



Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



TRALIA – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut

Antti Posti

Pentti Ruutikainen

21.4.2009



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvola
Yritysmagneetti



Esityksen rakenne



1. Tutkimuksen tavoitteet ja toteutus
2. Lisäarvopalvelut kirjallisuudessa
3. Suomen transitoliikenteessä tarjottavat lisäarvopalvelut ja niiden kehitysnäkymät
4. Pietarin satama ja lisäarvopalvelut
5. Yhteenveto, johtopäätökset ja jatkotutkimusmahdollisuuksia





Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



1. Tutkimuksen tavoitteet ja toteutus



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

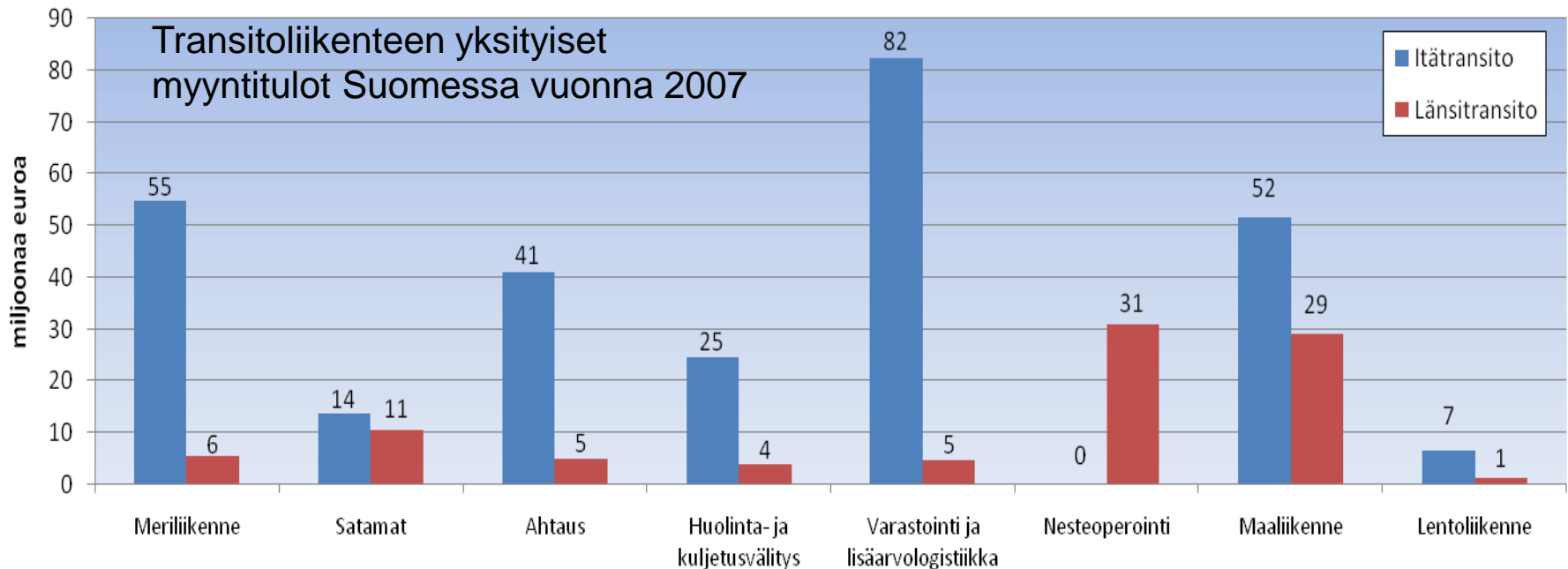
 Kouvolan
Yritysmagneetti



Päätutkimuskysymys



Minkälaisia lisäarvopalveluja Suomen transitoliikenteessä on käytössä ja millaiset ovat lisäarvopalvelujen kehitysnäkymät?



Muita tutkimuskysymyksiä



- Mitä lisäarvopalveluja Suomen transitoliikenteessä käytetään eri tuoteryhmissä?
- Millaisia lisäarvopalveluja eri toimijat tarjoavat Suomen transitoliikenteessä?
- Millaisia lisäarvopalveluja Pietarin satamassa ja sen välittömässä läheisyydessä on tarjolla ja millaiset ovat Pietarin sataman lisäarvopalvelusektorin kehitysnäkymät?

Tutkimuksen tärkeys



- Transitoliikenteen merkitys Suomelle (vuonna 2007)
 - tuotot n. 380 milj. €, kustannukset n. 30 milj. €
 - Transitoliikenne luo suoranaisesti n. 3 000 työpaikkaa koko Suomessa
 - Kymenlaaksossa Venäjän liikenteen työllistävä vaikutus n. 6 000 henkilötyövuotta
 - Suomen vientiteollisuus saa edullisesti transitokuljetuksista vapautuvia kontteja käyttöönsä
- Kilpailu Venäjän ulkomaankaupan kuljetuksista kiristyy
 - lisäarvopalvelut merkittävä Suomen reitin kilpailuetu
- Transitoliikenteen lisäarvopalveluista ei ole olemassa aiempia kattavia tutkimuksia
- Transitoliikenteestä ja siihen liittyvistä lisäarvopalveluista puhutaan julkisesti paljon, mutta niiden todellista sisältöä ei usein ymmärretä riittävän hyvin

Tutkimuksen toteutus 1/4



1. Kirjallisuusselvitys

- Tavoitteena oli muodostaa perusaineisto tutkimukselle ja luoda viitekehys haastattelututkimusta varten
- Hyödynnettiin tutkimuksen aihealueeseen liittyviä tutkimuksia, artikkeleita ja muuta kirjallisuutta
- Kirjallisuusselvityksen sisältö lisäarvopalvelujen osalta:
 - Lisäarvo, lisäarvopalvelut ja logistiikan lisäarvopalvelut käsitteinä
 - Logistiikan lisäarvopalvelujen kehitys
 - Logistiikassa yleisesti käytettäviä lisäarvopalveluja
 - Logistiikan palveluntarjoajat ja logistiikan ulkoistaminen



