



VAASAN YLIOPISTO

MIKAEL EHRS  
TIMO VAUHKONEN

# Innologistik I: utvecklingsmöjligheter kring logistik i Sydösterbotten

PUBLIKATIONER FRÅN VASA UNIVERSITET

---

RAPPORTER 180

VASA 2012



|  |   |                        |
|--|---|------------------------|
| <b>Julkaisija</b><br>Vaasan yliopisto  | <b>Julkaisuajankohta</b><br>Joulukuu 2012   |                        |
| <b>Tekijä(t)</b><br>Mikael Ehrns<br>Timo Vauhkonen   | <b>Julkaisun tyyppi</b><br>Tutkimusraportti   |                        |
|  | <b>Julkaisusarjan nimi, osan numero</b><br>Vaasan yliopiston julkaisuja. Selvityksiä ja raportteja, 180 |                        |
| <b>Yhteystiedot</b><br>Vaasan yliopisto<br>Tuotantotalouden yksikkö<br>PL 700<br>FI-65101 VAASA  | <b>ISBN</b><br>978-952-476-424-7 (painettu)<br>978-952-476-425-4 (verkkojulkaisu)                       |                        |
|  | <b>ISSN</b><br>ISSN-L 1238-7118<br>ISSN 1238-7118 (painettu)<br>ISSN 2323-6833 (verkkojulkaisu)         |                        |
|  | <b>Sivumäärä</b><br>55  | <b>Kieli</b><br>Ruotsi |
| <b>Julkaisun nimike</b><br>Innologistiikka I: logistiikan kehittämismahdollisuudet Suupohjan Rannikkoseudulla  |   |                        |
| <b>Tiivistelmä</b><br>Suupohjan rannikkoseudun logistisella saavutettavuudella on keskeinen merkitys seudun tulevalle kehitykselle, yritysten toimintaedellytyksille ja kilpailukyvyille. Innologistiikka 1 -projekti on selvittänyt perustiedot seudun infrastruktuurista, yritysrakenteesta, logistiikkakapasiteetista, päätoimialojen logistiikkavirroista ja toimitusketjuista sekä järjestelmistä. Selvitystyön pohjalta laaditaan strategia ja roadmap seudun logistiikan kehittämiseksi.<br><br>Innologistiikka 1 -projektin tiedonkeruu toteutettiin kahdessa osassa. Ensimmäisessä vaiheessa kerättiin mm. julkaisuista, ministeriöiden tilastoista, toimiala-organisaatioilta ja ELY-keskuksesta kaikki mahdollinen olemassa oleva tieto seudun kuljetustilanteesta. Toisessa vaiheessa kerättiin yksityiskohtaisempaa tietoa yrityksiltä suorilla haastattelukäynneillä.<br><br>Selvitystyön tulokset voidaan tiivistää seuraavasti: Suupohjan rannikkoseutu on vahvasti riippuvainen kuorma-autoliikenteestä; paikalliset yritykset eivät käytä rautateitä, eivätkä Kaskisten satamaakaan suuremmissa määrin. Kuljetukset hoidetaan kumipyörien avulla. Kuljetusmuoto on etusijalla joustavuuden ja lyhyiden toimitusvälien vuoksi. Suuria yhteisiä liikennekokonaisuuksia etsitään tällä hetkellä vain muutamissa erityistapauksissa. Tulevat kustannusnousut voisivat kuitenkin merkitä yhteistyön kasvua paikallisesti. Olisi hyödyllistä keskustella logistiikan palvelukeskuksesta – logistiikkahubista – kuljetuksien kehittämiseksi alueelta ja alueelle. |   |                        |
| <b>Asiasanat</b><br>Logistiikka, Suupohjan Rannikkoseutu, Närpiö, Kristiinankaupunki, Kaskinen   |   |                        |



|  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| <b>Utgivare</b><br>Vaasan yliopisto  | <b>Utgivningstid</b><br>December 2012   |                         |
| <b>Författare</b><br>Mikael Ehrs<br>Timo Vauhkonen   | <b>Typ av publikation</b><br>Forskningsrapport  |                         |
|  | <b>Publikationsserie, -nummer</b><br>Publikationer från Vasa universitet.<br>Rapporter, 180           |                         |
| <b>Kontaktuppgifter</b><br>Vasa universitet<br>Produktionsekonomiska enheten<br>PB 700<br>FI-65101 VASA  | <b>ISBN</b><br>978-952-476-424-7 (tryckt)<br>978-952-476-425-4 (nätbaserad publikation)               |                         |
|  | <b>ISSN</b><br>ISSN-L 1238-7118<br>ISSN 1238-7118 (tryckt)<br>ISSN 2323-6833 (nätbaserad publikation) |                         |
|  | <b>Sidoantal</b><br>55  | <b>Språk</b><br>Svenska |
|  | <b>Publikationens titel</b><br>Innologistik I: utvecklingsmöjligheter kring logistik i Sydösterbotten |                         |
| <b>Sammandrag</b><br><p>Sydösterbottens logistiska tillgänglighet är av central betydelse för regionens fortsatta utveckling, företagens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft. Innologistik 1 -projektet har tagit fram basfakta om regionens infrastruktur, inkluderande företagens struktur, kapacitet och huvudbranschernas logistikflöden och leveranskedjor och system. Utgående från utredningsarbetet ska man utforma en strategi och roadmap för logistikutvecklingen i regionen.</p> <p>Innologistik 1 -projektets informationssamling utfördes i två delar. I det första skedet samlades all möjlig redan existerande information om Sydösterbottens transportsituation in, publikationer och statistik från ministerier, branschorganisationer, ELY-centraler, etc. I det andra skedet samlades mer detaljerad information ifrån företag i regionen genom kontaktintervjuer.</p> <p>Resultaten av utredningarna kan sammanfattas som i det följande. Sydösterbotten är starkt beroende av lastbilstrafiken; järnvägsbanan används inte av de lokala företagen, och inte heller Kaskö hamn till någon högre grad. Transporterna sker på gummihjul, och denna transportform uppskattas mera specifikt på grund av dess flexibilitet och täta leveransfrekvenser. Några stora transportkombinationer eftersöks inte för tillfället, annat än i specifika fall. En framtida ökan av transportkostnaderna kunde dock betyda att lokalt samarbete kring transporter blir mer attraktivt. En logistikhubb för transporter ut och in ur regionen kunde med fördel diskuteras.</p> |   |                         |
| <b>Nyckelord</b><br>Logistik, Sydösterbotten, Närpes, Kristinestad, Kaskö  |   |                         |



## Innehåll

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | INTRODUKTION .....                              | 1  |
| 2     | INTERVJUER OCH ANALYS.....                      | 2  |
| 3     | TRANSPORTFLÖDEN I SYDÖSTERBOTTEN.....           | 5  |
| 3.1   | Sydösterbotten.....                             | 5  |
| 3.2   | Metallindustrin .....                           | 8  |
| 3.3   | Växthusodling/förpackning .....                 | 10 |
| 3.4   | Potatisförpackning/förädling .....              | 12 |
| 3.5   | Skogsindustrin.....                             | 14 |
| 3.6   | Transportindustrin .....                        | 16 |
| 3.7   | Spannmålssektorn .....                          | 18 |
| 4     | SYDÖSTERBOTTEN: GODA TRANSPORTMÖJLIGHETER ..... | 20 |
| 5     | SAMARBETE .....                                 | 22 |
| 6     | HOT OCH MÖJLIGHETER.....                        | 25 |
| 6.1   | Hotbilder för företagen.....                    | 25 |
| 6.2   | Möjligheter för företagen.....                  | 26 |
| 6.3   | Hotbilder i transportsituationen .....          | 27 |
| 6.3.1 | Tågbanan Kaskö hamn – Seinäjoki.....            | 28 |
| 6.3.2 | Bränsleprisutvecklingen .....                   | 29 |
| 6.4   | Möjligheter i transportsituationen .....        | 30 |
| 7     | STATENS OCH KOMMUNENS MÖJLIGHETER.....          | 31 |
| 7.1   | Statens möjligheter att påverka .....           | 31 |
| 7.1.1 | Vägarna österut .....                           | 33 |
| 7.1.2 | Östchaufförer och obalanserad konkurrens .....  | 35 |
| 7.2   | Kommunens möjligheter att påverka .....         | 35 |
| 8     | KONKLUSION .....                                | 37 |
|       | KÄLLOR.....                                     | 39 |
|       | BILAGOR .....                                   | 40 |

## Bilder

|                |  |    |
|----------------|--|----|
| <b>Bild 1.</b> | Sydösterbottens transportdestinationer.....                    | 7  |
| <b>Bild 2.</b> | Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Metallsektorn.....    | 9  |
| <b>Bild 3.</b> | Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Växthussektorn .....  | 11 |
| <b>Bild 4.</b> | Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Potatissektorn .....  | 13 |
| <b>Bild 5.</b> | Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Skogssektorn.....     | 15 |
| <b>Bild 6.</b> | Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Transportsektorn..... | 17 |
| <b>Bild 7.</b> | Vägarna österut.....   | 34 |

## Tabeller

|                   |  |    |
|-------------------|--|----|
| <b>Tabell 1.</b>  | Vad transporteras på de Finländska vägarna (i genomsnitt)? .....                       | 6  |
| <b>Tabell 2.</b>  | Aktiebolag inom metallindustrin i Närpes och Kristinestad.....                         | 8  |
| <b>Tabell 3.</b>  | Aktiebolag inom växthusindustrin i Närpes och Kristinestad....                         | 10 |
| <b>Tabell 4.</b>  | Aktiebolag inom potatisindustrin i Närpes och Kristinestad. ....                       | 12 |
| <b>Tabell 5.</b>  | Aktiebolag inom skogsindustrin i Närpes och Kristinestad.....                          | 14 |
| <b>Tabell 6.</b>  | Aktiebolag inom transportindustrin i Närpes och Kristinestad. .                        | 16 |
| <b>Tabell 7.</b>  | Årlig spannmålsproduktion 2011 i Närpes och Kristinestad. ....                         | 18 |
| <b>Tabell 8.</b>  | Årlig odlingsareal 2011 i Närpes och Kristinestad.....                                 | 19 |
| <b>Tabell 9.</b>  | Företagens framtidshot (procent av svaren).....  | 26 |
| <b>Tabell 10.</b> | Företagens framtidsmöjligheter (procent av svaren).....                                | 27 |
| <b>Tabell 11.</b> | Hot mot företagens transport i framtiden (procent av svaren) ...                       | 28 |
| <b>Tabell 12.</b> | Vad har transportindustrin gjort för att klara den ekonomiska krisen (SKAL, 2009)..... | 29 |
| <b>Tabell 13.</b> | Företagens transportmöjligheter i framtiden (procent av svaren).....                   | 30 |
| <b>Tabell 14.</b> | Statens möjligheter att påverka företagens transportsituation ...                      | 32 |
| <b>Tabell 15.</b> | Hur bör staten stimulera transportindustrin? (SKAL, 2009).....                         | 33 |
| <b>Tabell 16.</b> | Kommunens möjligheter att påverka företagens transportsituation .....                  | 36 |



# 1 INTRODUKTION

Sydösterbotten logistiska tillgänglighet är av central betydelse för regionens fortsatta utveckling, företagens verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraft.

Regionens logistiska infrastruktur baserar sig på tillgänglighet genom landsvägsnätet, järnväg och hamnar. Sydösterbotten har en förhållandevis hög andel av företag inom sektorn för transport på gummihjul, en etablerad utbildning inom logistik och en stor industriell verksamhet inom tillverkning av fordonspåbyggnader och transportmedel.

Andelen sysselsatta inom branschen för transport och lagring var 7,4 % eller 603 personer i Sydösterbotten år 2007 (landsmedeltal 2011, 6%), Transport och lagring är den femte största sysselsättande branschen i regionen. Hamnverksamheterna koncentreras i huvudsak till Kaskö hamn och i mindre omfattning till Kristinestad och består av träbaserade produkter och en del bulkvaror. Primärproduktionen, både inom lant- och skogsbruks representerar relativt stora varuflöden som i huvudsak transporteras på landsväg.

För att näringslivet i Sydösterbotten skall kunna konkurrera med övriga regioner nationellt och globalt bör regionens logistiska tillgänglighet och -konkurrensförmåga utvecklas. Innologistik 1 -projektet har syftat till att utgöra en utrednings- och strategifas som skall ta fram basfakta om regionens infrastruktur, inkluderande företagens struktur, kapacitet och huvudbranschernas logistikflöden och leveranskedjor och system.

Utgående från utredningsarbetet kan man utforma en strategi och roadmap för logistikutvecklingen i regionen omfattande tjänste- och leveranskedjor, verktyg och kunnande, arbetskraft och företagsamhet. Implementeringsfasen sker sedan på basen av strategin och roadmapen genom Innologistik II koordineringsprojekt och därtillhörande riktade delprojekt och utvecklingsinsatser (2013-2015). Utredningen skall också stöda det politiska beslutet i att ge resurser till nödvändiga investeringar i den logistiska infrastrukturen i regionen.

OBS. Eftersom Kaskö inte valde att delta i Innologistikprojektet har intervjuerna och utredningen främst fokuserat på Närpes och Kristinestad.

## 2 INTERVJUER OCH ANALYS

Innologistik 1 -projektets informationssamling utfördes i två delar. I det första skedet samlades all möjlig redan existerande information om Sydösterbottens transportsituation in, publikationer och statistik från ministerier, branschorganisationer, TE/ELY-centraler, etc. En första sammanställning av tillgänglig information sattes ihop och användes som bas för arbetet i del två.

I det andra skedet samlades mer detaljerad information ifrån företag i regionen genom kontaktintervjuer. Två uppsättningar av intervjuformulär (produktionsföretag och transportföretag) sattes ihop genom brainstorming i projektets styrgrupp. Intervjuerna bokades in i förväg via telefon, och utfördes på plats vid företagen.

Efter intervjuerna slutförts, gjordes en sammanställning och analys av de svar som getts. Analysen presenteras i denna rapport och intervjuformulären som användes ges som bilagor nummer ett och två i slutet.

### *Datainsamling i skede ett*

Datainsamlingen i första skedet utfördes för att bygga en bas för den kommande intervjuundersökningen. Genom att sammanställa de publikationer och datakällor som redan finns tillgängliga kunde man eliminera vissa frågor på frågeblanketterna och i allmänhet ställa mer relevanta frågor till företagen. Vilka data kunde man inte få fram på något annat sätt än via direkta intervjuer?

De följande organisationernas publikationer och data användes i sammanställningen: Kommunikationsministeriet, Finlands Näringsliv EK, Ekonomiska forskningsinstitutet Pellervo, Österbottens handelskammare, Trafikverket, Finlands transport och logistikförening SKAL, Vasa Levoninstitut, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Statistikcentralen, Arbets- och näringsministeriet, Statens tekniska forskningscenter VTT, ELY/TE-centralerna, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK, Inhemsk Trädgårdsprodukter rf., Österbottens förbund, Jord- och skogsbruksministeriet, Regionförvaltningsverket, Svenska lantbruks-sällskapet förbundet, Österbottens svenska producentförbund ÖSP, Närpes stad, Kristinestad, Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC, Forskningscentralen för jordbruk och livsmedelsekonomi MTT

Trafikverkets tidigare logistikundersökningar och utredningar kring Kaskö-Seinäjäkjärnvägsbanan var speciellt viktiga för projektets utförande.

