



Hur konsolidering av sjöfrakt påverkar logistikkostnaderna. Case: Onninen Oy

Leo-Petter Pulkkinen

Examensarbete
Företagsekonomi, Internationell Logistik
2015

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi, Internationell logistik
Identifikationsnummer:	4973
Författare:	Leo-Petter Pulkkinen
Arbetets namn:	Hur konsolidering av sjöfrakt påverkar logistikkostnaderna Case:Onninen
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
Uppdragsgivare:	Onninen Oy
<p>Sammandrag:</p> <p>Ökade transportkostnader under de senaste åren har satt mer press på att minimera kostnaderna. Syftet med detta arbete var att analysera hur konsolidering av sjöfrakter påverkar transportkostnader för företaget Onninen OY. Onninen OY är en av Skandinaviens ledande företag som erbjuder heltäckande materiel- och informationservice till entreprenörer och återförsäljare.</p> <p>Teoridelen består av information om importprocessen, leveransklausulerna, konsolidering samt tullklarering vid import för att få bakgrundsinformation om vad import från ett tredje land innehåller.</p> <p>Den empiriska undersökningen har gjorts som en kvantitativ undersökning. Onninen OY:s sjöfrakt från Kina under perioden 01.01.2015 – 30.09.2015 har analyserats. Analyseringen av leveranserna under tre första kvartalen år 2015 visade att genom konsolidering av leveranser kan Onninen OY minska på sina kostnader.</p>	
Nyckelord:	Konsolidering, sjöfrakt, import, Incoterms, FCL, LCL
Sidantal:	41
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business administration
Identification number:	4973
Author:	
Title:	How consolidation of sea freight affects the freight cost. Case: Onninen Oy
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
Commissioned by:	Onninen Oy
<p>Abstract:</p> <p>The growing logistics costs the last few year has caused pressure for the companies to minimize the costs. The purpose of this research is to analyze if consolidation of sea freight affects the transport costs for the company Onninen Oy. Onninen Oy is one of Scandinavia's leading company that provides a comprehensive material and information flow solutions to contractors and suppliers.</p> <p>The theory part includes information of the import process, terms of delivery, consolidation and import customs to give background information of what import from a third country includes.</p> <p>The empirical study has been done as a quantitative research. Onninen Oy's sea freight from China within the period of 1.1.2015 – 30.9.2015 has been analyzed. The analyzing of first three quarters of 2015 reveals that with consolidation of the deliveries Onninen Oy can cut their costs.</p>	
Keywords:	Consolidation, sea freight, import, Incoterms, FCL, LCL
Number of pages:	41
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL / CONTENTS

Contents

1	Inledning.....	7
1.1	Syfte	8
1.2	Problemformulering	8
1.3	Avgränsning.....	9
1.4	Definitioner	9
2	Onninen Oy	10
3	Containerimport Från Kina.....	11
3.1	Import från Kina	11
3.2	Fartyg och container	12
3.3	Containrar.....	13
3.4	Fartygen	15
4	Konsolidering.....	16
4.1	För- och nackdelar med konsolidering av frakt	16
4.2	Olika former av konsolidering.....	17
5	Incoterms	20
5.1	Vad är Incotermer?.....	21
5.2	Incotermer i internationell handel	21
5.2.1	<i>Ex Works (EXW) - Från fabrik</i>	22
5.2.2	<i>Free Carrier (FCA)</i>	23
5.2.3	<i>Free On Board (FOB)</i>	23
5.3	Allmänt om Incotermer	24
6	Tulldeklarering vid import.....	24
6.1	Tullklarering	25
7	Metodik.....	28
7.1	Kvalitativ undersökning	28
7.2	Kvantitativ undersökning	28
7.3	Val av metod.....	29
8	Undersökningen	29
8.1	Hur jag utförde min undersökning	29

8.2	Priser som ingår i sjöfrakt från Kina	30
8.3	FCL frakterna från Kina	31
8.3.1	<i>Situationen nu i Onninen gällande FCL frakter</i>	31
8.3.2	<i>Bästa och sämsta fallet gällande FCL frakter</i>	32
8.4	LCL frakterna från Kina	34
8.4.1	<i>Situationen nu i Onninen LCL</i>	34
8.4.2	<i>Bästa och sämsta fallet gällande LCL frakter</i>	35
8.5	Konsoliderade frakter från Kina	37
8.5.1	<i>Situationen konsolidera frakter nu</i>	37
8.5.2	<i>Bästa och sämsta situationen gällande konsolidering</i>	38
8.6	Totala kostnaden av leveranserna	40
9	Slutdiskussion	41
9.1	Personliga reflektioner	43
10	KÄLLOR	44

Figurer

Figur 1 20-fots container (MCR).....	14
Figur 2. 40-fots container (MCR).....	14
Figur 3 Ex Works – EXW (Conship 2010)	22
Figur 4 Free Carrie –FCA (Conship 2010).....	23
Figur 5 Free on Board – FOB (Conship 2010).....	23

Tabeller

Tabell 1 Summa och mängd FCL frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy	31
Tabell 2 Bästa och sämsta fallet gällande mängden FCL frakter 1.12015 - 30.9.2015 Onninen Oy	32
Tabell 3 Bästa och sämsta fallet gällande pris på FCL frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy	33
Tabell 4 Summa och mängd LCL frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy	34
Tabell 5 Bästa och sämsta fallet gällande mängden LCL frakter 1.12015 - 30.9.2015 Onninen Oy	35
Tabell 6 Bästa och sämsta fallet gällande pris på LCL frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy	36
Tabell 7 Summa och mängd konsoliderade frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy ..	37
Tabell 8 Bästa och sämsta fallet gällande mängden konsoliderade frakter 1.12015 - 30.9.2015 Onninen Oy	38
Tabell 9 Bästa och sämsta fallet gällande pris på konsoliderade frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy	39
Tabell 10 Totala kostnader för frakterna månadsvis	40

1 INLEDNING

Då man som EU medlem gör affärer utanför EU området stöter man på en invecklad importprocess. Det finns många olika regleringar och bestämmelser som företag måste uppmärksamma då import utanför EU området görs. Världen blir allt mer internationell och det betyder att företagens flödeskedja blir allt mer komplicerat. För stora företag kan hanteringen av flödeskedjan kosta 50 % av omsättningen. Logistikens betydelse för företagets konkurrenskraftighet är stor. Oberoende vilket företag det handlar om, tror företagen att de kan påverka 40-50 % av sina logistiska kostnader. (Solakivi ym. 2012, 119)

År 2011 stod logistikkostnaderna i medeltal för 12,1 % av företagets omsättning när det var år 2009 11,9%. Själva transportkostnaden är absolut den största kostnaden inom logistikkostnaderna och står för hela 4,6 % av företagets omsättning. (Solakivi ym. 2012, 120.) Logistikkostnaderna i EU-länderna samt Norge och Schweiz var år 2010 tillsammans 930 miljarder euro. Till detta hör bl.a. transportkostnaderna, lagringskostnaderna, hantering av bokningar, planering och administrering samt kostnaderna att upprätthålla lager. Finlands andel av detta är 26,7 miljarder euro. (Klaus, Kille & Schwemmer 2011)

Transportkostnaderna har hållits relativt moderata pga. det stora erbjudandet av olika transportföretag och låg efterfrågan av transporter. När världsekonomin förbättras kommer också transportkostnaderna öka och därför är det viktigt att företagen minimerar sina logistikkostnader för att hållas konkurrenskraftiga. (Solakivi ym. 2012, 121.) Ett sätt att minimera logistikkostnader för företagen är att konsolidera sina varor i ursprungslandet och transportera större volym per gång och med detta nå mindre kostnader.

Resultatet med detta arbete skall vara att få en blick över vad företag måste veta då de importerar varor från Kina och analysera billigaste sättet att importera därifrån. Arbetet görs åt företaget Onninen Oy som presenteras senare i arbetet.

Arbetet kommer huvudsakligen att handla om import från Kina till Finland. Därtill kommer arbetet att handla om flödeskedjan i Onninen Oy och hur flödeskedjan påverkar kostnaderna i företaget. Datat till min undersökning får jag genom att se vilka logistikkostnader Onninen Oy har haft i sjöfrakt från Kina till Finland under 1/2015-9/2015 perioden.

1.1 Syfte

Målsättningen med detta examensarbete är att se hur konsolidering av sjöfrakt har påverkat kostnaden. Därtill vill jag studera om det är möjligt att konsolidera mera jämfört med vad som görs idag. Det betyder att syftet är att granska vilka kostnader import med sjöfrakt innehåller, hur konsolidering påverkar dessa kostnader och vad som kan göra för att minimera dessa kostnader. Importkostnaderna kan vara en stor del av företagets omsättning och i dagens tuffa marknad är det viktigt att företagen håller sig konkurrenskraftiga. Ett sätt är att minska på kostnaderna där det går t.ex. genom att konsolidera frakter. Empiriskt vill jag undersöka Onninen Oy:s containerfrakter från tiden under 1.1.2015 – 30.9.2015 för att se hur en eventuell konsolidering skulle påverka kostnaderna.

1.2 Problemformulering

Logistik är en betydande del av företagets verksamhet. För att företag som håller på med import skall hållas konkurrenskraftiga måste de kunna optimera sina kostnader. Vilka kostnader innehåller import med sjöfrakt och hur ser hela importprocessen ut? Med uttänkta och planerade importprocesser kan företagen förbättra sin lönsamhet och öka på sin konkurrenskraft.

Huvudfrågan i arbetet är: Hur påverkar konsolidering av sjöfrakt logistikkostnaderna? Arbetet görs för Onninen Oy och jag analyserar tidsperioden 1/2015 – 9/2015, vilka är kostnaderna utan konsolidering, vilka är kostnaderna idag och vad är optimala.

Konsolidering av produkter i avgångslandet har sina goda och dåliga sidor. I detta arbete är det meningen att se om det är lönsamt inom avgränsade området.

1.3 Avgränsning

Min teoridel kommer att vara avgränsad till import från Kina till Finland, informationen jag har använt består av böcker om import samt ECL:s ”Oston peruskurssi” och varierande internetkällor.

Jag gör detta arbetet för Onninen Oy som importerar från tiotals olika länder i världen. Som focus i detta arbete har jag valt sjöfrakt från Kina. Orsaken varför jag valt att avgränsa arbete endast till Kina, är att Kina är största tredje landet Onninen Oy köper varor från och det sker redan en del konsolidering av frakt.

Frakterna och priserna kommer att vara från januari 2015 till september 2015. Då arbetet börjades skriva är det nyaste informationen som kan fås från september 2015. För företagets skull används det nyaste informationen som finns tillgänglig för att företaget skall få största nyttan av resultatet. Summorna som visas i undersökningen är fiktiva. De baserar sig på verkliga summor och har rätt relation till varandra.

1.4 Definitioner

Konsolidering: Inom logistik innebär konsolidering att två eller flera leveranser kombineras ihop då de fraktas (Posten 2012)

Incoterms: Regler för fördelning av ansvar i en leverans mellan köparen och säljaren. (Incoterms 2011)

Importförtullning: Betalning av tullavgifter vid import (Posten 2012)

FTL (Full truck load): En lastbil full med produkter. (Posten 2012)

LTL (Less than truck load): Styckegods, en lastbil endast delvis fylld av produkter (Posten 2012)

FCL (Full container load): En hel 20 eller 40 fots container (Posten 2012)

LCL (Less container load): Inte tillräckligt med gods för att fylla en FCL dvs. styckegods (Posten 2012)

B/L (Bill of lading): Sjöfraktsedel (Posten 2012)

THC (Terminal handling charge): Kostnad för att uppehålla hamn och verktyg (Posten 2012)

LSC (Low Sulphur Charge): Kostnad för sjöfrakt (Posten 2012)

ENS (Entry Summary Declaration): Anmälan till myndigheterna gällande varorna (Posten 2012)

MCC (Modernized Custom's Codex): Tullkodex (Posten 2012)

2 ONNINEN OY

Onninen Oy är ett finländskt familjebolag, grundat år 1913 av Alfred Onninen. Onninen Oy producerar materiel- och informationsflödelösningar till kunderna. Bolaget har verksamhet i Finland, Sverige, Norge, Polen, Ryssland och Baltikum och sysselsätter totalt ungefär 3000 personer.

