

Kansainvälisten merikuljetusten kustannukset huolintayrityksissä

Tuomas Hietaranta



Tekijä(t) Tuomas Hietaranta	
Koulutusohjelma Liiketalouden koulutusohjelma	
Opinnäytetyön otsikko Kansainvälisten merikuljetusten kustannukset huolintayrityksissä	Sivu- ja liitesivumäärä 43 + 1
<p>Tämän tutkimustyyppisen opinnäytetyön tavoitteena on tutkia kansainvälisten merikuljetusten kustannusten syntyä huolinta-alan yrityksissä. Tutkin myös niiden tarjoamien palvelujen käytön kannattavuutta kustannusten vähentämismielessä. Tutkimuksesta voi olla hyötyä erityisesti suomalaisille pienille ja keskisuurille yrityksille, jotka haluavat vähentää logistisia kulujaan. Työ tehtiin keväällä 2015.</p> <p>Työ on jakautunut teoriaosuuteen ja empiiriseen osuuteen, lopuksi on vielä pohdintaosio. Teoriaosuudessa käsitellään kansainvälisten merikuljetusten peruskomponentit, eli niiden rooli kaupankäynnissä, osapuolet ja toimintamallit. Teorian pohjalta läpi käydään myös kuljetuksen järjestämisen tärkeimmät elementit eli tärkeimmät toimenpiteet ja asiakirjat. Huolinta-alan toiminta teoriassa on myös käytävä läpi, jotta ymmärretään, mistä haastateltujen yritysten toiminnassa on kyse. Teorian lähdemateriaaleina on käytetty aihetta käsittelevää kirjallisuutta, verkkosivuja ja artikkeleja.</p> <p>Jotta empiirisessä osiossa ymmärrettäisiin paremmin kustannusten synty yrityksissä, on yleisimmät kustannukset läpikäytävä teoriassa. Lasku kuljetuksen järjestämisestä rakentuu monesta tekijästä ja siksi oli tärkeää jakaa ja eritellä eri kustannukset ja kuka niistä vastaa. Teoriaan peilaamalla oli myös helpompaa arvioida haastateltujen yritysten ratkaisuja.</p> <p>Työ toteutettiin laadullisena tutkimuksena ja siihen kuului yritysten haastattelut. Työtä varten haastateltiin kolmea Suomessa toimivaa huolinta-alan yritystä. Haastattelukysymykset liittyivät yritysten toimintaratkaisuihin kuljetusten järjestämisessä sekä kustannusten syntyyn. Haastattelujen pohjalta käydään läpi, mitä toimenpiteitä huolintayritykset tekevät järjestettäessä kuljetuksia ja mistä heidän asiakkaille tarjoamansa hinnat koostuvat. Asiakas vastaa loppujen lopuksi yleensä kaikista kuljetuksen kuluista, joten mukaan hintaan voivat tulla huolitsijan toiminnasta tulevat kulut. Huolitsijalla voi kuitenkin olla paremmat mahdollisuudet saada jo teoriassa mainitut peruskulut pienemmiksi. Lopuksi arvioidaan huolintayritysten tarjoamien palvelujen ostamisen kannattavuutta, jos halutaan vähentää kustannuksia.</p>	
Asiasanat Huolinta, merikuljetukset, kansainvälinen kauppa, kustannukset.	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Opinnäytetyön tausta ja tavoitteet	1
1.2	Tutkimusongelma ja rajaus	1
1.3	Opinnäytetyön rakenne	2
2	Kansainväliset merikuljetukset ja huolinta	3
2.1	Kuljetusten määritelmä ja perusidea	3
2.1.1	Kuljetusten asema ja merkittävyys	3
2.1.2	Kuljetusten osapuolet	5
2.1.3	Incoterms- lausekkeet	6
2.1.4	Kuljetusten toimintamallit	9
2.2	Kuljetusten järjestäminen	10
2.2.1	Tarvittavat toimenpiteet	10
2.2.2	Tarvittavat asiakirjat	13
2.3	Logistiset kustannukset kuljetuksissa	15
2.3.1	Aluskustannukset	15
2.3.2	Satamakustannukset	16
2.3.3	Merirahti	17
2.3.4	Muut kustannukset	18
2.4	Huolinta	20
2.4.1	Huolinta-alan toiminta	20
2.4.2	Huolinnan hyödyt	22
2.5	Yhteenveto	25
3	Huolinta ja kustannusten synty Suomessa toimivissa huolintayrityksissä	27
3.1	Tutkimusmenetelmä	28
3.2	Kohdeyritykset	28
3.3	Tutkimustulokset	29
3.3.1	Kuljetusten järjestäminen ja kustannukset kohdeyrityksissä	29
3.3.2	Huolintayritysten käytön kannattavuus	34
3.4	Johtopäätökset ja yhteenveto	36
4	Pohdinta	38
4.1	Tutkimustulosten reliabelius ja validius	38
4.2	Tutkimuksen kehittämis- ja jatkotutkimusehdotukset	39
4.3	Opinnäytetyöprosessin ja oma oppimisen arviointi	39
	Lähteet	41
	Liitteet	44
	Liite 1. Haastattelukysymykset	44

1 Johdanto

Tämä opinnäytetyön tarkoituksena on tarkastella kansainvälisten merikuljetusten järjestämistä ja siitä syntyvien kustannusten syntyä huolintayrityksissä. Työssä analysoidaan myös huolintayritysten käytön kannattavuutta logistiikan kustannusten vähentämismielessä. Opinnäytetyö on osa liiketalouden koulutusohjelman tutkintoa.

1.1 Opinnäytetyön tausta ja tavoitteet

Aihe opinnäytetyölle syntyi omasta kiinnostuksestani logistiikkaan ja kansainväliseen kauppaan joihin olen opinnoissani erikoistunut. Olen itse työskennellyt harjoittelijana huolintayrityksessä Isossa-Britanniassa jonka aikana kiinnostus alaa kohtaan kasvoi. Toimiva logistiikka on yritysten toiminnan kannalta elintärkeää ja Suomen kaltaisessa maantieteellisesti syrjäisessä maassa logistiikan kulut ovat erityisen korkeita etäisyyksien takia. Siksi halusin tutkia miten kuljetukset järjestetään juuri logistiikkaan erikoistuneissa yrityksissä ja sitä kautta pystyin analysoimaan huolintapalveluiden käytön kannattavuutta. Tämän työn kautta pyrin ymmärtämään huolintaa liiketoiminnan alana.

Työn tavoitteena on selvittää ensin miten kansainväliset merikuljetukset järjestetään ja minkälaisia kustannuksia niiden järjestämisestä syntyy. Seuraavaksi tavoitteena on haastattelujen kautta selvittää, miten huolintayritykset järjestävät asiakkailtaan toimeksiantona saamat kuljetukset. Haastatteluista saadun aineiston perusteella tavoitteena on myös arvioida huolintayritysten palvelujen käytön hyödyllisyyttä kustannusten vähennysmielessä.

1.2 Tutkimusongelma ja rajaus

Opinnäytetyössä pyrin vastaamaan tutkimuksen pääkysymykseen joka on: Miten kansainvälisten merikuljetusten kustannukset syntyvät huolintayrityksissä ja onko niiden käyttö kannattavaa? Tätä pääkysymystä tukemaan laadin alakysymyksiä joihin vastaukset löytämällä pääkysymyksen vastaus olisi helpompi selvittää. Vastaukset kysymyksiin selvitän teorian ja empiirisen aineiston, tässä työssä haastattelujen, pohjalta. Alakysymykset olivat:

- Mistä kuljetusten kustannukset rakentuvat
- Minkälaisia palveluja huolintayritykset tarjoavat
- Mistä kaikesta huolitsijan toimeksiantajalle antaman tarjouksen hinta koostuu
- Millä keinoin huolintayritykset saavat hintansa alemmaksi?

Rajasin työn koskemaan kansainvälisiä merikuljetuksia. Kaikkien eri kuljetusmuotojen läpikäymisessä olisi liian suuri työ joten valitsin tutkittavaksi merikuljetukset, koska meriliikenne on kuljetusmäärissä suurin ja merkittävin kuljetusmuoto. Rajaukseen vaikutti myös omat kokemukseni merikuljetusten parissa työharjoittelussani. Kansainvälisillä kuljetuksilla tarkoitetaan tässä työssä kuljetuksia Euroopan Unionin (EU) ulkopuolisiin, niin sanottuihin kolmansiin maihin. Merikuljetuksiin katsotaan tässä työssä kuuluvan kaikki merikuljetusketjun osat eli myös esimerkiksi maantiekuljetukset lähettäjän tiloista satamaan ja satamasta vastaanottajalle. Työtä varten haastateltuja yrityksiä koski rajaus, että niiden on oltava Suomalaisia tai niillä on oltava toimintaa Suomessa. Niiden piti myös luonnollisesti tarjota huolintapalveluja päätoimintanaan.

1.3 Opinnäytetyön rakenne

Opinnäytetyö rakentuu teoriaosuudesta, empiirisestä osuudesta, sekä omien pohdintojen osasta. Teoriaosuudessa käyn läpi kansainvälisten merikuljetusten perus toimintaidean sekä niiden aseman ja merkittävyyden maailmantaloudessa ja Suomessa. Käyn läpi myös huolinta-alan toiminnan teorian. Empiirisessä osiossa käyn huolintayritysten kanssa tehtyjen haastattelujen pohjalta tutkimustulokseni.

Teorian kahdessa ensimmäisessä alaluvussa käsitellään mistä kuljetuksissa on kyse ja miten käytännössä voitaisiin toteuttaa. Kolmannessa alaluvussa vastataan ensimmäiseen alakysymykseen eli mistä kustannukset syntyvät. Neljännessä alaluvussa käydään läpi huolinta-alan toimintaa ja vastataan toiseen alakysymykseen. Kolmanteen ja neljänteen alakysymykseen saadaan vastaus empiria osuuden tutkimustulos osuudessa. Nämä vastaukset perustuvat yritysten haastatteluissa antamiin vastauksiin.

2 Kansainväliset merikuljetukset ja huolinta

Tämän luvun aiheena ovat kansainväliset merikuljetukset. Ensimmäisessä alaluvussa käyn tarkemmin läpi, mitkä kuljetukset katsotaan olevan kansainvälisiä merikuljetuksia ja miten kuljetukset toimivat. Käyn myös läpi, mitä osapuolia merikuljetuksissa yleensä on mukana, sekä minkälaisia erilaisia merikuljetuksen muotoja on.

2.1 Kuljetusten määritelmä ja perusidea

Aluksi on tärkeää määritellä, mitä ovat kansainväliset merikuljetukset. Molemmilla sanoilla on jo yksinään suuri merkittävyys kuljetuksen muotoon ja luonteeseen. Yhdessä nämä kaksi sanaa muodostavat käsitteen jonka määrittely on kansainvälisessä kaupassa tärkeää ajatellen esimerkiksi kauppasopimusten laadintaa.

