



Konsolidering

Utmaningar för att uppnå kostnadseffektiva LCL frakter från
Kina till Finland

Wilhelm Saurén

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	
Författare:	
Arbetets namn:	Konsolidering
Handledare (Arcada):	Robert Henriksson
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Konsolidering är ett viktigt verktyg i en leveranskedja. Ändå finns det få studier om varför det uppstår tom luft i konsolideringsprocessen. Syftet med examensarbetet är att undersöka vilka saker bidrar till att det uppstår tom last vid konsolidering av leveranser från Kina till Finland med LCL containrar. Arbetet är avgränsat till konsolideringen av leveranser i en LCL container som lastas i Shanghai. I leveransprocessen är arbetet avgränsat till när speditören tar emot ett uppdrag från sin kund till att LCL containern stängs. Fokuset på arbetet är att studera händelserna som tidsmässigt sker inom denna del ur en speditörs synvinkel. Den empiriska delen svar på forskningsfrågan dvs. utmaningar för att uppnå kostnadseffektiva LCL frakter från Kina till Finland. Metoden som man har tillämpat i arbetet är en kvalitativ studie i form av semistrukturerade intervjuer med respondenter från en speditör. Samtliga respondenter har lång erfarenhet om konsolidering. Intervjuerna utfördes per telefon på grund av Covid-19 pandemin. Resultatet indikerar att informationsflödet mellan säljaren och avgångslandets agent har brister och detta leder till att en LCL container inte blir effektivt lastad. Respondenterna ansåg att det behövs en bättre kommunikation mellan avgångslandet och ankomstlandet för att skapa en fungerande och en effektiv konsolideringsprocess.</p>	
Nyckelord:	Konsolideringsprocess, LCL, Logistik, leveranskedja, materialflödet
Sidantal:	44
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	
Identification number:	
Author:	
Title:	
Supervisor (Arcada):	
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>Consolidation is an important tool in a supply chain. Nevertheless, there are few studies on why empty air is created in the consolidation process. The purpose of the thesis is to study which things contribute to the creation of an empty load in consolidating deliveries from China to Finland with LCL containers. The work is limited to the consolidation of deliveries in a LCL container that is loaded in Shanghai. In the delivery process, the work is limited to the time when the forwarder receives an order from a customer to the moment when the LCL container is closed. The focus of the work is to study the events that occur within this period from a freight forwarder's point of view. In the empirical part of the work, the study looks for answers to the research questions, i.e. challenges to achieve a cost-effective LCL freight from China to Finland. The method that is applied in the work is a qualitative study with semi-structured interviews. All the respondents have a long experience in consolidation. The interviews were conducted by telephone due to the Covid-19 pandemic. The result indicates that the communication between the seller and the country of departure agent is deficient and this can result to an LCL container not being efficiently loaded. The respondents considered that better communication is needed between the country of departure and the country of arrival to create a functioning and an efficient consolidation process.</p>	
Keywords:	Consolidation process, LCL, Logistics, supply chain, material flow
Number of pages:	44
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1	INLEDNING	7
1.1	Problemformulering	8
1.2	Syfte	8
1.3	Avgränsningar	8
2	TEORI	9
2.1	Konsolidering	9
2.1.1	<i>Fördelarna med konsoliderad frakt</i>	10
2.1.2	<i>Utmaningar med konsoliderad frakt</i>	10
2.1.3	<i>Informations-, penga- och materialflödet</i>	10
2.2	Relevanta aktörer vid konsolideringen	11
2.2.1	<i>Säljaren</i>	11
2.2.2	<i>Köparen</i>	11
2.2.3	<i>Transportörer och lastare</i>	11
2.2.4	<i>Speditörer</i>	12
2.3	FCL och LCL	13
2.3.1	<i>Nackdelar med LCL</i>	14
2.3.2	<i>Fördelar med LCL</i>	14
2.4	Leveransprocessen av en LCL container	14
2.5	Hamnar	15
2.5.1	<i>Terminal</i>	15
2.6	Avtal och dokument	16
2.6.1	<i>Handelsavtal</i>	16
2.6.2	<i>Avtal och kontrakt</i>	16
2.6.3	<i>Kundens köporder</i>	17
2.6.4	<i>Säljarens faktura</i>	17
2.6.5	<i>Incoterms och försäkring</i>	19
2.6.6	<i>Dokument som speditören utger</i>	19
2.6.7	<i>Övriga dokument</i>	20
3	METOD	20
3.1	Kvalitativ forskningsmetod	20
3.2	Primärdata och sekundärdata	21
3.3	Val av respondenter	21
3.4	Tillvägagångssätt	22
4	RESULTAT	22
4.1	Konsolideringsprocessen	23

4.2	Utmaningarna i konsolideringsprocessen	23
4.3	Varför fylls inte en LCL container fullt?	24
4.4	Vilka problem uppstår då när en LCL-container inte blir fullastad.....	24
4.5	Vilka aktörer är nyckeln till att lösa problemet?	25
5	DISKUSSION	25
5.1	Metoddiskussion	25
5.2	Resultatdiskussion.....	26
5.3	Förslag för fortsatt forskning.....	27
6	KONKLUSIONER.....	27
Källor	.....	28
Bilagor	.....	32
Bilaga 1	.....	32
Bilaga 2	.....	34
Bilaga 3	.....	35
Bilaga 4	.....	Error! Bookmark not defined.

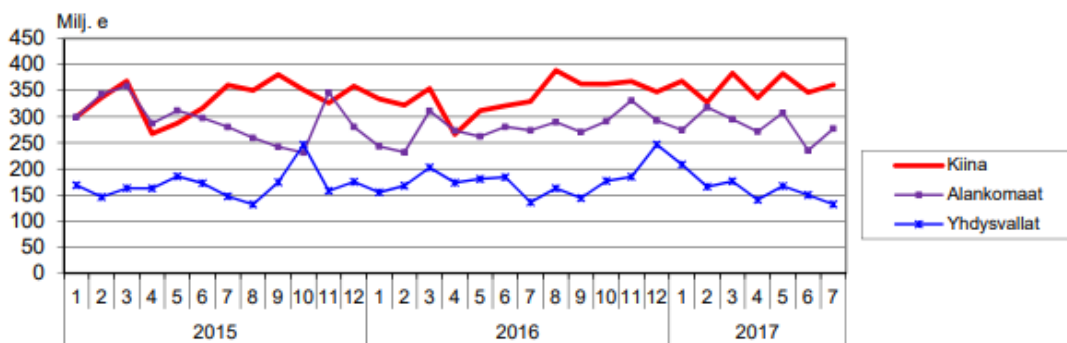
Figurer

Figur 1.Importen från Kina, Holland och USA till Finland per månad 2015-2017 (Tulli 2017)	7
Figur 3, Information- penning- och materialflödet (Logistiikan maailma 2020).....	17

1 INLEDNING

Från och med 2006 har importen från Kina varit väldigt stabil och enligt Finlands tull har värdet av all import till Finland år 2017 uppgått till 62 miljarder euro. Detta var en tillväxt på 13 % från år 2016. (Elinkeinoelämän keskusliitto, 2018) Kina är det fjärde största importlandet till Finland och har varit det i en längre tid. I figur 1 ser man att importen från USA har minskat, medan importen från Kina och Holland har ökat. Det största värdet på importen från dessa tre länder är från Kina. (Tulli 2018)

Kuvio 5. Tuonti Kiinasta, Alankomaista ja Yhdysvalloista kuukausittain 2015-2017 (tammi-heinäkuu)



