



LUT School of Business and Management

Kauppätieteiden kandidaatintutkielma

Kansainvälinen liiketoiminta

Riskien siirtäminen kansainvälisissä maantiekuljetussopimuksissa
Transfer of risk in international road transportation contract

27.5.2019

Tekijä: Ninni Laukkanen

Ohjaaja: Sirpa Multaharju

TIIVISTELMÄ

Tekijä:	Ninni Laukkanen
Tutkielman nimi:	Riskien siirtäminen kansainvälisissä maantiekuljetus-sopimuksissa
Akateeminen yksikkö:	School of Business and Management
Koulutusohjelma:	Kauppatiede / Kansainvälinen liiketoiminta
Ohjaaja:	Sirpa Multaharju
Hakusanat:	Kuljetusriski, maantiekuljetussopimus, riskien siirtäminen, logistiikka

Kansainvälistyminen ja kilpailun lisääntyminen ovat johtaneet yritykset ulkoistamaan kuljetuspalveluitaan kolmansille osapuolille. Ulkoistamisen seurauksena kuljetussopimuksen molemmat osapuolet pyrkivät siirtämään kuljetukseen liittyvää riskiä sopimuksen avulla. Tämän kandidaatintutkielman tarkoituksena on selvittää kuljetukseen liittyviä riskejä ja, sitä miten riskiä siirretään maantiekuljetussopimuksessa. Tutkielmassa selvitetään laadullisen tutkimusmenetelmän avulla näkökulmia vertaillen, miten ja mitä kuljetukseen liittyvää riskiä case-yritykset pystyvät siirtämään maantiekuljetussopimuksessansa. Tutkielma tehdään tapaustutkimuksena kahden case-yrityksen näkökulmasta, joista toinen on kuljetuspalvelun myyjä ja toinen ostaja. Tutkielma on muodostettu yksilöhaastattelujen ja empiirisenä aineistona saatujen sopimus pohjien avulla.

Tutkielmasta saatuja vastauksia pohditaan aiheeseen liittyvän kirjallisuuden pohjalta. Tutkielman teoriaosuus käsittelee kansainvälisestä näkökulmasta kuljetuksissa esiintyvää riskiä, maantiekuljetussopimusta, rahdinkuljettajan vastuita ja rajoitteita, sekä riskin siirtämistä maantiekuljetussopimuksessa. Tutkielman tulokset osoittivat, että case-yritykset pyrkivät siirtämään heidän liiketoimintansa kannalta tärkeäksi katsottua riskiä. Tutkielmassa tuli ilmi, että rahdinkuljettajan vastuita ja rajoitteita voidaan muokata jonkin verran kuljetussopimuksen avulla, mikäli toinen osapuoli hyväksyy sen sopimusvaiheessa. Kuljetuspalvelun myyjän näkökulmasta on tärkeää siirtää riskiä, joka jää heidän lakisääteisten vastuiden ja rajoitteidensa ulkopuolelle. Kuljetuspalvelun ostajalle on tärkeää siirtää kuljetuksen aikana tapahtuvaa riskiä kuljetusyritykselle.

ABSTRACT

Author: Ninni Laukkanen
Title: Transfer of risk in international road transportation contract
School: School of Business and Management
Degree programme: Business Administration / International Business
Supervisor: Sirpa Multaharju
Keywords: Risk in carriage of goods, transport contract, transfer of risk, logistics

Internalization and increased competition have led companies to outsource transportation services to third party logistics providers. As a result of outsourcing companies aim to reduce the risk associated with transportation by transferring it through a contract. The purpose of this bachelor's thesis is to identify the risks associated with transportation and look at the ways companies can transfer the risks through a road transportation contract. Using a qualitative research method, the thesis explains how and what transportation risks can the case companies transfer through a transportation contract. The thesis is conducted as a case study from the point of view of two case companies, one which is the seller of the transport service and the other the buyer. The thesis is based on individual interviews and of contract templates obtained as empirical material.

The responses that the thesis gives will be studied based on theory of the subject. The theoretical part of the thesis deals with transport risks, the road transportation contract, carrier's responsibilities and constraints and risk transferring on a road transportation contract. The theory will be looked from an international point of view. The results of the study showed that case companies are trying to transfer the risk they consider critical to their business. The study revealed that the carrier's responsibilities and limitations can be modified to some extent by means in the contract, if the other party accepts it at the contract stage. The seller of transport services strives to transfer the risk that falls outside their legislative responsibilities and constraints. From the transport service buyer's point of view, it is important to transfer the transportation risk to the transport company.

SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuksen aihe ja tavoitteet	2
1.2	Tutkimusongelmat ja rajaus.....	2
1.3	Tutkimusmenetelmä ja -aineisto	3
1.4	Tutkielman rakenne.....	4
1.5	Kirjallisuuskatsaus ja teoreettinen viitekehys	5
1.6	Käytettävät määritelmät	7
2	KANSAINVÄLINEN MAANTIEKULJETTAMINEN.....	9
2.1	Kansainvälisen logistiikan erityispiirteitä	9
2.1.1	Logistiikkapalvelun tarjoaja.....	9
2.1.2	Logistiikan riskit	10
2.1.3	Incoterms.....	10
2.1.4	Tavaran vakuuttaminen	12
2.2	Riskit kuljettamisessa.....	13
2.2.1	Kuljetusriskit	13
2.2.2	Vaarallisten aineiden kuljetusriskit.....	14
2.2.3	Kuljetusyrityksen riskit	15
2.3	Maantiekuljetussopimus.....	16
2.3.1	Rahdinkuljettajan vastuu maantiekuljetuksissa	17
2.3.2	Huolitsijan vastuu	19
2.4	Riskien siirtäminen maantiekuljetussopimuksessa	20
2.4.1	Riskien minimoiminen ja siirtäminen maantiekuljetuksissa.....	21
3	RISKIEN SIIRTÄMINEN CASE-YRITYSTEN MAANTIEKULJETUS- SOPIMUKSISSA	22
3.1	Tutkimuksen yritykset.....	23
3.2	Empiiriset tulokset: logistiikan riskit.....	23
3.2.1	Riskit kuljetuksen eri vaiheissa.....	24
3.2.2	Kuljetusriskien huomioiminen operatiivisessa toiminnassa	26
3.3	Empiiriset tulokset: kuljetussopimus.....	26

3.3.1 Riski kuljetussopimuksessa	27
3.3.2 Riskien siirtäminen kuljetussopimuksessa.....	28
3.3.3 Sopimuksen ulkopuolella jäävä riski	30
4 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET.....	31
4.1 Tutkielman yhteenveto	31
4.2 Tutkielman keskeiset tulokset	32
4.3 Tutkielman hyödyllisyys ja jatkotutkimuksen aiheita	35
LÄHDELUETTELO	37

LIITTEET

Liite 1 *Haastattelukysymykset*

KUVALUETTELO

Kuva 1 *Kuljetussopimuksen muodostuminen*

Kuva 2 *Merkittävimmät kuljetusvahingot*

Kuva 3 *Incoterms riskiryhmittäin*

TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 1 *Institute Cargo Clauses*

Taulukko 2 *Riskit kuljetuksen eri vaiheissa*

Taulukko 3 *Tutkimuskysymyksien tuloksien yhteenveto*

1 JOHDANTO

Kilpailun lisääntyminen ja markkinoiden kansainvälistyminen ovat johtaneet yritykset ulkoistamaan logistiikkapalveluitaan. Kansainvälisen ympäristön ja globalisaation myötä pidemmät kuljetusmatkat asettavat monia riskejä sekä kuljetusyrityksille että toiselle osapuolelle. Logistiikkaketju koostuu useasta eri toimijasta, mikä tekee sen riskeistä monimutkaisia (Vesterinen 2011, 25). Riskienhallinta on prosessi, jonka avulla yritystä uhkaavia riskejä voidaan torjua ja niistä aiheutuvia menetyksiä minimoida (Suominen 2003, 27). Logistiikkaa uhkaavat monet riskit, jotka ovat nousseet esille enemmän viime vuosina ympäristön epävakauden takia. Toimialojen epävarmuus on johtanut logistiikan ja sen riskien tarkastelun lisääntymiseen yrityksissä. Logistiikan riskeillä on suuri vaikutus yrityksen mahdollisuuteen suorittaa toiminnoistaan, saamaan tuotteensa markkinoille ja tarjoamaan palvelua asiakkailleen. (Kwak, Sanchez, Mason, Pettit & Beresford 2018)

Yrityksille on ajankohtaista tutkia toimitusketjunsä toimivuutta jatkuvasti, sillä muutokset ympäristössä vaikuttavat yrityksen suorituskykyyn. Kuljetuksen toimivuudella on suuri vaikutus yrityksen toimintaan ja sen riskit voivat aiheuttaa vakavia taloudellisia tappioita. Logistiikan riskienhallinnan prosessiin kuuluu kolme vaihetta, jotka ovat riskien tunnistaminen, analysointi ja lieventäminen. (Tang & Musa 2010)

Riskin siirtäminen kuuluu jälkimmäiseen osaan riskienhallinnan prosessia, sillä sen tarkoituksena on juuri minimoida riskiä. Riski ja epävarmuus ovat läheisiä käsitteitä ja ne usein sekoitetaan keskenään. Epävarmuus määritellään tilanteena, jossa päätöksentekijä ei ole varma tekemästään päätöksestään, sillä hänellä ei ole tarpeeksi informaatiota ympäristöstä tai esimerkiksi toimitusketjusta. Epävarmuutta tapahtuu, kun päättäjät eivät voi arvioida tapahtuman lopputulosta tai sen esiintymisen todennäköisyyttä. (Sanchez-Rodriguez, Potter & Naim, 2009)

Epävarmuus lisää toimitusketjun riskiä ja riski on seurausta toimitusketjuun vaikuttavista ulkoisista ja sisäisistä epävarmuustekijöistä. Epävarmuustekijöistä

muodostuu riski, joten niitä on syytä tarkastella. Sanchez-Rodriguez et al. (2009) jakavat epävarmuustekijät viiteen ryhmään, joilla on kielteisiä vaikutuksia kuljetuksiin. Tekijät ovat jaettu toimijoiden ja niiden epävarmuustekijöiden perusteella lähettäjään, kuljettajaan, asiakkaaseen, järjestelmiin ja ulkoisiin tekijöihin (Sanchez-Rodriguez et al. 2009). Riskien siirtämistä kansainvälisissä maantiekuljetuksissa ei ole tutkittu paljon kuljetussopimuksen molempien osapuolien näkökulmasta, minkä takia tämä kandidaatintutkielma antaa aiheesta lisää tietoa.

1.1 Tutkimuksen aihe ja tavoitteet

Riskien tunnistaminen auttaa yritystä hallitsemaan riskiä. Yritykset yrittävät minimoida riskiä sopimusten avulla siirtämällä sitä toiselle osapuolelle. Tutkielman tavoitteena on määrittää riskejä logistiikassa ja tarkastella, kuinka ja mitä riskiä pystytään siirtämään toiselle osapuolelle kuljetussopimuksella. Lisäksi työn tarkoituksena on tutkia riskien siirtämisen eroja kuljetuspalvelun myyjän ja ostajan näkökulmasta. Logistiikassa riskit vaihtelevat riippuen yrityksestä ja sen monimutkaisuudesta, minkä takia tiettyjen yritysten sopimusten tutkiminen tuottaa eri tuloksia. Tutkielmassa keskitytään kuljetuspalvelun myyjään ja kuljetuspalvelun ostajaan. Sopimukset, joita hyödynnetään työssä, ovat saatu Suomessa toimivilta yrityksiltä. Toinen sopimus on kuljetusalan yrityksen eli myyjän näkökulmasta ja toinen ostajan, joka on teollisuuskemikaaleja valmistava yritys.

1.2 Tutkimusongelmat ja rajaus

Riskienhallintaan liittyy viisi toimenpidettä, jotka ovat riskien tunnistaminen, analysointi, menetelmien kehittäminen ja valitseminen, toimenpiteet ja seuranta (Suominen 2003, 31). Tutkimus on rajattu riskienhallinnassa toimenpiteisiin, joita yritykset ovat tehneet riskin minimoimiseksi ja jotka pystytään tunnistamaan sopimuksista. Toimenpiteessä tarkemmin katsotaan riskien siirtämistä. Tutkimus on rajattu koskemaan kansainvälisiä kuljetuksia ja tarkemmin maantiekuljettamista. Kuljetuspalvelun ostajan toimialan takia tavallisten kuljetusriskien lisäksi keskitytään vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Tutkimuksessa otetaan huomioon

kuljetussopimuksen molempien osapuolien näkökulmat, jotta pystytään tutkimaan erottavia ja yhdenmukaisia tekijöitä.

Tutkimuksen pääongelma on muodostettu kuvailemaan tutkimuksen päätarkoitusta. Alatutkimusongelmilla saadaan tarkennusta pääongelmaan ja ne antavat tutkimukselle syvällisempää tarkastelua. Alaongelmien avulla pääongelma saa kehystä ja ne auttavat pääongelman tutkimista eri näkökulmista.

Pääongelma:

Mitä riskiä myyjä ja ostaja pystyvät siirtämään toiselle osapuolelle?

Alaongelmat:

Mitä riskejä logistiikassa ja maantiekuljetuksessa on?

Miten ostaja ja myyjä siirtävät logistiikan riskiä maantiekuljetussopimuksessa?

