

Varför används flygkurirtransporter?

Anna Långbacka

Examensarbete

Företagsekonomi

2011

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	3434
Författare:	Anna Långbacka
Arbetets namn:	Varför används flygkurirtransporter?
Handledare (Arcada):	Linn Hongell
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete består av en studie om flygkurirfrakter. Som exempel används flygkurirtransporter från Helsingfors till Manila, Filippinerna. Syftet med denna undersökning är att reflektera över orsakerna till varför företag i vissa situationer väljer att frakta gods med flygkurir istället för att transportera per vanlig flygfrakt. Arbetet börjar med att berätta om flygtransporter i allmänhet, följt av flygplanens struktur och formaliteter inom luftfarten. Därefter följer en empirisk del där representanter från två speditörsfirmor med verksamhet inom flygkurirbranschen har intervjuats. Dessutom har en representant från ett medelstort finskt företag, som använt sig av flygkurirfrakter från Helsingfors till Manila intervjuats. Resultatet ger en helhetsbild av den något ovanliga flygkurirbranschen och svar på varför flygtransporter används under vissa omständigheter.</p>	
Nyckelord:	logistik, flygtransporter, flygkurir, spedition
Sidantal:	40
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	3434
Author:	Anna Långbacka
Title:	Why are on board courier transports needed?
Supervisor (Arcada):	Linn Hongell
<p>Abstract:</p> <p>This final thesis consists of a study of on board courier transports. The purpose of this thesis is to show which factors affect that companies in some situations choose to transport their goods with an on board courier instead of transporting as ordinary air cargo. The thesis begins with a presentation of air freight in general, followed by aircraft structure and aviation formalities. This is followed by an empirical section, for which representatives of two freight forwarders operating with on board courier solutions have been interviewed. Furthermore, one representative from a Finnish medium-sized enterprise has been interviewed to get an idea of why enterprises sometimes choose to use on board couriers. The result provides an overview of the extraordinary on board courier industry and the demand of using on board courier transports.</p>	
Keywords:	logistics, air freight, on board courier, freight forwarding
Number of pages:	40
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1 INLEDNING	7
1.1 Problemformulering och syfte	8
1.2 Avgränsningar	8
2 FLYG- OCH EXPRESSTRANSPORTER.....	9
2.1 Varför används flygfrakt?.....	9
2.2 Typer av flygfrakt	11
2.3 Flygfraktsmarknaden	12
2.4 Former av flygfrakt.....	13
3 FLYGPLANENS STRUKTUR	13
3.1 Flygplan	13
3.2 Transportsträcka och lastkapacitet.....	15
3.3 Lastbärare	15
4 TYPISKT INOM LUFTFARTEN	17
4.1 Tidskonkurrens	17
4.2 Effektivisering	17
4.3 Prissättning	18
4.4 Markhantering.....	19
4.5 Ruttplanering	19
4.6 Trafikflygets struktur	20
4.7 Spedition av flygtransporter.....	20
4.8 Övernattentrafik	21
5 FORMALITETER INOM LUFTFARTEN	22
5.1 IATA- International Air Transportation Association.....	22
5.2 Säkerhetskontroller inom flygtrafiken	23
5.3 Fraktdokument.....	23
5.4 Märkning av kollin	24
5.5 Farligt gods.....	25
5.6 Reklamations- och preskriptionstider	25
6 METODIK	26
6.1 Kvalitativ forskningsmetod	26

6.2 Kvantitativ forskningmetod	26
6.3 Reliabilitet och validitet	27
6.4 Fallstudie	27
6.5 Deltagande observation	27
6.6 Intervjuguide	28
7 PRAKTISK STUDIE INOM ÄMNET FLYGKURIRTRANSPORTER.....	28
7.1 Företagen	29
7.1.1 <i>Waco Logistics Finland</i>	29
7.1.2 <i>Finskt medelstort företag</i>	30
7.1.3 <i>Speditörsfirma i Filippinerna</i>	30
7.2 Frågeguide	30
7.3 Resultatanalys	30
7.3.1 <i>Vad gör en flygkurir?</i>	31
7.3.2 <i>Varför används flygkurir?</i>	33
7.3.3 <i>Tidsvinst</i>	34
7.3.4 <i>Prissättning</i>	34
7.3.5 <i>Vad fraktar flygkurirerna?</i>	35
8 DISKUSSION	36
8.1 Tidsvinst	36
8.2 Kostnadsfrågan	37
8.3 Begränsningar	37
8.4 Framtidsutsikter	38
9 SAMMANFATTNING	39
BILAGOR	44

Figurer

Figur 1. Airbus 380 (Airbus foton).....	13
Figur 2. Boeing 747-8 (Boeing foton).....	13
Figur 3. LD3 (Rahtihuolinta).....	15
Figur 4. LD6 (Rahtihuolinta).....	15
Figur 5. LD 7 (Rahtihuolinta).....	16
Figur 6. AKH (Rahtihuolinta).....	16
Figur 7. A-300 (Airbus foton).....	16

1 INLEDNING

Ända sedan 1960-talet har den ökande ekonomiska tillväxten noterats i Asien. Den snabbaste ekonomiska tillväxten noterades i ekonomierna Taiwan, Hong Kong, Sydkorea och Singapore. Dessa länder fick pga. den snabba ekonomiska tillväxten benämningen Asiens Tigrar. Gemensamma kännetecken för dessa Tigrar var att de var fokuserade på export till rika industriländer, hade höga importtullar, höga besparingsgrader, handelsöverskott, underskattad valuta och odemokratiska och relativt autonoma politiska system under sina tidiga år. Genom åren har benämningen Tiger blivit en synonym för länder som har nått snabb tillväxt genom exportfokuserade handelsstrategier. Under de senaste åren har flera sydasiatiska nationer såsom Indonesien, Malaysia, Filippinerna och Thailand också fått benämningen Tiger. (East Asian Tigers: Word-Iq 2011)

Pga. ekonomisk lönsamhet har flera västerländska bolag förflyttat en del av sin tillverkning till Asien. Vissa komponenter tillverkas ännu i västvärlden som sedan skickas till fabrikena i Asien för att sättas ihop där och sedan exporteras den färdiga produkten vidare från Asien. Inom t.ex. bilindustrin är det vanligt att bilarna sätts ihop vid någon fabrik i Asien och teknologiska komponenter produceras i västvärlden för att sedan skickas ut till de asiatiska fabrikena. Ifrån fabrikena i Asien skickas sedan de färdiga bilarna iväg till marknaderna överallt i världen.

Export av teknologiska komponenter från Finland till Asien har haft en jämn tillväxt ända sedan mitten av 1990-talet. Exportens andel av högteknologiska produkter från Finland har länge varit större än importens andel. En stor del av högteknologiska produkter tillverkade i Finland exporteras till Asien. (Finska tullens export- och importstatistik, 2009)

Högteknologi är ofta varor av sådant slag som skall snabbt fram till klienten och därför skickas sådana varor vanligen med flygfrakt. Finland ligger på en bra position med tanke på flygtrafiken till Asien. De snabbaste flygrutterna från Europa till Asien går från Helsingfors- Vanda flygfält. (Finnairs Asientrafik, 2011)

Ibland förekommer det att komponenter som exporteras från Finland till Asien har så bråttom att komma fram till fabriken att de inte kan skickas med vanlig flygfrakt, utan skickas med flygkurir, för att komma fram till fabriken på snabbast möjliga vis.

1.1 Problemformulering och syfte

Syftet med denna undersökning är att reflektera över orsakerna till varför företag väljer att frakta gods med flygkurir istället för att transportera per vanlig flygfrakt. Jag kommer att undersöka vilka omständigheter och faktorer som ligger bakom orsaken till att företag väljer att betala mycket för att leveransen kommer till destinationsorten i tid.

Ibland uppstår tillfällen då företag råkar ut för tidskritiska, s.k. ad hoc- situationer och väljer att använda sig av flygkurir istället för att skicka sin transport med normal frakt. Det kan vara fråga om känsliga komponenter, dyrt gods som inte vid några som helst omständigheter får komma bort eller tilltygas under transporten, gods med hög efterfrågan och låg tillverkningsfrekvens eller helt enkelt en leverans som av en eller annan orsak blivit försenad från tidigare tidtabeller och därför måste fram till klienten så snabbt som möjligt. Genom att skicka en transport med flygkurir innebär det att företaget sparar tid vid pålastning till flygplanet vid avsändarorten och vid avlastning av flygplanet vid destinationen eftersom transporten åker som handbagage tillsammans med flygkuriren. Vid vanlig flygfrakt händer det också att transporten fastnar i tullen i flera timmar, i vissa fall flera veckor, som orsakar betydande ekonomiska förluster för både tillverkaren av godset och beställaren av godset. Då godset åker med flygkurir avklaras tullformalitetserna i samband med immigrationen och godset fastnar inte på stället. Ur företagets synvinkel kan denna tidsvinst som görs vid pålastning, avlastning och tullformalitetserna vara av en konsekvent ekonomisk betydelse

1.2 Avgränsningar

Jag kommer att avgränsa detta arbete så att jag endast studerar flygkurirtransporter. Som exempelvis, som stöd till själva undersökningen kommer jag att ha flygkurirtransporter från Helsingfors, Finland till Manila, Filippinerna. Fokus kommer att ligga på transporter av högteknologiskt gods av tidskritiskt slag, gods som har en minut- tidtabell

för att levereras till destinationen. Tyngdpunkten kommer att ligga på flygfrakt och användning av flygkurirer.

2 FLYG- OCH EXPRESSTRANSPORTER

Flyg är det snabbaste sättet att förflytta gods över långa avstånd. Som följd av globaliseringen och nya former av industriell verksamhet har behovet av snabba och säkra transporter ökat kraftigt under de senaste decennierna. (Lumsden 1998: 168)

Under andra världskriget blev det allt vanligare att använda flyget som transportmedel. Andra världskriget innebar en omfattande teknisk utveckling för flygplanet och flyg användes speciellt för transporter av militärt materiel. I mitten av 1960-talet kom jetplanen och i och med dem ökade flygplanens fraktkapacitet till det dubbla och driftskostnaderna minskade. (Abrahamsson m.fl. 1996: 66, Lumsden 1998: 169)

2.1 Varför används flygfrakt?

Ökade krav på leveranspunktlighet har inneburit att flygfrakt har betydliga fördelar. Eftersom produkterna blivit alltmer tekniskt avancerade har viktvärdet på speciellt industrivarorna ökat. Produkterna har blivit mindre känsliga för transportkostnaderna. Större kapitalkostnader (dvs. räntan på bundet kapital) binds under transporttiden då produkterna är dyra. Därför är det i flera fall billigare att använda sig av flygfrakt istället för av t.ex. sjöfrakt, fastän flygfrakt är väldigt dyrt i jämförelse med flera andra transportformer. (Abrahamsson mfl. 1996: 66)

Finland är ett avlägset land och transportsträckorna till marknaderna är långa. För att betjäna kundernas krav på snabba leveranser kan företaget välja mellan att grunda en fabrik eller lager i marknadsområdet eller så kan företaget välja att transportera produkterna med flygfrakt. Att grunda en ny fabrik eller lager är dyrt och att frakta per flyg medför högre transportkostnader. Vilket alternativ som är billigare beror på produktens värde och försäljningsmängden. Eftersom både kunderna och försäljarna vill undvika att binda kapital i lager minskar produktions- och leveransmängderna och flera företag strävar till att hålla sig till JIT- principen. JIT betyder Just In Time och är en term för att sakerna kommer fram i precis rätt mängd, rätt plats och i rätt tid. Då

produkterna är relativt värdefulla och sällan efterfrågade blir det billigare att tillfredsställa de globala behoven från ett enda lager med expressfrakter till marknadsområdena istället för att öka antalet lager invid marknaderna för att förbättra tillgängligheten. (Karhunen m.fl. 2004: 290-29)

Godsets art avgör om flygfrakt är ett förståndigt eller ens ett nödvändigt val. Nedan kommer en lista på varor som vanligen fraktas med flyg:

- *Lättfördärliga varor:* Det kan vara fråga om livsmedel, frukter grönsaker och blommor som måste komma snabbt fram för att inte förlora sin kvalitet under transporttiden. Vissa typer av kemiska preparat hör också hit. Snabba leveranstider medför också nya möjligheter och öppnar marknader över långa avstånd då det går att sälja t.ex. färsk fisk över kontinenterna.
- *Varor med nyhetsvärde:* Till denna grupp hör bl.a. dagstidningar, tidskrifter och filmer. Modevaror hör också hit eftersom de anpassas till säsonger och därför blir kilopriset för modekläder högt. Datorer respektive tillhörande programvaror hör också till denna grupp. Produkterna är alltså sådana varor som måste transporteras snabbt för att inte bli inaktuella och förlora sitt värde.
- *Varor med speciella krav på snabb leverans:* Ibland kan en fabrik drabbas av produktionsstopp på grund av brist på råvaror eller så kan det hända att ett fartyg eller oljerigg gått sönder och behöver reservdelar omedelbart för att kunna fortsätta sin verksamhet. I sådana fall räddar flygfrakt stora värden och fraktkostnaden blir av sekundär betydelse.
- *Varor med högt kilovärde:* t.ex. mönsterkort, elektroniska delar, dokument. Minskade räntekostnader för bundet kapital under transporten kompenserar de höga fraktkostnaderna. Mediciner hör också till denna grupp. Viktigt är att snabba flygtransporter med höga säkerhetskrav bundna till internationella krav inom flygtrafiken minskar stöldriskan som är speciellt viktigt under långa transportavstånd. I och med att stöldriskan minskar, minskar också försäkringskostnaderna för varorna.