Alati muuttuvassa maailmassa erilaisten kansainvälisten sopimusten yhteisöjen muodostumisen vuoksi kansallisvaltioiden rajat ovat käyneet yhä häilyväisemmiksi. Ennen Suomen Euroopan Unioniin liittymistä meillä oli selkeät rajat niin ihmisten, tavaroiden kuin rahavirtojen liikkumisen osalta. Kaikki maasta lähtevä ja maahan tuleva tavara joutui käymään tarkemmat prosessit esimerkiksi tulleissa. Nyt kun kuulumme EU:hun ovat asiat kuitenkin muuttuneet. Ihmiset, tavarat ja rahavirrat saavat liikkua vapaammin unionin jäsenmaiden alueilla ja EU:n asettamat direktiivit koskevat kaikkia jäsenmaita. Unionin jäsenmaiden välillä ei tarvitse maksaa tullimaksuja eikä tehdä tulli-ilmoitusta, nämä toimet tehdään enää vain unionin ulkopuolelta tulevalle tavaralle. (Tulli. 2014a) Kansainvälisiksi kuljetuksiksi tässä työssä siis katsotaan kuljetukset, jotka ovat Suomen ja jonkin EU:n ulkopuolisen valtion välillä. Kuljetuksen alku- tai loppupisteen tulee siis olla EU:n ulkopuolella. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 23)

Merikuljetuksiksi katsotaan kuljetukset, joissa käytetään kuljetusmuotona merillä kulkevia aluksia. Suomen huolintaliikkeiden liitto jakaa merikuljetukset kolmeen eri ryhmään jotka ovat henkilö- ja tavarakuljetukset sekä erikoisliikenne. Koska tässä työssä käsittelen kaupallista merenkulkua ja sen kustannuksia, käsittelemme vain tavarakuljetuksia. Tässä työssä merikuljetuksiin katsotaan myös kuuluvan niitä tukevat maakuljetukset esimerkiksi lastinantajan tiloista satamaan. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.249)

2.1.1 Kuljetusten asema ja merkittävyys

Merikuljetuksissa pystytään kuljettamaan suuria määriä tavaraa kerralla pitkiä matkoja. Siksi se on siitä huolimatta että se on kuljetusmuodoista vanhimpia edelleen tärkein mantereiden välisen tavaravirtojen kuljetusmuoto. Suomi sijaitsee syrjässä Euroopan nurkassa

ja meitä ympäröi lännessä lähinnä meri ja idässä EU:hun kuulumaton Venäjä. Siksi olemme sijainniltamme lähes saaren asemassa. Laivaliikenne on Suomessa kuljetusmuodoista tärkein. Tullin raportin mukaan vuonna 2013 Suomen ulkomaankaupassa kuljetettiin yhteensä noin 104 miljoonaa tonnia tavaraa, josta lähes 82 prosenttia eli noin 85 miljoonaa tonnia kulki laivoilla merellä.

Taulukko 1. Ulkomaankauppa kuljetusmuodoittain (Tulli 2014)

KULJETUSMUOTO	2012		2013		
	1000 T Milj. eur	Osuus %	1000 T Milj. eur	Osuus %	Muutos %
MERIKULJETUKSET	81 643	82,6	84 984	81,9	4,1
SISÄVESIKULJETUKSET	91 372	77,8	90 658	78,5	-0,8
	882	0,9	965	0,9	9,4
	219	0,2	209	0,2	-4,6
MAAKULJETUKSET	13 375	13,5	14 997	14,4	12,1
	13 061	11,1	13 297	11,5	1,8
LENTOKULJETUKSET	247	0,3	253	0,2	2,1
	9 406	8,0	8 152	7,1	-13,3
MUUT	2 738	82,6	2 603	2,5	-4,9
	3 408	77,8	3 152	2,7	-7,5
YHTEENSÄ	98 885	100,0	103 802	100,0	5,0
	117 466	100,0	115 468	100,0	-1,7

Meriliikenteestä noin 40 miljoonaa tonnia meni vientiin ja noin 46 tonnia oli tuontia. Tärkeimmät vientimaat vuonna 2013 olivat Ruotsi, Saksa, Kiina ja Iso-Britannia, joihin käytännössä paras suurten määrien kuljetusmuoto ovat laivat, tullin raportti ei kuitenkaan kerro mikä oli yleisin kuljetusmuoto näihin maihin. Suurin tuontimaa oli Venäjä, raportissa ei kuitenkaan mainita mikä oli merkittävin kuljetusmuoto sinne päin. (Tulli 2014b, 2)

Meriliikenteessä käytettävät terminaalit, kuten satamat ovat Suomen kaltaisessa pienessä ja saarimaisessa asemassa olevassa maassa hyvin tärkeitä. Kun suurin osa maan viennistä ja tuonnista kulkee niiden kautta, on niiden ympärivuorokautinen toiminta välttämätöntä. Siksi esimerkiksi ahtaajien, merimiesten tai satamaoperaattoreiden lakot, joissa satamatoiminta tai alukset pysähtyvät, ovat hyvin haavoittavia tekijöitä. Helsingin sanomat esimerkiksi kirjoitti maalikuussa 2015 merimiesten lakon uhan aikana että viennin kohdalla satamien toimimattomuus voisi aiheuttaa toimintavarmuuden heikentymisen ja sitä kautta ulkomailla voisi syntyä epäluottamusta suomalaista vientiä ja vientiyrityksiä kohtaan. (Helsingin sanomat 2015)

Taulukko 2. Tuonti ja vienti kuljetusmuodoittain 2012 ja 2013 (Tulli 2014)

KULJETUSMUOTO	TUONTI					VIENTI				
	2012		2013			2012		2013		
	1000 T milj. eur	Osuus %	1000 T milj. eur	Osuus %	Muutos %	1000 T milj. eur	Osuus %	1000 T milj. eur	Osuus %	Muutos %
LAIVAKULJETUKSET:	44 559	79,7	45 970	78,4	3,2	37 966	88,4	39 980	88,5	5,3
	49 610	82,6	48 730	82,8	-1,8	41 981	73,1	42 137	74,5	0,4
Meri	44 033	78,7	45 335	77,3	3,0	37 610	87,6	39 650	87,8	5,4
	49 570	82,5	48 685	82,7	-1,8	41 802	72,8	41 973	74,2	0,4
Sisävesi	526	0,9	635	1,1	20,8	356	0,8	330	0,7	-7,3
	39	0,1	45	0,1	15,2	180	0,3	164	0,3	-8,9
MUUT KULJETUKSET:	11 375	20,3	12 670	21,6	11,4	4 985	11,6	5 183	11,5	4,0
	10 440	17,4	10 146	17,2	-2,8	15 435	26,9	14 454	25,5	-6,4
Rautatie	6 003	10,7	7 264	12,4	21,0	1 062	2,5	1 060	2,3	-0,1
	1 861	3,1	2 072	3,5	11,3	1 079	1,9	1 070	1,9	-0,8
Maantie	2 658	4,8	2 869	4,9	7,9	3 652	8,5	3 804	8,4	4,1
	2 343	3,9	2 611	4,4	11,4	7 777	13,5	7 543	13,3	-3,0
Lento	35	0,1	34	0,1	-2,7	212	0,5	218	0,5	3,0
	3 603	6,0	2 901	4,9	-19,5	5 804	10,1	5 252	9,3	-9,5
Muu 1)	2 679	4,8	2 503	4,3	-6,6	59	0,1	100	0,2	70,4
	2 633	4,4	2 563	4,4	-2,7	775	1,4	589	1,0	-24,0
YHTEENSÄ	55 934	100,0	58 639	100,0	4,8	42 951	100,0	45 163	100,0	5,1
	60 050	100,0	58 876	100,0	-2,0	57 417	100,0	56 592	100,0	-1,4

1) posti, itsenäisesti liikkuneet lentokoneet ja veneet; arvotiedoissa lisäksi maakaasun putkikuljetukset, sähkö ja laivat.

2.1.2 Kuljetusten osapuolet

Kaikissa kuljetuksissa on mukana eri osapuolia, joiden toimet ovat tärkeitä kuljetuksen toteutumisen kannalta. Yleensä kuljetussopimuksessa määritellään eri osapuolet, ja heidän velvollisuutensa. Tavaroiden kuljetuksiin liittyviä säännöksiä sisältävässä Suomen merilaissa on tarkasti määritelty kuljetusten eri roolit. Tärkeimpiä rooleja ovat Alirahdinkuljettaja, laivaaja, lastinantaja, rahdinkuljettaja, rahdinantaja ja rahdinottaja. Huolinta-alan käsikirjassa mainitaan myös vielä vastaanottaja, jota ei ole määritelty merilaissa. Yhdellä kuljetuksen osapuolella voi olla enemmän kuin yksi yllämainituista rooleista.

Taulukko 3. Osapuolten roolit

Alirahdin kuljettaja	Hoitaa varsinaisen tavarankuljetuksen rahdinkuljettajan toimeksiannon perusteella. Esim. merikuljetuksissa tämä rooli voi olla varustamoilla.
Laivaaja	Tavarankuljetettavaksi luovuttava osapuoli. Laivaaja voi olla lastinantaja tai vastaanottaja tai molemmat, riippuen kauppasopimuksesta ja incoterms-lausekkeista.
Lastinantaja	Osapuoli joka sopii rahdinkuljettajan kanssa tavarankuljetuksesta. Esim. Yritys joka on valmistanut kuljetettavan tavarankuljetuksen.
Rahdinkuljettaja	Se, joka sopii lastinantajan kanssa tavarankuljetuksesta. Huolitsijat ovat yleensä rahdinkuljettajia.
Rahdinantaja	Solmii rahdinantajan kanssa rahtaus sopimuksen.
Rahdinottaja	Se, joka sopii rahdinantajan kanssa rahtaus sopimuksen ja rahtaa aluksen.
Vastaanottaja	Osapuoli joka kuljetussopimuksella tai muulla tavoin on nimetty vastaanottajaksi. On oikeutettu vastaanottamaan tavarankuljetuksen, kuka osapuoli onkaan vastaanottaja, määräytyy kauppasopimuksen mukaan.

Varustamot ovat yleensä yrityksiä, jotka omistavat kuljetukseen käytettäviä aluksia. Varustamot voivat joko vuokrata rahdinantajalle, esimerkiksi huolitsijalle, aluksista tilaa tavaralle tai voivat myös itse toimia rahdinantajina. ”Toisin sanoen varustamot voivat toimia alus- tai rahtimarkkinoilla tai molemmilla” (Tapaninen, 2013, s. 80)

2.1.3 Incoterms- lausekkeet

Vastuu kuljetusten järjestämisestä ja kuljetuksen muodosta määritellään yleensä kauppasopimuksessa toimituslausekkeilla. Toimituslausekkeilla sovitaan ostajan ja myyjän välisistä velvollisuuksista ja tehtävistä. Jotta lausekkeiden tulkintaerimielisyyksiltä vältyttäisiin, on luotu erilaisia valmiita toimituslausekkeitä helpottamaan sopimusten tekoa. Yleisimpiin lausekekokoelmiin kuuluu Incoterms- lausekekokoelma. Incoterms- lausekkeet julkaisee Kansainvälinen kauppakamari ja niitä uusitaan kymmenen vuoden välein sen hetkisten

kauppakäytänteiden mukaisesti. Lausekkeet eivät ole lainmukaisia missään maassa eikä niiden käytön pakollisuudesta ole sovittu kansainvälisin sopimuksin. Lausekkeet ovat olemassa, jotta kansainvälisessä kaupassa osapuolet, jotka ovat eri maista kotoisin, kykenevät käymään kauppaa toistensa kanssa ilman että syntyy erimielisyyksiä, ongelmia tai ristiriitoja maiden lakien välillä. Lausekkeiden käytöllä kauppasopimuksista tulee myös lyhyempiä yksinkertaisempia. (Seyoum, 2009, 158; Melin 2011,56)

Uusin Incoterms- lausekekokoelma on vuodelta 2010 ja se sisältää yksitoista erilaista lauseketta. Lausekkeet ovat jaettu kahteen eri ryhmään kuljetustapojen mukaan, seitsemää ensimmäistä lauseketta voidaan soveltaa kaikissa kuljetusmuodoissa ja neljää viimeistä soveltuvat vain vesiliikenteeseen. Lausekkeita saatetaan ymmärtää ja soveltaa eri tavoilla eri maissa näiden lakien mukaan. Kansainvälisessä kaupassa sopimukseen saatetaan kirjata sovellettavan lausekkeen perään vielä paikan nimi, jonka lakien mukaan lauseketta tulkitaan, esimerkiksi FOB Helsinki. Tämä tarkoittaa sitä että lauseketta tulkitaan Suomen lakien mukaan. (Melin, 2011, 57-58)