1.3 Tutkimusmenetelmä ja -aineisto

Tutkimus käsittelee riskin siirtämistä maantiekuljetussopimuksissa, minkä vuoksi tutkimusmenetelmäksi on valittu laadullinen eli kvalitatiivista tutkimus. Logistiikan riskien tutkimiseen kvalitatiivinen tutkimus sopii parhaiten, sillä riskit esiintyvät ilmiönä ja riskiä on vaikea mitata määrällisesti. Halldorssenin ja Aastrupin (2003) mukaan logistiikan tutkimus on keskittynyt syy- ja seuraussuhteiden löytämiseen. Monet logistiikan tutkimukset katsovat miten tietty tapahtuma vaikuttaa logistiikan toimivuuteen. Logistiikan tutkimus voidaan määritellä systemaattisena ja objektiivisena informaation tutkimuksena ja analysointina, joka identifioi ratkaisua tai ongelmaa logistiikassa (Halldorssen & Aastrup 2003). Tämän tutkielman tarkoituksena on myös löytää syitä ja seurauksia riskien siirtämiselle.

Logistiikan luonteen takia kvalitatiivinen tutkimus antaa tutkielmassa eniten tietoa tutkittavasta aiheesta. Laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on tuottaa

kokonaisvaltaista kontekstuaalista ymmärrystä yksityiskohtaisten tietojen perusteella (Mason 2002, 4). Tutkimus tehdään tapaustutkimuksena kahden case-yrityksen näkökulmasta, jossa on kerätty yksityiskohtaista tietoa yrityksistä ja peilattu saatuja tutkimustuloksia teoriaosuuden sisältöön (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2004, 123). Tutkielmassa hyödynnetään empiiristä aineistoa, jonka syvällisempää ymmärtämistä tukevat haastattelut. Haastatteluissa tärkeintä on saada mahdollisimman paljon tietoa tutkittavasta asiasta (Tuomi & Sarajärvi 2002, 75). Empiirisenä aineistona toimivat kahden yrityksen maantiekuljetussopimusohjelmat. Haastattelumuodoksi on valittu yksilöhaastattelu. Haastattelukysymykset ovat avoimia kysymyksiä, joihin haastateltavat ovat saaneet vastata omin sanoin. Haastattelun avulla tässä tutkielmassa pystytään tutkimaan, miksi ja millaista riskiä yritykset haluavat siirtää toiselle osapuolelle.

1.4 Tutkielman rakenne

Tutkielma on jaettu neljään osaan. Tutkimuksen ensimmäinen osa on johdanto, jossa esitellään työn aihe ja tausta, ja käydään läpi tutkimusongelmat, työn rakenne, kirjallisuuskatsaus, teoreettinen viitekehys ja tutkimuksessa käytettävät määritelmät. Toinen osa on tutkielman teoriaosuus, jossa käydään läpi logistiikan riskejä ja tutustutaan kuljetusriskeihin. Lopuksi tärkeimpänä teoriaosuudessa keskitytään siihen, millainen kuljetussopimus on ja miten siinä on siirretty aikaisemmin teoriaosuudessa esille tullutta riskiä sopimuksen toiselle osapuolelle. Kolmas osuus on empiria, jossa haastatteluiden ja empiirisen aineiston avulla tutkitaan teoriaosuudessa käytyjä asioita käytännössä. Haastattelukysymykset liittyvät logistiikan riskeihin ja riskin siirtämiseen maantiekuljetussopimuksissa. Tutkielman viimeinen eli neljäs osuus sisältää johtopäätökset ja yhteenvedon. Neljännessä osiossa analysoidaan tutkimuksen tuloksia ja tiivistetään ne yhteen. Lisäksi viimeisessä osassa pohditaan mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

1.5 Kirjallisuuskatsaus ja teoreettinen viitekehys

Logistiikkaa ja kuljettamista on tutkittu eri näkökulmista ja aiheesta löytyy paljon aineistoa. Riskien siirtäminen on olennainen osa kuljetusten hallintaa, varsinkin kun kuljetuspalvelu ulkoistetaan, minkä vuoksi sitä on tutkittu paljon. Kirjallisuuskatsauksessa on hyödynnetty aiempia tutkimustuloksia, tieteellisiä artikkeleita ja kirjallisuutta logistiikan ja kuljetuksen riskeihin ja kuljetussopimukseen liittyen. Kansainvälisen ympäristön takia logistiikan riskit ovat vaikea määrittellä ja hallita. Haastavaksi tekee myös riskien monimuotoisuus (Ritvanen, Inkiläinen, Bell, Santala & Relander 2011, 171). Musa ja Tang (2010) mukaan aikaisemmat tutkimukset ovat keskittyneet perinteisesti yksittäisten riskien tutkimiseen sen sijaan, että olisivat ottaneet kokonaisvaltaisen lähestymistavan logistiikan riskien tunnistamiseen ja arviointiin (Musa & Tang 2010). Tämän takia itse riskien määrittäminen ja vaikutuksen huomioiminen kuljetusketjun aikana on jäänyt tutkimuksissa vähäiselle. Logistiikan merkittävyyden kasvaessa riskien tunnistamisesta ja minimoimisesta on tullut yrityksille kuitenkin tärkeämpää (Kwak et al. 2018).

Kuljetuksen aikana esiintyy monta eri riskiä, jotka muun muassa Melin (2011) on esitellyt kirjallisuudessaan. Kuljetusriskin määrittäminen on tärkeä osa sen hallintaa (Melin 2011, 180). Holma, Kunaala ja Sundberg tekivät vuonna 2012 tutkimuksen, jossa tilastollisesti tutkittiin kuljetusvahinkoja. Tutkimuksessa esiin nousi suurimmaksi vahinkoja aiheuttavaksi kuljetusmuodoksi maantiekuljetus, jonka tarkasteluun tutkielmassa myös keskitytään (Holma, Kunaala & Sundberg 2012). Kuljetusriskit ovat merkittäviä vaarallisten aineiden kuljetuksessa. Vaarallisia aineita kuljetettaessa on huomioitava monia asioita, joita Jelizaveta & Ott (2017) ja Zhang & Zhao (2007) esittelee kirjallisuudessaan. Vaarallisten aineiden käsittely on määritelty erikseen aineiden herkän luonteen takia. Vaaralliset aineet aiheuttavat suurimpia riskejä ympäristölle ja ihmisille (Zhang & Zhao 2007). Niiden käsittelyssä on huomioitava tarkasti vaatimukset ja turvallisuusmääräykset, jotta vältytään riskeiltä (Jelizaveta & Ott 2017).

Kuljetussopimus ja siihen sisältyvät vastuut ja rajoitteet määrittävät suuresti, miten riski jakaantuu sopimusten osapuolien välillä. Kuljetuksiin liittyvät vastuut rajoittavat

kuljetusyrityksen taloudellista riskiä. Kansainvälisillä yleissopimuksilla rajoitetaan vastuuta (Finlex 2019). CMR-konventio rajoittaa rahdinkuljettajan vastuuta ja muun muassa Quigley (2006) on käynyt artikkelissaan läpi CMR-konvention merkitystä (Quigley 2006). Huolitsijan vastuu liittyy olennaisesti kuljetusyrityksen vastuihin ja kirjallisuudessa huolitsijan vastuuta esittelee Carsson et al. (2014). Huolitsijan vastuuta Suomessa määrää Pohjoismaisen Speditööriliiton määräykset Carsson et al. (2014, 63).

Viimeisessä teorian osassa käsitellään riskin siirtämistä kuljetussopimuksessa. Erola ja Louto (2000) käy läpi kirjallisuudessaan, miten riskiä voidaan siirtää kuljetussopimuksessa. Esille nousee tavaran vakuuttaminen siltä osin, kun rahdinkuljettajan vastuu ei sitä kannaa ja toimituslausekkeet (Erola & Louto, 2000, 80). Bergami (2013) käy artikkelissaan kattavasti läpi toimituslausekkeitä ja miten ne vaikuttavat kuljetuksiin. Kuljetuspalvelun ostajan näkökulmasta toimituslausekkeilla on suuri rooli riskin siirtämisessä (Bergami 2013). Tavaran vakuuttamisesta kuljetuksen aikana löytyy tietoa kuljetussopimukseen liittyvässä kirjallisuudessa. Sisula-Tulokas (2007) käy läpi yleisempiä vakuutusmuotoja, jotka liittyvät kuljettamiseen (Sisula-Tulokas 2007 108).



Kuva 2 Kuljetussopimuksen muodostuminen

Kuva 2 esittelee tutkielman teoreettisen viitekehysten. Viitekehys antaa yleisen kuvan tutkimuksen käsittelevistä aiheista. Työn teoria koostuu kolmesta osasta, jotka ovat riskit, kuljetussopimus ja tavat, joilla riskiä voidaan siirtää kuljetussopimuksissa, kun otetaan huomioon rahdinkuljettajan vastuut ja rajoitteet. Teoriaosuudessa pyritään selvittämään millä keinoilla ja mitä riskiä voidaan sopimuksen avulla siirtää.

1.6 Käytettävät määritelmät

Riski

Tummala ja Schoenherr (2011) määrittelevät riskin tietyn vaaran todennäköisyyden tai tapahtuman esiintymistiheyden sekä toteutumisen vaikutuksen suuruuden yhdistelmäksi (Tummala & Schoenherr 2011). Sanchez-Rodriguez (2009) et al. mukaan riski on lopputuloksen ja todennäköisyyden funktio, joten se on mahdollista ennustaa ja arvioida (Sanchez-Rodriguez et al. 2009).

Logistiikka

Logistiikka on materiaali- ja tietovirran hallintaa (Vesterinen, 2011, 25). Ritvasen, Inkiläisen, von Bellin ja Santalan mukaan ”Logistiikan tavoitteena on toimittaa raaka-aineet, puolivalmisteet ja valmiit tuotteet siihen paikkaan, aikaan, laadullisesti ja määrällisesti kuin sovittu”. He jatkavat, että toimitus on hoidettava valitun palvelutason mukaisesti niin, että yrityksen taloudellinen tulos on mahdollisimman hyvä ja ympäristön kuormitus mahdollisimman alhainen. (Ritvanen et al. 2011, 19)

Riskin siirtäminen

Riskin siirtäminen kuuluu yrityksen riskienhallintamenetelmiin. Riski siirtämisellä tarkoitetaan sopimusteitse riskin siirtämistä toisen osapuolen kannettavaksi. Riski voidaan siirtää joko kokonaan tai osittain. Siirtäminen on hyvä tehdä varsinkin silloin, kun riskin tapahtuminen aiheuttaisi yritykselle taloudellisesti vakavan tilanteen. (Juvonen, Koskensyrjä, Kuhanen, Ojala, Pentti, Porvari & Talala 2014, 27)

Kuljetussopimus

Kuljetussopimus on kauppasopimuksen ohjaama sopimus, jossa rahdinkuljettaja sitoutuu kuljettamaan tavaran paikasta toiseen. Kuljetussopimuksen osapuoliin kuuluvat rahdinkuljettaja, lähettäjä ja vastaanottaja. Sopimus sisältää osapuolia sitovat velvoitteet ja oikeudet. (Ek, Kosola, Penttinen & Pöyhönen 2004, 114)

Rahdinkuljettaja

”Termillä rahdinkuljettaja tarkoitetaan sitä, joka solmii lähettäjän kanssa kuljetusta koskevan sopimuksen” määrittelee Sisula-Tulokas. Rahdinkuljettaja on siis se osapuoli, joka sitoutuu kuljettamaan tavarain määränpäähän. (Sisula-Tulokas 2007, 19)

2 KANSAINVÄLINEN MAANTIEKULJETTAMINEN

Tässä osassa tutkielmaa käydään läpi aiheeseen liittyvää teoriaa. Teoriaosuudessa tullaan tarkastelemaan kansainvälisen logistiikan erityispiirteitä, kuljetusriskejä, kuljetussopimusta ja riskin siirtämistä kuljetussopimuksessa. Teoria alkaa kuljetusriskeistä, sillä riskien tunnistaminen ja määrittäminen on tärkeä osa riskien siirtämistä. Riskien määrittämisen jälkeen teoria tarkastelee rahdinkuljettajan vastuita ja rajoitteita, jotka määrittävät, miten riskiä voidaan siirtää maantiekuljetussopimuksissa.