(Abrahamsson m.fl. 1996: 66-67, Lumsden 1998: 175-176)

Att använda flygfrakt kan också innebära stora besparingar för ett företag i och med att lagerkostnaderna minskar. Eftersom varorna dessutom hinner snabbt fram till

destinationen betyder det att risken för bristsituationer (s.k. *stockout*) minskar. Ibland är det t.o.m. lönsamt för företaget att flygfrakta vissa sändningar s.k. nödsändningar fastän varuvärdet är lågt och varorna normalt yfraktas (dvs. fraktas på vatten eller landsväg). När företaget flygfraktar en viss procentandel av sina sändningar minskar säkerhetslagrets storlek och bristsituationer vid oväntade svängningar av efterfrågan undviks. (Karhunen m.fl. 2004: 290, Abrahamsson m.fl. 1996: 66-67, Lumsden 1998: 174-175)

2.2 Typer av flygfrakt

Flygfrakten kan indelas i tre grupper enligt vilken orsak som ligger bakom till att transportköparen väljer att frakta godset med flygfrakt. Grupperna är nödsändningar, reguljära flygsändningar och planerade nödsändningar.

- *Nödsändningar*: Hit hör t.ex. reservdelar som måste fram till destinationen vid en viss tidpunkt. De direkta kostnaderna är visserligen mycket höga men inte så höga som de indirekta kostnaderna skulle bli ifall ett annat transportsätt skulle användas. Det betyder att fraktkostnaderna är mycket höga men det motiveras med att det blir billigare att betala stora summor för transporten än att låta en fabrik stå stilla en tid. Dessa sändningar anses ofta vara fraktflygets volymmässigt viktigaste gods men utgör en mycket liten del av flygets totala godssändningar.
- *Reguljära flygsändningar*: I både passagerar- och fraktflyg som har reguljär flygtrafik transporteras gods med högt värde per viktenhet. Gods som lätt blir förstört eller förlorar sitt nyhetsvärde skickas ofta med denna typ av flygfrakt. När denna form av befraktning väljs är det viktigt att se på kostnaderna för hela transportkedjan från producenten till konsumenten. Kostnaderna för förpackningar, för- och eftertransport, uppkningskostnader, lagringskostnader och säkerhets- och räntekostnader för kapital som är bundet under transporttiden måste beaktas för att kunna bestämma sig för att använda flygfrakt.
- *Planerade nödsändningar*: Det är viktigt att transportköparna alltid har tillgång till ett snabbt alternativ för sitt normala transportsätt, eftersom det ibland kan uppkomma störningar i produktionen eller svängningar i efterfrågan på den

internationella marknaden. Med begreppet planerade nödsändningar syftar man på flygtransporter som endast används vid dessa bristtillfällen.

Till planerade nödsändningar kan också räknas produkter med relativt högt värde eller med ett högt modevärde, som inte passar för att förvara längre tider i lager på avlägsna kontinenter eller länder. Dessa sändningar är alltså planerade transporter inom företagets normala transportrutiner och är alltså inte panikartade sändningar.

Det är komplicerat att jämföra lönsamheten av flygfrakt gentemot yfrakt både inom grupperna reguljära flygsändningar och planerade nödsändningar. Speditörföretagen och flygbolagen måste göra omfattande transportanalyser för att kunna påvisa om flygfrakten är ett lönsamt alternativ. (Lumsden 1998: 177-178)

2.3 Flygfraktsmarknaden

Gemensamt för flyg- och expresstransporter är transportens pålitlighet, snabbhet och höga kostnader. Dessutom påverkas fraktens storlek av vikt- och måttbegränsningar.

Flygtransporter kan indelas i flyg- och expressfrakter. Flygfrakten rör sig i passagerarplan eller fraktplan. Expressfrakter rör sig på korta sträckor med bil och på långa sträckor med flygplan. (Karhunen mfl. 2004: 291)

Den största skillnaden mellan flygtransporter och expresstransporter är storleksbegränsningarna. För att garantera transportens snabbhet finns det noggranna storleks- och viktbegränsningar för expresstransporter. Däremot har storleken på vanliga flygtransporter hela tiden ökat för att flygplanen hela tiden blir större och större. (Karhunen m.fl. 2004: 294)

Mängden flygfrakter beräknas öka årligen med 5 %. Enligt IATA (International Air Transport Association, se mer på sid. 22) stiger godstrafiken mer än passagerartrafiken. Behovet av expressfrakter beräknas stiga ännu mer än behovet av vanlig flygfrakt. Orsaker till denna utveckling är flera bl.a. internationalisering av affärsverksamheten, förändring av den västerländska livsstilen (t.ex. ökad konsumtion av frukter och exotiska produkter). Exporten av högt förädlade produkter såsom elektronik har ökat

under det senaste årtiondet. Tillverkningskostnaderna av dessa varor är också höga (Karhunen m.fl. 2004: 291)

2.4 Former av flygfrakt

Gods som skickas per flyg fraktas antingen i passagerarplan eller i fraktplan.

Flygtransporterna kan indelas i linjetrafik, där flygen är reguljära och åker en viss tid ett visst antal i veckan, och i chartertrafik där flyget beställs för en viss transport. Sedan finns det också kurirföretag som specialiserat sig på att erbjuda frakttjänster av små sändningar där en person s.k. kurir är personligen med frakten från början till slut.

(Karhunen m.fl. 2004: 292-293)

Om ett företag har tillräckligt med gods för att fylla ett helt flygplan är det naturligtvis bäst att välja ett charterplan som blir både billigare och snabbare än att frakta med reguljärflyg eftersom planet kan flyga direkt till mottagarens destination utan omlastningar på vägen. (Abrahamsson m.fl. 1996: 68-69)

3 FLYGPLANENS STRUKTUR

Flygplanens modell avviker ganska mycket från andra transportmedel och därför kräver lastning av flygplan speciella hjälpmedel för att flygplanets lastningskapacitet skall kunna utnyttjas så effektivt som möjligt. I det här kapitlet kommer jag att berätta om flygplanen, hur de lastas och hur transportsträckan påverkar lastkapaciteten.

3.1 Flygplan

De mest använda fraktflygen är Boeing 747F med en lastkapacitet på över 600 kubik eller 95 ton, Boeing 727F med en kapacitet på över 180 kubik eller 28 ton, MD-11F (över 590 kubik/ 87 ton) och Airbus A300-600C (365 kubik/ 46 ton). Lockheed C-17 Globemaster, Hercules och Antonov är andra stora fraktplan som används vid transport av krigsmaterial eller biståndstransporter. I Finland är frakterna sällan dock så stora att stora fraktplan behövs och största delen av flygfrakterna som åker ut ur Finland fraktas i passagerarplan. (Karhunen m.fl. 2004: 298)

Finnair har sedan maj 2010 haft ett flygplan som är avsett endast för godstransporter. Det är ett MD-11 plan som förändrats från passagerarflygplan till fraktplan och det trafikerar två gånger i veckan till både Seoul och Hong Kong och en gång i veckan till New York. Flygets fraktkapacitet är ca 80 000 kg eller 500m³. (Finnair Cargo)



Figur 1. Airbus 380 (Airbus foton).



Figur 2. Boeing 747-8 (Boeing foton)

För att uppnå effektivitet och bli alltmer miljövänliga blir flygplanen större och större. Världens största flygplan A380 (se figur 1) lanserades av Airbus år 2007. Det dubbeldäckade planet har en kapacitet att bära upp till 853 passagerare. A380 kan flyga 13500 km i sträck, utan mellanlandningar. (Airbus: A380)

Den amerikanska flygplanstillverkaren Boeing presenterade sin nya flygplansmodell Boeing 747-8 (se figur 2) i Washington i februari 2011. Boeing beräknar med att modellen kommer att börja trafikera i slutet av 2011. Boeing 747-8 kan flyga 14815 km i sträck utan mellanlandningar. Precis som A380 är Boeing 747-8 föregångare i bränslesnålhet, miljövänlighet och bullerminskning. Båda planen har större lastkapacitet än någon tidigare flygplansmodell. (Boeing: Boeing 747-8)

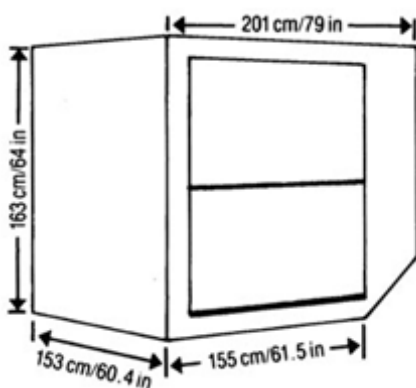
Eftersom så gott som alla kommersiella flygplan är byggda för att transportera passagerare, medför det begränsningar för att fylla planet med fraktgods. Flygplan avsedda för godstransporter har däremot ökat sin effektivitet genom att öka sin lastkapacitet. Den ökade lastkapaciteten ger betydliga fördelar i jämförelse med andra transportsätt. (Lumsden 1998: 182-183)

3.2 Transportsträcka och lastkapacitet

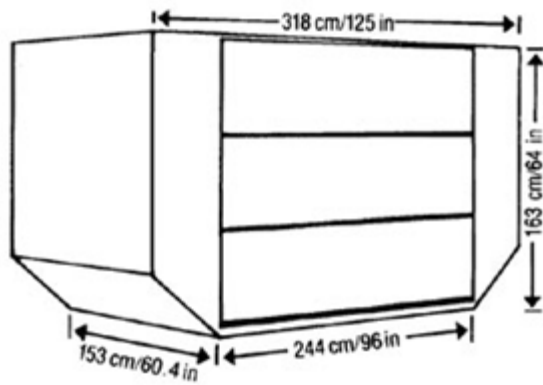
För flygplan finns det en direkt koppling mellan transportavståndet och den maximala lastkapaciteten. Flygplan har en begränsad lastförmåga och under långa flygningar måste flygplanen använda delar av sin kapacitet till att transportera sitt eget bränsle. Detta gör att andra transportsätt har sina fördelar angående lastkapaciteten. Tåg sköter sin energitillgång genom ledningar och lastbilar kan alltid stanna på vägen för att tanka. (Lumsden 1998: 183)

3.3 Lastbärare

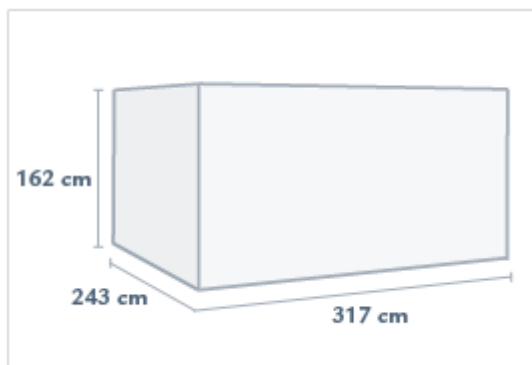
Största delen av världens flygfraktsvolym transporteras i passagerarplan. Godset samlas i s.k. lastbärare som ger betydliga besparingar. Eftersom flygplanet har en rund form är det svårt att anpassa lastbärarna till planets profil. Därför har flygbolagen utvecklat en egen standard för lastbärare av varierande storlek och form. Lastbärarna är mycket lätta och byggda i lättmetall för att flygplanen har en begränsad lastkapacitet. Lastbärarna är också anpassade så att ett av hörnen är avrundat. Detta kallas för LD från engelskans *Lower Deck*. Eftersom flygplanens lastbärare är så avvikande från de andra transportformernas lastbärare leder det till att all flygfrakt måste stuvvas om innan det går in i ett annat transportmedel. (Lumsden 1998: 180-182, Karhunen m.fl. 2004: 292-293)



Figur 3. LD3 Volym: 4,20 m³, maximal vikt: 1500 kg Tillämpas med: MD-11, A300-B4 (Rahtihoilinta)



Figur 4. LD6 Volym: 8,95 m³, maximal vikt: 3600 kg, tillämpas med: MD-11, A300-B4 (Rahtihuolinta)



Figur 5. LD 7 118, volym 11,8m³(Rahtihuolinta)
vikt:1134 kg



Figur 6. AKH, volym: 3,5m³, maximal

(Rahtihuolinta)

Figureerna 3-5 visar de vanligaste LD- modellerna av lastbärare som används vid flygfrakt. Figur 6 är en lastbärare som används vid transport av gods på flygplatsen till och från flygplanet.