### *Intervjuformulären*

Genom diskussioner och brainstorming inom projektets styrgrupp definierades de viktigaste frågeställningarna för projektet och dessa användes som grund för de frågor som skulle ställas till de företagare som deltog i intervjuer. På samma gång diskuterades de bästa sätten att utföra intervjuerna, och det beslöts att en småskalig intervjurunda som denna måste ske på företagarens villkor – för att nå ett högt nummer av deltagare måste intervjuerna utföras på plats vid företagen och inte slösa alltför mycket tid.

Ett förslag på de företag som måste tillfrågas togs fram, ett förslag som inkluderade stora och/eller viktiga företag inom respektive näringssektor i Sydösterbotten. De viktigaste näringarna inom regionen definierades som Metallindustrin, Växthusodling/förpackning, Potatisförpackning/förädling, Spannmålsodling/förmedling, Skogsindustrin och Transporter. Två olika intervjuformulär togs slutligen fram (och översattes till både finska och svenska): ett för materialproducerande/förädlade företag och ett för transportföretag. Trots stora olikheter mellan de materialproducerande industrierna kan deras transportlösningar ändå se tillräckligt likadana ut att man kan behandla dem inom samma frågeformulär. Transportföretagen å andra sidan arbetar enligt en helt annan modell. Båda intervjuformulären finns med som bilagor.

### *Intervjuerna*

Intervjuerna förbereddes genom ett tidigt utskick av rekommendationsbrev till de föreslagna företagen. I dessa rekommendationsbrev inbjöd de verkställande direktörerna för Närpes företagshus Dynamo och Kristinestads näringslivscentral företagen att delta i intervjuerna och de påföljande projektdiskussionerna. Utav de cirka 30 företag som kontaktades ställde därför 24 upp på intervjuer – en ovanligt hög grad av deltagande. Ett av företagen fyllde i intervjuformuläret på egen hand och lämnade in via e-post.

Intervjuerna utfördes annars på plats vid företagen, och skedde till största delen helt enligt intervjuformulären. En del fri diskussion kring ämnet skedde naturligtvis, men också denna kunde sammanfattas i intervjuformulärens fritext -avsnitt. Efter utförd intervju skrevs svaren över i elektroniskt format och användes för att analysera regionens företag som helhet.

### *Dataanalysen*

Eftersom det totala antalet svarande inte var så stort (24 st.) kunde statistisk analys inte användas direkt – de individuella företagens svar skulle få alltför stor betydelse för en enskild sektor. Istället gjordes en mer allmän sammanställning av svaren: en hopslagning av svaren i kategorier och procenträkning av de svarande inom varje kategori. I vissa frågeavsnitt (t.ex. förslag för transportsituations förbättrande) listades svaren en och en. I fråga om rena sifferuppgifter (ton transporterade, transportfrekvens, etc.) kunde medeltal och sektorvisa uppgifter räknas fram. Denna rapport listar de viktigaste resultaten av analysen.

## 3 TRANSPORTFLÖDEN I SYDÖSTERBOTTEN

### 3.1 Sydösterbotten

Genom att knyta ihop data från olika källor kunde ett uppskattat värde för Sydösterbottens årliga tunga trafik nås. I allmänhet kan tontransportkilometrarnas beräknas till:

Antal fordon/dag \* 365 \* Genomsnittslastvikt \* Genomsnittstransportsträcka

Beräkningar kring antalet fordon som åker längs Sydösterbottens vägar fås från Trafikministeriets Karta över tung fordonstrafikmängden (2010). Där ges specifika nummer för hur många tunga transporter (lastbilar) trafikerar Sydösterbottens vägavsnitt, baserat på trafikverkets automatiserade mätpunkter. Detta antal kan uppskattas till ca 1500 lastbilar/lastbilskombinationer per dag.

Från intervjuerna fås ett genomsnittsvärde för de inkommande och utgående godsmängderna (per transport, per vägavsnitt) – ca 17,5 ton. Detta är medeltalet för de sex olika industrisektorerna, och därför ett tämligen pålitligt riktvärde. Det bör påpekas att en stor del av det material som transporteras genom Sydösterbotten kommer från utanför regionen – Sydösterbottens del av riksväg åtta är en viktig transportled söderut.

Från Statistikcentralen (2011) fås ett uppskattat värde för genomsnittlig transportsträcka (per godstyp) – ca 25–50 km. Jordbyggnadsmaterial och liknande bulkmaterial utgör den absolut största delen av alla transporter, och dessa transporteras i allmänhet inte längre sträckor. Utöver det når man för det mesta Sydösterbottens gränser efter på en mindre stäcka än så – därför kan man uppskatta den genomsnittliga transportsträckan rätt så väl.

Resultatet blir ca 356 miljoner tonkilometer. Det är ungefär en fjärdedel av Österbottens totala tonkilometer (1 293 miljoner tonkm). Skälet till denna stora andel ligger mycket i den livliga godstraffiken genom regionen.

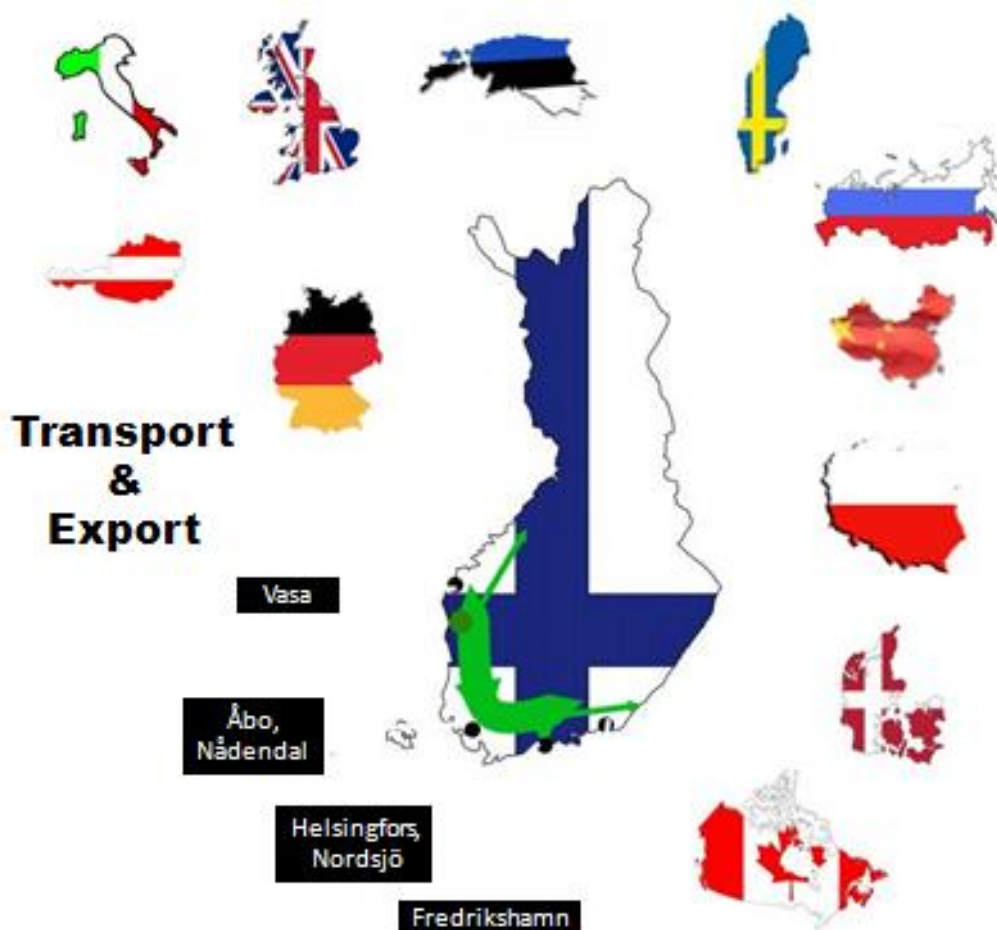
De vanligaste transportgodsen i Finland listas i samma publikation (se Tabell 1), och de borde stämma överens med Sydösterbottens transporter rätt så väl. En större koncentration av växthusprodukter och potatis än vanligt (regionens "specialgrödor") men i övrigt rätt så väl överensstämmande, igen på grund av den stora delen utomstående gods som transporteras genom regionen (åtminstone 40 % av det totala).

**Tabell 1.** Vad transporteras på de Finländska vägarna (i genomsnitt)?

|  |       |
|--|-------|
| Olika typer av gods som transporteras på samma gång  | 10 %  |
| Grus, sand, stenar och jordberedningsmaterial, salt, mineral, slagg, aska, trädgårdstov                | 10 %  |
| Stockar och massaved   | 10 %  |
| Betong, tegel, element, cement, kalk, etc.   | 7 %   |
| Den mekaniska skogsindustrins produkter, sågat virke, paneler, skivprodukter, byggelement av trä, etc. | 6 %   |
| Kött, tillagad fisk, mjölk, smör och andra färskvaror  | 5 %   |
| Råstål, järntackor, metallplattor, -stavar eller -rör, halvfabrikat, etc.                              | 5 %   |
| Papper, kartong, trycksaker, andra pappers- och papp-produkter   | 4 %   |
| Mjöl, socker, kaffe, tillagad frukt, grönsaker och andra färskvaror, ätliga oljor                      | 4 %   |
| Flytande bränslen och smörjmedel, oljeprodukter, gasformiga och fasta                                  | 4 %   |
| Sågsån, flis   | 4 %   |
| Baskemikalier, syror, kaustiksoda, kolkemikalier, etc.   | 3 %   |
| Drycker, läsk, öl, vin, sprit  | 2 %   |
| Bränsletorv  | 2 %   |
| Jord- och skogsbruksmaskiner, övriga maskiner och utrustning och delar till sådana                     | 2 %   |
| Post, paket, etc.  | 2 %   |
| Spannmål   | 2 %   |
| Brännved, energived, stubbar, kvistar, flis, etc.  | 2 %   |
| Bearbetade livsmedel och djurfoder   | 1 %   |
| Läkemedel, rengöringsprodukter, färger, sprängämnen  | 1 %   |
| Återvunnet material, returpapper, etc.   | 1 %   |
| Obehandlad mjölk, rå fisk, ull, obehandlade skinn, etc.  | 1 %   |
| Hushållsavfall, annat avfall   | 1 %   |
| Strukturella metallvaror, metallburkar, verktyg, vapen och andra metallprodukter                       | 1 %   |
| Bilar, fordon, transportfordon och delar därav   | 1 %   |
| Plast- och gummiindustrins råvaror och produkter   | 1 %   |
| Metall, även anrikad   | 1 %   |
| Hem- och kontorsmaskiner, elektronik, elektriska apparater och delar till sådana                       | 1 %   |
| Sockerbeter, potatis, rotfrukter, färska grönsaker och frukter   | 1 %   |
| Tomma containrar, lastpallar, returflaskor och andra förpackningsmaterial                              | 1 %   |
| Pappersmassa, cellulosa  | 1 %   |
| Gödselmedel och kväveprodukter   | 1 %   |
| Glas, glasprodukter och keramik  | 0,4 % |
| Containers vars innehåll inte är känt, andra icke kända tillgångar                                     | 0,4 % |
| Möbler, detaljhandel, kontor och köksmöbler  | 0,3 % |
| Asfalt, olja, grus, bitumen  | 0,3 % |
| Sten- och brunkol (råolja, naturgas)   | 0,2 % |
| Levande djur   | 0,2 % |
| Textilier, textilfibrer, kläder, skor  | 0,2 % |
| Blommor, plantor, frön, oljeväxtfrön, fibrer och fodergrödor, etc.                                     | 0,1 % |
| Koks, briketter, pellets, etc.   | 0,1 % |
| Flyttlastar, byggnadsställningar, fordon som förs till reparation, etc.                                | 0,1 % |

De viktigaste destinationerna för Sydösterbottens gods (i Finland) är södra och sydvästra Finland. Mindre mängder går norrut och via Södra Finland vidare till Ryssland. De viktigaste exportländerna (för exporterande firmor i Sydösterbotten) är de Nordiska länderna och Ryssland, Estland, men också England, Japan, Kanada, Österrike, Italien, Kina, Polen, Tyskland. Det är främst metallfirmorna i regionen som exporterar sina produkter, men också en mindre del av potatisodlarnas och växthusodlarnas produkter går till export (Ryssland, Estland, Sverige, etc.).

De hamnar som används av regionens firmor ligger i Åbo, Nådendal; Helsingfors, Norsjö; Fredrikshamn och Vasa. Endast en av de intervjuade firmorna använder Kaskö hamn.



**Bild 1.** Sydösterbottens transportdestinationer.

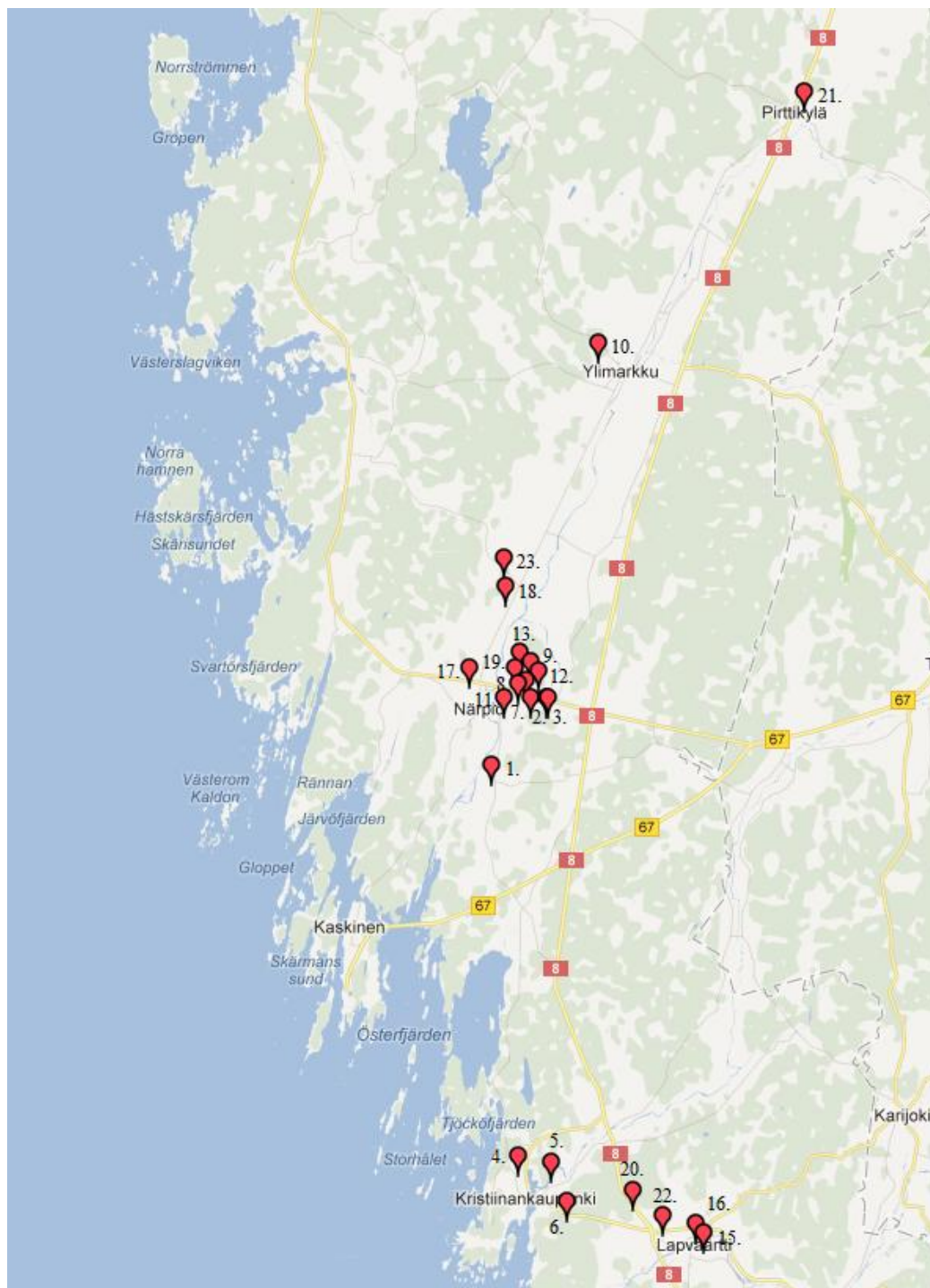
## 3.2 Metallindustrin

I Tabell 2 visas en lista av de största aktiebolagen enligt omsättning inom maskin- och metallsektorn i Närpes och Kristinestad (Voitto+ databasen). Omsättningen är ett medeltal av siffrorna för 2008, 2009 och 2010. Transportpotentialen har uppskattats på basis av omsättningen: från företagsintervjuerna har ett löst värde för sambandet mellan omsättning och transporttonnage räknats ut och använts för att ge också företag som inte deltagit i intervjuerna ett ungefärligt transporttonnage. Dessa siffror är endast till för att ge en fingervisning om regionens transportpotential. I Bild 2 ser vi de nämnda företagens geografiska spridning i regionen:

**Tabell 2.** Aktiebolag inom metallindustrin i Närpes och Kristinestad.

|    |                                 | Omsättning €<br>(medeltal) | Ton trans. / år<br>(uppskattat) |
|----|---------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| 1  | Ab Närpes Trä && Metall         | 40654067                   | 6000                            |
| 2  | Oy Närko Ab                     | 25814533                   | 2400                            |
| 3  | Oy Trailer RIGG Ab              | 8568100                    | 1080                            |
| 4  | Nordautomation Oy               | 7687867                    | 969                             |
| 5  | Oy Botnia Bolt Ab               | 5102367                    | 643                             |
| 6  | Kone-Ketonen Oy                 | 4919933                    | 1000                            |
| 7  | Ab Maxel Oy                     | 3788667                    | 478                             |
| 8  | Oy Pedelux Ab                   | 3074833                    | 300                             |
| 9  | Ab Transcomponent Finland Ltd   | 2779933                    | 400                             |
| 10 | Osakeyhtiö Steelmark Aktiebolag | 1962600                    | 247                             |
| 11 | Ab Agro-Ytmek Oy                | 1506000                    | 190                             |
| 12 | Oy Formit Foodprocessing Ab     | 903200                     | 114                             |
| 13 | Oy Bema System Ab               | 732500                     | 92                              |
| 14 | Ab JS Mekano Oy                 | 575300                     | 73                              |
| 15 | Oy Br. Mitts Ab                 | 252000                     | 32                              |
| 16 | Oy Krs Vari-Tex Ab              | 250000                     | 32                              |
| 17 | JJL Svets Ab/Oy                 | 157900                     | 20                              |
| 18 | Oy Näverås Service Ab           | 142000                     | 18                              |
| 19 | Ab Plasma Steel Oy              | 122800                     | 15                              |
| 20 | Warmeko Oy Ab                   | 122333                     | 15                              |
| 21 | Ab Mas-Con Oy                   | 24000                      | 3                               |
| 22 | Oy PatMek Ab                    | 17000                      | 2                               |
| 23 | Oy Hannus Steel Ab              | 15000                      | 2                               |
|    | <b>TOTALT</b>                   |                            | <b>14126</b>                    |





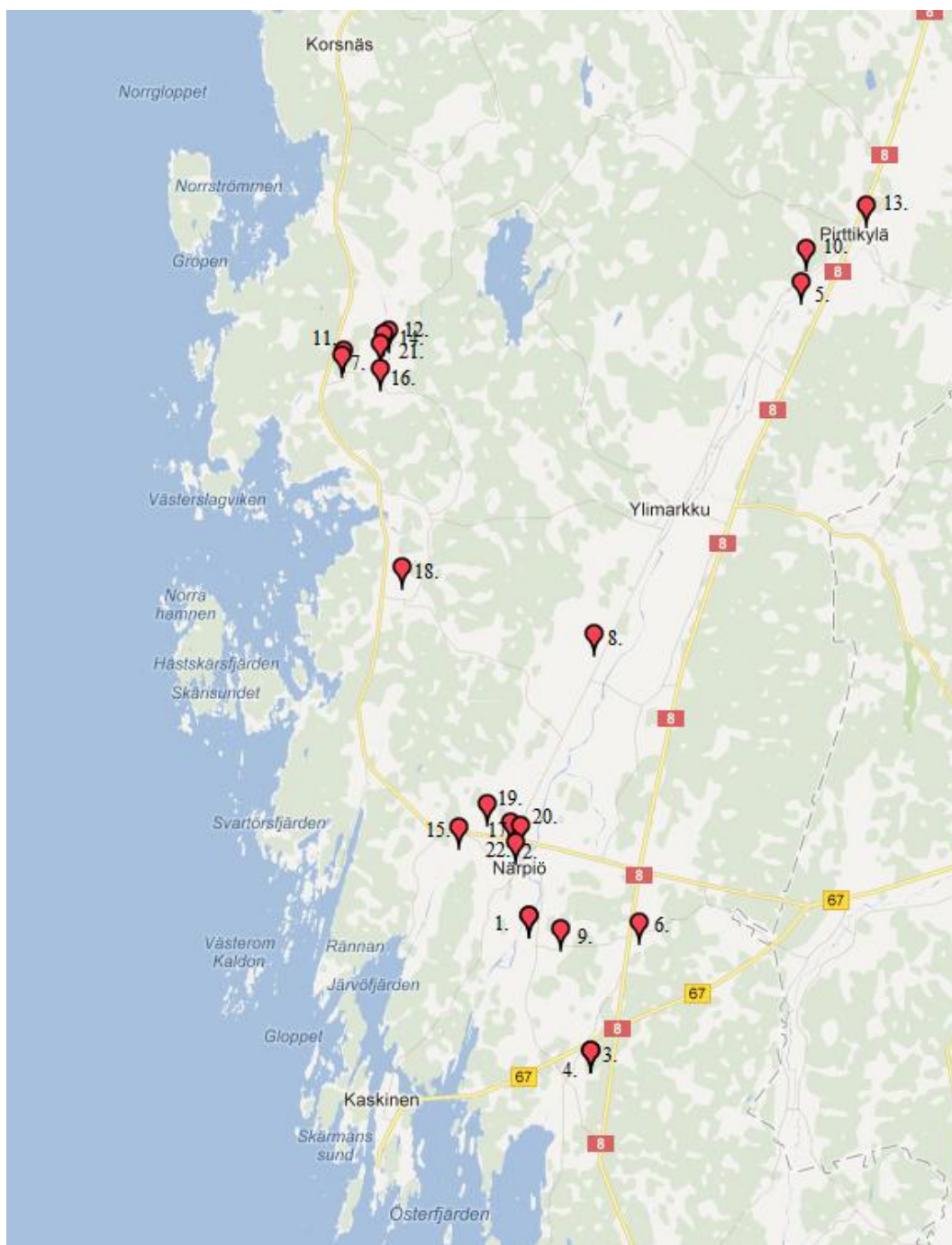
**Bild 2.** Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Metallsektorn

### 3.3 Växthusodling/förpackning

I Tabell 3 visas en lista av de största aktiebolagen enligt omsättning inom växthusodling och förpackning i Närpes och Kristinestad (Voitto+ databasen). Omsättningen är ett medeltal av siffrorna för 2008, 2009 och 2010. Transportpotentialen har uppskattats på basis av omsättningen: från företagsintervjuerna har ett löst värde för sambandet mellan omsättning och transporttonnage räknats ut och använts för att ge också företag som inte deltagit i intervjuerna ett ungefärligt transporttonnage. Dessa siffror är endast till för att ge en fingervisning om regionens transportpotential. I Bild 3 ser vi de nämnda företagens geografiska spridning i regionen:

**Tabell 3.** Aktiebolag inom växthusindustrin i Närpes och Kristinestad.

|    |   | Omsättning €<br>(medeltal) | Ton trans. / år<br>(uppskattat) |
|----|---|----------------------------|---------------------------------|
| 1  | Andelslaget Närpes Grönsaker            | 31557667                   | 70500                           |
| 2  | Botnia Grönsaker Ab – Botnia Viannes Oy | 15160833                   | 36300                           |
| 3  | Lillandts Grönsaker Ab                  | 1275750                    | 2949                            |
| 4  | Thor Sigg Ab                            | 1224533                    | 2830                            |
| 5  | Oy Österlund & Paavola Ab               | 1003167                    | 2319                            |
| 6  | Källbergs Grönsaker Ab                  | 704667                     | 1629                            |
| 7  | Granös Grönsaker Ab                     | 587600                     | 1358                            |
| 8  | Oy H. Norrholm Ab                       | 506667                     | 1171                            |
| 9  | Ab Frej Sjöblad Oy                      | 431733                     | 998                             |
| 10 | Ab Arctic Pearl Ltd Oy                  | 428500                     | 990                             |
| 11 | Asplunds Grönsaker Ab                   | 411900                     | 952                             |
| 12 | Bengt Nordmyr Ab                        | 229333                     | 530                             |
| 13 | Rune Nylund Ab                          | 221667                     | 512                             |
| 14 | Nordmyrs Grönsaker Ab                   | 167733                     | 388                             |
| 15 | Ab S&S Fred Oy                          | 156500                     | 362                             |
| 16 | Ab Kaj Vikstrand Oy                     | 133000                     | 307                             |
| 17 | Ab Dedic Grönsaker Oy                   | 118200                     | 273                             |
| 18 | Strandberg Produkt Ab                   | 111267                     | 257                             |
| 19 | Kalax Grönsaker Ab                      | 106950                     | 247                             |
| 20 | Skinnars Grönsaker Ab                   | 104000                     | 240                             |
| 21 | N A Grönsaker Ab                        | 90333                      | 209                             |
| 22 | Ab Tomatek Oy                           | 16400                      | 38                              |
|    | <b>TOTALT</b>                           |                            | <b>125360</b>                   |



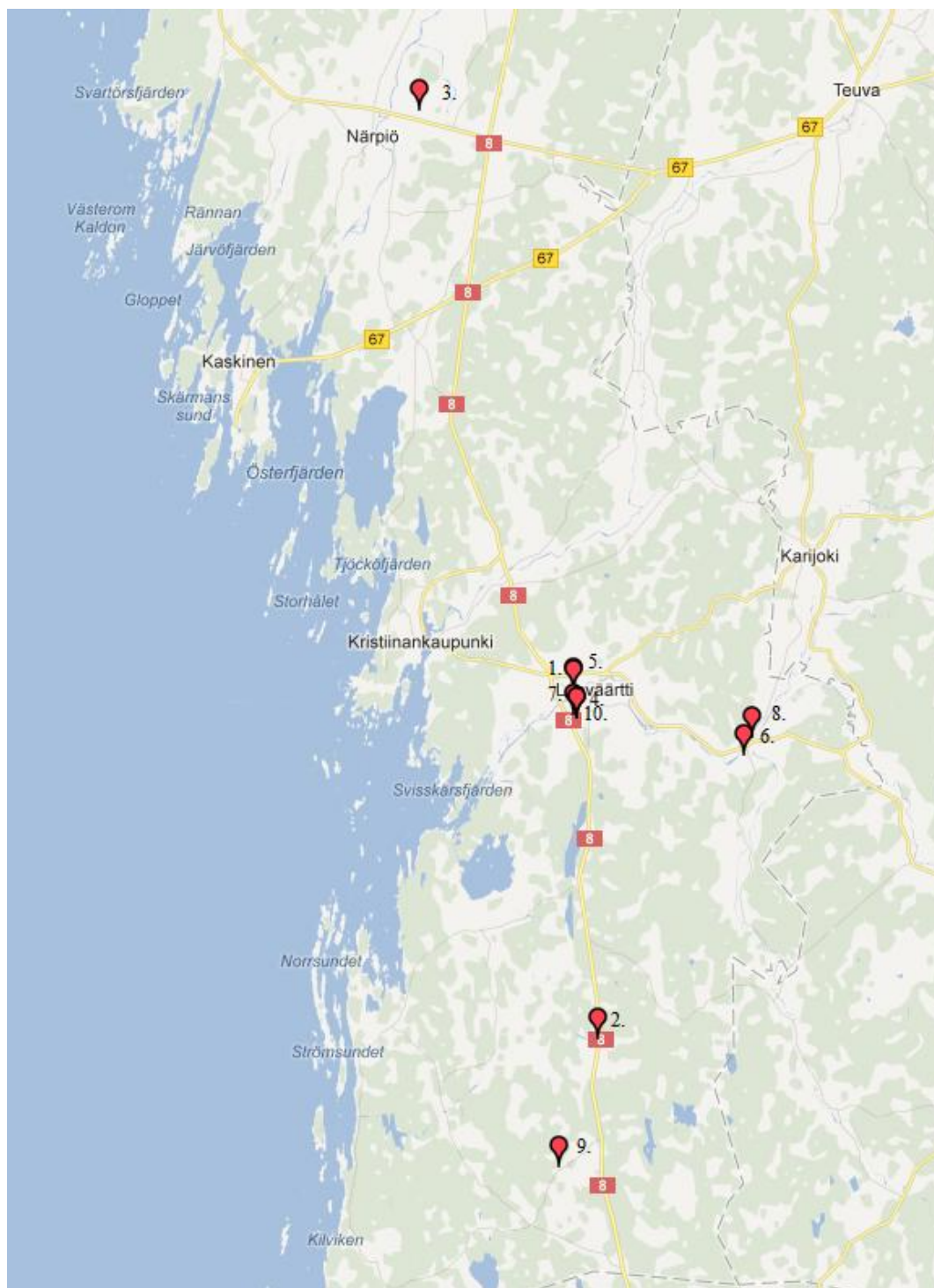
**Bild 3.** Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Växthussektorn

### 3.4 Potatisförpackning/förädling

I Tabell 4 visas en lista av de största aktiebolagen enligt omsättning inom Potatisförpackning och förädling i Närpes och Kristinestad (Voitto+ databasen). Omsättningen är ett medeltal av siffrorna för 2008, 2009 och 2010. Transportpotentialen har uppskattats på basis av omsättningen: från företagsintervjuerna har ett löst värde för sambandet mellan omsättning och transporttonnage räknats ut och använts för att ge också företag som inte deltagit i intervjuerna ett ungefärligt transporttonnage. Dessa siffror är endast till för att ge en fingervisning om regionens transportpotential. I Bild 4 ser vi de nämnda företagens geografiska spridning i regionen:

**Tabell 4.** Aktiebolag inom potatisindustrin i Närpes och Kristinestad.

|           |                                      | <b>Omsättning €<br/>(medeltal)</b> | <b>Ton trans. / år<br/>(uppskattat)</b> |
|-----------|--------------------------------------|------------------------------------|---|
| <b>1</b>  | <b>Potwell Oy</b>                    | 15855400                           | 128092                                  |
| <b>2</b>  | <b>Öströmin Perunatuote</b>          | 5504000                            | 30000                                   |
| <b>3</b>  | <b>Oy Börje Norrgård Ab</b>          | 2689200                            | 32500                                   |
| <b>4</b>  | <b>Ab Klåvus Oy</b>                  | 2508100                            | 20262                                   |
| <b>5</b>  | <b>Andelslaget Oskus Potatisland</b> | 1908733                            | 17000                                   |
| <b>6</b>  | <b>Lappfjärds Potatis Ab</b>         | 1866167                            | 16000                                   |
| <b>7</b>  | <b>Oy KRS Potato-Products Ab</b>     | 966333                             | 7807                                    |
| <b>8</b>  | <b>Kain Peruna Oy</b>                | 559667                             | 4521                                    |
| <b>9</b>  | <b>Jaakkola Potatofarm Oy</b>        | 345100                             | 2788                                    |
| <b>10</b> | <b>Perunapiste Oy Ab</b>             | 106000                             | 856                                     |
|           | <b>TOTALT</b>                        |                                    | <b>259827</b>                           |



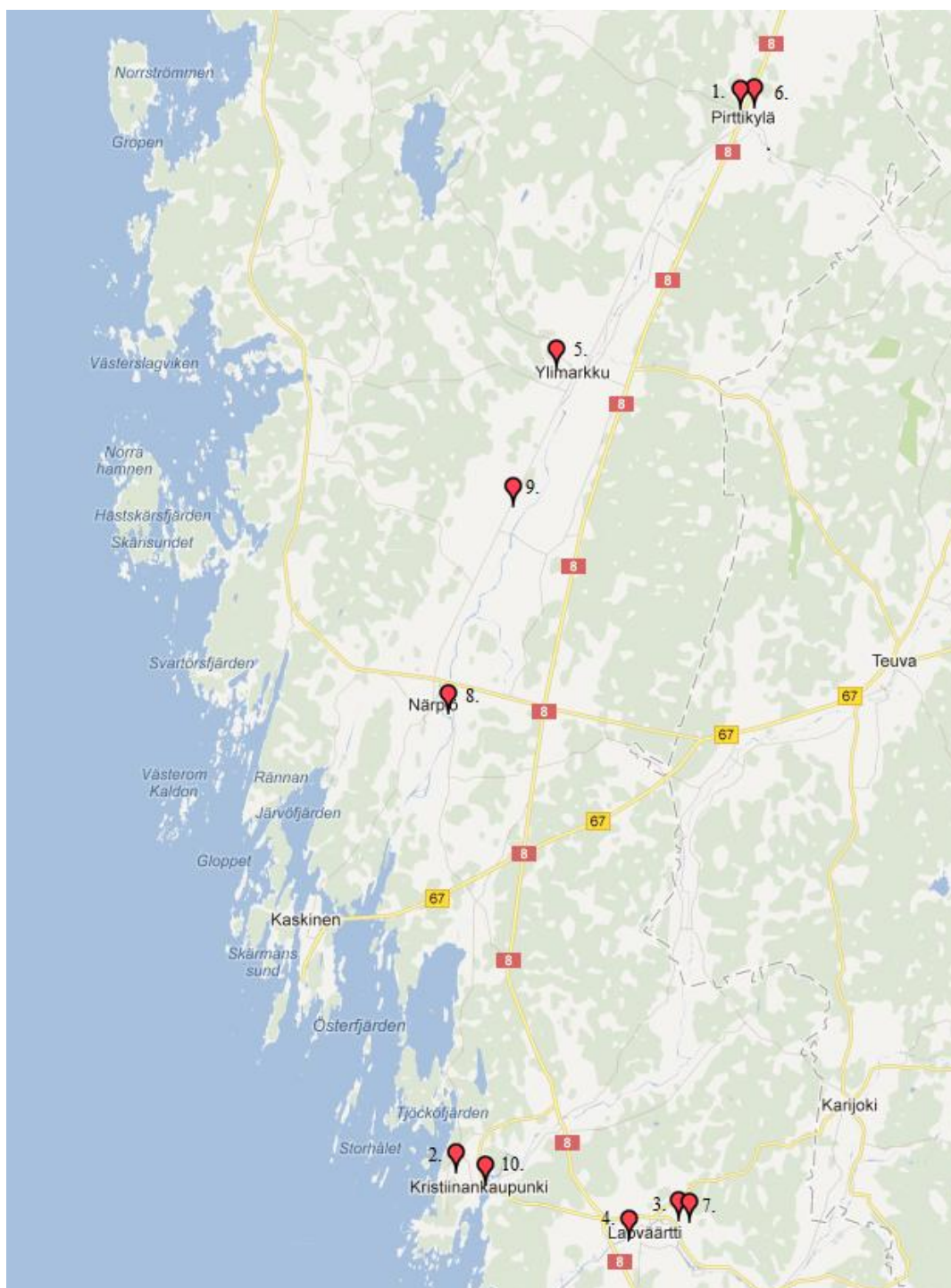
**Bild 4.** Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Potatissektorn

### 3.5 Skogsindustrin

I Tabell 5 visas en lista av de största aktiebolagen enligt omsättning inom skogsindustrin i Närpes och Kristinestad (Voitto+ databasen). Omsättningen är ett medeltal av siffrorna för 2008, 2009 och 2010. Transportpotentialen har uppskattats på basis av omsättningen: från företagsintervjuerna har ett löst värde för sambandet mellan omsättning och transporttonnage räknats ut och använts för att ge också företag som inte deltagit i intervjuerna ett ungefärligt transporttonnage. Dessa siffror är endast till för att ge en fingervisning om regionens transportpotential. I Bild 5 ser vi de nämnda företagens geografiska spridning i regionen:

**Tabell 5.** Aktiebolag inom skogsindustrin i Närpes och Kristinestad.

|           |                                    | <b>Omsättning €<br/>(medeltal)</b> | <b>Ton trans. / år<br/>(uppskattat)</b> |
|-----------|------------------------------------|------------------------------------|---|
| <b>1</b>  | <b>Oy Nordwood Ab</b>              | 1462833                            | 3386                                    |
| <b>2</b>  | <b>Suupohjan Höyläyspalvelu Oy</b> | 753500                             | 1744                                    |
| <b>3</b>  | <b>Oy Krs-Wood Ab</b>              | 577333                             | 1336                                    |
| <b>4</b>  | <b>Sandgrunds Trä Ab</b>           | 569700                             | 1319                                    |
| <b>5</b>  | <b>Stenforest Ab</b>               | 348233                             | 806                                     |
| <b>6</b>  | <b>Ab Top-Elements Oy</b>          | 143800                             | 333                                     |
| <b>7</b>  | <b>Oy Wood Paint Ab</b>            | 83400                              | 193                                     |
| <b>8</b>  | <b>Oy MJM-Trading Ab</b>           | 72000                              | 167                                     |
| <b>9</b>  | <b>Oy EME-Wood Ab</b>              | 58000                              | 134                                     |
| <b>10</b> | <b>Skftung Såg Ab</b>              | 57000                              | 132                                     |
|           |                                    | <b>TOTALT</b>                      | <b>9550</b>                             |



**Bild 5.** Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Skogssektorn

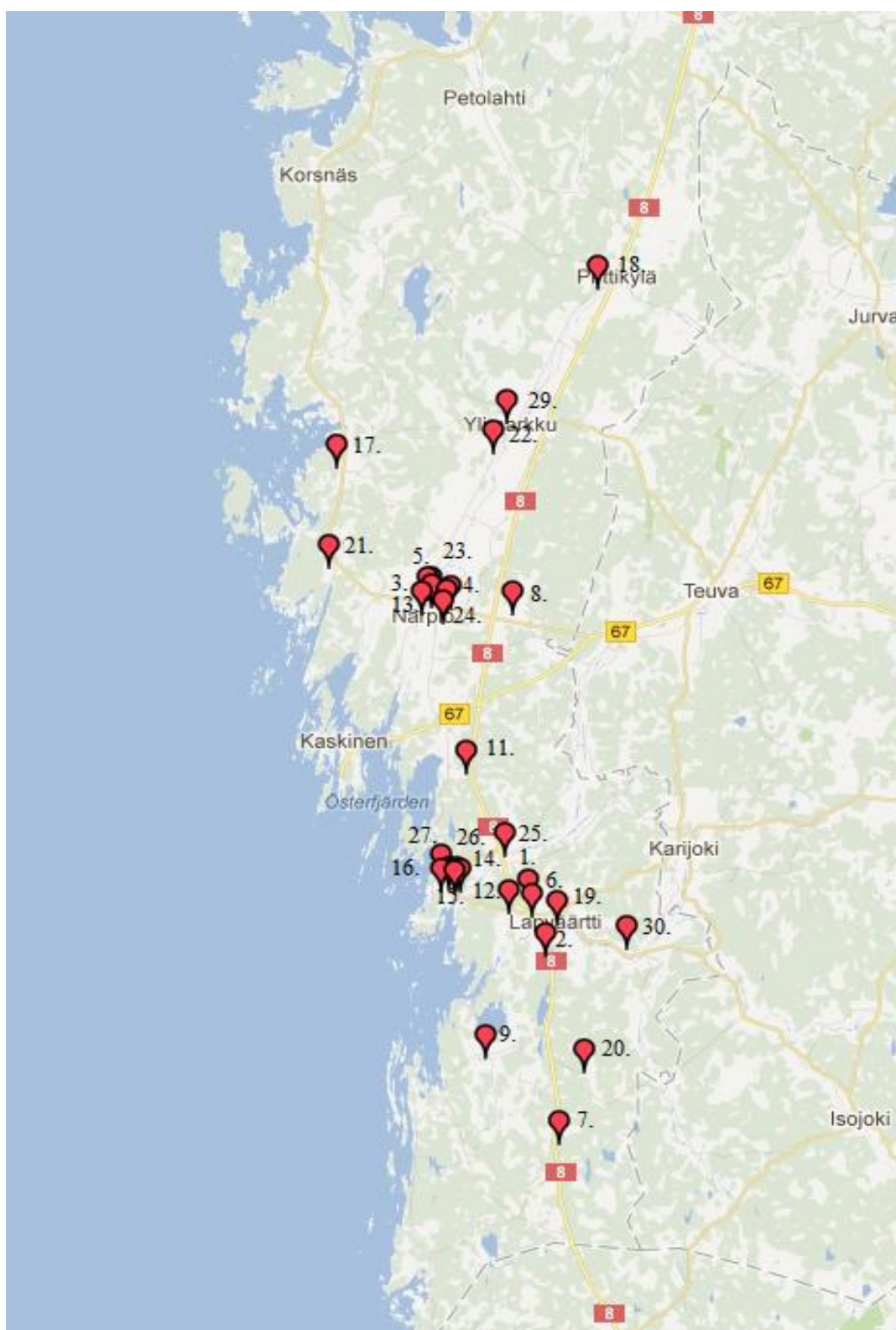
### 3.6 Transportindustrin

I Tabell 6 visas en lista av de största aktiebolagen enligt omsättning inom transportindustrin i Närpes och Kristinestad (Voitto+ databasen). Omsättningen är ett medeltal av siffrorna för 2008, 2009 och 2010. Transportpotentialen har uppskattats på basis av omsättningen: från företagsintervjuerna har ett löst värde för sambandet mellan omsättning och transporttonnage räknats ut och använts för att ge också företag som inte deltagit i intervjuerna ett ungefärligt transporttonnage. Dessa siffror är endast till för att ge en fingervisning om regionens transportpotential. I Bild 6 ser vi de nämnda företagens geografiska spridning i regionen:

**Tabell 6.** Aktiebolag inom transportindustrin i Närpes och Kristinestad.

|    |                                  | Omsättning €<br>(medeltal) | Ton trans. / år<br>(uppskattat) |
|----|----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| 1  | Oy RL-Trans Ab                   | 9524667                    | 840000                          |
| 2  | Kuljetusliike Sampo Prosi Oy     | 4703333                    | 100000                          |
| 3  | Oy Lars Ekroos Ab                | 4699933                    | 217250                          |
| 4  | Oy L. Simons Transport Ab        | 3395033                    | 520000                          |
| 5  | Oy Wikman Ab                     | 3320333                    | 153480                          |
| 6  | Ab Smeds Trans Oy                | 2860000                    | 132201                          |
| 7  | Kuljetus Haavisto Oy             | 2240400                    | 103561                          |
| 8  | Oy Vikstrand Ab                  | 1667467                    | 77077                           |
| 9  | Trans Haglund Ab                 | 1301100                    | 60142                           |
| 10 | Helsingin Express Oy             | 1070600                    | 49488                           |
| 11 | Retex Ab/Oy                      | 866400                     | 40049                           |
| 12 | Oy Björknäs Transport Ab         | 784700                     | 36272                           |
| 13 | Transportfirma Börje Blomberg Ab | 777700                     | 35949                           |
| 14 | Maansiirtoliike Ulfves Oy        | 768000                     | 35500                           |
| 15 | Arvi Siili Oy                    | 742833                     | 34337                           |
| 16 | Oy J-E Rosenberg Ab              | 702433                     | 32469                           |
| 17 | Oy Pörntrans Ab                  | 691200                     | 31950                           |
| 18 | J. Rosenqvist Ab                 | 649300                     | 30013                           |
| 19 | Oy Trans-Aspås Ab                | 476100                     | 22007                           |
| 20 | Oy Royal Machine Ab              | 337367                     | 15594                           |
| 21 | Oy Johan Westerholm Ab           | 292067                     | 13501                           |
| 22 | Thomas Söderblom Ab              | 292000                     | 13497                           |
| 23 | Oy Aagis Transports Ab           | 283900                     | 13123                           |
| 24 | Oy Lassander Ab                  | 270000                     | 12481                           |
| 25 | Oy Rolf Ek Ab                    | 234500                     | 10840                           |
| 26 | Oy T-E Bergvik Ab                | 216000                     | 9984                            |
| 27 | Oy Granborg Ab                   | 192000                     | 8875                            |
| 28 | Oy Botnia Trans Ab               | 159100                     | 7354                            |
| 29 | Lönnvik Transport Ab             | 139967                     | 6470                            |
| 30 | Kristrans Oy                     | 133550                     | 6173                            |





**Bild 6.** Närpes och Kristinestads aktiebolag inom Transportsektorn

### 3.7 Spannmålssektorn

I Tabell 7 visas en lista över de producerade spannmålsväxterna i Närpes och Kristinestad 2011. Denna lista är naturligtvis inte uttömmande – det odlas även ett antal mindre grödor och växter som inte tas upp här. Dessa utgör dock inte en speciellt stor andel av de totala spannmålstransportpotentialen i regionen. I Tabell 8 ser vi en lista över hur stor odlingsareal som användes för varje gröda i Närpes och Kristinestad 2011. Uppgifterna kommer från kommunernas lantbrukssekreterare.