Affärsmannen Alfred Onninen startade Onninen år 1913 som ett rörläggeri i Åbo. Han utvidgade företaget på 1920-talet från installering till grosshandel. Efter kriget började företaget att byggas upp igen och på 1960-talet omfattade verksamheten hela landet. Under denna tid kom flera olika branscher med i bilden och Onninen blev ett företag som kunde erbjuda heltäckande service inom tekniska produkter.

Internationaliseringen började på 1990-talet med utvidgning till Estland, Ryssland och Litauen. Under denna tidsperiod köpte Onninen företaget Ara som bildades som ett dotterbolag i Onvest-koncernen.

Onninen Oy erbjuder service till entreprenören, industrin, offentliga organisationer samt återförsäljare och varuleverantörer av tekniska produkter. Omsättningen år 2014 var 1523 miljoner euro. Onninen har mest verksamhet i Finland med personal på ung. 1220 anställda medan Polen har näst mest med 760 anställda.

Allt som allt erbjuder Onninen ungefär 200 000 olika produkter. År 2015 har Onninen ca 45 Express-butiker i Finland som erbjuder kunderna ett enkelt sätt att hämta de produkterna som behövs dagligen. Det är också möjligt att beställa produkter som inte finns färdigt i Express-butikens lager för avhämtning. (Onninen, 2015)

Det finns två huvudlager i Parola och Hyvinge. Största delen av produkterna som importeras fraktas antingen till Parola eller Hyvinge beroende på produkten. Parola fungerar som stålservicecenter och Hyvinge som distributionscenter.

3 CONTAINERIMPORT FRÅN KINA

Det populäraste sättet att transportera produkter från Kina till Finland är med sjöfrakt. Orsaken att sjötransport är populäraste sättet att köpa varor från Kina är att distansen mellan Europa och Kina är lång. Priset per container är låg då fartygen som åker mellan Kina och Europa är massiva och kan frakta tusentals containrar per gång. I detta kapitel förklaras med vilka sätt import från Kina kan skötas och information om fartygen samt containrarna som används i transportereringen.

3.1 Import från Kina

Import utanför EU område dvs. import från tredje land räknas som utrikeshandel. EU följer tredje länders gemensamma handelspolitik och tulltariffer. Till dessa hör t.ex. tullkostnader, begränsningar, övervakning av import, antidumpning och utjämningstullar och exportövervakning. Det är önskvärt att importören skall utreda före affären är gjord om det finns tullbegränsningar och vilken varukod produkten har. Rätt varukod hittar man i brukstariffen som finns på Tullens hemsidor.(Tull 2015)

Det finns olika sätt att importera produkter från ett tredje land. Det enklaste sättet enligt mängden parter involverade i importen är direkt import. Med direkt import menas med situation då ett företag köper produkter direkt från en utländsk leverantör. I dessa situationer sköts handeln utan inhemska eller utländska förmedlare och det betyder att importören ansvarar för allt som gäller importen. Det kräver kunskap att kunna sköta handelsavtalen, organisera transport och göra dokumenten som behövs för att klara av importprocessen. (Karhu 2002 s.35)

Det är också möjligt att använda sig av en förmedlare i import. Då är situationen den att mellan importören och utländska leverantören finns det en förmedlare eller agent som fungerar i leverantörens namn. Det är också möjligt att förmedlaren är självständig och inte fungerar i leverantörens eller importörens namn. Största delen av import sköts med förmedlare i någon form. Bra sidor med att använda förmedlare är att importören inte själv är ansvarig för importåtgärderna. Dåliga sidor med att använda förmedlare är att informationsflöde går via förmedlaren som kan göra det långsammare, arvodebekostnad och att importåtgärderna inte är i leverantörens händer. (Karhu 2002, s. 37)

Indirekt import liknar väldigt mycket sättet då förmedlare används, skillnaden är att som förmedlare fungerar ett inhemskt företag/agent/importör. Det är alltså möjligt att både leverantören och importören har egna förmedlare. Bra sidor med att använda indirekt import är att importprocessen för slutliga importören liknar väldigt mycket inhemsk handel. Det är också möjligt att beställa mindre mängder med en låg kostnad. Dåliga sidor med att använda sig av indirekt import är att arvodebekostnaderna kan vara höga, informationsflödet blir även mer komplicerat och ofta används korta betalningstider då det finns flera förmedlare i handeln. (Karhu 2002 s.37)

3.2 Fartyg och container

Fartyg som fraktar gods har vuxit massor sen 1960-talet. I början på 1960-talet fraktades endast tiotals containers per fartyg och idag kan ett fartyg ha lastkapacitet på över 19 000

containrar. Idag transporteras ungefär 95 % av världens styckegods i containrar i något skede av transportkedjan. (Finncontainers 2013)

3.3 Containrar

Container är ett låneord som menar en återanvändbar stor fraktemballage som kan lastas på olika transportmedel. Amerikanska lastbilsföretagaren Malcom P. McLean anses vara skaparen av moderna sjöcontainer och transporter. År 1955 köpte han en ångbåt och ändrade båten till att endast frakta containers. Lastbilar var kapabla att transportera containern som McLean använde som gjorde att omlastning inte behövdes. Det minskade på kostnaderna och minskade på tiden som godsen måste vara i hamnen för att lastas. I början användes lastbilar för att transportera containerns och då lastades både lastbilen och containern. Med hjälp av traktorer var det möjligt att endast lasta containern och lämna lastbilen bort. Det ledde till att man kunde stapla containers på varandra och öka på fyllnadsgraden i fartyget. (OV Lahtinen Oy, 2014)

Idag finns det flera olika typer av containrar för att fylla kraven som finns att frakta godsen. Det finns t.ex. kyl container som kan användas för att transportera produkter som måste vara i en viss temperatur. Andra typer av containrar är isolerad container, open top container och förrådscontainer. De mest använda containrarna är sjöcontainrar som finns både som 20 fots- och 40-fots storlek. Kan ses bild på både 20-fots och 40-fots container.



Figur 1 20-fots container (MCR)

Inre måtten är 5,8m x 2,4m x 2,5m. Containerns volym är ungefär 33,18 kubikmeter och maximala vikten som containern kan ha är ungefär 21 000kg. Då det talas om TEU betyder det en 20-fots container. Ofta anmäls ett fartygs lastkapacitet i TEU.(MCR)



Figur 2. 40-fots container (MCR)

Inre måtten för 40-fots container är dubbelt längre jämfört med 20-fots container dvs. följande: 12.1m x 2.4m x 2.5m. Containerns volym är 57.9 kubikmeter och maximala vikten som containern kan väga är ungefär 27 000kg. (MCR)

Alla containrar följer en viss standard och det är viktigt att standarderna håller. Då alla containrar är i samma standard kan fartygets fyllningsgrad maximeras och då är kostnaden per container lägre än vad det skulle vara om måtten på containrarna skulle ändra. Att det finns standardmått på containrarna har lett till att lastning och lossning i hamnen är effektiv som minskar på kostnaderna.

3.4 Fartygen

Det finns tiotals olika fartygstyper som har registrerats för att transportera gods i någon form. Enligt The Ships-verket finns över 170-stycken olika fartygstyper. Tankfartyg och containerfartyg är de absolut mest populära fartygstypen som används. Tankfartyg används för att transportera gods i vätskeform och olja i det mest populära godsen som transporteras med tankfartyg. (Jouni Karhunen; Rejo Pouri; Jouko Santala, 2008. S. 199)

Med containerfartyg transporteras containrar. Dessa fartyg har inte själv utrustning för att hantera containrarna själv utan fartygen åker mellan hamnar som har utrustning för att hantera containrarna. Containrar som åker mellan Kina och Europa har lastkapacitet upp till 27 000 TEU. Det kräver en väldigt stor hamn för att kunna hantera containrarna och därför åker dessa fartyg mellan Kina och större europeiska hamnarna t.ex. Rotterdam. Finlands hamnar är väldigt små och har inte kapacitet att hantera stora fartyg som åker mellan Kina och Europa. För att containrarna skall nå Finland omlastas godsen i en större hamn och med feederfartyg transporteras till destinationshamnen. Feederfartyg är ofta små 80 – 120m långa fartyg vars lastningskapacitet är något mellan 250 – 600 TEU.

Det bör tas till hänsyn att ledtiden är längre då godsens destinationshamn är i Finland. Det tar ungefär ett dygn före godsen har lastats till feederfartygen och startar mot Finland. Finska viken kan bli isbelagd på vintern som kan orsaka förseningar och extra kostnader. (Jouni Karhunen m.fl, 2008. S. 204)

4 KONSOLIDERING

Transporter medför kostnader. Det är väldigt viktigt att företag som säljer produkter väljer rätt transportmönster. Valet av transportmönster påverkar leveransfrekvensen och kvantiteten som leder till en viss kapitalbindning och leveransservice. Det beror mycket på branschen företaget fungerar i vilket transportmönster som är passande. (Hanson 2015)

Konsolidering i transportsammanhang betyder att två eller flera leveranser kombineras tillsammans. En leverans konsolideras då speditören kombinerar två eller flera leveranser antingen i ursprungslandet eller ankomstlandet. Det finns flera olika speditörer som sköter om att konsolidera olika leveranser och lovar att det sparar pengar och ökar på säkerheten av leveranserna. (Hanson 2015)

Det är möjligt att konsolidera leveranser i samma land från olika leverantörer samt att konsolidera leveranser i olika länder från olika leverantörer. I praktiken betyder konsolidering av leveranser att företaget som köper varor från olika ställen i världen inte skulle frakta produkter i små mängder skilt utan lägga ihop produkterna så att de fyller en 20 eller 40 fots container. (Hanson 2015)

4.1 För- och nackdelar med konsolidering av frakt

Det finns flera företag som har intresse av att konsolidera deras frakter i hoppet att spara pengar i logistikkostnaderna. Det är inte alltid säkert att beslut som görs i ett företag fungerar i andra företag och risken finns även i beslut att konsolidera frakter. Väldigt många olika faktorer påverkar om det är lönsamt för ett företag att konsolidera deras frakter. Om företaget lyckas med att konsolidera deras frakter finns det flera goda sidor med att göra det.