Figur 7. Genomskäring av A-300

Figur 7 visar en genomskäring av flygplanet Airbus 300 lastat med LD3 containrar (se figur 3). Som figuren visar är den övre delen av flygplanet till för passagerare medan nedre delen anpassats för godsfrakt.

4 TYPISKT INOM LUFTFARTEN

I detta kapitel kommer jag att presentera typiska drag såsom markhantering, tidskonkurrens och effektivisering som förekommer inom flygtrafiken och som avviker från de andra transportsätten.

4.1 Tidskonkurrens

Med tidskonkurrens menas huvudsakligen den tid som går åt mellan att en beställning görs till att produkten levereras till kunden. Detta har blivit en viktig komponent i konkurrensen mellan företag och produkter. Om företaget kan leverera produkten snabbt ger det ett egenvärde i sig självt då det kan ge kunden en fördel inom sin verksamhet. Flygets korta transporttider medför alltså klara konkurrensfördelar. (Lumsden 1998: 174-175)

4.2 Effektivisering

Godsterminalerna på flygplatserna har p.g.a. passagerartrafik placerats långt ifrån flygplanens avgångs- och ankomstterminaler. Därför tar det mycket tid att förflytta gods från ett flygplan till ett annat vid omlastning av gods. (Karhunen m.fl. 2004: 295)

För att effektivisera sin verksamhet och förbättra sin kundtjänst har flygbolagen bildat allianser sinsemellan. T.ex. Finnair hör till OneWorld- alliansen dit också bl.a. Cathay Pacific, British Airways och Qantas Airway hör. Flygbolagen som hör till allianserna samarbetar och kommer tillsammans överens om biljettpriser, flygrutter och tidtabeller. De säljer biljetter och godstransporter till både sina egna och varandras rutter. (Karhunen m.fl. 2004: 295)

Enligt undersökningar av IATA (se mer på sid. 22) och producenter kommer flygfrakternas tillväxttakt inom framtiden att dämpas. Därför kommer konkurrensen inom flygtrafiken att skärpas. Det uppskattas att flygbolagen kommer att skapa nya lösningar av transporttjänster för att behålla sina marknader. Flygbolagen kommer att tvingas till tydliga förbättringar av den service som erbjuds. Godsbehandlingen måste effektiviseras framförallt på flygfälten. Flygbolagen kommer att kombinera andra transportmedel med flyget för att uppnå kostnadseffektiviseringar. Flyggods transporteras vissa sträckor eller under tidiga skeden av distributionskedjan med lastbil. Speciellt vid interkontinentala transporter är detta vanligt och dessutom kostnadseffektivt att frakta godset en viss sträcka med lastbil eftersom interkontinentala flyg ofta avgår endast varannan dag. Gods kan då köras till flygplatsen från orter som ligger två dygns köravstånd ifrån flygfältet utan att någon tid går till spillo. (Lumsden 1998: 173-174)

4.3 Prissättning

En mycket liten andel av all flygfrakt transporteras i speciella för gods avsedda flygplan. Största delen av all flygfrakt sker med passagerarplan i planets nedre del, det kallas för *belly cargo*. Detta innebär att all frakt som transporteras med passagerarplan innebär ett täckningsbidrag för flygplanets operatör. Prissättningen av flygfrakter skiljer sig från de flesta andra transportsätten. Priset på transporten är relativt hög medan de rörliga kostnaderna är låga. För flygtransporternas prissättning gäller tariffmetoden både då det handlar om passagerartrafik och godstrafik. Tariffmetoden bygger på en maximering av det totala täckningsbidraget. Det betyder att resultatet är summan av varje enskild biljetts pris minus de rörliga kostnaderna. Vid passagerartrafik finns s.k. *stand by*- biljetter, då tomma platser i ett passagerarflygplan säljs till ett kraftigt reducerat pris precis innan avgång. Dessa biljetter säljs under den förutsättningen att

platsen inte reserveras förrän alldeles innan flygets avgång då alternativet är att platsen inte skulle få någon betalande passagerare alls. Vid flygfrakt bestäms priset i första hand utifrån en tariff vid små volymer och vid stora volymer över ett ton utifrån ett på förhand förhandlat avtal. Det finns ingen kostnadsbaserad prissättning av flygfrakt i passagerarflygens linjetrafik så länge flygfrakten endast är ett täckningsbidrag för flygbolagen. (Lumsden 1998: 168-169)

4.4 Markhantering

Vid flygtransporter tar markhanteringen av godset i medeltal 92 % av hela transporttiden medan själva flygtiden utgör ca.8 % av den totala tiden som går åt till att frakta godset. Detta beror dels på tiden som går åt till de internationella säkerhetsbestämmelserna och förtullningsbestämmelserna. Framförallt har säkerhetsbestämmelserna inom flygtrafiken stramats åt efter händelserna 11.9.2001. Pga. all tid som går förlorad under processerna av godshanteringen som sker på marken är tidsvinsterna som kan göras med flyg ibland små. Inom Europa är det ofta både billigare och snabbare att frakta varor med lastbil eller tåg än med flyg. De största flaskhalsarna inom flygtransporter uppstår vid godsterminalerna på flygfälten. Inom de europeiska flygningarna där direkta flyg mellan två orter saknas upptar omlastningarna mycket tid. Eftersom markhanteringen upptar så mycket tid har flygbolagen börjat investera i automatisering av markhanteringsprocesserna samt bygga ut och mekanisera sina godsterminaler. (Lumsden 1998: 184-185)

Under internationella flygtransporter står sändningarna oftare stilla i terminalerna än vad de rör på sig. Orsakerna till detta brukar ligga i bristfälliga och oenhetliga datasystem, transportbolagens tidtabeller inte går ihop eller dålig organisering i tullen. (Karhunen m.fl. 2004: 295)

4.5 Ruttplanering

Den viktigaste delen inom flygtransporter är valet och övervakningen av rutten. I de snabbaste ruttvalen ingår direktflyg, då frakten transporteras med samma flyg från avgångsorten till destinationsorten. Sändningarna kan också *routas* via en eller flera anslutningsorter. Då flyttas frakten under mellanlandningen från ett plan till ett annat.

På de stora internationella flygplatserna kan anslutningstiden variera från ett par timmar till ett helt dygn. Om ruttplaneringen är dålig förlängs transporttiden med några timmar eller i värsta fall med flera dygn. Det väsentliga inom ruttplaneringen är att inse att fraktens avgångstid inte är lika viktig som ankomsttiden för godset. (Hörkkö m.fl. 2005: 316)

4.6 Trafikflygets struktur

Det finns hundratals flygbolag i världen med tusentals flyg som trafikerar dagligen över 3000 flygplatser i världen. Godstrafiken är mycket splittrad då gods transporteras i linjetrafik för passagerare, i flygbolagens linjetrafik för gods på natten, i kurirbolagens egna godsflygplan och i icke reguljära chartrade flygtransporter för gods. Kostnaderna för flygtrafiken är delad så att flygbensinen består av ca.20 %, personalen för ca.40 %, landningsavgifter mm. för ca.6 % och avskrivningar på flygplanen för ca.10 % av de totala kostnaderna. (Lumsden 1998: 170-171)

Förutom själva flygbolaget deltar flera aktörer i leveranskedjan. Speditörerna mottar sändningar, transportbolagen sköter om vägtransportdelen till och från flygfälten mellan avsändaren respektive mottagaren och de s.k. *Ground Service*-bolagen sköter om markfunktionerna på flygfälten. Dessutom kan flera flygbolag vara involverade under långa rutter. T.ex. på ruten Helsingfors- Manila flyger Finnair mellan Helsingfors och Hongkong och Cathay Pacific mellan Hongkong och Manila. (Karhunen m.fl. 2004: 295)

4.7 Spedition av flygtransporter

Speditören fungerar som transportföretagens återförsäljare vid flygtransporter, precis som vid övriga transporter. Speditören är expert på att distribuera godset snabbt till mottagarens lager efter flygets ankomst. Speditörerna sköter helt om den landbaserade transporten efter flygtransporten. Speditören organiserar frekvent inhämtnings- och uthämtningstrafik till och från flygplatserna i enlighet med flygplanens ankomst- och avgångstider. Avsändaren meddelar speditören om när godset är klart för avhämtning och ger instruktioner om destinationen och befraktningsformen och speditören väljer efter dessa anvisningar passande typ av flygplan och transportväg. Godset *routes*

(*routing*= processen där en rutt väljs inom en transportkedja) ifall direktflyg saknas så att flygplatser med långa omlastningstider undviks. Andra viktiga speditörsfunktioner i samband med flygtransporter är samlastningstrafik och kombinerade flygtransporter där väg- och flygtransporter kombineras. (Abrahamsson m.fl. 1996: 69-70)

4.8 Övernattentrafik

En typ av flygtjänster som ökat är tjänsterna som speditörsfirmorna erbjuder. Speditörsfirmorna tar i beaktande hela leveranskedjan från avsändaren ända till mottagaren. En populär typ av tjänst som speditörsfirmorna erbjuder är övernattentrafik. Det fungerar så att speditörsfirman plockar upp alla sändningar från ett visst geografiskt område vid en på förhand bestämd tidpunkt oftast kvällstid. Sändningarna flygs sedan ut till en centraliserad omlastningsanläggning, hub. När alla sändningar från olika geografiska områden flugits in till den centraliserade anläggningen, omorganiserar alla sändningar och flygs ut på natten med godsflygplan. Nästa morgon anländer godset till sin slutliga destination och mottagare. Gods som transporteras i övernattentrafik sker endast i direkta flygningar p.g.a. att tillgång till lastkapacitet oftast är bäst på nätterna. Vissa flygplan har dessutom anpassats så att de snabbt kan ändra sin inredning för passagerare till inredning avsedd för godstrafik. (Lumsden 1998: 185-187, Karhunen m.fl. 2004: 295)

T.ex. TNT's hub i Europa ligger i Liège i östra Belgien. Hit flyger godsflyg från överallt i Europa. Sändningar såsom reservdelar för bilar, mediciner, datorer och diplomatpost samlas in från avsändarna under eftermiddagen och förs till terminalen i området och flygs sedan till hubben i Liège. Sändningarna sorteras sedan enligt destinationsorten. Arbetet underlättas av streckkoder som fästs på paketen och som avläses med en laserläsare. Kunden har möjlighet att hela tiden följa med på internet var streckkoden för en sändning senast avlästs. Sändningarna lastas sedan in på fraktplanen som flyger under natten till destinationsorten dit de anländer nästa morgon. Vid destinationsorten sorteras sedan sändningarna och packas in i bilar varefter de levereras till den slutliga mottagaren. (Karhunen m.fl 2004: 295)

Expresstransportföretagen har ett världsomfattande distributionsnät som består av distributionscenter i olika storlekar. Näten har formats främst beroende på

trafikförbindelserna t.ex. beroende på anslutningsflygen en viss flygplats har att erbjuda samt transportmängderna. Nätverket består ofta av distriktcenter som omfattar en viss landsdel och ett sorteringscenter i varje land. (Karhunen m.fl. 2004: 295)

5 FORMALITETER INOM LUFTFARTEN

Luftfarten är den mest kontrollerade transportformen och därför är det en hel del formaliteter som genomgås vid lufttransporter. I detta kapitel kommer jag att gå igenom vilka dokument som krävs vid flygfrakter och olika lagstiftningar som begränsar flygfrakter.