Taulukko 4. Incoterms 2010- lausekkeet (Melin. 2011)

EXW	Ex Works Noudettuna
FCA	Free Carrier Vapaasti rahdin- kuljettajalla
CPT	Carriage Paid To Kuljetus mak- settuna
CIP	Carriage and Insurance Paid to Kuljetus ja vakuutus mak- settuna
DAT	Delivered At Terminal Toimi- tettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place Tomitettu- na määräpaikalle
DDP	Delivered Duty Paid Tomitettu- na tullattuna
FAS	Free Alongside Ship Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board Vapaasti aluk- sessa
CFR	Cost and Freight Kulut ja rahti maksettuna
CIF	Cost , Insurance and Freight Kulut, vakuutus ja rahti mak- settuna

Kukin lauseke määrittelee kauppasopimuksen osapuolten, esimerkiksi ostajan ja myyjän roolit, riskivastuut ja tehtävät. Lausekkeiden avulla pystytään myös määrittämään koska edellä mainitut vastuut ja tehtävät siirtyvät kuljetusketjussa toiselle osapuolelle. Myös kustannusten jakautuminen osapuolten väillä on selvitetty lausekkeisiin. Esimerkiksi Ex worksissa ostaja vastaa kuljetusten järjestelystä myyjän tiloista aina sen määränpäähän asti, hän myös huolehtii niin vienti- kuin tuontimuodollisuuksien hoitamisesta. Myyjän tehtävänä on toimittaa tavara, joka voidaan katsoa tapahtuneeksi kun ostaja on saanut sen

käytettäväkseen. Tällöin myös kustannusten hoito ja riskivastuu siirtyvät ostajalle. Ex-worksissa ostajalla on suurin vastuu niin tarvittavien toimenpiteiden hoidossa, kustannusten hoidossa kuin riskeissä. Lausekkeessa DDP (Delivered Duty Paid), myyjällä on suurin vastuu ja riski koko kuljetusketjun. Myyjä vastaa kuljetusten järjestelystä, vienti- ja tuonti-muodollisuuksista ja kustannuksista. Vastuut ja riskit siirtyvät ostajalle vasta kun hän on vastaanottanut tavarat esimerkiksi omassa varastossaan. (Logistiikanmaailma 2015e)

2.1.4 Kuljetusten toimintamallit

Merillä liikkuu vuosittain valtavat määrät tavaraa ja niillä on kaikilla eri määränpäitä mihin ne on tarkoitettu kuljettaa. Kuljetettavien tavaroiden koot vaihtelevat, joku lasti saattaa viedä kaiken tilan aluksen kapasiteetista, kun taas jotain voi olla vain yksi kontillinen, jolloin alukseen mahtuisi muutakin. Jotkut kuljetukset saattavat olla kiireellisiä, jolloin lastin ollessa valmis olisi sen heti oltava jo laivalla lähdössä määränpäähänsä.

Tavaroiden erilaisten kokojen, kohteiden, kiireellisyyden ja muiden vastaavien vaatimusten vuoksi kauppamerenkulkuun on kehitetty erilaisia toimintamalleja, jotka Suomessa jaetaan kolmeen erilliseen liikennemuotoon. Linjaliikenne, hakurahtiliikenne ja sopimusliikenne ovat luotu palvelemaan monipuolisesti erilaisia kuljetustarpeita. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.249)

Linjaliikenteessä alukset kulkevat vahvistettujen aikataulujen mukaisesti tiettyjen jonojen päätettyjen satamien välillä. Esimerkiksi Suomessa linjaliikenne on erityisesti palvellut suurien vientiyksiköiden kuljetuksia. Yleensä lyhyillä linjaliikenteen reiteillä aikataulut pystytään antamaan tunnin tarkkuudella, esimerkiksi alus Helsingistä Hampuriin, kun taas aikataulut suurien etäisyyksien kuten Hampurista Singaporeen laaditaan päivän tarkkuudella. Tämä johtuu siitä, että pitkillä matkoilla alukset altistuvat enemmän erilaisten sääolosuhteiden armoille. Alukset saattavat joutua myös odottamaan, jos meriliikenne on ruuhkautunut esimerkiksi kanavilla. (Karhunen, Pouri, Santala 2008. 224-225)

Hakurahtiliikenteessä aikataulut eivät ole säännönmukaisia ja sataman ovat satunnaisia riippuen aina kuljetuksesta. Suomen huolintaliikkeiden liiton mukaan yli kolme neljäsosa maailman merillä kulkevista tavaroista kuljetetaan hakurahtiliikenteessä. Yleisimpiä kuljetettavia tuotteita ovat vilja, öljy, hiili ja lannoite. Suurin osa maailman kauppalaivastoista palvelee hakurahtiliikenteessä. Hakurahtiliikennettä on kahden tyyppistä, matkarahtausta ja aikarahtausta. (Karhunen, Pouri, Santala 2008. 238)

Matkarahtauksessa laivavarustamo kuljettaa tavaran kotisatamasta määränpääsatamaan joko yksikkörahtina, jolloin rahti lasketaan per tonni tai kokonaisrahtina. Alusta ei tarvitse vuokrata kokonaan käyttöön vaan tarpeiden mukaan osan siitä. Aikarahtauksessa varustamo vuokraa alustaan rahtaajalle tietyksi ajaksi. Rahti määräytyy vuokra-ajan mukaan ja se yleensä ilmoitetaan siten, että yhdestä päivästä tulee aina tietty rahamäärä maksettavaksi. (Karhunen, Pouri, Santala 2008. 240- 241)

Sopimusliikenne on eräänlainen linja ja hakurahtiliikenteen välimuoto, siinä yleensä vuokrataan kokonaisia aluksia kuljetuksiin johtuen suurista volyymeista. Sopimusliikenteessä ei aluksiin oteta siis muita lasteja, vain aluksen vuokranneen tavarat, tavaramäärillä on tässä liikenteessä iso merkitys. Esimerkiksi metsä-, hiili-, auto-, vilja-, öljy- ja malmiteollisuuden tuotteita kuljetetaan sopimusliikenteessä. (Karhunen, Pouri, Santala 2008. 236; Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.252)

2.2 Kuljetusten järjestäminen

Kuljetusten järjestäminen on tärkeä osa toimitusketjua, sillä muuten tavaraa ei saada liikuttua paikasta A paikkaan B. Koko prosessin alkukohtana, on esimerkiksi kahden eri maissa olevan yrityksen välinen kauppasopimus, jossa toisen olisi saatava toisen valmistama tuote. Seuraavissa luvuissa kerron millaisia toimenpiteitä vaaditaan ja keneltä, jotta kuljetus saadaan järjestettyä, sekä millaisia asiakirjoja kansainvälisissä merikuljetuksissa tarvitaan.

2.2.1 Tarvittavat toimenpiteet

Merikuljetusten järjestelyssä tarvittavat toimenpiteet voivat tapauskohtaisesti vaihdella. Tässä luvussa on kuvailtu yleisimpiä toimenpiteitä, jotka perustuvat Ulla Tapanisen kirjassa Merenkulun logistiikka mainittuihin tietoihin.

Se, jonka vastuulla kuljetusten järjestäminen tai sen tietyt vaiheet ovat, määritellään ostajan ja myyjän välisessä kauppasopimuksessa. Määrittely voidaan tehdä käyttämällä esimerkiksi toimituslausekkeita. Kansainvälisillä Incoterms- lausekkeilla voidaan määritellä ostajan ja myyjän vastuut ja tehtävät ja koska ne siirtyvät toiselta toiselle. Esimerkiksi jos kauppasopimuksessa käytettäisiin DDP- lauseketta, olisi kuljetusten järjestely kaikkine toimenpiteineen ja muodollisuuksineen myyjän vastuulla siihen asti, että hän luovuttaa tavaran ostajalle sovitussa paikassa. Myyjä on myös vastuussa tavaran turvallisuudesta kaikkine riskeineen ja kuljetuksen kustannuksista. (Tapaninen, 2013, s. 88)

Koska monesti lastiantaja (esimerkiksi myyjä) ei ole erikoistunut logistiikkaan ja kuljetusten järjestämiseen, on hänen tehtävä rahtaussopimus rahdinkuljettajan kanssa. Rahdinkuljettaja voi olla esimerkiksi varustamo tai huolitsija. Rahtaussopimus on sopimus tavarankuljettamisesta sovittuun paikkaan ja se yleensä sisältää käytettävän aluksen tiedot, rahdattavan tavarankuljettamisen tiedot sekä laivausehdot. (Tapaninen, 2013, s. 85) Laivausehdoilla voidaan selkeästi määrittellä lastinantajan ja rahdinkuljettajan vastuiden ja kustannusten jakautuminen. Ehtojen tekemistä helpottamaan on luotu niin kansallisia, kuin kansainvälisiä vakiolaivausehtoja. Ulkomaille suuntautuneessa kaupassa käytetään yleensä Linja- tai FIO- ehtoja, jotka eivät ole kansallisia ehtoja. (Tapaninen, 2013, s. 89)

Kun tarvittavat sopimukset tavarankuljettamisesta on tehty, täytyy tavara kuljettaa satamaan alukseen lastausta ja muita satamassa tapahtuvia varten. Laivaajan roolissa olevan tai hänen edustajansa, esimerkiksi huolitsijan, on järjestettävä maakuljetus tavarankuljettamisesta lähtöpaikasta satamaan. Maakuljetus voidaan järjestää joko itse, jos omaa kalustoa sen suorittamiseen on, tai voidaan tehdä sopimus kuljetuksesta kolmannen osapuolen kanssa. Kolmas osapuoli voi olla esimerkiksi jokin kuljetusliike. Sopimuksessa on sovittava tavarankuljettamisen keräys ja toimitusaikatauluja, jotta kuljettaja osaa hakea tavarankuljettamisen satamaan oikeaan aikaan. Laivaajan on tarvittaessa myös järjestettävä tullimuodollisuuksien hoito. (Tapaninen, 2013 s. 95)

Ennen kuin lasti on tuotu satamaan, on rahdinkuljettajan roolissa olevan, esimerkiksi huolitsijan tai varustamon, tehtävänä ilmoittaa satamatoiminnoista vastaaville satamaoperaattoreille lastin saapumisesta satamaan. Näin satamaoperaattori pystyvät valmistautumaan vastaanottamaan tavaraa satama-alueelle ja tekemään tarvittavat toimenpiteet kuljetusta varten. Tärkeää on esimerkiksi tietää, onko tavara jo valmiiksi lastattu konttiin vai ei tai onko tavara vaarallista ja vaatiiko se erityistoimenpiteitä. Lastin alukseen lastaamisesta ja purkamisesta vastaavien ahtaajien on myös hyvä tietää etukäteen, minkälaista lastia on tulossa lastattavaksi, jotta oikeanlaisia kalustoa osataan ottaa käyttövalmiuteen. (Tapaninen, 2013 s.93- 95)

Kun tavara on toimitettu satamaan ja satamaoperaattorit ovat vastaanottaneet sen tarvittavine asiakirjoineen, lähetetään siitä tieto laivaajan roolissa olevalle tai hänen edustajalleen. Satamassa tullitarkastaa tavarankuljettajan asiakirjoineen ja antaa luvan sen lastaamisesta alukseen. Satamaoperaattorit sen jälkeen suunnittelevat aluksen lastauksen ja toteuttavat sen varustamon antamien lastausohjeiden mukaisesti. Lastausohjeissa voidaan osoittaa esimerkiksi tietty paikka ruumasta, mihin lasti sijoitetaan. Lastin sijoittamisessa aluksen vakauden säilyttämisellä on suuri merkitys. Kun lastaus on suoritettu, satamaoperaattorit

lähettävät lastausraportin varustamolle, rahdinkuljettajalle ja tullille. Raportista tulee selvittää kaikki alukseen lastattu tavara. Lisäksi varustamolle on annettava tavaroiden sijoituskartta, sen avulla tiedetään, missä mikäkin tavara aluksessa on. (Tapaninen, 2013 s.95- 96)