Tutkimuksen toteutus 2/4



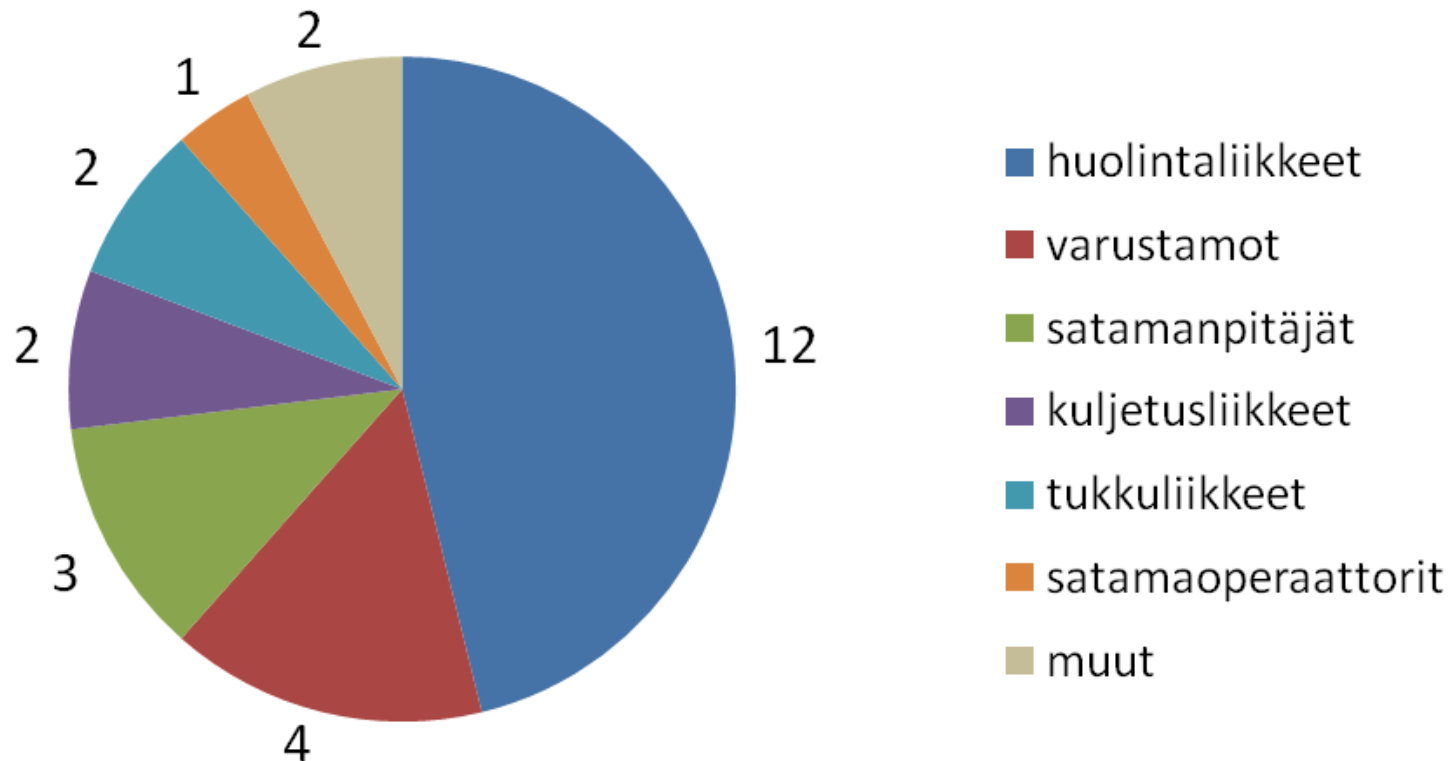
2. Haastattelututkimus

- Tärkeimpänä tavoitteena oli selvittää, millaisia lisäarvopalveluja Suomen transitoliikenteessä on käytössä ja millaiset ovat lisäarvopalvelujen kehitysnäkymät
- Haastattelut tehtiin kesä–lokakuussa 2008
- Haastateltiin yhteensä 26 transitoliikenteen toiminnoissa mukana olevaa Suomessa toimivaa logistiikkapalvelujen tarjoajaa
 - liikevaihdot välillä 3–2000 milj. euroa
 - henkilöstön määrät välillä 15 hlö–20 000 hlö
- Haastattelupaikkoina Hamina, Helsinki, Kotka, Kouvola, Turku ja Virolahti
- Haastattelut tehtiin teemahaastatteluina + täydentäviä kysymyksiä sähköpostitse ja puhelimitse

Tutkimuksen toteutus 3/4



Haastateltuja toimijoita yhteensä 26





3. Logistiikan lisäarvopalvelut Pietarissa -selvitys

- Syksyllä 2008 osana TRALIA-projektia tehty selvitys (tekijänä harjoittelija Eeva-Leena Haapakangas), jossa on kartoitettu
 - Pietarin satamassa ja sen välittömässä läheisyydessä tarjottavia lisäarvopalveluja
 - Venäjän ja erityisesti Pietarin lisäarvopalvelusektorin kehityssuuntia
- Pietarissa lisäarvopalveluja tarjoavien yritysten tiedot kerättiin Internetin yrityshakupalveluista ja erilaisista yrityskatalogeista sekä Pietarin sataman kotisivuilta ja Pietarissa toimivien yritysten Internet-sivuilta
- Selvityksessä on tarkasteltu sekä kansainvälisiä että venäläisiä satamaoperaattoreita, kuljetusliikkeitä, huolintayrityksiä ja muita palvelualan toimijoita
- Tarkasteltuja toimijoita oli yhteensä 50



Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



2. Lisäarvopalvelut kirjallisuudessa



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvolan
Yritysmagneetti



Lisäarvopalvelujen käsite yleisesti

(Lähde: Heikkilä et al. 2006, Koch 2006; Rutner & Langley 2000)



- Yritysten ydintoimintaa tukevia ja tehostavia palveluja, joiden avulla voidaan tuottaa lisäarvoa asiakkaalle
- Tarjoavat hyötyjä, joita ei voida saavuttaa pelkillä ydintoiminnoilla
- Eivät yleensä ole hyödynnettävissä yksistään, vaan lisäarvopalvelut vaativat usein perustaksi perus-/ydinpalveluja
- Eivät välttämättä ole kriittisiä yrityksen toiminnan kannalta, mutta lisäarvopalveluilla voidaan saavuttaa merkittävää kilpailuetua
- Arkipäiväisiä lisäarvopalveluja ovat esimerkiksi
 - matkapuhelinliittymien saldotietokyselyt
 - postipaketin Internet-pohjainen seurantapalvelu
 - digitaalisen television elektroninen ohjelmaopas (EPG)

Logistiikan lisäarvopalvelujen määritelmä

(Lähde: Heikkilä et al. 2006, Koch 2006; Rutner & Langley 2000)



- Logistiikan perusprosessien (esim. kuljetukset ja varastointi) palvelutarjonnan ylittäviä palveluja
- Käytetään toimitusketjuissa tuottamaan lisäarvoa
 - kuljetettaville tavaroille
 - tavaroita kuljettaville kulkuvälineille
 - kuljetusyksiköille
 - toimitusketjun eri osapuolille
- Voivat lisätä toimitusketjun tuottoja ja alentaa kustannuksia
- Eivät välttämättä ole kriittisiä yrityksen toiminnan kannalta, mutta logistiikan lisäarvopalveluilla voidaan saavuttaa merkittävää kilpailuetua
- Logistiikan perustoimintojen ja lisäarvopalvelujen välinen raja on usein melko häilyvä ja tapauskohtainen.