Figur 1. Importen från Kina, Holland och USA till Finland per månad 2015-2017 (Tulli 2017)

Kina är världens största exportland och en allt större del av våra dagliga varor är tillverkade där. Allt flera produkter produceras i Kina för att de har billigare arbetskraft på grund av lägre utbildningsnivå. På grund av de långa avstånden har sjötransporterna en nyckelroll i hela importsystemet mellan Finland och Kina. (Ritvanen 2011 s. 175–176)

Transportkostnader är en av de största kostnadsslag som företag har. Om företag eller speditörer inte planerar leveranskedjan rätt kan transportkostnaderna på varan uppgå till 50 % av varans pris som betalas av kunden. Sämre planering minskar alltså på företagets konkurrenskraft på marknaden. (Murray 2019)

Finlands ekonomiska välfärd bygger på utrikeshandeln. Ungefär 40 % av Finlands bruttohandel kommer från import. Finlands största handelspartners är Tyskland, Sverige, Ryssland och Kina. Transporterna mellan dessa länder bedrivs främst till sjöss. Under

2015 importerade Finland 77 % av gods med sjöfrakt. Finlands viktigaste importerade varor är råvaror, energiprodukter och investeringsvaror. Det finns 17 hamnar i Finland som uppnådde lastvolymen på över en miljon ton år 2015. Upp till 80 % av allt lastflöde passerade genom de tio största hamnarna. De sex största hamnarna i Finland är Sköldvik, Fredrikshamn, Kotka, Helsingfors, Nådendal, Raumo och Karleby. (Logistiikan Maailma 2016)

Jag arbetar som speditör och hanterar mycket med transporttrafik mellan Kina och Finland. Därför är jag intresserad av att utöka mina insikter om sjötransport från Kina.

1.1 Problemformulering

En betydande del av varorna från Kina fraktas i containers. Därför är det mycket viktigt att lasta och fylla på en container effektivt. I sjöfrakter finns två kategorier av containrar. En *Full Container Load* (FCL) är en container med gods till en enda mottagare. I detta fall påverkar endast mottagaren hur full containern blir lastad. En *Less Container Load* (LCL) är en container i vilken gods lastas till flera olika mottagare. Här är det flera aktörer som påverkar hur full containern blir, dvs hur väl konsolideringen av flera separata leveranser lyckas. När det skeppas last som har tomrum uppstår det transportkostnader som direkt gör varan dyrare. En annan negativ följd är inverkan på miljön, då man förbrukar bränsle för att föra fram tom last. (XChange 2020) För att undvika högre transportkostnader per fraktenhet som tom last förorsakar, måste man lyckas väl med konsolideringen. För att uppnå detta måste man först ha kunskap om element som hindrar fullastning av en LCL container.

1.2 Syfte

Syftet med detta arbete är att undersöka vilka faktorer bidrar till att det uppstår tom last vid konsolidering av leveranser från Kina till Finland med LCL containrar.

1.3 Avgränsningar

Arbetet är avgränsat till konsolideringen av leveranser i en LCL container som lastas i Shanghai. I leveransprocessen är arbetet avgränsat till aktiviteterna som börjar från att en

speditör tar emot ett uppdrag från sin kund till den stund då en LCL container stängs och är klar för avfärd. Arbetets fokus är att studera de händelserna som tidsmässigt sker inom denna del ur en speditörs synvinkel.

2 TEORI

I detta kapitel kommer jag att gå igenom olika delmoment i konsolidering. Processen i konsolideringskedjan är viktiga pga. de olika aktörerna som är inblandade i hela processen. Dessutom undersöker jag hur speditörsbolag kan stå till hjälp med olika element i logistikbranschen. Inget företag kan göra allt på det mest effektiva sättet och därför är det mycket vanligt att vända sig till speditörer som gör svåra arbetet som är relaterat med export och import.

Importprocessen från Kina har förbättrats med åren och i dagens läge är det inte svårt att importera från Asien. Nya internationella regleringar som står i kraft underlättar processen för olika avtal som görs för att importera från Kina. Spedition är en gren inom ekonomisk verksamhet som inte omfattas av korrekt enhetlig lagstiftning. Detta är orsaken varför de nordiska länderna har utvecklat standardvillkor. De senaste NSAB villkoren är från 2015. NSAB-villkoren används enbart av leveranssektorn och definierar speditörernas och entreprenörernas rättigheter och skyldigheter. Dessa villkor definierar också speditörernas ansvar av olika transportkonventioner och regler. (Huolintaliitto 2020)

2.1 Konsolidering

Konsolidering av transporter går ut på att fylla en container med gods som inte fyller en full container. En LCL container används för att konsolidera leveranser. Då en LCL container når destinationshamnen, separeras leveranserna och transporteras vidare till mottagarna. (Baklenko 2017)

2.1.1 Fördelarna med konsoliderad frakt

Kostnadsbesparingar är en av de största fördelarna med konsolidering. Om man transporterar gods som endast tar upp en del av containern så måste man ändå betala för hela containern. Konsolideringstjänsterna sammanställer många olika leveranser som transporteras till samma destination. Kunden betalar endast för den plats som frakten tar i containern. Konsolideringen tillämpar modeller som gör det möjligt att utföra konsolideringen effektivt, utan onödig hantering av godset. Med mindre beröringspunkter finns det en mindre möjlighet att produkterna skadas. (Baklenko 2017)

2.1.2 Utmaningar med konsoliderad frakt

Att hitta en lastbärare som är villig att transportera konsoliderad frakt kan vara besvärligt, alla transportörer är inte villiga att transportera konsoliderad frakt på grund av den komplicerade utmaningen att lasta containers. Debitering av konsolideringstjänster kan vara komplicerat och man måste vara säker på att transportören debiterar för rätta tjänster som krävs för att exempelvis flytta gods till terminalen. Kombinerade transporter kräver mer organisering och planering, och som leverantör måste man vara medveten om prissättningsmetoder, mått, tidtagning och andra detaljer som att transportera godset till konsolideringscenter. (Baklenko 2017)

2.1.3 Informations-, penga- och materialflödet

Det är mycket viktigt att informationsflödet är i ett bra skick. I hela logistikflödet går materialflödet till en början från leverantörer till kunder, och information och penningflödet från kunder till leverantörer. För att använda sig av en effektiv logistisk lösning måste informationen förmedlas från leverantören till kunden, detta är orsaken till att penningflödet, materialflödet och informationsflödet rör sig i kors mellan parter. (Logistiikan maailma 2020)

Materialflödet består av transport och lagring av gods. Om materialflödet fungerar effektivt blir leveranstiderna korta vilket leder till en högre kundnöjdhet. Materialflödet kräver även att informationsflödet fungerar snabbt och felfritt. (Logistiikan maailma 2020)

Penningflödet är den kompensationen som betalar för råvaror och andra produkter. Vanligtvis är penningflödet bakom materialflödet. Kapital är bundet i varor som transporteras till olika terminaler och lager. Transportkostnaderna är en av de viktigaste kostnadsfaktorerna i pengaflödet, därför befinner sig förpackning och planering av logistikkedjan högt bland prioriteringarna. Man kan dela upp logistikkostnader på följande sätt: Transportkostnader, lagringskostnader, administrationskostnader, förpackningskostnader och kapitalkostnader. Se figur 3. (Logistiikan maailma 2020)