2.1 Kansainvälisen logistiikan erityispiirteitä

Globalisaatio, integroitu logistiikka ja tieto- ja viestintäteknologian kehittyminen ovat muuttaneet maailman kaupankäyntitapoja ja samalla myös fyysisiä kauppavirtoja (Vasiliauska & Jakubauskas 2007). Yrityksen markkina-alueen laajentuessa yhä tärkeämmäksi tekijäksi nousee yhteistyö muiden ympäri maapalloa toimivien yritysten kanssa. Logistiikkapalvelun tarjoajilta vaaditaan ja odotetaan täsmällisyyttä ja nopeaa toimintaa. Läpinäkyvyyden ja ennustettavuuden merkitys korostuvat, kun logistiikan ketju on kansainvälistymisen myötä monimutkaisempi hallita. Kansainvälisessä ympäristössä on enemmän epävarmuustekijöitä ja riskejä sen monimuotoisuuden takia. (Ritvanen et al. 2011, 171)

2.1.1 Logistiikkapalvelun tarjoaja

Kaupankäynnin kansainvälistyessä on kehittynyt tarve laajentaa kuljetuspalveluita kuljetusyrityksiltä asiakkaille. Kolmannen osapuolen logistiikkapalvelun tarjoaja (3PL) voidaan määritellä liikenteen ja logistiikan toimintojen ulkoistamisella yrityksille, jotka eivät ole lähettäjiä tai vastaanottajia. Yleensä ulkoistetaan useampi kuin yksi toiminta, johon mukaan lukien kuuluvat varastointi ja kuljetus. Ulkoistamisen trendi syntyi tavaraliikennealan sääntelyn purkamisen aikana 1980-luvulla ja on edistynyt tietotekniikan kehittymisen myötä. Riskinjakojärjestelmän rakentaminen yrityksen ja logistiikkapalveluntarjoajan välillä on ratkaisevan tärkeää luotettavien

kumppanuuksien luomisessa. Riskejä ovat muun muassa kysyntäriski, varastoriski ja rahoitusriski. Riskin kysymykset koskevat sitä, kuka ottaa nämä riskit ja miten riskinhaltijoille maksetaan korvauksia. (Vasiliauska & Jakubauskas 2007)

2.1.2 Logistiikan riskit

Musa ja Tang (2010) mukaan kansainvälisen logistiikan riski on hyvä määritellä pieniin tapahtumiin, jotka tapahtuvat suurella todennäköisyydellä ja joilla on negatiivinen vaikutus toiminnalle. Heidän mukaansa logistiikassa riski voidaan jakaa kahteen dimensioon, jotka ovat riskin vaikutus ja riskilähteiden todennäköisyys. Jälkimmäinen on vaikea määritellä, sillä riskin todennäköisyyttä on hankalaa havaita. Riski voi joko olla erittäin odotettua, esimerkiksi toimittajan kokemuksen puutteen takia, tai epäodotettua, kuten terrorismi-iskun tapahtumisen todennäköisyys. He myös toteavat, että riskitekijät liittyvät seurausten kielteisiin vaikutuksiin. (Tang ja Musa 2010)

Logistiikan riskit liittyvät omaisuudenvahingoista rikostorjuntaan ja kansainvälisen lainsäädännön muutoksiin (Vesterinen 2011, 117). Riskien muodostumisen mahdollisuus kasvaa, kun informaatio logistiikan ketjun toimijoiden välillä on heikko tai siinä on katkoksia. Toimintojen pitäminen mahdollisimman läpinäkyvänä ja ajan tasalla vähentää riskin muodostumisen mahdollisuutta. Informaation saumattoman kulun tukeminen on siis tärkeä osa logistiikan riskien hallintaa. (Inkiläinen 2009, 46)

Riskit, jotka tulevat yrityksen ja toimitusketjun ulkopuolelta ovat luonnonkatastrofit, terrori-iskut ja suuret muutokset jonkin maan poliittisissa suuntaviivoissa (Pfohl et al. 2011). Tämän tyyliä yrityksistä riippumattomia riskejä kutsutaan force majeure -riskeiksi. Tällaisten tapahtumien vaikutuksia ja muutoksia on vaikea arvioida, vaikka ne olisikin tunnistettu. (Ward & Chapman 2003)

2.1.3 Incoterms

Incotermsit ovat kansainvälisen kauppakamarin kehittämät ja ylläpitämät toimituslausekkeet, jotka määrittävät riskin jakaantumisen, veloitteet ja vastuut tavaran myyjän ja ostajan välillä. Incotermsit määritetään kauppasopimuksessa. Toimituslausekkeitä on yksitoista kappaletta ja ne on päivitetty viimeksi vuonna 2010.

(Bergami 2013) Toimituslauseke määrittelee, kenen vastuulla tai kustannuksella tapahtuu kuljetussopimuksen tekeminen ja tarvittavien asiakirjojen hankkiminen. Lausekkeet eivät kuitenkaan määrittele omistusoikeutta tavaraan tai kaupan osapuolten suhdetta kolmansiin osapuoliin, eivätkä ole osa kuljetussopimusta. Lisäksi toimituslauseke määrittelee myös tarvittavan minimivakuutussuojan, ja kertoo, kumman osapuolen tulee vakuutus hankkia. (Ek et al. 2013, 33)

Riskiryhmät						
Korkea					DAT DAP DDP	
Keskitaso-Korkea				CIF	CIP	
Keskitaso			CFR	CPT		
Matala-Keskitaso		FAS	FCA2	FOB		
Matala	FCA1					
	EXW					
	Ei kuljetusta	Paikalliset toimitukset viennin ulkopuolella. Kuljetussopimus ei pakollinen	Kuljetus-sopimus	Kuljetus-sopimus ja vakuutus	Kuljetussopimus ja kuljetus määränpähän	Kustannus

Kuva 4 Incoterms riskiryhmittäin (mukauteltu Bergami 2013)

Kuljetuspalvelun ostajan riski riippuu valitusta toimituslausekkeesta. Riskin ja kustannuksen suhteellinen määrä kunkin toimituslausekkeen välillä on kuitenkin vaikeaa tarkastella johtuen muuttujien suuresta määrästä. Toimituslausekkeet voidaan kategorisoida riskin mukaan viiteen ryhmään matalasta riskistä korkeaan riskiin. (Bergami 2013) Kuva 4 näyttää Incotermsien jakaantumisen riskiryhmien mukaan, kun tarkastelussa on kuljetuksen lähettäjän vastuut. Pienin riski on EXW ja FCA kuljetuksissa, sillä lähettäjä ei ole vastuussa kuljetuksesta. Suurin riskin on DAP, DAT ja DDP, joissa lähettäjä vastaa koko kuljetuksesta. Koska toimituslausekkeet eivät liity kuljetussopimukseen suoraan, vaan ovat määrittelevä tekijä ostajan kuljetusriskeille, ei tutkielmassa käydä niiden sisältöä yksityiskohtaisesti.

2.1.4 Tavaravakuuttaminen

Kauppasopimuksessa osapuolet voivat sopia siitä, kuka ottaa vakuutuksen kuljetuksen aikana sattuvien vahinkojen varalta. Esimerkiksi tavaravakuutuksen ostaja saattaa ottaa kuljetukselle vakuutuksen, ellei hänellä ole jo kuljetusvakuutus sopimusta, joka kattaa kaikki tietyin ajanjakson tavarakuljetukset. Sellaisen vahingon sattuessa, jonka vakuutus kattaa, voi vakuutuksen omaava osapuoli saada korvausta vakuutuksen antajalta. Vakuutuksen antaja, joka maksaa sovitun korvauksen vakuutus sopimuksen perusteella, voi puolestaan vaatia korvausta rahdinkuljettajalta. Tavaravakuutus ei kuitenkaan kata kaikkia mahdollisia riskejä, joita kuljetuksen aikana tavaralla voi tapahtua. (Sisula-Tulokas 2007, 107-8)

Taulukko 1 Institute Cargo Clauses (mukauteltu Axa-Corporatesolutions 2018)

Riski	(A) Lauseke	(B) Lauseke	(C) Lauseke
Tulipalo tai räjähdys	X	X	X
Alus uponnot tai kaatunut	X	X	X
Maakuljetus kaatunut tai suistunut raiteilta	X	X	X
Aluksen, veneen tai kuljetuksen törmäys	X	X	X
Lastin hätäpurkaus	X	X	X
Keskimääräinen vahinko	X	X	X
Keskimääräinen vahinko ja pelastuspalkkiot	X	X	X
Tavaravahinko yli laidan	X	X	X
Maanjäristys, tulivuoren purkaus tai salama	X	X	
Merenhuuhtoutuminen	X	X	
Vesivahinko	X	X	
Tavaravahinko veteen lastauksen tai purkauksen aikana	X	X	
Varkaus	X		
Kova käsittely	X		
Saastuminen	X		

Tavaravakuutuksia myöntävät kotimaiset ja ulkomaiset vakuutusyhtiöt. Kansainvälisissä kuljetuksissa vakuutetaan yleisesti englantilaisilla ehdoilla, joita kutsutaan *Institute Cargo Clauses* -nimellä (ICC) (taulukko 1). Vakuutukset jaetaan kolmeen eri luokkaan A, B ja C niiden laajuuden mukaan. Vakuutuksista on suljettu ulkopuolelle tietyt vahinkoryhmät, kuten sota- ja lakkovahingot. Ehdot eivät myöskään kata vahinkoja, jotka tulevat tavaravahingon viivästymisen tai tavaravahingon laadun takia. (Sisula-Tulokas 2007, 108)

2.2 Riskit kuljettamisessa

2.2.1 Kuljetusriskit

Kuljetusriskillä tarkoitetaan vahingonuhkaa, joka kohdistuu kuljetettavaan tavarahan tai muuhun kuljetuksessa olevaan omaisuuteen. Lisäksi kuljetusriskillä tarkoitetaan vahingon uhkaa, jolle yritys altistuu kuljetusvahingon tapahduttua. Kuljetusriski on sillä kaupan osapuolella, jolla on toimituslausekkeen tai kauppasopimuksen mukaan vastuu kuljetuksen aikaisista vahingoista. Pääsääntöisesti vastuu on tavarahan omistajalla. (Melin 2011, 180)

Kuljetuksessa riskinä ovat muun muassa tavarahan rikkoutuminen, katoaminen, häviäminen, likaantuminen, varastaminen tai muu edellä mainitun kaltainen vahinko, joka aiheuttaa taloudellista häviötä. Kuljetusriskin voidaan katsoa kohdistuvan sekä tavarahan omistajaan että palvelun tarjoajaan. Huolitsija tai rahdinkuljettaja voivat olla korvausvastuussa, mikäli tavara vahingoittuu kuljetuksen aikana. (Melin 2011, 180) Holman, Kunaalan ja Sundbergin (2012) tekemän tutkimuksen mukaan särkyemisvahingot ovat tapahtumamäärältä sekä korvausmäärältä suurin vahinkolaji (kuva 3). Yleisin kuljetusvahinkojen syy on käsittelyvirhe. Yleisimmäksi kuljetusmuodoksi kuljetusvahingoissa ilmeni tutkimuksessa maantiekuljetus. (Holma, Kunaala & Sundberg, 2012)



Kuva 3 Merkittävimmät kuljetusvahingot (mukauteltu Holma, Kunaala & Sundberg 2012)

Kuljetusriskin hallinnassa ensimmäinen vaihe on tunnistaa kaikki materiaalivirran riskit, jotka liittyvät itse kuljetukseen, tavarankäsittelyyn, varastointiin ja siirtämiseen. Tunnistamisessa muodostetaan riskianalyysi, jossa selvitetään materiaalivirrat ja niissä esiintyvät riskipisteet. Tunnistamisen apuna käytetään esiintyneitä vahinkotilanteita. Materiaalivirran tarkoituksena on tuottaa arvoa asiakkaille. Kriittisiä tekijöitä tämän onnistumiselle on että asiakas saa tuotteen ajoissa, tuotetta on niin paljon kuin sitä tilattiin, se täyttää laatuvaatimukset ja tuote ei ole vahingoittunut matkalla. (Ek, Kosola, Penttinen, Pöyhönen 2004, 16; Gaudenzi ja Borghezi 2006)

Logistiikassa riskipisteet muodostuvat kohtiin, joissa tavaravirta tavalla tai toisella pysähtyy. Pysähtyminen voi johtua kuljettajan lepotausta, sataman, terminaalin tai muun logistiikkaketjun kohdasta. Varastossa tavara on myös pysähtynyt. Riskipisteitä määrittäessä on huomioitava, kuinka kriittisestä tavarasta on kyse. Samalla on hyvä määrittää korvaava reitti tai jokin muu keino, jolla pienentää riskiä kuljetuksen aikana. (Vesterinen 2011, 37-38) Kun kuljetusriski on analysoitu, tarkastellaan millaista taloudellista vahinkoa se voi toteutuessaan aiheuttaa yritykselle ja selvitetään, kuinka kuljetusvahinkoa voidaan parhaiten ehkäistä. Osa kuljetusriskeistä on sellaisia, joihin voidaan varautua vain vakuuttamalla. (Melin 2011, 180)

2.2.2 Vaarallisten aineiden kuljetusriskit

Osa kemianteollisuuden kuljetuksista kuuluu vaarallisiin kuljetettaviin aineisiin. Näihin lukeutuvat kemikaalit, kuten muun muassa räjähteet, myrkylliset kaasut, syttyvä neste ja syövyttävät ja vaaralliset jätteet. Muihin materiaaleihin verraten kemikaalien ilmeisin ero on sen mahdollinen vuotaminen kuljetuksen aikana. Vaikka vaarallisten aineiden kuljetusprosessin aikana tapahtuva onnettomuuden todennäköisyys on melko alhainen, tulee se olemaan tuhoisa sen tapahtuessa. Vuotavat kemikaalit vahingoittavat ympäristön ja ihmisten terveyttä ja kääntävät mediassa syyllistävän katseen yritykseen. Sen lisäksi, että kemialliset tapaturmat aiheuttavat haittoja ympäristössä ja ihmisissä, aiheuttavat ne suuria omaisuuden menetyksiä. (Zhang & Zhao 2007)

Vaarallisia aineita kuljettaessa on huomioitava sekä lakisääteiset vaatimukset että turvallisuusmääräykset ehkäistäkseen mahdollista onnettomuuden riskiä. Vaarallisten aineiden käsittelyyn osallistuu useita osapuolia kuljetuksen aikana, joten erilaisten riskien mahdollisuus on olemassa. (Jelizaveta & Ott 2017) Hesketh huomauttaa epätietoisuudesta, joka aiheuttaa riskejä vaarallisten aineiden kuljettamisessa. Henkilö, joka on tietoinen lähetyksen sisällöstä, on henkilö, joka on pakannut laatikon tai lähettänyt tavarat. Jos pakkauksen kuvaus on väärä, aiheuttaa se riskejä turvallisuudelle. Lähettäjän syyttäminen virheellisestä tiedosta on tuojamaan viranomaisten toimivallan ulkopuolella, joten sen sijaan he kääntyvät kuljettajan ja maahantuojan puoleen. (Hesketh 2010)