Logistiikan lisäarvopalveluja

(Lähde: Heikkilä et al. 2006; Latva-Pukkila et al. 2008; Okkonen & Lukka 2004)



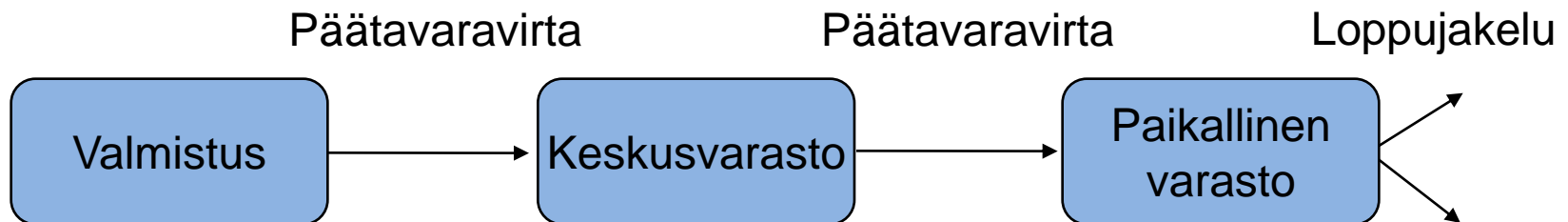
Ydintoiminnasta riippuvia lisäarvopalveluja	Ydintoiminnasta riippumattomia lisäarvopalveluja
<ul style="list-style-type: none">• Konsolidointi• Paketointi- ja tunnistuspalvelut• Tuotannolliset palvelut• Kunnostus- ja asennuspalvelut	<ul style="list-style-type: none">• Asiakaspalvelu• Tutkimus ja konsultointi• Vuokrauspalvelut• Rekkaparkit• Pesu- ja huoltoasemapalvelut• Hyvinvointipalvelut
Molempiin ryhmään kuuluvia lisäarvopalveluja	
<ul style="list-style-type: none">• Hankinta• Laadunhallinta• Paluulogistiikka• Informaatioteknologia ja -järjestelmät• Tullauspalvelut• Eläinlääkäripalvelut	

Perinteinen jakelujärjestelmä vs. lisäarvopalveluja sisältävä jakelujärjestelmä

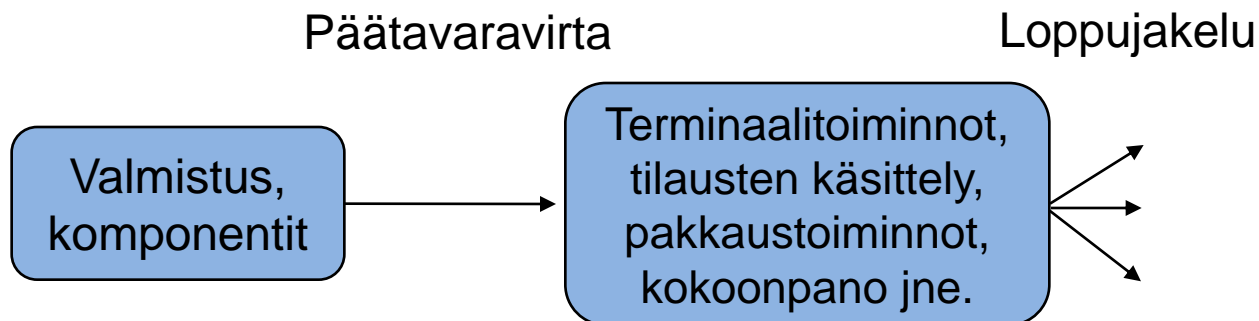
(Lähde: Heikkilä et al. 2006)



Perinteinen jakelujärjestelmä:

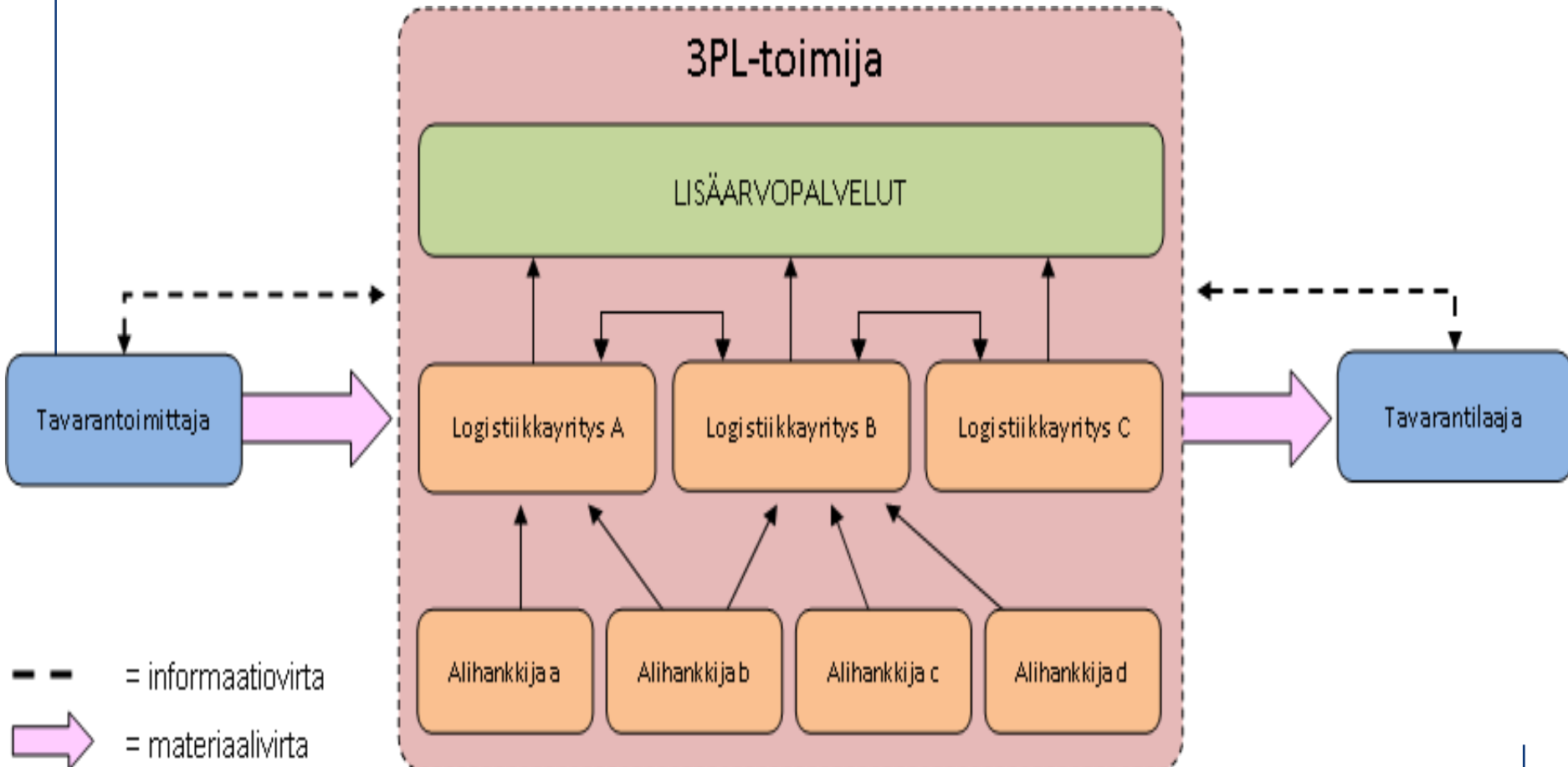


Lisäarvopalveluja sisältävä jakelujärjestelmä:



Logistiikan lisäarvopalvelujen toimintaympäristö

(Lähde: Posti 2009)





Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



3. Suomen transitoliikenteessä tarjottavat lisäarvopalvelut ja niiden kehitysnäkymät (haastattelututkimus)



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvolaan
Yritysmagneetti



Suomi transitoliikenteen lisäarvopalvelujen tuottajana

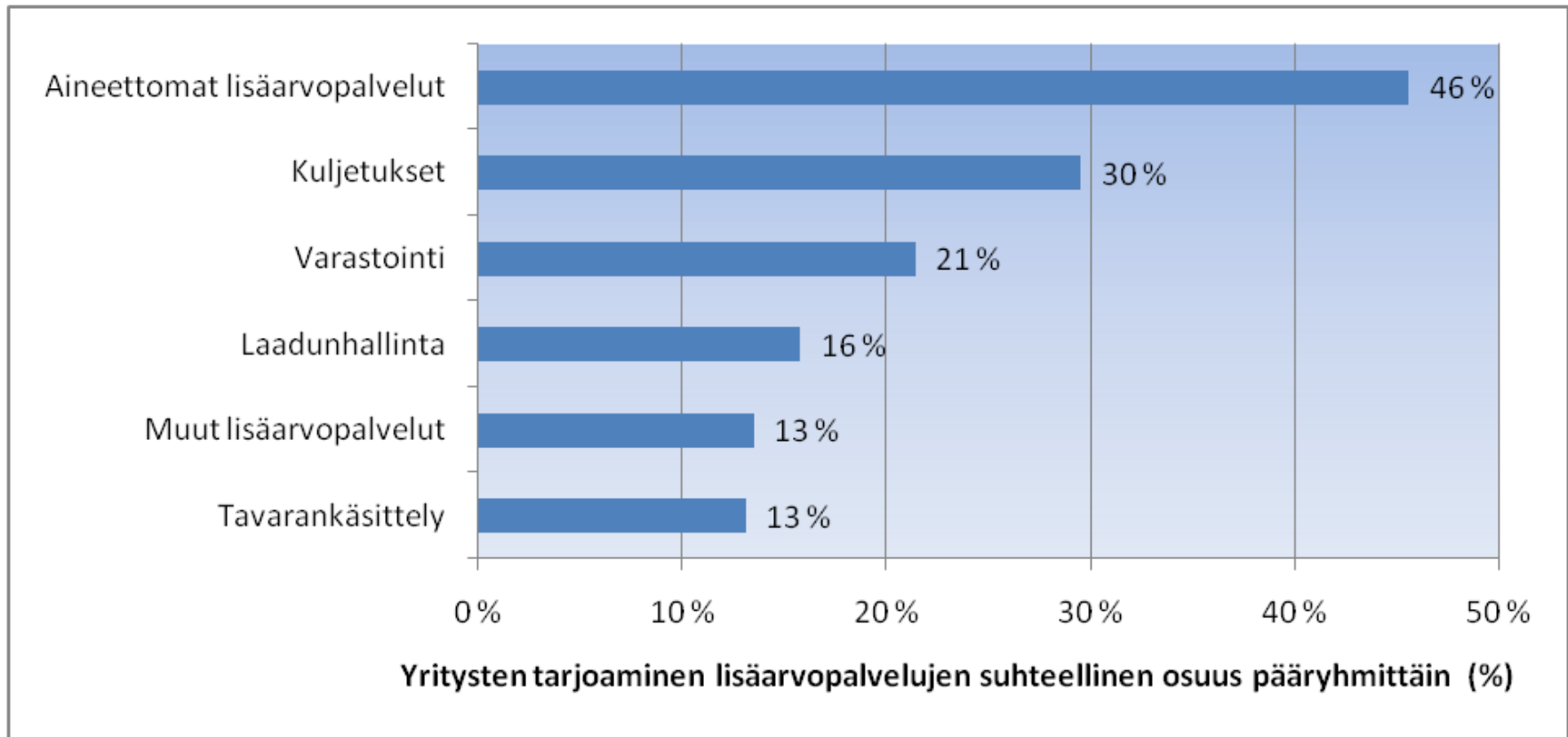


- Suomen transitoliikenteen lisäarvopalvelut ovat samankaltaisia kuin kirjallisuudessa esitetyt logistiikan yleiset lisäarvopalvelut
- Suomessa tuotettavat lisäarvopalvelut kohdistuvat erityisesti Suomen kautta Venäjälle suuntautuviin tavaratoimituksiin
 - Suomen transitosatamat toimivat eräänlaisina Venäjän tuontiliikenteen puskurivarastoina ja riskienhallintajärjestelminä
 - Suomessa transitotavaroita voidaan välivarastoida vapaavarastoissa turvallisesti ja tullaamattomina
 - Suomesta tavarat voidaan toimittaa nopeasti Venäjälle ja tarvittaessa muille markkinoille
 - Suomessa välivarastoinnin yhteydessä tuotetut yksittäisiin tuotteisiin kohdistuvat lisäarvopalvelut ovat luonteva osa tavarankäsittelyä
- Suomessa on käytössä ainakin 36 erilaista transitoliikenteen lisäarvopalvelua, jotka ryhmiteltiin niiden luonteen mukaisesti kuuteen pääryhmään:
 - tavarankäsittelyn lisäarvopalvelut
 - aineettomat lisäarvopalvelut
 - kuljetuksiin liittyvät lisäarvopalvelut
 - laadunhallinnan lisäarvopalvelut
 - varastoinnin lisäarvopalvelut
 - muut edellä lueteltuihin ryhmiin kuulumattomat lisäarvopalvelut