2.2 Relevanta aktörer vid konsolideringen

2.2.1 Säljaren

Säljaren kan vara en tillverkare, en grossist eller en distributör. Säljaren skickar tillverkade gods till andra organisationer. Tillverkare tillverkar varor som distribueras till marknaden via leveranskedjan. Aktörer i leveranskedjan köper varor från tillverkare för att sälja och distribuera dem vidare. En tillverkare kan köra ut varorna själv eller anlita ett logistikföretag för att ta hand om transporten. (Blume 2020)

2.2.2 Köparen

En köpars ansvar är att handla vid rätt tidpunkt och övervaka transportererna och lagerföringen. Analysen av offerter och leverantörer måste utföras i stor utsträckning för att känna till alla möjliga sidor hos den potentiella partnern och granska grundligt leverantörernas egna aktiviteter och processer. (Soluparts 2020)

2.2.3 Transportörer och lastare

För hantering av materialflödet behövs företag som sköter om transporter, lastningar och avlastningar av containrar. Dessa företag lastar och lossar fraktcontainern mellan fartyg, lastbilar och järnväg och kan också transportera dessa intermodala containrar nedströms i leverantörskedjan. Det finns företag som har specialiserat sig endast på hanteringen av

intermodala containrar. Dessa innebär att företag lastar och lossar fraktcontainrar samt transporterar dem vidare i leveranskedjan. (Blume 2020)

2.2.4 Speditörer

Speditörer ansvarar över transporttjänster, lagring av gods, stuvningstjänster och tullklaring. Speditörer har en skyldighet att informera kunden om gods har skadats under transport eller försenats. Speditörer i Norden ligger under NSAB 2015 bestämmelserna, dessa bestämmelser tillämpar internationella transporträttsliga avtal. (NSAB 2015)

Speditörens ansvar inom logistik är bland annat att transportera gods mellan två destinationer. Speditörer är specialiserade på att ordna hela processen för sina avsändare, allt från lagring till frakt av varor. De fungerar som en mellanhand mellan avsändaren och transporttjänsterna. Speditörerna har kontakt med olika transportörer för att förhandla om pris och besluta om den mest ekonomiska, mest pålitliga och snabbaste transportrutten. (Universal Cargo 2017)

Spedition är avgörande för all internationell handel. Ett företag som inte är medveten om utmaningarna i logistik kommer att få stora problem med att leverera gods från tillverkningslandet till ankomstlandet. Gods kan levereras på många olika sätt, men de vanligaste är sjö, flyg, väg och järnväg. Spedition började på 1970-talet och har efter detta spelat en stor roll för den globala affärshandeln. Kort sagt, är en speditör en agent som hanterar export/import försändelser mot en avgift. För att processer och lagar är annorlunda i olika länder så måste företag anställa en erfaren speditör. Speditörerna har ansvar att frakta godset på ett effektivt sätt till platsen som företaget väljer. (Graduateway 2016)

Oftast är speditörens roll att helt enkelt att sälja sina tjänster så mycket som möjligt, naturligtvis borde en speditör kunna tillhandahålla en rad ytterligare tjänster för att kunna konkurrera med andra speditörbolag. Oftast ses speditören som den viktigaste aktören i hela leveranskedjan. Detaljerade roller för speditörer eller annan verksamhet är följande: inom frakt försäkrar de att godset får den prioriteringen som behövs för att effektivt transportera det. Speditören har också oftast ansvar över dokumentationen av godset och att det fylls i så att godset kan komma in i ett annat land. För att en exportör/importör skall

kunna effektivt fokusera på sitt företag så brukar de ge ansvaret över alla formaliteter som till exempel skador, gods och försäkringar till speditörer. En effektiv speditör ger olika råd om de olika internationella specialkrav och oftast då erbjuder separata offerter för olika transportsätt. Speditörer är vana vid att flytta stora mängder av gods över långa avstånd. (Graduateway 2016)

I transporter av farliga gods har speditörerna en viktig roll i att underlätta förflyttningen. Speditören har som plikt att ta i beaktan avsändarens sätt att transportera gods, om exportören vill att någonting skall flygas men klassas som farligt gods så krävs det att speditören gör rätta åtgärder för att få sina dokument i det skicket att godset kan tas in på flyget utan hinder. Exportören bör meddela vad det är för ämne som skall transporteras med rätt identifiering så det är lättare att definiera produkten som är packad. Speditören har också en plikt att arrangera godstransporten från terminalen till platsen som den skall fraktas till och ordna ett lager som kan säkerställa produkten så att ingen annan person eller varor kommer till skada. (Graduateway 2016)

Speditörer erbjuder konsolideringstjänster, som innebär att olika kunder använder sig av samma container. Detta kan utföras av stora och små företag för att exportera eller importera gods som inte tar hela utrymmet av en container. Då kan man ordna och lasta på många olika produkter i en container för att exporterat/importerat effektivt. Priset påverkas av landet godset tillverkas i och vart godset levereras till. Specialkrav som kan vara kylning av gods, i kylnings fall kan det bli problematiskt för att alla gods inte kan bli förkylda. Speditören har alltid ansvaret att se till att konsolideringen görs på det mest effektivaste sättet och att lastningen av containern blir så full som möjligt. (Graduateway 2016)

2.3 FCL och LCL

Full Container Load (FCL) och Less Container Load (LCL) är de två vanliga leveransvillkor i internationella logistikindustrin. LCL innebär att man delar utrymme i containern med andra kunder för att utnyttja utrymmet till fullo och för att dela kostnader som uppkommer vid transport. LCL gör det möjligt att skicka mindre mängder gods som inte har tillräcklig volym för att fylla en hel container som FCL. Till skillnad från FCL har LCL

vanligtvis en fast ränta per lastbehållare. LCL frakt är en mycket kostnadseffektiv fraktlösning för mindre transporter, eftersom andra leverantörer inte behöver betala för det använda volymutrymmet. (Excelsior 2019)

2.3.1 Nackdelar med LCL

Konsolidering kan vara besvärligt eftersom en sändning kommer att transporteras med andra kunders varor och det kan ibland innebära problem, exempelvis kan det vara någonting olagligt i containern som inte borde få fraktas. Detta innebär då att containern kommer att bli försenad eller i värsta fall helt avbokad av leveransprocessen. Fraktförseningar är vanligt i LCL konsolidering för att olika kunder använder sig av olika leverantörer för att frakta godset till terminaler var det sedan konsolideras i en enda container och för att lasta på containern kan ta upp till en dag för att lasta containern på ett bra sätt. (Excelsior 2019)

2.3.2 Fördelar med LCL

LCL containrar är kostnadseffektiva, eftersom man endast betalar för det utrymmet som man använder i containern. FCL containers är svårare att optimera än LCL containers på grund av att FCL containers har en större volym. (Approved 2020)

2.4 Leveransprocessen av en LCL container

En inhemsk speditör kontaktar en utländsk speditör som är i kontakt med säljaren. De beslutar hur godset transporteras till terminalen. När godset har anlänt till terminalen påfylls en container som den inhemska speditören har bokat från ett rederi. Containern kommer att lastas på ett fartyg. Detta fartyg har bokats samtidigt som bokningen av containern och sker med speditören utomlands. När fraktfartyget avgår från hamnen så har den utländska speditören gjort en exportdeklaration på godset i containern. När fartyget har anlänt till hamnen i Finland gör den inhemska speditören en importdeklaration till tullen varefter godset kan tas i land. Efter lossningen av godset överförs godset till en terminal för att vänta på transport till köparen. (Veale 2017)