**Tabell 7.** Årlig spannmålsproduktion 2011 i Närpes och Kristinestad.

| Närpes, årlig spannmålsodling 2011 per art (ton) |                 | Kristinestad, årlig spannmålsodling per art (ton) |                 |
|--|-----------------|---|-----------------|
| Höstvete   | 91,49           | Höstvete  | 44,9            |
| Vårvete  | 2046,52         | Vårvete   | 1912,9          |
| Vårråg   | 560,6           | Råg   | 494,5           |
| Foderkorn  | 4300,7          | Foderkorn   | 9251,1          |
| Malkorn  | 337,49          | Malkorn   | 652,5           |
| Havre  | 5347,7          | Havre   | 1618,99         |
| Blandsäd (stråsäd)                               |                 | Blandsäd (stråsäd)                                | 255,6           |
| Baljväxt + stråsäd                               | 277             | Baljväxt + stråsäd                                | 348,4           |
| Ryps   | 945,78          | Ryps  | 1344,8          |
| Raps   | 175,65          | Raps  | 0               |
| Kummin   | 858,47          | Kummin  | 335,42          |
| Matpotatis                                       | 4451            | Matpotatis  | 2262,38         |
| Tidig potatis                                    |                 | Tidig potatis                                     | 11,72           |
| Industrimatpotatis                               | 1250            | Industrimatpotatis                                | 1925,9          |
| Stärkelsepotatis                                 | 449             | Stärkelsepotatis                                  | 402,6           |
| Övrig potatis                                    | 127,1           | Övrig potatis                                     | 174             |
| Socketbeta                                       | 212             | Socketbeta  | 0               |
| Matärt   |                 | Matärt  | 59,6            |
| Bondböna   | 43,63           | Bondböna  | 253             |
| Grönfodersäd                                     | 25,4            | Grönfodersäd                                      | 31              |
| Rörflen  | 219             | Rörflen   | 239,5           |
| Torrhö-, ensilage- och färskfodervall            | 4022            | Torrhö-, ensilage- och färskfodervall             | 1574,44         |
| <b>SUMMA</b>                                     | <b>25740,53</b> | <b>SUMMA</b>                                      | <b>23193,25</b> |

OBS. Mindre mängder av andra grödor produceras också.

**Tabell 8.** Årlig odlingsareal 2011 i Närpes och Kristinestad.

| <b>Närpes, odlingsareal per art (ha)</b>   |                 | <b>Kristinestad, odlingsareal per art (ha)</b> |                 |
|--|-----------------|--|-----------------|
| Höstvete                                   | 71,625          | Höstvete                                       | 50,424          |
| Vårvete                                    | 1460,75         | Vårvete  | 1028,368        |
| Råg  | 275,875         | Råg  | 194,216         |
| Foderkorn                                  | 6826,75         | Foderkorn                                      | 4806,032        |
| Malkorn                                    | 323,75          | Malkorn  | 227,92          |
| Havre                                      | 2507,25         | Havre  | 1765,104        |
| Blandsäd (stråsäd)                         | 133,625         | Blandsäd (stråsäd)                             | 94,072          |
| Baljväxt + stråsäd                         | 177             | Baljväxt + stråsäd                             | 124,608         |
| Ryps                                       | 828,625         | Ryps   | 583,352         |
| Raps                                       | 42,5            | Raps   | 29,92           |
| Kummin                                     | 310,125         | Kummin   | 218,328         |
| Matpotatis                                 | 405,125         | Matpotatis                                     | 285,208         |
| Tidig potatis                              | 3,125           | Tidig potatis                                  | 2,2             |
| Industrimatpotatis                         | 112,875         | Industrimatpotatis                             | 79,464          |
| Stärkelsepotatis                           | 32              | Stärkelsepotatis                               | 22,528          |
| Övrig potatis                              | 37,375          | Övrig potatis                                  | 26,312          |
| Socketbeta                                 | 37,5            | Socketbeta                                     | 26,4            |
| Matärt                                     | 21,75           | Matärt   | 15,312          |
| Bondböna                                   | 46,375          | Bondböna                                       | 32,648          |
| Grönfodersäd                               | 78,125          | Grönfodersäd                                   | 55              |
| Rörflen                                    | 81,125          | Rörflen  | 57,112          |
| Torrhö-, ensilage- och färsk-<br>fodervall | 6150            | Torrhö-, ensilage- och färsk-<br>fodervall     | 4329,6          |
| <b>SUMMA</b>                               | <b>19963,25</b> |  | <b>14054,13</b> |

OBS. Mindre mängder av odlingsmark används för övriga grödor.

## 4 SYDÖSTERBOTTEN: GODA TRANSPORTMÖJLIGHETER

Den absolut största andelen av Sydösterbottens transport sker på gummihjul. För de intervjuade firmorna sker 92 % av de inkommande transportererna på lastbil, och 96 % and de utgående. De resterande inkommande transportererna sker främst med traktor (transporter från lokala jordbrukare). De resterande utgående transportererna sker med båt och tåg (mycket sällsynt).

Att transportera med tåg är ovanligt på grund av VR:s pris- och bokningspolitik: i allmänhet måste en kund boka hela tågset för längre tidsperioder för att få delta i tågtrafiken. Vidare fanns det förut större möjligheter att använda tågtransporter i och med användningen av stickspår fram till knutpunkter nära företagen. Dessa stickspår revs i allmänhet upp under 80 – 90 talen och därför är det oundvikligt att lastbilstrafiken se som det enda riktiga alternativet idag.

Kaskö hamn används inte heller vanligtvis av de lokala företagen för sina transporter utomlands. Detta beror delvis på att de lokala företagen använder specialiserade transportföretag för exporten och att dessa företag naturligtvis använder sig av vissa, ofta använda hamnar för sina transporter. Delvis har också Kaskö hamn specialiserat sig på just bulkprodukter – skogsindustrins trävaror, cellulosa, lut, spannmål, etc. Metallindustrins produkter finner mer naturliga styckegodsspecialiserade hamnar på annat håll.

I fråga om lastbilstransporter, använder de flesta av företagen transportbolag, och bara cirka 20 % av företagen har egna transportmöjligheter (egen transportfirma, egen lastbil för leveranser). När det gäller val av transportfirma är situationen mer jämnt balanserad mellan alternativen – cirka 60 % av företagen väljer själva vilka transportbolag de använder, 40 % tillåter kunden att göra valet själv.

I genomsnitt är Sydösterbottens företagare mycket nöjda med sina transportföretag – i intervjuerna gavs transportbolagen ett medeltal av 4,3 (med 5 som det bästa betyget). Inga ettor och tvåor överhuvudtaget. Ett flertal större och mindre transportbolag trafikerar Sydösterbotten – vägen söderut till Åbo och Björneborg gör att regionen ser en hel del tung vägtrafik, utöver den trafik som genereras av traktens egen produktion.

Bland de större transportbolagen kan nämnas Ahola transport, Backman Transport, DHL, Fazer transport, Hahka Way, Huhtala, Itella, Kaukokiito, Kesped/Keslog, Kiitolinja, Movere, Mäkelä transport, Sampo Prosi, Schenker, Simons transport, TNT, Transpoint, Transpoint Cargo, Wikman transport, Williamsson,

etc. Utöver detta kör ett antal lokala chaufförer i regionen, antingen på frilansbasis eller som underleverantör åt en specifik firma.

I intervjuerna framkom att endast två av firmorna hade funderat på att byta transportbolag den senaste tiden (9 % av de svarande). Ett fåtal andra hade redan gjort slag i saken och var mycket nöjda med sina nuvarande transportbolag. Detta indikerar att utbudet och valmöjligheterna är goda i Sydösterbotten. Vissa punkter kan förbättras, dock:

|        |                            |
|--------|----------------------------|
| 8 svar | Kostnad                    |
| 4 svar | Punktlighet                |
| 4 svar | Säker behandling av godset |
| 2 svar | Leveransfrekvens           |
| 2 svar | Kommunikation              |

Dock kan man se en likande jämförelse i Trafik- och kommunikationsministeriets transportundersökning (2010), och i den ligger Österbotten i allmänhet som region inte i nöjdhetstoppen när det gäller logistik. Enligt den undersökningen är endast 50–59 % av företagen nöjda med sina logistiska förutsättningar. Eventuellt utgör Sydösterbotten ett undantag i regionen, eller så bör företagarnas goda betygtas med en smula salt.

## 5 SAMARBETE

Företagarna i Sydösterbotten ombads också svara på frågor kring möjligheter till samarbete med andra företag i regionen. I allmänhet blev svaret negativt, om än delvis på grund av att flera samarbetsformer redan har satts igång – när en möjlighet ses i Sydösterbotten, reageras det också på den.

Existerande samarbeten i regionen är till exempel:

- Potatisförpackning – flera potatisförpackningsbolag har partners som förpackar åt varandra ibland.
- Potatisförpackning – flera potatisförpackningsbolag köper sina förpackningsmaterial tillsammans med andra lokala företag
- Metallindustrin – ett par smärre företag köper in färg tillsammans
- Växthusodling – de stora förpackningsbolagens insamling av råvara från växthusen är redan ett utbrett och funktionerande samarbete, mellan många parter
- Växthusodling – Närpes Grönsaker köper in gödsel, växtunderlag, torv åt odlarna (i större enheter).
- Transport – de lokala transportföretagen lägger i allmänhet ut vissa turer på entreprenad till smärre lokala företagare.

Det finns också några samarbetsformer som inte har realiserats ännu:

- Metallindustrin – samarbete kring ståluppköp har diskuterats tidigare (i två omgångar redan) men diskussionerna har inte lett till något resultat. Det största problemet har setts som olikheter i behoven – eftersom olika stålqualiteter och -tjocklekar används av företagen kan gemensamma uppköp endast leda till påtagliga resultat om företagen ändrar sina produkter en aning.
- Metallindustrin – en företagare kunde se en framtid för en arbetarpool i regionen. Detta eftersom metallföretagen behöver likartad personal, men måste kunna reagera på svängningar i efterfrågan. Metallföretagen i Sydösterbotten producerar ändå så pass olika produkter att företagen kan ha olika behov av arbetskraft på olika tillfällen.
- Spannmål – en företagare ser möjlighet till utökat samarbete inom spannmålssektorn. De lokala odlarna säljer oftast sin spannmål till förmedlare/uppköpare

(K-kedjan, t.ex.) eftersom det är enklare än att sälja produkten vidare till slutkunden själv. De lokala odlarna kunde dock utnyttja den lokala hamnen till en större grad och samarbeta för att fylla ett helt skepp för export, förhoppningsvis till ett högre slutpris.

Slutligen bör det konstateras att större delen av företagen inte ser några nya samarbetsformer på kommande – och speciellt inga större möjligheter till samarbete kring transporter. Företagen anser att transportbranschen redan är mycket hårt konkurrensutsatt och att det därför inte finns några betydande stordriftsfördelar att få.

Vidare anser flera av företagen att det är viktigt att själv ha möjlighet att själv diskutera sina transportpriser utan den ökade tungroddhet som flera samarbetspartners innebär. De tycker också att det finns bättre möjligheter till goda priser genom att agera smart konsument (kolla olika priser, diskutera med försäljare) än genom att sköta upphandlingen kollektivt.

Tomkörning ses inte som något stort problem för de vanliga företagen, men som ett något större problem för transportfirmorna. I allmänhet fylls släpen effektivt på körningar från regionen; återvändande trafik är möjligtvis mer tom. Växthus-, potatis- och spannmålsindustrierna producerar vanligtvis sådana stora mängder av material att de kräver fulla lastbils kombinationer för sina transporter. Växthus- och potatisindustrierna har dessutom behov av temperaturreglerade transporter för att deras produkter inte ska förfaras.

Bredare samarbete kring transporter stötar på företagens olika transportbehov – de olika firmorna har olika slutdestinationer för sina produkter, olika transportkrav (temperatur-, hygienkrav), kundernas stora inblandning i val av transport (nästan 50 % av fallen) och de olika snabbhetsbehoven (grönsaks- och potatisprodukter måste vara framme vid destinationen nästa morgon). Det är därför främst inom metallindustrin som eventuella kombinationsmöjligheter kan finnas (viss grad av tomkörning, inga speciella transportkrav). Dock är spridningen av slutdestinationer högre inom metallindustrin än till exempel för växthusindustrin (många transporter till Inex och handelskedjornas storlager).

#### *Hub-and-spoke transportsystem*

När bränslepriserna stiger i framtiden kommer transportbranschen troligtvis att tvingas genomgå en serie av konsolideringar, där smärre företag köps upp eller konkurreras ut av större företag. De större företagen har bättre möjligheter att investera i bränslesparande teknologi och förmår troligtvis också förhandla ner sina bränslepriser mera effektivt.

De nuvarande goda möjligheterna till flexibel och ofta tillgänglig transport kan komma att försämrans av en sådan utveckling; större transportföretag strävar för det mesta till att standardisera sina rutter enligt den största potentialen till fyllda lass. Smärre laster och oregelbundna leveranser kommer att stiga i pris. Men eftersom Finland är ett utbrett land med majoriteten av de materialproducerande företagen i klassen små och medelstora företag kommer det att kvarstå ett stort behov av flexibilitet i transporterna – ett behov som inte kan tillfredsställas av den nuvarande transportmodellen kombinerat med ökade bränslepriser.

Alternativet kan då ses i ett så kallat hub-and-spoke system – en logistiklösning som använts med stor framgång av flygbolag runt världen. Hub-and-spoke systemet bygger på uppsamling av smärre mängder resenärer från mindre städer till större, centrala hubb-flygplatser, varifrån resenärerna mer kostnadseffektivt kan resa långa sträckor i större flygplan. Att flyga direkt mellan en liten stad och sin slutdestination är oftast inte möjligt – det finns inte ett tillräckligt kundunderlag för att fylla ett flygplan därifrån.

Transportbranschen i allmänhet har också tagit efter denna modell i viss utsträckning. Tyvärr anses det ännu kostnadseffektivt att endast uppehålla ett fåtal transporthubbar i Finland i dagens läge – de flesta i Södra Finland. En produkt som ska transporteras norrut från Österbotten åker ofta först söderut för att omlastas vid en sådan hubb.

I en framtid med ökande bränslekostnader står en sådan lösning inte längre för kostnadseffektivt tänkande. Fler hubbar med kortare avstånd till sitt uppsamlingsområde blir ett måste för att inte transportkostnaderna ska stiga till en ohållbar andel av varans pris. Från dessa lokala hubbar kan sedan en mer välordnad (läs "ingen tomkörning") skytteltransport ordnas till andra hubbar närmare slutdestinationen. För transporter söderut blir resultatet knappast snabbare, men för det övriga landet desto mera så.

I denna logistiklösning finns det goda möjligheter för Sydösterbotten and utveckla ocks bevara sin goda logistiska situation. Kombinationer av transporter som förut inte såg möjliga ut kommer att bli mycket logiska när slutdestinationerna blir mera enhetliga, och de lokala transportföretagen med sin expertis i regionen kommer att ha en klar roll i uppsamlingen av gods även i framtiden. Stödandet av en ny logistikmodell kan sålunda bli en strategisk fördel för regionen.



## 6 HOT OCH MÖJLIGHETER

Som en del av undersökningen ombads företagarna lista möjliga framtida möjligheter och hot mot företaget och företagens transportsituation.

### 6.1 Hotbilder för företagen

Hoten är grupperade och ett procentantal är givet för hur stor del av svaren som har fallit under respektive kategori.

I största allmänhet ligger företagarnas hotbilder inom lönsamhet och konkurrenskraft. Speciellt europeisk konkurrens från de östra delarna av EU ses som mer akut än kinesisk konkurrens – ifråga om färskvaror är alltför långa transporter en omöjlighet. Men också ifråga om metallprodukter, etc. ses kinesiska produkter inte som ett så stort direkt hot – man konkurrerar i olika klasser ifråga om kvalitet.

De ökande energi- och bränslekostnaderna är också ett vanligt alternativ. Speciellt för odlingsindustrierna är energikostnaden en viktig del av de totala kostnaderna. Man producerar tunga produkter med lågt medelvärde som dessutom måste transporteras rätt långt. Eftersom alla former av energipriser (värme, bränsle, el) i viss mån påverkas av varandra, ser företagarna dystert på energiutvecklingen.

