KUVIO 6

Yksinkertaistettu esimerkki kappaletavaran kuljetuksesta sisäkaupassa



tayrytykset yleensä kokoavat useamman lähteyksen yhdeksi isommaksi kokonaisuudeksi ennen eteenpäin lähettämistä. Konsolidointi⁶ mahdollistaa kuljetuskapasiteetin tehokkaan käytön eli edullisemman rahtihinnan ja ympäristöystävällisemmät kuljetukset.

Vaiheessa 3 vientilähetys vielä vientiselvitettään valmistelun jälkeen. EU:n sisämarkkina-kaupassa vienti- ja tuontiselvitystä ei vaadita lainkaan (ks. Kuvio 6., vaiheet 3 ja 5). Sen tekee huolintayritys tai ulkopuolinen tullaukseen erikoistunut toimija tai tullimeklari. Tullitoimintojen jälkeen huolintayritys toimituttaa lähteyksen kuljetusmuodon mukaan lähtömaan terminaaliin, josta terminaalitoimija lastaa sen ulkomaankuljetuksesta vastaavan rahdinkuljettajan kuljetusvälineeseen.

Vaiheessa 4 lähetys siirtyy lähtömaan terminaalista kohdemaan terminaaliin. Kuvio 5 esittää tämän runkokuljetuksen yhtenä siirtymänä, mutta todellisuudessa tavara voi kulkea usean eri välietapin kautta ja siirtymässä on mahdollisesti mukana useampi eri rahdinkuljettaja. Kuljetuksen aikaiset ongelmat tai yllättävät tapahtumat voivat myös muuttaa alkuperäistä reittiä. Mikäli asiakas sopii kuljetuksesta itsenäisesti, hän joutuu mahdollisessa ongelmatilanteessa selvittämään vaihtoehtoiset reitit ja sopimaan jokaisesta välivaiheesta erikseen eri rahdinkuljettajien ja viranomaisten kanssa.

Vaiheessa 5 huolintayritys hoitaa itse tai organisoii kohdemaan verkostonsa avulla lähteyksen tuontiselvityksen kohdemaan tulliviranomaisten kanssa joko lähteyksen saavuttua perille tai mahdollisesti jo kuljetuksen aikana ennen lähteyksen fyysisistä saapumista kohdemaan.

Tuontitullaukseen voi kuulua myös niin sanottu tullipassitus, joka on kansainvälistä kauppaa helpottava tullimenettely. Passituksessa lähetys kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullista määrätulliin, jossa se lopulta tulliselvitetään. Tavarointa voidaan siis siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Tähän huolintayritys tarvitsee vakuuden, joka kattaa mahdolliset tullimaksut ja verot.

Tavaran väliaikaista maahantuontia tai kauttakulkuliikennettä varten on lisäksi omat käy-

täntönsä. TIR-carnet -dokumenttia käytetään, kun tullaamatonta tai unionitavaraa kuljetetaan EU:n ulkopuolelle toiseen TIR-yleissopimuksen maahan tai sellaisen kautta takaisin EU:iin. Pelkästään Euroopan unionin sisällä TIR-passitusta ei käytetä.

ATA-carnet-dokumenttia käytetään muiden kuin kaupallisten tavaroiden väliaikaiseen maahantuontiin tai -vientiin esimerkiksi messuille tai passittamaan tällaisia tavaroita sellaisten maiden kautta, joissa väliaikainen maahantuonti ei ole mahdollinen.

Tuontitullauksen jälkeen huolintayritys hoitaa tarvittavat maksut ja dokumentit (Vaihe 6). Paperityötä on nykyään vähän, sillä valtaosa asioinnista on sähköistä. Monien kehittyvien maiden kanssa käytävässä kaupassa paperidokumentit ovat kuitenkin edelleen arkipäivää.

Vaiheessa 7 huolitsija järjestää verkostonsa avulla tuotteen varastoinnin ja/tai toimittamisen vastaanottajalle. Toimitusehdosta⁷ riippuen vastaanottaja voi myös noutaa lähteyksen huolintaliikkeen terminaalista.

Kuvion 6 esimerkissä kuvataan kappale-tavaran kuljetusketju Suomesta Italiaan ovelta ovelle -periaatteella. Tässä EU:n sisäisessä kuljetuksessa vienti- ja tuontiselvityksiä (Vaiheet 3 ja 5) ei tarvita. Tarjoamiensa palveluiden laajuudesta riippuen huolintayritys voi olla yhteydessä tulliviranomaisiin EU:n sisäisen tilastoinnin takia (Intrastat-tilastointi).

Kuvio 5 ja Kuvio 6 havainnollistavat sen, miten yksittäinen vienti- tai tuontitoimeksianto edellyttää koordinoitua useiden maiden välillä. Yksinkertaisinkin kansainvälinen kuljetus vaatii useiden eri toimijoiden yhteistyötä. Tämän vuoksi laajat kontakti- ja kuljetusverkot ovat elintärkeitä huolinta-alan toimijoille.

2.3 HUOLITSIJAN VASTUU TOIMITUSKETJUSSA

Kansainvälisissä kuljetuksissa vastuun määrittäminen niiden eri vaiheissa on tärkeää (UNESCAP 2011, Watanuki 2015). Huolinta-toimeksiannoissa tulee selkeästi määritellä eri osapuolten vastuut ja velvoitteet tyypillisesti useista vaiheista koostuvan kansainvälisen kuljetuksen aikana. Tämä on välttämä-

⁶ Eri lähettäjien lastien yhdistäminen yhteen kuljetusyksikköön (esimerkiksi kontti tai perävaunu) taloudellisuuden ja logistisen tehokkuuden saavuttamiseksi.

⁷ Laajimmin käytetty vakioitoimitusehtojen kokoelma on Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) julkaisema Incoterms® 2020, joka astui voimaan 1.1.2020. Se sisältää 11 toimituslauseketta, jotka määrittelevät myyjän ja ostajan väliset vastuut, kulut ja riskit kansainvälisessä kaupassa. (ks. Liite 1)

töntä myös siksi, että kuljetusprosessin aikana huolintaliikkeitä työskentelevät useiden eri toimijoiden kanssa. Suomalaisen huolitsijan vastuuta sääntelevät erityisesti Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM), joista selviävät huolitsijan vastuut eri kuljetus-oikeuden keskeisten konventioiden ja lakien mukaan (PSYM 2015, Tusevska 2015).

Osapuolten roolit, keskinäiset vastuut ja oikeudet määritellään huolinta- ja/tai kuljetussopimuksessa. Pitkäaikaisissa asiakassuhteissa asiakas ja huolintaliike eivät useinkaan tee muodollista sopimusta jokaisesta yksittäisestä kuljetustoimeksiannosta, vaan toimeksiannot toteutetaan vakiintuneiden toimintatapojen mukaan, jotka perustuvat taustalla olevaan kirjalliseen puite-, raami- tai yhteistyösopimukseen. Vahingotapauksissa tai muissa ongelmatilanteissa korvauksiin ja järjestelyihin sovelletaan toimeksiantoa koskevaa sopimusta, alaa koskevaa kuljetuslainsäädäntöä sekä alan vakiokäytäntöjä.

Huolitsijat voivat toimia kuljetustoimeksiannossa joko kuljetussopimuksen sopijaosapuolena eli sopimusrahdinkuljettajana tai kuljetuksen välittäjänä. Suomessa huolitsijat

toimivat nykyään pääsääntöisesti sopimusrahdinkuljettajina.

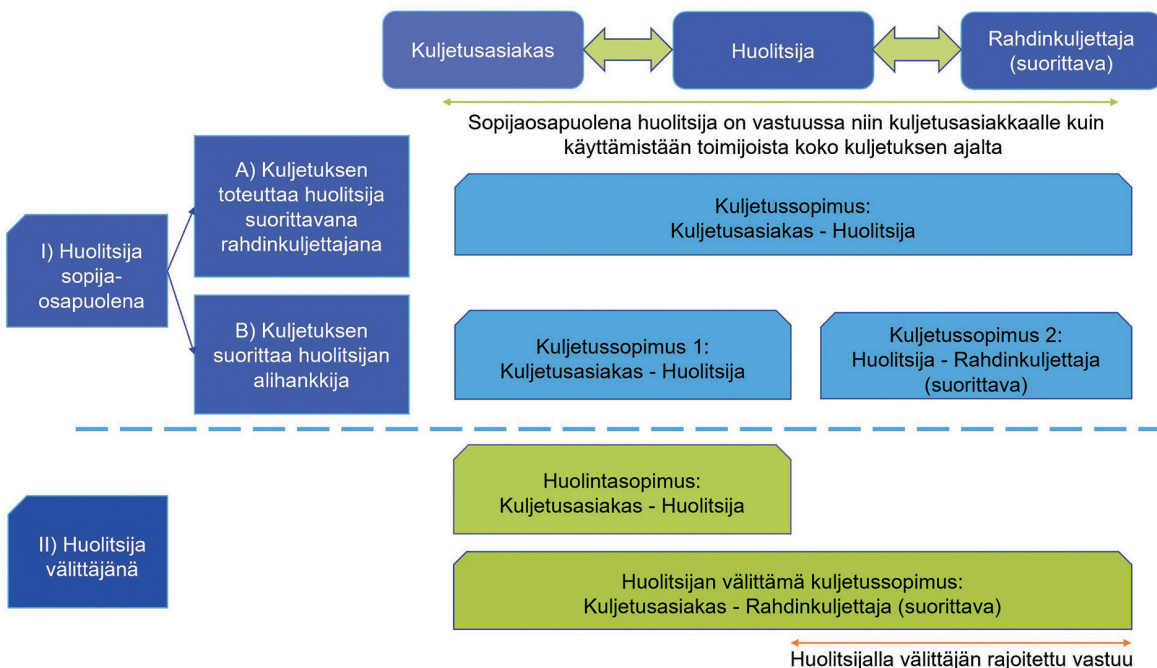
Kuljetussopimuksen sopijaosapuolena huolitsijan vastuu on laaja, ja se kattaa kaikki suoritettavaksi otetut palvelut sekä ne alihankkijat, joita sopimuksen täyttämiseen käytetään. Palvelut huolitsija voi toteuttaa joko itse suorittavana rahdinkuljettajana tai käyttämällä verkostonsa kuljetusliikkeitä alihankkijoinaan (Kuvio 7).

Sopimosapuolena huolitsijalla on vastuu kuljetuksesta sen koko kestoalta riippumatta siitä, kummalla edellä olevista tavoista se suoritetaan⁸. Pääsääntöisesti huolintayritykset käyttävät apunaan alihankkijoita, jolloin huolitsija laatii erilliset kuljetussopimukset suorittavan rahdinkuljettajan ja kuljetusasiakkaan kanssa. Mikäli huolitsija on itse suorittava rahdinkuljettaja, on kuljetussopimuksia vain yksi.

Jos huolintayritys toimii välittäjänä, rajoittuu tämän vastuu vain omiin työntekijöihin. Tällöin huolintayritys järjestää kuljetuksen toimeksiantajalleen eli yhdistää kuljetusasiakkaan suorittavaan rahdinkuljettajaan. Suomessa tätä käytetään nykyään suhteellisen harvoin⁹.

KUVIO 7

Huolitsijan vastuu kuljetusketjussa (mukaillen Watanuki 2015)



⁸ ks. esim. PSYM 15–21 § ⁹ ks. esim. FIATA 2019, PSYM 2015 ja Watanuki 2015

Mikäli huolitsijaa ei olisi, tulisi kuljetusasiakkaan laatia kuljetussopimukset itse jokaisen rahdinkuljettajan kanssa erikseen sekä hoitaa lähtö-, kauttakulku- ja vastaanottajamaan viranomaisten vaatimat tullimuodollisuudet ja muut muodollisuudet.

Huolintapalvelujen ostajalle huolitsijan ammattitaito, kokemus, kansainvälinen verkosto ostajalle tärkeissä maissa sekä asiakaspalveluhenkisyys ovat huolitsijan valinnan merkittävimmät kriteerit palvelun kokonaiskustannusten ohella.

Mahdollisissa ongelmatilanteissa huolitsija on myös kuljetusasiakkaan keskeinen ongelmanratkaisija. Mikäli kuljetusasiakas on itse järjestänyt kuljetuksen, voi hänelle olla erittäin työlästä neuvotella eri kuljetusyhtiöiden, varustamoiden ja näiden vastuuvakuutusyhtiöiden kanssa sekä saada selville, missä kohdassa ketjua virheitä on sattunut ja kuka kantaa vastuun kustannuksista. Jälkikäteen saattaa olla hyvin hankalaa selvittää, mitä kuljetusketjussa on tarkalleen missäkin vaiheessa tapahtunut.

Myös huolitsijan ennakoiva ja konsultoiva ote on tärkeä. Kokenut ja toimintaympäristönsä tunteva huolitsija suosittelee asioita ja varoittaa ongelmista, koskivat ne sitten kohdemaan muuttuneita viranomaiskäytäntöjä, tietyn palveluntarjoajan tai reitin akuutteja ongelmia, kapasiteettirajoituksia tai vaikkapa yllättäen muuttuvia, kuljetustapahtumaan liittyviä maksuja.



**Mahdollisissa
ongelmatilanteissa huolitsija
on myös kuljetusasiakkaan
keskeinen ongelmanratkaisija.**



3 HUOLINTA-ALAN MARKKINAT

3.1 HUOLINTAMARKKINOIDEN TUNNUSLUKUJA

Huolinta-ala ja sen markkinat elävät ulkomaankaupasta. Kun kaupankäynti heikkenee, myös alan toimijoiden työt vähenevät, ja kun kauppa vetää, näitä palveluja tarvitaan enemmän sekä tuonnissa että viennissä.

Taulukko 1 kuvaa Suomen, Euroopan ja maailman huolintamarkkinoita vuonna 2018. Maailman 20 suurimman huolintayrityksen osuus alan liikevaihdosta oli tuolloin ja on edelleen noin 60 prosenttia. Yli 95 prosenttia alan yrityksistä on kuitenkin pieniä tai keskisuuria.

Arviot huolintamarkkinoiden koosta vaihtelevat varsin paljon, sillä eri lähteet voivat määrittellä toimialan sekä sen liikevaihdon eri tavoin. Alan liikevaihto voi myös tarkoittaa eri asioita: huolitsijat hoitavat paljon rahaliikennettä kuljetusasiakkaidensa lukuun, minkä vuoksi huolintayritysten bruttoliikevaihto saattaa olla moninkertainen yritysten oman toiminnan nettoliikevaihtoon verrattuna.

Esimerkiksi Armstrong & Associates (2019) ilmoitti 25 suurimman huolintayrityksen liikevaihdoksi yhteensä noin 215 miljardia euroa vuonna 2018. Deutsche Verkehrs-Zeitungin artikkelissa (DVZ 2020) markkina-analyyssiyritys Transport Intelligence (Ti) arvioi puolestaan alan globaalit markkinat noin 150 miljardin euron suuruisiksi. Tästä 20 suurimman

Suomessa toimii hieman yli 300 huolinta-alan yritystä

yrityksen osuus oli noin 86 miljardia euroa eli noin 57 prosenttia (ks. Liite 2).

EU:ssa huolinta-alalla on arviolta 15 000 yritystä ja 600 000 työntekijää. Koko maantieteellisessä Euroopassa huolinta-ala työllistää noin miljoona henkeä. FIATA:n mukaan maailmassa on yli 40 000 vakiintunutta huolinta-alan yritystä, joiden palveluksessa on noin 10 miljoonaa henkeä.

Tämän lisäksi maailmalla on runsaasti hyvin pieniä toimijoita, jotka määrittelevät itsensä huolitsijoiksi: internetissä tällaisia löytyy yli 120 000. Huolitsijana itseään pitäviä toimijoita lienee kaikkiaan yli 200 000, joista valtaosa on kehittyvissä maissa (Sarker 2017).

Suomessa toimii hieman yli 300 huolinta-alan yritystä, joiden palveluksessa on yhteensä noin 4 200 huolintatyötä tekevää henkilöä. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton sekä Palvelualojen työnantajat Palta ry:n (2019) arvion

TAULUKKO 1

Arvio Suomen, Euroopan ja globaalien huolintamarkkinoiden koosta 2018 (Lähteet: Sarker 2017, Ti 2019, FIATA 2020, Eurostat 2020, SHLL & Palta 2019, CLECAT 2020, Statista 2020)

2018	Suomen markkina	Euroopan markkina	Globaali markkina*
Vakiintuneita huolintayrityksiä, lkm	300 +	15 000 +	40 000+ **
Huolintatoimijat yhteensä			200 000+ ***
Liikevaihto, mrd. euroa	2+	50+	150+ **
Henkilöstömäärä	4 000+	noin 1 milj.	8–10 milj. **
Verkosto- ja omistusrakenne	Muutamia globaaleja suuryrityksiä, joilla merkittävä osa markkinoista. Suuri määrä pieniä ja keskisuuria yrityksiä.		