2.5 Hamnar

Moderna hamnar är numera effektiva containerhamnar i vilka trafiken sker snabbt och smidigt. Lastfartygen får inte stanna i hamnen längre än nödvändigt d.v.s. lasten lossas och ny last lastas snabbt. Ett fartyg som är ankrad i hamnen gör ingen nytta för rederierna eller till dem som har gods i sina containers. För att effektivera lastningen och lossningen av containers måste man vara innovativ och de moderna hamnarna har också bra sätt att effektivera deras lossning och lastning. Oftast lossas och lastas fartygskepp samtidigt för att minimera tiden som fraktfartyget står i hamn. Idag stannar fraktfartyg vanligen bara en dag i hamnen medan tidigare tog det veckor för större fraktfartyg att lossa och lasta sina containers. (Logistiikan maailma 2020)

Kina är världens största exportland, sju av tio största hamnarna finns i Kina. Kinas ekonomi är centrerad vid kusten, särskilt i de stora stadsområdena. Jämförelsevis är Kinas hamnar ca 50 gånger större än Finlands hamnar. Flödet mellan Finland och Kina är kontinuerligt och containers kommer oftast fullastade till Europa, men återvänder till Kina nästan tomma, eftersom Kina inte importerar mycket gods från Europa. Detta beror på den låga kostnaden från import processen i Kina och den enorma mängden av sjötransport. Priset på ett par skor som tillverkas i Kina och importeras till Finland är ungefär 15 cent styck. Resan till Finland tar ungefär en månad. Om skorna skulle tillverkas i Finland och skeppas till Kina så skulle kostnaderna vara så stora att det inte är lönsamt. (Logistiikan maailma 2020)

2.5.1 Terminal

Terminaler är en plats vart varor skickas för att tas emot, hanteras och bearbetas. Terminal behövs för att flytta varor från en typ av transportstil till en annan. Oftast då från en intermodal fraktcontainer, exempelvis en havshamn där produkter transporteras med containerfartyg, till lastbilar för vidare transport till lager. Terminalen är den kritiska punkten för sändande mottagande överlämnande av varor. Terminalerna skickar och tar emot varor för att sedan transportera dem till nedströms organisationer eller till slutkunden. (Blume 2020)

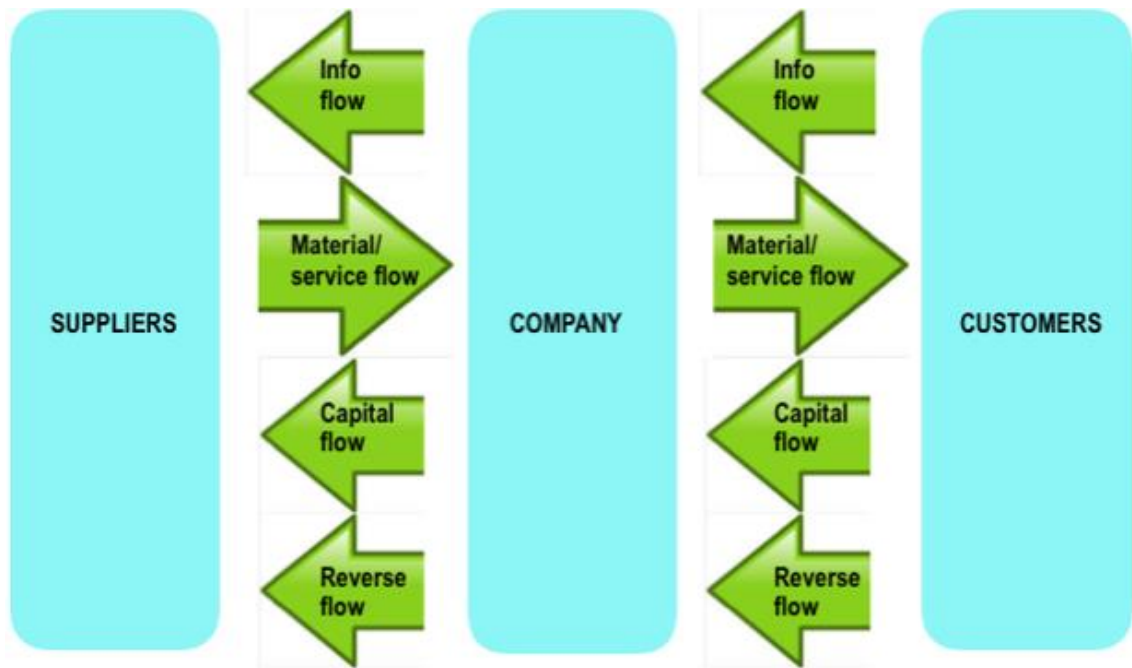
2.6 Avtal och dokument

2.6.1 Handelsavtal

För att ett handelsavtal skall vara bindande måste köparen och säljaren ingå ett försäljningsavtal. Detta avtal inkluderar till exempel varor, pris och villkor för betalningen av tjänsten. Samt kommer båda parterna överens om leveransen av godset vem som levererar, vem som tar emot godset, transporterings avtal, deklARATIONER samt kostnadsfördelningen av transporten. (Logistiikan Maailma 2020)

2.6.2 Avtal och kontrakt

I alla affärstransaktioner är det mycket viktigt att det alltid finns ett avtal som reglerar det man kommit överens om. Avtal definierar inte endast vilka gods som ska levereras vart, men även många andra saker. Utan en juridisk utbildning är det nästan omöjligt att skapa ett perfekt mall för avtal som kan användas för internationell handel. Det vanligaste och mest använda avtal bland företag är standardavtal och det varierar från företag till företag, men den delas i fem olika delar: Produktleverans, leverans med montage, tekniska tjänster, underhåll och legobearbetning. Dessa standardavtal är anpassade till praxis och ger en juridisk säkerhet, För att undvika en dålig position under förhandlingen av avtal, lönar det sig att på förhand läsa in sig på avtal. Saker att tänka på vid avtal och kontrakt: Det är viktigt att alltid anlita en jurist då man skriver under ett avtal. Det kan vara dyrt särskilt vid investering. Avtalstexterna skall granskas utförligt och det skall tydligt framgå hur eventuella tvister skall lösas. (Lorentzon s. 16-19)



Figur 2, Information- penning- och materialflödet (Logistiikan maailma 2020)

2.6.3 Kundens köporder

En köporder är ett skriftligt dokument utgiven av köparen. Dokumentet representerar köparens avsikt att köpa en angiven mängd artiklar eller tjänster från leverantören. Det är viktigt att köpordern uttrycker överenskomna priset och mängden av produkterna. Då en leverantör bekräftar en inköpsorder, bildas ett bindande avtal mellan köparen och säljaren. (GoCardless Ltd 2020)

2.6.4 Säljarens faktura

En faktura anger vad köparen måste betala säljaren enligt säljarens betalningsvillkor. Betalningsvillkor anger en tid på hur länge köparen har tid att betala för godset eller tjänster. En faktura anger att köparen är skyldig att betala till säljaren. Ur säljarens synpunkt kallas därför en faktura för en försäljningsfaktura. Ur köparens synvinkel kallas en faktura för en inköpsfaktura.