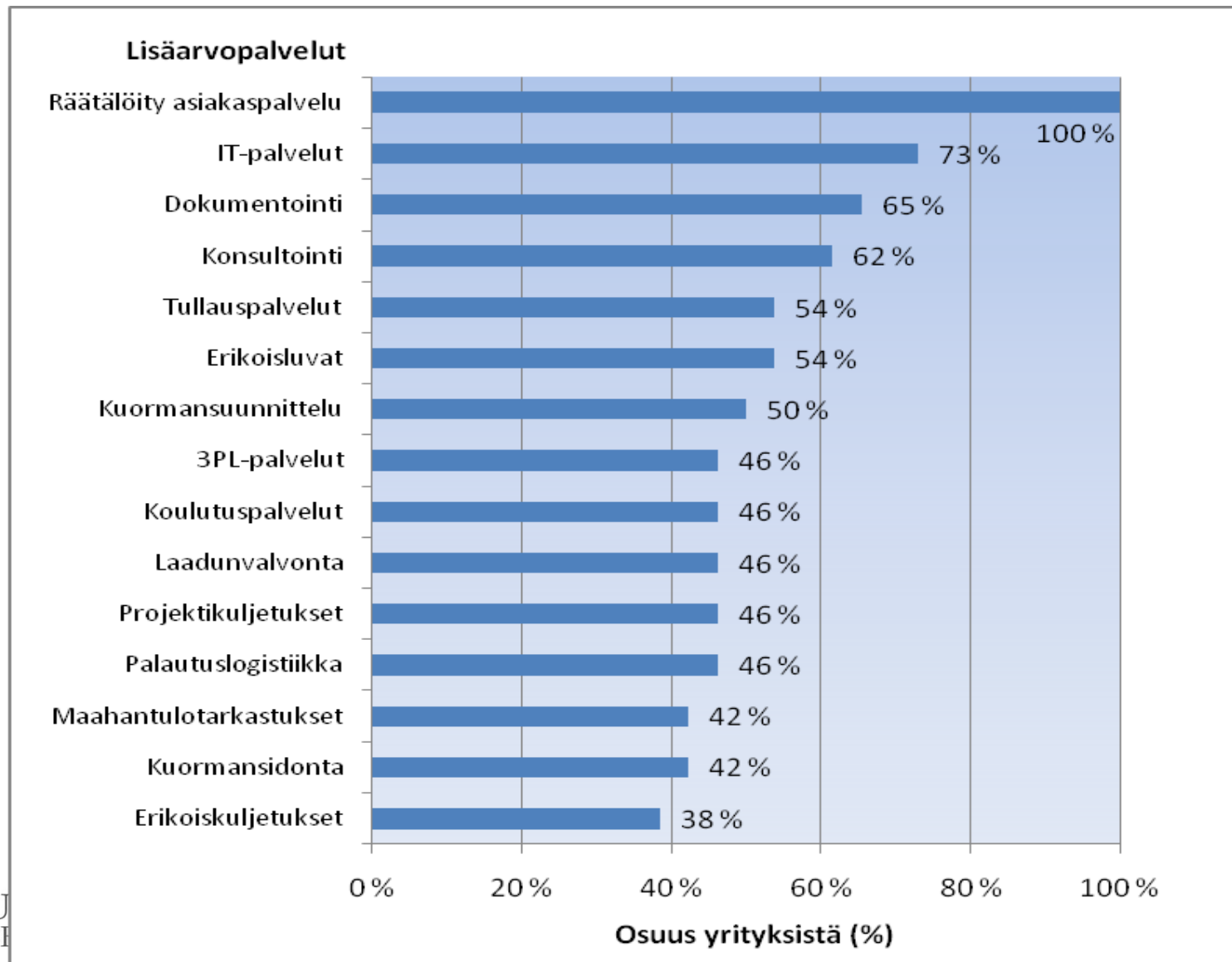


Tavarankäsittely	Aineettomat lisäarvopalvelut
<ul style="list-style-type: none">• astiointi• kierrätyspalvelut• konsolidointi• kunnostuspalvelut• lokalisointi• paketointipalvelut• palautuslogistiikka• sarjanumeroiden kerääminen ja lisääminen• säkitys• tuotannolliset palvelut	<ul style="list-style-type: none">• dokumentointi• erikoisluvat• IT-palvelut• jälkilaskutus• konsultointi• koulutuspalvelut• kuormansuunnittelu• räätälöity asiakaspalvelu• tullauspalvelut• vuokrauspalvelut
Kuljetukset	Laadunhallinta
<ul style="list-style-type: none">• erikoiskuljetukset• kuormansidonta• myymälätoimitukset• projektikuljetukset• yhdistetyt kuljetukset	<ul style="list-style-type: none">• laadunvalvonta• laboratorion palvelut• maahantulotarkastukset• markkinoilletulotarkastukset
Varastointi	Muut lisäarvopalvelut
<ul style="list-style-type: none">• erikoisvarastointi	<ul style="list-style-type: none">• 3PL-palvelut• 4PL-palvelut• laivan sulattaminen jäätä• majoitus- ja ruokailupalvelut• tuotantolaitostoiminta• yhteiskunnan tuottamat lisäarvopalvelut

Lisäarvopalvelut pääryhmittäin



Suomen transitoliikenteen yleisimmät lisäarvopalvelut



Tavaralajikohtaisia lisäarvopalveluja



Arvokkaat kappaletavarat

- erikoisluvut
- erikoiskuljetukset
- erikoisvarastointi
- kierrätyspalvelut
- konsolidointi
- kunnostuspalvelut
- kuormansuunnittelu
- laadunvalvonta
- lokalisointi
- maahantulotarkastukset
- paketoitipalvelut
- palautuslogistiikka
- sarjanumeroiden kerääminen ja lisääminen
- tullauspalvelut
- tuotannolliset palvelut

Henkilöautot

- erikoisluvut
- kunnostuspalvelut
- maahantulotarkastukset
- palautuslogistiikka
- tullauspalvelut
- yksityishenkilöiden autonoutoihin liittyvät palvelut

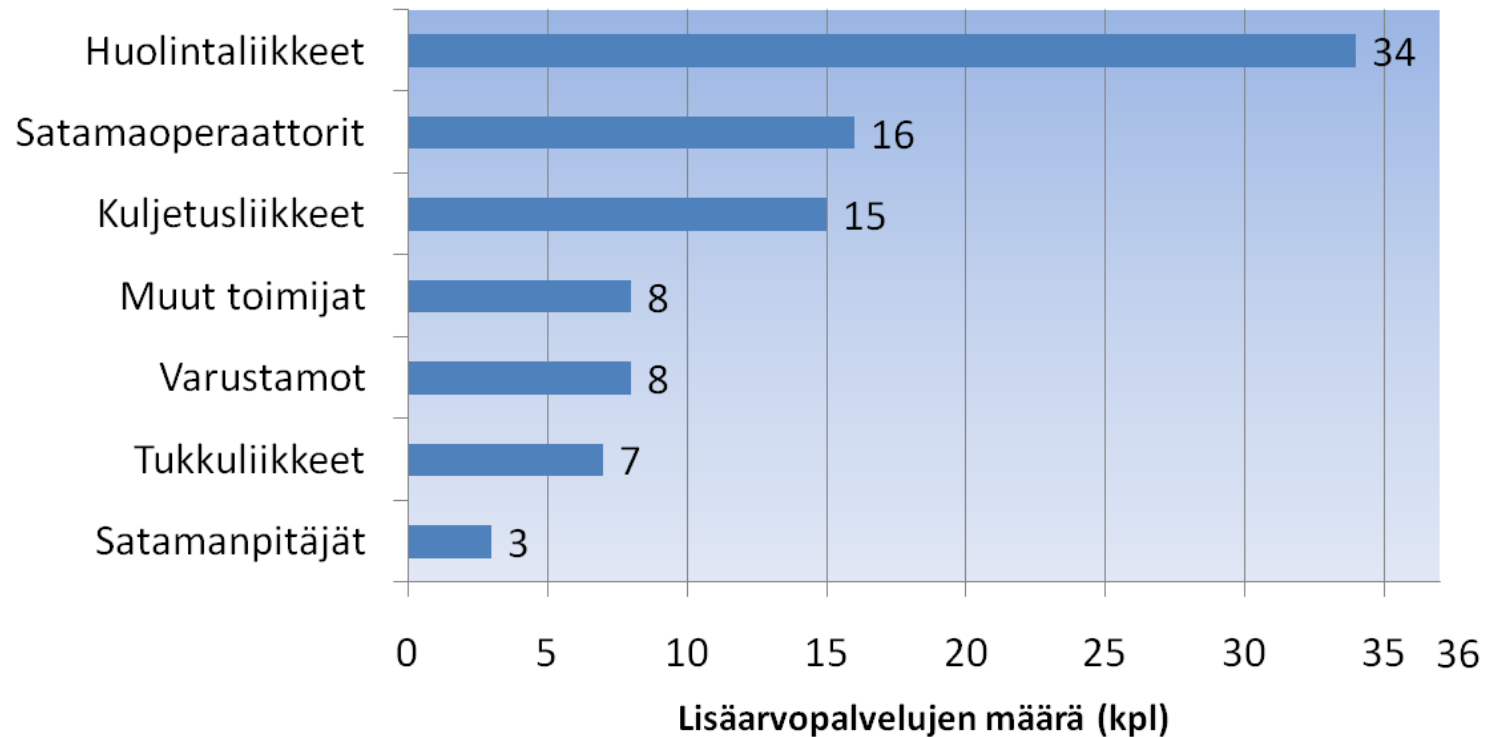
Kemikaalit

- erikoiskuljetukset
- erikoisluvut
- erikoisvarastointi
- laboratorion palvelut
- laadunvalvonta
- rahdin tarkastukset
- tullauspalvelut