5.1 IATA- International Air Transportation Association

IATA står för International Air Transportation Association dvs. Internationella lufttransportorganisationen och jobbar för att reglera konkurrensen mellan de internationella flygbolagen och upprätthåller fasta och gemensamma frakttariffer. Största delen av de internationella flygbolagen som har reguljära flygtransporter är med i organisationen. Eftersom så många flygbolag är medlemmar av IATA kan administrationen flygbolagen emellan skötas effektivt. (Abrahamsson m.fl. 1996: 69)

IATA grundades i Havanna i Cuba i april 1945. Vid grundandet hade IATA 57 medlemmar från 31 länder, största delen från Europa och Nordamerika. 2010 hade IATA ca.230 medlemmar från 126 länder från alla delar i världen. IATA är en efterträdare till International Air Traffic Association som grundades i Haag 1919 då världens första reguljärflyg började. (IATA: Historia)

IATA:s avsikt är att hjälpa flygbolagen att förenkla processerna och öka passagerarbekvämligheten och samtidigt minska kostnaderna och förbättra effektiviteten. För övrigt prioriteras säkerheten högst hos IATA och därför är IATA:s mål att konstant förbättra säkerhetsstandarderna. Ett annat viktigt mål är att minska miljöeffekterna. (IATA: Mission)

5.2 Säkerhetskontroller inom flygtrafiken

Det finns en lag för att all flygfrakt som åker ut ur Finland bör kontrolleras. Lagen berör exportföretag, speditörer, markhanteringsföretag och flygbolag. Orsaken till övervakningen är att försäkra flygtrafikens trygghet. Övervakningen av flyggodset leder till tilläggskostnader och rusningar som fördröjer leveransen av godset. För att minska övervakningsarbetet på flygplatserna har begreppen ”känd speditör” och ”känd avsändare” tagits i bruk. Dessa har förbundit sig till att iaktta de säkerhetsföreskrifter och säkerhetsarrangemang angående fraktgodset som Luftfartsverket har godkänt. De ”kända speditörernas och avsändarnas” sändningar övervakas endast med stickprov, medan alla övriga sändningar undersöks. För att ett företag skall få benämningen ”känd speditör” eller ”känd avsändare” måste dess lager och terminaler vara av sådant slag att utomstående inte kommer åt godset eller fraktbreven. (Finlex: Lag om säkerhetskontroller inom flygtrafiken, Hörkkö m.fl. 2005: 368, Karhunen m.fl. 2004: 297)

Trafiksäkerhetsverkets luftfartssektor övervakar och kontrollerar flygkontrollprocedurerna och – systemen. Instansen förbereder och tillämpar flygreglerna tillsammans med flera andra instanser. Uppgifterna som Trafiksäkerhetsverket sköter är att utfärda flygsäkerhetsnormer, bevilja tillstånd och certifikat, upprätthålla register, övervaka luftfartsverksamheten och att delta i internationellt samarbete. Flygtrafiktjänsten regleras i Finland av de sameuropeiska ESARR- bestämmelserna (Eurocontrol Safety Requirements). (Finavia. 2010, Luftfartsverket, 2011)

5.3 Fraktdokument

Efter att speditören valt transportväg, bokat in godset och fraktberäknat hela transporten utfärdas ett fraktbrev för flygbolagens räkning. Detta fraktbrev kallas för *air waybill* och gäller ända fram till destinationen. Speditören övervakar att kollina vägs, mäts och märks före dessa överlämnas till flygbolaget för transport. (Abrahamsson m.fl. 1996: 70)

Lagen om luftbefordringsavtal grundar sig på Warszawakonventionen och gäller i Finland för transporter av gods, passagerare och bagage. Inom flygtransporter borde avsändaren fylla i flygtransportavtal dvs. ett flygfraktsbrev (*AWB- Air Waybill*). I praktiken sköter speditörbolaget eller transportbolaget om att fylla i fraktbrevet enligt en av IATA förklarad modell. Fraktbrevet består av 9-20 kopior, varav tre ursprungliga.

Avsikten med ett fraktbrev är att:

- bekräfta transportavtalet mellan avsändaren samt speditörbolaget och flygbolaget
- bekräfta att godset är godkänt för transport
- bekräfta att avsändaren följt transportvillkoren
- vara ett intyg över utförda frakt- och försäkringsbetalningar
- specificera fraktförarens ansvar
- behövs vid tull- och bankformaliteter
- avsändarens intyg över ägorätt så att avsändaren kan bestämma över godset under transporten
- ger anvisningar åt personalen som handskas med godset om hur godset skall lastas, förvaras och ruttplaneringen

Speditören kan samla in flera sändningar från flera olika avsändare till en samtransport.

För samtransporter skrivs ett huvudfraktbrev (*MAWB- Master Airwaybill*). För de enskilda sändningarna skrivs skilda fraktbrev (*HAWB- House Airwaybill*) Avsikten med detta är att försnabba och underlätta utförandet av själva flygtransporten.

Speditörbolagen som fyller i fraktbreven belönas med rabatter på fraktpriserna.

(Karhunen m.fl. 2004: 296-297)

5.4 Märkning av kollin

Förutom adress- och referensanteckningar som görs av avsändaren skall speditören eller flygbolaget fästa etiketter för identifiering på varje kolli. Etiketterna anger flygfraktsbrevets nummer, antalet kollin, fraktens vikt samt avgångs- och destinationsort. Tilläggsanteckningar görs om godset kräver specialhantering vid pålastning, avlastning eller lagring. Om sändningen innehåller farligt gods bör varje kolli märkas med rätt sorts etikett. (Karhunen m.fl. 2004: 361)

5.5 Farligt gods

Uppskattningsvis innehåller ca.5-10% av flygfraktssändningarna farligt gods.

Sprängladdningar, gaser, lättantändbara vätskor, lättantändbara fasta ämnen, syrande ämnen, gifter, radioaktiva, smittfarliga och frätande ämnen räknas alla som farligt gods.

Den internationella terrorismen har lett till att listan på förbjudet gods har förlängts.

Passagerare är inte tillåtna att ta farligt gods ombord med vissa undantag såsom alkoholdrycker, tändstickor, hårspray och parfymer. Företagen som fraktar farligt gods måste klassificera godset enligt de rådande internationella föreskrifterna, märka kollina och ge flygbolaget de krävda transportdokumenten. På flygbolagens ansvar är däremot att kontrollera kollina och dokumenten som hör till. Om brister upptäcks får godset inte lastas ombord. Förutom av Luftfartsverket övervakas flyggods av tullen, polismyndigheterna och gränsbevakningen. Kurirbolag transporterar inte gods som begränsas av IATA såsom pengar, juveler, smycken, guldtackor, checker, betalningsorder, antikobjekt, alkoholdrycker, vapen, explosiva ämnen, växter och tobak. (Karhunen m.fl. 2004: 297-298, Hörkkö m.fl. 2005: 365)

5.6 Reklamations- och preskriptionstider

Ifall godset som flygfraktas tilltygats under transporten skall mottagaren anmäla om det omedelbart då det märks till transportören, dock senast inom 14 dagar. Om godset anlant försenat till destinationen skall en reklamation göras inom 21 dagar efter att godset varit mottagaren tillhanda. Preskriptionstiden för flygfrakter är 2 år från det att flygplanet anlant eller skulle ha anlant till destinationen. (Hörkkö m.fl. 2005: 364)

Filippinernas befolkning ökar med 2 % per år och är därför ett land med växande, ung befolkning. Under 2000-talet har Filippinerna ökat sin tillväxt genom att investera i infrastrukturen och IT- och servicesektorn.

Speciellt bilindustrin, elektronikindustrin och textilindustrin är viktig på Filippinerna. De viktigaste exportprodukterna är Business Process Outsourcing (BPO) och telekom. Den ökande exporten av BPO beror på att befolkningen är välutbildad och engelsktalande. (Swedishtrade- Filippinerna)

6 METODIK

I denna undersökning kommer jag att intervjua speditörer i Helsingfors och i Manila som har erfarenhet av flygkurirfrakt, dessutom kommer jag att intervjua en person som jobbar för producenten av produkterna som skickas med flygkurir från Helsingfors till Manila för att kunna motivera varför företag väljer detta alternativ. Jag kommer också att göra deltagande observationer inom flygkurirfrakt mellan Helsingfors och Manila ur flygkurirens synvinkel. Jag kommer alltså att göra en kvalitativ fallstudie om vilka faktorer som påverkar att ett företag väljer att använda sig av flygkurirfrakt vid transport av varor.

Det är vanligt att forskaren använder sig av flera olika metoder då en kvalitativ forskning görs. Olika metoder är kvalitativa intervjuer, etnografi eller deltagande observationer, fokusgruppintervjuer och insamling och kvalitativ analys av texter och dokument.

Nedan kommer jag att presentera några olika slag av forskningsmetoder.

6.1 Kvalitativ forskningsmetod

Den kvalitativa forskningsmetoden är en forskningsstrategi som är mer inriktad på ord än på siffror. En kvalitativ undersökning ger ofta en mer omfattande bild av ämnet än en kvantitativ forskning och kopplingen mellan teori och praktik kan ofta vara mer komplicerad och flertydig än i kvantitativa forskningar. I kvalitativa forskningar ses teorin ofta som en följd av undersökningen. (Bryman m.fl.2005: 298-300, 322-323)

6.2 Kvantitativ forskningmetod

Inom kvantitativa forskningar styrs problemformuleringen av teoretiska funderingar och insamlingen och analys av data styrs av problemformuleringen. Tyngden ligger på prövning av teorier. Om forskaren använder endast denna metod i sin studie kan det vara svårt att samla fördjupad data. Fördelen med denna metod är igen att det går lätt att samla in och tolka stora mängder information. Denna forskningsmetod passar väl för sådana studier som kräver en stor sampelgrupp och undersöker generella åsikter eller

fakta. En ofta förekommande kvantitativ forskningsmetod är en enkätundersökning. (Bryman m.fl. 33-35)

6.3 Reliabilitet och validitet

Oberoende valet av forskningsmetod bör forskaren vara kritisk till dess reliabilitet och validitet. Om metoden forskaren använt har reliabilitet, betyder det att metoden är pålitlig. Då metoden är pålitlig kan man komma till samma slutsats om man gör om undersökningen med samma metod och under samma omständigheter.

Validitet innebär metodens relevans. Metoden som används skall svara på frågorna som ställs och inte gå utanför forskningsämnet. Metoden kan ge pålitliga svar utanför forskarens undersökningsområde. Validitet betyder med andra ord att forskaren skall fråga de rätta frågorna och använda rätt metod för sin forskning. (Bryman m.fl. 117-118)

6.4 Fallstudie

Med begreppet fallstudie avses att ett specifikt fall undersöks. I en fallstudie är det vanligt att forskaren använder sig av flera olika metoder för att uppnå bästa möjliga resultat. En fallstudie är mycket begränsad jämfört med forskningar där forskaren använt sig av övriga forskningsmetoder. Fallstudiens tyngdpunkt ligger på det specifika fallet. Resultaten av fallstudien passar endast studien ifråga och går inte att generalisera eller anta att de skulle gälla även andra fall. En fallstudie går bara att jämföras med en annan fallstudie som gjorts av ett liknande objekt och med liknande problemformulering. (Bryman m.fl. 71-78)

6.5 Deltagande observation

Etnografi och deltagande observation liknar varandra mycket. I båda fallen engagerar forskaren sig i en social miljö under en viss tid och gör observationer för att få en bild av kulturen som en social grupp uppvisar. (Bryman m.fl. 333)

Deltagande observation innebär att forskaren personligen lever i det kulturella och sociala sammanhang som studeras. Denna metod används framförallt inom antropologi, etnologi och sociologi. (Nationalencyklopedin 2011)

6.6 Intervjuguide

Vid kvalitativa intervjuer kan man göra upp en intervjuguide som sedan kan användas som stöd vid intervjusituationerna. (Bryman m.fl.2005: 369, 373)

När intervjun utförs kan man ha intervjuguiden till hjälp. Intervjuguiden skall bestå av ett antal frågor som håller intervjun inom ämnet och inhämta relevant information för undersökningen. (Hartman, 272-273)

7 PRAKTISK STUDIE INOM ÄMNET FLYGKURIRTRANSPORTER

Den empiriska studien har jag gjort genom att intervjua personer som jobbar inom flygfrakt i speditörsfirmor och producenten av godset som skickas från Finland till Filippinerna. Företagen är Waco Logistics och ett medelstort finskt företag samt en speditörsfirma som fungerar i Filippinerna. Företagen valde jag för att både Waco Logistics och speditörsfirman i Filippinerna tar hand om *customs brokerage* ärendena och dokumenthanteringen då flygkurirer används under transporten från Helsingfors till Manila. Det medelstora finska företaget producerar däremot elektronik till bilar som ibland skickas med flygkurir till en bilfabrik i Manila. Dessutom kommer jag att komma med egna observationer i denna studie.