) Tarkkaa lukumäärää on mahdoton antaa, sillä varsinkin kehittyvissä maissa toimii paljon hyvin pieniä alan toimijoita. **) FIATA:n arvio. *) Sarkerin arvion (2017) mukaan huolintatoimijoita lienee maailmassa yli 200 000.*

¹⁰ TOL 52291:n alla olevat, Suomessa sijaitsevat huolintaliikkeet, joilla on taloustietoa viimeiseltä viideltä vuodelta; kotimaan rahtiliikennettä ei lasketa huolinnaksi.

mukaan alan liikevaihto vuonna 2018 oli noin 2,1 miljardia euroa¹⁰. Globaalin huolinta-alan tavoin myös Suomessa toimiala on hyvin keskittynyt. Kymmenen suurimman yrityksen osuus alan kokonaisliikevaihdosta on noin 70 prosenttia ja kahdenkymmenen suurimman lähes 90 prosenttia. Viisi huolinta-alan yritystä sijoittuu myös liikevaihdoltaan Suomen TOP 500:n joukkoon.

Suomen huolinta-alan liikevaihto on noin 9 prosenttia sen tilastollisen päätoimialan (H Kuljetus ja varastointi) liikevaihdosta. Taulukko 2:ssa esitetään arvio huolinta-alan markkinoista liikevaihtona sekä henkilöstön ja yritysten määränä EU:ssa ja valituissa verrokimaissa.

Huolinnan osuus Taulukko 1:ssä on arvioitu SHLL:n ja Paltan huolinnan toimialakatsauk-

sen (2019) pohjalta¹¹. Taulukko 2:n laskelma sisältää myös maantieliikenteen osuudet, joita ei esimerkiksi Statistan kansainvälisen huolintayritysten liikevaihdon arvioissa huomioida. EU:n tarkin tilastointitaso on toimiala ”Muu liikennettä palveleva toiminta”¹².

Saksa on Euroopan suurin talous ja eräiden maailman suurimpien huolinta- ja logistiikkatoimijoiden kotimaa (esim. DHL ja DB Schenker). Saksan osuus toimialan yhteenlasketusta liikevaihdosta ja työntekijöiden määrästä EU:ssa on noin kolmannes. Saksassa ja Keski-Euroopassa – toisin kuin Suomessa – huolintaliikkeet organisoivat monesti myös kotimaanliikenteen huolintatoimiksiantaja. Esimerkiksi Tanskassa ja Ruotsissa huolinta-alan liikevaihto on väkilukuun suhteutettuna huomattavasti suurempi kuin

TAULUKKO 2

Arvio liikevaihdosta, yritysten lukumäärästä ja työntekijöistä huolinta-alalla vuonna 2017, EU 28 ja eräät verrokimaat (Lähteet: SHLL & Palta 2019, Eurostat 2020, logscale oy:n laskelmat)

2017	Liikevaihto (miljardia euroa)	Yritysten lkm	Työntekijät
EU28	~200	~15 000	~600 000
Suomi	~2	~300	~4 000
Saksa	~60	~3 500	~240 000
Tanska	~5	~200	~8 000
Ruotsi	~9	~400	~13 000

TAULUKKO 3

Huolinnan käsittelemät rahtimäärät* Suomessa vuonna 2019 (Lähteet: Rahtimäärät Tulli*** 2020a, Finavia 2020, TEU:t Sataliitto 2020, CLECAT 2020, logscale oy:n laskelmat)

2019	Kuljetusmuoto (tuhatta tonnia)				Kontit (tuhatta TEU)
	Maantierahti	Lentorahti (Tulli)	Lentorahti (Finavia)	Merirahti	
Tuonti	2 739	29		29 344	533
Vienti	2 091	273		15 385	267
Yhteensä	4 830	301	213**	44 729	800

*) Arviossa käytetyt suhdeluvut huolitsijoiden käsittelemille osuuksille pohjautuvat CLECAT:in arvioon, jota on muokattu Suomen elinkeinoelämän piirteiden mukaisesti.

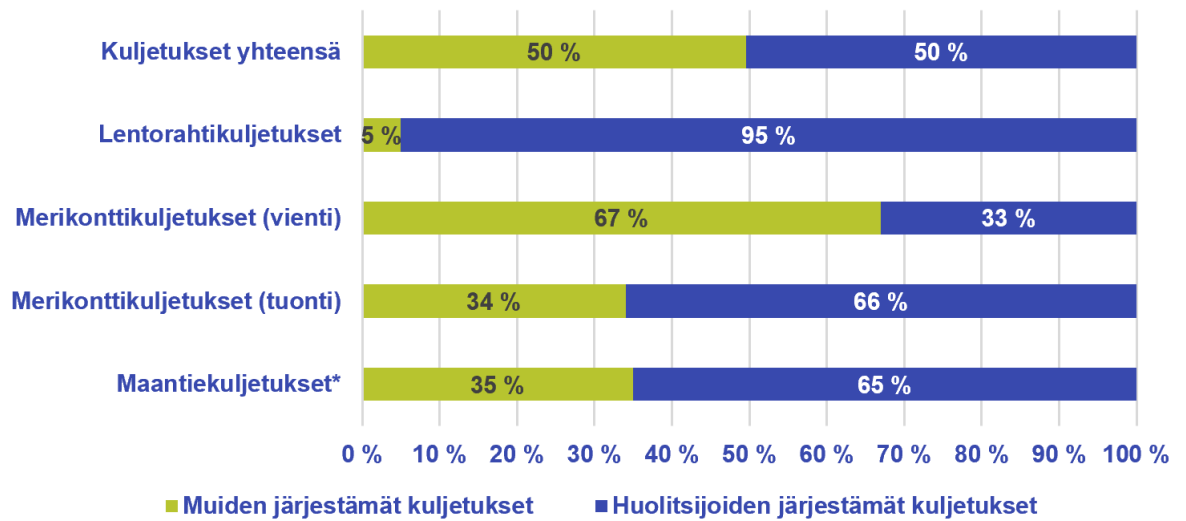
**) Tullin luvut eivät sisällä transitokuljetuksia.

***) Lentorahdin osalta tilastolähteiden rahtimäärien erot selittyvät pääosin siitä, että Tulli tilastoi rahtimäärät käytetyn rahtikirjan perusteella, kun taas Finavia kuljetetun rahdin mukaan. Finavia ei erittele tuontia ja vientiä.

¹¹ Suhdeluvun perusteena on huolinta-alan liikevaihto/yritysten lukumäärä sekä työntekijöiden määrän suhteellinen osuus TOL 5229:n tasosta edellä mainittujen maiden ja tunnuslukujen osalta. ¹² ”Muu liikennettä palveleva toiminta” (TOL 5229), jonka 4-numeroisen toimialakoodin alla on mm. alatoimiala ”Huolinta ja rahtaus” (TOL 52291)

KUVIO 8

Huolitsijoiden ja muiden toimijoiden käsittelemien rahtimäärien suhde Suomessa vuonna 2019 (Lähteet: Rahtimäärät Tulli 2020a, TEU:t Satamaliitto 2020, CLECAT 2020, logscale oy:n laskelmat)



*) sisältää myös osan matkaa meritse kuljetettavan maantiekaluston kuten esimerkiksi trailerit ja rekka-autot.

Suomessa. Tämä juontuu pitkälti Suomen ulkomaankaupan rakenteesta, joka määrittelee tarvittavien palveluiden määrän ja luonteen. Taulukko 3:ssa on arvioitu suomalaisten huolitsijoiden käsittelemät rahtimäärät vuonna 2019.

Taulukko 3 nojaa CLECATin arvioon, jonka mukaan 2/3 kansainvälisistä maa- ja merikuljetuksista sekä lähes kaikki ilmakuljetukset (95 prosenttia) järjestää huolitsija. Myös Hellermann (2002) toteaa, että 95 prosenttia Lufthansa Cargon rahdistä kulki huolitsijoiden kautta, mikä pitää yhtä CLECATin ilmakuljetusarvion kanssa. Suomen Tullin mukaan tuonnissa huolitsijat tekevät tulli-ilmoituksista 84 prosenttia ja viennissä 72 prosenttia.

Taulukko 3 ei sisällä rautatiekuljetuksia. Suomessa rautateiden tavaraliikennettä hoitaa lähes yksinomaan VR Group ja lastit ovat pääosin metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden irtolastien¹³ vaunukuormia. Kansainvälistä rautatieliikennettä Suomella on vain Venäjän rajan yli, ja tämä liikenne on pääosin raaka-aineiden vaunukuormia. Rautateitse kulkee jonkin verran myös kontteja Kiinan-liikenteessä sekä koneita ja laitteita mm. Venäjälle ja Kazakstaniin, mutta yksikkömäärät ovat suhteellisen pieniä kokonaisliikenteeseen verrattuna.

Niin Taulukko 3 kuin Kuvio 8 käsittelevät rahtia tonneittain (tai konteittain). Toiminnan merkityksellisyyttä tarkasteltaessa käsitellyn tavarantoiminnan arvo on joissain tapauksissa kuitenkin mielekkäämpi mittari. Lentorahtina kuljetetaan yleensä kevyttä, mutta arvokasta tavaraa, jolloin pelkästään tonnimäärien tarkastelu vääristää kokonaiskuvaa, sillä huolitsijoiden osuus lentorahdista on erittäin merkittävä (Kuvio 8). Luvussa 4.3 tutkitaankin tonnimäärien sijasta huolinnan käsittelemän tavarantoiminnan arvoa, jolloin huomataan, että ulkomaankaupan arvolla mitattuna huolinnan vaikutus kansantalouteen on merkittävä.

3.2 HUOLINTA- JA LOGISTIIKKA-ALA SOPEUTUU KRIISEIHIN NOPEASTI

Toimivat globaalit kuljetusketjut mahdollistavat maailmantalouden toiminnan. Yllättäviltä tapahtumilta ei voida kuitenkaan välttyä, ja maailmaa ravistelevat aika ajoin sekä paikalliset että globaalit kriisit (mm. öljykriisi, 9/11-terrori-iskut, finanssikriisi, Eyjafjallajökullin tulivuorenpurkaus ja COVID-19-pandemia). Kyky sopeuttaa toimitusketjut vallitseviin olosuhteisiin onkin talouden toiminnalle tärkeää. Huolitsijat organisoivat merkittävää osaa maailman kansainvälisistä kuljetuksista,

¹³ Tarkennuksena, kategorisesti metsäteollisuuden puutavara voidaan luokitella ns. neo bulkiksi. Suomessa puutavaraa kutsutaan usein kuitenkin massatavaraksi, joka kategorisesti on irtolastia.

ja heillä on huomattava rooli tavaroiden jouhevan kulkemisen varmistajina.

Esimerkiksi Eyjafjallajökullin tulivuorenpurkaus ja siitä seurannut tuhkapilvi lamaannuttivat täysin valtaosan Euroopan ilmailukenteestä hetkellisesti keväällä 2010. Vaikka sen taloudelliset vaikutukset olivatkin pitkäkestoisempia ja erityisen suuret lentoyhtiöille, niin toimitukset normalisoituivat jo noin viikossa Euroopan ilmatilan sulkemisesta (Mazzocchi ym. 2010). Tuoreimpana merkittävänä kriisinä on ollut keväällä 2020 alkanut COVID-19-pandemia. Pandemia ja sen vastatoimet ovat vaikuttaneet maailmantalouteen, toimitusketjuihin ja luonnollisesti myös huolinta-alaan.

Markkina-analyysiyritys Ti:n toukokuussa 2020 julkaiseman arvon mukaan COVID-19-pandemian aiheuttaneen viruksen leviämisen estämiseksi tehdyt toimet ovat vaikuttaneet merkittävästi huolinta-alan tulevaisuuden näkymiin. Vuosi 2020 tulee olemaan vaikea, ja Ti ennustaa, että alan liikevaihto supistuu

2 prosenttia, mikäli pandemian vaikutukset jatkuvat nykyisellään. Mikäli häiriöt voimistuvat, voivat huolintamarkkinat supistua jopa 7,5 prosentilla. Todelliset vaikutukset nähdään kuitenkin vasta, kun tilanne stabiloituu.

McKinseyn arvon mukaan lentoliikenteen globaali kysyntä laskee 70–80 prosenttia verrattuna vuoden 2019 tasoon, ja noin 60 prosenttia maailman lentokonekannasta jäi maahan huhtikuussa 2020 (Sneider & Singhal 2020). Samalla reittiliikenteen matkustajakoneiden rahtikapasiteetti (eng. ”belly cargo”) on supistunut vastaavasti. Pandemia on kasvattanut pelkkää rahtia kuljettavien lentokoneiden kysyntää, joka ennen pandemian alkua oli vähentynyt merkittävästi. Ti:n ja IATA:n mukaan on mahdollista, että lentorahdin määrä elpyy vuoden 2020 toisella puoliskolla, mikäli yritykset ryhtyvät nopeasti täydentämään varastojaan.

Myös merikuljetuskapasiteetti on pienentynyt, ja esimerkiksi valtameriliikenteen kont-

COVID-19-pandemia ja sen vastatoimet ovat vaikuttaneet maailmantalouteen, toimitusketjuihin ja luonnollisesti myös huolinta-alaan.



¹⁴ Ro-ro-alukset lastataan ajoneuvoilla ramppia pitkin laivan kyljessä, perässä tai keulassa olevan portin kautta, niin sanotulla roll on – roll off –menetelmällä. Ks. määritelmä: <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/alustyyppit/ro-ro-ja-sto-ro-alukset/>

tialusten lähdöistä 20–30 prosenttia oli peruttu keväällä 2020. Suomen ulkomaankaupalle tärkeä ro-ro-¹⁴ ja matkustaja-autolauttaliikenne on pääosin jatkunut, vaikka matkustajaliikenne loppui keväällä 2020 joksikin aikaa kokonaan. Rahtiliikenne näillä aluksilla on kuitenkin jatkunut lähes normaalisti. Tämän mahdollisti Suomen valtion keväällä 2020 varustamoille suuntaama 45 miljoonan euron koronatuki. Noin 25 miljoonan euron lisätuen myöntämisestä suomalaisaluksille päätettiin kesäkuussa 2020.

Tavaraliikenne ja logistiikkapalvelut ovat toimineet olosuhteet huomioiden varsin hyvin. Koronapandemian vaikein häiriötilanne Suomen huolinnassa ja toimitusketjuissa sijoittui maaliskuun puoliväliin 2020. Nämä häiriöt johtuivat pääosin teollisuuden hetkellisestä alasajosta ja viranomaisten rajoitustoimista. Toimitusketjut toipuivat kuitenkin nopeasti, ja tilanne alkoi normalisoitua jo huhtikuussa.

TAULUKKO 4

COVID-19-pandemian keskeisiä vaikutuksia liikenteen ja logistiikkapalveluiden kysyntään kesäkuussa 2020 (Lähde: Lauri Ojala ks. <https://sites.utu.fi/covid-supply-chains/news/repository-of-information-sources-collected-by-lauri-ojala/>)

Kuljetussektori		COVID-19-pandemian vaikutukset tavaraliikenteeseen (kesäkuu 2020)			
Kuljetusmuoto	Ajoneuvo/palvelu	Liikkuvuuden sujuvuus	Talous	Ympäristö	Huolinnan kysyntä
Maantiekuljetukset	Kotimaan maantiekuljetukset	Negatiivinen - vaihteleva	Negatiivinen-neutraali	Keskimmäin positiivinen; liikenteen ja teollisuuden päästöt ovat supistuneet selvästi	Negatiivinen - vaihteleva
	Kansainväliset maantiekuljetukset				
Rautatiekuljetukset	Kansallinen	Negatiivinen - neutraali			Hyvin negatiivinen
	Kansainvälinen				
Lentorahtikuljetukset	"Belly Cargo**"	Pääosin negatiivinen; paikoin neutraali ja reittikohtaisesti positiivinen			
	Täysrahti				
Merirahtikuljetukset	Irtolastikuljetukset	(Hyvin) Negatiivinen		Negatiivinen - vaihteleva	
	Lähimerikuljetukset "Shortsea"				
	Valtamerikuljetukset "Deepsea"				

*)Reittiliikenteessä olevien matkustajakoneiden rahtikapasiteetti

Taulukko 4 esittää koronaviruspandemian (COVID-19) keskeisiä liikenteen ja logistiikkapalveluiden kysyntään kohdistuneita vaikutuksia, jotka ovat toteutuneet lähes samanaikaisesti koko maailmassa.