Lisäarvopalvelujen jakautuminen toimijoittain



Lisäarvopalveluja yhteensä 36 kpl



Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kehitysnäkymiä 1/2



- Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kehitys seuraa kauttakulkuliikenteen yleistä kehityssuuntausta
- Lisäarvopalvelut ovat keskittyneet Venäjän tuontiliikenteeseen
- Tulevaisuudessa Venäjän oman tuotannon kehittyessä Venäjän vientituotteet ovat jalostuneempia ja ne voivat tarvita lisäarvopalveluja
- Suorat tavaratoimitukset Venäjän varastoihin lisääntyneet (vielä osittain kokeiluasteella)
- Suomen varastoihin tullut uusia tuotteita, jotka tarvitsevat lisäarvopalveluja
- Myös suorat tavaratoimitukset Venäjän satamien kautta tulevat lisääntymään Venäjän satamien ja muun logistiikan kehittymisen myötä



Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kehitysnäkymiä 2/2



- *”Lisäarvopalvelujen tulee olla luontevasti transitoliikenteen konseptiin sopivia, jossa keinotekoiset lisäarvopalvelut eivät tule menestymään.”*
- Lisäarvopalvelut syntyvät lähes poikkeuksetta asiakaslähtöisesti
→ koko ajan oltava ajan hermoilla, ennakointi
- Lisäarvopalvelujen kehittäminen edellyttää usein lisäkustannuksia aiheuttavia lisäpanostuksia
→ logistiikkayritysten on hyödyttävä lisäarvopalveluiden tuottamisesta ja kehittämisestä
- Lisäarvopalvelujen kannattavuuden edellytyksenä ovat yleensä riittävä kysyntä ja tarpeeksi suuret tavaravirrat
- Yhteistyö eri toimijoiden ja satamien välillä tärkeää



Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



4. Pietarin satama ja lisäarvopalvelut



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvola
Yritysmagneetti



Pietarin satama

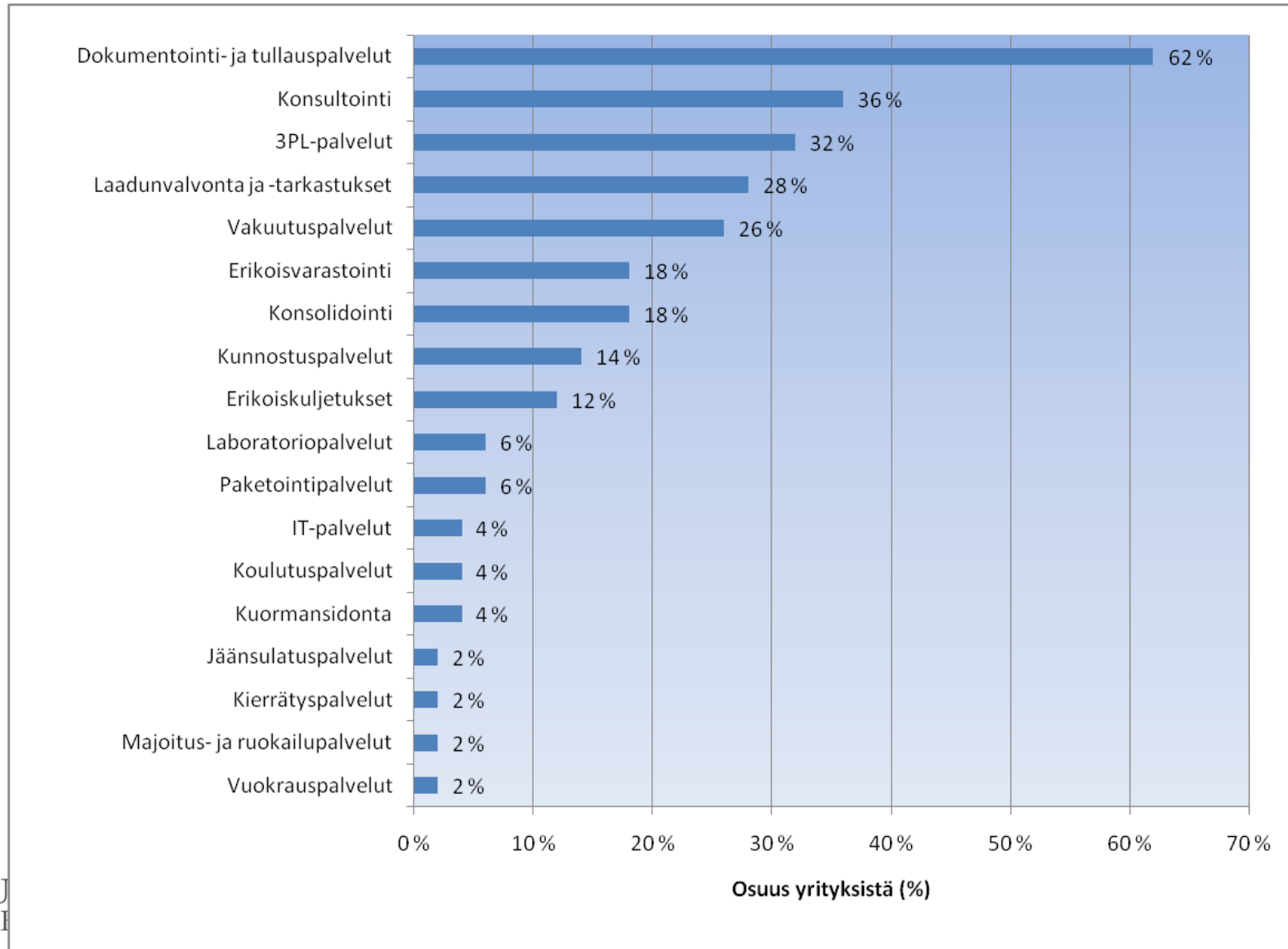
(Lähde: Kalinitšenko 2008, Lautso et al. 2005; Mortsentr-TEK ZAO 2009; Ollus & Simola 2006; Port Authority of St. Petersburg 2009)



- Tavaravolyymiltaan toiseksi suurin Itämerellä sijaitseva Venäjän satama ja samalla toiseksi suurin Itämeren satama
- Tavaravolyymi vuonna 2008 noin 60 miljoonaa tonnia
 - vientiä 39 milj. tonnia, tuontia 20 milj. tonnia ja kotimaanliikennettä 1 milj. tonnia
 - kappaletavaroita 35 milj. tonnia, nestebulkkia 15 milj. tonnia ja kuivabulkkia 10 milj. tonnia
 - konttiliikennettä noin 1 980 000 TEU:ta
- Ennusteet Pietarin sataman tavaravolyymien kehitykselle
 - vuoteen 2015 mennessä 75–85 milj. tonnia/vuosi
 - vuoteen 2025 mennessä noin 125 milj. tonnia/vuosi
- Pietarin sataman etuina mm. suotuisa sijainti Venäjän sisällä, suuri konttien käsittelykapasiteetti ja Venäjän omia satamia suosiva liikennestrategia
- Pietarin sataman ongelmina mm. satama-alueen rajallisuudesta johtuvat kapasiteettiongelmat, sataman sijainti suurkaupungin alueella ja jatkuvaa ruoppausta vaativa meriväylä