Största orsaken varför företagen vill konsolidera sina frakter är att det kan minska på fraktkostnaderna upp till 33 %. Transportföretag har ofta satt upp priserna så att större mängden kostar per kilo mindre att frakta än små frakter som betyder att genom att konsolidera sina frakter är det möjligt att nå mindre pris per kilo. (Hanson 2015)

Genom att ha planerade tider så konsoliderade containern åker t.ex. en gång i veckan samma dag hjälper det företaget att planera när vilka produkter kommer fram. Då företaget har möjlighet att lova transportören en viss mängd med produkter att transportera kan transportören också ge billigare pris per container. Konsoliderade frakter sköts ofta av ett företag som har ett automatiserad och elektroniskt system i bruk. En planerad tidtabell då containern lämnar original landet kombinerad med ett automatiserat system betyder att risken att produkterna försvinner eller förstörs är väldigt liten. (Consolidation of MOBAGS, 2008 S.255)

4.2 Olika former av konsolidering

Traditionella transportsättet innebär att godsen skickas från leverantören till importören/kunden. Transporterna sker order för order och har ingen koppling med varandra då godsen skickas. Detta sätt ger möjligheten att leverera godsen snabbt, omplanera rutten och destinationen lätt och själva leveranserna är mycket mer flexibla för ändringar. Transporttidpunkten väljs för varje leverans enskilt och varje leverans bör optimeras individuellt. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.401)

Det finns situationer då flera leveranser är på väg antingen från samma leveransplats eller till samma leveransplats. För att optimera transportkostnaderna bör leveranserna konsolideras dvs. samordna leveranserna till en större leverans för att få högre fyllningsgrad. Det är också möjligt att godsen bör levereras i samma uttransportstidpunkt till kunden och även då konsolideras godsen i terminalen antingen i ursprungslandet eller i destinationslandet. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.401)

Största delen av transportkostnaderna beror på hur mycket utrymme godsen behöver då det gäller styckegods. Det betyder att ju högre grad styckegodsen använder transportfordonet/containeren desto större blir transportkostnaderna. Nackdelen med detta är att små leveranser är väldigt dyra och gör det svårare att leverera gods i små kvantiteter dvs. att använda sig t.ex. av just-in-time sättet och leverera gods dagligen till kunden. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.402)

Ett sätt att möjliggöra företag att använda sig av just-in-time är att samordna leveranser med små volymer tillsammans då att de utnyttjar hela containern eller fordonet. Det finns olika sätt att konsolidera leveranser och rätta alternativet beror på behovet av godsens. Behovet av godsens väljs ofta redan vid strategiska planeringen där distributionsnätverkets strukturer och hur det skall trafikeras bestäms.

Det vanliga sättet är att lager fungerar som en konsoliderande funktion. Det betyder att en viss mängd med produkter köps till lagret och sedan töms lagret enligt behovet. Då kan storleken per inköp göras så stor att godsens motsvarar en full last dvs. i stället för flera skilda leveranser konsolideras leveranserna till en full last och transporteras till lagret. I detta fall är det viktigt att mängden pengar som sparas genom att konsolidera leveranserna vägs mot ökade lagerkostnader. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.401)

Ifall situationen är att kunden inte själv har lager och behöver en viss mängd produkter i sin produktion för att kunna fungera, så är det i kundens intresse att kunna vara säker att produkterna som beställts säkert levereras ett visst klockslag till kunden. Då kunden har noggranna krav på tidpunkten då leveransen skall ske är det möjligt att samla ihop kundens order till ett visst ställe t.ex. terminal eller lager nära kunden och konsolidera leveranserna där. På det sättet undviks många små leveranser till samma destination och försäkras att godsens levereras i rätt tid till kunden. Nackdelen med detta är att leveranstiden ökar med några dagar då små leveranser skickas till samma terminal/lager för att konsolideras varefter godsens skickas som en större leverans. För att detta skulle fungera och uppfylla kraven som kunden sätter bör stället där godsens konsolideras vara nära kunden, t.ex. ha lager i närheten av fabriken som byggs. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.403)

Ett annat sätt att konsolidera leveranser är att använda brytpunktsdistribution. Det betyder att flera olika leveranser transporteras till så kallade brytpunkter där leveranser antingen bryts upp eller konsolideras. En brytpunkt är en terminal som möjliggör att godsens antingen bryts upp eller konsolideras.

Då en importör har mindre leveranser från flera olika leverantörer levereras dessa till en terminal där de samlas ihop och transporteras antingen till en kund eller till en annan brytpunkt. I följande brytpunkt görs samma sak dvs. leveranser bryts upp och skickas till

kunden eller så konsolideras en del av produkterna tillsammans och skickas till nästa brytpunkt. Genom att bygga ett nätverk av brytpunkter kan konsolideras större mängden från olika ställen i världen. Ju större volymen är som transporteras mellan brytpunkterna desto högre är frekvensen av transporter. Nackdelen med detta sätt är att hanteringskostnaden är högre än vad det är i det traditionella sättet dvs. leverera order för order. Orsaken är att varje gång då produkterna kommer till en brytpunkt bryts leveranserna och kräver omlastning. För att användningen av brytpunktsdistributioner skall vara lönsamt bör brytpunkterna vara lokaliserade nära kunderna. Det minskar på kostnaden då konsoliderade leveransen bryts upp och distribueras till kunderna. Användning av brytningsdistributioner passar speciellt till internationella sjöfrakter kombinerat med fordon. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.404)

Ett sätt att få små leveranserna till brytningsdistributionen är att fylla ett fordon genom att göra flera lastningsstopp längs en transportrutt inom ett visst område. Att ha ett fordon som kör och plockar upp gods från flera lastningsplatser kallas för mjölkruna. Den så kallade mjölkrunan används ofta inom mindre områden, inte långa distanser i internationella sammanhang. Inom internationell transporter används mjölkrunan oftast när det handlar om att transportera godsen till kunden efter att leveranser brutits upp. I detta fall är det möjligt att fordonet som levererar produkterna till kunden plockar upp gods från andra företag som är på väg till terminalen. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.405)

Om det är kunden som ansvarar för att plocka godsen från lagret och kunden använder sig av mjölkrunan dvs. kunden har ett fordon som plockar upp gods från flera olika leverantörer, sätter det press på leverantören att ha godsen färdiga för samling vid rätt tid. Då kan det vara smart för leverantören att använda sig av konsolidering till sitt eget lager för att ha en större mängd produkter i lagret och säkra sig att godsen finns i rätt tid för samling. I detta sammanhang har både leverantören och kunden konsoliderat sina transporter för att minska på kostnaderna. Nackdelen med att använda sig av mjölkrunan är att fordonet är tom i något skede av transporteringen om det inte finns gods som kan plockas upp under leveransen. Det kostar alltid pengar att köra med ett tomt fordon. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.406)

Det är också möjligt att tillsammans med andra leverantörer/transportörer transportera godsen i samma fordon/container. Oftast är det behov av samdistribution ifall företagen ligger på landsbygden och distanserna är långa. Då kan företagen fylla en container eller ett fordon för att transportera deras produkter, då annars mängderna skulle vara små och dyrt att transportera produkterna till kunden. Genom att använda samdistribution kan företagen tillsammans öka på frekvensen av transporter och förbättra deras leveransservice. Ofta sker den konsoliderade leveransen mellan två terminaler. Företagen kan vid behov använda sig av mjölkundan för att transportera produkterna till terminalen där leveranserna konsolideras ihop. (Jonsson; Stig-Arne, 2005 s.407)

Då konsolidering används i sjöfrakt, används flera olika konsolideringstyper i samma leverans. Valet av leveransklausulen påverkar vem som ansvarar för att sköta vilka delar av leveransen. Om leveransklausulen Ex Works används har importören all ansvar att sköta transporten. Då kan importören själv påverka om leveranserna konsolideras och när de konsolideras. Ifall importören har flera olika leverantörer i samma land kan importören använda sig av mjölkundan för att plocka upp godsen från alla leverantörer och transportera godsen till terminalen där leveranserna konsolideras. Om leveransklausulen FOB, behöver importören inte fundera hur produkterna kommer till hamnen. Då kan importören fokusera på leveranserna som finns i hamnen och om det är möjligt att konsolidera dessa.

5 INCOTERMS

Leveransvillkor används för att definiera vem som arrangerar huvudtransporten, betalar frakten, försäkrar godset och tar risken för dem, vem som kontaktar speditören samt vem som står för de olika tullavgifterna.

Genom att det finns dessa regler och normer kan olika parter lätt definiera vem som ansvarar för vad, och hur ansvarsfördelningen sker under transportereringen av produkten. Utan dessa regler samt normer skulle processen att göra handel med någon vara betydligt längre och kosta mera pengar.

För fyra år sedan skedde det en förnyelse och Incoterms 2010 trädde i kraft år 2011. Före nyaste upplagan av Incoterms har det funnits sju olika versioner och Incotermerna uppdateras i samma takt som den internationella handeln ändras. (ICC Incoterms 2010)

I den nyaste upplagan av Incotermer finns det 11 stycken olika varianter som kan användas i olika tillfällen; sju av dem kan användas i alla transportformer och fyra endast i sjötransport. De olika Incotermerna kan även delas upp på basis av vem som har ansvaret för att sköta transporten. I detta fall kan alla Incotermer som börjar med bokstaven F samt EXW grupperas tillsammans på basis att köparen har ansvaret och resten av Incotermerna hör till gruppen där säljaren ansvar

5.1 Vad är Incotermer?

I detta kapitel berättas vad Incotermer 2010 egentligen är och till vad de används. Som redan tidigare nämnts, Incotermer kan delas i två grupper. I den ena gruppen hör de Incotermer som kan användas för vilket transportsätt som helst medan till andra gruppen hör de Incotermer som är menade att användas för sjötransport.

Incotermer är alltså definitioner av praktiska regler som används i handel, t.ex. vem som ansvarar då produkten transporteras, som tullar osv. Varje leveransvillkor har ett eget namn och förkortning. Varje leveransvillkor berättas tydligt både säljarens och köparens rättigheter och skyldigheter.

Då Incotermer används bör det specificeras så noga som möjligt, Incotermer, destinationen och Incoterms 2010. T.ex. ”EXW (Ex works) Hyvinkää Incoterms 2010”

5.2 Incotermer i internationell handel

Internationell handel betyder handel över gränserna, genom att världen har utvecklats och gränserna ändras ofta, ändrats också den internationella handeln. Till en viss förmån har internationella handeln försökt följa gemensamt överenskomna regler, utan dessa skulle handeln vara om inte omöjligt så minst väldigt svårt. I världen talar vi inte alltid samma språk och då är det väldigt viktigt att det finns överenskomna spelregler som gör processen att göra handel lättare för båda parterna.

Affärsmetoderna har utvecklats under tiderna och har gjort att själva handelsprocessen har blivit mycket mer komplicerad. Speciellt olika formaliteter har tagits i bruk i handelsprocessen som gör att parterna måste fylla i flera olika dokument för att sälja/köpa en vara. Olika formaliteter kan vara t.ex. tullar, transportdokument, skatter, ursprungsintyg betalningsintyg osv. I själva handelsprocessen hör mer än bara köparen och säljaren. I den internationella handeln deltar ofta försäkringsbolaget, banken, skattemyndigheten, transportörer och speditorsbolag. Alla deltagare samt formaliteter har sin egen roll i handelsprocessen och gemensamma spelregler gör processen lättare.

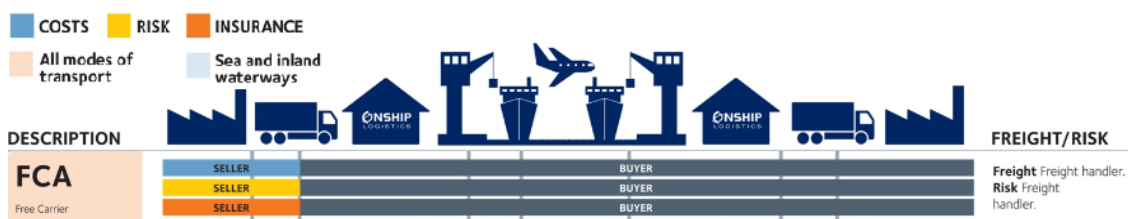
5.2.1 Ex Works (EXW) - Från fabrik



Figur 3 Ex Works – EXW (Conship 2010)

Ex Works hör till gruppen som kan användas i alla olika transportsätt. I detta leveransvillkor har säljaren minimiskyldighet jämfört med andra Incotermer. Ex works betyder att köparen hämtar produkten från fabriken vilket tyder på att försäljaren inte ansvarar att transportera produkten någonstans. Enligt leveransvillkoren tar säljaren ansvar slut då säljaren har godsen färdiga till köparen i rätt tid på fabriken där det har bestämts att godsen avhämtas. Då säljaren har lyckats att ha godsen i rätt tid färdiga till försäljaren är det försäljarens ansvar att stå för alla kostnader som uppstår i leveransen.