Kun alus on lastattu, voi alus lähteä satamasta merelle. Varsinainen merikuljetus voi kestää päivistä kuukausiin, riippuen tavarantoiminnan lopullisesta määränpäästä ja tarvittavien pysähdysten kestosta ja määrästä. Suomesta kolmansiin maihin vietäessä tavara ei yleensä mene suoraan Suomen satamista kohdemaan satamaan. Ne saatetaan ensin viedä jonkin toisen EU:n jäsenmaan satamaan, josta ne jatkavat matkaa kohdemaahan toisessa aluksessa. Tämä johtuu esimerkiksi siitä syystä että Itämerellä kulkevat alukset eivät sovellu kulkemaan valtamerillä ja lasti pitää siirtää toiseen alukseen. Suurin osa suomalaisista varustamoista on erikoistunut Itämeren kulkuun, toisaalta Suomen ulkomaankaupan merikuljetuksista vain 30 prosenttia kuljetetaan suomalaisilla aluksilla ja loput ulkomaisilla. Suomesta lähtevissä aluksissa voi olla myös useisiin eri kohteisiin meneviä lasteja, esimerkiksi Kiinaan ja Yhdysvaltoihin ja siksi ne pitää Euroopan isommissa satamissa siirtää oikeaan suuntaan meneviin aluksiin. Merikuljetuksen keston vaikuttavat myös esimerkiksi ruuhkat tärkeillä kulkureiteillä kuten Suezin kanavalla. (Logistiikanmaailma 2015d.)

Aluksen saapuessa kohdesatamaan, on aluksen edustajan ilmoitettava saapumisesta kohdemaan tullille ja satamaa ylläpitäville toimijoille. Kun saapumisilmoitus on otettu vastaan, annetaan alukselle laituripaikka jonne mennä. Laituripaikan saatuaan varustamon tai sitä edustavan laivanselvittäjän on annettava satamanpitäjälle erillinen ilmoitus, jos kuljettavana on vaarallisia aineita. Tiedot saatuaan satamanpitäjä joko antaa luvan purkaa lastin satamaan, asettaa erillisiä ehtoja purulle tai kieltää purkamisen, päätös yleensä riippuu vaarallisen aineen tyypistä. Jotta alus voidaan purkaa, tarvitaan siihen vielä satamassa toimivan tullin lupa. Varustamon tai laivanselvittäjän on annettava tullille yleisilmoitus lastista, jonka saatuaan tullin joko antaa luvan purkamiselle tai ei. Satamaoperaattorit vastaavat käytännössä purkauksesta, varustamo antaa operaattoreille kuvauksen lastin sijoittelusta aluksessa ja mahdolliset erityisohjeet purkamiseen sekä ruuman järjestelyyn. Näiden tietojen avulla satamaoperaattori purkavat lastin aluksesta. (Tapaninen, 2013 s. 96)

Kun aluksen purkaus on suoritettu, siitä vastannut satamaoperaattori tekee purkamisraportin. Raportti annetaan varustamolle ja tullille ja siitä täytyy tulla ilmi lastatun tavarantoiminnan listan ja saapuneen tavarantoiminnan erot. Eroja listojen välillä voi syntyä esimerkiksi jos matkan aikana jotain lastista katoaa. Mikäli purkamisraportissa on tällaisia eroavaisuuksia, on laivausasiakirjojen tiedot korjattava vastaamaan raportissa annettuja. Purkamisen jälkeen sekä raportin saatuaan tullin asettaa tavarat tullimenettelyyn, suorittaa sille määrätty tarkastukset ja tullitoimenpiteet. Näiden toimenpiteiden jälkeen tullin antaa luvan tavarantoiminnan luovu-

tukselle. Tavarahan luovutus vaatii myös luvan varustamolta, jonka se voi antaa vasta kun rahti on maksettu. Kun sekä tulli että varustamo ovat antaneet luovutusluvan, tavaraa hallinnoinut satamaoperaattori voi luovuttaa sen eteenpäin kuljetettavaksi. Maakuljetuksesta kohdemaassa vastaa kauppasopimuksen mukaan joko lastinantaja, vastaanottaja tai heidän edustajansa esimerkiksi huolitsija. Heidän on järjestettävä joko omalla kalustolla tai kolmannen osapuolen kanssa tavarahan haku satamasta. Satamaoperaattorille on ennen kuljetusta lähetettävä terminaali-ilmoitus tai jokin vastaavanlainen dokumentti, jotta oikea tavara osataan yksilöidä ja että kuljettajan valtuutus ottaa tavara kuljetettavaksi varmistuu. Tämän jälkeen kuljettaja voi hakea tavarahan satamasta sovittuna ajankohtana ja satamaoperaattori luovuttaa tavarahan kuljettajalle. Tavara kuljetetaan sovittuun paikkaan, esimerkiksi ostajan tiloihin. (Tapaninen, 2013 s. 96- 97)

Kuljetus vaatii siis onnistuakseen lukuisia toimenpiteitä ja yhteistyötä usealta eri toimijalta. Huolella suunnitteleamalla ja valmistelemalla tavara voidaan kuljettaa nopeasti perille mahdollisimman vähäisin ja nopein pysähdyksin. Koska kuljetuksia on erilaisia, kaikki kuljetukset eivät aina toimi yllämainitun kaavan mukaan vaan voivat vaihdella. Toimenpiteiden vaihteluun voi vaikuttaa esimerkiksi lastin vaarallisuus, valtioiden lait ja käytänteet, maailmantalous ja – politiikka tai luonnonilmiöt.

2.2.2 Tarvittavat asiakirjat

Kun tavaraa kuljetetaan ulkomaille, tarvitaan erialaisia asiakirjoja varmistamaan sen kulkeminen oikeaan paikkaan oikeaan aikaan. Kaupankäyntiä koskevat lait saattavat olla erilaisia Suomen ja EU:n ulkopuolisten maiden välillä. Siksi on tärkeää määritellä kaikki kaupan ehdot kauppasopimuksessa, jottei eriäviä mielipiteitä tai ongelmia syntyisi. Kuljetusta järjestettäessä on myös tärkeää käyttää asiakirjoja, joita vaaditaan että tavara saadaan vietyä yhdestä maasta toiseen, mahdollisesti useampien väliterminaalien kautta. Asiakirjoja on useita erialaisia, jotkut ovat aina pakollisia ja joidenkin tarve riippuu siitä millaisesta tavarasta on kyse. Joitain asiakirjoja taas tarvitaan vain jos mukana kuljetuksen järjestämisessä on huolitsija.

Konossementti (Bill of lading) on tärkeimpiä asiakirjoja kansainvälisessä kaupassa. Se on myös vanhimpia asiakirjoja, sitä on vaadittu jo vuoden 1667 merilaissa. Konossementti on rahdinkuljettajan antama todistus kuljetussopimuksen syntymisestä hänen ja lastinantajan välillä. Se on myös kuitti siitä, että tavara on vastaanotettu tai lastattu kuljetusta varten rahdinkuljettajan toimesta. Rahdinkuljettaja myös sitoutuu konossementilla toimittamaan asiakirjan määränpäähänsä sekä luovuttamaan tavarahan vain sille, joka esittää alkuperäi-

sen konossementin. Konossementti on todistus tavarahan hallinnasta ja haltija voi siirtää sitä eteenpäin, joten yleensä kuljetuksen aikana konossementti siirtyy eri haltialta toiselle jotta tavara saadaan kuljetettua. Konossementti voidaan toimitusketjussa siirtää sille, joka on joko kuljetusasiakirjassa nimetty vastaanottajaksi tai joka jollain muulla tavoin pystyy todistamaan, että on oikeutettu vastaanottamaan sen. Konossementit laaditaan yleensä kansainvälisesti sovituille vakiopohjille. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.216-217; Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 89- 90)

Merirahtikirja on todistus tavarahan vastaanotosta. Se voidaan antaa vain yhtenä alkuperäiskappaleena ja vain sille, joka nimenomaisesti asiakirjassa määritetään olemaan oikeutettu vastaanottamaan se ja tavara. Merirahtikirja toimii myös sopimusasiakirjana, joka viittaa ehtoihin joilla tavara on otettu kuljetettavaksi. Asiakirjaa ei voida konossementin tavoin siirtää. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.228)

Kaupallisissa kuljetuksissa tarvitaan kaupallista laskua (commercial invoice), joka toimii perustana muille asiakirjoille. Asiakirjan tulee sisältää mahdollisimman tarkkaa tietoa kaupallisen sopimuksen pääkohdista, esimerkiksi myyjän ja ostajan nimet ja kotipaikat, tavarahan kauppanimitys, tavarahan määrä ja tavarahan hintatiedot. Kaupallista laskua voivat tarvita esimerkiksi ostaja, tullit, huolitsija, kuljetusliike ja myyjää edustava agentti. Asiakirjaan kohdistuu useita viranomaisten määräyksiä, jotka liittyvät asiakirjan tarvittavien kopioiden määrään, vahvistamiseen, maata tai arvoa koskevaan vakuutukseen, allekirjoittamiseen ja konsulilaskutukseen. Suomessa kaupallista laskua koskevat määräykset ja vaatimukset löytyvät Finpron Laivauskäsikirjasta. Finpro on organisaatio joka tukee suomalaisia yrityksiä kansainvälistymistä antamalla esimerkiksi asiantuntijapalveluja. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.208)

Alkuperätodistus (Certificate of Origin) on asiakirja, jota vaaditaan usein kaupassa EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. Todistusta tarvitaan esimerkiksi silloin, jos kohdemaan ja EU:n välillä ei ole vapaakauppasopimusta ja kohdemaahan vaatii asiakirjan esimerkiksi tuonnin rajoitusten, kiintiöiden tai muiden kauppapoliittisten syiden takia. Alkuperätodistuksen antaminen on yleensä myyjämaan kauppakamarin tehtävä ja todistus sisältää myyjän hakemuslomakkeen, kohdemaahan menevä alkuperäinen todistus sekä myyjälle menevä kopio. (Kauppakamari 2015)

Vaarallisia tuotteita kuljetettaessa vaaditaan niistä selvitys. Dangerous Goods- deklaraatio on kirjallisena annettava ilmoitus kuljetettavista vaarallisista aineista. Ilmoituksessa tulee selvittää esimerkiksi tavarahan kuljetusnimi, tekninen nimi, pakkausryhmä, kontrollilämpötila ja päävaaraluokka. Vaaralliset aineet ovat jaettu yhdeksään eri luokkaan, ja aine

vaarallista tavaraa kuljetettaessa on selvityksessä oltava merkittynä oikea luokka. Ilmoituksessa on oltava myös perustiedot tavaran lähettäjistä, vastaanottajasta sekä kuljetettavan tavaran määrästä ja pakkaustavasta. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.330- 331)

Viedessä tavaraa on tullille annettava sähköinen tulli-ilmoitus vietävästä tavarasta ja sen määrästä. Ilmoituksen avulla EU-alueen tulliviranomaiset voivat valvoa unionin alueelta lähteviä tavaravirtoja paremmin esimerkiksi rajoitusten vuoksi. Ilmoituksen liitteeksi on yleensä lisättävä esimerkiksi kauppalasku, mahdolliset vientiluvat- tai lisenssit ja esimerkiksi mahdollisiin taloudellisiin, kuten maataloudellisiin, etuuksiin liittyvät asiakirjat. (logistiikanmaailma.fi)

2.3 Logistiset kustannukset kuljetuksissa

Kun tavaraa kuljetetaan maasta toiseen, syntyy siitä kustannuksia. Kuljetusten järjestäminen ja sitä kautta niistä koituvien kustannusten maksaminen riippuu kauppasopimuksesta. Incoterms- lausekkeilla voidaan määrittää sopimuksen osapuolten velvoitteet. Esimerkiksi DDP – lausekkeella (Delivered duty paid) sopimuksessa myyjä sitoutuu toimittamaan tavaran ostajalle vastaten kaikista kustannuksista.