De personerna jag valde att intervjua var överraskande välvilligt inställda till att besvara mina frågor gällande denna undersökning. Constantino Geslani på speditörsfirman i Manila har jag träffat ett antal gånger under flygkurirjobben från Helsingfors till Manila och för honom nämnde jag redan när jag började mitt arbete med denna studie att jag möjligen skulle vara intresserad av att intervjua honom vid något skede. Slutligen så sköttes den egentliga intervjun med Geslani per e-mail, eftersom jag inte vid tidpunkten hade möjlighet att personligen åka till Manila för att intervjua honom.

Kimmo Leskinen från Waco Logistics valde jag att intervjua, eftersom jag haft en hel del kontakt med olika personer från denna firma när jag åkt med flygkurirtransporter från Helsingfors till Manila. Jag frågade några personer från Waco Logistics som jag träffat i samband med överlåtelse av kollina som skickas till Manila, ifall de vet vem som skulle vara en passande person inom deras företag att intervjua för denna studie och de sade att Kimmo Leskinen vet mest om denna typ av transporter. Jag ringde upp Leskinen och kom överens om en intervjutid samma vecka.

När jag intervjuat Leskinen fick jag reda på att Johan Vornanen möjligen skulle kunna ge relevanta svar på mina frågor från den finska producenten som skickar sina produkter i vissa fall med flygkurir. Jag ringde upp Vornanen och vi kom först överens om att jag personligen skulle träffa honom för att göra en intervju, men till slut så blev det lite besvärligt att komma överens om en tid som passade oss båda, så han besvarade istället mina frågor per e-mail.

Själva intervjuerna bekräftade det jag visste om flygkurirtransporterna och jag tyckte det var mycket intressant att intervjua personerna på de olika företagen.

Jag kommer inte att nämna den medelstora finska firmans namn och inte heller namnet på den filippinska speditörsfirman, eftersom de intervjuade personerna inte ville att firmans namn skulle komma ut i denna undersökning. Personerna jag intervjuade på samtliga firmor sade att flygkurirtransporterna inte hör till deras kärnverksamhet och därför ville de inte att företagets namn nämns i samband med denna undersökning.

7.1 Företagen

Nedan kommer jag att kort presentera de tre företagen: två speditörsfirmor och en producent av produkter, som ibland skickas med flygkurir.

7.1.1 Waco Logistics Finland

Waco Logistics Finland grundades 1996 och är ett speditörbolag som erbjuder logistiska lösningar överallt i världen. De är koncentrerade på sjöfrakt, flygfrakt, lagerhållning och dokumenthantering. Sammanlagt har bolaget 6 verksamhetsställen i Finland: Uleåborg, Tammerfors, Lahtis, Tavastehus och Åbo. Huvudkontoret ligger i Vanda i närheten av flygfältet. (Waco Logistics Finland)

7.1.2 Finskt medelstort företag

Det medelstora företaget grundades i Finland 1991. Företaget tillverkar olika slags elektroniska instrument främst för bilbranschen, men även för läkemedelsbranschen. Företagets instrument används också i bl.a. hastighetsmätare för löpare och i GPS-navigeringsapparater. Företaget är världsledande inom sin bransch.

7.1.3 Speditörsfirma i Filippinerna

Speditörsfirman som fungerar i Filippinerna är en filial till ett japanskt bolag som grundades 1937 i Japan. Bolaget var till början ett mindre statligt transportbolag. När andra världskriget bröt ut ökade behovet av transporter kraftigt i hela Japan och staten förenade alla transportföretag som var verksamma i de största städerna i Japan till ett enda bolag som idag har verksamhet i hela världen.

Idag är detta transportbolag världsledare på att producera logistiska lösningar.

7.2 Frågeguide

Jag gjorde på förhand upp en frågeguide för varje företag innehållande de frågor jag tyckte var de viktigaste för min studie. Sammanlagt gjorde jag tre olika frågeguider anpassade för vart och ett av företagen. Jag intervjuade en person på Waco Logistics personligen. De två övriga intervjupersonerna svarade skriftligt på mina frågor.

7.3 Resultatanalys

En flygkurir används då transporten av någon anledning är tidskritisk. Flygkurirer används ofta vid nödfall och meddelandet om att en flygkurirtransport kan komma på mycket kort varsel. Ibland kan det hända att ett företag behöver flygkurirfrakt dagligen under ett par veckors tid och sedan inte använder sig alls av flygkurir på ett år. Orsaker till att flygkurir används är flera men de viktigaste faktorerna är tidsbrist och risk för betydande ekonomiska förluster för den tid en viss typ av produkt inte finns tillgänglig. Speciellt i och med att globaliseringen ökat och efterfrågan för produkter över kontinenterna ökat har nya marknader för flygkuririndustrin öppnats. Flygkurirtransporter har aldrig varit och kommer enligt undersökningen aldrig att bli en

optimal lösning för att transportera gods, det används bara då inga andra alternativ för en transport kommer i fråga. Detta betyder dock inte att flygkurirtransporterna kommer att minska i framtiden, tvärtom ser det ut som att behovet för flygkurirtransporter hela tiden kommer att öka eftersom högteknologi-industrin hela tiden utvecklas och medför situationer då komponenter och prototyper bör transporteras så snabbt och säkert som möjligt över kontinenterna.

7.3.1 Vad gör en flygkurir?

Här kommer jag att berätta om vad en flygkurir är enligt deltagande observationer.

När jag åkt med en flygkurirfrakt från Helsingfors till Manila, fungerar det i praktiken så att jag får meddelandet om uppdraget senast kl.15 på dagen och då åker jag iväg samma dag med Finnairs nattflyg till Hongkong där jag sedan bytt till Cathay Pacifics flyg till Manila. Flyget mellan Helsingfors och Hongkong tar ca 10 timmar och flyget mellan Hongkong och Manila tar ca 1,5 timmar. Till Manila anländer jag ca kl. 18 lokal tid (kl. 13 finsk tid). Så tiden som går åt från att flygkurirfrakten beställs till att frakten är framme vid destinationen är ca 22 timmar sammanlagt.

När jag tar emot ett flygkuriruppdrag åker jag och träffar en anställd från Waco Logistics Finland, som skött om tullformaliteterna och dokumenthanteringen. Jag tar emot frakten som består av 1-3 st. (väger ca 20 kg) lådor med bildelar och alla dokument som ska med transporten. Före jag checkar in lådorna på flyget limmar jag på etiketter som beskriver ruten för lådorna. Sedan checkar jag in lådorna på flyget och skickar ett SMS till ett trackingsystem (*tracking*= ett system för att kunna spåra frakten under hela transporttiden) hos min arbetsgivare som är en internationell speditörsfirma och meddelar att jag checkat in lådorna och vilken tid flyget beräknas avgå. Kunden som beställt transporten kan sedan logga in på trackingsystemet med HAWB (House Airway bill)- numret och hela tiden följa med var frakten är. Till samma system skickar jag meddelanden under alla olika skeden under transporten, t.ex. under mellanlandningarna, när jag är i tullen, när jag överlätit lådorna till chauffören eller om flygen är försenade.

När jag landar i Manila går jag som vanligt genom passkontrollen och sedan plockar jag upp lådorna från bältet i ankomsthallen. Sedan träffar jag *customs brokern* (en *customs*

broker är en person från en speditörfirma som är specialiserad på att sköta tullformaliteter och pappersarbetet relaterat till tullformaliteterna) från speditörsfirman i Filippinerna som skött om dokumenten som behövs för att hämta in varorna till Filippinerna. Sedan gör jag en tulldeklaration och visar lådorna åt tullpersonalen på flygfältet. Till skillnad från flera andra länder får *customs brokern* i Manila komma in i ankomsthallen på flygfältet och det underlättar mitt arbete en del eftersom jag då inte ensam behöver gå igenom tullen. När jag överlåter lådorna åt *customs brokern* är det viktigt att be om personens underskrift på ett formulär som jag har med transporten. Det är ett bevis på att lådorna överlåtits och att lådorna varit i skick vid överlåtelsepunkten. *Customs brokern* från speditörsfirman i Filippinerna kör sedan lådorna till mottagaren som är en bilfabrik i Manila. Slutligen meddelar jag trackingsystemet och speditörsfirman som jag jobbar åt vem jag lämnat över lådorna åt och vilken tid. Sedan är jag klar med min andel av jobbet. Oftast stannar jag vid destinationen ett dygn och flyger tillbaka hem nästa kväll.

Som flygkurir har jag varit med om att transportera en bred skala av tidskritiska varor. Det har varit modekläder från Kina till USA, mönsterkort till Singapore, mobiltelefondelar till Mexiko, datorkomponenter till Nederländerna osv. Tullformaliteterna varierar från land till land och i vissa länder går det en hel del tid till att sitta i tullen på flygfältet med frakten, medan det i andra länder avklaras på några minuter. Oberoende av vilket som är avgångslandet och vilket som är den slutliga destinationen fungerar *customs brokerage*- arbetet på samma sätt överallt. I varje land är det en *customs broker* från en speditörfirma som sköter om tullformaliteterna och dokumenten före avgång och i destinationslandet är det alltid en *customs broker* som möter flygkuriren på flygfältet och tar hand om tullformaliteterna och pappersarbetet där. Däremot ändrar vissa länder (speciellt Kina) på sina lagstiftningar så gott som varje dag. I Kina finns det långa listor på vad som är förbjudet att hämta in i landet och listan på de förbjudna varorna ändras konstant. Den ena dagen kan det vara tillåtet att hämta in bildelar till landet, medan det nästa dag totalförbjuds. Därför gäller det för den inom branschen att hela tiden hålla koll på förändringarna för att undvika besvärliga situationer.

7.3.2 Varför används flygkurir?

Enligt de intervjuade används flygkurir i situationer då det verkligen är bråttom och viktigt att få fram transporten i tid och då det är fråga om dyra produkter. Situationer då flygkurir används kan exempelvis vara att en fabrik står stilla om inte produkten kommer fram i tid, eller ett fartyg har gått sönder och inte kan fortsätta om inte reservdelen kommer fram så snabbt som möjligt. (Leskinen)

Johan Vornanen påpekade att flygkurir används så sällan som möjligt och endast i extrema förhållanden. Om produkten inte skulle vara på plats vid rätt tidpunkt skulle det leda till att en fabrik står stilla och det igen leder till stora ekonomiska förluster för företag.

Enligt Kimmo Leskinen används flygkurirtransporter då när man inte kan ta risken att skicka varorna med normal flygfrakt. Under normal flygfrakt brukar rutten ha flera mellanlandningar och då är risken större att det händer något åt varorna under transporten.

Fördelen med att använda flygkurir är att det är det snabbaste och säkraste sättet att transportera varor från en plats till en annan. Man kan vara säker på att varorna kommer fram på rätt plats och i rätt tid. När flygkurir används är det också en fördel att det hela tiden finns en person fysiskt med produkten, som man får kontakt med hela tiden under transporten och ifall någonting oförväntat händer t.ex. att flygen är försenade så kan flygkuriren snabbt ändra på transportrutten till ett snabbare alternativ istället för att varorna skulle bli och stå på ställe i väntan på att det planerade flyget åker. (Geslani, Leskinen, Vornanen)

Nackdelen med att använda flygkurir är att det är väldigt dyrt. Kostnaden är mycket hög jämfört med vanlig flygfrakt. En annan nackdel som kom fram med de intervjuade är att det är ett ineffektivt sätt att transportera varor eftersom det finns begränsningar för hur mycket en flygkurir kan transportera på en gång. En flygkurir kan endast ta med sig mindre kollin av varor, då man igen kan skicka mycket större mängder på en gång med normal flygfrakt. (Geslani, Leskinen, Vornanen)

Som slutsats kan dras att flygkurirer används ytterst sällan och i speciella situationer. Då flygkurir används så är det verkligen bråttom. När kunden beställer en flygkurirtransport så behövs kuriren omedelbart. Flygkurirtransporter är aldrig planerade och det används

mycket oregelbundet. Waco Logistics annonserar inte ens för denna tjänst, utan tjänsten säljs endast då en kund tar kontakt och skilt för sig ber om att få sin transport med flygkurir. (Leskinen)

7.3.3 Tidsvinst

Den viktigaste orsaken till att flygkurir används är tidsvinsten. Tidsvinsten som görs kan vara allt från två timmar till flera dygn. Enligt Geslani beror tidsvinsten på hur mycket pappersarbete som måste göras för transporten. Geslani säger också att det är minst två timmar snabbare att få ut transporten från tullen vid flygkurirtransporter än vad det är vid normal flygfrakt. Detta för att vid flygkurirtransporter görs tulldeklarationen vid ankomstterminalen på flygfältet genast efter att flyget landat. Vid normal flygfrakt tar det tid att lossa frakten från flygplanet och sedan förs frakten vidare till ett lagerutrymme på flygfältet varefter tulldeklarationen görs. (Geslani)

Tidsvinsten beror även på destinationen. I fallet Helsingfors-Manila sparas ca 1 dag vid flygkurirtransporter jämfört med vanlig flygtransport. När en flygkurirtransport åker från Helsingfors till Manila blir det en mellanlandning med byte av flyg i Hongkong. Enligt Leskinen kommer tidsvinsten just vid mellanlandningen i Hongkong. Vid normal flygfrakt tar behandlingen av frakten under mellanlandningen ungefär ett dygn, medan flygkuriren omedelbart kan fortsätta resan från Hongkong och byta flyg med frakten till Manila. Om något oförväntat händer under en flygkurirtransport, t.ex. att flyget är försenat kommer tidsvinsten även här. Flygkuriren kan nämligen då byta till ett snabbare alternativ under vägen som inte går lika enkelt vid normal flygfrakt. Vid normal flygfrakt innebär omorganisering av flygrutten att dokumenten för transporten även bör förnyas, som är mycket tidskrävande. (Leskinen)

7.3.4 Prissättning

Flygkurirtransporter har en mycket hög kostnad jämfört med vanlig flygfrakt. Det slutliga priset är uppbyggt enligt flygbiljettpriset för flygkuriren, lönen åt flygkuriren (innehållande dagtraktamente, hotellövernattning etc.), tullkostnader och överviktspriser (ifall varorna väger mer än flygbolaget tillåter för en passagerare). Dessutom skall *customs broker:na* från de olika speditörsfirmorna ha ersättning.