En faktura måste innehålla följande detaljer:

- Ordet "Faktura"

- Ett unikt fakturanummer för både säljarens och köparens referens
- Köparens namn och kontaktuppgifter
- Säljarens namn och kontaktuppgifter
- Datumet då produkten skickades / levererades eller datumet då tjänsten tillhandahölls
- Datum då fakturan skickades
- Betalningsvillkoren (detaljerad betalningsmetod, när betalningen ska mottas, information om sena betalningsavgifter, rabatter vid tidig betalning etc.)
- En beskrivning av produkten / tjänsten
- Priset per enhet av produkterna
- Det totala beloppet som debiteras (Reviso 2020)

För att fakturan skulle kunna vara giltig i Europa så måste den se ut på ett visst sätt, ovanstående punkter är nyttiga att kolla när man får förpackningslistan och fakturan av säljaren för att sedan kunna tulla godset. (Lorentzon s. 35–36)

För att fakturorna skall godkännas av tullen måste fakturorna innehålla rätta saker. Det finns tusentals olika varianter av fakturor som är giltiga och de alla innehåller specifika saker för att godkännas i Europas olika tullar. En internationell godkänd faktura måste innehålla minst följande uppgifter: säljarens och köparens namn, fakturadatum, och faktura nummer, kolliantal och kollimarkering, varuslag kvantitet och styckepris, eventuella rabatter och vilka rabatter det är, betalnings- och leveransvillkor. Fakturan behöver inte vara utskriven på papper utan den kan också vara i elektronisk form för att underlätta och försnabba betalnings- och förtullningsprocesser. Värdet som flyttas, alltså hur mycket köparen har betalat till säljaren, utgör grunden för värdet i importdeklaration. De flesta leveransen från Kina till Finland har i importdeklarationen ett värde som grundar sig på fakturan. Därför är det nödvändigt vid förtullning att framföra en faktura och förpackningslista. (Lorentzon s. 35–36)

2.6.5 Incoterms och försäkring

För att köpa en vara utomlands är det ytterst viktigt att veta vilken part är skyldig att stå för kostnaderna i transportens olika skeden. Istället för att lista upp alla punkter i avtalet är det lättare att använda sig av Incoterms, som jag kommer att presentera i detta kapitel.

Efter att köparen och säljaren ingår i ett försäljningsavtal är dessa två parter överens av leveransen av varorna. Leverans och mottagande av leverans, transportavtal, kostnadsdelning, risköverföring, export- och importklarering formaliteter, leveransbrev och andra dokument, förpackning, inspektion och information. Inom Incoterms finns det 11 olika leveransvillkor varav fyra är endast menat till sjöfrakt: Free alongside ship (FAS) Free on board (FOB), cost and freight (CFR) och Cost, insurance and freight (CIF). (Logistiikan maailma 2020)

I leveransvillkoren CIF och CIP bestäms det att man måste försäkra varorna. I alla de andra leveransvillkoren uttrycks inte ett behov att försäkra gods, då det finns produkter som inte är så känsliga och därmed inte går sönder i transport. Dock kan godset ha ett stort värde och då kan det vara bra att försäkra det ifall av skada eller stöld. Det finns tre olika kategorier av transportförsäkring och dessa försäkringar täcker olika nivåer under transporten. Det finns tre olika kategorier av försäkring: grundförsäkring, utvidgad grundförsäkring och normalförsäkring, och dessa försäkringar täcker olika nivåer under transporten. Grundförsäkring är den mest begränsade formen av försäkring som man kan få, den täcker bara brand- och explosionsskador under transport. Utvidgad grundförsäkring täcker allt som grundförsäkring täcker, samt vattenskadorna som uppkommer i transport. Normalförsäkringen ger ett bra skydd för transporterade gods och täcker allt som kan skada godset i transport. Oftast betalas ersättningen med godsets värde + 10% för att kompensera för handelsvinsten som företaget skulle kunna ha gjort med godset. (Lorentzon s. 33)

2.6.6 Dokument som speditören utger

En Bill of Lading (BOL) är ett konossement som anger ett avtal mellan ägaren av produkten och transportören. Det finns två olika typer av BOL för sjöfrakt: rak frakt, denna BOL är inte förhandlingsbar. Original BOL, denna kan köpas, säljas eller handlas under

transport. Kunden behöver vanligtvis ett original som ett bevis att varorna är ägda av kunden. (Shipa Freight 2020)

2.6.7 Övriga dokument

Ursprungsbevis, detta krävs av vissa länder för att intyga ursprungsland av godset som levereras. I detta fall bör exportören bekräfta av köparen om intyget krävs. (Shipa Freight 2020)

En packlista är mycket detaljerad och informativ av gods som transporteras. En förpackningslista innehåller: säljarens namn, köparens namn, avsändaren, fakturanummer, transportsätt, leveransdatum, transportör och specificerar varornas nettovikt samt totala vikten för att sedan efter överge dokumentet till tullen för att klareras. En förpackningslista kan fungera som överensstämmande dokument. Det ersätter inte en kommersiell faktura. (Shipa Freight 2020)

3 METOD

Genom att tillämpa en kvalitativ forskningsmetod utforskar detta arbete vilka saker som bidrar till att det uppstår tom last vid konsolidering av leveranser från Kina till Finland.

3.1 Kvalitativ forskningsmetod

En kvalitativ forskningsmetod är en metod som används för att samla in data och analysera texter. Kvalitativ forskning är empirisk och ger en bild mellan teorin och forskningen. Kvalitativa forskningsmetoden samlar in information som beskriver olika åsikter och synpunkter. I en kvalitativ forskning är det mycket vanligt att man använder sig av en intervju för att kunna se saker från olika synpunkter. Detta innebär att i forskningen använder man sig av olika data, artiklar och intervjuer. (Bryman s. 35–37)

I en intervju ställs det frågor som bör täcka ämnet vad man studerar. I en intervju kan man ställa tilläggsfrågor med vilka man kan få en djupare förståelse om ämnet. En sådan intervju kallas för en semistrukturerad intervju. Det viktigaste i en semistrukturerad intervju är frågeformuläret, detta ger respondenten frihet att framföra sina egna aspekter inom ämnet. Frågorna får inte vara ledande, Frågorna skall vara logiskt upplagda så att insamlingen av data inte spårar ur och gör det omöjligt att analysera svaren. Genom att använda en logiskt uppställd frågeguide och ställa tilläggsfrågor kan man upprätthålla en bra struktur under intervjun. (Bryman s. 315)

3.2 Primärdata och sekundärdata

Primärdata är en data som man själv samlar in under undersökningen. Primärdata är information som inte finns tidigare utan informationen skapas under arbetets gång. Detta tyder till att man kan anpassa sig efter undersökningens syfte och behov. (Attityd 2020)

I den empiriska delen av arbetet har jag samlat in data genom intervjuer vilket således är primärdata.

En sekundär data är en data som samlats in av andra forskare, den sekundära analysen av en officiell statistik det vill säga att statistik som samlats in redan engång av exempelvis myndigheter eller specifikt för statistiska ändamål. Fördelarna med sekundärdata är att forskare har samlat in data som bygger sig på högkvalitativa utredningar. Sekundär analys ger möjligheten att ha tillgång till god kvalitet av data för minimal kostnad, samt så kan sekundärdata användas till kvantitativ och kvalitativ forskning. (Bryman s. 314) Det finns inte så många begränsningar när det kommer till sekundärdata, men brist på förtrolighet av data som man själv analyserar kan vara ett problem. Data som man analyserar kan vara mycket komplex. (Bryman s. 472–473)

3.3 Val av respondenter

Vid val av respondenter har jag tillämpat ett bekvämlighetsurval vilket betyder att man väljer respondenterna subjektivt. Dessa kan vara arbetskamrater, vänner eller släktingar

vilka man antar ha tillräckliga insikter inom ämnesområdet. Detta betyder att frågorna kan besvaras mera djupt. (Urvalsstrategier 2005)

Respondenterna arbetar i samma speditörsföretag och har många års erfarenhet av konsolidering av leveranser. Företaget har länge varit verksam inom branschen och sköter om bl.a. LCL containerfrakt. Sålunda förväntas respondenterna vara sakkunniga och ha mycket goda insikter om ämnesområdet.