Merikuljetuksissa kustannukset voidaan jakaa karkeasti kolmeen ryhmään: alus-, satama- ja muut kustannukset. Aluskustannukset muodostuvat polttoainekustannuksista, miehistön palkoista, tarvikkeista, huollosta ja vakuutuksista. Satamakustannukset syntyvät välittömistä ja välillisistä kustannuksista. Kustannukset yleensä jakautuvat eri tahoille, esimerkiksi laivavarustamon ja rahtaajan välillä. Jakautuminen riippuu siitä, onko kuljetus linja-, hakurahti-, vai sopimusliikenteessä. Yleensä linjaliikenteessä varustamo maksaa kaikki kustannukset, hakurahti- ja sopimusliikenteessä kustannusten maksuvastuu riippuu sopimuksen ehdoista. Mikäli rahtaajana on huolitsija, toimeksiantaja maksaa kuljetuksen kustannukset rahtaajalle palkkion muodossa.

2.3.1 Aluskustannukset

Aluskustannukset syntyvät nimensä mukaisesti jollain tapaa kuljetuksessa käytettävästä aluksesta. Ne voidaan jakaa kahteen eri ryhmään, alus- ja käyttökustannuksiin. Kustannukset jakautuvat yleensä laivavarustamon ja rahdinantajan välillä ja niistä sovitaan rahtaussoitimuksessa. Jotkut aluskustannuksista saattavat olla sisällytettynä merirahtiin. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 96- 97)

Aluskustannukset muodostuvat polttoaine- ja bunkkerikustannuksista. Kustannusten suurus voi vaihdella paljonkin, riippuen käytettävän aluksen tyypistä, liikennöintialueesta ja ajankohtaisesta polttoaineen hinnasta. Aluksen tyyppi vaikuttaa polttoainekustannuksiin siten, että eri alukset kuluttavat polttoainetta kuin toiset ja toisin päin. Käyttökustannuksiksi katsotaan kuuluvan aluksen miehistön palkat, miehistön ruoka ja muu huolto merellä olon ajaksi, aluksen huolto, siihen tarvittavat tarvikkeet ja vakuutukset. Suurin kustannuserä ovat miehistön palkat ja niihin kuuluvat erinäiset lisät, ne voivat kattaa yli puolet aluksen päivittäisiä käyttökustannuksista. Alus on myös oltava vakuutettu, itse aluksen vakuuttamisen hoitaa varustamo, mutta kauppasopimuksista riippuen kuljetettavan tavaran vakuuttaa joko sen myyjä tai ostaja. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 96- 97; Laki vakuuttamisvelvollisuudesta 12.4.2013/264)

2.3.2 Satamakustannukset

Satamakustannukset voidaan jakaa välittömiin ja välillisiin kustannuksiin. Välittömät kustannukset liittyvät varsinaisen tavaran käsittelyyn ja välilliset taas muihin toimitusketjun tekijöihin. Satamakustannukset liittyvät satamissa liittyviin toimiin sekä toimiin tavaraa vietäessä satamaan. Koti- ja ulkomaan maakuljetukset ovat välillisiä kustannuksia, jotka syntyvät tavaraa kuljetettaessa maata pitkin satamaan ja sieltä pois. Kotimaan maakuljetus tapahtuu kun tavara viedään sen sopimuksessa määritellystä lähtöpaikasta, esimerkiksi valmistajan tiloista, satamaan merikuljetusta varten. Ulkomaan maakuljetus tapahtuu taas kun tavara viedään satamasta määränpäähensä. Riippuu siitä kuka järjestää kuljetuksen, kumpi maakuljetus on kalliimpi sillä yleensä ulkomaille järjestettävä kuljetus on kalliimpi joten jos myyjä maksaa, olisi ulkomaan kuljetus kalliimpi. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 110)

Satamassa tapahtuvat varastoinnit ennen ja jälkeen merikuljetuksen ovat välittömiä kustannuksia. Varastoinnista syntyvät kustannukset riippuvat satamissa olevasta varastointitilojen määrästä, varastojen laadusta ja hinnoista. Yleensä varastointi on vain väliaikaista. Varastointipalvelua satamissa tarjoavat esimerkiksi niissä toimivat huolintayritykset, joilla on omat varastot. Varastoinnista peritään yleensä varastointimaksu, jonka suuruus riippuu varaston käyttöajasta. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 110)

Tavaran lastaus ja purku ovat myös välittömiä kustannuksia. Lastauskustannukset tulevat kotimaan satamassa tehtävästä laivaan lastauksesta ja purkukustannukset tulevat mää-

ränpäämaan satamassa. Lastaus- ja purkukustannusten suuruuteen vaikuttavat useat tekijät. Aluksia on erityyppisiä ja siksi niihin lastaaminen ja niiden purkaminen voi vaatia erilaisia toimia tai ne voivat kestää pidempään kuin toisten alusten kohdalla. Lisätoimet tai pitkittynyt aika tuovat lisäkustannuksia. Satamissa olevalla lastinkäsittelytekniikalla ja kalustolla voi olla myös vaikutusta kustannuksiin. Uudella ja kehittyneellä kalustolla voi tavaraa lastata laivoihin nopeammin ja helpommin, kaluston käyttö- ja huoltokustannukset vähenevät, jolloin myös kustannukset vähenevät. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 110)

2.3.3 Merirahti

Merirahtia voidaan pitää satamakustannusten välillisenä kustannuksena. Se on suurin kustannustekijä kokonaisessa merikuljetusketjussa. Karhunen ja Hokkanen kirjoittavat kirjassaan, että merirahti olisi noin 51 prosenttia koko kuljetusketjun kustannuksista. Merirahdin suuruuden määrittäminen riippuu useasta eri tekijästä. Ensimmäinen tekijä on liikennemuoto, eli käytetäänkö kuljetukseen linja-, hakurahti-, vai sopimusliikennettä. ”Rahtauksella tarkoitetaan sopimusta, jossa tietty lasti sovitaan kuljetettavaksi tietyllä aluksella.” (Tapaninen, 2013, s.80). Rahti taas on varsinainen maksu joka kuljetuksesta ja siihen tarvittavasta tilasta tarvitaan.

Kun kyseessä on linjaliikenne, määräytyy rahti kuljetettavan tavaran koon ja tarvittavan kaluston mukaan. Rahti lasketaan tavaran painon tai tilavuuden mukaan, yleensä sen joka antaa suuremman rahdin. Rahti voidaan antaa myös yksikköhinnoissa, jos kyseessä on kontti tai ajoneuvo. Se voidaan myös laskea prosenttiosuutena tavaran arvosta, jos kuljetettava tavara on arvokasta. Rahtiin voidaan myös tavaran laadusta riippuen laskea erilaisia lisiä, esimerkiksi vaarallisten aineiden kuljetusmaksu, jäähdytys-, lämmitys- tai lämpötilanvalvontamaksu tai poikkeuksellisen painavien tavaroiden maksu. Tavaran koosta riippuen se voidaan kuljettaa kontissa kahdessa eri muodossa, FCL:nä tai LCL:nä. FCL:ssä (Full container load) konttiin lastataan vain kyseinen tavara, joko tavaran lähettäjän tai esimerkiksi rahdinkuljettajan toimesta. LCL:ssä (Less than container load) yhteen konttiin lastataan useita eri pieneriä tavaraa jotka puretaan määräsatamassa. Vastaanottaja voi sitten hakea tavaran satamasta tai tavaralle voidaan järjestää kuljetus. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 64- 65)

Hakurahtiliikenteessä rahdin suuruus määräytyy vapaasti markkinatilanteesta, kysynnän ja tarjonnan mukaan. Kilpailun takia mitkään kuljetusten osapuolet kuten varustamot eivät ole pystyneet yksin vaikuttamaan markkinoihin, vaan niihin vaikuttavat helposti esimerkiksi erialiset maailmantapahtumat. Rahdin määräytyminen riippuu myös siitä, onko kyseessä

matka- vai aikarahtaus. Rahti määritellään rahtaus sopimuksessa, jossa myös esimerkiksi määritellään kaikista muista kustannuksista ja niiden maksajista. Rahtaus sopimuksessa asiakas yleensä vuokraa koko aluksen tai osan siitä riippuen kuljetettavan tavarantoimittajan määräästä ja koosta. Matkarahtauksessa rahti määräytyy yksikkörahtina tonneittain tai kokonaisrahtina. Yleensä varustamo maksaa päivä- ja matkakustannukset. Mikäli tavaraa ei ole mukana sopimuksessa sovittua määrää, joutuu rahtaaaja korvaamaan varustamolle niin sanotusta kuolleesta rahdista. Sopimuksessa yleensä sovitaan myös lastaus ja purkausajasta, jos aika ylittyy, on rahtaaaja velvollinen maksamaan varustamolle korvausta. Jos taas lastaus ja purku on tehty nopeammin, varustamo maksaa rahtaaajalle pikaselvitysrakoa. Aikarahtauksessa rahti määräytyy sen ajan mukaan, minkä alus on rahtaaajan käytettävissä. Rahtaaaja huolehtii matka- ja tavarakustannuksista, kuten polttoaine- satama- ja lastinkäsittelykustannukset. Varustamo huolehtii päivä- ja pääomakustannuksista, kuten miehistön palkoista, aluksen huollosta ja kunnossapidoista. . (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.251- 252)

Sopimusliikenteessä, jossa suurten tavaramäärien takia vuokrataan yleensä kokonaisia aluksia käyttöön, rahti määritellään tapauskohtaisesti sopimuksessa. Kuljetettavalla tavaramäärällä on sopimusten teossa keskeinen merkitys. Varsinaisen tavarantoimituksen jälkeen aluksen kapasiteetti vapautuu ja paluurahti ei välttämättä ole ollenkaan. Sopimusliikenteessä voidaan käyttää tapauksesta riippuen erilaisia standardisopimuksia, esimerkiksi COA (Contract of affreightment) jossa rahti maksetaan tonnirahtina ja varustamo kuljettaa tavarantoimittajan määräsatamaan sovittun ajan sisällä. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s. 252; Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 73)

2.3.4 Muut kustannukset

Merikuljetuksissa suuri menoerä menee muihin kustannuksiin, joskus jopa yli puolet kokonaiskustannuksista. Muihin kustannuksiin lasketaan kuuluvan esimerkiksi lastinkäsittely-, syöttöliikenne- ja satamamaksut, laitteiden vuokrat, muut hallinnolliset kustannukset ja tullimaksut. Jotkut kustannuksista kuuluvat myös muihin kustannuksiin, kuten lastinkäsittelykustannukset jotka kuuluvat myös satamakustannusten lastaus- ja purkukustannuksiin. Lastinkäsittelykustannuksia syntyy kuitenkin mahdollisesti myös muissa kuljetuksen vaiheissa, jos tavaraa on erityisen vaikea käsitellä.

Syöttöliikenteen kustannukset syntyvät, kun aluksiin kuljetetaan maata pitkin lastia. Satamamaksut ovat satamien käyttömaksuja, jotka veloitetaan esimerkiksi satamissa olevista aluksista, sataman kautta kulkevista tavaroista ja aluksen kiinnityksestä ja irrotuksesta.