Kostnaden för en frakt på 20 kg från Helsingfors till Manila är omkring några hundra euro med vanlig flygfrakt, medan priset för en flygkurirtransport ligger mellan 5000-6000 €. (Leskinen)

7.3.5 Vad fraktar flygkurirerna?

De flesta flygkuriruppdrag Waco Logistics Finland varit med om har varit fråga om transport av reservdelar, prototyper, komponenter till fartyg eller oljeriggar eller sensorer till bilar. Det har varit fråga om viktiga delar som håller i gång fartyg eller fabriker. T.ex. om en del går sönder på en oljerigg och leder till att oljeriggen står stilla, betyder det förluster på hundratals tusen euro per dag. I sådana fall är det billigare att använda sig av en flygkurir som får reservdelen snabbt fram så att oljeriggen kan fortsätta som vanligt. Oftast går flygkurirtransporterna över kontinenterna, mindre sällan används flygkurirer för transporter inom Europa. De flesta flygkurirtransporterna går till ställen där stora hamnar är belägna, ställen där oljeriggar befinner sig eller där stora fabriker finns. (Leskinen)

Geslani säger att de flesta flygkurirtransporterna från Manila går till Hongkong, Singapore, Japan och USA. De flesta inkommande flygkurirtransporterna till Manila kommer även de från samma orter. Enligt Geslani är dessa de största internationella handelshubbarna. (Geslani)

7.3.6 Hur ser framtiden ut?

Enligt Geslani är det svårt att säga vad som händer med flygkurirtransporterna i framtiden. Till Manila kom det år 2010 minst en flygkurirtransport dagligen, medan det minskat under början av 2011 till bara 2-3 flygkurirtransporter per månad. (Geslani)

Leskinen tror att flygkurirtransporterna kommer i framtiden att öka. Tillverkningen av elektronik utvecklas och ökar hela tiden, som leder till att prototyper dvs. testmodeller av olika slag kommer att röra sig mycket mellan kontinenterna, och för dessa tror Leskinen att flygkurirer kommer att användas mycket för. Dessutom ökar sjöfrakten hela tiden som gör att situationer då reservdelar behövs snabbt till fartyg kommer att öka, som sedan leder till att flygkurirtransporterna också ökar. Visserligen kommer

flygkurirtransporter alltid att vara ett ad hoc- transportalternativ som används bara då det är extremt bråttom att få varorna fram. (Leskinen)

8 DISKUSSION

I det här kapitlet kommer fokus att ligga på de resultat som undersökningen gett och att diskutera svaren med egna funderingar och teori.

Detta kapitelns viktigaste uppgift är att kontrollera om teorin kan anpassas i praktiken dvs. med resultaten som fåtts av undersökningen. Både teorin och intervju svaren samt även egna funderingar går i linje med varandra i denna undersökning och bekräftar varandra. Resultaten sammanfattas i detta kapitel så att de viktigaste poängen som kommit fram under denna undersökning diskuteras var och en för sig skilt i egna avsnitt.

8.1 Tidsvinst

Lumsden (1998) betonar att flyg är det snabbaste sättet att förflytta gods över långa avstånd. Eftersom nya former av industriell verksamhet och att marknaderna hela tiden globaliseras har behovet av snabba och säkra transporter ökat under de senaste årtiondena.

Constantino Geslani säger att den viktigaste orsaken till att flygkurir används är just tidsvinsten. Kimmo Leskinen konstaterar även han det samma. Leskinen påpekar dessutom att den största tidsvinsten på ruten för flygkurirtransporter mellan Helsingfors och Manila uppstår under mellanlandningen i Hongkong. Då godset transporteras med vanlig flygfrakt går det ett dygn till att behandla frakten under mellanlandningen, medan det går att fortsätta omedelbart till Manila när flygkuriren är med godset.

Lumsden (1998) betonar att markhanteringen av flyggodset tar i medeltal 92 % av hela transporttiden medan själva flygtiden endast utgör ca 8 % av den totala tiden som går till att frakta godset. De största flaskhalsarna vid flygtransporter uppstår vid

godsterminalerna på flygfälten. Då det är extremt viktigt att få fram godset så snabbt som möjligt, så vinner man tid med att använda flygkurir, eftersom godset inte då behöver omlastas vid godsterminaler eller stå stilla långa tider i tullen på gränsområdena. Då flygkuriren är med så förflyttar sig godset med kuriren och tullformaliteter avklaras genast då flyget landat vid destinationen.

8.2 Kostnadsfrågan

Enligt Abrahamsson (1996) är flygfrakter mycket dyra jämfört med andra transportslag. Trots det så är kostnaden för transporten i vissa fall av sekundär betydelse. Produkter med högt viktvärde binder stora kapitalkostnader under transporttiden och i sådana fall väljer man hellre det snabbaste transportsättet. Lumsden (1998) kommer fram med att flygtransporter kategoriseras även beroende på vilken typ av sändning som det är frågan om. En kategori är nödsändningar som innefattar bl.a. reservdelar som ska fram till destinationen vid en viss tidpunkt. De direkta kostnaderna är höga men inte så höga som de indirekta kostnaderna skulle bli ifall ett annat transportsätt skulle användas. Det blir billigare att betala stora summor för transporten än att låta en fabrik stå stilla utan verksamhet. Dessa påståenden överensstämmer med det som Kimmo Leskinen på Waco Logistics säger. Han poängterar att det oftast då flygkurirer beställts, transporterats reservdelar, prototyper, komponenter till fartyg eller oljeriggar eller sensorer till bilar. Det har alltid varit fråga om komponenter som håller igång fartyg eller fabriker. I dessa fall har det alltid varit så att det skulle ha blivit mycket dyrare att använda sig av ett långsammare transportsätt och låta fabriker eller fartyg stå stilla i väntan på att godset anländer.

8.3 Begränsningar

Karhunen (2004) säger att de största skillnaderna mellan flygtransporter och expresstransporter är storleksbegränsningarna. För att försäkra att expresstransporterna är snabba finns det noggranna storleks- och viktbegränsningar inom dessa. Detta

påstående bekräftas av både Leskinen och Vornanen som säger att storleks- och viktbegränsningarna är en nackdel med flygkurirtransporterna, eftersom flygkuriren endast kan ta med sig mindre kollin, då man med vanliga flygtransporter igen kan skicka större mängder på en gång. En flygkurir kan endast ta med sig en så stor mängd kollin som flygbolaget tillåter en passagerare att checka in på flygplanet. Finnair tillåter en resväska på högst 23 kg per passagerare i turistklassen och i business class får passageraren ha med sig två väskor på sammanlagt högst 46 kg. In i kabinen får passageraren i business class ta med sig 2 st väskor som mäter högst 56x45x25 cm och väger högst 10 kg och i turistklassen en väska på högst 8 kg. En väska som checkas in som bagage får väga högst 32 kg och summan (höjd +längd+ bredd) av väskans mått får vara högst 158 cm. Flygkurirtransporternas vikt- och storleksbegränsningar följer dessa.

8.4 Framtidsutsikter

Karhunen (2004) säger att behovet av vanlig flygfrakt och expresstransporter ökar årligen. Behovet av expressfrakter beräknas stiga mer än behovet av vanlig flygfrakt. Orsaker till denna utveckling är flera bl.a. internationalisering av affärsverksamheten, förändring av den västerländska livsstilen (t.ex. ökad konsumtion av frukter och exotiska produkter). Dessutom har exporten av högt förädlade produkter såsom elektronik ökat under det senaste årtiondet. Detta bekräftar Leskinen genom att påpeka att flygkurirtransporterna i framtiden säkerligen kommer att öka. Detta beror på att elektronik utvecklas hela tiden och därför sänds prototyper (testmodeller) över kontinenterna. Bl.a. transport av prototyper sker huvudsakligen med flygkurir. Dessutom ökar sjötransporterna konstant som förutspår ökat behov av snabba och säkra transporter av reservdelar till godsfartyg.

Som slutsats av detta kapitel kan dras att flygkurirtransporter är det snabbaste och säkraste sättet att få fram gods i rätt tid, rätt mängd och vid rätt tidpunkt. Transportköparen kan vara säker på att produkterna kommer fram i tid och riskerna för att något händer under transporten är väldigt små. Transportköparen kan hela tiden

under transporten nå flygkuriren som är med godset, och vid situationer då flyget är försenat eller flyget gått sönder kan flygkuriren själv ändra till ett snabbare ruttalternativ. Vid vanliga flygtransporter är detta komplicerat och medför mycket extra arbete och ofta står godset på ställe vid problemsituationer.

9 SAMMANFATTNING

Orsaken till att varför jag valde detta ämne till mitt examensarbete var att jag jobbat under studietiden som flygkurir. Det har ofta hänt att folk undrat vad en flygkurir är, vad som transporteras och varför. Jag har märkt att det finns ett stort informationsgap just gällande flygkurirer eftersom dessa sällan används och det sällan talas om. På internet hittar man en del information och också på speditörsfirmors hemsidor nämns det ibland ifall flygkurirtjänster erbjuds. Annars finns det mycket lite information om flygkurirer. Målet med denna studie är att ge en helhetsbild och större förståelse om vad en flygkurir egentligen är.

Flygkurirtransporter utövas världen över, från alla ställen i världen till alla ställen i världen. För att begränsa arbetet valde jag att ha flygkurirtransporter från Helsingfors till Manila som exempelfall.

Arbetet uppdelades i två delar: en teoretisk studie och en empirisk studie. Eftersom det inte fanns tillräckligt med teoretisk information från tidigare om flygkurirtransporter, valde jag att bygga min teoretiska del på information jag hittade om vanliga flygtransporter. I den empiriska delen kommer en mer detaljerad överblick av flygkurirtransporter. Jag började min teoretiska del med att titta på flyg- och expresstransporter i allmänhet och fortsatte med att undersöka olika lagstiftningar och formaliteter inom luftfarten, eftersom de internationella lagstiftningarna och formaliteterna som gäller för vanliga flygtransporter, även gäller för flygkurirtransporter.

För den empiriska studien valde jag att intervjua ett antal personer från speditörsfirmor och tillverkare som varit med om flygkurirtransporter från Helsingfors till Manila. Dessutom skrev jag ett avsnitt där jag berättade om vad en flygkurirs arbete går ut på ur observerande perspektiv.