Validitet och reliabilitet är viktiga kriterier inom en kvantitativforskning. Reliabilitet inom en kvantitativforskning handlar om att resultaten blir samma som i undersökningen om undersökningen görs på nytt. Validiteten i en kvantitativforskning är frågan hur forskaren mäter det som har forskats samt analyserats. (Specialpedagogiska institutionen 2016)

3.4 Tillvägagångssätt

Speditören och de tre anställda som intervjuades hanteras anonymt på grund av deras önskan. Företaget kallas X och de respondenterna A, B och C. Frågorna som ställdes till respondenten baserar sig på intervjuguiden. Under intervjuerna har jag bandat in samtalen och gjort anteckningar om tilläggsfrågor som uppstår under intervjun.

Intervjuerna har utförts via telefon på grund av Covid-19 pandemin. Alla intervjuer bandades och transkriberades därefter.

4 RESULTAT

I detta kapitel redovisas resultatet av intervjuerna med de tre respondenterna A, B och C.

4.1 Konsolideringsprocessen

Intervjun började med den mest väsentliga frågan ”hurdan är konsolideringsprocessen” respondent A svarade att man kombinerar flera transporter för att få containern fylld och på detta sätt uppnå bättre kostnadseffektivitet.

Respondent B svarade att man först samlar in gods och därefter lastar man dem i en container. Man gör en lastplan för att lasta varorna i containern.

Respondent C svarade att vanligtvis kommer alla bokningar gällande konsolideringsprocessen från avgångslandet. Vi i ankomstlandet tar emot bokningen och ger ett godkännande för att lasta container. Godset skickas iväg till lastningsterminalen för att vänta på lastning i en container.

4.2 Utmaningarna i konsolideringsprocessen

Under intervjun diskuterades om olika utmaningar under konsolideringsprocessen och vad som kan göras för att inte dessa uppkommer under processen.

Respondent A svarade att, det finns utmaningar men i import är det mindre gods som transporteras. Det beror lite på vilken typ av saker som kan kombineras i samma container.

Respondent B svarade att utmaningar kan vara vad som helst. Det kan vara att internet kraschar och då får man inte någon information av bokningen. Lastbilens däck kan gå sönder så hinner inte godset till lastningen. Det finns miljontals olika utmaningar.

Respondent C svarade att de finns stora utmaningar. En av dessa kan vara att transportören inte kanske hinner i tid till terminalen och då blir godset automatiskt försenat från sin avgång. En annan utmaning kan vara att rederiet inte har tillräckligt med containers eller plats på fraktfartyget. Det kan finnas gods som är packat konstigt som sedan gör det svårt att lasta containern mera effektivt.

4.3 Varför fylls inte en LCL container fullt?

I intervjun diskuterades det olika teorier varför en LCL container inte fylls fullt.

Respondent A svarade att det är mycket möjligt att den inte fylls, men på grund av detta bör speditören då vara i kontakt till en tredje parts speditör som egentligen inte gör någonting annat än att frågar efter andra konkurrerande speditörer som möjligtvis kunna konsolidera för att få effektivt fyllt containern.

Respondent B svarade att varorna är containern på olika sätt och det är förmodligen den mest vanligaste orsaken varför containern inte kan lastas fullt.

Respondent C svarade. Det är mycket vanligt att LCL containern inte fylls på grund av sättet godset är förpackat. Oftast levereras gods som har en förpackning som är inte är effektiv för att konsolideras.

4.4 Vilka problem uppstår då när en LCL-container inte blir fullastad

Under intervjun diskuterades vilka problem uppstår då en LCL container in blir fullastad.

Respondent A svarade att lönsamheten sjunker.

Respondent B svarade att det är inget problem i sig förutom att lönsamheten sjunker. Ett operativt problem är det inte.

Respondent C svarade att det vanligtvis är det mottagande landets problem. I detta fall är det vårt problem då kostnadseffektiviteten sjunker. Vi betalar ju då av den tom luft som containern innehåller. Om det blir mycket tom luft i containern måste godset bindas fast ta bort för att det inte skall välta eller gå sönder under transporten.

4.5 Vilka aktörer är nyckeln till att lösa problemet?

Under intervjun diskuterades ta bort hur och vilka aktörer är nyckeln för att lösa problemen under konsolideringsprocessen. Respondent A svarade att det förmodligen är en speditör och sedan en terminal. Deras samarbete är viktig för att uppnå optimal av optimal användning av utrymmet.

Respondent B svarade, enligt min uppfattning är nyckelrollen att vem som planerar att ladda containern är absolut i nyckelroll för att kunna lasta containern mer förnuftigt som i detta fall är avgångslandets speditör.

Respondent C svarade att kanske det är avgångslandets agenter och säljaren. De borde göra mera samarbete med varandra och planera faktiskt när och hur försändelserna skall skickas samt att förpackningen skall vara smart uttänkt för att kunna konsolideras.

5 DISKUSSION

Syftet med arbetet var att finna vilka faktorer bidrar till att det uppstår tom last vid konsolidering av leveranser från Kina till Finland med LCL containrar.

5.1 Metoddiskussion

För insamling av data i denna studie tillämpades en kvalitativ forskningsmetod i form av tre semistrukturerade intervjuer. Intervjuerna visades vara ett bra sätt att få en förståelse av problem som kan uppstå under konsolideringsprocessen. Respondenterna som intervjuades hade ett brett kunnande av ämnesområdet och gav bra fakta och olika synpunkter om konsolideringsprocessen. Under intervjun ställde jag tillägsfrågor för att få mera viktig information. Om intervjuerna skulle göras på nytt skulle jag gå djupare in på hur det skulle vara möjligt att lösa problemen i informationsflödet.

5.2 Resultatdiskussion

Konsolidering är en process i vilken olika företag har gods som inte är tillräckligt till mängden för att fylla en hel container. Detta innebär att företaget kontaktar en speditör som gör en plan att konsolidera flera leveranser i en LCL container för att uppnå en kostnadseffektiv leverans.

Resultatet antyder att det främst sker brister i kommunikation mellan avgångslandet och ankomstlandet. Detta betyder att det måste finnas olika sätt att skapa kontakt mellan varje aktör i leveranskedjan. Kommunikationen mellan säljaren och utländska agenten gör det svårt för ankomstlandets speditör att göra upp en kostnadseffektiv konsolideringsplan.

Svaren antyder att pengaflödet har ingen inverkan på processen i sig. Istället blir kostnaderna högre om inte konsolideringscontainern fylls effektivt. De främsta fördelarna med konsolidering är de låga kostnaderna, detta betyder dock att konsolideringsplanen måste vara högt uttänkt och planerat.

Svaren antyder att materialflödet inte har en större inverkan på att nå en kostnadseffektiv konsolidering, enligt respondenterna och statistiken finns det tillräckligt med kunder och material för att kunna bygga upp en LCL container. Detta tyder att säljaren inte packar godset på ett effektivt sätt. Detta gör speditörens arbete svårt att uppnå den mest kostnadseffektivaste sättet att transportera LCL gods.