Kommunens framtid är alltid en viktig påverkande faktor för ett lokalt företag. Tillgänglig arbetskraft ses om en viktig sak för kommunens beslutsfattare att tänka på när de utarbetar sina framtida program.

**Tabell 9.** Företagens framtidshot (procent av svaren)

| <i>Lönsamhet</i>  |      | <i>Politiska beslut</i>               |      |
|---|------|---------------------------------------|------|
| Ekonomisk recession                                       | 3 %  | Transportinfrastrukturens nedskärning | 3 %  |
| Ostabil efterfrågan från kunderna                         | 6 %  | EU-beslut                             | 6 %  |
| Överproduktion  | 3 %  | Bränsleacciser                        | 6 %  |
| Bristande lönsamhet för odlarkåren                        | 6 %  |                                       |      |
| <i>Produktion</i>   |      | <i>Konkurrens</i>                     |      |
| Ökande energipriser – el, gas, biobränslen, trafikbränsle | 12 % | Inhemsk konkurrens                    | 9 %  |
| Materialkostnadssvängningar                               | 3 %  | Utlandskonkurrens – Europa            | 12 % |
| Arbetskostnader   | 9 %  | Utlandskonkurrens – Kina              | 6 %  |
| Brist på råvaror  | 3 %  | Långt från stora marknader            | 3 %  |
| Minskande odlarkår  | 6 %  |                                       |      |
| Tillgång på arbetskraft                                   | 6 %  |                                       |      |

## 6.2 Möjligheter för företagen

Det finns naturligtvis också vissa ljuspunkter på horisonten. En stor del av företagarna ser möjligheter till expansion och utveckling av sina företag i framtiden, antingen i Finland genom nya kundgrupper eller så utomlands på nya marknader. En stor andel av företagarna säljer åtminstone en liten del av sina produkter utomlands och ser möjligheter till att försöka med fler länder så långt tiden räcker till.

Specialisering och en hög produktkvalitet ses som en god försäkring mot alltför hög utländsk konkurrens. Den ekonomiska recessionen som pågår för tillfället är naturligtvis en dämpande effekt, men de som klarar sig genom krisen (och det tycks företagarna mena att de kan) lär kunna gå framåt i den påföljande uppsvingen.

**Tabell 10.** Företagens framtidsmöjligheter (procent av svaren)

| <i>Tillväxt</i>                   |      | <i>Produkt, situation</i>               |     |
|-----------------------------------|------|---|-----|
| Nya kundgrupper                   | 15 % | Måttarbeten, skydd för utländsk konk.   | 3 % |
| Expandera utomlands               | 18 % | Brett sortiment                         | 9 % |
| Höja förädlingsgraden             | 6 %  | Säker, niche-verksamhet, specialisering | 6 % |
| Automatisering av produktionen    | 3 %  | Stabil ekonomisk grund                  | 3 % |
| Nya produkter på kommande         | 9 %  |   |     |
| <i>Läge</i>                       |      | <i>Trender</i>                          |     |
| Relativt nära till södra Finland  | 6 %  | Marknadernas krisåterhämtning           | 3 % |
| EU-regler mot Kinesiska produkter | 3 %  | Bioetanol                               | 3 % |
| Lokal service                     | 3 %  | Gynna inhemskt-rörelsen går bättre      | 3 % |
|                                   |      | Större matbehov i framtiden             | 3 % |
|                                   |      | Mattransporternas antal ökar            | 3 % |
|                                   |      | Ökande matpriser, bättre lönsamhet      | 3 % |

### 6.3 Hotbilder i transportsituationen

Möjligheter till stora förbättringar inom transportsituationer är det å andra sidan få som tror på. Transportsituationen är god (se Kapitel 4) just nu – ett brett utbud av tjänster och ett högt användande av modern teknik för kommunikation, logistikoptimering, påfyllningsalarm, etc. Det ses inte många omvälvande hot inom transportbranschen, men det stora – ökande bränslepriser är desto större). Det är inte troligt att transportererna blir billigare, kommer oftare, blir mer precisa i framtiden.

Den ökande inträngningen av transportfirmor österifrån (Ryssland, de baltiska länderna) ses som en negativ trend av både transportfirmor och materialproducerande företag. Dessa transportfirmor kör med ett billigare bränsle och har ofta med sig lager av bränsle för senare tankningar. De kan därför erbjuda lägre priser – också de lägre personalkostnaderna är till fördel. Konkurrensen för de inhemska transportfirmorna är hård. Men också de materialproducerande firmorna klagar på den dåliga kommunikationen och servicen från de utländska firmorna. Felkörningar, dåliga språkkunskaper, tidsmissförstånd – exemplen är många.

**Tabell 11.** Hot mot företagens transport i framtiden (procent av svaren)

|                                       |      |   |      |
|---------------------------------------|------|---|------|
| <b><i>Kostnader</i></b>               |      | <b><i>Regionproblem</i></b>               |      |
| Stigande bränslepris                  | 21 % | Brist på skolat yrkesfolk                 | 3 %  |
| Inflation                             | 8 %  | Mindre transportpotential i regionen      | 3 %  |
| Dyrare transporter                    | 10 % | Rationalisering av transporterna,         | 5 %  |
| <b><i>Utlandskonkurrens</i></b>       |      | <b><i>Politiska beslut</i></b>            |      |
| Chaufförer österifrån, sämre service  | 8 %  | Bränsleacciser                            | 3 %  |
| Ryskt bränsle                         | 8 %  | Nya miljöbestämmelser                     | 3 %  |
| <b><i>Vägnätets försämring</i></b>    |      | <b><i>Transportsituationen är bra</i></b> |      |
| Transportinfrastrukturens nedskärning | 8 %  | Inga hot just nu                          | 15 % |
|                                       |      | Stort utbud                               | 8 %  |

### 6.3.1 *Tågbanan Kaskö hamn – Seinäjoki*

Som konstaterats använder sig traktens företagare inte direkt av varken järnvägen eller Kaskö hamn för transporter. Det finns dock en viss oro över deras framtid – det är mycket möjligt att hamnen (och banan) drar till sig en del extra transporttrafik, och gör det möjligt för företagarna i trakten att få bättre och billigare transporter i sin tur.

Kaskö-Seinäjoki banavsnitts framtid hänger i vågskålen för tillfället. Nedläggningen av Metsä-Botnias fabrik i Kaskö 2009 minskade naturligtvis på tågbanans användningsgrad (från över 800 000 transporterade ton 2007 till cirka 300 000 ton 2010) Enligt den statliga utredningen (Trafikverket 2011) kring dess framtid vore det billigare att lägga ner banavsnittet och riva upp rälsen än att lägga de 124 miljoner euro som behövs för en upprustning av banan i det projektet. Banans överbyggnad (bansliprarnas ålder) är över 30 år och därmed bland den äldsta tillåtna i Finland.

Det slutliga beslutet skjuts upp 10 år, för att se om godsströmmarna kan öka igen. NECL II projektet (2012) utreder möjligheterna till bildandet av en transportkorridor från Ryssland via Finland (Sydösterbotten) Sverige, Norge och ut till Atlantkusten. En sådan transportkorridor skulle kunna utgöra ett alternativ till den (alltför) livligt trafikerade östersjöskeppsfarten och eventuellt öka godsmängden som transporteras via järnvägsnätet i öst-västlig, väst-östlig riktning. För tillfället ser dock järnvägsavsnittets framtid osäker ut.

### 6.3.2 Bränsleprisutvecklingen

Just stigande de bränslekostnaderna är ett bekymmer för både transportföretag och företag i andra sektorer. Kommunikationsministeriets infrastrukturanalys (2010) visar stadigt stigande dieselpriiser, tillfälligt dämpade av den ekonomiska krisen. Och detta är naturligtvis ingen överraskning – i allmänhet kommer bränslepriserna bara att fortsätta stiga, eftersom lätt tillvaratagna oljereserver bärbar bli sällsynta i världen.

För de intervjuade transportföretagen har dieselpriisernas stigning betytt mycket – bränslekostnadernas del av de totala omkostnaderna har stigit med cirka 10 % över de senaste 5-10 åren – från 22 % till 32 %. Transportföretagen har också varit tvungna att bära en del av dessa kostnader själva, det är helt enkelt inte möjligt att skifta över allt på kunden. I medeltal har 60 % av prisökningen förts över på kunderna.

En undersökning av SKAL (Finlands Transport och Logistik Rf 2009) har frågat Finlands transportfirmor hur de väljer att hantera de ökande branschkostnaderna. De allra flesta försätter som förut utan större förändringar, men en betydande del av de tillfrågade har tvingats till hårdare alternativ, som uppsägningar och försäljning av fordonsflottan.

**Tabell 12.** Vad har transportindustrin gjort för att klara den ekonomiska krisen (SKAL, 2009).

|   |         |
|---|---------|
| Ingenting   | 43,77 % |
| Permittering av personalen                                | 25,57 % |
| Urbruktagande av fordonsflottan                           | 25,46 % |
| Omförhandlig av betalningar (lån, skulder, skatter, etc.) | 21,56 % |
| Uppsägning av personalen                                  | 13,54 % |
| Försäljning av fordonsflottan                             | 12,78 % |
| Annat   | 7,37 %  |
| Försäljning av fordonsflottan till fd. anställd chaufför  | 1,63 %  |
| Registrering av företaget under utländsk flagga           | 0,65 %  |

## 6.4 Möjligheter i transportsituationen

Som redan har nämnts anser många att företagen att transportsituation är god och att inga omedelbara hot ligger på horisonten. En viss gradvis kostnadsökning, naturligtvis, men ingenting akut. Dock är de konkreta möjligheterna till drastisk förbättring också förståeligt få. Företagarna ser att de framtida sammanslagningarna av transportföretag till större och starkare enheter kan leda till bättre koordination, högre teknikanvändningsgrad och eventuellt till lägre priser.

Logistikföretagens förbund siktar på att ha infört elektroniska fraktsedlar till och med 2013 (Raskas Kalusto 2011) vilket kan innebära bättre översiktsmöjligheter för företagen, större säkerhet i frakterna och färre misstag i information.

**Tabell 13.** Företagens transportmöjligheter i framtiden (procent av svaren)

### *Trender*

|  |      |
|--|------|
| Nya energimöjligheter  | 7 %  |
| Den nordatlantiska transportkorridoren, (No-Sve-Kaskö) för export        | 7 %  |
| Transportbolagen koncentreras, färre och större, kostnadseffektivare     | 20 % |
| Ny gemensam fraktsedeltracking – bättre tidtabellsuppskattningar möjliga | 7 %  |

### *Transportsituationen är bra*

|   |      |
|---|------|
| Transportsituationen är stabil, inga hot men inga direkta möjligheter heller. | 47 % |
| Transportfirmornas teknikanvändning ökar                                      | 13 % |

## 7 STATENS OCH KOMMUNENS MÖJLIGHETER

I intervjuformuläret frågades även vad företagarna tyckte staten och kommunen borde göra för att understödja företagens transport- och logistiksituation. Som väntat bedömdes staten ha betydligt fler möjligheter att utveckla situationen positivt; kommunen ansågs ha andra uppgifter att sköta.

### 7.1 Statens möjligheter att påverka

Enligt intervjuerna finns det många sätt staten kunde välja att stöda och förbättra företagets transportsituation. I Tabell 14 kan vi se en sammanfattning av de svar som gavs av företagarna (enligt kategori). Det populäraste förslaget inbegriper en sänkning av bränsleskatten, mer specifikt för transportbranschen. Denna åtgärd nämndes i över 30 % av svaren, oftast som det allra första och viktigaste svaret. Denna åtgärd kunde ha så vittbredda effekter på transportbranschen att också materialproducerande företag kunde få fördelar av det. Lägre transportpriser, högre konkurrenskraft, större flexibilitet ifråga om transporttillgänglighet – företagarna ser många positiva möjligheter.

Järnvägsbanans framtid och regionens infrastruktur oroar också. Järnvägsbanan används inte av traktens företag, men lastbilstransporter används å andra sidan av 100 % av företagen – för antingen inkommande eller utgående gods. Eftersom riksväg åtta mellan Vasa och Åbo inte är en del av det prioriterade stamvägsnätverket (se t.ex. kommunikationsministeriets publikation "Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot" 2005) är man förståeligt oroliga för vidare försämringar av regionens förbindelsevägar. Vare sig västerut via Kaskö hamn, norr och söderut via riksvägen eller österut via järnvägen. En ny stamvägsplan är under uppförande men de förbättringar som förutspås för Riksväg åtta lär falla främst på sträckan Björneborg-Åbo.

Vägförbindelserna österut ses också som ett problem. Inga riktigt raka vägar österut finns, annat än små- och grusvägar. Denna fråga illustreras närmare i avsnitt 7.1.1. Även den orättvisa konkurrenssituationen jämfört med ryska och baltiska transportfirmor framkommer som någonting staten borde påverka – i varje fall för att jämna ut spelfältet via tilläggsbeskattning i vissa fall. Denna synpunkt diskuteras i avsnitt 7.1.2.

**Tabell 14.** Statens möjligheter att påverka företagens transportsituation

|  |                    |
|--|--------------------|
| <b><i>Lägre bränsleacciser</i></b>   | <b><i>31 %</i></b> |
| Subventionerat bränsle för transportindustrin  |                    |
| Bränsleaccislättnader för transportbranschen   |                    |
| Minska på bränsleskatten för transportfirmor, jordbruk   |                    |
| Lägre energiskatter – bränsle, el, torv  |                    |
| <b><i>Vägnätets underhåll</i></b>  | <b><i>15 %</i></b> |
| Vägunderhåll   |                    |
| Infrastrukturprojekt   |                    |
| <b><i>Järnvägsbanan</i></b>  | <b><i>15 %</i></b> |
| Viktigt att utveckla transportmöjligheterna både västerut (hamn) och österut (vägar och järnväg) |                    |
| Kasköbanans överlevnad   |                    |
| Järnvägen österut för export till Ryssland – men inte möjligt nu pga. VR                         |                    |
| Kustjärnväg?   |                    |
| <b><i>Vägen österut</i></b>  | <b><i>13 %</i></b> |
| Trafiken i nord-sydlig riktning (riksväg 8) flyter bra, men trafiken österut är trög.            |                    |
| Vägar österut (Kauhajoki inåt)   |                    |
| Bättre vägar österut i landet från Sydösterbotten  |                    |
| <b><i>Stödpolitik</i></b>  | <b><i>13 %</i></b> |
| Landsbygdsavdrag/stöd för glesbygden   |                    |
| Transportföretagsstöd  |                    |
| <b><i>Östchaufförer</i></b>  | <b><i>10 %</i></b> |
| Chaufförer från andra sidan gränsen, tar med extra bränsle för billig tankning.                  |                    |
| Nuvarande lagstiftning favoriserar utländska firmor med lägre bränslebeskattning.                |                    |
| Likadana skatter på utländska chaufförer   |                    |
| Inga understöd, men likadana spelregler för alla   |                    |

En liknande undersökning har också utförts av SKAL (Finlands Transport och Logistik Rf 2009): har bör staten reagera för att stöda transportsektorn? De viktigaste resultaten kan ses i Tabell 15.