Pietarin lisäarvopalveluja

(Lähde: Haapakangas 2008)



Lisäarvopalvelusektori Venäjällä

(Lähde: Helanterä & Korhonen 2008; Karhunen et al. 2008; Poljakova 2007; The Federal Agency for Management of Special Economic Zones 2008)



- Venäjä pyrkii omavaraisuuteen satamasektorilla
 - Venäjän satamissa on käynnissä useita mittavia terminaali- ja logistiikkakeskushankkeita, jotka voivat osaltaan lisätä Venäjällä tarjottavia lisäarvopalveluja tulevaisuudessa
- Satama-alueiden rajallisuus, 3PL-yritysten vähäinen määrä ja maailmanlaajuinen talouden taantuma jarruttavat lisäarvopalvelusektorin kehittymistä Venäjän satamissa
- Vuonna 2007 Venäjällä voimaan astunut laki mahdollistaa satama-alueille erityistalousalueen statuksen
 - tähtää Venäjän satamapalvelujen kehittämiseen ja kilpailukyvyn kasvattamiseen suhteessa vastaaviin ulkomaisiin palveluihin
 - erityistalousaluestatuksen puitteissa satamat ja niissä toimivat yritykset saavat verotusetuja ja valtion apua infrastruktuurin kehittämiseen
 - erityistalousalueiden valintaprosessi käynnissä parhaillaan

Venäjän asettamat tavoitteet Itämerellä sijaitsevien satamiensa tavaravolyymien kehitykselle, miljoonaa tonnia. (Lähde: Venäjän federaation liikenneministeriö 2008)

	2007	2010	2015	2020	2030
Kokonaisvolyymi	174,1	198,5	266,0	308,9	346,2
-josta kontteja	18,3	28,1	40,1	55,3	63,2

Pietarin lisäarvopalveluiden tulevaisuus

(Lähde: Committee on transport-transit policy of Saint-Petersburg 2008a, 2008b & 2008c)



- Pietarin Liikenne- ja transitopolitiikan komitean optimistinen skenaario näkee Pietarin kehittyvän toiseksi suurimmaksi Euroopan puoleisen Venäjän logistiikka- ja jakelukeskukseksi, joka on erikoistunut korkeateknologialastien käsittelyyn ja lisäarvopalvelujen tuottamiseen
- Jos Pietari kehittyy skenaarion mukaan, olisi lisäarvopalvelujen osuus vuoteen 2025 mennessä noin 40 miljardia ruplaa (n. 1 mrd. euroa), joka muodostaa 8–9 % kaikista Pietarin liikennelogististen markkinoiden tuloista
- Jos Pietarin satamasta tulee erityistalousalue, millaisia vaikutuksia sillä on lisäarvopalvelujen kehittymiseen?
- Maailmanlaajuisen talouden taantuman vaikutus?





Vipuvoimaa
EU:lta
2007–2013

 Tekes



5. Yhteenveto, johtopäätökset ja jatkotutkimusmahdollisuuksia



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvola
Yritysmagneetti



Yhteenveto ja johtopäätökset 1/4



- Suomen transitoliikenteen lisäarvopalvelut ovat samankaltaisia kuin kirjallisuudessa esitetyt logistiikassa yleisesti käytössä olevat lisäarvopalvelut
- Lisäarvopalvelut ovat oleellinen osa Suomen transitoliikennettä
- Suomessa on käytössä ainakin 36 erilaista transitoliikenteen lisäarvopalvelua, joista eniten tarjottuja ovat räätälöity asiakaspalvelu, IT-palvelut, dokumentointi, konsultointi, tullauspalvelut, erikoisluvat ja kuormansuunnittelu
- Lukumääräisesti tarkasteltuna transitoliikenteen lisäarvopalveluja on eniten tarjolla tavarankäsittelyssä ja aineettomissa toiminnoissa
- Suhteellisesti tarkasteluna Suomen transitoliikenteen toimijat tarjoavat eniten aineettomiin toimintoihin ja kuljetuksiin liittyviä lisäarvopalveluja

Yhteenveto ja johtopäätökset 2/4



- Suomessa tuotettavat lisäarvopalvelut kohdistuvat erityisesti Suomen kautta itätransitona Venäjälle suuntautuviin tavaratoimituksiin (etupäässä arvotavarat ja henkilöautot)
- Länsitransitossa pääasiassa vain kemikaaleille (ja pienissä määrin myös lannoitteille) tuotetaan lisäarvopalveluja
- Tärkeimpiä lisäarvopalvelujen tuottajia ovat huolintaliikkeet, satamaoperaattorit ja kuljetusliikkeet
- Suomessa transitoliikenteen lisäarvopalvelut painottuvat Kymenlaakson alueelle (pääasiassa Hamina, Kotka ja Kouvola), mutta myös mm. Hangossa, Helsingissä ja Turussa tuotetaan jonkin verran transitoliikenteen toimintoihin liittyviä lisäarvopalveluja
- Transitoliikenteen toimintojen ja lisäarvopalvelujen parhaana sijaintipaikkana pidetään meren äärellä sijaitsevia satamia

Yhteenveto ja johtopäätökset 3/4



- Suomessa tuotetut logistiikan lisäarvopalvelut ovat laadukkaampia, monipuolisempia ja joiltakin osin myös edullisempia kuin Venäjällä tai Baltian maissa.
- Myös lisäarvopalveluja tarjoavien yritysten suhteellinen osuus on Suomessa suurempi kuin Venäjällä ja Baltian maissa
- Lisäarvopalvelujen rahallisesta ja työllistävästä merkityksestä Suomen transitoliikenteessä voidaan antaa vain summittaisia arvioita
 - Aiempien tutkimusten ja TRALIA-tutkimuksessa tehtyjen haastattelujen perusteella voidaan karkeasti arvioida, että transitoliikenteen lisäarvopalvelujen vuotuinen euromääräinen arvo on suuruudeltaan noin 30 miljoonaa euroa ja työllistävä vaikutus noin 100 henkilötyövuotta

Yhteenveto ja johtopäätökset 4/4



- Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kehitys seuraa kauttakulkuliikenteen yleistä kehityssuuntausta
- Lisäarvopalvelut syntyvät ja kehittyvät yleensä asiakaslähtöisesti
- Lisäarvopalvelujen kehittämisen kannalta tulevaisuuden ennakointi on avainasemassa
- Lisäarvopalvelut eivät yleensä yksistään vaikuta kuljetusreitin valintaan, mutta yhdessä muiden tehokkaasti, luotettavasti ja turvallisesti toimivien logistiikkatoimintojen kanssa lisäarvopalvelut muodostavat merkittävän kilpailutekijän Suomen transitoreitille

Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen jatkotutkimusmahdollisuuksia



- Yksityiskohtainen tilastotutkimus transitoliikenteen lisäarvopalvelujen jakautumisesta toiminnoittain, toimijoittain ja alueittain
- Eri kuljetusreiteillä tarjottavien logistiikan lisäarvopalvelujen selvittäminen ja lisäarvopalvelujen reittikohtainen vertailu
- Suomen transitoliikenteen lisäarvopalvelujen kansantaloudellisten vaikutusten yksityiskohtainen selvittäminen
- Transitoliikenteen lisäarvopalvelujen uusien liiketoimintamahdollisuuksien selvittäminen esim. asiantuntijatyöryhmien avulla





Vipuvoimaa
EU:lta
2007-2013

 Tekes



Kiitos mielenkiinnostanne!