COVID-19-pandemia on näyttänyt, että normaalitilanteessa kustannustehokkaasti toimivat globaalit tuotanto- ja toimitusketjut ovat hyvin herkkiä häiriöille. Toisaalta se on osoittanut, että hyvin järjestetyt ja sopeutumiskykyiset logistiikkaketjut pystyvät palautumaan yllättävistäkin häiriöistä suhteellisen nopeasti. Tämä ei kuitenkaan tapahdu itsestään, vaan sen taustalla ovat ammattitaitoiset kuljetusketjujen organisoijat. Osaavat huolitsijat ovat olleet avainasemassa turvaamassa maailmankaupan toimivuutta näissä poikkeusoloissa.



4 HUOLINTA-ALAN MERKITYS SUOMEN ULKOMAANKAUPALLE JA KANSANTALOUDELLE

4.1 SUOMI KANSAINVÄLISISSÄ KILPAILUKYVYN JA LOGISTIIKAN VERTAILUISSA

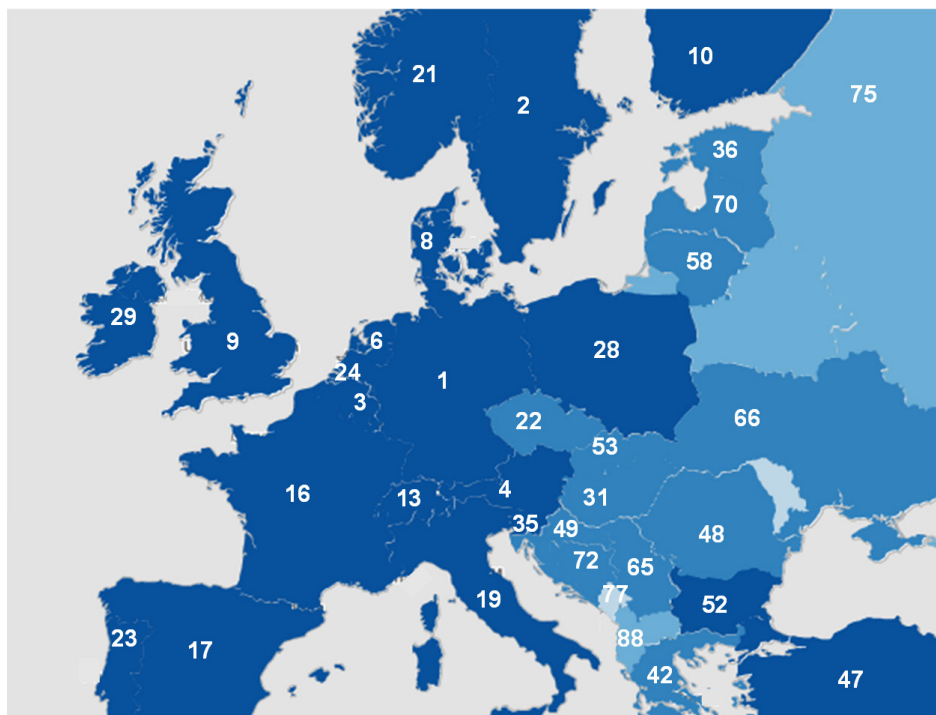
Suomi sijoittuu käytännössä kaikissa kansainvälisissä kilpailukyvyyn ja logistiikan suorituskyvyyn vertailuissa aivan maailman kärkeen. Esimerkiksi kesäkuussa 2020 julkistetussa sveitsiläisen tutkimuslaitos IMD:n (2019) kilpailukykyvertailussa Suomi oli 63 maan joukossa kolmastoista, ja tuoreimmassa vuoden 2019 World Economic Forumin (2019) vastaavassa vertailussa kaikkiaan 141 maan joukossa yhdestoista.

Maailmanpankki on vuodesta 2007 lähtien julkaissut maailmanlaajuista Logistics Performance Index- tai LPI-vertailua (Maailmanpankki 2020b), joka arvioi maiden ulkomaankaupan logistista toimivuutta globaalin kyselyaineiston pohjalta. Maailmanpankki on julkaissut LPI-vertailun yhdessä Turun kauppakorkeakoulun toimitusketjujen johtamisen tutkijaryhmän kanssa noin parin vuoden välein, ja viimeisin ilmestyi vuonna 2018.

Vuoden 2018 LPI-vertailussa Suomi sijoittui 160 maan joukossa kymmenenneksi. Suomi on kuulunut kussakin kuudessa julkaistussa vertailussa maailman parhaaseen kymmenykseen ja nousi jopa kolmanneksi vuonna 2012. Silloin vertailussa oli mukana 155 maata. Myös esimerkiksi Ruotsi, Saksa ja Tanska ovat olleet kymmenen parhaan joukossa jokaisessa LPI-julkaisussa. Saksa on useimmiten ollut LPI:n kärkimaa. LPI:n kuudesta osa-alueesta¹⁵ erityisesti tulla-ustoiminta on Suomessa ollut jatkuvasti aivan maailman huipputasoa (Kuvio 9).

Kuvio 9

Suomen ja eräiden Euroopan maiden sijoitus yhteensä 160 maan joukossa Maailmanpankin Logistics Performance Index- vertailussa vuonna 2018 (Lähde: Maailmanpankki 2020b)



¹⁵ LPI:n kuusi osa-alueita ovat: 1) rajanylitys ja tullin toiminta, 2) liikenne- ja teleinfrastruktuurin toimivuus, 3) kansainvälisten kuljetusten saatavuus, 4) logistiikan osaamistaso, 5) lähetysten seurannan helppous sekä 6) lähetysten oikea-aikaisuus.

4.2 HUOLINNAN MERKITYS YRITYSTEN KILPAILUKYVYLLE

Yrityksen koko ja toimiala vaikuttavat oleellisesti siihen, kuinka tärkeää logistiikan hallinta teollisuuden ja kaupan alan kilpailukyvyllä on. Suomen logistista kilpailukykyä tarkastellut selvitysmiesraportti (Paavola ym. 2012) pelkisti laajan yrityskyselyn¹⁶ tulokset seuraavasti:

Kaupan ala:

Yli 1/3 kokonaiskilpailukyvyistä syntyy logistiikan ja toimitusketjun hallinnasta; keskiuurilla ja suurilla yrityksillä osuus on noin 1/2

Kaupan alan yritykset voivat vaikuttaa suoraan noin puoleen logistisesta kilpailukyvyistään, keskiuuret ja suuret yritykset pieniä selvästi enemmän.

Teollisuus:

Yli 1/5 kokonaiskilpailukyvyistä syntyy logistiikan ja toimitusketjun hallinnasta; keskiuurilla ja suurilla yrityksillä osuus on yli 1/3.

Teollisuusyritykset voivat vaikuttaa suoraan noin 40 prosenttiin logistisesta kilpailukyvyistään; yrityskoolla ei ole selvää vaikutusta, mutta toimialalla on.

Tehokas logistiikka on siis erittäin merkittävä kilpailuedun lähde, ei vain kustannustekijä. Logistiikan tehokas hallinta tarkoittaaakin, että pystytään onnistuneesti ratkaisemaan ns. ”trade-off”-tilanteet, joissa valittavana on useita vaihtoehtoisia etuja ja haittoja. Suomessa tämän merkitys korostuu myös maamme etäisen sijainnin vuoksi. Suomi on syrjässä Euroopan keskeisistä markkinoista, ja logistisesti Suomea kuvaillaankin usein saareksi. Suomella ei ole maayhteyttä päämarkkinoihin, vaan pääosa maamme ulkomaanliikenteestä tapahtuu meritse. Suomi on iso maa, minkä vuoksi myös maan sisäiset etäisyydet ovat pitkiä.

Suomalaisyritysten logistiikkakustannuksia on seurattu laajan kyselyaineiston avulla samalla tavalla jo vuodesta 2006. Noin parin vuoden välein toteutettujen logistiikkaselvitysten aineisto onkin kattavin kansallinen kyselyaineisto maailmassa. Tuorein selvitys julkaistiin vuonna 2019 (Solakivi ym. 2019), ja seuraava ilmestyy vuoden 2021 alkupuolella.

Logistiikkaselvitys 2018:n mukaan teollisuuden ja kaupan alan yritysten markkinoilta ostamien logistiikkapalveluiden yhteisarvo vuonna 2017 oli noin 10 miljardia euroa. Luvussa ei ole mukana julkisen sektorin logistiikkakus-

tannuksia, joista vastaavaa aineistoa ei ole saatavissa. (Solakivi ym. 2019)

Logistiikkakustannuksille ei kuitenkaan ole yksiselitteistä ja vakiintunutta määritelmää. Kuvio 10 ja Kuvio 11 esittävät erään käyttökelpoisen jaottelun, jossa logistiisiin toimintoihin liittyviä kustannuksia on jaoteltu suoriin ja epäsuoriin kustannuksiin. Logistiikan epäsuorat kustannukset ovat yrityksille todellisia kustannuksia, vaikka ne ovat usein ”näkymättömiä” ja niiden suuruutta on vaikeampi hahmottaa kuin suoria kustannuksia.

Mitä korkeampi tuotteen jalostusarvo on, sitä suurempi osuus sen logistisista kustannuksista on epäsuoria. Eryteisesti pitkistä kuljetusajoista muodostuvat aikakustannukset sekä tuote- ja komponenttivarastoon sitoutuneet pääoma- ja epäkuranttiuskustannukset ovat tällaisia tuotteita valmistaville yrityksille moninkertaiset kuljetustapahtuman suoriin kustannuksiin verrattuna. (Kuvio 10 & Kuvio 11)

Kun halvan massatavaran kuljetusten ja lastinkäsittelyn kustannukset voivat olla puolet tai jopa yli puolet sen myyntihinnasta, korkean jalostusarvon tuotteilla nämä kustannukset muodostavat myyntihinnasta vain joitakin prosentteja ja kalleimpien tuotteiden osalta vain joitakin promilleja. Korkean jalostusarvon

¹⁶ Selvitysmiesraportissa viitattuun kyselyyn vastasi 2 732 suomalaista valmistavaa, kaupan alan ja logistiikkapalveluiden yritystä. Vastaajista 875 (32 %) edusti valmistusta ja rakentamista ja 773 (28 %) kaupan alaa. Kysely oli osa Logistiikkaselvitys 2012 -työtä; ks. tarkemmin Solakivi ym. (2012).

KUVIO 10

Suorat ja epäsuorat logistiikkakustannukset

Vaihtoehtoi- tai yleis- kustannukset	<ul style="list-style-type: none"> • Varastonpito • Ajan arvo • IT-käyttökulut 	<ul style="list-style-type: none"> • Viivästyskustannukset • Menetetyn myynnin kustannukset • Asiakaspalvelun tason kustannukset • Epäkuranttius • IT ylläpito ja hankinnat
	Toimintoihin liittyvät kustannukset <ul style="list-style-type: none"> • Kuljetus (rahti) • Tavarankäsittely • Tuotevarastokustannus • Väylä-, tie- ym. maksut • Dokumenttikustannukset • Suorat tietoliikennekulut 	<ul style="list-style-type: none"> • Pakkausmateriaalit • Pakkaaminen • Logistiikkaluston ja -tilojen pääomakulut • Hallinto
	Suorat	Epäsuorat
	Logistiikkakustannukset	

KUVIO 11

Havainnollistus suorista ja epäsuorista logistiikkakustannuksista



tuotteilla epäsuorat kustannukset voivat puolestaan olla 10–15 prosenttia myyntihinnasta ja joissakin tapauksissa vielä tätäkin enemmän¹⁷.

Viivästymiset ja varastoon sitoutuneen pääoman kustannukset sekä tuotteiden muuttuminen epäkuranteiksi ovat korkean jalostusarvon tuotteille epäsuorista kustannuksista merkittävimmät. Muun muassa Hummels ja Schaur (2013) ovat arvioineet, että viivästyksen aiheuttama taloudellinen kustannus maailmankaupassa on tavaralajista riippuen 0,6–2,1 prosenttia tavararvosta yhtä vuorokautta kohti.

Maailman kauppajärjestö WTO (2020) arvioi kesäkuussa 2020, että COVID-19-pandemian vuoksi asetettujen vienti-, tuonti- ja matkustusrajoitusten viivästysten ja häiriöiden kustannukset vastaavat noin 3,4 prosentin tullitariffia maailmankaupassa. Summa on suuruudeltaan noin 2,5 kertaa Suomen bruttokansantuote. Vuonna 2018 maailmankaupan¹⁸ keskimääräinen tullitariffi tavararvosta oli noin 8 prosenttia.

Pitkien kuljetusaikojen merkitys ei siis ole vähäinen, vaikka niistä aiheutuvat epäsuorat kustannukset jäävätkin usein näkymättömiin. Jos Hummelsin ja Schaurin (2013) tulosta suhteuttaa vaikkapa Suomen ulkomaankaupan arvoon vuonna 2019 (131 miljardia euroa), jo päivän-parin viivästykset voisivat aiheuttaa ulkomaankaupamme toimituskejuille kymmenien miljoonien eurojen lisäkustannukset. Viivästyksillä on lisäksi vaikutusta myös asiakastytyvyyteen ja sitä kautta yritysten kilpailukykyyn.

Huolintayritykset hoitavat erityisesti valmistettujen tuotteiden vienti- ja tuontitoimituksia, joissa epäsuorien logistiikkakustannusten minimoiminen ja sovittujen toimitusaikojen varmistaminen on usein suoria kuljetuskustannuksia tärkeämpää. Huolitsija pystyy verkostojaan ja asiantuntemustaan hyödyntäen valitsemaan parhaiten tilanteeseen soveltuvan kuljetusmuodon ja toteutuksen. Osaavat huolitsijat tuottavat kuljetusasiakkaalle merkittävää hyötyä, joka kuitenkin pääosin jää ”näkymättömäksi”.

Lisäksi EU:n ulkopuolelta tulevassa tuonnissa monet kuljetusasiakkaat hyötyvät operoidessaan huolintaliikkeiden tullivakuuksista, sillä huolitsijat vastaavat asiakkaiden tullauksista ja käyttävät siinä apunaan tullille antamia vakuuksia. Jos kuljetusasiakas hoitaisi tullimuodollisuudet itse, tulisi tämän joko maksaa tullimaksut ennen tavararvonsaantia tai vaihtoehtoisesti antaa tullille omat taloudelliset tullivakuutensa kyseessä olevista tavaroista.

4.3 HUOLINNAN MERKITYS KANSANTALOUDELLE

Kansantalouden tilinpidossa huolintatoiminta on osa toimialaa ”Muu liikennettä palveleva toiminta”, jonka arvonlisäyksen osuus (443 milj. euroa vuonna 2017) Suomen bruttokansantuotteesta (225 836 miljoonaa euroa vuonna 2017) on noin 0,2 prosenttia. Toimialan osuus bruttokansantuotteesta ei kuitenkaan kerro toimialan todellista merkitystä, sillä kuten yllä on kuvattu, huolinnan asiakkaalle ja yhteiskunnalle tuottama merkittävä taloudellinen hyöty on pääosin epäsuoraa.

Vaikka tätä epäsuoraa hyötyä ei voi suoraan muuttaa euroiksi, sen merkitys Suomen taloudelle on erittäin suuri. Puolet ulkomaankaupamme tarvitsemista kuljetuksista on huolintaliikkeiden organisoimaa. Tilastokeskuksen mukaan kokonaistuonnin arvo vuonna 2019 oli 95 miljardia euroa ja kokonaisviennin 96 miljardia euroa, mikä vastaisi suhteessa lähes 90 prosenttia Suomen BKT:sta. Vuoden 2019 tavaratuonnin (noin 66 miljardia euroa) ja viennin (65 miljardia euroa) yhteenlaskettu

**Osaavat huolitsijat
tuottavat
kuljetusasiakkaalle
merkittävää hyötyä,
joka kuitenkin
pääosin jää
”näkymättömäksi”.**

¹⁷ Aihetta on tutkittu laajasti; ks. mm. Coppens ym. 2007; Pedersen 2007; Ojala 2010; Engblom ym. 2012; Hummels ja Schaur 2013; Solakivi ym. 2013, 2018 ja 2020; Rantasila ja Ojala 2015; Cusolito ym. 2016; International Trade Centre 2017 ja Arvis ym. 2018 ¹⁸ WTO:n mukaan maailman tavarakauppa vuonna 2018 oli 19 468 miljardia Yhdysvaltain dollaria.

KUVIO 12

Huolitsijoiden käsittelemän tavarantoiminnan arvo suhteessa Suomen vuoden 2019 BKT:hen ja toimialan "5229 Muu liikennettä palveleva toiminta" arvonlisäys suhteessa huolitsijoiden käsittelemän tavarantoiminnan arvoon (miljardia euroa).



osuus BKT:sta on yli 50 prosenttia (Findikaattori 2020).