Riskien ehkäisemiseksi tarvitaan logistiikan ketjun aikana toimintoja, joita ovat muun muassa lastausmenetelmien tarkkailu turvallisuusvaatimusten mukaisesti, selkeät pakkausmerkinnät ja kiinteät liikennereitit, joilla on vahvistus valvoilta laitoksilta. Riskien ehkäisyyn tarvitaan osaava ja koulutettu henkilökunta, joka pystyy huolehtimaan, että tavara kuljetetaan turvallisesti määränpäähän. (Jelizaveta & Ott 2017)

Tärkein vaarallisia kuljetuksia maanteitse säätelevä sopimus on ADR-sopimus (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), joka on allekirjoitettu 1956 Genevessä ja otettu voimaan 1979 Suomessa. Sopimusta muokataan melkein vuosittain koskemaan ajankohtaisia vaarallisia aineita ja niiden onnettomuuden ehkäisyä. Tärkeimpänä ADR-sopimuksessa on määritelty, miten vaarallinen tavara tulee pakata, merkitä ja dokumentoida. (Finlex 2019) Valtiot voivat tehdä vaarallisten aineiden kuljettamista koskevia kahdenkeskisiä sopimuksia, jotka voivat koskea kaikkia niihin liittyviä määräyksiä tai vain osaa niistä. Valtiot, jotka ovat sitoutuneet ADR-sopimuksen määräyksiin voivat tehdä myös keskenään poikkeavia erityissopimuksia. (Heiskanen 2014, 9)

2.2.3 Kuljetusyrityksen riskit

Olenneisimmat riskit kuljetusyrityksen toiminnan kannalta ovat toimialan luonteen vuoksi riippuvuus- ja keskeytysriski. Vesterinen (2011) jakaa kuljetusyritykseen kohdistuvat riskit omaisuus- ja henkilöriskeihin, tietoon ja toimintaan liittyviin riskeihin

sekä laajempiin liiketoimintariskeihin. Omaisuusriskit liittyvät kuljetettavaan tavarahan ja kalustoon kohdistuviin kuljetusriskeihin. Henkilöstöriskit voivat liittyä henkilökunnan saatavuuteen ja tarpeelliseen ammattitaitoon. Häiriöttömän toiminnan kannalta henkilöstön osaamisella ja oikealla määrällä on suuri merkitys. (Vesterinen 2011, 119-120)

Toiminnallisiin riskeihin Vesterinen lukee aikaisemmin mainitun keskeytysriskin. Keskeytyminen voi tapahtua yksittäisen toiminnan takia, kuten kaluston mennessä rikki. Pienelläkin häiriöllä voi olla suuri taloudellinen vaikutus, jollei sen tapahtumiseen olla varauduttu. Liiketoimintarismit liittyvät strategiseen johtamiseen, operatiiviseen toimintaan ja liiketoimintaympäristöön, kuten esimerkiksi markkinatilanteen äkilliseen muutokseen tai hinnoitteluun. Lisäksi tietoturvaan liittyvät riskit ovat olemassa kuljetusyrityksen toiminnassa. (Vesterinen 2011, 121-122)

2.3 Maantiekuljetussopimus

Tavaroiden kuljettaminen liittyy olennaisesti kansainväliseen kaupankäyntiin. Nykyaikaisessa dynaamisessa kansainvälisessä ympäristössä joustava kuljetuspalvelu on kriittinen tekijä jokaisen toimitusketjun toimivuuden kannalta. Yritykset hakevat logistiikkapalvelua, joka on nopea, tarkka ja luotettava, jopa silloin kun kysyntä on epävarmaa. (Tsai, Regan & Saphores 2007) Kuljetuspalvelu on yleensä ulkoistettu kuljetuspalveluita tarjoaville yrityksille, sillä se vähentää merkittävästi yrityksen logistiikan kustannuksia. Hyötynä on myös ulkoistamisen myötä kuljetusten luotettavuuden kasvaminen ja mahdollisuus keskittyä yrityksen ydinosaan. (Ben-Daya & Akram 2013)

Maantiekuljettaminen on hyvä vaihtoehto kappale-tavarakuljetuksille, varsinkin lyhyemmällä kuljetusmatkoilla. Maantiekuljetuksen etuina ovat lastauksen ja purkauksen joustavuus, nopeus ja terminaaliverkoston tiheys. Tavarahan kuljetuksen seuraaminen on mahdollista ja monesti kiireisissä tilanteissa kriittistä. Haittoina ovat suhteellisen kalliit kuljetushinnat ja matkan rasitukset kuljetettavalle tavaralle. (Selin 2014, 186-187)

Tavaroiden ostoa ja siihen liittyviä seikkoja, kuten kuljetus- ja vakuutus sopimusta, ohjaa kauppasopimus. Kuljetussopimus on erillinen sopimus, jonka osapuoliin kuuluu rahdinkuljettaja, lähettäjä ja vastaanottaja. Kauppasopimuksen ehdot eivät rajoita rahdinkuljettajan oikeutta, koska kuljetussopimus määrittää esimerkiksi rahdinkuljettajan maksun. (Ek et al. 2011, 114)

Andersson ja Norrman (2002) väittävät että kuljetussopimuksella on merkityksellinen rooli toiminnan turvaamisen ja tukemisen kannalta. Sopimuksia voidaan käyttää omien etujen suojelemiseen ja riskien minimoimiseen. Andersson ja Norrman jatkavat ehdottamalla, että sopimuksia voitaisiin käyttää myös logistiikkajärjestelmän tukena ja toimintaan liittyvien prosessien kehittämisessä esimerkiksi sisällyttämällä niihin toimintojen, roolien ja vastuiden kannustimet ja seuraamukset. (Andersson & Norrman 2002)

Jatkuvia tavaravirtoja hallitsevalle kuljetussopimukselle on tyypillistä, että ne luodaan käyttämällä raamisopimusta. Tällöin raamisopimukseen otetaan mukaan kaikki ehdot, jotka ovat yhteisiä koko logistiikkaketjun kokonaisuudelle. Sopimusta tarkentavat erityispiirteet, kuten varastointitarpeet, kuljetusmuoto sekä lisäpalvelut, jotka voidaan huomioida yksityiskohtaisesti sopimusliitteessä. (Carlsson, Fogelholm, Herler, Krook, Lindqvist, Merikalla-Teir, Syrjänen, Tuominen & Weissenberg 2014, 63)

Kuljetussopimuksen osapuolten oikeudet, velvollisuudet ja vastuut määritellään erikseen jokaista kuljetussopimusta koskevassa laissa, asetuksessa ja kansainvälisessä yleissopimuksessa. Eri kuljetusmuotojen säännökset eroavat toisistaan, mutta sisältävät kuitenkin yhteneviä määräyksiä. (Ek et al. 2011, 114)

2.3.1 Rahdinkuljettajan vastuu maantiekuljetuksissa

Rahdinkuljettajan vastuut on määritelty erikseen jokaisessa kansainvälisessä yleissopimuksessa. Vastuut määritellään yleissopimuksissa käytettävällä erityisnosto-oikeudella, joka käännetään kansalliseen valuuttaan sopimusvaltion määrittämällä tavalla. Erityisnosto-oikeudesta käytetään nimeä SDR. Kansainvälisissä maantiekuljetuksissa rahdinkuljettajan vastuuta säätelee Genevessä 19. toukokuuta 1956 allekirjoitettu CMR-konventio, joka on maitse tapahtuvan kansainvälisen

tavaraliikenteen yleissopimus. Kansainvälisissä kuljetuksissa rahdinkuljettajan vastuu tavaravahingosta on rajattu olemaan 8,33 SDR kilolta. Yleissopimusta sovelletaan myös niissä tapauksissa, jossa kuljetusmuoto vaihtuu, kunhan kuormaa ei pureta ajoneuvosta kuljetuksen aikana. (Finlex 2019)

Rahdinkuljettaja vastaa tavarán vastaanottamisen ja luovutuksen välisenä aikana tapahtuvasta tavarán katoamisesta, vähenemisestä ja viivästyisestä. Rahdinkuljettaja on vapaa vastuusta, jos edellä mainitut vahingot ovat johtuneet toisen osapuolen virheestä tai laiminlyönnistä kuten huonoista ohjeista. Hän ei ole myös vastuussa, mikäli tavarán vahingoittuminen johtuu tavarán huonosta laadusta tai tapahtumista, joita ei voinut välttää tai ehkäistä. (Finlex 2019)

Luovutuksen viivästyisessä noudatetaan periaatetta, että kuljetus on oltava viivästynyt kohtuullisen ajan olosuhteet huomioiden. Artiklan 20 kappale 1 määrittelee kadonneen tavarán. Jos tavaraa ei ole luovutettu kolmenkymmenen päivän kuluessa sovitusta tai kuudenkymmenen päivän kuluessa, jos tarkkaa päivämäärää ei ole sovittu, voidaan tavara katsoa kadonneeksi. (Finlex 2019)

Rahdinkuljettaja tai hänen valtuuttamansa edustaja on vastuussa tavaroiden tarkistamisesta ennen kuin ne otetaan vastaan ja kirjattava mahdolliset viat ja vahingot, joita voidaan tavaroista löytää, jotta ne voidaan huomioida jo ennen kuljetusta. Huomautus on merkittävä rahtikirjaan, jotta monivaiheisen kuljetuksen aikana kuljettajan vaihtuessa toinen kuljettaja pystyy huomioimaan ne. (Quigley 2006)

Vaarallisten tavaroiden tapauksessa artiklan 21 mukaan lähettäjä on vastuussa tavarán vaaran laadun ja varatoimien ilmoittamisesta. Vaarallisesta tavarasta ja sen laadusta tulee merkintä rahtikirjaan, mutta mikäli merkintää ei ole tehty, on näytettävä muulla tavalla, että rahdinkuljettaja on tarkoin tiennyt tavarán vaarallisuudesta. Rahdinkuljettajalla on oikeus purkaa, hävittää tai tehdä vaarattomaksi tavarat, joiden vaarallisuudesta hän ei ollut tietoinen. Lähettäjä on tässä tapauksessa myös vastuussa kaikista kustannuksista tai vahingoista, joita tavarat voivat aiheuttaa. (Finlex 2019)

Vaikka rahdinkuljettaja on vastuussa mahdollisista menetyksistä ja vahingoista, joita tavaralle voi kuljetuksen aikana tapahtua, konvention kappaleessa 17 täydennetään

erikoisolosuhteet, joissa vastuu vapautuu. Jotta poikkeustilanteita voidaan hyödyntää, on rahdinkuljettajan pystyttävä todistamaan erityisolosuhte. Muuten hän on vastuussa tapahtuneista vahingoista ehtojen mukaan. (Quigley 2006)

Rahdinkuljettaja ei voi vedota CMR-konvention mukaisiin vastuuta rajoittaviin ehtoihin, mikäli hän tai hänen vastuullansa toimiva on vahingoittanut tavaraa törkeän huolimattomuuden seurauksena. Merkittävää CMR-konventiossa on se, että säännökset ovat pakottavia. Näin ollen niistä ei voida poiketa edes kuljetusasiakkaan hyväksi. (Carlsson et al. 2014, 64) Rahdinkuljettajalla on oikeus näyttää, että hän ei ole aiheuttanut vahinkoa tavaroille. Rahdinkuljettaja on vastuusta vapaa, jos katoaminen, vähentyminen tai vahingoittuminen tai vahinko johtuu erityisestä riskistä, kuten esimerkiksi puutteellisen pakkauksen, kollien väärän tai epätarkan merkinnän ja tuhoeläinten takia. (Finlex 2019)

2.3.2 Huolitsijan vastuu

Huolitsijan tehtävä on kuljetusalalla monipuolinen. Päätehtävä huolitsijalla on perinteisesti ollut kuljetuksien välittäminen. Tavaraan lähettämisessä liittyvässä huolinnassa huolitsija valitsee toimeksiannon mukaisen edullisimman kuljetustavan ja kuljetusreitit. Huolitsija varaa kuljetustilan ja usein myös solmii kuljetussopimuksen joko toimeksiantajan tai omissa nimissä. (Sisula-Tulokas 2007, 22) Huolitsijan roolissa vaikuttaa se, onko huolitsija toiminut rahdinkuljettajana, kuljetuksen välittäjänä vai molempina. Huolitsijan roolin toimeksianto on keskeinen, sillä huolitsija ei lähtökohtaisesti vastaa muusta kuin omasta toiminnastaan, kun taas rahdinkuljettaja vastaa oman toiminnan lisäksi myös omien alihankkijoiden toiminnasta. (Carsson et al. 2014, 63)

Huolitsijan vastuuta ohjaavat Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset. Huolitsijan vastuu välittäjänä on rajattu maksimissaan olemaan 50.000 SDR. Jokaista tehtävää koskien korvaus on enintään viivästyksen kohdalla sovitun koon suuruinen ja tavaran katoamisen, vähenemisen tai vahingoittumisen tapauksessa 8,33 SDR kilolta siltä osin, kun tavara on hävinnyt, vähentynyt tai vahingoittunut. (Hörkkö, Koskinen, Mattson, Ollikainen, Reinikainen & Werdemann 2005, 22)

2.4 Riskien siirtäminen maantiekuljetussopimuksessa

Riskin siirtämisellä ei aina pystytä välttymään riskin vaikutuksilta kokonaan, mutta niitä voidaan vähentää. Esimerkiksi vaarallisten aineiden tapauksessa kemikaalien kuljetus voidaan antaa erikoistuneen yrityksen tehtäväksi, jolloin suurimman riskin kantaminen siirtyy kuljetusyritykselle. Yleinen tapa siirtää riskiä logistiikassa on vakuuttaa tavara ja käyttää toimituslausekkeitä kauppasopimuksessa. (Erola & Louto 2000, 80)