Antti Posti
antti.posti@utu.fi
puh. 040 485 5686



TURUN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF TURKU

 Kouvolan
Yritysmagneetti



Esityksessä käytetyt lähteet 1/3



- Committee on transport-transit policy of Saint-Petersburg (2008a). Выбор оптимального варианта дальнейшего развития транспортно-логистического комплекса, отвечающего интересам Санкт-Петербурга (Optimaalisen, Pietarin tavoitteita vastaavan vaihtoehdon valinta logistiikkakompleksin kehittämisessä). [Viitattu 14.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.transport.spb.ru/tlk/280>>
- Committee on transport-transit policy of Saint-Petersburg (2008b). Прогнозные тенденции развития экономики, определяющие спрос на услуги транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга (Pietarin logistiikkakompleksin palvelukysynnän kannalta tärkeimmät talouden kehityssuunnat). [Viitattu 14.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.transport.spb.ru/tlk/279>>
- Committee on transport-transit policy of Saint-Petersburg (2008c). Основные особенности и проблемы развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга – Pietarin logistiikkakompleksin erityispiirteet ja ongelmat. [Viitattu 14.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.transport.spb.ru/tlk/278>>
- Haapakangas, E. (2008). Selvitys logistiikan lisäarvopalveluista Pietarissa. Transitoliikenteen lisäarvopalvelut (TRALIA) -projektiin liittyvä selvitys. Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus.
- Heikkilä, L., Haasis, H. & Meyer, J. (2006). Analysis of VAS Driven Potentials and Elaboration of Strategic Approaches. Interreg III B project "LogVAS". 37 s.
- Helanterä, A. & Korhonen, A. (2008). Maailman markkinat 2008: Venäjä, Raportit 11.8.2008. [Viitattu 15.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.kauppapolitiikka.fi/netcomm/news/showarticle.asp?intNWSAID=70449>>
- Hertz, S. & Alfredsson, M. (2003). Strategic development of third party logistics providers. Department of Marketing, Distribution and Industry Dynamics, Stockholm School of Economics. Industrial Marketing Management 32, 2003, s. 139–149.
- Jalanka, J., Salmenkari, R. & Winqvist, B. (2003). Logistiikan ulkoistaminen – käsikirja ulkoistamisprosessista. Suomen Logistiikkayhdistys ry. 106 s. [Viitattu 5.12.2008]. Saatavissa: <<http://www.logy.fi/doc/Logistiikanulkoistaminen.pdf>>

Esityksessä käytetyt lähteet 2/3



- Kalinitšenko, A. (2008). Приплыли – Laivat saapuivat. Kommersant 27.10.2008. [Viitattu 14.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.kommersant.ru/doc.aspx?fromsearch=c71c645e-e4da-4b33-bf5e-605cccdef8b2&docsid=1045227>>
- Karhunen, P., Kosonen, R., Logrén, J. & Ovaska, K. (2008): Suomalaisyritysten strategiat Venäjän muuttuvassa liiketoimintaympäristössä. Helsingin kauppakorkeakoulun julkaisuja B-84, Helsinki. Saatavissa: <<http://hsepubl.lib.hse.fi/pdf/hseother/b84.pdf>>
- Kivinen, P. & Lukka, A. (2002). Value Added Logistical Support Service, Part 1, Trends and Conceptual Model. Department of Industrial Engineering and Management, Lappeenranta University of Technology, Research report 137. Lappeenranta. 81 s.
- Koch, U. (2006). VAS in port areas and derived effects. Interreg III B project “LogVAS”. 112 s.
- Latva-Pukkila, A., Saurama, A. & Meyer, J. (2008). Requirements of Market Players and Promotion Concepts for Additional Logistics Value Added Services in the Baltic Sea Region. Interreg III B project “LogVAS”. 47 s.
- Lautso, K., Venäläinen, P., Lehto, H., Hietala, K., Jaakkola, E., Miettinen, M. & Segercrantz W. (2005). EU:n ja Venäjän välisten liikenneyhteyksien nykytila ja kehitysnäkymät. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 4/2005. Helsinki. 124 s. [Viitattu 5.12.2008]. Saatavissa: <<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/12791>>
- Mortsentr-TEK ZAO (2009). Venäjän Itämeren satamien tavaravolyymit vuonna 2008. Sähköpostiviesti 20.2.2009: Milenina Galina, Varajohtaja, Mortsentr-TEK ZAO.
- Naula, T., Ojala, L. & Solakivi, T. (2006). Logistiikkaselvitys 2006. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja, 35/2006. Helsinki. 138 s. [Viitattu 5.12.2008]. Saatavissa: <<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/view/9389>>
- Okkonen, K. & Lukka, A. (2004). Value added logistical support service: logistiikan palveluiden tarjoajat Suomessa, Osa 4. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, Tutkimus-raportti 151. Lappeenranta. 84 s.

Esityksessä käytetyt lähteet 3/3



- Ollus, S. & Simola, H. (2006). Russia in the Finnish Economy. Sitra, Julkaisu 66. Helsinki. 127 s.
- Poljakova, I. (2007). Российским портам нужны преференции (Venäjän satamat tarvitsevat etuisuuksia). Transport Rossii № 21 (465) 24.5.2007. [Viitattu 15.10.2008]. Saatavissa: <<http://www.transportrussia.ru/2007-05-24/econom/port.html?PHPSESSID=f92d563f41adcc1797c189ebd615e305>>
- Port Authority of St. Petersburg (2009). Грузооборот Большого морского порта Санкт-Петербурга и порта Приморск за 12 месяцев 2008 года – Pietarin ja Primorskin sataman tavaravolyymit vuonna 2008. Pietarin sataman Internet-sivut. [Viitattu 26.1.2009]. Saatavissa: <http://www.pasp.ru/rus/statinfo/stg12_08.asp>
- Posti, A. (2009). Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Diplomityö, Lappeenrannan teknillinen yliopisto.
- Rutner, S. & Langley, J. (2000). Logistics Value: Definition, Process and Measurement. The International Journal of Logistics Management, Volume 11, Issue, 2, 2000, s. 73–82.
- The Federal Agency for Management of Special Economic Zones (2008). Портовые ОЭЗ (Satamat erityistalousalueina). [Viitattu 15.10.2008]. Saatavissa: <http://www.rosoez.ru/oez/oez_types/port_oez>
- Venäjän federaation liikenneministeriö (2008). Транспортная стратегия Российской Федерации на период 2030 года – Venäjän federaation liikennestrategia v. 2030 saakka. [Viitattu 17.11.2008]. Saatavissa: <http://www.mintrans.org/files/2030_29%2006%202008.pdf>