Tullin lukujen perusteella voidaan arvioida huolitsijoiden osallistuvan karkeasti yli 80 prosenttiin tavaratuonnista ja yli 70 prosenttiin tavaraviennistä, eli noin 100 miljardin euron arvoiseen osuuteen (Tulli 2020c). Vertailevaksi luvuksi voidaan esittää Suomen bruttokansantuote, joka oli vuonna 2019 Tilastokeskuksen arvion mukaan 240,6 miljardia euroa. Toimialan "5229 Muu liikennettä palveleva toiminta" arvonlisäys on kuitenkin Tilastokeskuksen mukaan vain noin 0,4 miljardia euroa.

Vienti ja tuonti ovat vahvasti toisistaan riippuvaisia: Suomen tonneissa mitatusta viennistä puolet on raaka-aineita ja välituotteita, jotka on ensin tuotu meritse Suomeen. Jos maaraajan ylitse tuleva tuonti otetaan mukaan, noin 60 prosenttia Suomen tonnimääräisestä viennistä on ensin tuotu maahan (Ojala ym. 2018).

Suomi on siis maailmankaupalle avoin talous, jonka hyvinvointi varsin pitkälti perustuu toimivaan ulkomaankauppaan: kilpailukykyinen ja osaavasti hoidettu vienti ja tuonti

ovat taloutemme ajava voima. Huolitsijoilla on keskeinen rooli ulkomaankaupan toiminnan sujuvoittamisessa, mutta huolinnan kansantalouden tilinpitoon merkityn arvonlisäyksen ja sen käsittelemän tavarantoiminnan arvon välinen suhteellinen ero on merkittävä. Tätä havainnollistaa alla oleva Kuvio 12.

Tilastoinnissa lähin toimiala huolinnalle on "5229 Muu liikennettä palveleva toiminta", jonka arvonlisäys tilastointitavasta johtuen on vain 0,4 miljardia euroa eli 0,2 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta. Tämä on kuitenkin vain jäävuoren huippu, sillä pinnan alla huolinnan käsittelemän tavarantoiminnan arvo on Tullin ja CLECATin tiedoista johdetun arvion mukaan jopa 68 – 103 miljardia euroa. Huolinnalla on kummassakin tapauksessa merkittävä rooli maamme ulkomaankaupalle, ja toiminnan volyymin takia toimiala on keskeinen vaikuttaja koko kansantalouden tasolla.

Samoilla arvioilla laskien huolinnan merkitys on suuri myös kuljetuksien palveluviennissä ja -tuonnissa. Rahtikuljetuksiin liittyvä palveluvienti ja -tuonti olivat yhteensä 6,1 miljardia euroa vuonna 2018 (OECD stat 2020). Tullin ja CLECATin tietojen pohjalta arvioituna huolintayritysten kautta kulkeva pal-

velujen ulkomaankauppa olisi arvoltaan 4 – 5 miljardia euroa. Kuljetuspalveluiden palveluviennin ja -tuonnin yhteenlasketusta arvosta tämä vastaisi noin 60 – 80 prosenttia.

4.4 HUOLITSIJAN ROOLI TULLIJÄRJESTELMÄN TOTEUTTAJANA

Huolitsijalla on keskeinen rooli myös Suomen tullijärjestelmän toimeenpanijana ja toteuttajana: Suomessa huolintaliikkeet tekevät 84 prosenttia tuonnin tulli-ilmoituksista¹⁹. Viennin tulli-ilmoituksista huolitsijat hoitavat 72 prosenttia (Tulli 2020c). Tullin ULJAS-tietokannan perusteella Suomen vuoden 2019 tavara-tuonnin ja -viennin yhteenlaskettu arvo oli noin 132 miljardia euroa, josta huolitsijat käsittelivät noin 103 miljardin euron osuutta.

Huolitsija toimii tehtävässään kuljetusasiakkaan edustajana ja hoitaa tämän puolesta tullimuodollisuudet osana kansainvälisen kuljetuksen järjestämistä, ja vastaa toiminnastaan niin kansallisen kuin kansainvälisen lain perusteella. (Tusevska 2015.)

Huolitsijan laaja vastuu kansainvälisen kuljetuksen järjestämisessä tarkoittaa sitä, että tullimuodollisuudet ja -velvollisuudet tulevat toteutettua voimassa olevan lainsäädännön ja sääntelyn mukaisesti. Huolitsijat esimerkiksi varmistavat, että kuljetuksiin liittyvät dokumentaatiot on laadittu oikein ja ne toimitetaan oikeille tahoille. Tullaukseen vaikuttavat monet eri säädökset, ohjeet ja rajoitukset. Tullaustoimintaan liittyvien sääntelyiden osaaminen ja niiden muutoksista perillä oleminen on osa huolitsijan ammattitaitoa. Oikeaoppisesti hoidetut tullimuodollisuudet sujuvoittavat samalla kansainvälistä kaupankäyntiä. Huolitsijat toteuttavatkin täten käytännössä kaupan rajoitteita ja muuta sääntelyä, mikä puolestaan suojaa sisämarkkinoita epäterveeltä kilpailulta ja huolehtii sen turvallisuudesta.

Tullimaksujen määrät ovat sisäkaupan ja kasvavan vapaakaupan myötä vähentyneet. Silti huolitsijoiden merkitys osana EU:n tullijärjestelmää on keskeinen, kun ne mahdollistavat tavaran vapaan liikkumisen EU:n sisämarkkinoilla ja toteuttavat unionin yhteistä tullipolitiikkaa ja -valvontaa EU:n ulkorajoilla. Huolitsijat tekevät läheistä yhteistyötä tulliviranomaisten kanssa ulkokauppaa koskevissa kuljetustoimeksiannoissa.

Suomi sijoittuu käytännössä kaikissa kansainvälisissä kilpailukyvn ja logistiikan suorituskyvn vertailuissa aivan maailman kärkeen.

¹⁹ Kun mukaan otetaan yksityishenkilöiden tuontitullaamat postilähettykset, on huolitsijoiden osuus kaikista tuontitullauksista noin 60 %.



— avain toimivaan liikomaan

— avain toimivaan liikomaan

— avain toimivaan liikomaan

— avain toimivaan liikomaan

— avain toimivaan liikomaan

— avain toimivaan liikomaan



5

HUOLINTA-ALAN MERKITYS SUOMEN HUOLTOVARMUUELLE

5.1 HUOLTOVARMUUS JA HUOLTOVARMUUSORGANISAATIO (HVO):

Suomessa huoltovarmuustoiminta pohjautuu lakiin huoltovarmuuden turvaamisesta vuodelta 1992. Sen käytännön toimeenpanon viimeisin päivitys on valtioneuvoston kanslian päätös huoltovarmuuden tavoitteista vuodelta 2020. Huoltovarmuus on myös osa Yhteiskunnan turvallisuusstrategiaa (YTS 2017).

Huoltovarmuuden toteutus perustuu Suomessa YTS:n kokonaisturvallisuuden periaatteeseen, jossa yhteiskunnan elintärkeät toiminnot pyritään turvaamaan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistyönä. (Turvallisuuskomitea 2020)

Näitä eri toimintoja sovittaa Suomessa yhteen Huoltovarmuusorganisaatio (HVO), joka muodostuu työ- ja elinkeinoministeriön alaisuudessa toimivan Huoltovarmuuskeskuksen (HVK) lisäksi seitsemästä sektorista ja 21 poolista. HVO:n sektorien ja poolien tehtävänä on sovittaa yhteen julkisen ja yksityisen sektorin tavoitteet ja hyödyt varautumistoimenpiteissä. (Huoltovarmuuskeskus 2020a)

HVO:n sektoreista huolinta-alalle keskeisin on Logistiikkasektori, joka on maa-, vesi- ja ilmakuljetusten yhteistoimintaorganisaatio. Jokainen näistä kuljetusmuodoista on sektorin sisällä oma poolinsa, jonka tehtävänä on osaltaan kehittää ja valmistella tarvittavia toimenpiteitä huoltovarmuuden edistämiseksi. Logistiikkasektori on HVK:n infrastruktuuriolosuhteiden vastuualue, johon kuuluvat myös Finanssisektori pooleineen sekä Digi- ja Mediapooli. (Huoltovarmuuskeskus 2020b)

Poolien toiminta keskittyy erityisesti käytännön tason varautumiseen erilaisissa normaaliolojen häiriötilanteissa sekä poikkeusoloissa. SHLL on yhtenä sopijaosapuolena Vesi- ja Ilmakuljetuspooleissa.

5.2 HUOLINTA-ALA JA SUOMEN HUOLTOVARMUUS

Huoltovarmuus on perinteisesti tarkoittanut kriittisten materiaalien saannin varmistamista, joka on pitkälti perustunut varmuusvarastointiin. Suomessa varmuusvarastointia toteuttaa pääsääntöisesti HVK, jolla on varsin mittavat

varmuusvarastot mm. polttoaineita, lääkintämateriaaleja, viljaa ja siemenviljaa sekä teollisuuden tarvitsemia materiaaleja.

Käytännössä huoltovarmuus tukeutuu toimiviin markkinoihin ja kilpailukykyiseen talouteen. Suomen maantieteellinen sijainti asettaa huoltovarmuudelle omat haasteensa. Olemme erittäin riippuvaisia merikuljetuksista: 84 prosenttia Suomen tavaratuonnin arvosta ja 78 prosenttia tavaratonneista sekä 78 prosenttia tavaraviennin arvosta ja yli 90 prosenttia tavaratonneista kulkee meritse. Sen lisäksi maassamme on pitkät kuljetusetäisyydet. Talvimerenkulun olosuhteet asettavat myös omat haasteensa: Suomi on maailman ainoa maa, jonka kaikki satamat voivat talvella jäätyä (Ojala ym. 2018 ja Ojala ym. 2020).

Tämän vuoksi onkin tärkeää, että kansainvälinen kauppa toimii mahdollisimman sujuvasti myös normaaliolojen häiriötilanteissa poikkeusoloista puhumattakaan. Osaava ja tehokkaasti toimiva huolinta-ala on erityisen tärkeä voimavara osana huoltovarmuuskriittistä logistista verkostoa.

Huolintayritykset pystyvät hallitsemaan monimutkaisia kansainvälisiä kuljetusverkostoja ja löytämään tehokkaimmat kuljetusreitit nopeasti muuttuvissa oloissa. Yllätyksellisten tilanteiden hallintahan on osa huolitsijoiden ammattitaitoa ja työtä myös normaalioloissa. Huolintayritysten keskeinen tehtävä Suomen huoltovarmuudelle onkin tavarakuljetusten uudelleen reitittäminen häiriötilanteissa ja siten kansainvälisen kaupan toimivuuden varmistaminen.

Jos esimerkiksi merirahtiliikenne Suomesta syystä tai toisesta estyisi, huolintayritykset pystyisivät kontaktiverkostojaan hyödyntämällä reitittämään tärkeät kuljetukset uudestaan. Tuore käytännön esimerkki tästä on vuoden 2019 marraskuussa vaikuttanut Posti- ja logistiikka-alan unionin lakko tukilakkoineen. Kyseinen lakko pysäytti huomattavan osan Suomen pakettiliikenteestä. Huolintaliikkeiden toiminnan kannalta erityisesti meriliikenteen tukilakkojen uhka oli merkittävä. Osa alan toimijoista reagoi tähän uhkaan reitittämällä aikakriittisiä kuljetuksia Ruotsin maarajan

kautta ja sieltä eteenpäin maailmalle palvelulupauksensa ylläpitämiseksi.

Myös COVID-19-pandemian aiheuttamissa poikkeusoloissa keväällä 2020 tavaraliikenne ja huolintapalvelut ovat toimineet Suomeen ja Suomesta lähes häiriöttä. Tämä on ollut yhteiskunnan toimivuuden ja huoltovarmuuden kannalta elintärkeää.

5.3 ULKOMAINEN OMISTUS SUOMEN LOGISTIIKKAMARKKINOILLA

Ulkomaisessa omistuksessa olevien yhtiöiden osuus Suomen logistiikkamarkkinoista on varsin suuri, ja se kasvaa vuoteen 2030. Ulkomaalaisomistus näkyy erityisesti huolintayrityksien kohdalla (> 85 prosenttia). Ulkomaisesta omistuksesta arviolta yli 90 prosenttia on EU/ETA-maissa tai Sveitsissä pääpaikkaansa pitävillä yrityksillä. Myös vuonna 2030 alan ulkomainen omistus lienee yli 90-prosenttisesti näissä maissa.

Taulukko 5 esittää arvion ulkomaisessa omistuksessa olevien yhtiöiden osuudesta Suomen logistiikkamarkkinoilla vuosina 2018 ja 2030. Markkinoilla tarkoitetaan tässä kaupallisesti tuotettuja palveluita. Niihin eivät kuulu kuljetusasiakkaiden omalla kalustolla ja henkilöstöllä itselleen tuottamat palvelut eivätkä viranomaispalvelut.

Suomalaisomisteisten logistiikkayritysten usein varsin pieni koko, perheomistuksen luonne ja yritysten suhteellisen alhaiset omaisuusarvot ovat edistäneet ulkomaisten tekemiä yritysostoja. Kaikki perheytykset eivät myöskään löydä toiminnalle jatkajaa lähipiiristään.

Alkuvuoden 2020 aikana COVID-19-pandemian vaikutusten aiheuttamat muutokset markkinoilla vaikuttavat myös logistiikka-alaan. Epävarmassa tilanteessa on mahdollista, että osa kuljetusalan yrityksistä siirtyy yrityssaneeraukseen ja niistä osa ajautuu jopa konkurssiin. Myös yritysostot voivat logistiikka-alalla lisääntyä. Todellinen vaikutus jää kuitenkin nähtäväksi.

Taulukko 5:n kuvaama kehitys ei toteutessaan välttämättä heikennä Suomen huoltovarmuutta. Varsinkin normaalioloissa toiminnot jatkuvat ja mukautuvat markkinoiden tarpeisiin, vaikka ulkomaisen omistuksen osuus kasvaisikin. Myös poikkeusoloissa ulkomaalaisomisteisten yritysten Suomessa oleva toiminta, kalusto, tilat ja henkilöstö ovat Suomen lainsäädännön ja viranomaistoiminnan piirissä. Ongelmia voi kuitenkin syntyä, jos ulkomaisessa omistuksessa oleva yritys syystä tai toisesta nopeasti vähentäisi toimintojaan tai siirtäisi kuljetuskalustoaan pois Suomen liikenteestä.

TAULUKKO 5

Arvio ulkomaalaisomisteisten yritysten osuudesta eri logistiikkatoimintojen markkinoiden liikevaihdosta Suomessa 2018 ja 2030 (Lähde: Ojala ym. 2018)

	2018	2030
Huolinta	> 85 %	> 90 %
3:n osapuolen logistiikkapalvelut	> 80 %	> 85 %
Meriliikenne	> 75 %	> 85 %
Lentorahti	> 70 %	> 80 %
Ulkomaanliikenteen maantiekuljetukset	> 70 %	> 80 %
Satamaoperointi*	> 40 %	> 60 %
Rautatiekuljetukset**	0 %	≈ 10 %

*) Kontinkäsittelyn osalta osuus on vuonna 2018 yli 80 %, ja saattaa nousta yli 90 %:n vuonna 2030

**) Kotimaan rautatiekuljetusten osalta; ulkomaankuljetuksissa > 80 % kuljetusmatkasta Suomen ulkopuolella



6

HUOLINTA-ALAN SÄÄNTELY JA EDUNVALVONTA

6.1 ALAN KANSALLINEN JA KANSAINVÄLINEN SÄÄNTELY

Huolinta-ala organisoi kuljetuksia kaikilla eri kuljetusmuodoilla eri puolille maailmaa, ja siihen vaikuttaa varsin moninainen ja monelta taholta tuleva sääntely. Suomen ulkomaankauppaa sääntelevät kansallisen lainsäädännön lisäksi muun muassa YK:n ja Maailman kauppajärjestö WTO:n kansainväliset sopimukset sekä EU:n säädökset. Sääntely kohdistuu esimerkiksi tullaustoimintaan, vaarallisten aineiden kuljetukseen ja verotukseen.










Alaan kohdistuva sääntely voidaan jakaa kahteen pääryhmään:

- 1) Lakisääteinen sääntely (esim. ratifioidut kansainväliset sopimukset ja EU:n säädökset)
- 2) Toimialan itsesääntely (esim. PSYM 2015 ja FIATA:n säännöt ja kuljetusdokumentit)

Ensimmäisen ryhmän sääntely on luonteeltaan sitovaa ja pakottavaa. Toimialan itsesääntely puolestaan on luonteeltaan edunvalvontaa, jonka tarkoituksena on yhdenmukaistaa alan toimintatapoja sekä edistää toimialaa ja ulkomaankaupan toimintaedellytyksiä laajemmin. (UNESCAP 2011, Watanuki 2015). Kuvio 13 kokoaa suomalaista huolinta-alaa säänteleviä kansainvälisiä ja kansallisia toimijoita.