Utmaningar i denna process är kommunikation mellan många parter, enligt min intervju framkom det att kommunikationen mellan agenten i avgångslandet och säljaren brister. Detta innebär att konsolideringen mellan olika företag inte maximeras och blir inte kostnadseffektiv. I min teoretiska referensram uppkom det att det finns många parter i processen som gör det svårt att hålla koll på allting som händer i processen. En bra lösning presenterades av respondent C, importlandets speditör skulle kunna stöda verksamheten mellan avgångslandets agent och säljare för att kunna upprätthålla kommunikationen. Respondenterna talade mycket om att förpackningarna är dåligt uttänkta som innebär att lastningen inte kan maximeras, detta finns inte i min teoretiska referensram.

5.3 Förslag för fortsatt forskning

Detta arbete är skrivet från en speditörs synvinkel. Således har det blivit oklart vilka orsaker ligger bakom alla utmaningar. Därför skulle det vara bra att utföra samma studie från säljarens och köparens synvinkel. Detta skulle ge en djupare förståelse om utmaningarna och orsakerna till dem. Detta är en förutsättning att finna lösningar på utmaningarna i konsolidering av leveranser.

6 KONKLUSIONER

Denna studie visar att det finns brister i konsolideringsprocessen. Dessa brister leder till att en LCL container inte blir maximalt fylld. Orsaken är brister i informationsflödet mellan aktörerna vilket försvårar en bra planering. För att kunna skapa ett bättre informationssystem måste aktörerna i ankomstlandet ha bättre kontakt med aktörerna i avgångslandet. Aktörerna i processen måste ha ett bra kunnande av konsolideringen för att kunna bidra till att LCL containern lastas effektivt. Detta innebär att informationen måste nå alla aktörer.

Arbetet har get mig en helt ny blick hur det uppkommer tom luft i konsolideringsprocessen. Arbetet har varit mycket utmanande men ett bra projekt att lära sig om konsolideringsprocesser.

KÄLLOR

Attityd, 2020. *Sekundär och primärdata*. Tillgänglig: <http://www.attitydikarlstad.se/boken/sekundar-och-primardata/> Hämtad: 26.11.2020

Associated Traffic AG, 2020, *Mode of sea transport*. Tillgänglig: <https://asstra.com/mode-of-transport/sea-transport/> Hämtad: 18.03.2020

Blume Global 2020, *Supply Chain Ecosystem*. <https://www.blumeglobal.com/learning/supply-chain-ecosystem/> Hämtad: 22.08.2020

Approved, 2020, *The Hidden Benefits of LCL Freight Shipping*. Tillgänglig: <https://www.approvedforwarders.com/hidden-benefits-of-lcl-freight-shipping/> Hämtad: 15.10.2020

Bryman, A., 2012. *Social Research Methods*. 4th ed. Johanneshov:

Baklenko Brian, 2017, *What is Consolidated Shipping & How Can Shippers Benefit?* Tillgänglig: <https://www.chrobinson.com/blog/global-transportation/freight-consolidation-bridging-gap-ltl-full-truckload-2/> Hämtad: 03.04.2020

Veale Chris, 2017. *Tips and tricks how lcl less than container load shipping work*. <https://www.shippo.co.uk/tips-and-tricks/how-lcl-less-than-container-load-shipping-works/> Hämtad: 07.08.2020

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2018, *Ulkomaankauppa*. Tillgänglig: <https://ek.fi/mita-temme/talous/perustietoja-suomen-taloudesta/ulkomaankauppa/> Hämtad 03.04.2020

Eurosender , 2020, *Sea Freight*. Tillgänglig: <https://www.eurosender.com/en/sea-freight> Hämtad: 03.04.2020

Excelsior, 2019, *Pros and Cons of Less Container Load (LCL)*. Tillgänglig: <https://excelsior.ph/pros-cons-less-container-load-lcl/> Hämtad: 27.03.2020

Graduateway. 2016, *Role and Function of Freight Forwarders Essay*. Tillgänglig: <https://graduateway.com/role-and-function-of-freight-forwarders> Hämtad: 28.03.2020

GOCARDLESS, 2020. *What is a purchase order?* Tillgänglig: <https://gocardless.com/guides/posts/guide-to-purchase-orders/> Hämtad 20.10.2020

Kavas Serkan, 2019, *2020 OCEAN SHIPPING TRENDS, EXPECTATIONS, AND LOGISTICS CHALLENGES*. Tillgänglig: <https://www.morethanshipping.com/2020-ocean-shipping-trends-expectations-and-logistics-challenges/> Hämtad: 24.03.2020

Huolintaliitto, 2020. *NSAB standard conditions*. Tillgänglig: <https://www.huolintaliitto.fi/en/general-conditions/nsab-20152000.html> Hämtad 15.10.2020

Logistiikan Maailma, 2016, *Merikuljetukset Suomessa*. Tillgänglig: <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/merikuljetukset-suomessa/> Hämtad: 04.03.2020

Logistiikan Maailma, 2020, *kontti, Logistiikan Mullistaja*. Tillgänglig: <http://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikka-lukiolaisille/kontti-logistiikan-mullistaja/> Hämtad: 28.03.2020

Logistiikan Maailma, 2020, *Information money and material flow*. Tillgänglig: <http://www.logistiikanmaailma.fi/en/logistics/logistics-and-supply-chain/information-money-and-material-flow/> Hämtad: 28.03.2020

Logistiikan Maailman, 2020. *Incoterms 2020*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/> Hämtad: 01.11.2020

Logistiikan Maailma, 2020. *Sopimukset*. Tillgänglig: <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/> Hämtad: 17.11.2020

Marine Insight, 2020, *16 Types of Container Units and Designs for Shipping Cargo*. Tillgänglig: <https://www.marineinsight.com/know-more/16-types-of-container-units-and-designs-for-shipping-cargo/> Hämtad: 24.03.2020

Murray Martin, 2017, *reducing supply chain transportation logistics costs*.
<https://www.thebalancesmb.com/reducing-transportation-costs-2221049> Hämtad:
16.08.2020

NSAB, 2015. *Nordiskt Speditörförbunds Allmänna Bestämmelser*. Tillgänglig:
https://www.huolintaliitto.fi/media/nsab-final-swe_20160101.pdf Hämtad: 14.11.2020

Urvalsstrategier, 2005. Tillgänglig: <http://www.infovoice.se/fou/bok/10000061.shtml>
Hämtad: 15.10.2020.

Lorentzon Per Anders, 2006, *Stora Import Handboken*. 1uppl., Författaren och Liber AB,
16-100 s.