Kuljetuksissa saatetaan tarvita erilaisia laitteita esimerkiksi tavarantoiston, siirto-, kylmänä tai lämpimänä pitämiseen tai muuhun vastaavaan. Tällöin käyttöön voidaan vuokrata tarvittavaa kalustoa, josta maksetaan vuokra. Hallinnolliset kustannukset syntyvät useista tekijöistä: kuljetus- ja kauppasiakirjojen käsittelystä, sekä esimerkiksi niitä käsittelevien henkilöstön palkoista.

Viedessä tavaraa EU-alueen ulkopuolelle, on viejän tehtävä vienti-ilmoitus tullille. Vienti-ilmoituksen tarkoituksena on antaa vientimaan tulliviranomaisille tietoa, jonka avulla voidaan valvoa mahdollisia vientirajoituksia ja kieltoja, kerätä ulkomaanakuapan tilastoaineistoa ja torjua terrorismia ja rikollisuutta. Vienti-ilmoitusten kautta tullit voivat myös kantaa mahdollisen vientitullin, jota ei kuitenkaan EU-alueella kanneta. Kohdemaassa on taas yleensä maksettava tuontivero ja mahdollisesti arvonlisävero. Tullin maksaminen ja tullimuodollisuuksien hoitaminen riippuu kauppasopimuksessa sovitusta Incoterms-lausekkeesta. Esimerkiksi lausekkeella DDP (Delivered duty paid) myyjä sitoutuu maksamaan ja hoitamaan tullimuodollisuudet. Tulliarvo perustuu yleensä tavarantoiston arvoon. (Tulli 2014c; Logistiikanmaailma 2015a)

Matkan aikana alus saattaa joutua käyttämään vesireittejä, joiden käytöstä voidaan periä maksuja, esimerkiksi kanavien käyttö. Laivan matkustaessa Euroopasta Kiinaan, on Suezin kanavan käyttö merkittävä matkaa lyhentävä tekijä. Kanavan merkittävyyden takia sitä käyttävät useat lännestä itään menevät alukset, jotka synnyttävät ruuhkaa. Kanavan käytöstä peritäänkin maksu, joka määräytyy kulkevan aluksen, kuljetettavien yksiköiden määrän, koon ja painon mukaan. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 100; Suezcanal 2015)

2.4 Huolinta

Kaikki yritykset eivät syystä tai toisesta pysty hoitamaan kaikkia toimintoja, jotta heidän liiketoimintansa edistyisi. Logistiikka on yksi suurimmista kustannuseristä joita yrityksillä voi olla. Turun kauppakorkeakoulun tekemän vuoden 2014 logistiikkaselvityksen mukaan Suomessa vuonna 2013 kaupan- ja teollisuudenalan yritysten keskimääräiset logistiikkakustannukset olivat 13,4 prosenttia liikevaihdosta. Yksi ratkaisu logistiikan kustannusten vähentämiseen on ulkoistaa kaikki tai osa logistisista toiminnoista huolintayrityksille.

Huolinnalla tarkoitetaan palvelua, jossa otetaan hoidettavaksi toisen osapuolen omistamien tavaroiden logistiset prosessit. Pelkästään näiden palvelujen tuottamiseen erikoistuneita yrityksiä kutsutaan huolintayrityksiksi. Suurilla yrityksillä voi olla omia huolintaan erikoistuneita tytäryhtiöitään, mutta yritykset jotka eivät halua investoida rahaa logistiikkaan, voivat ostaa huolintayrityksiltä palveluja esimerkiksi tavarantoimitukseen ulkomaille. Nykyään huolintayritysten tarjoamien palvelujen kirjo on laaja, ne voivat ottaa huolehdittavaksi kuljetukset, pakkaamiset, varastoinnin, tullauksen, terminaalipalvelut, kierrätyslogistiikkapalvelut ja muita logistiikkaan liittyviä toimia. Lisäksi huolitsijat antavat asiantuntija apua asiakkaille liittyen vakuutuksiin, tulliin, oikean kuljetusmuodon valintaan ja muihin hallinnollisiin kysymyksiin. Huolintayrityksillä voi olla omaa kalustoa ja tiloja kaikkien logististen toimintojen hoitoon, mutta joskus ne ovat voineet tehdä kolmansien osapuolen kanssa alihankinta- tai edustussopimuksia, jolloin nämä hoitavat toiminnot huolitsijan puolesta. Esimerkiksi jos huolitsijalla ei ole omaa kalustoa maankuljetusten järjestämiseen myyjän tiloista satamaan, voi se sopia yhden kuljetusliikkeen kanssa kaikkien sen tulevien kuljetusten hoidosta. (logistiikanmaailma.fi)

Kansainvälisissä kuljetuksissa huolitsijoiden vastuulla on saada tavara kuljetettua huolintasopimuksen mukaisesti oikeaan paikkaan oikeaan aikaan. Huolintasopimuksessa määritellään huolitsijan tehtävät ja toimenpiteet, joihin hänellä on valtuudet ryhtyä toimeksiantajan nimiin.

2.4.1 Huolinta-alan toiminta

Huolinnalla tarkoitetaan palvelua, jossa hoidetaan toisen tavaroiden logistiset prosessit. Tavoitteena on saada tavara kuljetettua vastaanottajalle osapuolten kauppasopimusten ja erilaisten kansainvälisten sopimusten ja direktiivien mukaisesti. Tärkeää on myös että tavara on perillä oikeaan aikaan ja mahdollisimman pienin kustannuksin. Huolinta tarjoaa ratkaisun logistiikan hoitoon niille yrityksille, jotka eivät halua investoida suuria summia siihen, että itse hoitaisivat logistiikkansa. Huolinta-alaa ei ole yhtenäisesti oikeudellisesti

säännelty, mutta esimerkiksi Pohjoismaissa huolintaliittojen aloitteesta alalle on kehitetty yhteiset säännöt. Säännöt tunnetaan Pohjoismaisen Speditööriiton yleisinä määräyksinä (PSYM). Määräyksiä on uusittu muutamia kertoja niiden olemassaolon ajan, viimeisin uusiminen tapahtui vuonna 1998 jolloin syntyi PSYM 2000. Kaikkien liiton jäsenten on noudatettava PSYM 2000:n ehtoja ja yleensä ne liitetään mukaan huolintasopimukseen. (Logistiikan maailma.fi; Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.32)

Pohjoismaisen Speditööriiton yleisten määräysten mukaan huolitsijoiden tehtävinä ovat tavarankuljetus, varastointi ja muut tavarankuljetukseen ja varastointiin liittyvät tehtävät jotka ovat:

1. Tavarankuljetus
2. Toimeksiantajan avustaminen julkisoikeudellisten velvollisuuksien täyttämiseksi
3. Tavarankäsittely ja merkintä
4. Vakuutuksen merkitseminen
5. Avustaminen vienti- ja tuontiasiakirjojen laadinnassa
6. Jälkivaatimuksen periminen ja avustaminen muissa perimistoimenpiteissä
7. Neuvonta kuljetus- ja jakelukysymyksissä

Tehtävät vaihtelevat aina toimeksiannon mukaan. Tehtävien lisäksi Speditööriitto on määrittellyt huolitsijan olevan vastuussa rahdinkuljettajana kun:

- Huolitsija suorittaa kuljetuksen omalla kuljetusvälineellään
- Huolitsija on sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja
- Huolitsija on antanut kuljetusasiakirjan omilla nimissään
- Huolitsija on tarjonnut omaa hintaansa kuljetuksille
- Huolitsija tarjoaa maantiekuljetuksia

(Huolintaliitto 2015, 2)

Huolinnan peruselementtejä on huolintasopimus, joka tehdään huolitsijan ja toimeksiantajan välillä. Sopimuksessa määritellään se, millaisesta toimeksiannosta on kyse ja mitä tehtäviä huolitsijan tulee hoitaa. Ennen varsinaisen sopimuksen syntyä mahdollinen toimeksiantaja yleensä lähettää huolitsijalle tarjouspyynnön, jossa siinä pyydetään huolitsijaa antamaan hinta palvelustaan. Esimerkiksi toimeksiantaja voi haluta toimittaa tavaraa Shanghaiin ja pyytää huolitsijalta tarjouksen kuljetuksesta, eli mistä hinnasta huolitsija huolehtii tavarankuljetuksesta. Tarjouspyynnön lähetyksen jälkeen huolitsija esittää tarjouksensa, jossa yleensä luetteloidaan kaikki tekijät, mistä hinta koostuu. Tarjouksen mukana on yleensä liitettyä myös Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset. Mikäli toimeksiantaja on tyytyväinen tarjoukseen, voi hän tilata toimeksiannon jonka huolitsija vastaanottaa tai ei ja jos muuta ei ole sovittu, sopimus syntyy. Huolintasopimus on oikeudellisesti virallinen sopimus, yleensä mitkään toimet tätä ennen kummaltakaan osapuolta

sopimuksen syntymiseksi eivät ole. Sopimuksessa huolitsija sitoutuu suorittamaan vastaanottamansa toimeksiannon, solmimaan tarvittavat sopimukset kolmansien osapuolien kanssa, noudattamaan Speditööriin yleisiä määräyksiä ja maksamaan asiakkaan laskuun rahat ja muut vaadittavat laskut. Toimeksiantaja taas sitoutuu maksamaan huolintasopimuksen mukaisen palkkion huolitsijalle sekä noudattamaan muita Speditööriin yleisiä määräyksissä mainittuja toimeksiantajan vastuita ja velvollisuuksia. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 196- 197; Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.29- 30)

Mikäli asiakkaalla on useita toimeksiantoja vuodessa, Speditööriin suosittelee solmi-
maan vuosisopimuksia huolitsijoiden kanssa. Vuosisopimuksella asiakas ja huolitsija so-
pivat, että huolitsija hoitaa asiakkaan toimituksia vuoden ajan. Sopimuksessa sovitaan
huolinta- ja kuljetushinnoista sekä tavaramäärästä joita on kuljetettava tällä ajalla. Vuosi-
sopimuksen solmimisen jälkeen toimeksiantaja voi antaa huolitsijalle toimintaohjeet kos-
kemaan kaikki vuoden sisällä tulevia kuljetuksia, jolloin toiminta nopeutuu ja toimeksiannot
yksinkertaistuvat. (Karhunen, Hokkanen, 2007, s. 196- 197)

Huolintasopimuksen synnyttyä huolitsija aloittaa toimeksiannon toteutuksen. Mikäli huolita-
sijalla itsellään ei ole tarvittavaa kalustoa ja tiloja, on hänen tehtävä sopimukset kolmansien
osapuolien kanssa omiin nimiinsä mutta toimeksiantajan laskuun. Esimerkiksi merikul-
jetuksissa huolitsijan on vuokrattava varustamoilta tilaa aluksiin ja kuljetusliikkeiltä maa-
tiekuljetus satamaan. Huolitsija veloittaa nämä kustannukset toimeksiantajaltaan huolinta-
laskulla.

2.4.2 Huolinnan hyödyt

Huolinta-alalla on tarjottavanaan asiakkailleen monipuolisia palveluja niin yksittäisinä väli-
aikaisina palveluina kuten esimerkiksi varastointi, kuin kokonaisuuksina, jotka sisältävät
tavaran kuljetuksen määränpäähän asiakkaan toiveiden mukaan. Ehkä tärkein hyöty huo-
lintayritysten käytöstä ja tärkein motivaatio asiakkaalle on kustannustehokkuus. Sen si-
jaan että investoisi aikaa ja rahaa siihen, että hoitaisi itse logistiikkansa, yritykset voivat
ostaa logistiset toimet huolintayrityksiltä palveluina. Huolintayrityksillä on lisäksi yleensä
huomattavaa alakohtaista asiantuntijuutta sekä osaamista, joka mahdollistaa että he saa-
vat järjestettyä toiminnot halvemmalla kuin asiakas, joka yleensä on erikoistunut johonkin
muuhun.