KUVIO 13

Huolinta-alaa ja kansainvälisiä kuljetuksia säänteleviä ja vaikuttavia viranomaisia ja regulaattoreita (tärkeimmät tummennettu)

Toimi	Kansainvälinen 	Euroopan Unioni 	Kansallinen 
Lainsäädäntö 		Euroopan Parlamentti	Suomen eduskunta LiV VaV Liikennejaosto
Huolinta 	FIATA	CLECAT NSF	SHLL
Tullaus ja Verotus 	WCO	Euroopan Komissio DG Taxud	VM Tulli Verohallinto
Kansainvälinen kauppa 	YK UNCTAD ECOSOC UNCITRAL	Euroopan Parlamentti TRAN INTA ECON	UM
	WTO	Euroopan Komissio	
Kuljetukset ja Turvallisuus 	YK IMO UNECE ICAO	Euroopan Komissio DG Move ERA EMSA EASA	LVM Traficom Väylävirasto
	IATA		SM Rajavartiolaitos Poliisi
Muut 			TEM MMM STM Tukes Ruokavirasto Fimea

Organisaatiotaso kuvattu vasemmalta oikealle laskevana →

Suomalaisten huolintayritysten toimintaa ohjaavat kansainvälisen ja kotimaisen kuljetuslainsäädännön lisäksi esimerkiksi vero- ja tullauslainsäädäntö, vientiin ja tuontiin liittyvät tuote- ja turvallisuusmääräykset sekä tilaajavastuulaki. Myös liikenteen ilmasto- ja energia-asioihin sekä liikenteen veroihin ja maksuihin liittyvät lait ovat oleellisia.

Ilmastonmuutokseen ja sen torjumiseen liittyvä sääntely tulee lähitulevaisuudessa vaikuttamaan alan toimintaan monin tavoin. Esimerkiksi YK:n kestävän kehityksen tavoitteissa ympäristöasiat ovat keskeistä sisältöä. EU käynnisti vuonna 2019 Vihreän kehityksen ohjelman (EU Green Deal²⁰), jonka tavoitteena on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Suomen ilmastotavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä ja liikenteen osalta fossiilittomuus vuoteen 2045 mennessä.

Kansainvälisten merikuljetusten sääntelyn pääkohtia ovat IMO:n strategia kasvihuonepäästöjen vähentämisestä (2018) ja IMO:n laatima MARPOL-konventio (Yleissopimus 73/78). EU-direktiivit johdetaan pääsääntöisesti IMO:n tavoitteista. Euroopan komissio ja Euroopan parlamentti pohtivat tahoillaan merenkulun saamista EU:n päästökauppajärjestelmän (EU ETS) piiriin, mutta tämä prosessi on vasta aivan alussa (Solakivi ym. 2020).

Maantiekuljetuksille EU:n tuleva lainsäädäntö on tärkeä, sillä yli 3/4 EU:n sisäisestä tavaliikenteestä on niitä. EU:ssa vireillä olevia säädöskokonaisuuksia ovat esimerkiksi ”Liikkuvuuspaketit 1–3”²¹, jotka sisältävät useita maantieliikenteen ympäristöpäästöihin, turvallisuuteen, henkilöstön ammattipätevyyteen ja verotukseen vaikuttavia direktiivejä ja säädöksiä.

Myös lentokuljetuksissa sääntelyn tavoitteena on kasvihuonekaasujen vähentäminen. Vuonna 2021 astuneen voimaan globaali markkinapohjainen päästökauppamekanismi, jolla lentoyhtiöt voivat kompensoida CO₂-päästöjään. EU:n jäsenvaltioilla on velvollisuus osallistua tämän mekanismin käyttöön heti sen astuttua voimaan.

6.2 HUOLINTA-ALAN EDUNVALVOJAT

Suomalaisen huolinta-alan edunvalvojia ovat elinkeino- ja työmarkkinapoliittinen toimialajärjestö Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL), Pohjoismainen Speditööriliitto, EU-vaikuttamiseen keskittyvä CLECAT sekä maailman kattojärjestö FIATA.

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitolla on noin 70 jäsenyritystä, joiden palveluksessa on kaikkiaan 6 000 työntekijää. Heistä valtaosa toimii huolinnan tehtävissä. Liiton jäsenistö edustaa noin 80 %:a alan liikevaihdosta ja henkilöstöstä Suomessa. SHLL jatkaa jo yli sata vuotta sitten perustetun toimialajärjestön työtä ja on Pohjoismaisen Speditööriliiton, CLECAT:in ja FIATA:n jäsen. (Huolintaliitto.fi 2020a)

SHLL:n tavoitteena on edistää huolinta- ja logistiikka-alalla työskentelevien jäsenten toimintaedellytyksiä sekä lisätä alan tunnettavuutta ja arvostusta. Sen missiona on turvata Suomen logistinen kilpailukyky ja sujuva ulkomaankauppa esimerkiksi tukemalla säädösvalmistelua, edistämällä alan tunnettuutta sekä tuottamalla tietoa. SHLL on jäsenenä Palvelualojen työnantajat Palta ry:ssä, joka edustaa alaa työmarkkinaneuvotteluissa.

SHLL on muun muassa laatinut kansainvälisen maantieliikenteen yleiset kuljetusehdot (KMYK-vakioehdot) täydentämään maantiekuljetuksia koskevassa tiekuljetussopimussalaisa rahdinkuljettajalle sekä kuljetusasiakkaalle asetettuja oikeuksia ja velvollisuuksia. SHLL on myös FIATA:n virallisten standardoitujen dokumenttien jälleenmyyjä Suomessa. Kuvio 13:ssä on malliesimerkit FIATA:n tärkeimmistä dokumentista FBL-konossementista (Huolitsijan konossementti, FIATA Bill of Lading) ja FCR-dokumentista (Huolitsijan vastaanottotodistus, FIATA Forwarders Certificate of Receipt).

Pohjoismainen Speditööriliitto (Nordiskt Speditörförbundet, NSF)

Pohjoismaisen Speditööriliiton merkittävin tuotos on PSYM-vakioehdot (Pohjoismaisen

²⁰ Lisää Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fi ²¹ ks. lisää EU:n Liikkuvuuspaketeista esim. <https://www.iru.org/where-we-work/europe/europe-overview/european-commission-mobility-package>

The image shows two specimen forms from FIATA. The left form is the FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) and the right form is the FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt). Both forms are watermarked with 'FIATA specimen' and include fields for consignor, consignee, goods description, and signatures.

FBL (Left Form):

- Consignor: []
- Consigned to order of: []
- Notify address: []
- Place of receipt: []
- Ocean vessel: []
- Port of loading: []
- Port of discharge: []
- Place of delivery: []
- Marks and numbers: []
- Number and kind of packages: []
- Description of goods: []
- Gross weight: []
- Measurement: []
- Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8): []
- Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8): []
- Freight amount: []
- Freight payable at: []
- Place and date of issue: []
- Cargo insurance through the undersigned: not covered covered according to attached Policy
- Number of Original FBL's: []
- Stamp and signature: []

FIATA FCR (Right Form):

- Suppliers or Forwarders Principals: []
- Consignee: []
- Marks and numbers: []
- Number and kind of packages: []
- Description of goods: []
- Gross weight: []
- Measurement: []
- Forwarders Certificate of Receipt ORIGINAL
- No. []
- Form. Ref. []
- Place and date of issue: []
- Stamp and signature: []

Speditööriliiton yleiset määräykset), jotka juontavat jo vuoteen 1919.

PSYM-vakioehtojen tarkoitus on yhtenäistää ja selkeyttää lainsäädännöllisesti hajanais-ta logistiikka- ja huolinta-alaa Pohjoismais-sa (pois lukien Islanti). PSYM-ehtojen usin painos on vuodelta 2015, ja sen laatimiseen liittyvissä neuvotteluissa Suomen huolitsijoita edusti SHLL.

PSYM-vakioehdot laatimiseen ovat osallistuneet huolitsijoiden lisäksi kuljetusasiakas-kuntaa edustaneet tahot. Ne toimivat alan yhteisinä pelisääntöinä, joissa määritellään toimeksiantajan ja huolitsijan oikeudet sekä velvollisuudet. Ehdot sisältävät myös määräykset huolitsijan vastuista eri kuljetusoikeuden keskeisten konventioiden ja lakien mukaan. Näitä ehtoja käytetään Suomen ulkomaankaupassa laajasti. (PSYM 2015, Huolintaliitto.fi 2020b)

CLECAT – European Association for Forwarding, Transport Logistics and Customs Services

CLECAT on erityisesti EU-vaikuttamiseen keskittyvä logistiikan, huolinnan ja tullauksen toimialajärjestö, joka on perustettu vuonna 1958. CLECATin täysjäseninä ovat 20 eri maan huolintaliitot, ja se edustaa yli 19 000 alan yritystä ja noin miljoonaa työntekijää.

CLECATin tavoitteena on vahvistaa ja kehittää jäsenistönsä toimialoja Euroopassa. CLECAT on jatkuvassa kanssakäymisessä EU:n eri toimielimien kanssa ja tekee läheistä yhteistyötä FIATA:n kanssa EU-aluetta koskevissa asioissa. CLECATin taustatyö on merkittävää varsinkin tullaustoimintojen EU-lainsäädännön säätämässä ja täytäntöönpanossa. (CLECAT 2020).

FIATA – The International Federation of Freight Forwarders Associations

FIATA on vuonna 1926 perustettu huolinta-alan maailmanlaajuinen kattojärjestö, joka edustaa noin 40 000 huolinnan ja logistiikan alan yritystä ja 8–10 miljoonaa työntekijää 150 maassa.

FIATA toimii yhteistyössä mm. Kansainvälisen kauppakamarin (ICC), Maailman kauppajärjestön (WTO) ja Kansainvälisen tullijärjestön (WCO) sekä kuljetusmuotojen järjestöjen (IRU, IATA, UIC) kanssa. Näkyvä osa FIATA:n toimintaa ovat sen laatimat maailmanlaajuisesti käytössä olevat standardidokumentit. FIATA:n dokumentit helpottavat kansainvälistä kaupankäyntiä²².

6.3 KESKEISET VIRANOMAISTOIMIJAT

Keskeiset kansalliset viranomaistoimijat

Viranomaistoiminnassa huolinta liittyy mm. ulkomaankauppaan, kansainvälisiin kuljetuksiin, verotukseen, tuoteturvallisuuteen ja huoltovarmuuteen. Liikenne- ja viestintäministeriö sekä sen alaisuudessa toimivat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Väylävirasto vastaavat liikenteen sääntelystä ja sujuvuudesta. Huolinta ei ole luvanvaraista toimintaa, joten Traficomien myöntämät toimiluvat eivät useinkaan vaikuta huolintayritysten omaan toimintaan vaan heidän hallinnoimiensa rahdinkuljettajien toimintaan.

Ulkomaankaupan sujuvuuteen liittyvän verotuksen keskeinen viranomainen on valtiovarainministeriö, jonka yksi tehtävä on verotuksen sääntely. Tulli ja Verohallinto toimivat sen alaisuudessa. Tullin tehtäviin kuuluu muun muassa valvoa tavara-, kulkuneuvo- ja matkustajaliikennettä EU:n ulko- ja sisärajoilla ja osaltaan taata ulkomaankaupan sujuvuus ja turvallisuus. Verohallinnon keskeinen tehtävä huolinnan kannalta on arvonlisäveron kantaminen soveltuvilta osin.

Tavaralajista ja kuljetusmuodosta riippuen myös muut viranomaiset voivat osallistua tuonti- ja vientikäytäntöihin. Tämä koskee erityisesti tuotteiden turvallisuuteen liitty-

viä tarkastuksia (esim. Ruokavirasto, Poliisi ja Rajavartiolaitos). Tullin tehtävänä on myös tarkistaa ulkomaankaupan edellyttämät asiakirjat, joiden perusteella kannetaan mahdolliset EU:n tullimaksut. Tulli myöntää myös eräitä huolitsijoiden toiminnassaan tarvitsemia valtuutuksia²³.

Verohallinto vastaa erilaisten kansallisten verojen, kuten arvonlisäveron sekä alkoholi- ja tupakkatuotteiden valmisteverojen, perimisestä ulkomaankaupassa. EU:n sisämarkkinakaupassa arvonlisäverojen oikea perintä on tärkeää. Arvonlisäverorekisteriin merkitty myyjä ilmoittaa ja maksaa maahantuonnin arvonlisäveron Verohallinnolle. Jos maahantuojalla ei ole arvonlisäverovelvollinen, maahantuonnin arvonlisäverotuksesta vastaa Tulli. Myös ulkoministeriö on kansainvälisen kaupan kysymysten vastuuministeriö, jonka tehtäviin kuuluu mm. sanktioiden, pakotteiden ja vientirajoitusten asettaminen.

EU:n keskeiset toimielimet

EU-jäsenvaltiona Suomi on velvoitettu noudattamaan Euroopan unionin lainsäädäntöä, ja EU:n toimielimillä on suora vaikutus suomalaisen huolinta-alan toimintaan. Toimielimistä tärkeimmät ovat toimeenpaneva ja lainsäädäntöaloitteita laativa Euroopan komissio ja EU:n lainsäädäntöelin Euroopan parlamentti (Euroopan unioni 2020a, 2020b).

Euroopan komission toimielimistä huolitsijoiden toimintaan vaikuttavista tärkeimmät ovat pääosastot DG Move ja DG Taxud. DG Move vastaa EU:n liikenteen ja liikkumisen kehittämisestä. Sen alaisuudessa toimivat esimerkiksi liikennemuotojen turvallisuuteen keskittyvät erillisvirastot EASA (ilmailu), ERA (rautatiet) ja EMSA (meriliikenne). DG Taxud vastaa EU:n verotuspolitiikasta ja tulliliiton toiminnasta, joten se on huolinta-alalle tärkeä toimija.

Euroopan parlamentin valiokunnista huolinta-alalle merkittävimmät ovat TRAN, INTA ja ECON. TRAN keskittyy liikenteen ja matkailun sääntelyyn, INTA kansainväliseen kaupankäyntiin ja siihen liittyviin sopimusasioihin ja ECON raha- ja talousasioihin.

²² FIATA:n standardoidut dokumentit: <https://fiata.com/about-fiata/fiata-documents.html> ²³ ks. lisää Tullin myöntämistä luvista. <https://tulli.fi/yritysiasiakkaile/luvat/tullin-myontamat-luvat>

Maailman tullijärjestö World Customs Organization (WCO)

Maailman tullijärjestön WCO:n jäseniä ovat 183 maan tullilaitokset. Maailmankaupasta 98 prosenttia on näiden piirissä. WCO:n tehtävä on edistää tullitoimintaa. Tätä se toteuttaa laatimalla muun muassa konventioita ja muita suosituksia. Esimerkki WCO:n toiminnasta on tavaroiden harmonisoitu tullinimikkeistö²⁴ (HS-nimikkeistö), johon myös Euroopan unionin yhdistetty nimikkeistö (CN) ja Taric-nimikkeistö pohjautuvat. (Euroopan komissio 2020b, Tulli 2020b, WCO 2020).

Alan kansainvälinen sääntely

Kansainväliseen kaupankäyntiin liittyvistä YK:n alajärjestöistä tärkeimmät ovat kauppa- ja kehityskonferenssi (UNCTAD) ja YK:n kansainvälisen kauppaoikeuden komissio (UNCITRAL). UNCTAD on tukenut mm. kehittyvien maiden tullimuodollisuuksien virtaviivaistamista.

Kuljetusmuotojen erityisjärjestöjä ovat kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO), kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) sekä Euroopan maantieliikenteessä YK:n talous- ja sosiaaliunionin (ECOSOC) sekä Euroopan talouskomissio UNECE. Esimerkiksi UNECE ylläpitää useita Euroopassa ja osin Pohjois-Afrikassa ja Lähi-Idässä käytössä olevia kansainvälisen maantie-, rautatie- ja sisävesiliikenteen konventioita.

Muutokset kuljetusmuotojen sääntelyssä voivat heijastua huolinta-alan toimintaan esimerkiksi kaluston kustannusrakenteen muutoksina. YK:n elimien vaikutus suomalaiseen huolinta-alaan on usein epäsuora ja tulee pääosin EU-lainsäädännön kautta. Esimerkiksi EU:n merikuljetuksia sääntelevä lainsäädäntö on pääosin johdettu IMO:n säädöksistä.