Ollikainen ja Kuusela huomauttavat, että kun yritys siirtää vastuuta toiselle osapuolelle, he myös samalla siirtävät osan kysynnän epävarmuudesta johtuvasta riskistä. On lisäksi huomioitava, että osa riskeistä voi kasvaa ulkoistamisen vaikutuksesta. Kummankin yrityksen keskittyessä omaan ydinliiketoimintaansa ja siirtäessään vastuuta toiselle osapuolelle, vastuunsiirto johtaa helposti ketjuun, jossa vastuuta pilkotaan edelleen ja siirretään eteenpäin logistiikkaketjussa. (Ollikainen & Kuusela 2005, 226-227)

Tubis (2018) mukaan kuljetusyrityksen näkökulmasta tieliikenneonnettomuuksien tapahtuminen on pelkästään satunnaista, eikä ihmisillä ole valtaa siihen. Siksi kuljetusyritysten suosituin riskien siirtämismenetelmä tällaisissa tilanteissa on vakuuttaminen. Tämän seurauksena kuljetusyritykset eivät ole kiinnostuneet analysoimaan liikenneonnettomuuksiin liittyviä riskejä, elleivät ne ole liian yleisiä ja vaikuta rahdinkuljettajaan toistuvasti. Riski, josta tieliikenne alan yritykset ovat kiinnostuneita, koskee vaaroja, jotka vaikuttavat lastin asianmukaiseen kuljettamiseen pisteestä A pisteeseen B. (Tubis 2018)

Force majeure -riski, toiselta nimeltään ylivoimainen voima, aiheuttaa kysymyksiä missä määrin toisen osapuolen on oltava vastuussa vahingoista. Jos yritys ulkoistaa kuljetuksen toiselle yritykselle, on kuljetusyrityksellä erilainen näkemys siitä mikä kattaa ylivoimaisen voiman aiheuttamat vahingot. Ylivoimainen voima voi vaikuttaa eri tavalla osapuoliin ja heillä voi olla eri käsitys siitä, kenen tulisi kantaa sen seuraukset. (Ward & Chapman 2003)

2.4.1 Riskien minimoiminen ja siirtäminen maantiekuljetuksissa

Yritykselle on tärkeää ennaltaehkäistä kuljetusvahinkoja, ennen kaikkea yrityksen maineen takia. Kuljetusvaurioiden minimoiminen on osa yrityksen laatutyötä ja kuljetusten turvallisuudesta huolehtiminen osa vastuullisen yrityksen toimintaa. Hyvä toimitusvarmuus, kuljetusten turvallisuus ja hyvä asiakaspalvelu nähdään kilpailuasemaa edistävinä tekijöinä. (Holma et al. 2012)

Riskin siirtämisellä minimoidaan kuljetusriskiä, mutta kuten aikaisemmin teoriassa Erola ja Louto (2000, 80) mainitsevat, se ei kata kaikkea mahdollista riskiä. Riskiä pystytään minimoimaan myös muilla toiminnoilla, joilla on vaikutusta kuljetuksiin. Koulutetulla henkilökunnalla on suuri vaikutus riskin esiintymiselle. Henkilökunnan on hyvä tietää, miten välttää ja tunnistaa esimerkiksi lastin varkaus ja vauriot. On hyvä myös suorittaa säännöllisiä tarkastuksia ja liiketoimintakatsauksia toimitusketjun kumppaneiden kanssa. Prosessien muutoksista on pysyttävä ajan tasalla ja niitä voidaan tarkastella suorittamalla käyntejä varastoihin, joissa lastia käsitellään. Tavaralle on valittava oikea kuljetus, joka sopii parhaiten sille ja on mahdollisimman riskitön. (Coates 2018)

Yrityksen on hyvä selvittää, onko riskiä mahdollista siirtää toiselle osapuolelle sopimuksen avulla. Sisula-Tulokas (2007) huomauttaa, että säännökset rahdinkuljettajan vastuun rajoittamisesta tiettyyn korvausmäärään johtavat riskin jakamiseen rahdinkuljettajan ja kuljetusasiakkaan välillä. Kuljetusasiakas joutuu kantamaan itse sen osan vahingosta, jota rahdinkuljettajan vastuu ei kannaa. Taustalla oleva kauppasopimus on ratkaiseva siltä osin, jääkö vastuun yli jäänyt vahinko kenen kannettavaksi. (Sisula-Tulokas 2007, 104) Kuinka tärkeäksi riski havaitaan, riippuu siitä kuka sitä arvioi ja miten se tunnistetaan (Tubis 2018).

3 RISKIEN SIIRTÄMINEN CASE-YRITYSTEN MAANTIEKULJETUS-SOPIMUKSISSA

Tässä osassa tutkitaan, miten teoriaosuudessa käydyt asiat toteutuvat käytännön toiminnassa case-yrityksissä. Tutkimus on muodostettu kahden haastattelun avulla, sekä hyödyntämällä yritysten maantiekuljetussopimus pohjia empiirisenä aineistona. Sopimus pohjassa näkyvät vain sopimuksen laatiman osapuolen vaatimukset, joita monesti muokataan sopimusneuvottelujen aikana. Haastattelut ovat yksilöhaastatteluja ja ne ovat toteutettu puhelimen ja sähköpostin välityksellä. Haastateltavat ovat ammattilaisia, jotka ovat tekemisissä maantiekuljetusten kanssa.

Molemmat yritykset ovat kansainvälisiä toimijoita, joista toinen on huolinta- ja kuljetusyritys ja toinen kemianteollisuuden yritys. Tutkimuksessa on otettu kaksi näkökulmaa, jotka ovat kuljetuspalvelun myyjä ja ostaja. Näkökulmaksi on otettu myyjä ja ostaja, jotta vastauksia on mahdollista vertailla keskenään. Kummatkin haastateltavista henkilöistä ovat tekemisissä kuljetussopimusten kanssa, mutta on otettava huomioon, ettei haastateltavilla ei ole juridista taustaa sopimusten tekemisessä. Haastateltavien vastaukset ovat nauhoitettu ja tallennettu, jonka jälkeen niitä on lähdetty analysoimaan. Vastauksien läpikäymisen yhteydessä on hyödynnetty yrityksiltä saatuja maantiekuljetussopimus pohjia. Vastausten analysoinnissa on painotettu haastateltavan näkökulmaa ja vertailtu niiden eroja.

Empiria on jaettu kahteen osaan, joista ensimmäisen osan tarkoituksena on tunnistaa riskejä logistiikassa ja kuljetuksessa, ja tutkia, kuinka riskit eroavat myyjän ja ostajan näkökulmasta. Ensimmäisen osan tarkoituksena on myös selvittää, mitä riskejä osapuolet painottavat eri kuljetuksen vaiheissa. Tutkimuksessa käsitellään ensimmäiseksi tunnistettavia riskejä ja operatiivisia toimintoja riskien minimoimiseksi. Empirian toisessa osuudessa tarkastellaan yritysten kuljetussopimuksia ja sitä, miten niissä on tunnistettuja riskejä siirretty toiselle osapuolelle. Lopuksi tarkastellaan riskiä, joka jää kuljetussopimuksen ulkopuolelle.

3.1 Tutkimuksen yritykset

Tutkimuksen case-yrityksenä oleva kuljetuspalvelun myyjä on kansainvälinen kuljetusliike, jonka ydintoimintona ovat kansainväliset maantierahtikuljetukset. Kuljetukset ovat pääsääntöisesti Euroopassa, pieniä poikkeuksia lukuun ottamatta. Yrityksen liikevaihto vuonna 2017 oli 132,3 ja tilikauden tulos 3,0 miljoonaa euroa. Lähetyksiä on päivittäin noin 2150 kappaletta ja yritys työllistää noin 235 henkilöä. Kuljetusyrityksen haastateltava on asemaltaan Keski-Suomen aluemyyntipäällikkö, jonka toimenkuvaan kuuluu myyntiosaston johtaminen.

Toinen case-yritys, jonka näkökulmana on kuljetuspalvelun ostaja, on suomalainen kemikaaleja myyvä yritys, jonka pääkonttori sijaitsee Helsingissä ja joka toimii globaaleilla markkinoilla. Yrityksen tuotteita hyödynnetään paperi- ja selluteollisuudessa ja yritys työllistää noin 4900 henkilöä. Yrityksen liikevaihto oli vuonna 2018 2,6 miljardia euroa. Haastateltava henkilö yrityksestä on asemaltaan Senior Manager Road Logistics Sourcing and Operations. Haastateltavan vastuualueeseen kuuluvat kaikki Euroopan maantiekuljetukset, eli niiden palveluiden hankinta ja operatiivinen toimivuus. Kuljetuksia yrityksessä on vuosittain globaalisti lähes 600.000 kappaletta ja suurin osa kuljetuksista on alle 1000 kilometrin maantiekuljetuksia.

3.2 Empiiriset tulokset: logistiikan riskit

Ennen haastattelua kuljetuspalvelun myyjän haastateltava henkilö mainitsee, ettei ole asiantuntija riskien tunnistamisessa, mutta tuntee yleisimmät logistiikan riskit ja kuljetusyrityksen vastuut. Suurimmiksi riskeiksi kansainvälisissä kuljetuksissa myyjä näkee omaisuuden katoamisen, vähenemisen, vaurioitumisen ja myöhästymisen. Kuten Holma et al. (2012) tutkimuksessakin tavarahan vahingoittuminen todetaan esiintyvän eniten kuljetuksissa, näkee haastateltava tavarahan rikkoutumisen eri syiden takia myös yleisimmäksi riskiksi. Riskiä lisää kiire ja henkilökunnan huono koulutus esimerkiksi trukkien käsittelyssä. Tavarahan rikkoutumiselle voi olla monta syytä muun muassa kastuminen, kolhiintuminen, altistuminen tärinälle ja lämpötilan vaihtelulle. Tavara voi sen rikkoutuessa vahingoittaa myös sen ympärillä olevia tavaroita,

esimerkiksi valuttamalla maalia tai öljyä. Kuljetuksen aiheuttamat riskit voivat välillisesti vaikuttaa esimerkiksi tuotantoon pysäyttämällä sen kokonaan, mikäli tavara ei tule ajoissa perille.

Ostajan näkökulmasta suurimmat kuljetuksiin liittyvät riskit, kun puhutaan kemikaaleista, ovat kemikaalivuodot, henkilöonnettomuudet lastattaessa tai purettaessa tavaraa: Lisäksi vääränlainen kalusto kemikaaleja kuljettaessa voi aiheuttaa mahdollisia reaktioriskejä. Tärkeintä kuljetuksissa onkin turvallisuusohjeiden noudattaminen. Kyseessä olevilla ohjeilla ja säännöillä pyritään estämään vaaratilanteita ympäristölle ja ihmisille. Haastateltava lisää vielä että ”Tuotteiden vahingoittuminen esimerkiksi vääränlaisesta käsittelystä johtuen on huomattava riski, josta voi seurata taloudellisia menetyksiä meille ja/tai asiakkaalle. Myös toimituksen myöhästyminen sovitusta toimitusajasta voi aiheuttaa huomattavan taloudellisen riskin. Muilla aloilla esim. varkaudet kuljetuksen aikana voi olla huomattavan suuri riski, johon tulee varautua”. Ostaja ei näe kuljetuksessa varastamista suureksi riskiksi, eikä sitä olla huomioitu erikseen heidän kuljetussopimus pohjassansa.

3.2.1 Riskit kuljetuksen eri vaiheissa

Teorian mukaan on hyvä tunnistaa kuljetuksen eri vaiheissa tapahtuvat riskit, jotta voidaan löytää materiaalivirran mahdolliset kulmakivet (Ek et al. 2004, 16). Kuljetuspalvelun myyjä näkee noudossa olevan tunnistettavia riskejä lastaamisessa ja tavarankiinnittämisessä. Tavarankäsittelijän on oltava tässä vaiheessa tarkka ja käyttää menetelmiä, jotka sopivat tietyn tavarankäsittelyyn, jotta ne eivät vahingoittuisi. Kuljetuspalvelun ostaja tunnistaa myös tavarankiinnittämisen tässä kuljetuksen vaiheessa suureksi riskiksi. Kuljetuspalvelun ostajan näkökulmasta riskinä on myös väärän tavarankiinnittäminen tai puutteellinen nouto. Rahdinkuljettajaa voi olla neuvottu huonosti, tai rahtikirjan merkinnät ovat väärät, jonka seurauksena noudetaan väärä määrä tavaraa. Tämä aiheuttaa viivästymistä ja voi olla iso riski yritykselle, jos tavara ei saavu paikalle oikeaan aikaan.

Haastateltavien mukaan lastauksessa tapahtuvat ongelmat liittyvät vahvasti samoihin ongelmiin kuin noudossa. Lastaus voidaan nähdä molemmille osapuolille kuljetuksen kannalta kriittiseksi pisteeksi, sillä tavarankiinnittäminen ajoneuvoon esimerkiksi

trukkien avulla aiheuttaa usein vahinkoja. Mahdollinen riski on myös väärän tuotteen lastaaminen. Kuljetuspalvelun myyjän näkökulmasta väärän tuotteen lastaaminen voi aiheuttaa tavaran katoamisen, jonka tapauksessa rahdinkuljettaja on vastuussa, mikäli tavara ei löydy vuoden sisällä (Finlex 2019). Kuljetuspalvelun ostaja mainitsee kansainvälisissä kuljetuksissa riskiksi kieliongelmat. Kieliongelman takia turvallisuusohjeita ei noudateta, kun niitä ei ymmärretä tai osata huomioida. Tämä aiheuttaa suuren ongelman varsinkin kemiallisten aineiden kuljetuksessa, jossa turvallisuusohjeiden noudattaminen on kriittinen tekijä ihmisten ja ympäristön kannalta.