5.2.2 Free Carrier (FCA)



Figur 4 Free Carrie –FCA (Conship 2010)

Även detta leveransvillkor hör till gruppen som kan användas till vilket transportsätt som helst. I princip är FCA väldigt lika som EXW, skillnaden mellan dessa två leveransvillkor är att det hör till säljarens ansvar att exportdeklarera godsen. Ansvaret flyttar till köparen då ” Om platsen där godset skall lämnas finns i säljarens utrymmen, skall godset vara packat i ett fordon som är ordnat av köparen. Om då godset befinner sig på en annan plats än i säljaren utrymmen är ansvaret för förpackningen av godset på köparen” (Räty, 2010: s. 23-31).

5.2.3 Free On Board (FOB)



Figur 5 Free on Board – FOB (Conship 2010)

FOB betyder att säljaren transporterar godsen ombord på ett fartyg som köparen har nämnt. Då godset är ombord flyttas risken till köparen, dvs. förstörs eller skadas godset är det på köparens ansvar. Säljaren bör kunna bevisa att godset är ombord dvs. om godsen är i containers kan inte FOB användas utan FCA är ett bättre alternativ. FOB förutsätter

av säljaren att säljaren exportklarerar godset vid behov. Säljaren är dock inte skyldig att sköta om importens tullformaliteter. (Räty, 2010: s. 87-93)

5.3 Allmänt om Incotermer

Incotermer är en liten del av internationella handeln och dess processer men att dessa gemensamma leveransvillkor finns hjälper i dagliga livet alla som har med handel och göra. En bok som beskriver när ansvaret flyttas från säljaren till köparen hjälper situationer då olyckor börjas redas ut. Incotermer måste utvecklas vidare för att de skulle vara aktuella ännu i framtiden. Verktyg som används i handeln måste vara lätta att använda och på riktigt hjälpa parterna som gör handel utanför gränserna.

6 TULLDEKLARERING VID IMPORT

Då EU länder gör handel gör med tredjeländer tillämpas gemensamma tulltariffer och handelspolitik. Till detta hörs övervakning och begränsning av import, tullar, befrielse från tullar, sänkta tullar, antidumpnings- och utjämningstullar och tilläggstullar.

I EU används en gemensam tullagstiftning som är i kraft i alla EU länder och dess huvudsakliga regelverk innehåller kodex dvs. MCC (Modernized Custom's Codex), tillämpningskodex, tullfrihetsförordning och TARIC-förordningen.

Varje EU land har i bruk sin egen tullag som kom i kraft år 1995 (Hörkkö, Heli; Koskinen, Harri; Laitinen, Petri; Mattsson, Margit; Ollikainen, Jari; Reinikainen, Antti & Werdmann; 2010 S.514). Tullagen är ett tillägg till unionens gemensamma tullagstiftning och fungerar under gemensamma lagen dvs. landets egen tullag kan inte ersätta gemensamma tullagstiftningen. Finlands egen tullag innehåller tullskatter och övervakning, tullens personregister, statistik på utrikes- och inrikeshandel, tullbrotts utredning och hur konfiskerade produkter hanteras. Vad beträffas tullskatter innehåller tullagen rubriker som t.ex. betalning av tullar, höjning av tullar och skatteplanering.

Det är alltså dessa lagar som bör följas då import från ett tredje land görs.

6.1 Tullklarering

Det finns fem olika tullklareringsformer;

- Ställa i tullförfarande
- Flytta till frilager
- Återexport bort från gemenskapen
- Förstöra i tullövervakning
- Överlåta till staten

För att produkterna skall införas i rätt tullklareringsform bör importören och speditören vara i kontakt med varandra redan före produkter anländer till landet. Rätt tullklaringsform bör anmälas 45 dagar efter att summariska deklARATIONEN har getts då det handlar om sjöfrakt och 20 dagar i andra fall. Som sjöfrakt räknas produkter som har kommit med ett fartyg antingen som styckegods, containers eller i en behållare. Som andra sätt räknas alla produkter som kommit med bil, järnväg, flyg eller posttransportering. Om inte tullklaringsformen ges inom utnämnda tiden börjar tullen antingen förfoga produkterna eller förstöra dem. (Hörkkö m.fl 2010 s.501)

Orsaken att det är viktigt att veta i vilken tullklaringsform produkterna skall sättas för att kunna i förväg förbereda de nödvändiga dokumenten t.ex. om godsen återexporteras från gemenskapen skall det finnas dokument på detta. Det är ytterst viktigt att veta tullklaringsformen då gods konsolideras. Då måste speditören som sköter om att omlasta godsen veta i vilken tullklaringsform godsen sätts. (Hörkkö m.fl 2010 s.501)

Vanligaste tullförfarandet vid import är överlåtelse till fri omsättning, då detta görs skall tulldeklaration lämnas in. Det finns en del andra tullförfarande sätt också t.ex. transiteringsförfarandet och lagringsförfarandet.

Att få produkterna till fri omsättning krävs det att hela importprocessen från att lägga produkterna till tullförfarandet till att tullens faktura har betalats är gjort. De som är Tullens registrerade kreditkunder betalar deras räkningar en viss överenskommen dag. (Hörkkö m.fl 2010 s.501)

Transport- och speditorsavtalen borde vara gjorda och importören skall granska om Tullen har t.ex. kvoter och importförbud för produkten som köps. Importören borde granska om det finns tullregleringar som t.ex.

- Kvoter
- Licensiering
- Importbegränsningar
- Importförbud

I själva handelsavtalet bör följande punkter vara nämnda;

- Pris på varorna
- Identifiering av varorna
- Leveranstid
- Leveransklausul (Incoterms 2010)
- Betalningsvillkor
- Hur varorna är förpackade
- Granskning av produkten
- Garantivillkoren
- Hur konflikter sköts
- Transportförsäkring

Det finns en del dokument som importören bör ha och kunna bevisa vid rätt tillfälle. Tulldeklareringen börjar då importören får veta av transportören att varan är på väg till landet. Det kan ske t.ex. per e-post, telefon eller med brev. Då det finns flera olika produkter i samma container skall importören vara medveten om det finns t.ex. importförbud, importbegränsningar eller utjämningstullar. Det är speciellt viktigt att vara medveten om begränsningarna och olika tullar för att då produkterna konsolideras kan det ta längre tid före godsen levereras till Finland från ursprungslandet. Utjämningstullar och kvoten kräver i kraft en viss dag och t.ex. kvoten av produkter fylls efter tullklareringen. Det betyder att om leveransen av produkterna tar två veckor längre att anlända till Finland på grund av konsolidering av godsen kan kvoten vara fylld eller antidumpningstullar i kraft. (Hörkkö m.fl 2010 s.515)

Själva produktens betalning kan ske redan före produkten har kommit fram till kunden och då finns det olika sätt att sköta saken;

- Banken har originala konossementen, var konossementen kan lösas ut
- Speditionsbolaget har som uppdrag att se till att betalningen sköts, då get spediti-
onsbolaget varorna mot konossementet eller kvitto på betalning
- Med postförskott, paketet bör betalas före posten löser ut den

Idag är nästan all import- och exportförtullning skött via internet. Då importören vill ha sina produkter i fri omsättning bör företaget/personen ge tulldeklaration till det stället där importören har gett summariska deklarationen. Datumet då tulldeklarationen görs är viktig för att det är dagen som bestämmer vilka regleringar som gäller för varan, t.ex. kvoter och antidumpningstullar. Som redan tidigare nämnt har importören 20 dagar på sig att göra tulldeklarationen då det gäller andra transportsätt än sjöfrakt som har 45 dagar på sig.

Efter att importören fått överlåtelsestillstånd från Tullen är produkterna som fått tillståndet berättigade att röra på sig fritt inom gemenskapens område. I elektroniska importförtullningen meddelas alla tullpositioner och deras tullvärde, koderna som gäller förfarandet och oftast skickas också fullständiga tulldeklarationen. Om allt är i skick och Tullen inte har något de vill veta/pröva på svarar Tullen med förtullningsbeslut.

Importören bör ha följande dokument för att kunna vara säker att produkterna är säkert i friomsättning;

- Handelsavtal
- Tullvärdedeklarationen (vid behov)
- Tulldeklarationen
- Beroende på tullagen
 - GSP-bevisning
 - Handarbetsbevisning
 - Importlicens
 - Ursprungslandets exportlicens
 - Förädlingsförfarandet
 - Importlicens
 - Ursprunglighetsbevisning

Då leveranser konsolideras och skickas med samma container är det viktigt att importören har klart vilka dokument behövs för att få godsens i friomsättning. Leveranserna kommer alla samtidigt som betyder att importören skall ha t.ex. GSP-bevisning från alla leverantörer för att produkterna är möjligt att få i fri omsättning inom en kort tid. Om importören börjar fråga efter olika dokument efter att godsens har anlänt till Finland kan det ta sin tid före importören får informationen som behövs och det leder till extra kostnader som t.ex. lagerkostnader. (Hörkkö m.fl 2010 s.515)

7 METODIK

I denna del av arbetet kommer jag att utreda hur jag fått svar på mina frågor. Jag kommer även att förklara skillnaderna på olika forskningsmetoderna och klargöra varför jag valt sättet.

Forskningsmetoden som förklaras till följande är kvantitativ och kvalitativ. Dessa två sätt skiljer sig från varandra en hel del men största saken som skiljer dessa två är resultaten man får då undersökningen görs.

7.1 Kvalitativ undersökning

Kvalitativ undersökning är något man gör då man vill studera ett fenomen som är omätbar i numerisk form. I kvalitativ undersökning måste forskaren själv dra subjektivt slutsatser baserat på sina svar. Det kan leda till ett mera djupt svar som ser helheten men ger också rum för feltolkningar. (E-delegationen 2012)

7.2 Kvantitativ undersökning

Kvantitativa undersökningens resultat är något som är mätbart och svaren kan presenteras numeriskt. Forskaren som gör undersökningen tolkar materialen samt resultaten objektivt.

För att kvantitativ undersökning skall ge så bra resultat som möjligt bör det finnas mycket information till hands. Ju mindre information som analyseras desto större är risken att resultaten inte ger en realistisk bild. (Begobsdrivenutveckling.se 2013)

7.3 Val av metod

Då undersökningen utförs kvalitativt vill man få fram forskarens personliga åsikter och svaren skall kunna ge information som inte är numerisk. Den kvalitativa metoden siktar på att ge mer djupare svar än med att använda kvantitativa metoden. Som redan tidigare nämnts ger kvalitativa metoden rum åt subjektiva åsikter som kan leda till feltolkade resultat.

I min undersökning är det inte meningen att hitta djupa svar och tolka dem, utan få svar på hur Onninen logistikkostnader är idag och vad det optimalt kunde vara. Det betyder att mina resultat kommer att vara i numerisk form och då är den kvantitativa undersökningsmetoden det lämpligaste alternativet.

8 UNDERSÖKNINGEN

8.1 Hur jag utförde min undersökning

Efter att jag jobbat på Onninen i ungefär 6 månader blev jag intresserad av hur effektiva vi är med vår logistik från Kina. Det var inte svårt att få tillstånd att undersöka hur de första tre kvartalen hade sett ut gällande import från Kina och dess logistikkostnader.

Jag fick en Excel-fil med varje leverans från Kina under 1.1.2015 – 30.9.2015. Informationen var relativt bra och det var lätt att analysera kostnaderna idag och få svar på vilka faktorer påverkar kostnader som vi har haft under de första tre kvartalen år 2015. Detta var inte mitt enda mål med forskningen, mitt mål var också att få veta hur mycket vi sparat pengar med sättet vi transporterar idag och hur mycket mer pengar vi kunde spara med att konsolidera leveranser.