²⁴ Tullinimike (englanniksi Commodity Code) on kuudesta, kahdeksasta tai kymmenestä numerosta muodostuva numerosarja. <https://tulli.fi/yritysiasiakkaat/tullinimikkeet/mika-on-tullinimike>



7

HUOLINTA-ALAN NÄKYMÄT VUOTEEN 2030

7.1 HUOLINTA-ALAN TRENDIT

Logistiikkaan ja huolintaan vaikuttavia keskeisiä trendejä on koottu Taulukko 6:een, joka on kokoelma alan suurten toimijoiden trendianalyseistä, Aalto-yliopiston laatimasta katsauksesta (Kallio ym. 2016) sekä tämän selvityksen tuottaneen logscale oy:n analyysistä. Suomi 2030 -sarake arvioi merkittävimpiä alan trendejä Suomessa vuonna 2030. Taulukko on ryhmitelty poliittisiin (P), taloudellisiin (E), yhteiskunnallisiin, sosiaalisiin (S), teknologisiin (T) sekä ympäristöllisiin (E) ajureihin.^{25*}

Eryyisesti teknologiaan liittyvät trendit ovat hyvin edustettuina tässä käytetyissä lähteissä. Esimerkiksi tekoäly (AI), keinotodellisuus (VR ja AR), esineiden internet (Internet of Things, IoT) ja 3D-tulostus ovat uusia teknologioita, joiden käytön uskotaan kasvavan suhteellisen nopeasti. Näiden avulla myös kuljetusketjujen läpinäkyvyys, lähetysten seuranta ja kuljetusten kustannustehokkuus saattavat parantua. Muun muassa osalähetysten konsolidoinnin, online-rahtivarauksien ja laajemman yhteistyön huolitsijan kumppaniverkostossa ennustetaan kehittyvän.

Huolinta-alalle digitalisaation merkitys on suuri, sillä kuljetus- ja kauppatahtumaan liittyvän tiedon hallinta on paitsi keskeinen toimintatapa myös merkittävä kilpailuetu. Digitalisaation laajeneminen ja sen tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntäminen tulee olemaan yksi alan olennaisista muutoksista 2020-luvulla (Bäuml & Hausmann 2018, Accenture 2019, PWC 2019, Wyllie 2019).

Wyllie (2019) arvioi FIATA:n maailman-kongressissa, että huolinta-ala on varsin valmis tulevaan teknologiseen murrokseen. Mikäli huolinta-alan toimijat eivät kykene ottamaan näitä mahdollisuuksia haltuunsa, alan ulkopuoliset toimijat todennäköisesti ottavat.

Ympäristöasiat ovat nousseet julkisen keskustelun ytimeen muun muassa kansainvälisen ilmastopaneeli IPCC:n lokakuussa 2018 julkaiseman erikoisraportin sekä YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden julkistamisen vuoksi. Huolinta- ja logistiikka-alaan vaikuttavat erityisesti kuljetuksiin liittyvän ympäristösääntelyn tarkentuminen ja tiukentuminen. Tämä

on huomioitu FIATA:n ympäristötavoitteissa (FIATA 2017). Myös SHLL on aktiivisesti edistänyt ympäristöystävällisyyttä alan toiminnassa.

Langley (2020) mukaan 3PL-toimijat toteuttavat ympäristöystävällisempiä kuljetusketjuja erityisesti lähetysten optimoinnin avulla. Huolinnassa tämä tarkoittaa muun muassa lähetysten konsolidointia. Langley mukaan yritykset hyödyntävät jatkossa entistä enemmän myös vaihtoehtoisia polttoaineita ja autonomisia ajoneuvoja.

Ympäristösääntelyn lisäksi turvallisuuden liittyvän sääntelyn kiristyminen on huomattava muutosajuri alalla. Turvallisuudella on tässä sekä merkitys "safety" (mm. työturvallisuus ja onnettomuuksien ehkäisy) että "security" (mm. tieto- ja yritysturvallisuus, varautuminen kyberhyökkäyksiin, muuhun rikollisuuteen ja terrorismiin).

Tärkeä yhteiskunnallinen ajuri on verkkokaupan nopea kasvu, jota COVID-19-pandemian aiheuttamat poikkeusolot ovat nopeuttaneet entisestään. Logistiikkatoimijoiden tuleekin kyetä vastaamaan verkkokaupan tarpeisiin. (mm. LVM 2012, FIATA 2017, Langley 2020).

Myös nopea kaupungistuminen erityisesti maailman suurkaupungeissa synnyttää uusia logistisia haasteita. Nämä eivät kuitenkaan suoraan vaikuta huolintayritysten toimintaan. Haasteena tulee olemaan tilan löytäminen kuljetuskalustolle ja varastoille tiiviissä kaupunkirakenteissa samalla kun jakelukaluston ympäristöystävällisyyden merkitys kasvaa.

Taloudellisista ajureista tärkein on maailmantalouden muutokset, jotka vaikuttavat suoraan huolinta- ja logistiikka-alaan. Tähän liittyy myös poliittisista ajureista mahdollinen protektionismin kasvu. Maailmankaupan sopimus pohjainen järjestelmä on viime vuosina ollut uhattuna erityisesti Yhdysvaltain ja Kiinan sekä Yhdysvaltain ja EU:n välillä. Lisäksi maailman kauppajärjestö WTO:n toiminta on vaikeutunut merkittävästi Yhdysvaltain siihen kohdistamien toimien seurauksena.

Myös Britannian ero EU:sta 31.1.2020 tulee vaikuttamaan kaupankäyntiin, mutta eroa seuraavan siirtymäajan pituudesta ja sen jäl-

²⁵ Ns. PESTE-jaottelun mukaan: Political, Economic, Social, Technological, Environmental factors

keisistä käytännöistä osapuolet eivät ole toistaiseksi päässeet sopuun. Tämäntä-
 paiset erimielisyydet hidastavat ja rajoittavat maiden välistä kauppaa ja nostavat
 sen kustannuksia, mikä heijastuu suoraan myös huolinta-alan yritysten toimin-
 taan.

TAULUKKO 6

Huolinta-alan tulevaisuuteen vaikuttavat keskeiset trendit ja megatrendit (Lähteet: Kallio ym. 2016, Hausmann & Péliissié 2017, FIATA HQ 2017, FIATA 2017, Bäuml & Hausmann 2018, DHL 2019, PWC 2019, Wylie 2019, Sneader & Singhal 2020, sarake "Suomi 2030": logscale oy / professori Lauri Ojala)

Ajuri	Huolinta-alan vaikuttavia trendejä ja megatrendejä	FIATA	McKinsey	PWC	Aalto-yliopisto	DHL	Suomi 2030
Politiikka	Kauppasotien uhka, protektionismi	x	x	x			x
	Deregulaatio		x		x		x
	Brexit	x					x
	Kiinan "One Belt One Road" (OBOR)			x			x
	Tietosuoja- ja työsuojelulait			x			x
	Kehittyvien maiden tukeminen	x					
Yhteiskunta	Verkkokaupan kasvu	x	x	x	x	x	x
	Jakamistalous ja joukkorahoitus		x	x		x	x
	Urbaani kehitys ja logistiikka	x			x		x
	Osaavan työvoiman puute	x		x			x
	Demografiset muutokset	x					x
	Kuluttajakäyttäytymisen muutos			x			x
	24/7 -yhteiskunta				x		x
Talous	Taloukasvu (+ / -) ja kauppavirrat	x	x	x		x	x
	Tuotannon paikallistuminen		x	x	x		x
	Kaupan ja turismin muutos	x					x
	Polttoaineiden hinnan muutokset		x				x
	Kansallisen kaupan muutos			x			
	Lepäävät resurssit osaksi taloutta				x		
Teknologia	Digitalisaatio (AI, AR, VR, IoT, 3D...)	x	x	x	x	x	x
	Automatisaatio ja robotiikka	x	x		x	x	x
	Big Data- analytiikka	x			x	x	x
	Tietoturva ja kyberuhat	x			x		x
	Seurantateknologiat	x	x				x
	Lennot (dronet)	x	x			x	
	Lohkoketjut					x	x
	Uudet materiaalit	x					x
	Vaihtoehtoiset energianlähteet						x
Ympäristö	Kestävä kehitys (ml. ilmasto)	x		x		x	x
	Vihreät arvot	x				x	x
	Kierrätyksen yleistymisen				x		x
	Ympäristösäätely		x				x

Maailmankaupan perinteisten idän ja lännen välisten tavaravirtojen suunnat ja painotukset ovat muutoksessa. Tämä näkyy esimerkiksi kehittyvien talouksien välisen etelä-eteläsuuntaisen kaupan kasvuna (DHL 2019; Ti 2019). Tämän vuoksi eurooppalaisten huolitsijoiden tulisi laajentaa kuljetus- ja sidosryhmäverkostojaan. Talouden muutosajureista tuotannon siirtyminen lähemmäksi loppukäyttäjiä näyttää voimistuvan erityisesti COVID-19-pandemian aiheuttamien häiriöiden torjumiseksi. (Kallio ym. 2016, Bäuml & Hausmann 2018, PWC 2019)

Digitaaliset logistiikka-alustat huolinta-alalla

Digitalisaatio tuo mukanaan uusia, myös huolinta-alaa koskettavia liiketoimintamalleja, joilla voidaan muun muassa vastata verkko-kaupan volyymien kasvuun, parantaa toimitusketjujen tehokkuutta ja jäljitettävyyttä sekä pienentää ympäristöjalanjälkeä. Näiden ilmentymiä ovat alusta- ja jakamistalouteen perustuvat logistiikka-alustat, joilla tarkoitetaan erilaisia verkko- tai pilviympäristössä toimivia, tekoälyä ja analytiikkaa hyödyntäviä logistiikkasovelluksia. Nämä alustat voi jakaa niiden taustan, liiketoimintalogiikan ja teknologian kehitysasteen perusteella kolmeen pääryhmään.

Ensimmäisen ryhmän muodostavat perinteiset rahtihuutokaupat, jotka ovat muuntuneet verkkopohjaisiksi markkinapaikoiksi. Esimerkiksi sopii jo 1990-luvulta toiminut saksalaislähtöinen Timocom-rahdinvälityspalvelu, joka on yli 70 miljoonan euron liikevaihdolla alan suurin toimija Euroopassa. Sen toiminta perustuu spot-markkinoiden tehokkuuden kasvattamiseen yhdistämällä asiakkaiden tarpeet sopiviin palveluntarjoajiin. Tämän kaltaisia välityspalveluita on tullut myös Suomeen, mutta toiminta on toistaiseksi varsin pienimuotoista.

Toisessa ryhmässä korostuvat ns. SaaS-palvelukonseptien²⁶ käyttö, palveluntarjoajien kasvuyritystaustat sekä teknologian merkitys lisäarvon tuottamisessa. Tyypillisiä palvelusältöjä ovat esimerkiksi huolitsijoille suunnatut, koko kuljetusprosessin kattavat palvelut, kuten tarjouspyynnöt, seuranta, laskutus ja analytiikka. Esimerkiksi lentorahtihuolitsijoille

tarkoitettujen markkina-alustojen käyttö on kasvanut viime vuosina: Finnair Cargo liittyi vuonna 2019 Cargo.one²⁷ -alustaan, joka mahdollistaa vuorokauden ympäri tapahtuvan toiminnan sekä tehokkaampien hinnoittelualgoritmien käytön.

Ideaalitilanteessa – kun on tavoitettu paljon asiakkaita ja palveluntarjoajia – digitaaliset markkina-alustat mahdollistavat kilpailukyisemmät hinnat ja joustavamman palvelun erityisesti pienille ja keskisuurille yrityksille, joiden neuvotteluvoima on alan isoja toimijoita heikompi. Myös rahdinkuljettajien kaluston tehostunut käyttö voi tuoda merkittäviä hyötyjä. Käytännössä kuitenkin vain harva aloittava logistiikka-alusta saavuttaa kannattavuuteen riittävän käyttäjävolyymin.

Kolmannessa ryhmässä uudet palvelumallit ja teknologiat haastavat vakiintuneita toimijoita. Tunnetuimpia näistä ovat yhdysvaltalainen Uber ja sen Eurooppaan rantautunutrekakuljetuksiinerikoistunuttytäryhtiö UberFreight. Myös huolinta-alalla on useita digitaalisia toimijoita, kuten FlexPort, jonka liikevaihto vuonna 2018 oli jo noin 450 miljoonaa USD. Myös eräät alan vakiintuneet toimijat (esim. DHL:n Saloodo! ja Maerskin Twill) ovat tuoneet omat digitaaliset alustansa markkinoille.

Lennoikkaimmissa visioissa on ennustettu, että digitalisaatio ja automatisaatio vähentävät jyrkästi huolitsijan merkitystä. On kuitenkin epätodennäköistä, että huolitsijan tehtäviä voitaisiin koskaan täysin korvata digitaalisilla palveluilla, mutta digitaalisuus tulee joka tapauksessa muokkaamaan huolinta-alaa ja sen toimenkuvia. Suomessa kehityksen nopeuteen vaikuttavat muun muassa markkinoiden pienuus ja Suomen maantieteellinen asema.

7.2 HUOLINTA-ALAN TULEVAISUUDENNÄKYMÄ SUOMESSA

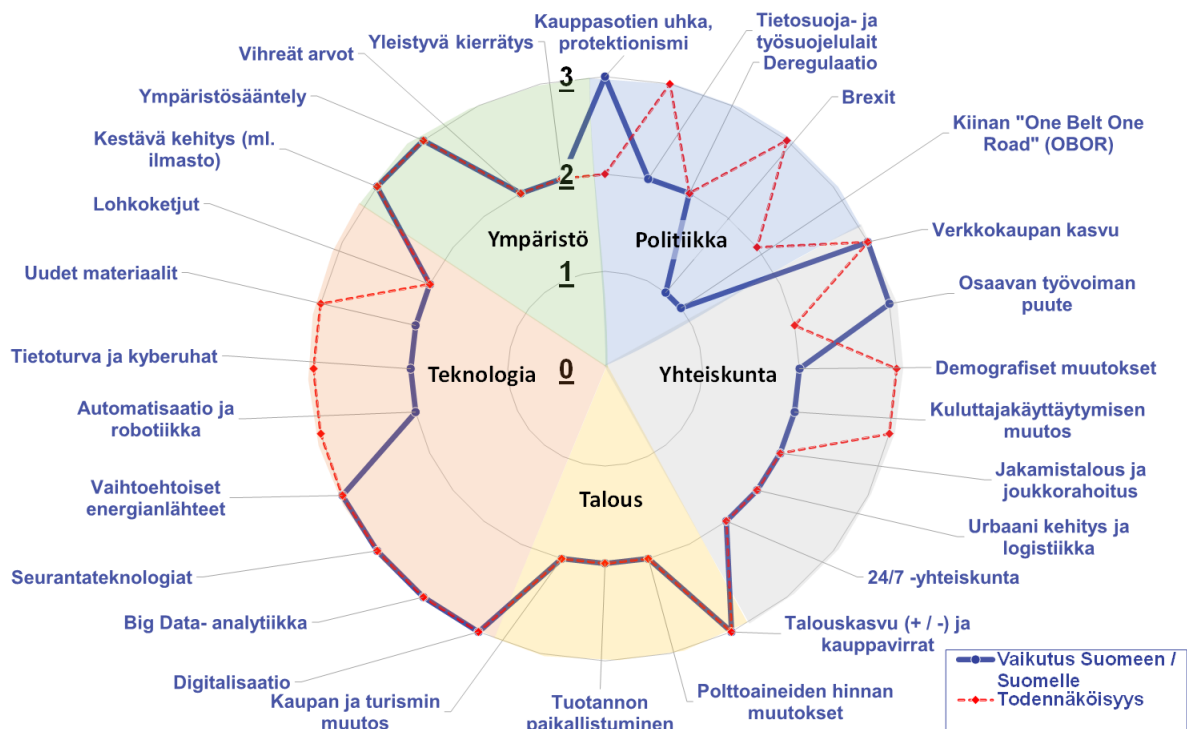
Suomen huolinta-alaan vaikuttavia keskeisiä trendejä on arvioitu Kuvio 15:ssä. Se peilaa Taulukko 6:ssä esitetyn Suomi 2030 -sarakeen muutosajureiden todennäköisyyttä ja vaikutusten suuruutta lähinnä taloudellisessa mielessä.

²⁶ Software as a Service ²⁷ Lisää Cargo.one alustasta: <https://www.cargo.one/airlines>

Kuviossa esitettyjen arvojen skaala on 1–3; mitä korkeampi lukuarvo, sitä suurempi todennäköisyys tai vaikutus. Nolla-arvoisia ajureita ei listattu, koska odotettu todennäköisyys tai tapahtuman vaikutus olisi tällöin olematon. Kuvion sininen yhtenäinen viiva kuvastaa tapahtuman vaikutusta Suomeen tai Suomelle ja punainen katkoviiva tapahtuman todennäköisyyttä. Kuviossa ajurit jakautuvat poliittisiin, yhteiskunnallisiin, taloudellisiin, teknologisiin ja ympäristöllisiin sektoreihin (vrt. Taulukko 6).