Shipa Freight, 2020. *Document list*. Tillgänglig: <https://www.shipafreight.com/learn-more/documents-list/> Hämtad 20.10.2020

Specialpedagogiska institutionen, 2016. *Trovärdighet/Validitet & Reliabilitet*. Tillgänglig:
<https://www.specped.su.se/sj%C3%A4lvst%C3%A4ndigt-arbete/uppsatsens-olika-delar/rov%C3%A4rdighet-validitet-reliabilitet> Hämtad: 09.11.2020

Reviso, 2020. *What is an invoice?* Tillgänglig: <https://www.reviso.com/accountingsoftware/accounting-words/invoice/> Hämtad: 20.10.2020

Tulli, 2018, *Suomen ja Kiinan välinen kauppa vuonna 2017 (1-7)*. Tillgänglig:
https://tulli.fi/tilastot/tilastojulkaisu/-/asset_publisher/suomen-ja-kiinan-valinen-kauppa-vuonna-2017-1-7- Hämtad: 04.03.2020

Transport Geography, 2020, *Transport Geography of Transport Systems* Tillgänglig:
https://transportgeography.org/?page_id=1768 Hämtad: 23.03.2020

UKEssays, 2018, *The History Of Sea Shipping Of Goods Economics Essay*. Tillgänglig:
<https://www.ukessays.com/essays/economics/the-history-of-sea-shipping-of-goods-economics-essay.php?vref=1> Hämtad: 21.03.2020

United Nations, 2019, *Review of maritime transports*. Tillgänglig:
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf Hämtad: 24.03.2020

Universal Cargo, 2017, *13 things you need to know about freight forwarding*. Tillgänglig: <https://www.universalcargo.com/13-things-you-need-to-know-about-freight-forwarding/>
Hämtad: 02.09.2020

Soluparts, 2020, *LOGISTICS MANAGEMENT: HOW FAR DOES THE ROLE OF THE BUYER GO?* Tillgänglig: <https://www.soluparts.com/logistics-management-far-role-buyer-go/> Hämtad: 01.10.2020

Von Bell, Anders; Ritvanen, Virpi & Santala, Jouko. 2011, *Logistiikan ja toimitusketjunhallinnan perusteet*. 1 uppl., Suomen Huolinta- ja LogistiikkaLiitto ry., 175-176 s.

xChange Solutions GmbH, 2020. *Empty Container*. <https://container-xchange.com/blog/empty-container-repositioning/> Hämtad 14.08.2020

BILAGOR

Bilaga 1

Haastatteluopas

Opinnäytetyöni aihe on ”Haasteet kustannustehokkaaseen LCL tuontiin Kiinasta Suomeen” Työni tarkoitus on saada selville miten erilaiset logistiset ongelmat voivat olla iso syy siitä, että konsolidointi kontit eivät lastauksen aikana ole täysin täynnä.

Aloitus:

- Miten pitkä kokemus sinulla on LCL lähetyksistä

1. Minkälainen on konsolidointi prosessi, kuinka kaikki tapahtuu?

2. ketkä kaikki ovat osallisena prosessissa?

3. Millä tavalla eri toimijat ovat mukana prosessissa?

4. Kuka on vastuussa prosessin johtamisesta?

5. Kuka lastaa LCL-kontin?

6. Kuka ilmoittaa kenelle ja millä tavalla?
7. Mikä on prosessin aikataulu
8. Kuka lukitsee LCL-kontin ennen lastaamista alukselle?
9. Onko prosessissa erilaisia haasteita?
10. Onko tavallista, että LCL-kontti ei ole täyteen lastattu?
11. Mitkä ovat syyt, että LCL-kontti ei lastaudu kokonaan? Mistä kukin syy johtuu?
12. Onko joku toimijoista tehnyt virheen? Minkälaisia virheitä? Miksi? Kuinka nämä virheet voitaisiin välttää?
13. Minkälaisia seuraamuksia näillä virheillä on?
14. Mitä ongelmia ja kenelle aiheutuu nämä ongelmat, kun LCL-kontti ei lastaudu täyteen?
15. Mitä he voisivat tehdä saadakseen LCL-kontin täyteen?
16. Mitkä toimijat ovat avainasemassa ongelman ratkaisemisessa?

Bilaga 2

Opinnäytetyöni aihe on ”Haasteet kustannustehokkaaseen LCL tuontiin Kiinasta Suomeen” Työni tarkoitus on saada selville miten erilaiset logistiset ongelmat voivat olla iso syy siitä, että konsolidointi kontit eivät lastauksen aikana ole täysin täynnä.

Miten pitkä kokemus sinulla on LCL lähetyksistä?

Minkälainen on konsolidointi prosessi, kuinka kaikki tapahtuu?

Ketkä kaikki ovat osallisena prosessissa?

Millä tavalla eri toimijat ovat mukana prosessissa?

Kuka on vastuussa prosessin johtamisesta?

Kuka lastaa LCL-kontin?

Kuka ilmoittaa kenelle ja millä tavalla?

Mikä on prosessin aikataulu?

Kuka lukitsee LCL-kontin ennen lastaamista alukselle?

Onko prosessissa erilaisia haasteita?

Onko tavallista, että LCL-kontti ei ole täyteen lastattu?

Mitkä ovat syyt, että LCL-kontti ei lastaudu kokonaan? Mistä kukin syy johtuu?

Onko joku toimijoista tehnyt virheen? Minkälaisia virheitä? Miksi?

Kuinka nämä virheet voitaisiin välttää?

Minkälaisia seuraamuksia näillä virheillä on?

Mitä ongelmia ja kenelle aiheutuu nämä ongelmat, kun LCL-kontti ei lastaudu täyteen?

Onko tämä sitten ainoa ongelma mikä syntyy sitten vai onko muita ongelmia?

Mitä he voisivat tehdä saadakseen LCL-kontin täyteen?

Mitkä toimijat ovat avainasemassa ongelman ratkaisemisessa?

Kiitoksia haastattelusta.

Bilaga 3

Haastatteluopas

Opinnäytetyöni aihe on ”Haasteet kustannustehokkaaseen LCL tuontiin Kiinasta Suomeen” Työni tarkoitus on saada selville miten erilaiset logistiset ongelmat voivat olla iso syy siitä, että konsolidointi kontit eivät lastauksen aikana ole täysin täynnä.

Aloitus:

Miten pitkä kokemus sinulla on LCL lähetyksistä Yleisesti?

Minkälainen on konsolidointi prosessi, kuinka kaikki tapahtuu?

Ketkä kaikki ovat osallisena prosessissa?

Millä tavalla eri toimijat ovat mukana prosessissa?

Mitä kaikki nämä osapuolet tässä konsolidointi prosessissa mitä ne niinkuin mikä on niiden tota tehtävä?

Kuka on vastuussa prosessin johtamisesta?

Kuka lastaa LCL-kontin?

Kuka ilmoittaa kenelle ja millä tavalla nämä on lastattu tai purettu?

Mikä on prosessin aikataulu se että se lastataan ja buukataan sun muuta koko prosessi?

Kuka lukitsee LCL-kontin ennen lastaamista alukselle?

Onko prosessissa erilaisia haasteita?

Osaatko yhtään sanoa mitä nämä haasteet ovat?

Onko tavallista, että LCL-kontti ei ole täyteen lastattu?

Mitkä ovat syyt, että LCL-kontti ei lastaudu kokonaan? Mistä kukin syy johtuu?

Onko joku toimijoista tehnyt virheen tässä vaiheessa vai onko se prosessi sillein kun se tavara lähtee niin onko toimijoista tehnyt virheen siinä että se ei ole täynnä?

Pystyisikö nämä virheet jotenkin välttää?

Minkälaisia seuraamuksia näillä virheillä on?

Mitä ongelmia ja kenelle aiheutuu nämä ongelmat, kun LCL-kontti ei lastaudu täyteen?

Mitä he voisivat tehdä saadakseen LCL-kontin täyteen?

Millä tavalla?

Mitkä toimijat ovat avainasemassa ongelman ratkaisemisessa, miten toimijat jotka ovat mukana tässä prosessissa, kuka olisi avainasemassa siinä että ne pystyisi ongelman käsiin ja sitten korjata ongelmat?

Kiitos.