Analyseringen av Excel-filen tog lång tid men efter sortering och analysering av hundratal rader fick jag mina resultat. Som resultat fick jag hur stora kostnaderna kunde vara i sämsta fall, idag och i bästa fall dvs. tre olika summor som visar hur nära vi ligger det optimala. Jag analyserade även mängden leveranser och i vilken form de är (FCL, LCL, Konsoliderade). Med hjälp av detta kan jag se hur olika sätten att frakta varor påverkar totala kostnaden.

Undersökningen baserade sig på verkliga leveranser som Onninen har haft. Det betyder att då jag konsoliderade frakter måste jag fungera inom vissa ramar för att de i verkliga livet också var möjliga att konsolideras. Jag konsoliderade inte leveranser som skett över en vecka från varandra och från olika städer. Leveranserna måste lämna samma hamn inom en vecka från varandra och vara på väg till samma plats för att jag kunde konsolidera dem. (Hörkkö m.fl 2010 s.519)

8.2 Priser som ingår i sjöfrakt från Kina.

Alla leveranser som görs från Kina med sjöfrakt är med leveransklausulen FOB. Till leveransklausulen FOB hör vissa kostnader till köparen och till följande kommer att utredas vilka olika kostnader som påverkar totala summan per leverans.

Alla följande kostnader hör till Onninen enligt leveransklausulen FOB i LCL och FCL leveranser.

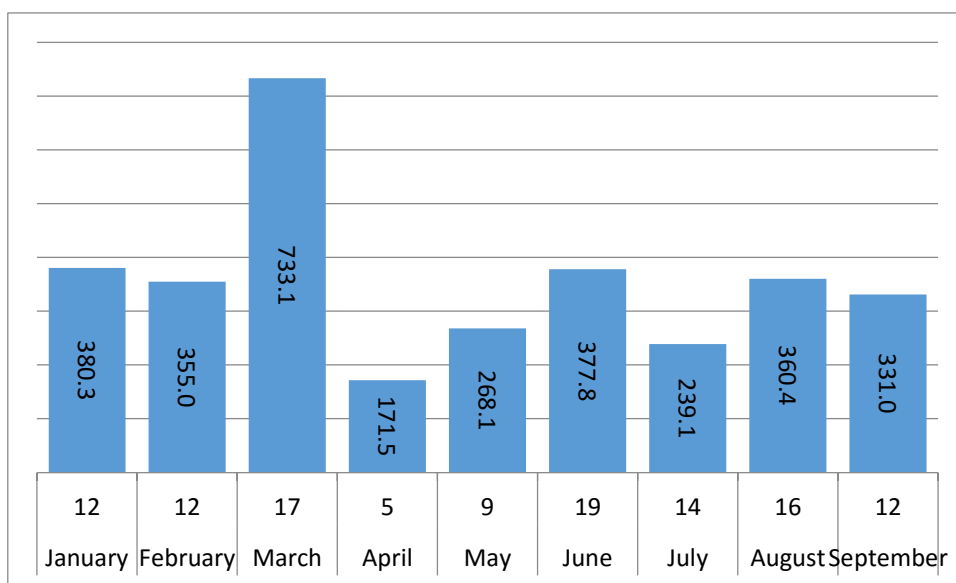
- Sjöfrakt
- Väntetid
- ENS ersättning
- LSC
- Container lossning och lyftning
- THC
- ENS
- Tullklarering
- Fortsatt varuleverans
- Terminal kostnad
- Överlåtelse kostnad

(Incoterms 2010)

8.3 FCL frakterna från Kina

FCL dvs. Full container load betyder att en hel, antingen 20- eller 40-fots container, har köpts för att transportera varorna. Det betyder inte ändå att containern skulle ha 100 % fyllnadsgrad. I Onninen fall är det oftast leverantören som kontaktar fraktföraren och meddelar hur mycket utrymme produkterna behöver. Leverantörens kunskap har alltså till en viss grad betydelse på hur mycket Onninen betalar för frakten.

8.3.1 Situationen nu i Onninen gällande FCL frakter



Tabell 1 Summa och mängd FCL frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy

Grafen ovanför visar hur mycket Onninen har betalat för FCL frakter per månad och hur många leveranser det fanns. Summan som kan ses i grafen är ändrad men alla summor som beskriver kostnaden är i rätt relation med varandra. Summorna nämnda i arbetet är fiktiva men baserar sig på verkliga summor och relationen mellan summorna är verklig.

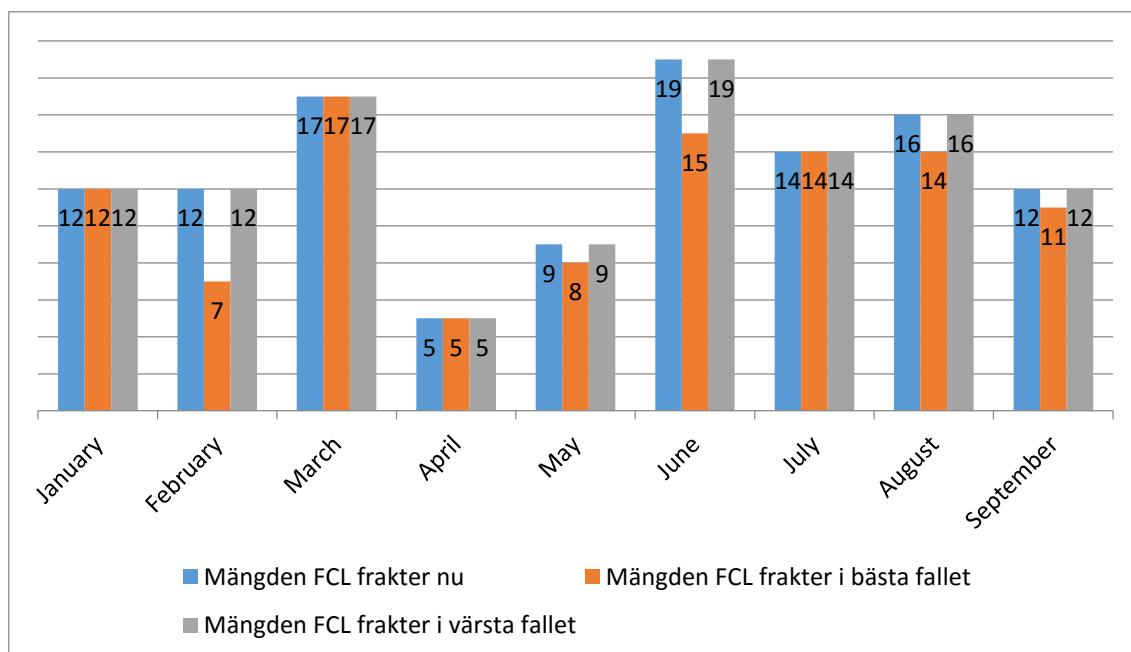
Det kan tydligt ses att i mars har det köpts mest under perioden som granskats. I mars fraktade Onninen 17 stycken antingen 20- eller 40-fots hela containers. Mars hade inte högsta antalet FCL frakter men värdet på leveranserna var högsta i mars.

Totalt fraktade Onninen 116 stycken FCL containers och i medeltal ungefär 13 containers per månad. Onninen betalade för FCL frakterna totalt 3 216,3 och i medeltal betalades 268 per månad och en container (20-eller 40 fots) kostade 27.72.

Pris per container är väldigt svår att räkna ut då priserna ändrar flera gånger i månaden. För att få tydliga svar presenteras endast containers medeltalpris.

8.3.2 Bästa och sämsta fallet gällande FCL frakter

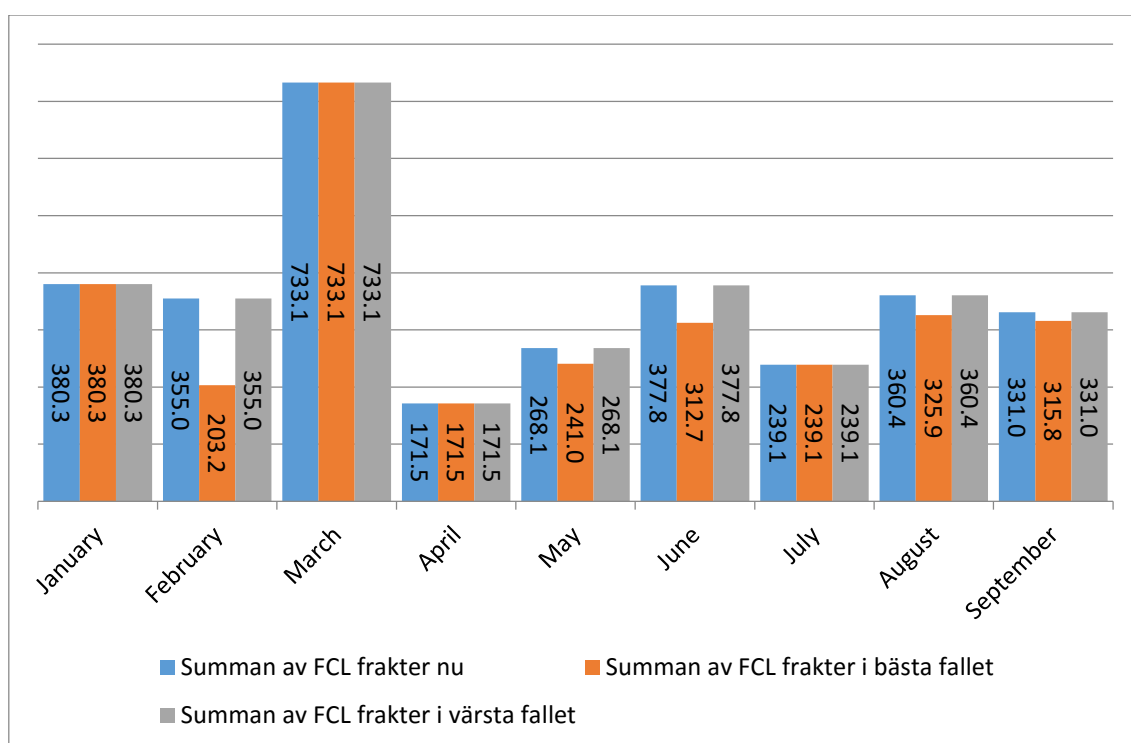
Som redan tidigare nämnts har jag analyserat bästa och sämsta fallet. Det betyder att jag har letat efter FCL frakter vars fyllningsgrad inte är hög och leveranser som kunde i teorin lagas ihop för att minska på kostnaderna. Det är inte alltid möjligt, ibland kan det hända att leveranser har en hög fyllningsgrad eller att det inte finns små leveranser som passar att lägga ihop med FCL leveransen enligt tidskraven.



Tabell 2 Bästa och sämsta fallet gällande mängden FCL frakter 1.12.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy

Grafen ovan till visar tre olika siffror per månad. Den blåa representerar hur situationen är just idag dvs. verkliga mängden FCL frakter. Den orange färgade stapeln representerar situationen i bästa fall dvs. då har jag hittat leveranser som har lagts ihop och hoppeligen minimerat transportkostnaderna. Den gråa stapeln visar sämsta fallet. Som det kan ses är gråa stapeln (sämsta fallet) och blåa stapeln (idag) samma varje månad, det är för att en full container kommer som en full container oavsett vad fyllningsgraden är. I sämsta fallet kommer en 20-fots container med en fyllningsgrad på 40 % och det gör det nu också. I bästa fallet ändrar FCL mängden pga. då har jag lyckats lägga ihop två eller fler FCL containers i en.