Varastoinnissa kuljetuspalvelun myyjä näkee riskiksi varaston huonon kunnon, jonka seurauksena varastoitava tavara voi vaurioitua. Riskinä ovat siis tavaralle sopimaton lämpötila, kosteus, varkaus, pölyntyminen ja likaantuminen, sekä tuholaiset. Kuljetuspalvelun ostaja tunnistaa myös samat riskit varastoinnissa ja lisää siihen vielä tavaran hyllyiän ylittymisen ja tuotteen vanhentumisen käyttökelvottomaksi.

Taulukko 2 Riskit kuljetuksen eri vaiheissa

Myyjä	Nouto	lastaus ajoneuvoon, kiinnittäminen
Ostaja		vahingoittuminen, väärän tavaran nouto,
Myyjä	Varastointi	lämpötila, kosteus, varkaus, pölyntyminen, likaantuminen, tuholaiset
Ostaja		vahingoittuminen, varkaus, vuoto, säilytysolosuhteet, vanhentuminen
Myyjä	Lastaus	käsittely
Ostaja		vuoto, vahingoittuminen, väärä tuote, henkilövahingot, kieliongelmat
Myyjä	Kuljetus	kolhiintuminen, liikkuminen, lämpötila, kosteus, varkaus
Ostaja		onnettomuus, vuoto, väärä kalusto, puutteellinen käsittely, viivästyminen, virheelliset asiakirjat
Myyjä	Luovutus	kaatuminen, varkaus, luovutus väärään paikkaan
Ostaja		vuoto, henkilövahinko, turvallisuusohjeiden laiminlyönti, puutteellinen toimitus

Kuljetuspalvelun myyjän näkökulmasta suurin riski kuljetuksen aikana on sekä lastin että kuljetusajoneuvon menettäminen. Myyjä kertoo, että yleinen riski kuljetuksen aikana on tavaran liikkuminen ajoneuvossa, minkä seurauksena se voi mennä rikki ja vahingoittaa ympärillä olevia tavaroita. Riskinä on myös tavaran vaurioituminen lämpötilan tai kosteuden takia. Riskin esiintymistä lisää kuljetusvälineistö, jossa voi esimerkiksi olla reikiä, joiden kautta vesi pääsee kuljetuksen sisään. Myyjän näkökulmasta on erityisen tärkeää tarkistaa, että välineistö on kunnossa ennen kuin kuljetus lähtee liikkeelle, sillä myyjä on vastuussa vahingoista, jotka tapahtuvat välineistön huonon kunnon tai väärän välineistön takia (Finlex 2019). Kuljetuksen

aikana tapahtuvat riskit myyjälle ovat kuljetusonnettomuus, jonka seurauksena tapahtuu kemiallinen vuoto. Myyjä tunnistaa myös kuljetuskaluston huonon laadun riskinä. Lisäksi hän lisää riskeihin puutteelliset tai virheelliset asiakirjat, joiden seurauksena tavaraa käsitellään väärin ja se vahingoittuu. Taulukko 2 tiivistää haastatteluissa esiin tulleet riskit.

3.2.2 Kuljetusriskien huomioiminen operatiivisessa toiminnassa

Kuljetuspalvelun myyjä ottaa esille haastatteluissa vastuut, jotka on määritelty kuljetusyhtiön osalta tarkasti CMR-sopimuksen (Finlex 2019) ja valitun toimituslausekkeen mukaan (Bergami 2013). Koulutetulla henkilökunnalla on iso rooli, kun mietitään kuljetusriskien huomioimista toiminnassa, kuten Coates (2018) mainitsee myös artikkelissaan (Coates 2018). Lastaus ja purkaus on tehtävä tavaralle sopivalla menetelmällä ja lähetys on suojattava oikealla tavalla, kuten esimerkiksi muovittamalla lava.

Kuljetuspalvelun ostaja mainitsi jo aikaisemmin ohjeiden noudattamisen tärkeyden ja kuten myyjäkin huomioi, on tärkeää, että kuljettaja on koulutettu ja tietoinen tavarantoimituksen laadusta. Ostajan haastattelun mukaan ”Ohjeita löytyy niin lastaukseen ja purkuun, oikeanlaiseen laitteiston käyttöön, kuljettajan suojarusteiden käyttöön, lavatavaran oikeaoppiseen sitomiseen kuin myös kuljetusreittien suunnitteluun. Lisäksi kuljetusfirmoja tulee riittävästi ohjeistaa kuljetettavasta tuotteesta sekä sen käsittelyyn liittyvistä vaatimuksista kuten kuljetusvälineistä, joka estää tuotteen vahingoittumisen kuljetuksen aikana”. Haastateltava huomauttaa, että kuljetusten oikea-aikaisuus on kriittinen tekijä. Edellä mainitut vaatimukset tulee selkeästi sopia kuljetusfirman kanssa ja sitouttaa heidät yhteiseen tavoitteeseen toimitusaikojen kiinnittämiseksi.

3.3 Empiiriset tulokset: kuljetussopimus

Kuten teoriaosuudessa on tullut esille, kuljetussopimus määrittelee kuljetukseen liittyviä yksityiskohtia, kuten osapuolten vastuita ja riskien jakaantumista (Andersson & Norrman 2002). Myyjä käyttää säännöllisillä asiakkailla vuosisopimusta. Satunnaisille

asiakkaille tehdään sopimus asiakkaan tarpeen mukaan. Sopimus perustuu kuitenkin aina tarjoukseen, joka tulee kuljetuspalvelun ostajan tarjouspyynnöstä.

Kuljetuspalvelun myyjän haastateltava kertoo, että he noudattavat Pohjoismaisen Speditööriin sopimusehtoja, mutta asiakkailta ja heillä on myös omia ehtoja, jotka näkyvät sopimuksessa. Yrityksen ehdot löytyvät sopimus pohjassa kohdasta vastuun rajoitus, missä he ovat antaneet omia ehtojaan CMR-konvention ehtojen lisäksi: ”X ei vastaa välillisistä vahingoista kuten kauppavoiton tai markkinoiden menetyksestä tai muusta vastaavasta ja X:n vastuu kaikissa tapauksissa, ellei pakottavasta lainsäädännöstä tai yllä mainituista vakioehdoista muuta johdu, rajoittuu enintään ko. toimeksiannosta sovittuun palkkioon tai 1000,- EUR sen mukaan, kumpi on vähemmän. X ei hyväksy tiekuljetussopimuslain 33§:n tai sitä vastaavan CMR – konvention artiklan tarkoittamaan erityistä etuutta tai sellaisen ilmoittamista. ”. Ehdoinaan kuljetuspalvelun myyjä rajoittaa omaa vastuutaan.

Kuljetuspalvelun ostaja käyttää omaa kuljetussopimus pohjaa, jossa he määrittävät omille kuljetuksilleen ehdot ja vastuut, joita tulee noudattaa. Haastateltava kertoo, että yrityksellä on lisäksi käytössä eettisiä arvoja korostava Code of Conduct -sopimus, jolla kaikki yhteistyöpartnerit sitoutetaan toimimaan yrityksen etiikan ja arvojen mukaisesti. Kuljetussopimuksille on erikseen käytössä niin kutsuttu palvelusopimus, jossa sovitaan tärkeimmät laadulliset kriteerit ostettavalle palvelulle. Ostajan kuljetussopimus pohjasta löytyy monia omia ehtoja, jotka tarkentavat CMR-konvention ja kemiallisille aineille annettujen määräysten lisäksi kuljetusta. Yrityksen ehdoissa tarkennetaan muun muassa, että kuljetusvälineistön on oltava tarkastettu ja puhdas ennen kuin tavaraa kuljetetaan. Puhtaasta kulkuneuvosta on lähetettävä todistus pyydettäessä.

3.3.1 Riski kuljetussopimuksessa

Kuljetuspalvelun myyjän näkökulmasta riski on rajoitettu paljolti teoriassa ja haastattelussa jo esille tulleisiin rahdinkuljettajan vastuisiin ja rajoitteisiin. Kuljetusyrityksen vastuu on hyvin rajoitettu, sillä tavaran arvolla ei ole vaikutusta lähetyksen hintaan. Myyjän mukaan suurimmat riskit, jotka jäävät sopimuksessa kuljetusyrityksen vastuun ulkopuolelle, on määritelty tavaran myyjän ja ostajan kesken.

Olennaista kuljetussopimuksille on valita oikea kuljetusmuoto arvon, kuljetusmuodon hinnan ja nopeuden perusteella. Haastateltava huomauttaa, että vähänkin arvokas tavara kannattaa vakuuttaa vakuutusyhtiön tai kuljetusliikkeen tarjoamalla kuljetusvakuudella.

Kuljetuspalvelun ostajan mukaan suurin riski, jolta he suojautuvat sopimuksella liittyy onnettomuuksiin, taloudellisiin riskeihin ja palvelun laatuun liittyviin riskeihin. Palvelun laadun riskejä pyritään minimoimaan niin, että niistä ei seuraa taloudellista vaikutusta asiakkaalle tai yritykselle. Palvelun laadun varmistaminen sopimuksen avulla onkin yksi sen oleellisista osista. Haastateltava huomauttaa, että tätä varten on tärkeää sopimuksessa linjata molempien osapuolten vastuut palvelun sisällöstä ja laadusta.

3.3.2 Riskien siirtäminen kuljetussopimuksessa

Kuljetuspalvelun myyjän mukaan kuljetuspalvelun ostaja pyrkii siirtämään riskiä osapuolelta toiselle sopimus-, toimitus-, ja kuljetusehdoilla. Ehdot määrittävät siis sen, missä kohtaa tavaran ostaja ja myyjä ovat vastuussa kuljettamisesta, vakuuttamisesta ja vahingoista. Vesterisen (2011, 122) mukaan kuljetusyrityksen riskeihin lukeutuu liiketoiminnalliset riskit, kuten markkinatilanteen muuttuminen. Myyjän kuljetussopimus pohjassa on hintariskiä siirretty toiselle osapuolelle kohdassa olosuhteiden muutos: ”Sopimus perustuu sopimuksen tekohetken olosuhteisiin - mm. liikennetasapainoon ja valuuttakursseihin - sekä ostajan ilmoittamaan kuljetusmäärään. Kuljettaja pidättää oikeuden hinta- ja maksuehtomuutoksiin olosuhteiden muuttuessa sopimusaikana tai mikäli asiakkaan ilmoittama kuljetusmäärä ei toteudu. Kuljettaja pidättää oikeuden muuttaa hintarakennettaan. Palveluista kulloinkin perittävät verot, viranomaismaksut tai niihin verrattavat yksityisten tahojen perimät maksut lisätään hintoihin”. Haastateltava kommentoi, että kuljetusyrityksellä on siis oikeus sopimus pohjassaan määrittää ehtoja niin, että he voivat muuttaa hintojaan, esimerkiksi uusien tiemaksujen takia.

Hinnat ovat molemmilla yrityksillä sopimus pohjien mukaan voimassa vuoden. Kuljetusyritykseltä löytyy paljon lisäpalveluita, jotka tulevat kuljetushintojen päälle. Kuljetuspalvelun ostaja määrittää omat hintansa, joten he siirtävät taloudellista riskiä pois. Kuljetuspalvelun myyjän sopimuksen mukaan hinnastoa voidaan muokata

olosuhteiden muuttuessa. Kuljetuspalvelun ostajalla tästä myös maininta sopimuspohjassaan. Tilanteessa, jossa esimerkiksi jokin kuljetukseen hintaan vaikuttava vero nousee, on toimittajan kerrottava asiasta ja osoitettava että palvelun hintaa voidaan nostaa.

Taloudellista riskiä on siirretty kuljetuspalvelun ostajan sopimuspohjassa eri tavoilla. Sopimuspohjan mukaan kuljetusyrityksellä ei ole oikeutta ottaa tavaraa haltuunsa, vaan omistus pysyy kaikissa tapauksissa kuljetuspalvelun tai tavarantoimittajan ostajalla valitun toimitusehdon mukaan. Ostaja siis siirtää riskiä, joka voi tulla tapauksissa, jossa kuljetuspalvelun myyjällä voisi olla oikeus ottaa tavara haltuunsa ja käyttää sitä omaksi hyödykseen. Sopimus kieltää tämän tapahtumisen kaikissa tapauksissa. Ostajan sopimuspohjassa he ovat määrittäneet maksuehdoksi 60 päivää, kun taas myyjän sopimuspohjassa maksuehto on 7 päivää. Ostaja siirtää taloudellista riskiä ja pitkällä maksuajalla mahdollistaa heille joustavamman suoriutumisen maksusta.

Erola ja Louto (2000, 80) mainitsevat, että riskiä voidaan siirtää hankkimalla tavarantoimittajalle erikoistunut kuljetusyritys. Kuljetuspalvelun ostajan mukaan he pyrkivät sopimuksella siirtämään kuljetuksen aikana tapahtuvien ongelmia toiselle osapuolelle. Tämän tyyliset ongelmat johtuvat kuljetusliikkeen omasta toiminnasta. Haastateltava lisää vielä: ”Lisäksi kuljetusliikkeen alihankintaan liittyvät riskit. Näistä kuljetusliike on vastuussa samalla kun se on vastuussa mahdollisen alihankkijan toiminnasta samalla tavalla kuin omastakin toiminnastaan meidän suuntaan.”. Sopimuspohjassa tämä näkyy kohdassa alihankinta. Sopimuspohjan mukaan alihankkija on oltava tarkasti valittu ja sitä ei saa hankkia esimerkiksi huutokaupan avulla, mikäli siihen ei ole annettu hyväksyntää. Ostajalla on oikeus pyytää tietoja alihankkijasta ja ehdottaa toimittajan olla käyttämättä tiettyä alihankkijaa, esimerkiksi sen taloudellisten syiden takia. Sopimuspohjassa on maininta, että uuden kuljettajan tapauksessa kuljettaja ei saa käsitellä tavaraa ilman valvontaa. Tapauksissa, joissa kuljettaja on uusi ja ilman valvontaa ja lastauksessa tai purussa tapahtuu vahinko, on kuljetusyritys vastuussa.