Teknologian kehitys, erityisesti digitalisaatio, tulee muuttamaan logistiikan ja huolinnan toimintaympäristöä merkittävästi myös Suomessa. Alan innovaatioita syntyy täälläkin, mutta toiminnan mittakaava ja näin ollen odotettavissa olevat

KUVIO 15
Huolinta-alaan vaikuttavien muutosajurien todennäköisyys ja vaikutus; Taulukon yhteenvetosarake "Suomi 2030"; logscale oy:n koontiarvio²⁸



mittakaavaedut ovat täällä isoja markkinoita pienemmät. Kallio ym. (2016) toteavat, että kehittämisen varaa vielä on.

Myös ympäristöajureilla tulee olemaan iso vaikutus Suomen huolinta- ja logistiikka-alaan. Näiden tarkkaa vaikutustapaa tai kustannusvaikutusta on vaikea ennakoida, koska esimerkiksi päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen on vasta keskustelun asteella. Mikäli kustannusvaikutus tulee olemaan saman suuntainen myös muille maille, ei Suomen suhteellinen kustannuskilpailukyky

²⁸ Arvio perustuu mm. seuraaviin lähteisiin: Global Value Chain Development Report 2019 ja World Development Report 2020

välttämättä juurikaan muutu. Digitalisaatio ja ympäristöasiat on huomioitu myös SHLL:n vuosien 2020–2022 strategiatavoitteissa.

Suomessakin verkkokauppa on kasvanut nopeasti, kaupungistuminen lisääntyy ja on siirrytty lähemmäksi 24/7-yhteiskuntaa. Tulevien vuosien haaste huolinta-alalla on osaavan henkilökunnan saatavuus (Kallio ym. 2016). Soveltuva tutkinto toki auttaa, mutta ammattitaitoiseksi huolitsijaksi voi kehittyä vain alan töissä. Suomessa toimialaa ei sen tuntemattomuuden takia kuitenkaan koeta nuorten parissa erityisen houkuttelevaksi, toisin kuin esimerkiksi Hollannissa. Osaavat huolitsijat ovat kuitenkin erittäin tärkeä osa ulkomaankaupan kilpailukykyä.

Talouden ja politiikan ajurit toimivat Suomessa samoin kuin muissakin kehittyneissä avoimissa talouksissa, joille ulkomaankauppa on elinehto. Protektionismin lisääntyminen tai Brexit saattaisivat hetkellisesti lisätä huolinnan tarvetta, mutta ulkomaankaupan volyymi ja kasvu ovat huolinta-alalle ensiarvoisen tärkeitä, sillä ala elää tuonnista ja viennistä.



8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

HUOLITSIJAT TEKEVÄT KANSAINVÄLISEN KAUPANKÄYNNIN HELPOKSI

Huolinta on tavarankuljetuksen, tiedon, rahan sekä kuljetusvälineiden ja -yksiköiden liikkumisen oikea-aikaista ja kustannustehokasta hallintaa maailmankaupassa ostajan, myyjän, kuljetus- ja varastointiyriyten sekä viranomaisten välillä. Se on erittäin tärkeä, mutta usein näkyvän osan toimivaa ulkomaankauppaa.

Huolitsijat ovat siis kansainvälisen kaupankäynnin asiantuntijoita, jotka järjestävät moninaisia kansainvälisiä kuljetuksia asiakkaidensa toiveiden mukaisesti varmistaen, että tavarantoimitukset suoritetaan voimassa olevan lainsäädännön ja sääntelyn mukaisesti.

Huolintayrityksien asiakkaat ovat etupäässä business to business (B2B) -puolen ulkomaankauppaa käyviä yrityksiä (teollisuuden ja kaupan alan yritykset), mutta mm. verkkokaupan ja pakettiliikenteen kasvu on tuonut asiakaskuntaan myös monet business to customer (B2C) -toimijat.

Varsinaisiin kuljetuksiin liittyvien huolinta- ja logistiikkapalveluiden ohella huolitsijat tarjoavat nykyisin laajan kirjon lisä- ja neuvontapalveluja. Eräs keskeinen palvelu on konsolidointi: useamman eri asiakkaan kuljetuksia yhdistelemällä pystyvät huolitsijat varmistamaan asiakkailleen ympäristöystävällisemmät toimitukset ja kilpailukykyisemmät hinnat.

Huolitsijoiden rooli onkin muuttunut merkittävästi vuosien saatossa. Perinteisesti huolitsija on käsitetty kansainvälisten kuljetusten välittäjänä, eräänlaisena välikätenä. Nykyisin modernit huolitsijat toimivat kuitenkin enenevässä määrin sopimusrahdinkuljettajina, joiden vastuu kuljetusten järjestämisessä on laajempi.

Kansainvälisiä kuljetuksia organisoitaessa vastuun määrittäminen on välttämätöntä. Toimitusketjut ovat monivaiheisia, ja kuljetukseen osallistuvat useat eri toimijat. Jälkeenpäin asioiden selvittäminen on yleensä hankalaa, minkä vuoksi on ensisijaisen tärkeää, että sopimukset on laadittu asianmukaisesti ja vastuista on sovittu oikein. Huolitsijat sopimusrahdinkuljettajina ovat vastuussa asiakkailleen ja vastaavat myös käyttämistään alihankkijoista koko kuljetuksen ajalta. Tämä

helpottaa asiakkaiden toimintaa, koska kuljetusten järjestämisessä yhteys huolitsijaan riittää.

Kansainvälistä kuljetusta suunniteltaessa vartenotettavia asioita on runsaasti. Näihin sisältyvät esimerkiksi kuljetusmuotoihin, tullimuodollisuuksiin ja kaupankäynnin rajoitteisiin liittyvä voimassa olevan lainsäädäntö ja sääntely. Kansainväliset kuljetukset vaativat monia yhteistyötahoja viranomaisista eri rahdinkuljettajiin niin kotimaassa kuin ulkomailla. Tämän vuoksi laajat kontakti- ja kuljetusverkot ovat huolitsijoille elintärkeitä. Kotimaisten ja ulkomaisten alihankkijoiden, edustajien, agenttien ja yhteistyösopimusten määrä lasketaan joka huolitsijalla sadoissa. Laajat verkot ovat samalla eräs syy, miksi huolintaliikkeet pystyvät järjestämään kuljetuksia luotettavasti ympäri maailman.

Verkot mahdollistavat huolitsijoiden toiminnan joustavuuden. Mahdollisissa ongelmatilanteissa ne ovat asiakkaidensa ensisijaisia ongelmanratkaisijoita. Jos jokin kuljetusmuoto estyy, huolitsijat pystyvät tarvittaessa järjestämään lähetykselle vaihtoehtoisen reitin määränpäähen. Ilman huolitsijaa kuljetusasiakas joutuisi itse hoitamaan asiat erikseen jokaisen rahdinkuljettajan tai viranomaisen kanssa.

Asiakkaat saavat mahdollisuuden keskittyä omaan ydintointaansa, kun huolitsijat ottavat hoitaakseen kansainvälisten kuljetusten järjestämisen heidän puolestaan. Huolitsijat toimivat asiakkailleen yhden pysähdyksen palveluna.

HUOLINTA-ALALLA ON KOKOAN SUUREMPI MERKITYS SUOMEN ULKOMAANKAUPALLE JA KANSANTALOUDELLE

Huolinta-ala ja sen markkinat ovat riippuvaisia ulkomaankaupan tavarakaupan kehityksestä. Mikäli ulkomaankauppa sujuu, huolintaliikkeillä on edellytykset menestyä. Jos taas ulkomaankaupan volyymit supistuvat, myös huolintayrityksille tulevat tilaukset vähenevät.

Suomi on maailmankaupalle avoin talous, jonka hyvinvointi varsin pitkälti perustuu toimivaan ulkomaankauppaan. Tehokkaan logistiikan ja sujuvan ulkomaankaupan merki-

tys korostuu myös maamme etäisen sijainnin vuoksi. Suomi on syrjässä Euroopan keskeisistä markkinoista, ja logistisesta näkökulmasta Suomea kuvaillaankin usein saareksi. Suomella ei ole maayhteyttä päämarkkinoihin, vaan suurin osa maamme ulkomaanliikenteestä tapahtuu meritse.

Maamme tonneissa mitatusta viennistä puolet on raaka-aineita ja väli tuotteita, jotka on tuotu ensin meritse Suomeen. Jos maarajan ylitse laskettava tuonti otetaan mukaan, noin 60 prosenttia Suomen tonnimääräisestä viennistä on ensin tuotu maahan. Kilpailukykyinen ja osaavasti hoidettu vienti ja tuonti ovatkin taloutemme elinehto, jonka mahdollistamises- sa huolitsijoilla on olennainen rooli.

Huolintaliikkeet osallistuvat niin vienti- kuin tuontikuljetuksiin ja ovat aktiivisesti ylläpitämässä Suomen ulkomaankaupan sujuvuutta. Huolintatoiminta turvaa teollisuuden ja kaupan alan sekä kuljetusyritysten välisen jouhevan toiminnan ja toimivan maailmankaupan: mitä pidempi kuljetusketju on kyseessä, sitä todennäköisemmin huolitsijat ovat mukana sitä järjestämässä. Lisäksi huolitsijat varmistavat muun muassa, että kansainvälisen kaupan tullimuodollisuudet tulevat hoidettua voimassa olevien lakien ja säädöksen mukaisesti. Samalla ne suojaavat EU:n sisämarkkinoita epäterveeltä kilpailulta ja huolehtivat osaltaan sen turvallisuudesta.

Huolinta toimialana kuuluu kansantalouden tilinpidossa alatoimialaan ”Muu liikennettä palveleva toiminta”, jonka arvonlisäys oli 0,4 miljardia euroa vuonna 2017. Suomen bruttokansantuotteeseen suhteutettuna tämä on 0,2 prosenttia. Huolinnan todellinen arvo Suomen kansantaloudelle on kuitenkin merkittävästi suurempi. Tavaraviennin ja -tuonnin arvo oli yhteensä noin 131 miljardia euroa vuonna 2019. Huolitsijat käsittelevät tästä 68–103 miljardin euron osuutta. Vertailun vuoksi Suomen bruttokansantuote vuonna 2019 oli noin 241 miljardia euroa.

Lentorahtikuljetuksista pitkälti yli 90 prosenttia on huolitsijoiden järjestämiä. Kansainvälisistä maantiekuljetuksista huolitsijat organisoivat lähes kaksi kolmasosaa samoin kuin merirah- tikuljetuksien tuonnista. Meritse tapahtuvasta viennistä huolitsijat toteuttavat noin kolman-

neksen. kaikkiaan noin puolet Suomen ulkomaankaupan tavaravirroista on huolitsijoiden järjestämää.

Huolitsijat hoitavat valtaosan myös ulkomaankauppaan liittyvistä tullaustoimenpiteistä. Tuonnissa huolintaliikkeet tekevät yli 80 prosenttia tulli-ilmoituksista²⁹. Viennin tulli-ilmoituksista taas huolitsijat hoitavat noin 70 prosenttia. (Tulli 2020c). Huolinnan todellinen merkitys ja paljolti näkymätön toiminta ei ole sen oma arvo kansantalouden tilinpidossa, vaan se, että se pitää Suomen talouden pyörät pyörimässä.

HUOLINNAN TULEVAISUUDEN NÄKYMÄ

Huolinta-alaan keskeisesti vaikuttavia tulevaisuuden trendejä ovat digitalisaatio sekä tiukentuva ympäristö- ja turvallisuussäätely.

Uudet teknologiat, kuten tekoäly, lisätty todellisuus ja 3D-tulostus yhdistettyinä kehittyneeseen data-analytiikkaan ja tehokkaaseen datan hyödyntämiseen, tulevat monin tavoin muuttamaan toimialaa. Digitalisaatio tulee parantamaan muun muassa kuljetusketjujen läpinäkyvyyttä, lähetysten seurantaa ja kuljetusten kustannustehokkuutta. Mikäli huolinta-alan toimijat eivät kykene ottamaan näitä mahdollisuuksia haltuunsa, alan ulkopuoliset toimijat todennäköisesti ottavat. Suomessa teknologiatrendit tulevat näkymään isompia markkinoita myöhemmin maamme sijainnista ja pienistä markkinoista johtuen.

Osaltaan myös ympäristöajurit tulevat merkittävästi vaikuttamaan Suomen huolinta- ja logistiikka-alaan. Näiden tarkkaa vaikutustapaa tai kustannusvaikutusta on vaikea ennakoida, koska esimerkiksi päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen on vasta keskustelun asteella. Mikäli kustannusvaikutus tulee olemaan samansuuntainen myös muille maille, ei Suomen suhteellinen kustannuskilpailukyky välttämättä juurikaan muutu.

Suomen huolinta-alan ja ulkomaankaupan lähitulevaisuuden haasteena on myös pula osaavasta työvoimasta. Huolinta- ja logistiikka-alan houkuttelevuus on viime vuosina jonkin verran parantunut, mutta alan tunnettuutta tulee kehittää määrätietoisesti myös tulevaisuudessa.

²⁹ Osuus on noin 60 prosenttia, jos lukuihin otetaan mukaan yksityishenkilöiden postilähetysinä saamat tavarat, joiden määrää yleistynyt verkkokauppa on lisännyt.



Lähteet

- Accenture (2019) Digital Disruption in Freight and Logistics: Ready to Roll? <https://www.accenture.com/_acnmedia/pdf-53/accenture-digital-disruption-freight-logistics.pdf>, haettu 4.5.2020.
- Armstrong & Associates (2019) Top 25 Global Freight Forwarders List. <<https://www.3plogistics.com/3pl-market-info-resources/3pl-market-information/aas-top-25-global-freight-forwarders-list/>>, haettu 15.4.2020.
- Arvis, J-F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K. ja Kiiski, T. (2018) Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy. The World Bank, p. 70. <<https://ipi.worldbank.org/>>.
- Bäumel, M., Hausmann, L. (2018) McKinsey & Company. Air-freight forwarders move forward into a digital future. <<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/air-freight-forwarders-move-forward-into-a-digital-future#>>, haettu 15.4.2020.
- CLECAT (2020) Organisation <<https://www.clecat.org/organisation/objectives>>, haettu 10.3.2020.
- Coppens, F., Lagneaux, F., Meersman, H., Sellekaerts, N., Van de Voorde, E., van Gastel, G., Vanelslander, Th. ja Verhetsel, A. (2007) Economic impact of port activity: a disaggregate analysis - The case of Antwerp. National Bank of Belgium Working paper document n° 110, helmikuu 2007.
- Cusolito, A. P., Safadi, R. ja Taglioni, D. (2016), Inclusive Global Value Chains – Policy Options for Small and Medium Enterprises and Low-Income Countries, OECD/World Bank.
- DHL (2019) Logistics Trend Radar 2018/2019. <<https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/core/documents/pdf/g0-core-trend-radar-widescreen-2019.pdf>>, haettu 15.4.2020
- DVZ (2020). Deutsche Verkehrs Zeitung (DVZ), no. 28, 8.7.2020.
- Engblom, J., Solakivi, T., Töyli, J. ja Ojala, L (2012) Multiple-method analysis of logistics costs. International Journal of Production Economics 137 (1), 29–35.
- Euroopan Komissio (2020a) AEO Guidelines. https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_fi.pdf haettu 17.8.2020.
- Euroopan Komissio (2020b) World Customs Organization. https://ec.europa.eu/taxation_customs/business/international-affairs/international-customs-cooperation-mutual-administrative-assistance-agreements/world-customs-organization_en, haettu 11.3.2020.

Euroopan unioni (2020a) Euroopan Parlamentti. <https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_en>, haettu 15.3.2020

Euroopan unioni (2020b) Euroopan Komissio. <https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_en#overview>, haettu 15.3.2020

Eurostat (2020) Annual detailed enterprise statistics for services (NACE Rev. 2 H-N and S95). <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=sbs_na_1a_se_r2&lang=en>, haettu 5.4.2020. Tilastokoodi: [sbs_na_1a_se_r2].

FIATA (2010) Documents and Forms. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Diverses/FIATA_Documents_and_Forms.pdf>, haettu 5.5.2020.

FIATA (2017) eCommerce Impact on International Trade Logistics. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Position_Papers/Position_Paper_-_Ecommerce_Impact_International_Trade_Logistics.docx.pdf>, haettu 14.5.2020.

FIATA (2019) FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/Explanatory_Note_to_the_Revision_of_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services.pdf>, haettu 3.3.2020.