**Tabell 15.** Hur bör staten stimulera transportindustrin? (SKAL, 2009)

|  |         |
|--|---------|
| Sänkning av bränsleskatten                             | 71,61 % |
| Ökad övervakning mot den gråa ekonomin/konkurrensen    | 66,96 % |
| Skattelättnader på transportföretagens rörelseresultat | 38,24 % |
| Momssänkning för transporttjänster                     | 36,29 % |
| Tilläggsfinansiering för vägunderhåll                  | 30,55 % |
| Skolningsstöd för transportföretagen                   | 22,10 % |
| Annat, vad?  | 10,18 % |
| Ökat transportunderstöd för kunder                     | 9,21 %  |

Även I denna undersökning ser vi att bränsleaccissänkning är det populäraste alternativet. Större delen av transportbranschen delar denna åsikt, vilket ofta framkommer i diskussioner i press och på nätet. Vägförbättringar, minskning av den ”gråa transportmarknaden” och olika andra skattelättnader är också framstående resultat. Sammanfattningsvis finns det många sätt för staten att reagera på den bistra framtidssituationen inom transportbranschen, men att påverka dylika beslut på lokal nivå är en svår uppgift. De nationella intresseorganisationerna försöker naturligtvis redan föra saken i en ny riktning.

### 7.1.1 Vägarna österut

Enligt regionens företagare flyter trafiken i nord-sydlig riktning längs riksväg 8 bra, men trafiken österut är trög. Till Kauhajoki är vägen ännu pålitlig, sedan minskar vägarna gradvis ner till grusnivå. För att transportera österut, måste trafiken antingen upp mot Seinäjoki eller ner via Parkano. För att nå Jyväskylä eller Kuopio måste en omväg på några hundra kilometer tas – se Bild 7 för närmare illustration.

Enligt kommunikationsministeriets publikation Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 är inga vägar i Sydösterbotten och inga öst-västgående vägar utom i Helsingforsregionen med i det prioriterade stamvägsnätverket. Eftersom en sådan betydande del av regionens transporter sker på gummihjul är de just kring dessa vägar som regionen borde lobba – för upptagning av dessa vägavsnitt i stamnätverket.

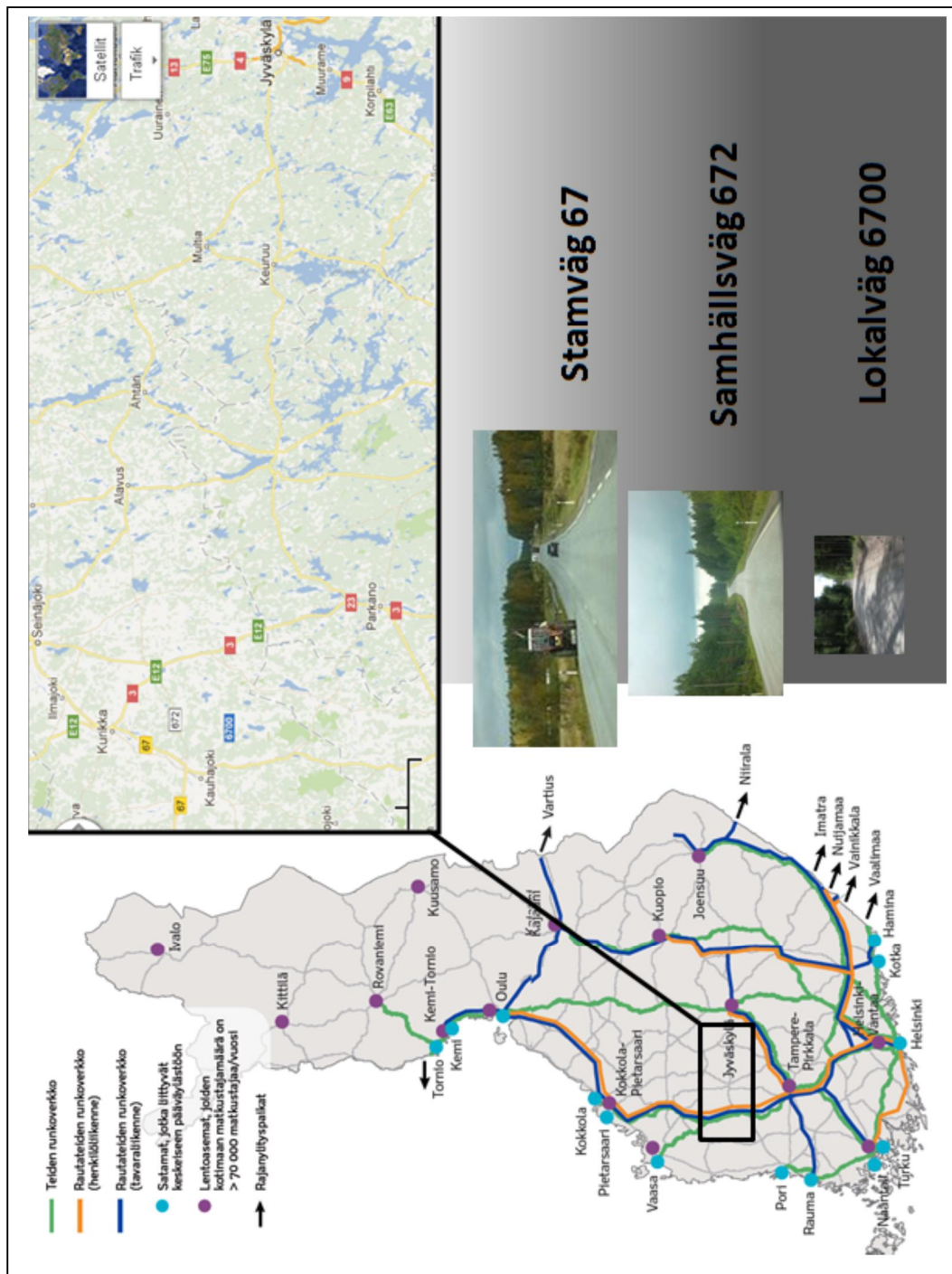


Bild 7. Vägarna österut.

### 7.1.2 Östchaufförer och obalanserad konkurrens

Enligt våra intervjuer är de östliga transportfirmornas insteg i Finland en störande faktor för både transportbolag och företagare. Medhåvt, lägre beskattat bränsle låter dessa firmor köra mycket billigt, och därför används de ofta av finländska bolag. Dock är dess chaufförer inte så språkkunniga, något som gör det svårare för en enskild kund att diskutera och planera sin leveranstid och mottagning.

Företagarna ser inte att sådan konkurrens inte bör tillåtas – tvärtom ser många att konkurrensen stärker också de finländska firmorna. Men däremot borde den osymmetriska skattebördan åtgärdas på något vis. Genom att erkänna att de lägre bränslepriserna på andra sidan gränsen och det ökande användandet av utländska firmor även som underleverantörer till inhemska transportfirmor (t.ex. Transpoint och Itella) kunde eventuellt en utjämnande beskattning införas. En vägavgift eller viss transportbränsletariff även för utländska företag som verkar i landet. Sådana frågor är å andra sidan extremt känsliga eftersom bilaterala avtal eller rentav avtal på EU-nivå troligtvis krävs för införandet av dylika avgifter.

## 7.2 Kommunens möjligheter att påverka

Ifråga om kommunens roll i att förbättra transportsituationen i regionen anser de flesta företagare att det inte är kommunens uppgift att påverka sådant – skola, hälsovård och liknande sociala frågor bör vara deras huvuduppgifter.

En andel anser dock att kommunen kunde hjälpa till genom att ta företagens behov med i sin planering – stöda inflyttning, hjälpa till med tomtinskaffning, tillhandahålla företagsstöd och starthjälp, etc. En synpunkt som återkommer ofta är vikten av att ha tillgång till god arbetskraft inom regionens pendlingsområde. Att få både utbildad och stabil (boende i regionen) arbetskraft är inte alltid enkelt för företagen. Därför kunde kommunen troligtvis bäst satsa på just inflyttningen, och på att uppehålla den grundservice som behövs för att en familj kan bo och verka i kommunen. Att åskådliggöra kommunen och dess eventuella behov av arbetskraft kunde också ses som en viktig uppgift.

**Tabell 16.** Kommunens möjligheter att påverka företagens transportsituation

| <i>Företagsorientering</i>   | <i>Ca 50 % av svaren</i>     |
|--|------------------------------|
| Företagsupplysning   |                              |
| Markköp  |                              |
| Företagsstöd   |                              |
| Tillgängliga tomter  |                              |
| Borgen för företagsetableringar  |                              |
| Understöd inflyttning, arbetskraft   |                              |
| Underhålla företagsområdets infrastruktur<br>(bredda vägar, kommunikation, etc.) |                              |
| Lyhördhet för företagens behov   |                              |
| <br><i>Kommunen kan/bör inte göra något</i>                                      | <br><i>Ca 50 % av svaren</i> |

## 8 KONKLUSION

Den rakaste slutsatsen som kan dras av undersökningen är att Sydösterbotten är starkt beroende av lastbilstrafiken. Några andra riktiga alternativ existerar för tillfället inte. Järnvägsbanan används inte av de lokala företagen, och inte heller Kaskö hamn till någon högre grad. Transporterna sker på gummihjul, och denna transportform uppskattas mera specifikt på grund av dess flexibilitet och täta leveransfrekvenser.

Några stora transportkombinationer eftersöks inte för tillfället, annat än i specifika fall – t.ex. gemensamma transportlösningar för tomatpackerierna, gemensamma stålköp för metallfirmorna, etc. Detta på grund av de olika transportbehoven (transportfrekvens, destinationer, specialtransportbehov). En framtida ökan av transportkostnaderna kunde dock betyda att lokalt samarbete kring transporter blir mer attraktivt. En logistikhubb för transporter ut och in ur regionen kunde med fördel diskuteras när de ökande transportkostnaderna innebär att de färre och större kvarvarande transportfirmorna inte längre går med på att besöka företagen så ofta och så nära som företagarna vill.

Bränslekostnaderna för transporter är på väg uppåt, och bränslekostnaderna fluktuerar på basis av oljepriset, världsmarknaden, etc. Alla företag i regionen påverkas av bränslekostnaderna. En samarbetsform som kunde bära fördelar för flera företag (också i olika sektorer) vore att investera i en gemensam biodieselproduktionsenhet.

Biodieseln är på gränsen till att vara lika billig/dyr som vanlig diesel (inklusive bränsleskatt) och tillåter en mycket större kontroll över bränslekostnadernas utveckling och framtid. Ett 50-tal företag i regionen kunde potentiellt dela på enhetens kostnader och ta del av prisstabil biodieselprodukt. Ytterligare ett 50-tal odlare kunde potentiellt vara inblandade i att förse enheten med råvara (ryps). Etanol (tillgänglig lokalt) kan användas för att producera biodieseln.

En sådan lösning vore naturligtvis inte till nytta för de största företagen i regionen (långväga frakter, alltför stora volymer), eller de firmor som endast använder kundvalda transportföretag, men de lokalt förankrade företagen kunde troligtvis dra stor nytta. Det finns möjligheter att på sikt utveckla verksamheten från andelsbolag till ett livskraftigt företag i Raisios och Atrias skala.

### *Vision för framtiden*

I samband med denna undersöknings utnyttjande i framtiden bör man speciellt se på tre starka industrier som kan tillföra ekonomisk tillväxt i regionen: vindkraft,

bioenergi och livsmedelsproduktion (speciellt tomat-, gurk- och potatisodling). Dessa industrier har skilda transportprofiler och kundkoncentrationer. På samma gång som dessa industriernas logistik utvecklas och förbättras kunde man också diskutera regionens transportföretag, deras kundunderlag, marknadssegment och företagets vilja att fokusera på ny tillverkning och förädling.

Utöver de tre nämnda tillväxtindustrierna och deras specialbehov finns det ett behov av att analysera gemensamma kontaktytor, bl. a. order-leveranssystem, strukturer för elektronisk handel, etc. Från vindkraftens synpunkt berörs speciellt underhållsföretagen och deras logistik, både etablerade företag och nya, utifrån kommande parter. Det bör konstateras att vindkraftsbyggandet i Finland ännu ligger på en blygsam nivå (30–50 nya vindkraftverk i året) och att underhållets logistikbehov ännu inte är utredda. Men om ens 40 % av de regionalt planerade 350 vindkraftverken förverkligas, blir behovet av logistiskt samarbete och utvecklandet av nya nätverk stort och omedelbart.

Möjligheterna till utnyttjande av bioenergi ligger ännu på en låg nivå i regionens företag – också användandet av förnybara energikällor är blygsamt. Det finns ett utbud av råvara och produkter tillgängliga från olika delar av Finland, men transporten och transportsträckorna ligger ofta till hinder för nya investeringar i bioenergi. Utökad planering av logistiken och samarbetsprojekt kunde föra saken framåt. Också lokal aktivitet kring användningen av bioenergi och lansering av biodiesel kunde dra fördel av offentligt stöd och uppmärksamhet.

Utökad samarbete i en stark tillväxtindustri och ett noggrant planerat pilotprojekt kunde öka viljan bland företagen att investera mer i nya logistiska verktyg och därigenom öka lönsamheten i närningen. I vilket fall som helst vore en ökad medvetenhet om logistiska modeller och företagsutbildning att se som ett fortsättningsvis mycket viktigt utvecklingsområde i regionen.

## Källor

Finlands transport och logistikförening SKAL (2009). *Talousslaman vaikutukset kuljetusyritysten toimintaan*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [www.deski.fi/download.php?file\\_name=1rOEcWVCiz.pdf](http://www.deski.fi/download.php?file_name=1rOEcWVCiz.pdf)

Kommunikationsministeriet (2005). *Valtakunnallisesti merkittävät liikenteen runkoverkot*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisuja%2048\\_2005.pdf](http://www.lvm.fi/fileserver/Julkaisuja%2048_2005.pdf)

Kommunikationsministeriet (2008) *Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: <http://www.lvm.fi/fileserver/3108.pdf>

Kommunikationsministeriet (2010) *Infrastrukturanalys 2010*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=964900&name=DLFE-10912.pdf&title=Liite%2024-2010\\_Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4n%20tilakuvaus%202010](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-10912.pdf&title=Liite%2024-2010_Liikennej%C3%A4rjestelm%C3%A4n%20tilakuvaus%202010)

Statistikcentralen (2011). *Tieliikenteen tavarankuljetukset*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [http://www.stat.fi/til/kttav/2011/kttav\\_2011\\_2012-06-06\\_fi.pdf](http://www.stat.fi/til/kttav/2011/kttav_2011_2012-06-06_fi.pdf)

Trafik- och kommunikationsministeriet (2010). *Transportundersökning 2010*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=964900&name=DLFE-11162.pdf&title=Julkaisuja%2036-2010](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=964900&name=DLFE-11162.pdf&title=Julkaisuja%2036-2010)

Trafikministeriet (2010). *Karta över tung fordonstrafikmängd*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikennevirasto/tilastot/liikennemaarat>

Trafikverket (2011). *Seinäjoki-Kaskinen -radan perusparannuksen*. [Nätpublikation]. [Refererad 20.9.2012]. Tillgänglig från: [http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls\\_2011-02\\_seinajoki-kaskinen-radan\\_perusparannuksen\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/ls_2011-02_seinajoki-kaskinen-radan_perusparannuksen_web.pdf)

## BILAGOR

## Bilaga 1: Intervjublankett, materialproducerande företag

|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Svenska / Finska | <b>Frågeformulär</b> |
|------------------|----------------------|

Detta frågeformulär används för att utreda den nuvarande logistik- och transportsituation hos företag i svenska Sydösterbotten. Formuläret innehåller nio korta kapitel: Allmän data, Produkter, Kunder/Underleverantörer/Konkurrenter, Utgående transporter, Inkommande transporter, Transportfirmor, Transportsituationen i allmänhet, IT och data samt Framtiden. Frågorna är så allmänna att de flesta företag borde kunna svara, men om en specifik fråga inte passar in på er situation, lämna den då bara obesvarad. Informationen kommer att förbli konfidentiell.