Som min forskningsfråga hade jag ”Varför väljer företag ibland att använda flygkurir istället för vanlig flygfrakt?”. För att kort svara på frågan så påverkas valet av flera olika omständigheter, men oftast är det vid nödsituationer som flygkurir används, vid sådana speciella situationer då företag inte vågar ta risken att något händer åt transporten på vägen, eftersom det skulle medföra betydliga ekonomiska förluster. Flygkurir används oftast vid situationer då fartyg eller oljerigggar gått sönder och snabbt behöver en reservdel för att kunna fortsätta sin verksamhet. Fastän det är väldigt dyrt att använda flygkurir, så är det en liten kostnad jämfört med vilka ekonomiska förluster som uppstår av att en viss komponent eller reservdel inte finns tillgänglig på rätt plats vid rätt tid. Också vid situationer då en fabrik skulle stå stilla ifall rätt komponenter inte finns tillgängliga inom rätt tid, är en faktor som orsakar behov av flygkurirtransporter. I Finland är det mycket sällsynt att flygkurirtransporter används och Helsingfors- Manilarrutten som jag koncentrerat mig på i denna undersökning har varit ett extremt undantagsfall. I detta fall har komponenter skickats från Finland till en fabrik på Filippinerna pga. att produktionen av komponenterna i Finland släpat efter och det varit nödvändigt att få fram komponenterna på snabbast och säkrast möjliga sätt för att den beställande kunden på Filippinerna skulle undvika större ekonomiska förluster. Däremot om man ser på flygkurirtransporter som åker ut ur Kina eller övriga asiatiska länder, vart en stor del av internationella företag förflyttat sin tillverkning, så utgör flygkurirtransporterna en betydande del av alla flygtransporter.

KÄLLOR

Abrahamsson, Hans; Sandahl, Freddy. 1996, *Internationella transporter och expedition*, 2 uppl., Malmö: Liber Ekonomi, 283 s.

Airbus- A380. 2010, tillgänglig:

<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/>, hämtad 16.2.2011, kl. 14.22

Airbus-foton. 2010, tillgänglig:

<http://www.airbus.com/aircraftfamilies/passengeraircraft/a380family/a380-800/>, hämtad 16.2.2011, kl 14.55

Aronsson, Håkan; Edahl, Bengt; Oskarsson, Björn. 2003, *Modern logistik- för ökad lönsamhet*, 1 uppl., Lund: Liber Ekonomi, 286 s.

Boeing-747-8. 2011, tillgänglig:

http://www.boeing.net/commercial/747family/747-8_background.html, hämtad 16.2.2011, kl. 14.24

Boeing- foton. 2011, tillgänglig:

<http://www.boeing.net/commercial/747family/>, hämtad 16.2.2011, kl. 14.54

Bryman, Alan; Bell, Emma. 2005, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1 uppl., Malmö: Liber Ekonomi, 621 s.

CIA- The World Fact Book- Philippines. 2011, tillgänglig:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rp.html>, hämtad 21.1.2011 kl.12.40

Finavia. 2010, tillgänglig:

<http://www.luftfartsforvaltningen.fi/flygtrafiktjanst>, hämtad 16.2.2011, kl. 15.10

Finnair. 2011, tillgänglig:

<https://newsclient.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=432450&lang=fi>, hämtad 6.1.2011 kl. 18.34

Finnair Cargo. 2011, tillgänglig:

<http://www.finnaircargo.com/fi/cargo/rahtikone.html>, hämtad 8.4.2011 kl. 23.10

Finlex: Lag om luftbefordringsavtal. 1977, tillgänglig:

<http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/1977/19770045>, hämtad 14.2.2011 kl.14

Finlex: Lag om säkerhetskontroller inom flygtrafiken.1994, tillgänglig:

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/kumotut/1994/19940305>, hämtad 14.2.2011 kl.19.30

Formin, Kappavaihto Suomen ja Filippiinien välillä. 2009, tillgänglig:
<http://formin.finland.fi/Public/Print.aspx?contentid=164221&nodeid=17404&culture=fi-FI&contentlan=1>, hämtad 21.1.2011, kl.12.43

Hartman, Jan. 2004: *Vetenskapligt tänkande. Från kunskapsteori till metodteori.* Studentlitteratur, 307 s. ISBN-91-44-03306

Hörkkö, Heli; Koskinen, Harri; Mattson, Margit; Ollikainen, Jari; Reinikainen, Antti; Werdermann, Rauli. 2007, *Huolinta-alan käsikirja*, Vanda: Suomen Spedservice Oy, 542 s.

IATA: Historia. 2010, tillgänglig:
<http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>, hämtad 16.2.2011, kl. 13.14

IATA: Mission. 2010, tillgänglig:
<http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>, hämtad 16.2.2011, kl. 13.24

Jonsson, Patrik; Mattson Stig-Arne. 2005, *Logistik*, 2 uppl., Lund: Studentlitteratur, 548 s.

Karhunen, Jouni; Pouri, Reijo; Santala, Jouko. 2008, *Kuljetukset ja varastointi*, 2 uppl., Saarijärvi: Saarijärven Offset Oy, 437 s.

Luftfartsförvaltningen. 2011, tillgänglig:
<http://www.luftfartsforvaltningen.fi/flygtrafiktjanst>, hämtad 16.2.2011, kl. 15.07

Lumsden, Kenth. 1998, *Logistikens grunder*, Lund: Studentlitteratur, 682 s.

Nationalencyklopedin. 2011, tillgänglig:
<http://www.ne.se/deltagande-observation>, hämtad 14.5.2011, kl. 15.45

Rahtihuolinta. 2010, tillgänglig:
<http://www.rahtihuolinta.fi/fi/hyodyllista-tietoa/uld-lentorahti.php>, hämtad 16.2.2011, kl. 13.41

Sveriges riksdag- Bestämmelser om lufttransporter. 2011, tillgänglig:
<http://www.riksdagen.se/webbnav/index.aspx?nid=3911&bet=2010:510>, hämtad 14.2.2011 kl.13.54

Swedishtrade- Filippinerna. 2011, tillgänglig:
<http://www.swedishtrade.se/sv/vara-kontor/asien/filippinerna/>, hämtad 3.5.2011, kl. 18.30

Taylor, David. 1998, *Global Cases in Logistics and Supply Chain Management*, 2 uppl., London: International Thomson Business Press, 380 s.

Tulli- ulkomaankauppatilastot. 2009, tillgänglig:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/korkeateknologia/vuodet/korkeateknologia09/index.html?bc=16637>, hämtad 7.1.2011 kl 15.20

Word-Iq- East Asian Tigers. 2011, tillgänglig:

http://www.wordiq.com/definition/East_Asian_Tigers, hämtad 7.1.2011 kl.16.05

BILAGOR

BILAGA 1. Frågeguide 1: Frågor till Kimmo Leskinen, Waco Logistics Finland

1. När lönar det sig att använda flygkurir?
2. Vad fraktas med flygkurir?
3. Vilka är fördelarna/nackdelarna med att använda flygkurir?
4. Hur ofta används flygkurir?
5. Hur stor andel av all flygfrakt hos er utgörs av flygkurirfrakt?
6. Vilka är de vanligaste destinationerna då flygkurir används? Varför?
7. Vad för avtal och lagar beaktar speditören vid flygkurirfrakt från Helsingfors till Manila?
8. Hur långt på förhand beställs en flygkurirfrakt från Helsingfors till Manila?
9. Hur mycket tid vinner man på att använda flygkurir jämfört med vanlig flygfrakt?
10. Vad är de avgörande faktorerna då kunden väljer att använda flygkurir?
11. Hur prissätts en flygkurirfrakt?
12. Vad kommer att hända i framtiden med flygkurirfrakterna?
13. Finns det något du vill tillägga gällande flygkurirfrakter från Helsingfors till Manila?

BILAGA 2. Frågeguide 2: Frågor till Constantino Geslani, speditörsfirma i Filippinerna

1. När lönar det sig att använda flygkurir?
2. Vad fraktas med flygkurir?
3. Hur ofta används flygkurir?
4. Vilka är de vanligaste destinationerna då flygkurir används?
5. Vilka är de vanligaste länderna flygkurirtransporter kommer ifrån?
6. Vad för avtal och lagar beaktar speditören vid flygkurirfrakt från Helsingfors till Manila?
7. Vilka är fördelarna/nackdelarna med att använda flygkurir?
8. Hur mycket tid vinner man på att använda flygkurir jämfört med vanlig flygfrakt?
9. Vad kommer att hända i framtiden med flygkurirfrakterna?

BILAGA 3. Frågeguide 3: Frågor till person Johan Vornanen, finskt medelstort företag

1. När används flygkurirer?
2. Hur ofta används flygkurirer?
3. Vilka är fördelarna/nackdelarna med att använda flygkurir?
4. Hur stor andel av all flygfrakt hos er utgörs av flygkurirfrakt?
5. Vilka är de vanligaste destinationerna för flygkurirtransporter? Varför?
6. Hur länge innan transporten beställer ni flygkurirtransport från Helsingfors till Manila?
7. Hur mycket tid vinner man på att använda flygkurir jämfört med vanlig flygfrakt?
8. Vilka är de avgörande faktorerna då ni väljer att använda flygkurir?

BILAGA 4. E-mail av Constantino Geslani, speditörsfirma i Filippinerna

Constantino Geslani
Air Cargo- avdelningen
14.4.2011

1 When are on board couriers used?

Couriers usually used when an item or cargo is urgently needed by the importing client. Also when an item is valuable and must be delivered.

2 What kind of items do an on board courier transport?

Items or cargo usually transported by the couriers are those that are urgently needed in production by those PEZA locator (Phi. Economic Zone Authority) these locators are authorized to import cargoes without paying duties & taxes provided that after cargo processed here it will be exported out of the country

3 How often are on board couriers used?

It depends on the client when if when they need fast & reliable delivery of their cargoes, because most of the clients prefer the usual service of a forwarding company.

4 Which are the most common destinations for an on board courier job?

Hong Kong, Singapore, USA & Japan

5 From which countries do the most of the on board courier transports come from?

Same to do with export- most couriers come from Hong Kong, Singapore, USA & Japan, because these countries are considered as the international trade hubs.

6 What kind of rules and legislations restrict the on board courier transports?

There is no such law that restricts couriers to transport cargo as long as the item or cargo they carry is not prohibited.

7 What are the advantages or disadvantages of using an on board courier?

Advantage of using couriers: first & foremost it is the fastest way of transporting cargoes from one place to another, second it is reliable. You can make sure the goods will arrive at your stated time & place. Just like a mother carrying her baby with a lot of love & care because these two reasons why couriers exist. Disadvantage only is that they are more expensive than the usual type of transporting cargoes.

8 How much faster is a transport with an on board courier compared with normal air freight?

It depends on the availability of the papers required for the cargo, and the system of releasing cargoes at the airport destination. But if you compare releasing cargoes at terminal against bonded warehouses there is a difference of at least 2 hours.

9 What will happen in the future with the on board courier transports? Will they increase or decrease? Why?

Maybe increase maybe decrease. I think it is seasonal, it depends on the need of the importing country. Last year at least 1 courier came here a day sometimes 2 or 3 that lasts 6 months but now 2 or 3 in every month.

BILAGA 5. Intervju med Kimmo Leskinen, Waco Logistics Finland

Kimmo Leskinen
Manager, Air Operations
Waco Logistics Finland
18.4.2011

1 Milloin lentokuriireja käytetään?

Silloin kun tavaralla on niin, kiire ettei uskalla ottaa sitä riskiä että se laitettaisiin tavallisena lentorahtina. Kun tavara menee tavallisena lentorahtina, tavara menee usein useiden eri lentokenttien kautta ja silloin on aina mahdollisuus että jotain tapahtuu kuljetuksen aikana, tavara vaurioituu tms. Helsingin ja Manilan välissä on varmaan niin että tavaralla pitää päästä nopeasti perille tai muuten autotehdas Manilassa pysähtyy. Tällaisissa tapauksissa tavaralla seisominen tuottaisi niin paljon vaikeuksia että tulee paljon halvemmaksi käyttää lentokuriiria. Sitten on ollut sellaisia kuljetuksia että öljynporauslautalta on hajonnut osa, mikä pysäyttää sen toiminnan ja tällainen voi maksaa satoja tuhansia päivässä. Silloin henkilökuriirin käyttö on pieni raha. Aika usein tällaiset kuljetukset suuntautuu Euroopan ulkopuolelle. Joskus on ollut kuljetuksia Euroopassakin, esimerkiksi Saksaan. Destinaatio voi oikeastaan olla ihan mikä tahansa. Ollaan käyty Meksikonlahdella, Kanadan ulkopuolella, Trinidadissa, Tobagossa, paikkoja on monia, muttei näitä kuriirikuljetuksia kuitenkaan hirveän usein tule.

2 Kuinka usein lentokuriireja käytetään?

Lentokuriireja käytetään erikoisissa tilanteissa. Kuinka usein niitä sitten tulee käytettyä on vaikea sanoa. Se tapahtuu niin epäsäännöllisesti, ei ole mitään että niitä lentokuriirikuljetuksia olisi mitenkään säännöllisin väliajoin.