Kuljetuspalvelun ostajan sopimuspohjassa riskiä siirretään pienentämällä vastuuta. CMR-konvention mukaan kuljetuksen lähettäjä on yleensä vastuussa tavarantoimittajan oikeanlaisesta ja selkeästä merkitsemisestä ja ohjeistuksesta (Finlex 2019). Vahinkojen välttämiseksi tavarantoimittajalla on suuri vaikutus, varsinkin kun

kuljetetaan vaarallisia aineita. Sopimus pohjassa siirretään riskiä kuljetusyrityksen harteille, mainitsemalla että kuljetusyrityksen on merkittävä tavara, niin että se on tunnistettavissa. Tapauksissa, joissa tavaran heikko merkitseminen aiheuttaa vahingon, ei ostaja ole sopimus pohjan mukaan vastuussa. Jos tavaran käsittelystä puuttuu oikeanlainen ohjeistus, on sopimus pohjan mukaan tavaran käsittelijän kiinnitettävä mahdollisimman paljon huomiota henkilöiden ja omaisuuden suojeluun. Ostaja ei siis ole vastuussa, vaikka he olisivat huolimattomuudesta johtuen lähettäneet esimerkiksi virheelliset tai puutteelliset ohjeet.

Haastattelussa kuljetuspalvelun myyjä mainitsi, että sopimukset perustuvat tarjoukseen. Myyjän sopimus pohjassa mainitaan, että kuljetusyrityksellä on oikeus muuttaa sopimusta, ”mikäli kustannustasossa, lähetysmuodossa, tai lähetysmäärissä joihin hinnat perustuvat, tapahtuu merkittäviä muutoksia.” Myyjä siirtää taloudellista riskiä pois, mikäli hinnat perustuvat esimerkiksi liian vähäiseen lähetysmäärään, jolloin kuljetuspalvelun ostaja saa palvelun halvemmalla kuin kuuluisi.

3.3.3 Sopimuksen ulkopuolella jäävä riski

Kuljetuspalvelun myyjän mukaan kuljetuspalvelun ostaja voi tietoisesti ottaa riskin ja olla vakuuttamatta tavaraa, jos hän tietää, että kuljetuksen arvo menee rahdinkuljettajan vastuun sisäpuolelle. Eli jos tavaran arvo on vähäinen suhteessa kuljetus- ja vakuutushintaan, niin usein tavaraa ei vakuuteta. Rahdinkuljettaja kantaa riskiä toiminnoistaan, joiden seurauksena tavaraa vahingoittuu ja joiden tapauksessa kuljetusyritys on vastuussa.

Kuljetuspalvelun ostajan mukaan riskit ovat itse tuotteeseen sisältyvä riski, kuten esimerkiksi väärä tai huonolaatuinen tuote. Tuotteeseen liittyvät riskit kannetaan itse niin kauan kuin ei ole osoitettavissa, että kuljetusliike olisi toiminnallaan vaikuttanut niihin. Ostajan kuljetussopimus pohjassa on määritelty force majeure -riskit, jotka sopimuksen mukaan jäävät kummankin osapuolen vastuun ulkopuolelle. Sopimus pohjan mukaan kumpikaan sopimuspuoli ei ole vastuussa toisilleen viivästymisestä tai toiminnan laiminlyönnistä, kun se johtuu ylivoimaisesta esteestä. Jos tapahtuma jatkuu yli seitsemän päivää, on yrityksellä oikeus peruuttaa asianomaisen palvelu.

4 YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä osassa tutkielmaa kootaan yhteen tutkielman tulokset, tarkastellaan tutkimuskysymyksiin löydettyjä vastauksia, arvioidaan tutkielman hyödyllisyyttä ja mietitään jatkotutkimuskysymyksiä.

4.1 Tutkielman yhteenveto

Tämän kandidaatintutkielman tavoitteena oli tutkia riskien siirtämistä maantiekuljetussopimuksessa kuljetuspalvelun myyjän ja ostajan näkökulmasta. Kuljetussopimuksen kummatkin osapuolet otettiin tutkielmassa huomioon, jotta saataisiin selville sopimuksen kummankin osapuolen näkökulma riskien siirtämisessä. Näkökulmia haluttiin myös vertailla, jotta löydetäisiin yhteneviä ja erottavia tekijöitä. Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, mitä riskiä pystytään siirtämään maantiekuljetussopimuksen avulla. Tutkielma rajattiin siksi tarkasti koskemaan pelkästään kansainvälistä maantiekuljettamista ja riskienhallinnassa riskien siirtämistä.

Tutkielman rajauksen jälkeen keskityttiin määrittelemään ja tunnistamaan riskejä, jotka liittyvät kansainväliseen maantiekuljettamiseen. Riskien tunnistaminen ja arviointi on tärkeää ja se liittyy vahvasti niiden minimoimiseen. Kuljetusyrityksillä on monia riskejä, jotka vaikuttavat niiden liiketoiminnan toimivuuteen. Yleisten kuljetusriskien lisäksi tutkielmaan otettiin mukaan vaarallisten aineiden kuljetusriskit, joilla on iso rooli maantiekuljetuksissa. Yrityksille tärkeäksi tunnistetut riskit näkyvät kuljetussopimuksessa, sillä niiden vaikutusta halutaan sopimuksen avulla pienentää siirtämällä sitä toiselle osapuolelle. Riskien määrittämisen jälkeen keskityttiin maantiekuljetussopimukseen ja sen erityispiirteisiin, kuten rahdinkuljettajan vastuuseen ja rajoitteisiin. Lopuksi teoriaosuuteen otettiin mukaan riskien siirtäminen maantiekuljetussopimuksessa ja riskien minimoiminen. Riskien siirtäminen on yleinen tapa yrityksille maantiekuljetussopimuksissa minimoida riskiä ja yrityksen on hyvä tutkia mitä ja miten he pystyvät riskiä siirtämään.

Seuraavaksi laadullisen tapaustutkimuksen avulla lähdettiin selvittämään, miten case-yrityksien maantiekuljetussopimuksissa siirretään riskiä sopimuksen toiselle osapuolelle. Tutkimuksessa hyödynnettiin sekä haastatteluja, että empiirisenä aineistona toimivia maantiekuljetussopimus pohjia. Molemmat haastateltavat ovat tekemisissä kansainvälisten maantiekuljetusten ja niiden sopimusten parissa. Case-yrityksien vastauksista ja teoriasta löytyi paljon yhteneväisyyksiä ja case-yrityksien näkökulmien vertailu antoi tutkielman kannalta laajempaa ymmärrystä kuljetussopimuksen kummankin osapuolen riskeille.

4.2 Tutkielman keskeiset tulokset

Tutkielman avulla haluttiin selvittää, mitä riskiä maantiekuljetussopimuksen osapuolten on mahdollista siirtää kuljetussopimuksen avulla. Ensimmäiseksi alaongelmaksi muodostui siten: *”Mitä riskejä logistiikassa ja maantiekuljetuksessa on?”*. Riskien lisäksi haluttiin selvittää millä tavoilla kuljetussopimuksessa voidaan siirtää riskiä, joten toiseksi alaongelmaksi muodostui: *”Miten ostaja ja myyjä siirtävät logistiikan riskiä maantiekuljetussopimuksessa?”*. Tutkimuksen teoriaosuuden tieteelliset artikkelit, kirjallisuus ja aikaisemmat tutkimukset tukivat hyvin vastauksia, joita saatiin empiirisen osuuden haastatteluista ja sopimus pohjista. Mielenkiintoista tutkimuksessa oli, että case-yrityksien sopimus pohjista löytyi paljon asioita, jotka eivät teoriassa tulleet esille. Tämä johtui siitä, että yritykset painottivat sopimus pohjissaan heidän liiketoimintansa kannalta tärkeäksi katsottuja riskejä.

Case-yritykset tunnistavat hyvin kuljetuksen aikana esiintyviä riskejä ja ottavat ne huomioon sopimus pohjissaan. Holman, Kunaalan ja Sundbergin (2012) tutkimuksessa tuli esille suurimmaksi vahingoksi maantiekuljetuksissa tavarán rikkoutuminen ja suurimmaksi syyksi käsittelyvirhe. Case-yritykset näkevät tavarán rikkoutumisen myös suurimpana riskinä ja kokevat että riski esiintyy kuljetuksen kaikissa vaiheissa, varsinkin silloin kun tavaraa käsitellään tai siirretään (taulukko 2). Ek et al. (2004, 16) mukaan kuljetusriskejä hallittaessa on osattava tunnistaa koko materiaalivirran mahdolliset riskit, jotka alkavat tavarán noudosta ja loppuvat tavarán vastaanottoon. Case-yritykset tunnistavat laajasti heille tärkeimmät riskit, jotka esiintyvät kuljetusketjun aikana.

Case-yrityksistä kuljetuspalvelun ostajan toimintaan liittyy vahvasti vaarallisten aineiden kuljetusriskit. Kuljetuspalvelun myyjä tunnistaa vaaralliset aineet ja niiden riskit, mutta painotti haastattelussa, että vaarallisten aineiden tapauksessa laki säätelee paljolti niiden käsittelyä ja vastuu on pääasiassa kuljetuksen lähettäjällä CMR-konvention mukaan. Zhang & Zhao (2007) mukaan vaarallisissa aineissa suurin riski on niiden vuotaminen ja sen aiheuttamat vahingot ympäristölle ja ihmisille. Kuten taulukosta 2 käy ilmi, näkee kuljetuspalvelun ostaja kemikaalisen vuodon riskinä, joka voi esiintyä kaikissa kuljetuksen vaiheissa. Riskiä pidetään merkittävänä sen tuhoisien vaikutusten takia. Kuljetusriskejä katsottaessa on huomioitavaa, ettei kuljetuspalvelun ostaja näe varkautta suurena riskinä, kun taas palvelun myyjän mukaan se esiintyy monessa kuljetuksen vaiheessa.

Toisen alatutkimuskysymyksen tarkoituksena oli löytää tapoja, joilla yritys siirtää riskiä maantiekuljetussopimuksessa. Teoriaosuudessa käy ilmi, että rahdinkuljettajan vastuut ja rajoitteet vaikuttavat paljon siihen, mitä riskiä pystytään siirtämään. Erola ja Louto (2000, 80) ja Sisula-Tulokas (2007, 184) mainitsevat yleisimmäksi tavaksi riskin siirtämiselle vakuutuksen ja kuljetusyrittäjästä haastateltaessa tavarankuljettajan vakuuttaminen tulee selkeästi esille. Kuljetusyrittäjän mukaan palvelun ostaja pyrkii siirtämään riskiä pois itseltään sopimus-, toimitus- ja kuljetusehdoilla. Riskiä pyritään siis siirtämään kuljetuspalvelun myyjän, että tavarankuljettajan harteille. Toimitus- ja kuljetusehdot liittyvät toimituslausekkeisiin ja kuten teoriassa Ek et al. (2013, 33) kirjallisuudessa tuli esille kuuluvat ne kauppasopimukseen, eivätkä kuljetussopimukseen. Kuljetussopimuksessa kuljetuspalvelun myyjä ja ostaja siirtää riskiä heidän omilla sopimusehdoillansa.

Kuljetusyrittäjän näkökulmasta riski, josta he ovat vastuussa, on rahdinkuljettajan vastuun sisälle jäävä riski. Sopimuksella ei pystytä vaikuttamaan tähän riskiin, sillä se riippuu rahdinkuljettajan huolimattomuudesta. Riskiä pystytään kuitenkin minimoimaan hyvällä informaation kululla ja koulutuksella, kuten Coates (2018) myös mainitsee artikkelissaan.

Case-yrityksenä olevan kuljetuspalvelun ostajan näkökulmasta on tärkeää siirtää kuljetusyrittäjän toiminnasta aiheutuvaa riskiä kuljetusyrittäjälle. Riskiä he siirtävät

sopimuksella ja siihen liittyvillä osilla, kuten heidän määrittämillä ehdoilla ja vastuilla, sekä lisäksi Code of Conduct -sopimuksella. Palvelun ostajan määrittämien ehtojen ja vastuiden tarkoituksena on varmistaa, että kuljetusyritys käsittelee tavaroita oikealla tavalla ja, että tavara saapuu määränpäähän sovitusti. Sopimuksessa pienennetään tällä tavalla ostajan vastuuta ja siirretään riskiä pois.

Tutkielman päätavoitteena oli tutkia, mitä riskiä ostaja ja myyjä pystyvät siirtämään kuljetussopimuksen avulla. Pääongelmaksi muodostui: ”*Mitä riskiä myyjä ja ostaja pystyvät siirtämään toiselle osapuolelle?*”. Rahdinkuljettajan ja huolitsijan vastuu määrittää merkittävästi mitä riskiä voidaan siirtää. Teoriassa esille tulleet CMR-konventio (Finlex, 2019) ja Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (Hörkkö et al., 2005, 22) rajoittavat kuljetusyrityksen vastuuta. Kuljetusyritys on edellä mainittujen määräysten mukaan vastuussa, jos kuljetuksen aikainen vahinko johtuu heidän toimistaan. Myyjä mainitsi haastattelussa, että heidän vastuunsa ei siis riipu tavarán arvosta, vaan rahdinkuljettajan vastuun yli jäävä osuus on lopulta sen osapuolen kannettavana, joka kauppasopimuksen mukaan on vastuussa kuljetuksesta ja vakuuttamisesta. Sisula-Tulokas (2007, 184) huomauttaa tästä teoriaosuudessa.