Totalt fanns det 116 FCL frakter och i bästa fallet har jag lyckats sänka mängden till 103, det betyder att jag har sänkt mängden FCL frakter med 13 stycken.



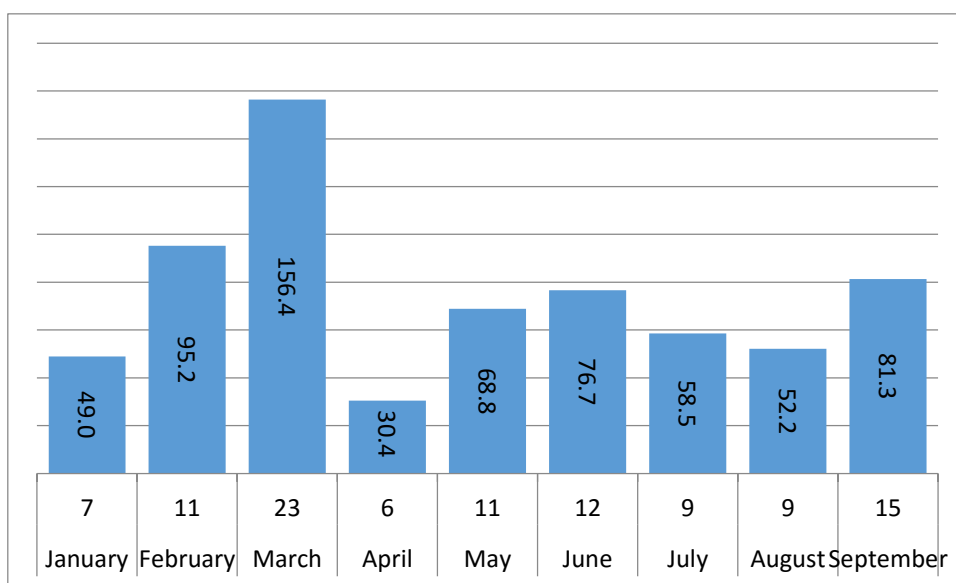
Tabell 3 Bästa och sämsta fallet gällande pris på FCL frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy

Grafen ovan till visar kostnaden per månad för FCL frakter i bästa fallet, idag och sämsta fallet. Totalt kostade det 3 216,3 i både sämsta fallet och idag att transportera FCL frak-

terna. För att jag lyckades minska på mängden FCL frakter i bästa fallet sjönk också kostnaden för FCL frakter. I bästa fallet kostar alla 103 stycken FCL frakter totalt 2 596,7, alltså en sänkning med 619,9 som motsvarar 19.26 % av totala FCL summan.

8.4 LCL frakterna från Kina

8.4.1 Situationen nu i Onninen LCL

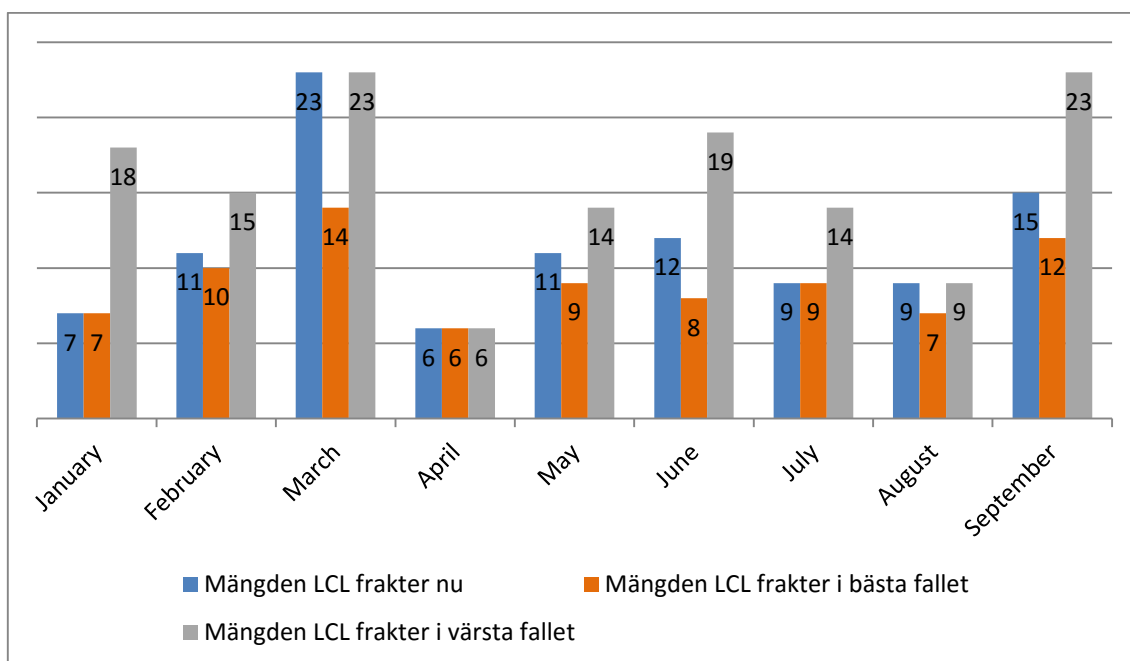


Tabell 4 Summa och mängd LCL frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy

Grafen ovan till visar hur situationen var i verkligheten de senaste tre kvartalen i Onninen gällande LCL leveranser. I mars skickades 24 stycken LCL leveranser vars värde var 156,4. Det motsvarar 23,3 % av totala summan pengar använt för LCL leveranser. I medeltal spenderade Onninen 74,3 per månad till att frakta LCL leveranserna.

Totalt hade Onninen 103 stycken LCL leveranser och deras kostnad var totalt 688,6. Förutom mars månaden var mängden leveranser relativt jämn, i medeltal skickades 11,4 leveranser per månad och medianen är 11 dvs. ungefär samma mängd varje månad.

8.4.2 Bästa och sämsta fallet gällande LCL frakter

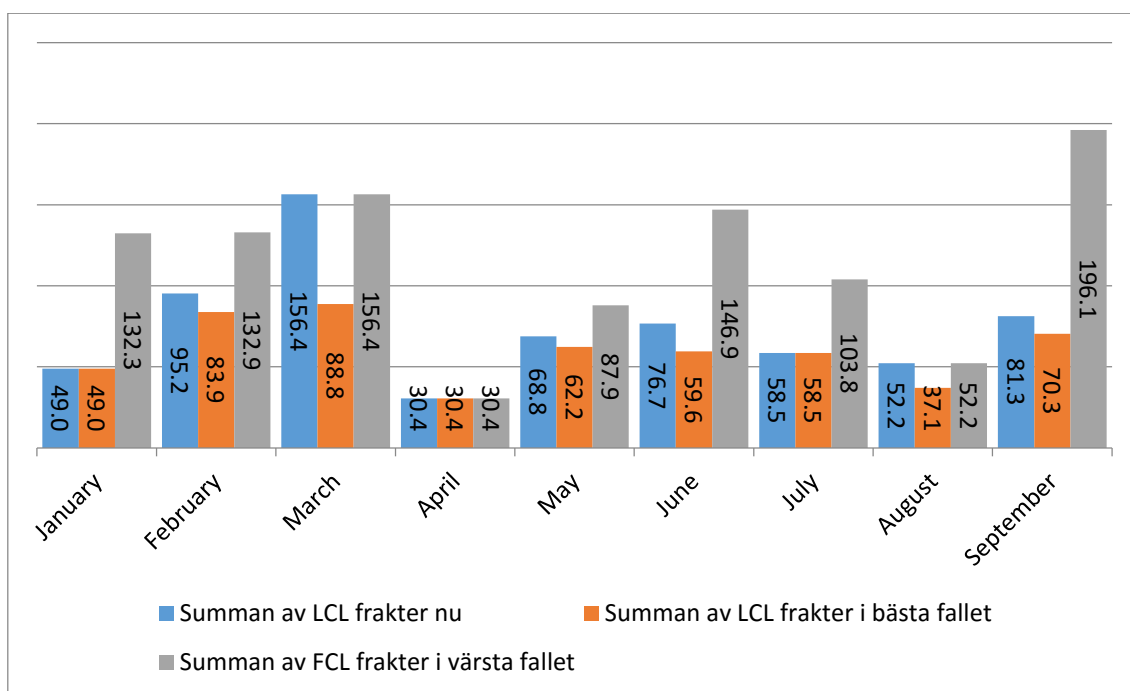


Tabell 5 Bästa och sämsta fallet gällande mängden LCL frakter 1.12015 - 30.9.2015 Onninen Oy

I grafen kan man se att sämsta situationen är då det finns många LCL frakter. Just nu har Onninen, som tidigare nämnts 103 stycken LCL frakter. I sämsta situationen skulle Onninen ha 141 LCL leveranser. Mängden LCL leveranser i sämsta fallet har ökat pga. att konsoliderade leveranser har tagits isär och det leder till fler LCL frakter. Orsaken att LCL frakter har tagits isär är för att räkna ut sämsta situationen, då måste konsoliderade frakter räknas som enskilda leveranser.

I bästa fallet skulle Onninen kunna ha 82 stycken LCL frakter. För att nå denna summa har LCL leveranser lagats antingen ihop med varandra eller ihop med FCL leveranser som har en låg fyllningsgrad som möjliggör att lägga mer gods i containern.

I medeltal skickades det 11,4 LCL leveranser per månad. I bästa fallet sjönk mängden till 9,1 LCL leveranser och i sämsta fallet steg mängden till 15,6 leveranser per månad. Skillnaden mellan mängden LCL leveranser per månad sjönk från 15,6 (sämsta fallet) till 9,1 (bästa fallet).



Tabell 6 Bästa och sämsta fallet gällande pris på LCL frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy

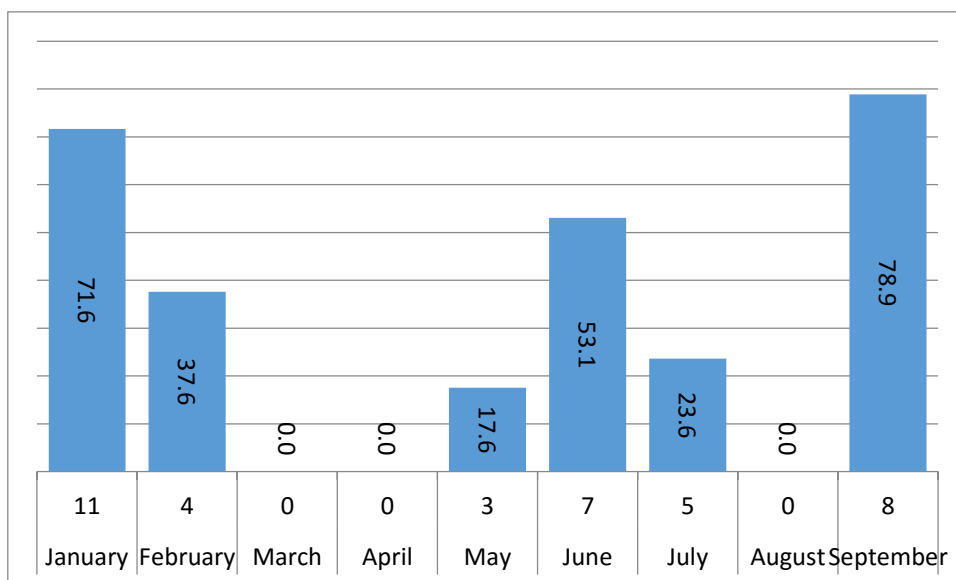
Summan av LCL frakter varier mycket då bästa situationen och sämsta situationen jämförs. Tre senaste kvartalen har Onninen betalat 668,6 för alla LCL leveranser. I medeltal kostade de 103 LCL leveranserna 6,49 per leverans.