Huolintayritysten käytön hyödyt riippuvat paljon niiden tarjoamien palvelujen laadusta.
Palvelun taso määritellään pitkälti huolitsijan ja toimeksiantajan välisessä huolintasopi-
muksessa. Sopimuksessa voidaan sopia esimerkiksi kuljetuksen täsmällisyydestä, no-

peudesta ja turvallisuudesta. Huolitsijat voivat tarjota myös informaatiota kuljetuksen etenemisestä. Tietynlaisen palvelutason määrittämisellä voi olla vaikutusta kustannusten suuruuteen, esimerkiksi nopeaa toimitusta vaativien kuljetusten järjestäminen voi olla kalliimpaa johtuen tarvittavista kiireellisistä toimenpiteistä. Esimerkiksi yksittäisen laatikon kuljetus lentokoneella voi olla kalliimpaa kuin laivalla, koska lentokone on nopeampi ja sillä on pienempi kuljetuskapasiteetti jolloin kustannukset per tarvittava neliö ovat suuremmat. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s. 53- 54)

Kuljetusketjuissa on monesti useita eri osapuolia kuten varustamot, satamaoperaattorit, kuljetusliikkeet ja tulli, jotka ovat usein omia itsenäisiä yrityksiään. Jotta tavara saataisiin varmasti toimitettua oikeaan aikaan ja oikeaan paikkaan, huolitsijat toimivat yhdistävänä välikätenä osapuolten välillä, jolloin muodostuu vahvempi ja varmempi toimitusketju. Huolitsija varmistaa esimerkiksi alihankinta- ja edustussopimusten kautta etukäteen että kaikki tarvittavat osapuolet antavat oman panoksensa. Mikäli sopimuksista huolimatta jotain toimitusvarmuuteen negatiivisesti vaikuttavaa tapahtuu kuten lakko satamassa, on asiansa osaavalla huolitsijalla aina varasuunnitelma. Huolintayrityksillä voi olla yhteistyö-, kumppanuussopimuksia myös muiden kolmansien osapuolien kanssa, kuten kuljetusliikkeiden ja varustamojen kanssa. Kumppanien välillä voi olla sopimus joka helpottaa ja nopeuttaa toimeksiantojen antoa kolmansille osapuolille, kun osapuolet tuntevat toisensa. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s. 54)

Huolintayritysten käytöllä voi olla suuri vaikutus kuljetuskustannusten vähentämisessä. Suomessa ongelmana ovat olleet liian ohuet tavaravirrat, eri tavaraa on kuljetettu liian vähän kerralla. Huolintayritykset saattavat hoitaa useita kuljetuksia samanaikaisesti jolloin ne voivat yhdistää useita ohuita tavaravirtoja isommiksi kokonaisuuksiksi. Tällöin esimerkiksi kuljetuskapasiteetti saadaan paremmin hyödynnettyä, eikä ylimääräisestä tyhjistä tilasta tarvitse maksaa. Paksujen tavaravirtojen ansiosta huolitsijat voivat tarjota myös parempaa toimitustiheyteen liittyvää palvelua. Lähtöjä voidaan jakaa kannattavammin vaikka usealle päivälle viikossa, kun tavaramäärät ovat suuremmat. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s. 54)

Hyvä esimerkki huolintayritysten kustannuksia vähentävästä osaamisesta on konsolidointi- eli yhteislastauspalvelujen hyödyntäminen. Yhteislastauksessa huolitsija kerää useita, samaan määränpäähän meneviä pienempiä tavaramääriä yhteen ja lastaa ne samaan kuljetusyksikköön esimerkiksi konttiin. Tällä tavoin huolitsija saa pienemmän rahdin kun tilaa on ostettu kerralla enemmän ja se jaetaan usean eri lähetyksen kanssa. Toimeksiantajan kulut pienenevät, kun kuljetus hoidetaan huolitsijan kautta yhteislastauksena, sen

sijaan että toimeksiantaja itse hoitaisi kuljetuksen ja vuokraisi paikan aluksesta. (logistiikanmaailma 2015b ; Downs, 1992, s.19)

Huolintayritysten alakohtaisen osaamisen ansiosta ne voivat olla vaikuttamassa kuljetukseen menevän ajan pienentämisessä ja sitä kautta kustannusten vähentämisessä. Tavaraa kuljetettaessa ulkomaille, se joutuu pysähtymään useissa eri pisteissä eri toimenpiteitä varten, jotka heikentävät toimitusvarmuutta oikeaan aikaan sekä nostavat kustannuksia. Tavara voi joutua odottamaan satamien varastoissa alusta, vientiasiakirjojen valmistamista tai sen käsittelyyn tarvittavan kaluston saapumista jos niitä ei ole. Odottaminen lisää varastointikustannuksia ja esimerkiksi satamissa laskutettavia vartiointikustannuksia. Myös tullimuodollisuuksien hoito voi aiheuttaa viivettä. Jokainen piste, jossa tavara joutuu pysähtymään, aiheuttaa uhan kustannusten nousulle sekä toimituksen viivästymiselle. (Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.56)

Huolitsijoiden asiantuntemuksella ja yhteistyökumppaneilla näitä mahdollisia hidasteita voidaan nopeuttaa. esimerkiksi Suomen tullin kanssa usein asioivat yritykset voivat solmia tullin kanssa kumppanuuden, jonka avulla yritykset voivat parantaa omaa tulliasiakirjojen hoitoaan ja siten vähentää niissä olevia virheitä ja niiden varmistustarvetta. Asiakirjoja voidaan myös hoitaa yhdessä tullin kanssa ja yritykset saavat myös ajantasaista tietoa tullista. Kumppanuuden avulla toiminta tullissa varmentuu ja nopeutuu, ja siten tavaran paikallaan seisomisesta ja odotuksesta ei koidu liikaa kustannuksia. Tullilta voidaan hakea myös AEO- asemaa (Autorised economic operator), joka mahdollistaa nopeamman asiainnin tullissa. Todistuksia asemasta on kolmea erilaista: AEOC (customs simplifications), jonka etu on yksinkertaistetut menettelyt; AEOS (safety and security), joka on todistus vaarattomasta ja turvallisesta toiminnasta ja kolmantena AEOF (full), jossa on yhdistettyinä kaksi edellistä. AEO- asema oikeuttaa nopeampaan ja yksinkertaistettuun palveluun tullissa. Aseman kautta myös kuljetusketjun turvallisuus ja varmuus kehittyy. (Logistiikanmaailma 2015c; Tulli 2014d)

Kuljetusten järjestelyssä nykypäivänä tietotekniikan käyttö on hyvin tärkeässä roolissa. Jotta sitä voidaan tehokkaasti hyödyntää yrityksen toiminnassa, tulisi sen käyttö olla laajamittaista ulottuen logistiikan eri osa-alueilla kuljetuksien hallinnasta laskutukseen. Henkilöstö olisi myös koulutettava sen käyttöön. Huolintayrityksissä toiminta voi perustua pitkältikin näiden ohjelmien käyttöön ja sitä kautta ne voivat tehokkaasti ja nopeasti hoitamaan toimeksiantajan kuljetusten järjestelyt. Tällöin toimeksiantoyritys välttyy kalliilta tietotekniikan investoinneilta ja henkilöstön koulutukseen meneviltä kustannuksilta. Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto, 2010, s.63- 66)

2.5 Yhteenveto

Kansainvälisillä merikuljetuksilla on siis suuri merkitys kaikkialla maailmassa. Merillä kulkevilla aluksilla pystytään kuljettamaan suuria volyymeja tavaraa hitaasti mutta varmasti. Suomelle, joka on sijainniltaan Euroopassa lähes saaren asemassa, merikuljetukset ovat sekä viennin että tuonnin kannalta hyvin tärkeitä ja kattavat yli 80 prosenttia kuljetuksista. Kuljetusketjut ovat pitkiä ja vaativat useiden eri osapuolten panosta, jotta tavarat saataisiin kuljetettua varmasti perille. Osapuolet voivat olla yksityisiä yrityksiä kuten huolintayritykset ja varustamot, tai virallisia valtioiden ylläpitämiä organisaatioita kuten tullit ja kauppakamarit.

Kuljetusten järjestäminen vaatii useita eri toimenpiteitä, jotka voidaan suorittaa tapauskohtaisesti yhden tai useampien osapuolten toimia. Kansainvälisessä kaupassa, jossa osapuolia on yhdestä tai useammasta maasta, kirjalliset sopimukset ja asiakirjat ovat hyvin tärkeitä. Kirjallisena tehdyt sopimukset ja kuljetettavan tavaran mukana kulkevat asiakirjat varmistavat sen, että erimielisyyksien tai ongelmien sattuessa ne pystytään helposti ratkomaan. Esimerkiksi kansainväliselle standardipohjalle tehty konossementti varmistaa, sen että tavaraa käsitellään oikein joka pysähdyspisteellä.

Logistiikan kustannukset ovat suuri menoerä yritysten liikevaihdossa, Suomessa kustannukset ovat syrjäisestä sijainnista johtuen erityisen korkeat, esimerkiksi vuonna 2013 noin 13,8 prosenttia liikevaihdosta. Kuljetuskustannukset ovat suurimpia logistiikan kustannuseriä, merikuljetuksissa ne voidaan jakaa kolmeen eri osaan: alus-, satama- ja muihin kustannuksiin. Kustannusten jakautuminen kuljetusketjun osapuolten välillä jakautuu usein kauppa-, huolinta- ja rahtaus sopimusten mukaan. Suurin yksittäinen kustannuserä on yleensä merirahti, muita ovat esimerkiksi maantiekuljetukset satamaan, satamaoperaatiot ja henkilöstön kulut vientiasiakirjojen hoidosta.

Huolinta on palvelua, jossa järjestetään toisen omistamaan tavaraan liittyviä logistisia prosesseja. Näitä palveluja tarjoamaan on syntynyt huolintayrityksiä, jotka ovat yleensä erikoistuneet juuri logistiikkaan ja tarjoavat erilaisia palveluja liittyen esimerkiksi kuljetuksiin, varastointiin tai pakkaamiseen. Kaupan ja teollisuuden alan yritykset voivat huolintayritysten kautta hoitaa omat logistiikkansa ja välttyvät näin investoimasta itse logistiikan järjestelyihin.

Huolintayrityksillä on monesti paremmat mahdollisuudet järjestää tavaroille kuljetus vähemmällä kustannuksella, kuin kaupan ja teollisuuden alan yrityksillä. Tämä johtuu monesti alakohtaisesta asiantuntijuudesta, muiden yritysten pääliikeidea ei ole logistiikan hoito

vaan jokin muu kun taas huolitsijoilla se on. Keräämällä useilta eri asiakkaita toimituksia ja kuljettamalla ne kerralla huolitsijat pystyvät vähentämään kustannuksia esimerkiksi ostamalla enemmän kuljetustilaa kerralla ja myös käyttämällä kaiken tilan tehokkaammin. Huolitsijat ovat myös voineet investoida esimerkiksi kalustoon ja tietotekniikkaan, jolloin ne voivat hoitaa kuljetukset halvemmalla, kuin että asiakas itse investoisi niihin.