Vesterisen (2011, 122) mukaan kuljetusyrityksen riskeihin lukeutuu markkinatilanteen muuttuminen. Yrityksen kustannusten nouseminen vaikuttaa yrityksen toimintaan taloudellisesti. Kuljetusyrityksen sopimus pohjassa esiintyvään hintariskiin on pyritty vaikuttamaan niin, ettei se jää heidän kannettavaksi. He ovat siirtäneet sopimus pohjassaan riskiä niin, että heille ei tapahdu taloudellista tappiota markkinoiden muuttuessa. Taloudellista riskiä pyritään siirtämään myös lyhyellä maksuajalla ja kuljetuspalvelun hintaa muuttamalla, mikäli tavarán määrä on eri kuin tarjouksessa sovittu.

Tutkimuksessa selvisi, että riski, mitä kuljetuspalvelun ostaja haluaa ja pyrkii siirtämään toiselle osapuolelle, on kuljetuksen aikana tapahtuva vahinko. Ostaja minimoi riskiä asettamalla sopimus pohjassa vaatimuksia kuljetusyritykselle, jotta tavara toimitettaisiin ohjeiden mukaan vahingoittumana sen määränpäähän. Tarkoilla määräyksillä pyritään samalla myös sitouttamaan kuljetusyritys koulutukseen tavarán oikeasta käsittelystä. CMR-konvention mukaan tavarán lähettäjä on vastuussa tavara oikeanlaisesta merkitsemisestä (Finlex, 2019). Ostajan sopimus pohjassa tämä vastuu

siirretään kuljetuspalvelulle. He siirtävät riskiä pois myös tilanteista, joissa vahinko tapahtuu huonojen ohjeiden takia. Kuljetusyrittäjä on ostajan sopimus pohjan mukaan vastuussa myös alihankkijoiden toiminnasta ja uusien kuljettajien virheistä.

Ostajan sopimus pohjasta huomaa, että yritys yrittää siirtää mahdollisimman paljon riskiä kuljetusyrittäjälle, siltä osin kuin riski koetaan vakavaksi esimerkiksi taloudellisesti Holman et al. (2012) tutkimuksessa tuli esille, että yrityksille on tärkeää välttää kuljetusvahingot ennen kaikkea niiden maineen takia. Varsinkin vaarallisten aineiden kuljetuksissa vahingot voivat olla mittavat, mikä voi johtaa erittäin ikävään mediakuvaan. Kuljetuspalvelun ostajalle on siis erittäin tärkeää varmistaa, ettei vahinkoja tapahdu, sillä vastuullisuus on yksi heidän tärkeimmistä arvoistaan. Taulukko 3 tiivistää yhteen tutkielman tutkimusongelmista saadut keskeisimmät havainnot.

Taulukko 3 Tutkimuskysymysten tulosten yhteenveto

Kuljetuspalvelun	Myyjä	Ostaja
Ensimmäinen alaongelma	Tavaran rikkoutuminen, varkaus	Kemiallinen vuoto
Toinen alaongelma	Rahdinkuljettajan vastuu ja rajoitteet	Code of Conduct ja omat sopimusehdot
Pääongelma	Hintariski, kuljetushinnasto, maksuaika	Kuljetusriski, maksuaika

Tutkielmassa käy ilmi, että molemmat osapuolet yrittävät minimoida riskiään mahdollisimman paljon. Maantiekuljetuksien riskit liittyvät paljolti operatiiviseen toimintaan, johon ei voida vaikuttaa muulla tavalla kuin henkilöstön oikeanlaisella kouluttamisella. Sopimus pohjissa on merkittäviä eroja näkökulman ja yrityksen toiminnan takia. Eri yritykset painottavat eri riskejä, joten on hyvä huomioida, kun puhutaan kuljetuksista, että eri yritykset siirtävät erilaista riskiä. Yrityksille on tärkeää minimoida kaikki mahdollinen riski, sillä kuten empiriassa on käynyt ilmi, on kuljetuksissa paljon riskejä, jotka voivat vaikuttaa yrityksen toimintaan taloudellisesti.

4.3 Tutkielman hyödyllisyys ja jatkotutkimuksen aiheita

Suurimmaksi ongelmaksi tutkielmassa nousi kuljetussopimukseen ja sen osapuoliin liittyvä monimutkaisuus. Kuljetussopimus on osa vientiä varten tarvittavia dokumentteja ja sen tekemiseen liittyy monia osapuolia ja muita sopimuksia, jotka eivät

itse kuljetussopimuksessa tule esille. Kuljetussopimusta ja sen riskien siirtämistä ei voida siis katsoa irrallisena, sillä kauppasopimus määrittelee paljolti kuljetussopimusta.

Tutkielmasta on kaikista eniten hyötyä case-yrityksille. Case-yritykset ovat tietoisia omista tavoistaan siirtää riskiä, mutta tutkielma voi mahdollisesti antaa heille näkökulmaa sopimuksen toisesta osapuolesta. Näkökulmien vertailun takia tutkielma voi olla mielenkiintoinen toimijoille, jotka ovat tekemisissä kuljetusten kilpailuttamisen kanssa. Koska kuljetukseen liittyvät riskit liittyvät vahvasti tietyn yrityksen toimialaan, ei tutkielmasta saatuja tuloksia voida yleistää. Kuljetusyrityksen riskit ja niiltä suojautuminen ovat kuitenkin todennäköisesti kuljetusyrityksestä riippumatta samankaltaisia.

Tämän päiväisen poliittisen ilmapiirin takia jatkotutkimuksessa olisi mielenkiintoista ottaa huomioon kuljetusten vaikutus ympäristöön ja riskit, mitä mahdolliset rajoitukset kuljetuksissa aiheuttavat molemmille sopimuksen osapuolille. Jatkoaiheeseen olisi hyvä ottaa mukaan asiaan liittyvä lainsäädäntö ja esimerkiksi huomiot bensiinin hinnan nousussa. Mahdollinen jatkokysymys voisi olla ”*Miten ympäristön sääntely vaikuttaa kansainvälisiin maantiekuljetuksiin?*”.

Ympäristöön liittyvät kysymykset ovat ajankohtaisia, sillä niillä on suuri vaikutus yritysten liiketoimintaan ja vaikutus lisääntyy tulevaisuudessa. Fossiilisten polttoaineiden aika alkaa olla vähissä, ja tällä tulee olemaan suuri vaikutus maantiekuljetuksiin.

LÄHDELUETTELO

Andersson, D., Norrman, A. (2002) Procurement of logistics services—a minutes work or a multi-year project? *European Journal of Purchasing & Supply Management*, 8, 1, 3-14

Axa-corporatesolutions.com. (2018). *Hong Kong-Marine Cargo*. [Verkkodokumentti]. [Viitattu 2.4.2019]. Saatavilla: <https://www.axa-corporatesolutions.com/en/page/marinecargo-hongkong>

Ben-Daya, M., Akram, M. (2013) Third party logistics risk management. *Proceedings of 2013 International Conference on Industrial Engineering and Systems Management (IESM)*

Bergami, R., *Managing Incoterms 2010 risks: tensin with trade and banking practices*. *International Journal Economics and Business Research*, 6, 3, 324-339

Carlsson, M., Fogelholm, C., Herler, C., Krook, Å., Lindqvist, A., Merikalla-Teir, H., Syrjänen, J., Tuominen, S., Weissenberg, U. 2014. *Sopimusriskit*. 1. p. Talentum, Helsinki

Coates, R. (2018) *Cargo Insurance Protecting Against Risk*. *Logistics Management*, 57, 8, 62-65

Ek, H., Kosola, K., Penttinen, J., Pöyhönen, P. 2004. *Kuljetusten vakuuttaminen*. 1. p. Saarijärvi, Gummerus Kirjapaino Oy

Erola, E., Louto, P. 2000. *Riskit voimavaraksi – liiketoimintariskien hallinta yrityksessä*. Helsinki, Edita

Gaudenzi, B., Borghesi, A. (2006) *Managing risks in supply chain using AHP method*. *The International Journal of Logistics Management*, 17, 1, 114-136

Halldorssen, A., Aastrup, J. (2003) *Quality criteria for qualitative inquiries in logistics*. *European Journal of Operational Research*, 144, 2, 321-332

Heiskanen, E. 2014. ADR kuljettajan käsikirja 2013-2015. 4. p. Saarijärvi, Suomen Kuljetusturva Ky

Hesketh, D. (2010) Who packed the box? World Customs Journal, 4, 2, 3-80

Holma, E., Kunaala, V., Sundberg, P. (2012) Kuljetusvahingot tilastoissa ja asenteet niiden takana. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. 2004. Tutki ja kirjoita. Dark Oy. Vantaa

Hörkkö, H., Koskinen, H., Mattson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. 2005. Huolintalan käsikirja. Suomen huolintaliikkeiden liitto, Helsinki

Inkiläinen, A. 2009. Logistinen päätöksenteko. 1. p. Helsinki, Edita Prima Oy

Jelizaveta, J., Ott, K. (2017) HUMAN FACTOR AS THE MAIN OPERATIONAL RISK IN DANGEROUS GOODS TRANSPORTATION CHAIN, 17th International Scientific Conference Business Logistics in Modern Management

Juvonen, M., Koskensyrjä, M., Kuhanen, L., Ojala, V., Pentti, A., Porvari, P., Talala, T. 2014. Yrityksen riskienhallinta. FINVA, Helsinki

Kwak, D., Sanchez R., Mason, R., Pettit, S., Beresford, A. (2018) Risk interaction identification in international supply chain logistics: Developing a holistic model. International Journal of Operations & Production Management, 36, 2, 372-389

Mason, J. 2002. Qualitative Researching. 2. p. SAGE Publication Ltd, Lontoo

Melin, K., 2011 Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. 1. p. Tammertekniikka / AMK-Kustannus Oy

Pfohl, H., Gallus, P., Thomas, D. (2011) Interpretive structural modeling of supply chain risks. *International Journal of Physical Distribution & Logistic Management*, 41, 9, 839-859

Quigley, I. (2006) Freight Carrier`s Liability under the CMR convention 1956. *Acta Oeconomica Pragensia*, 14, 4, 41-45

Ritvanen, V., Inkiläinen A., Bell, A., Santala, J., Relander, S. 2011. *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*. Helsinki, Suomen huolintaliikkeen liitto

Sanchez-Rodrigues, V., Potter, A., Naim, M. (2010) The impact of logistics uncertainty on sustainable transport operations. *International Journal of Physical Distribution & Logistic Management*, 40, 1-2, 61-83

Selin, E. 2004. *Vienti-toiminnan käsikirja*. Helsinki, Tietosanoma Oy

Sisula-Tulokas, L. 2007. *Kuljetusoikeuden perusteet*. 3. p. Talentum, Helsinki

Suominen, A. 2003. *Riskienhallinta*. 3. p. Vantaa, Dark Oy

Tang, O., Musa, N. (2011) Identifying risk issues and research advancements in supply chain risk management. *International Journal of Production Economics*, 13, 1, 25-34

Tubis, A. (2018) Risk Assessment in Road Transport – Strategic and Business Approach. *Journal of KOBiN*, 45, 1, 305-324

Tummala, R., Schoenherr, T. (2011) Assessing and managing risks using the Supply Chain Risk Management process (SCRMP). *Supply Chain Management*, 16, 6, 474-483

Tuomi, J., Sarajärvi, A. 2002. *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 1. p. Tammi, Jyväskylä

Tsai, M., Regan, A., Saphores, J., (2007) Freight Transportation Derivates Contracts: State of Art and Future Developments, 48, 4, 7-19

Vasiliauskas, A.V., and Jakubauskas, G. (2007), Principle and Benefits of Third Party Logistics Approach When Managing Logistics Supply Chain. Transport Journal, 22, 2, 68-72

Vesterinen, P. 2011. Turvaa logistiikka: kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. 1. p. Helsinki, Helsingin kamari

Ward, S., Chapman, C. (2003) Transforming project risk management into project uncertainty management. International Journal of Project Management, 21, 2, 97-105

Yleissopimus. Tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR). 50/1973 (Finlex 2019)

Zhang, J., Zhao, L. (2007) Risk Analysis of Dangerous Chemicals Transportation. Systems engineering – Theory & practice, 27, 12, 117-122

LIITE 1

Haastattelukysymykset

YLEISET:

- 1) Asemasi yrityksessä
- 2) Lyhyt kuvaus yrityksen toimenkuvasta
- 3) Kerro lyhyesti yrityksen harjoittamista kansainvälisistä kuljetuksista (esimerkiksi kuinka paljon kansainvälisiä kuljetuksia hoidetaan vuodessa suunnilleen)

TEEMA 1: Logistiikan riskit

- 4) Suurimmat riskit, jotka liittyvät kuljetuksiin
- 5) Mitkä ovat tärkeimmät tekijät kuljetusriskejä huomioidessa (esimerkiksi kuljetuksen kulmakivet tai kriittiset pisteet ja niiden tunnistaminen)
- 6) Millaisia riskejä koet olevan seuraavissa kuljetuksen vaiheissa:
 - Tavarantoimitus
 - Varastointi
 - Lastaus
 - Kuljetus
 - Tavarantoimitus

TEEMA 2: Kuljetussopimus

- 7) Kerro lyhyesti minkälaisia kuljetussopimuksia yritys käyttää
- 8) Miltä kuljetuksissa esiintyviltä riskeiltä pyritään eniten suojautumaan sopimuksilla
- 9) Mitä riskiä pyritään siirtämään toiselle osapuolelle ja miten
- 10) Mitä riskiä ei pystytä siirtämään vaan kannetaan itse