I bästa fallet kunde Onninen betala 539,8 för alla LCL leveranserna vilket är 59.9 i månaden. Mängden LCL leveranser i bästa fallet är 82 stycken, kostnaden per LCL leverans i bästa fallet är 6,58. Det är en aning högre än vad situationen just nu är gällande kostnad per LCL leverans. Orsaken att priset per LCL leverans har stigit efter konsolideringen är att små leveranser är lättare att konsolidera med andra leveranser. Det leder till att små leveranser konsolideras och större LCL leveranser blir kvar då priset per leverans stiger.

Sämsta situationen är att Onninen skulle betala 1 039,1 av 141 leveranser, som är jämfört med bästa situationen 92 % mera.

8.5 Konsoliderade frakter från Kina

8.5.1 Situationen konsolidera frakter nu



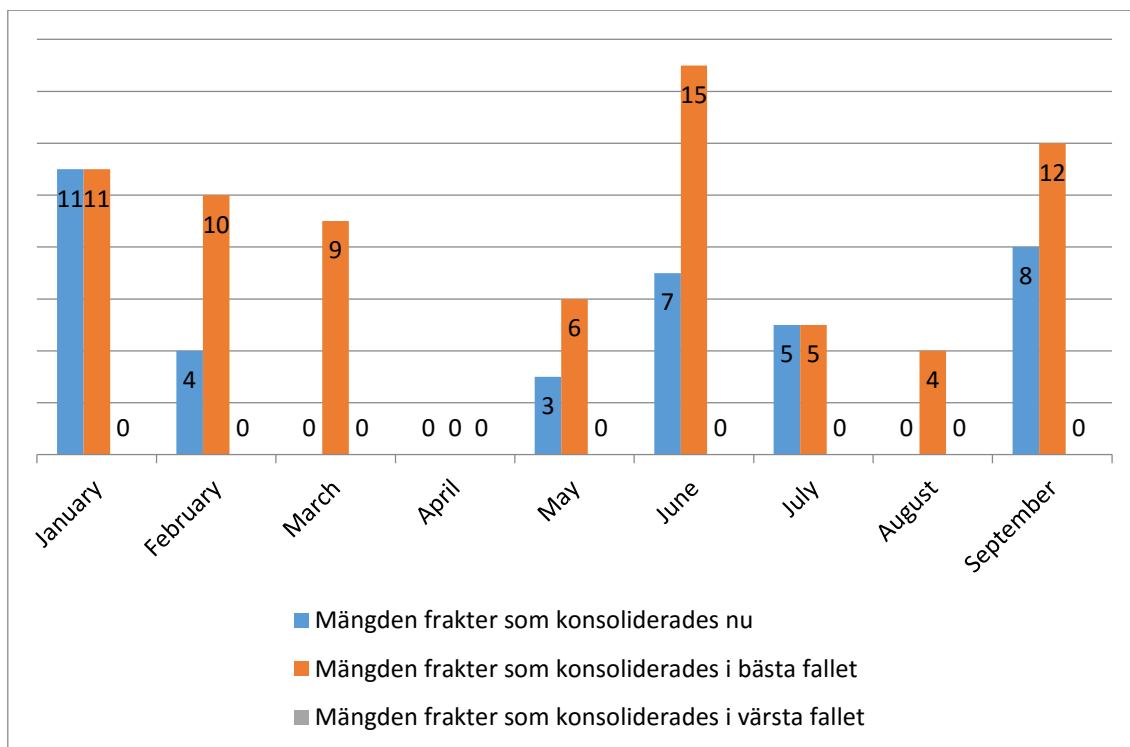
Tabell 7 Summa och mängd konsoliderade frakter 1.1.2015–30.9.2015 Onninen Oy

Bilden ovan visar både mängden leveranser som konsoliderats och summan per månad som konsoliderade leveranserna kostat. Den blåa stapeln berättar summan per månad gällande konsoliderade frakter. Konsoliderade frakter kan vara både FCL och LCL leveranser som lagats ihop. Det betyder att t.ex. i januari har Onninen haft 11 leveranser som konsoliderats och dessa 11 leveranser har kommit i 4 konsoliderade containers. Summan som visas i grafen visar kostnaden av dessa 4 konsoliderade containers. Numret under blåa stapeln visar mängden leveranser som konsoliderats.

Grafen visar att i mars, som var både LCL och FCL leveransernas mest aktiva månad, fanns det inte konsoliderade frakter. Konsolidering i september och januari har både enligt summan och mängden konsoliderade frakter varit störst. Det fanns tre månader då inga leveranser konsoliderades, mars, april och augusti.

Totala summan av konsoliderade frakter var 282,4, som är 31.3 per månad. Det är endast 6,7 % av den totala kostnaden av alla frakter. I medeltal fanns det 4,2 konsoliderade leveranser per månad.

8.5.2 Bästa och sämsta situationen gällande konsolidering

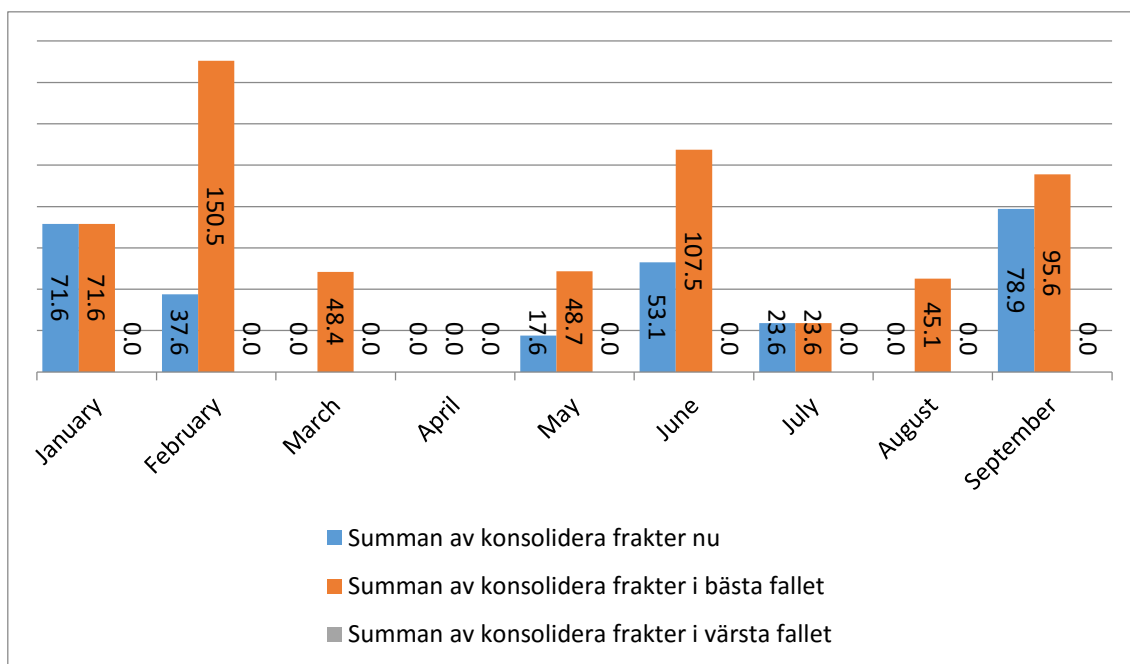


Tabell 8 Bästa och sämsta fallet gällande mängden konsoliderade frakter 1.12.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy

Här kan vi se mängder leveranser som konsoliderats i sämsta situationen, bästa situationen och idag. Som tidigare, den blåa stapeln representerar situationen nu. Den orange stapeln visar den bästa situationen och gråa stapeln (som inte syns) visar sämsta situationen. Orsaken till att den gråa stapeln inte syns är att alla konsoliderade frakterna har tagits isär för att nå sämsta situationen. I undersökningen analyseras sämsta situationen för att få en bild över konsolideringen situation idag.

I bästa situationen är det möjligt att konsolidera 72 stycken leveranser. Det är i medeltal ungefär 8 leveranser per månad. Summan består av både FCL och LCL leveranser, beroende på vilka leveranser som passade tidsmässigt och enligt volymen ihop.

I den nuvarande situationen konsoliderar Onninen 38 leveranser. Det betyder att i bästa situationen har 34 leveranser mer konsoliderats jämfört med situationen i sämsta fallet.



Tabell 9 Bästa och sämsta fallet gällande pris på konsoliderade frakter 01.01.2015 - 30.9.2015 Onninen Oy

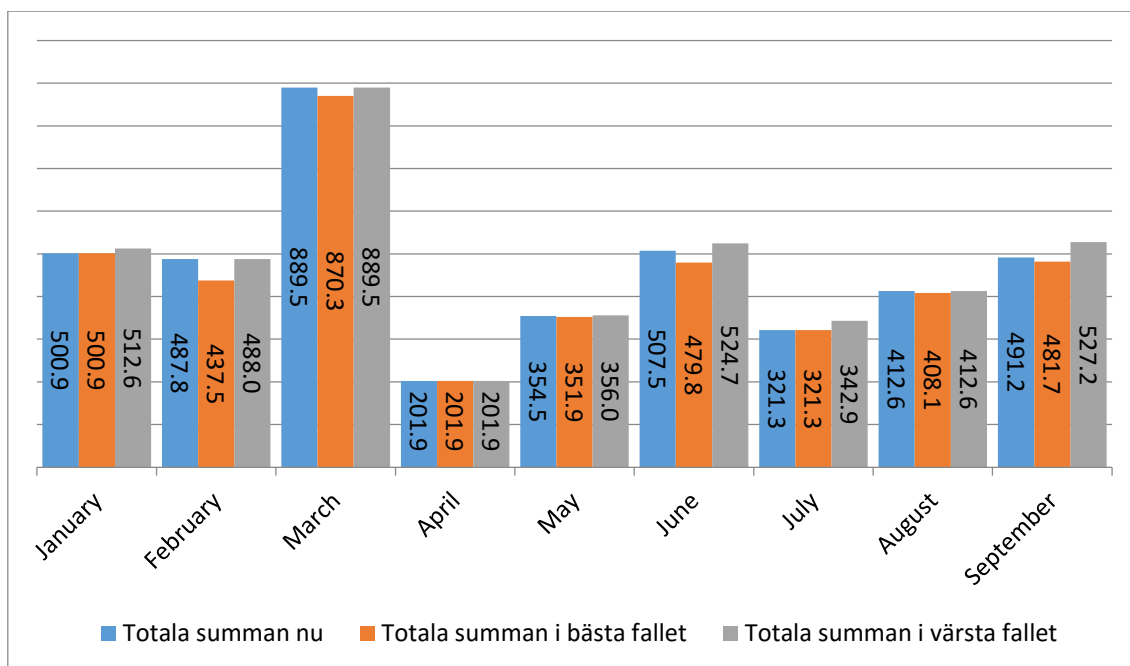
Grafen ovan visar tre olika situationer gällande kostnaden av konsoliderade frakter. Den blåa stapeln visar situationen nu, dvs. hur mycket konsoliderade frakterna kostar per månad. Den orange stapeln visar hur mycket konsoliderade frakterna kostar per månad i bästa fallet. Den gråa stapeln (som inte syns), visar situationen i sämsta fallet och som tidigare nämnts finns det inga konsoliderade leveranser i sämsta situationen.

I detta fall måste man läsa grafen på olika sätt. Ju större summa använt för konsoliderade frakter, desto mindre summa syns i både LCL frakter och FCL frakter. Det betyder att i bästa situationen är summan av konsoliderade frakterna högre än i sämsta situationen.

Resultaten visar att i februari samt juni var det möjligt att konsolidera största mängden leveranser. I bästa situationen var summan av konsoliderade leveranserna 591, i medeltal 65,6 i månaden. Situationen nu är att Onninen konsoliderar frakter med 282,3 totalt som är 31,4 i månaden. Det betyder att summan av konsoliderade frakterna har stigit med 47.7 % från situationen nu till bästa situationen.