**Välj:** Växthusnäringen   
 Potatis- eller spannmålsproduktion   
 Metallsektorn   
 Skogsnäringen   
 Vindkraftssektorn

För mera information, kontakta Mikael Ehres (Vasa universitet, tekniska fakulteten)  
 E-mail: [mikael.ehres@uwasa.fi](mailto:mikael.ehres@uwasa.fi) Tel: 050-5343986

| 1. Allmän data              |         |                 |            |               |
|-----------------------------|---------|-----------------|------------|---------------|
| <b>Adress</b>               |         |                 |            |               |
| Företag                     |         |                 |            | Telefonnummer |
| Adress                      |         |                 |            | E-Mail        |
| Postnummer                  |         |                 |            | Hemsida       |
| Kommun/stad                 |         |                 |            |               |
| <b>Företagsprofil</b>       |         |                 |            |               |
| Privatföretag, Ab, Kb, etc. |         |                 |            | Grundades år  |
| Ägare, större aktieägare    |         |                 |            |               |
| <b>Antal anställda</b>      |         |                 |            |               |
| Anställda (i genomsnitt)    | Ledning | Kontorspersonal | Produktion | Annat - vad?  |
|                             |         |                 |            |               |
| <b>Kontaktperson</b>        |         |                 |            |               |
| Titel                       | Namn    | Mobiltelefon    | E-Mail     |               |
|                             |         |                 |            |               |

| 2. Produkter                |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Viktigaste produkter</b> | <b>Viktigaste inköp (råmaterial, komponenter)</b> |
| 1) <input type="text"/>     | 1) <input type="text"/>                           |
| 2) <input type="text"/>     | 2) <input type="text"/>                           |
| 3) <input type="text"/>     | 3) <input type="text"/>                           |
| 4) <input type="text"/>     | 4) <input type="text"/>                           |
| 5) <input type="text"/>     | 5) <input type="text"/>                           |

| 3. Kunder/Underleverantörer/Konkurrenter |                               |                              |                         |                      |
|--|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|----------------------|
| <b>Viktigaste kunder</b>                 |                               |                              |                         |                      |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Kundförhållandets längd | Hamn?                |
| 1) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 2) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 3) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 4) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 5) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| <b>Viktigaste underleverantörer</b>      |                               |                              |                         |                      |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Etablerad när?          | Hamn?                |
| 1) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 2) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 3) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| <b>Viktigaste konkurrenter</b>           |                               |                              |                         |                      |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Etablerad när?          | Hamn?                |
| 1) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 2) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |
| 3) <input type="text"/>                  | <input type="text"/>          | <input type="text"/>         | <input type="text"/>    | <input type="text"/> |



4. Utgående transporter

|   |   |
|---|---|
| Levererar ni era egna varor eller är transporten utlokaliserad? | <input type="checkbox"/> Vi levererar våra egna varor.<br><input type="checkbox"/> Vi använder transportfirm(or).<br>Vilka? _____ |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| Vilken eller vilka former av transport använder ni? | <input type="checkbox"/> Lastbil<br><input type="checkbox"/> Paketbil<br><input type="checkbox"/> Traktor<br><input type="checkbox"/> Tåg<br><input type="checkbox"/> Skepp<br><input type="checkbox"/> Flygfrakt<br><input type="checkbox"/> Annat - vad? _____<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Hurudan form tar sig era leveranser? | <input type="checkbox"/> Bulk<br><input type="checkbox"/> Säckar<br><input type="checkbox"/> Storsäckar<br><input type="checkbox"/> Lastpall<br><input type="checkbox"/> Kartong<br><input type="checkbox"/> Enhet<br><input type="checkbox"/> Kubikmeter<br><input type="checkbox"/> Annat, vad? _____<br>Anmärkning: _____ |
|--------------------------------------|--|

|   |   |
|---|---|
| Hur många kollin / hur stor kilomängd levererar ni i genomsnitt per leverans? | Kubikmeter _____<br>Kollin _____<br>Kilogram _____<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| Hurudant antal utgående transporter levererar ni i genomsnitt? | Per månad? _____<br>Per år? _____<br>Nästa år? _____<br>Anmärkning: _____ |
|--|---|

|   |   |
|---|---|
| Behöver era leveranser några särskilda transportkrav - temperaturreglerad transport, ADR, etc | <input type="checkbox"/> Mellanförläring, ompackning eller annan logistikservice?<br><input type="checkbox"/> Temperaturreglerad transport<br><input type="checkbox"/> ADR (transport av farligt gods)<br><input type="checkbox"/> Något annat, vad?<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|   |   |
|---|---|
| Vilken typ av utrustning behövs för att lossa era leveranser? | <input type="checkbox"/> Kran<br><input type="checkbox"/> Gaffeltruck<br><input type="checkbox"/> Handtruck<br><input type="checkbox"/> Handkärria<br><input type="checkbox"/> Traktor<br><input type="checkbox"/> Inget<br><input type="checkbox"/> Annat, vad? _____<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| Hur mycket av er produkter har ni genomsnittligen i lager, i väntan på leverans? | Kubikmeter _____<br>Kollin _____<br>Kilogram _____<br>Anmärkning: _____ |
|--|---|

5. Inkommande transporter

|   |   |
|---|---|
| Med vilken form av transport anländer era inkommande beställningar? | <input type="checkbox"/> Lastbil<br><input type="checkbox"/> Paketbil<br><input type="checkbox"/> Traktor<br><input type="checkbox"/> Tåg<br><input type="checkbox"/> Skepp<br><input type="checkbox"/> Flygfrakt<br><input type="checkbox"/> Annat - vad? _____<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|  |  |
|--|--|
| Hurudan form tar sig era inkommande beställningar? | <input type="checkbox"/> Bulk<br><input type="checkbox"/> Säckar<br><input type="checkbox"/> Storsäckar<br><input type="checkbox"/> Lastpall<br><input type="checkbox"/> Kartong<br><input type="checkbox"/> Enhet<br><input type="checkbox"/> Kubikmeter<br><input type="checkbox"/> Annat, vad? _____<br>Anmärkning: _____ |
|--|--|

|   |   |
|---|---|
| Hur många kollin / hur stor kilomängd beställer ni i genomsnitt per leverans? | Kubikmeter _____<br>Kollin _____<br>Kilogram _____<br>Anmärkning: _____ |
|---|---|

|  |   |
|--|---|
| Hurudant antal inkommande transporter beställer ni i genomsnitt? | Per månad? _____<br>Per år? _____<br>Nästa år? _____<br>Anmärkning: _____ |
|--|---|



|   |  |
|---|--|
| Har era kunder stort inflytande över era programval, certifieringar och dylikt? Någon era leverantörer? |  |
|---|--|

9. Framtiden

|  |  |
|--|--|
| Var förväntar du dig att vara med ditt företag inom de närmaste 5 åren? 10 åren? |  |
|--|--|

|  |  |
|--|--|
| Vilka ser ni som de största framtidshoten mot ert företag i allmänhet? |  |
|--|--|

|   |  |
|---|--|
| Vilka ser ni som de största framtidshoten mot ert företag transportsituation? |  |
|---|--|

|  |  |
|--|--|
| Vilka ser ni som de största framtidsmöjligheterna för ert företag i allmänhet? |  |
|--|--|

|   |  |
|---|--|
| Vilka ser ni som de största framtidsmöjligheterna för ert företag transportsituation? |  |
|---|--|

|  |  |
|--|--|
| Vilka satsningar bör kommunen göra för att understöda er transportsituation i framtiden? Staten? |  |
|--|--|

|   |   |
|---|---|
| Kan ni tänka er att delta i ett seminarium för att diskutera transportfrågor? | <input type="radio"/> Ja.<br><input type="radio"/> Nej. |
|---|---|

## Bilaga 2: Intervjublankett, transportföretag

|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Svenska / Finska | <b>Frågeformulär</b> |
|------------------|----------------------|

Detta frågeformulär används för att utreda den nuvarande logistik- och transportsituation hos företag i svenska Sydösterbotten. Formuläret innehåller åtta korta kapitel: Allmän data, Produkter, Kunder/Underleverantörer/Konkurrenter, Transporter, Bränslesituationen, Transportsituationen i allmänhet, IT och data samt Framtiden. Frågorna är så allmänna att de flesta företag borde kunna svara, men om en specifik fråga inte passar in på er situation, lämna den då bara obesvarad. Informationen kommer att förbli konfidentiell.

Transportsektorn

För mera information, kontakta Mikael Ehres (Vasa universitet, tekniska fakulteten)  
E-mail: [mikael.ehres@uwasa.fi](mailto:mikael.ehres@uwasa.fi) Tel: 050-5343986

| 1. Allmän data              |         |                 |            |              |
|-----------------------------|---------|-----------------|------------|--------------|
| <b>Adress</b>               |         |                 |            |              |
| Företag                     |         | Telefonnummer   |            |              |
| Adress                      |         | E-Mail          |            |              |
| Postnummer                  |         | Hemsida         |            |              |
| Kommun/stad                 |         |                 |            |              |
| <b>Företagsprofil</b>       |         |                 |            |              |
| Privatföretag, Ab, Kb, etc. |         | Grundades år    |            |              |
| Ägare, större aktieägare    |         |                 |            |              |
| <b>Antal anställda</b>      |         |                 |            |              |
| Anställda (i genomsnitt)    | Ledning | Kontorspersonal | Produktion | Annat - vad? |
|                             |         |                 |            |              |
| <b>Kontaktperson</b>        |         |                 |            |              |
| Titel                       | Namn    | Mobiltelefon    | E-Mail     |              |
|                             |         |                 |            |              |

| 2. Produkter                       |  |
|------------------------------------|--|
| <b>Serviceutbud (5 viktigaste)</b> | <b>Viktigaste inköp (material, tjänster, etc.)</b> |
| 1)                                 | 1)   |
| 2)                                 | 2)   |
| 3)                                 | 3)   |
| 4)                                 | 4)   |
| 5)                                 | 5)   |

| 3. Kunder/Underleverantörer/Konkurrenter |                               |                              |                         |       |
|--|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|-------|
| <b>Viktigaste kunder</b>                 |                               |                              |                         |       |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Kundförhållandets längd | Hamn? |
| 1)                                       |                               |                              |                         |       |
| 2)                                       |                               |                              |                         |       |
| 3)                                       |                               |                              |                         |       |
| 4)                                       |                               |                              |                         |       |
| 5)                                       |                               |                              |                         |       |
| <b>Viktigaste underleverantörer</b>      |                               |                              |                         |       |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Etablerad när?          | Hamn? |
| 1)                                       |                               |                              |                         |       |
| 2)                                       |                               |                              |                         |       |
| 3)                                       |                               |                              |                         |       |
| <b>Viktigaste konkurrenter</b>           |                               |                              |                         |       |
| I vilket land?                           | Om i Finland - Södra? Västra? | Storlek (Liten, Medel, Stor) | Etablerad när?          | Hamn? |
| 1)                                       |                               |                              |                         |       |
| 2)                                       |                               |                              |                         |       |
| 3)                                       |                               |                              |                         |       |

4. Transporter

Vilken sorts fordon använder ni?  Lastbil  
 Paketbil  
 Annat  
 Anmärkning:

Levererar ni också utomlands?  Ja.  
 Nej.  
 Varför?

Lägger ni någonsin ut vissa transporter/tjänster på entreprenad? I så fall, vilka?

Hurdana leveranser fraktar ni oftast?  Bulk  Kartong  
 Säckar  Enhet  
 Storsäckar  Kubikmeter  
 Lastpall  Annat, vad?  
 Anmärkning:

Hur många kollin / hur stor kilomängd levererar ni i genomsnitt per leverans? Kubikmeter  
 Kollin  
 Kilogram  
 Anmärkning:

Hurudant antal transporter levererar ni i genomsnitt? Per månad?  
 Per år?  
 Nästa år?  
 Anmärkning:

Erbjuder ni några särskilda transportformer - temperaturreglerad transport, ADR, etc  Mellanförlag, ompackning eller annan logistikservice?  
 Temperaturreglerad transport  
 ADR (transport av farligt gods)  
 Något annat, vad?  
 Anmärkning:

Vilken typ av utrustning har ni för att lossa era leveranser?  Kran  Traktor  
 Gaffeltruck  Inget  
 Handtruck  Annat, vad?  
 Handkärva  
 Anmärkning:

5. Bränslesituationen

Hur stor del av era kostnader står bränslet för?

Hur mycket har den här andelen ökat över de senaste åren? 5% 10% 20% 40% 60% 80% 100% 150% 200% Mer  
 Anmärkning:

Hur stor del av bränsleprisökningen måste ni själva stå för, hur stor del kunden? 20% 40% 60% 80% 100%  
 Vi  Kunden   
 Anmärkning:

Vilka lösningar har ni funderat på för att spara bränsle?

6. Transportsituationen i allmänhet

|   |   |
|---|---|
| Har ni funderat på att samarbeta med andra företag kring transport? | <input type="checkbox"/> Ja.<br><input type="checkbox"/> Nej. |
| Varför?   |   |

|  |   |
|--|---|
| Har ni funderat på att samarbeta med andra företag kring förpackning, förvaring ,etc.? | <input type="checkbox"/> Ja.<br><input type="checkbox"/> Nej. |
| Varför?  |   |

|   |   |
|---|---|
| Har ni funderat på att samarbeta med andra företag kring inköp? | <input type="checkbox"/> Ja.<br><input type="checkbox"/> Nej. |
| Varför?   |   |

|  |  |
|--|--|
| Är transportsituationen bättre i andra delar av Finland? Sämre? Var? |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

7. IT och data

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Vilka IT-system använder ni? | <input type="checkbox"/> E-mail<br><input type="checkbox"/> Ekonomisystem, bokföring<br><input type="checkbox"/> Lagerhållningssystem<br><input type="checkbox"/> Bil-lokaliseringsystem<br><input type="checkbox"/> ERP<br><input type="checkbox"/> Något annat, vad? |
| Anmärkning:                  |  |

|  |  |
|--|--|
| Hurudan data samlar ni i och håller koll på? |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|   |  |
|---|--|
| Kräver era kunder några speciella datasystem eller märkningsprocedurer? Era partners? |  |
|   |  |
|   |  |
|   |  |

|   |  |
|---|--|
| Har era kunder stort inflytande över era programval, certifieringar och dylikt? Era partners? |  |
|   |  |
|   |  |
|   |  |

8. Framtiden

|  |  |
|--|--|
| Var förväntar du dig att vara med ditt företag inom de närmaste 5 åren? 10 åren? |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|   |  |
|---|--|
| Vilka ser ni som de största framtidsshoten mot ert företag i specifikt? |  |
|   |  |
|   |  |
|   |  |

|  |  |
|--|--|
| Vilka ser ni som de största framtidsshoten mot transportsituationen i Finland i allmänhet? |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|  |   |
|--|---|
| Vilka ser ni som de största framtidsmöjligheterna för ert företag i allmänhet?                   |   |
| Vilka ser ni som de största framtidsmöjligheterna för transportsituation i Finland i allmänhet?  |   |
| Vilka satsningar bör kommunen göra för att understöda er transportsituation i framtiden? Staten? |   |
| Kan ni tänka er att delta i ett seminarium för att diskutera transportfrågor?                    | <input type="radio"/> Ja.<br><input type="radio"/> Nej. |