FIATA (2020) Homepage. <<https://fiata.com/home.html>>, haettu 10.3.2020.

FIATA HQ (2017) Session presentation by Eva Molnar – UNECE Sustainable Transport. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/recent_views/MTI/FIATA_HQ_2017_-_Presentation_by_Eva_Molnar_UNECE_Sustainable_Transport.pdf>, haettu 11.3.2020.

Finavia (2020). Tavaraliikenne 1998–2019. <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Tavaraliikenne%201998-2019-fi-fi.pdf>, haettu 15.8.2020

Findikaattori (2020) Ulkomaankauppa kansantaloudessa. <<https://findikaattori.fi/fi/33>>, haettu 15.6.2020.

Global Value Chain Development Report 2019; Technological Innovation, Supply Chain trade, and Workers in a Globalized world (2019), <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/global-value-chain-development-report-2019>

Hausmann, L., Pélissié, M. ja Weber, M. (2017) McKinsey & Company. Air freight 2025: Agility, speed, and partnerships. <<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/air-freight-2025-agility-speed-and-partnerships>>, haettu 15.4.2020

Hummels, D. ja Schaur, G. (2013) Time as a Trade Barrier, American Economic Review, Vol. 103 (7), s. 2935–2959.

Huolintaliitto.fi (2020a) Faktat ja tilastot. <<https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/faktat-ja-tilastot.html>>, haettu 7.2.2020.

Huolintaliitto.fi (2020b) Tietoa meistä. <<https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-meista/toiminta.html>>, haettu 10.3.2020.

Huoltovarmuuskeskus (2020a) Huoltovarmuus Suomessa. <<https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/tietoa-huoltovarmuudesta/huoltovarmuus-suomessa/>>, haettu 15.3.2020.

Huoltovarmuuskeskus (2020b) Organisaatio <<https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/organisaatio/>>, haettu 15.3.2020.

IMD (2020) IMD World Competitiveness ranking. <https://www.imd.org/contentassets/6333be1d9a884a90ba7e6f3103ed0bea/wcy2020_overall_competitiveness_rankings_2020.pdf>, haettu 15.6.2020.

International Trade Centre (ITC) (2017), New Pathways to E-Commerce – A Global MSME Competitiveness Survey, syyskuu 2017, Geneve: ITC.

Kallio, J., Kemppainen, K. ja Tinnilä, M. (2016) Tulevaisuuden Logistiikka. Aalto-yliopiston laatima selvitys Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:lle. Ei julkinen.

Langley, John (2020) 2020 Third-Party Logistics Study. <<http://www.3plstudy.com/>>, haettu 3.6.2020.

LVM (2012) Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet. Selvitysmiesryhmän loppuraportti. Liikenneministeriön julkaisuja 6/2012. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/78063>, haettu 15.2.2020.

Maailmanpankki (2020a) COVID-19 Trade Watch #2, May 29, 2020. <<http://documents.worldbank.org/curated/en/976521591020893415/pdf/COVID-19-Trade-Watch-May-29-2020.pdf>>, haettu 13.6.2020

Maailmanpankki (2020b) Logistic Performance Index – main page. <<https://lpi.worldbank.org/>>, haettu 15.6.2020.

Mazzocchi, M., Hannstein F., Ragona, M. (2010) The volcanic ash cloud and its financial impact on the European airline industry. CESifo Forum 2/2010. <<https://www.ifo.de/DocDL/forum2-10-focus11.pdf>>, haettu. 6.7.2020.

OECD Stat (2020) EBOPS 2010 - Trade in services by partner economy. Import and Export data of Freight Services (Sea, Air, Road and Rail), https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TISP_EBOPS2010#, haettu 17.8.2020.

Ojala, L. (2010) The costs of keeping the logistics cube rolling – Towards a (more) unified methodology in logistics cost measurement. In: Dimensionen der Logistik: Funktionen, Institutionen und Handlungsebenen, Schönberger, R. ja Elbert, R. (toim.) 767–776. Gabler Verlag

Ojala, L., Kujala, P., Solakivi, T., Kiiski, T., Lindeberg, M ja Kilpi, V. (2020) MERLOG 2030 – Merikuljetusten logistiikka ja ulkomaankaupan kilpailukyky, Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja, SARJA E-1:2020

Ojala, L., Solakivi, T., Kiiski, T., Laari, S. ja Österlund B. (2018) Merenkulun huoltovarmuus ja Suomen elinkeinoelämä – Toimintaympäristön tarkastelu vuoteen 2030. Huoltovarmuusorganisaatio. <https://www.huoltovarmuuskeskus.fi/julkaisut/>

Paavola, J., Vehviläinen, A., Ojala, L., Antikainen, T. ja Ikkänen, P. (2012) Suomen ulkomaankaupan logistinen kilpailukyky ja kehittämistarpeet – Selvitysmiesryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2012.

Pedersen, P. O. (2007) The Role of Freight Transport in Economic Development: An Analysis of the Interaction Between Global Value Chains and Their Associated Transport Chains, Danish Institute for International Studies, DIIS Working Paper no 2007/12 , <https://www.files.ethz.ch/isn/35087/paper1.pdf>

Posti, A., Ruutikainen, P., Haapakangas, E-L. ja Tapaninen, U. (2009) Tralia – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja, B164. <https://www.utupub.fi/handle/10024/44986>

PSYM (2015) Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset 2015. <https://www.huolintaliitto.fi/media/psym-2015_fi.pdf>, haettu 3.3.2020.

PWC (2019) Five Forces Transforming Transport & Logistics PwC CEE Transport & Logistics Trend Book 2019. <<https://www.pwc.pl/pl/pdf/publikacje/2018/transport-logistics-trendbook-2019-en.pdf>>, haettu 15.4.2020

Rantasila, K. ja Ojala, L. (2015) National-level logistics costs: An overview of extant research. International Journal of Logistics Research and Applications 18 (4), 313–324.

Ritvanen, V., Inkiläinen, A., von Bell, A. ja Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Reijo Rautauoman säätiö. Saarijärvi.

Sarker, S. M. Abu Nayem (2017) Freight Forwarding Industry: Function, Economic Role and Future Market in Bangladesh. BMJ Volume 1, Issue 1.40000. <https://www.researchgate.net/publication/333172898_Freight_Forwarding_Industry_Function_Economic_Role_and_Future_Market_in_Bangladesh>

Satamaliitto (2020) Kuukausitilastot. <<http://www.satamaliitto.fi/fin/tilastot/kuukausitilastot/?stats=monthly&T=0>>, haettu 13.5.2020.

SHLL & Palta (2019) Huolinnan toimialakatsaus 2019. Ei julkinen laaja versio. Laatinut Paltan pääekonomisti Martti Pykäri Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliiton toimeksiantona. Julkinen tiiviimpi versio saatavilla: < https://www.huolintaliitto.fi/media/toimialakatsaus-2019/shll_2019_huolinnan-toimialakatsaus.pdf>

Sneader, K., Singhal, S. (2020) McKinsey & Company. Beyond coronavirus: The path to the next normal. <<https://www.mckinsey.com/industries/healthcare-systems-and-services/our-insights/beyond-coronavirus-the-path-to-the-next-normal>>, haettu 15.4.2020

Solakivi, T., Hoffmann., Töyli, J. ja Ojala, L (2018) The performance of logistics service providers and the logistics costs of shippers: a comparative study of Finland and Switzerland. International Journal of Logistics Research and Applications 21 (4), 444–463.

Solakivi, T., Jalkanen, J-P., Perrels, A., Kiiski, T. ja Ojala, L. (2020) Merenkulun päästökaupan vaikutukset, Valtioneuvoston julkaisuja, <<https://tietokayttoon.fi/documents/1927382/17689476/Merenkulun+p%C3%A4st%C3%A4st%C3%B6kaupan+vaikutukset.pdf/94887cfb-6262-03fc-0788-0a2733cde438?t=1594018862278>>, haettu 6.7.2020

Solakivi, T., Ojala, L., Laari, S., Lorentz, H., Kiiski, T., Töyli, J., Malmsten, J., Bask, A., Rintala, O., Paimander, A. ja Rintala, H. (2019) Logistiikkaselvitys 2018. Turun Kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja E-2:2018. <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-554-9>>, haettu 10.5.2020.

Solakivi, T., Töyli, J. ja Ojala, L. (2013) Logistics outsourcing, its motives, and the level of logistics costs in manufacturing and trading companies operating in Finland. Production Planning & Control 24 (4–5), 388–398.

Statista (2020) Size of the freight forwarding market worldwide from 2018 to 2024. <<https://www.statista.com/statistics/1095264/freight-forwarding-market-size-worldwide/>>, haettu 5.3.2020.

Ti (2019) Forwarding Market Study for NTG. <<https://ntg.com/wp-content/uploads/Ti-NTG-Forwarding-Market-Study-Condensed-Report.pdf>>, haettu 5.3.2020.

Ti (2020) Global Freight Forwarding Market Sizing 2020. Whitepaper. <<https://www.ti-insight.com/whitepapers/global-freight-forwarding-market-sizing-2020-covid-19-impact-analysis-2/>>, haettu 10.5.2020.

Transport Geography (2020) Types of Maritime Cargo. <https://transportgeography.org/?page_id=10258>, haettu 4.2.2020.

Tulli (2020a) Ulkomaankaupan kuljetukset 2019. <https://tulli.fi/tilastot/tilastojulkaisu/-/asset_publisher/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2019>, haettu 13.4.2020.

Tulli (2020b) HS-nimikkeistön muutokset. <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/hs-nimikkeiston-muutokset>, haettu 12.3.2020.

Tulli (2020c): Tietopyyntö liittyen huolintaliikkeiden (tai vast.) osuuteen kaikista tuonti- ja vientitullauksista Suomessa. Yksityinen sähköpostiviesti 28.7.2019. Viestin saaja: Lauri Ojala.

Turvallisuuskomitea (2020) Yhteiskunnan turvallisuusstrategia <<https://turvallisuuskomitea.fi/yhteiskunnan-turvallisuusstrategia/>>, haettu 15.3.2020

Tusevska, Borka (2015) Liability of the freight forwarders according to national and international law. <https://www.researchgate.net/publication/280920059_LIABILITY_OF_THE_FREIGHT_FORWARDERS_ACCORDING_TO_NATIONAL_AND_INTERNATIONAL_LAW>, haettu 3.7.2020.

UNESCAP (2011) Guideline for Minimum Standards and codes of Professional Conduct for Freight Forwarders, Non-Vessel Operating Common Carriers and Multimodal Transport. <<https://www.unescap.org/sites/default/files/FF-standard-fulltext.pdf>>, haettu 3.2.2020.

Watanuki, Maika (2015) Review of logistics service regulations for freight forwarding businesses: what should be addressed for a better logistics regulatory framework? Policy Research working paper, no. WPS 7401. Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/596121467991936178/Review-of-logistics-service-regulations-for-freight-forwarding-businesses-what-should-be-addressed-for-a-better-logistics-regulatory-framework>

WCO (2020) What is the WCO. <http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx>, haettu 11.3.2020.

World Development Report 2020; Trading for Development in the Age of Global Value Chains, The World Bank 2020.

World Economic Forum (2019) The Global Competitiveness Report 2019. <http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf>, haettu 15.6.2020.

WTO (2010) Logistics services, Note by the Secretariat. S/C/W/317.

WTO (2020) Covid-19's blow to world trade is a heavy one. The Economist – verkkojulkaisu. <<https://www.economist.com/briefing/2020/05/14/covid-19s-blow-to-world-trade-is-a-heavy-one>>, haettu 15.6.2020.

Wyllie, P. (2019) Technology in Logistics Themes and Customer Expectations. FIATA World Congress. <https://fiata.com/fileadmin/user_upload/documents/recent_views/RAP/FIATA_World_Congress_2019_-_RAP_-_Themes_in_Technology_and_Logistics_Philip_Wyllie.pdf>, haettu 11.3.2020

YTS (2017) Yhteiskunnan turvallisuusstrategia 2017, Valtioneuvoston periaatepäätös 2.11.2017. <https://turvallisuuskomitea.fi/wp-content/uploads/2018/02/YTS_2017_suomi.pdf>, haettu 15.3.2020.

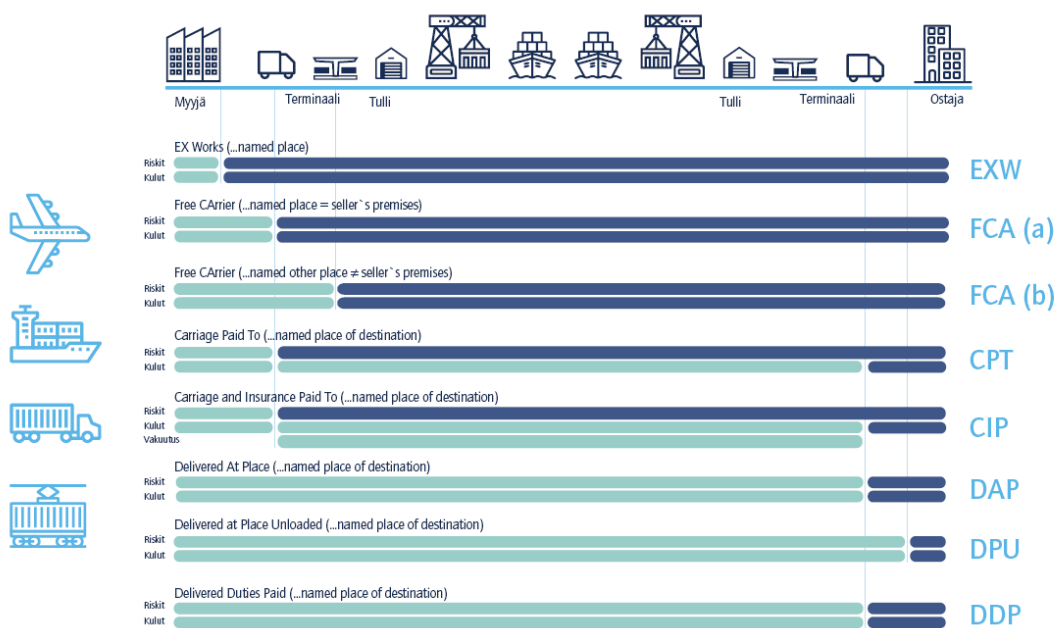
Kansainvälisen kauppakamarin julkaisemat Incoterms® 2020 toimituslausekkeet

Lähde: Kuehne + Nagel Suomi Oy

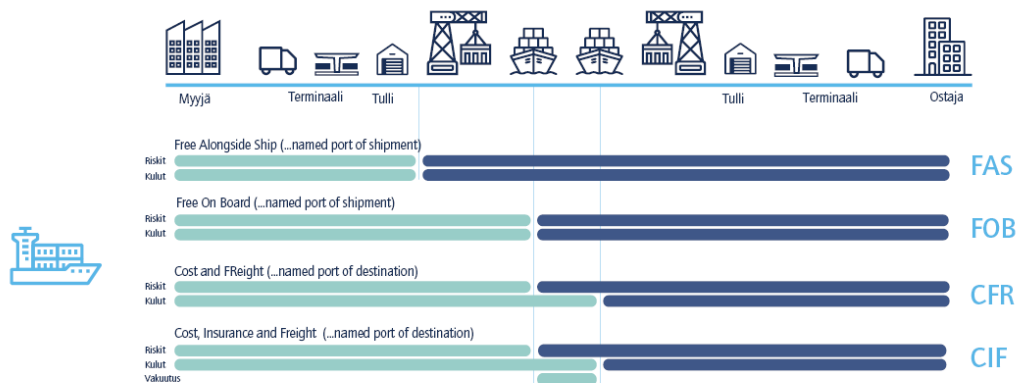
https://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/other-links/incoterms-2020-toimituslausekkeet/

Incoterms® 2020

Lausekkeet kaikille kuljetusmuodoille



Lausekkeet merikuljetuksille



— Myyjä
— Ostaja

Riskit

Mahdollisuus, että sattuu tavaroita vaurioittava tai niiden katoamisen aiheuttava tapahtuma on "riski". Ostaja ja/tai myyjä voi suojautua näiltä riskeiltä kuljetusvakuutuksen avulla.

Kulut

Kulut pitävät sisällään kaikki maksut dokumentteja lukuunottamatta. Myynti- ja ostodokumenteista tulee selkeästi ilmetä, mitkä kuljetuskulut ovat ostajan ja mitkä myyjän maksettavia.

Vakuutus

Kuljetusvakuutus on myyjän vastuulla.

Maailman 20 suurinta huolintayhtiötä vuonna 2019 liikevaihdon mukaan (miljardia euroa)

Lähde: Deutsche Verkehrs Zeitung (DVZ), no. 28, 8.7.2020;

Tilastolähde: Global Freight Forwarding 2020, Transport Intelligence (Ti)