I resultaten kan vi se att i april fanns det inga leveranser som kunde konsolideras. I februari och juli fanns det inte mer leveranser att konsolidera än vad Onninen konsoliderar idag.

8.6 Totala kostnaden av leveranserna



Tabell 10 Totala kostnader för frakterna månadsvis

I grafen ovan ser vi resultaten av totala kostnaden per månad. Dessa staplar innehåller alla leveranser från perioden 1.1.2015 – 30.9.2015. Som tidigare, den blåa stapeln representerar totala summan nu, den orange stapeln representerar situationen i bästa fallet och gråa stapeln visar sämsta situationen.

Resultaten visar att gråa stapeln dvs. sämsta situationen är en aning större än de andra varje månad. Totalt var summan i sämsta fallet 4 255,4 som är 472,8 i månaden. I bästa fallet var summan 4 053,5 som är 450,4 i månaden. Situationen just nu är att Onninen betalar 4 167,3 totalt som är 463,0 i månaden. Det betyder att skillnaden mellan sämsta situationen och bästa situationen är 4,99 %.

Skillnaden mellan situationen just nu och bästa situationen är att totala summan sjunker med 2,8 %.

9 SLUTDISKUSSION

Jag har nu gjort graferna och fått resultaten av hur konsolidering påverkade logistiska kostnader. Jag har fått se en sammanställning av tre olika scenarion och en sammanställning av resultaten i olika grafer. Resultaten visade att det är möjligt att minska på kostnaderna genom att konsolidera leveranser.

Syftet med denna analys var att undersöka om konsolidering påverkar Onninen OY:s logistiska kostnader. Genom att analysera tre kvartals data har jag lyckats få ett resultat som baserar sig på verklig information och därför anses vara trovärdiga resultat.

Resultaten var att Onninen kunde spara 2,8 % av logistikkostnaderna och i sämsta fall skilde sig priserna 4,99 %.

Dessa summor jag har fått genom att granska informationen om leveranser som gjorts tidigare. Det betyder att jag inte har haft möjligheten att ändra på datumen då leveransen skickas och med detta kunde eventuellt nå ännu större besparingar. Allt som allt fanns det ungefär 1000 rader med information som skulle analyseras och räknas ut vilka kostnader det uppstår beroende på situationen.

Transportföretaget som Onninen använder har konsoliderat en del av leveranserna redan tidigare. Orsaken varför alla leveranser som kunde konsolideras inte är konsoliderade är att i vissa situationen har informationen om att godsens färdiga inte nått transportföretaget i tid, och därmed har inte företaget hunnit planera konsolidering.

Onninen använder sig av flera olika leverantörer i Kina och därmed finns det också flera olika att kommunicera med dessa leverantörer. En annan orsak varför transportföretaget som Onninen använder sig av inte har konsoliderat alla leveranser är att vissa leverantörer inte vill att det finns andra leverantörers produkter i samma container.

Produktens egenskaper påverkar också om det är möjligt att konsolidera godsens eller inte. Om godsens är benägen att gå sönder och är t.ex. långa fyller dessa gods inte hela containern enligt volymen, och i verkligheten är det inte möjligt att tillägga andra gods i samma container.

Jag har iakttagit detta genom att analysera leveranser och vilka gods som leveranser innehåller. Om varorna har varit sådana som enligt statistiken har en låg fyllningsgrad men kräver hela containern för att inte förstöras, har jag inte konsoliderat dessa varor.

I teoridelen skrev jag att genom konsolidering kan importören nå 33 % besparing genom att konsolidera. Enligt min analys kan Onninen nå 4,99 % lägre kostnader genom att konsolidera. Orsaken till att procenten inte är så hög som enligt teorin det borde vara, är att Onninen OY:s leveranskostnad består av FCL leveranser. Det fanns ungefär lika många LCL leveranser som det fanns FCL leveranser. Summan som användes till FCL är betydligt större än på LCL. Det leder till att då LCL leveranser konsolideras är det procentuellt inte så betydande

FCL leveranser är väldigt mycket svårare att konsolidera. Oftast är fyllningsgraden färdigt så hög att två containers inte kan sättas ihop. För att nå bättre besparingar måste inköparna planera bättre vad som beställs och när. Genom att bättre planera inköpen kan transportföretaget konsolidera leveranserna. Om inköparna vet deras årliga behov för varorna, kan det vara ändamålsenligt att planera när produkterna beställs och hur mycket det beställs per gång. Jag tror att genom bättre planering av inköpen kan Onninen nå ännu högre besparingsgrad genom att konsolidera.

Priserna på FCL och LCL frakter varierade mycket under 1.1.2015 – 30.9.2015. Priset på sjöfrakten varierade med flera hundra procent under tidsperioden då analysen gjordes. Det betyder att då priserna varier mycket, varier också lönsamheten av att konsolidera leveranser. Om sjöfrakten för LCL är väldigt låg kan det vara lönsamt att ta leveranser skilt. Under tidsperioden jag analyserade leveranserna fanns det veckor då det inte fanns en skillnad mellan konsoliderade leveranser och LCL leveranser.

Till sist och slut visar forskningen att Onninen har ett effektivt sätt att transportera godsen från Kina till Finland. Om förbättringsförslag skall ges, skulle jag föreslå att satsa på inköpet och planera när och vilka mängder som köps in noggrannare.

9.1 Personliga reflektioner

Det här arbetet har gett mig en bättre överblick över hur sjöfrakt från Kina fungerar. Jag har fått studera hur olika priser påverkar lönsamheten av fraktande, och vilka olika faktorer som påverkar totala transportkostnaden.

Eftersom jag har jobbat hos Onninen i några månader före jag började med detta arbete hade jag en uppfattning om helheten och hur import från Kina fungerar. Efter detta arbete har jag fått en djupare insyn på vad som berör import och hur det sköts i verkligheten.

Själva forskningen till Onninen var lyckad, med denna forskning kan vi se att transporten av gods från Kina är rätt effektiv och det behövs inte göra några drastiska ändringar. Det finns utrymme för förbättring, som min forskning visar, men överlag är transportkostnaderna på acceptabel nivå.

Genom att analysera sjöfrakter och import av produkter blev jag även mer intresserad över hur inköp fungerar. Med god planering av inköp är det möjligt att spara stora summor i transportkostnaderna. Jag hoppas att hitta projekt där jag kan få en djupare inblick hur inköparna fungerar och vilka faktorer de måste ta till hänsyn till då de bestämmer t.ex. mängden och tiden då gods beställs.

10 KÄLLOR

Böcker:

Bryman, Alan; Bell, Emma. 2005, Företagsekonomiska forskningsmetoder, Malmö: Liber Ekonomi, 621 s

Consolidation of MOBAGS; The quest for efficiency in logistics operations. Kettunen E, Lintunen J, Lu W & Kosonen R (2008). Suomalaisyritysten strategiat Kiinan muuttuvassa toimintaympäristössä. S. 255

Hörkkö, Heli; Koskinen, Harri; Laitinen, Petri; Mattsson, Margit; Ollikainen, Jari; Reinikainen, Antti & Werdermann, Rauli. 2010. Huolinta-alan käsikirja. S. 514

Jouni Karhunen; Reijo Pouri; Jouko Santala. 2008. Kuljetukset ja varastointi –järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. S. 199 - 204

Karhu K. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: Edita Prima. s. 35–37

Liu, Binglian. Contemporary Logistics in China: Consolidation and Deepening.
Ritvanen, Virpi; Inkiläinen, Aimo; von Bell, Anders & Santala, Jouko. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. s.252

Svensson, Bo; Westman, Gunnel & Eliasson, Anders (2004) Importhandboken – Grundläggande information och vägledning.

P. Gupta and P. K. Bagchi. Inbound freight consolidation under just-in-time procurement: application of clearing models. S. 74- 94

Patrick Jonsson; Stig-Arne Mattson, 2005. Logistik. S. 399–408

Elektroniska källor:

Aalto, 2013. Suomen ulkomaankauppa Kiinan kanssa hienoisessa kasvussa. Tillgänglig: http://cemat.aalto.fi/fi/electronic/prospects/china/chapter_14/ Hämtad: 20.11.2015

Vägledning för behovsdriven utveckling, 2013. Kvantitativa metoder. Tillgänglig: <http://www.behovsdrivenutveckling.se/verktyg/metoder/kvantitativa-metoder> Hämtad: 6.12.2015

E-delegation, 2013. Kvalitativa metoder. Tillgänglig: <http://www.behovsdrivenutveckling.se/verktyg/metoder/kvalitativa> Hämtad: 6.12.2015

Businesspundit, Deconsolidation. Tillgängligt: <http://www.businesspundit.com/encyclopedia/investing/deconsolidation/> Hämtad: 17.11.2015

Conship, 2010. Incoterms 2010. Tillgänglig: <http://www.conship.biz/glossary.aspx?year=2010> Hämtad: 6.12.2015

Finncontainers, 2013. Tillgänglig : https://mail.finncontainers.fi/wiki.nsf/dx/Kontin_historia Hämtad: 6.12.2015

Hanson Logistics, 10 Benefits of Hanson Velocities™ Multi-Vendor Load Consolidation. Tillgänglig: <http://www.hansonlogistics.com/10-benefits-of-mvc.html> : Hämtad: 17.11.2015

Inbound logistics, 2010. Containing Ocean Costs. Tillgänglig: <http://www.inbound-logistics.com/cms/article/containing-ocean-costs/> Hämtad: 24.11.2015

Incoterms, 2011. Incoterms. Tillgänglig: <http://www.incoterms.se/> Hämtad: 10.10.2015

Logistiikkaselvitys 2014, Turun kauppakorkeakoulu. Tillgänglig: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-249-375-0> Hämtad: 17.11.2015

MIQ logistics, 2012. The rippling benefits of origin consolidation. Tillgänglig: http://www.miq.com/wp-content/uploads/2014/06/MIQ_ORIGINCONSOLIDATION_WHITEPAPER.pdf Hämtad: 10.10.2015

MCR. 40 Fots container. Tillgänglig: <http://www.mcr.se/40-fots-container1/> Hämtad: 6.12.2015

MCR. 20 Fots container. Tillgänglig: <http://www.mcr.se/20-fots-container/> Hämtad: 6.12.2015

Onninen Oy, 2015. Vuosikertomus 2014. Tillgänglig: [http://www.e-julkaisu.fi/onni-
nen/vuosikertomus-2014/](http://www.e-julkaisu.fi/onni-
nen/vuosikertomus-2014/) Hämtad: 4.12.2015

OV Lahtinen Oy, 2014. Konttien historia. Tillgänglig: [http://www.ovlahtinen.fi/kontit-
historia/](http://www.ovlahtinen.fi/kontit-
historia/) Hämtad: 6.12.2015

Primelog, 2013. Automatisk optimering av transporter. Tillgänglig: http://www.mynewsdesk.com/se/unitedlog/blog_posts/automatisk-optimering-av-transporter-20711 Hämtad: 20.11.2015

Posten, 2011. Logistikordboken. Tillgänglig: <http://www.posten.se/img/cmt/PDF/logistikordboken.pdf> Hämtad: 20.11.2015

Tulli, 2014. Suomen ja Kiinan välinen kauppa. Tillgänglig: http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/kiina14/liitteet/2014_M13.pdf Hämtad: 12.11.2015

Yle, 2015. Kiinan talouskasvu hidastui enemmän kuin vuosiin, mutta odotettua vähemmän. Tillgänglig: http://yle.fi/uutiset/kiinan_talouskasvu_hidastui_enemman_kuin_vuosiin_mutta_odotettua_vahemman/7747595 Hämtad: 10.10.2015