3 Minkälaisia tuotteita lentokuriiri kuljettaa?

Esimerkiksi varaosia, yleensä tärkeitä komponentteja laivaan tai öljynporauslauttaan, tai antureita mitä Manilaankin menee. Sellaisia osia mitkä pitää laivoja tai tehtaita liikkeessä. Voisin kuvitella että Kiinasta sitten lähtee ihan kaikennäköistä jolla on jonkinlainen arvo. Sitten esimerkiksi joitain prototyyppisiä, joita ei ole paljon.

4 Mitkä ovat hyödyt/haitat kun käyttää lentokuriiria?

Ei siinä muuta haittoja ole kuin kustannus. Kustannus on hirveän korkea versus tavallinen lentorahti. Noin 20 kg paketti Helsingistä Manilaan ei montaa sataa maksa kun laittaa lentorahtiin, kun taas lentokuriiria käytettäessä hinta moninkertaistuu. Hyöty on sitten tietenkin tämä että se on varma tapa kuljettaa tavara. Ei siinä hirveästi riskejä ole. Ei ole vahingoittumisriskiä ja aika tarkasti pystyy tietämään aikataulut että milloin tavara saapuu määränpäähän. Tietenkin lennot voi olla myöhässä jne. Mutta silloin kun kuriiri on mukana niin, kuriiri pystyy itse sitten muuttamaan lentoja ja reitittää uudestaan verrattuna siihen kun taas pelkkä paketti lähtee.

5 Kuinka suuri osuus koko lentorahtiliikenteestä muodostuu lentokuriirirahdeista?

Meillä ei edes prosenttia ole, että puhutaan ihan promilleista. Hyvin, hyvin, hyvin harvinaista. Me ei erikseen myydä tätä palvelua. Ainoastaan jos asiakas ottaa yhteyttä ja haluaa tällaisen kuljetuksen niin sitten aletaan järjestelemään.

6 Mitkä ovat tavallisimmat määränpäättäjät lentokuriirikuljetuksille? Miksi?

Tavallisimmat määränpäättäjät lentokuriirikuljetuksille on koko maailma. Minne tahansa. Mutta tietysti riippuu kuljetettavan tavarantoiminnan laadusta. Jos on kyse laivan varaosista niin silloin sellaiseen paikkaan missä on merkittäviä satamia ja silloin kun taas on kyse öljynporauslauttojen varaosista niin Meksikonlahti ja missä porataan öljyä vaikkapa Lähi-Itä. Sitten jos on jotain kännykkäkomponentteja niin siellä missä on kännykkätehtaita. Jos on vaatteita, niin voisi kuvitella että New York jne. Vakiodestinaatiota ei ole.

7 Mitä lainsäädäntöjä ja sopimuksia huolitsijan tulee ottaa huomioon, kun kyseessä on lentokuriirikuljetus Helsingistä Manilaan?

Lainsäädännökset ja sopimukset: kun on kyse kuljetuksesta Helsingistä Manilaan, niin siinä varmistetaan että saadaan lähettäjältä kauppalasku, jotta pystytään tekemään vientiselvitys Suomen tulliin. Ilmoitetaan mitä tavaraa lähtee ja millä tavalla se tavara lähtee. Jos tavara lähtee lentorahtina, niin me annetaan lentorahtikirjan numero ja lennon numero. Vientiselvityksessä me kerrotaan kuka lähettää, kuka ottaa vastaan ja tavarantoiminnan arvo. Kun tehdään vientiselvitys, niin syötetään tiedot meidän koneeseen ja lähetetään se sähköisesti Suomen tullille. Sitten me saadaan vastaus ja hyväksyntä tullilta. Se tavara mitä Manilaan lähtee, ei ole mitään sellaista että se nousisi mihinkään tarkempaan käsittelyyn. Määrätyillä tavaroilla voi olla jotain vientirajoitteita, vientilupia ja silloin ne pitää ilmoittaa. Määrätyt tavarat tulli tarkistaa, että se pitää paikkaansa mitä siinä laskulla ilmoittaa. Hyvin harvoin tavara tutkitaan, se riippuu vähän siitä kuka vie ja mitä. Helsingistä Manilaan menevissä kuljetuksissa, tulli ei koskaan tutki tavaraa. Se johtuu siitä että tavarantoimintajalla on omat tulliluotonumerot. Jos on sellaista tavaraa, mitä käytetään sotatoiminnassa, niin tulli on aina kiinnostunut siitä että kenelle viedään ja destinaatio. Jos ollaan viemässä tavaraa esimerkiksi Afganistaniin tai Irakiin niin tulli katsoo mitä sinne viedään, tai Iraniin, johon on vientirajoitteita tällä hetkellä. Lähtöpäivä tehdään paikalliselle tulliviranomaiselle vientiselvitys, jonka jälkeen saa luovutus päätöksen, että tavara on vientiin sopiva. Sitten tavaralle myönnetään vientilupa, jonka jälkeen lähetys voidaan kuitata koneeseen. Nämä asiat hoituvat maksimissaan puolessa tunnissa. Tietenkin jos on tietoliikennekatkoksia niin voi kestää kauemmin. Normaalisti se on 15- 30 minuuttia. Luovutus päätös ja kauppalasku annetaan kuriirille mukaan, niin määränpäättäjällä pystyy sitten tulliviranomaisille kertomaan ja tekemään sitten vastaavan paikalliselle tulliviranomaiselle, mutta se on sitten maahan saapuvalla tavaralla. Viennissä ei kanneta mitään veroja mutta, kun se saapuu määränpäättäjän niin siitä tehdään tuontitullaus sille arvolle mitä laskussa on. Tavaralle on tulliprosentti, kun tuo maahan tavaraa. Jos tavara on jalostustuote sen voi tuoda nollatullilla; eli se tuodaan maahan ja sitten viedään ulos maasta. Joka tapauksessa tavara pitää tuontitullata. Sitten kun se on viety, eli silloin kun kuriiri on hypännyt koneeseen, niin me saadaan sähköisesti tullilta poistumisvahvistus, joka vahvistaa sen että tavara on poistunut EU:sta. Eli kun tavarantoimintaja tekee sen kauppalaskun, ne myy sen EU:n ulkopuolelle ilman ALV:ia. Sillä poistumisvahvistuksella ne voi todistaa veroviranomaisille että niillä on ollut oikeus myydä se ilman ALV:ia.

Lainsäädännöistä, niin tässä tapauksessa, kun kyseessä on lentokuriirikuljetus Helsingistä Manilaan, niin silloin ei ole mitään vientilupia mitä pitäisi huomioida. Voi olla joitain tuontilupia Filippiineillä sitten mitä pitäisi huomioida.

8 Kuinka kauan ennen kuljetusta huolitsijalta tilataan lentokuriirikuljetus Helsingistä Manilaan?

Kuriirikuljetukset tilataan aina heti, siinä vaiheessa kun on kiire. Normaalisti se buukataan niin että puhelin soi nyt ja se tarvitaan nyt ja joku lähtee heti.

9 Kuinka paljon aikaa säästyy käytettäessä lentokuriiria verrattuna tavalliseen lentorahtiin?

Se riippuu tietysti destinaatiosta että minne mennään. Mutta jos puhutaan taas Manilasta niin ehkä siinä säästää päivän. Onhan rahtinakin olemassa priority- palveluita, millä saadaan ja nopeasti jatkolentoja järjesteltyä. Jos kaikki menisi optimaalisesti, vähän riippuu lennoista miten ne saapuu, niin voidaan päästä lentorahtina jopa samaan aikatauluun. Ongelma on siinä että se koneen purku kestää määrätyn ajan ja kollin käsittely Hongkongissa, niin se ei kerkeä yhtä nopeasti jatkolennoille, jolloin tässä tapauksessa sanoisin että siinä on varmaan päivän säästö kun on kuriiri käytössä. Se riippuu destinaatiosta ja kollin koosta. Joskus on niin isoja kuljetuksia, etteivät ne mene edes matkalaukkurahtiin, vaan ne laitetaan ihan normaaliin rahtiin. Kuriiri vaan seuraa sitä ja valvoo oikeastaan että se menee koneeseen.

Säästöä kertyy tunneista päiviin, kyllä se on merkittävä säästö. Tärkein asia on kuitenkin se että kolli saadaan perille, että sen joku todellakin kantaa sinne, että joku on sen mukana koko ajan fyysisesti, joka liikuttaa sitä ja johon saa yhteyden heti ja että pystyy itse kantamaan tavaran ja muuttelemaan asioita matkan varrella jos tulee jotain ongelmia esimerkiksi offloadauksia tai vastaavia tai koneet ovat myöhässä. Jos kuriiri on Hongkongissa ja kone hajoaa ja seuraava kone on vasta seuraavana päivänä niin silloinhan kuriiri pystyy lentämään vaikka jonkun muun kentän kautta jos se on nopeampi, mitä ei taas pysty tekemään jos tavara menee rahtina, tai pystyy mutta se kestää niin kauan kun muuttaa kaikki dokumentaatiot ja kytkeä siihen uuden reitityksen mukaan, että yleensä sitä ei kerkeä tekemään.

10 Mitkä ovat ratkaisevat tekijät kun asiakas valitsee lentokuriirikuljetuksen?

Siinä on tietysti se kiire, joku tehdas seisoo, laiva seisoo, pitää saada joku prototyyppi jonnekin, niin silloin uskon että aina valitaan lentokuriiri

11 Mitä tulevaisuudessa tulee tapahtumaan lentokuriirikuljetuksille?

Tulevaisuuden näkymät. Kyllä uskon että se lisääntyy. Elektroniikka-ala kehittyy koko ajan, niin on varmasti paljon prototyyppejä joita liikutellaan paljon. Kaikki tällaiset lisääntyy missä lentokuriireja tarvittaisiin, laivarahtiliikenne lisääntyy, lentokoneiden varaosia voidaan liikuttaa kuriirilla ja kaikki tällaiset asiat kun lisääntyy niin se lisää markkinoita lentokuriirikuljetuksille. Mutta silti se on aina ad hoc- kuljetusmuoto. Sitä käytetään kun on tarpeeksi kiire ja isot summat kyseessä. Eli raha ja kiire ratkaisevat.

12 Miten lentokuriirikuljetukset hinnoitellaan?

Yksi merkittävä asia on lentoliput, siinä on oikeastaan se runko, sitten palkataan se henkilö, niin mitä se vie siltä aikaa, päivärahat, hotellit, ruoat, tullimuodollisuudet, ylikilohinnat, tapauskohtaisesti. Jokainen katsoo omat kulut ja lisää siihen omat katteet. Helsingin- Manilan kustannus liikkuu siinä 5000- 6000 €.

BILAGA 6. E-mail av Juha Vornanen, medelstort finskt företag

Johan Vornanen

28.4.2011

1 Milloin lentokuriireja käytetään?

Käytetään vain ääritapauksissa jossa asiakkaan toimituksen myöhästyminen voi aiheuttaa suuria taloudellisia menetyksiä ja/tai asiakkaan tuotantotoiminnan keskeytyksen

2 Kuinka usein lentokuriireja käytetään?

Mahdollisimman harvoin (erittäin kallis ja tehoton kuljetusmuoto), käytetään kuitenkin silloin kun asiakkaan kanssa ollaan yhdessä niin päätetty

3 Mitkä ovat hyödyt/haitat kun käyttää lentokuriiria?

Hyötynä on nopeus ja toimitusvarmuus ja haittana hinta (ja tehottomuus eli hand carry kuljetuksessa ei voi viedä tavaraa paljon kerralla)

4 Kuinka suuri osuus koko lentorahtiliikenteestä muodostuu lentokuriirirahdeista?

Hetkellisesti noin 5% (meidän osalta hand carry kuljetuksia on käytetty vain tiettynä ajanjaksona eli ei ole mikään yleinen kuljetusmuoto), tällä hetkellä 0%.

5 Mitkä ovat tavallisimmat määränpääät lentokuriirikuljetuksille? Miksi?

Meidän tapauksessa Aasia (erään asiakkaan tuotantolaitokset sijaisee siellä)

6 Kuinka kauan ennen kuljetusta tilaatte lentokuriirikuljetuksen Helsingistä Manilaan?

4 tuntia aikaisemmin

7 Kuinka paljon aikaa säästyy käytettäessä lentokuriiria verrattuna tavalliseen lentorahtiin?

2 vuorokautta

8 Mitkä ovat ratkaisevat tekijät kun valitsette lentokuriirikuljetuksen?

ks. kohta 1