Opinnäytetyön teorian viitekehys painottui kolmeen osatekijään. Nämä kolme olivat kansainvälisten merikuljetusten järjestämiseen vaadittavien toimintojen kuvaus, kuljetuksesta ja sen järjestämisestä syntyvien kustannusten erittely ja kolmantena huolinta-alan toiminnan esittely. Huolinnan teoriassa kuvaillaan myös minkälaisia ratkaisuja kahden edellisen teorian osuuden hoitoon se voi tarjota. Kuviossa 1. näkee, kuinka kaikki kolme ovat linkittyneet toisiinsa, toimenpiteiden järjestämisestä syntyy aina kustannuksia ja huolitsija voi taas vaikuttaa toimenpiteet tekemällä kustannusten kokoon.

Kuvio 1. Kansainvälisten merikuljetusten teorian viitekehys



3 Huolinta ja kustannusten synty Suomessa toimivissa huolintayrityksissä

Tässä luvussa tutkitaan, miten huolintayritykset järjestävät kansainväliset merikuljetukset ja mistä heidän kustannukset syntyvät. Tutkimus toteutettiin laadullisena tutkimuksena ja tutkimusmenetelmänä oli kohdeyritysten haastattelemine. Valitsin kvalitatiivisen tutkimuksen suuntauksen, koska tarkoitukseni on selvittää jokin asia tai ilmiö. Tutkimuksen tulosten pohjalta pystyn analysoimaan huolintayritysten alakohtaista osaamista ja niiden käytön kannattavuutta kustannusten kannalta. Jotta tämä olisi mahdollista, on ensin ymmärrettävä asiat teorian pohjalta, sitten käytännön pohjalta mielellään useiden eri vastajien kautta ja lopuksi on tunnistettava näiden kahden erot. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tyypillinen tutkimusmenetelmä on esimerkiksi teemahaastattelu, joka sopi hyvin työhöni aineistonhankintakeinoksi, koska tarvitsin tietynlaista tietoa yrityksiltä jonka avulla saisin vastauksia työhöni kysymyksiin. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s.160)

Kvalitatiivinen tutkimus eli laadullinen tutkimus on tutkimusta, jossa tarkastellaan tai pyritään ymmärtämään jotain ilmiötä tai kokonaisuutta. Toisin kuin määrällisessä tutkimuksessa, laadullisessa tutkimuksessa ei ole tarpeen tehdä isoja kyselyjä, joiden tuloksia voisi tilastoida ja argumentoida. Haastateltavia on yleensä vain muutamia joilta saatuja vastauksia tutkitaan paljon syvällisemmin. Kirjassa Tutki ja kirjoita mainitaan, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa paino on todellisen elämän kuvaamisessa. Todellisuudessa asioihin tai tapahtumiin voi kuitenkin vaikuttaa useita tekijöitä samanaikaisesti jolloin niihin voi suhtautua usealta eri kannalta ja saada moninaisia tuloksia. Tämän vuoksi kokonaisvaltaisempi kohteen tutkiminen on kvalitatiivisessa tutkimuksessa tärkeää. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s.161)

Kohdeyrityksinä tutkimuksessa olivat suomalaiset huolinta-alan yritykset, jotka tarjoavat merikuljetuksen järjestelypalveluja Euroopan Unionin ulkopuolisiin maihin. Yritykset ovat pieniä tai keskisuuria logistiikkaan ja huolintaan erikoistuneita yrityksiä. Kaikki haastatellut yritykset kuuluvat Suomen Huolintaliikkeiden liittoon ja ovat velvoitettuja noudattamaan sen jäsenyysehtoja. Yritysten valinnassa kiinnitin huomiota niiden kokoon, pienet ja keskisuuret yritykset ovat keskittyneempiä yhteen liiketoiminnan muotoon ja haastattelemiini yritysten kohdalla kaikki kolme olivat juuri erikoistuneita logistiikan palveluiden tuottamiseen.

3.1 Tutkimusmenetelmä

Valitsin tutkimusmenetelmäksi teemahaastattelun, koska tarvitsin työtä varten yrityksiltä tietoa heidän toimintatavoistaan ja kustannusten synnystä yrityksessä. Haastattelut toteutettiin lähettämällä haastattelukysymykset yrityksille. Teemahaastattelussa tavoitteena on ottaa otanta pienemmältä joukolta, jonka vastauksia tulkitaan syvemmin tehden samalla havaintoja. Kirjassa Tutki ja kirjoita (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara) kuvaillaan, kuinka haastatteluiden etuna muihin menetelmiin nähden on se, että aineiston keruuta voidaan joustavasti muokata aina tilanteen mukaan ja vastaajia myötäillen. Tämä vaikutti myös omaan valintaani, sillä käytännössä se tarkoittaa sitä, että haastattelu pystyttäisiin järjestämään ongelmitta kasvotusten, puhelimesta tai sähköpostitse. Valintaani vaikutti myös se, että aihe oli itselleni vielä melko tuntematon ja halusin saada syvempää ja monitahoisempaa tietoa siitä. (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara, 2009, s. 205))

Haastattelussa käytettiin valmiiksi kirjoitettuja haastattelukysymyksiä, jotka esitettiin kaikille haastateltaville samanlaisina. Haastattelukysymykset olivat teorian viitekehysten ja tutkimuksen alakysymysten pohjalta luotuja. Kysymykset liittyivät pitkälti aiheisiin kuten miten kukin yritys järjestäisi kuljetuksen Suomesta Kiinaan ja minkälaisia kustannuksia sen järjestelystä syntyisi. Haastattelut tehtiin keväällä 2015. Kaksi haastatteluista, DSV:n ja DHL:n, tehtiin kasvotusten yritysten omissa toimitiloissa ja kolmas haastattelu Freja Transport & Logisticsin kanssa tehtiin sähköpostitse.

3.2 Kohdeyritykset

Työtä varten haastateltiin kolmea Suomessa toimivaa huolinta- alan yritystä, DSV Air & Sea, DHL Global Forwarding, ja Freja Transport & Logistics. Erityisesti DSV ja DHL ovat suuria, kansainvälisiä yrityksiä joilla on toimintaa ympäri maailman. Frejalla on toimipisteitä tällä hetkellä vain pohjoismaissa mutta tarjoaa kuljetuspalveluja DSV:n ja DHL:n tavoin eri puolille maailmaa. Kaikki kolme yritystä kuuluvat Suomen Huolintaliikkeiden liittoon ja kaikilla kolmella on AEO- status.

DSV Air & Sea on osa Tanskalaista DSV A/S yritysryhmää. DSV tarjoaa erilaisia logistisia palveluja yli 70 eri maassa ja työllistää yli 22 000 työntekijää. Yrityksen vuotuinen liikevaihto on noin 6 miljardia euroa. DSV A/S jakautuu kolmeen eri divisioonaan: DSV Road, DSV Air & Sea ja DSV Solutions. Divisioonien asiakkaille tarjottuihin palveluihin kuuluvat lentorahti, merirahti, maantiekuljetukset, projektiikuljetukset sekä muita erilaisia logistisia kokonaisratkaisuja. DSV:n pääkonttori sijaitsee Tanskassa ja yritys on listattu Kööpenhaminan pörssiin. DSV Air & Sea:n pääkonttori sijaitsee Suomessa Vantaalla. Yritys tarjoaa kuljetuksia kaikkialta Suomesta ilmateitse, meritse tai maanteitse. DSV toimii myös niin

sanottuna NVOCC- yrityksenä (Non Vessel Owning Common Carrier) eli se on kuljettaja, mutta se ei omista itse kuljetuskalustoa kuten aluksia. (DSV 2015)

DHL on saksalainen huolinta-, kuljetus- ja kuriiripalveluja tarjoava yritys, joka kuuluu Deutsche Post DHL Group- konserniin. Yritys on jakautunut toimialoittain kolmeen osaan: DHL Express; DHL Global Forwarding, Freight ja DHL Supply Chain. Työtä varten haastateltiin DHL Global Forwardia. Toiminta yli 220 maassa tekee DHL:stä yhden maailman kansainvälisimmistä yrityksistä, se tarjoaa monipuolisesti erilaisia logistisia palveluja eri puolilla maailmaa. Yritys työllistää yli 325 000 työntekijää. DHL:n pääkonttori Suomessa sijaitsee Vantaalla. Suomessa DHL:n tarjoamiin palveluihin kuuluvat esimerkiksi pika-, meri, lento- ja maatiekuljetuspalvelut, varastointi, jakelu ja muut huolintatehtävät. DHL toimii myös NVOCC- yrityksenä. (DHL 2015)

Freja &Transport & Logistics on Lähinnä Pohjoismaissa toimipisteitä omistava, Tanskassa perustettu huolintayritys. Suomeen yritys saapui, kun se osti vuonna 2003 suomalaisen Maa ja Meri Oy:n. Tämän jälkeen yritys on levinnyt myös Ruotsiin ja Norjaan. Yritys tarjoaa maantiekuljetuksia, merikuljetuksia ja varastointipalveluja. Haastattelun perusteella yritys on erikoistunut erityisesti maantiekuljetuksiin Euroopassa, mutta järjestää myös joi-
tain meri- ja projektikuljetuksia. (Freja 2015)

3.3 Tutkimustulokset

Tässä alaluvussa käydään läpi tutkimuksen tulokset haastattelujen pohjalta. Yritysten antamat vastaukset haastattelukysymyksiin käydään kohta kohdaltaan. Lopuksi arvioidaan huolintayritysten käytön kannattavuutta perustuen haastateltujen yritysten vastauksiin.

3.3.1 Kuljetusten järjestäminen ja kustannukset kohdeyrityksissä

DSV on kehittänyt käyttöönsä erilaisia laskureita esimerkiksi excelillä, jotka voidaan lähettää mahdollisille asiakkaille jotta he voivat laskea kuljetustensa hinnat itse tai DSV:n henkilökunta voi laskea sen heidän puolestaan. Laskureissa syntyneiden kokonaishintojen perusteella DSV tekee tarjouksen asiakkaalle. Tarjouksessa on aina eriteltyinä kaikki hintaan vaikuttavat komponentit, eikä mitään pienillä printeillä olevia rahtilisiä tai ehtoja ole. Yleisimpiä listattuja komponentteja ovat kotimaan maatienouto polttoainelisiin, dokumentointikulut, satamakäsittelykulut ja merirahti eri osineen. Merirahtiin tavallisesti kuuluvat esimerkiksi polttoaineliset ja valuuttakurssiliset. Riippuu monesti kuljetuksen reitistä, mitä kaikkia kuluja asiakkailta veloitetaan, esimerkiksi jos aluksen on mentävä Suezin kanavan läpi, tulee hintaan lisää Suezin kanavalisä. DSV tarjoaa asiakkaille kaikkia kulje-

tusten eri komponentteja, jotka näkyvät myös laskureissa, mutta jos asiakas ei joitain tarvitse, voi hän poistaa ne laskurista. Esimerkiksi jos asiakas laskee laskurilla hintaa eikä hän tarvitse lastille noutoa vaan vie itse satamaan, voi hän poistaa noutovaihtoehdon laskurista jolloin se ei vaikuta hintaan. DSV on pyrkinyt asiakkaiden palautteiden perusteella tekemään tarjouksistaan mahdollisimman helppolukuisia. Niissä esitellään selkeästi kaikki velotettavat kulut. Tällä hetkellä sekä tarjouskyselyt että tarjoukset tehdään pääasiassa sähköpostitse. DSV on kuitenkin kehittelemässä globaalilla tasolla internet- portaaleja, joihin isoimmat asiakkaat voisivat kirjautua ja joiden kautta laskea tarjousten hintoja ja tehdä tarjouskyselyjä. (Wikman 28.4.2015)

DHL:n verkkosivuilla asiakkaat voivat tehdä sähköisen tarjouspyynnön, johon vastataan sähköpostitse. Yrityksellä on käytössä työkaluja ja tietokantoja, joiden avulla lasketaan kuljetukselle hinta jota tarjotaan asiakkaalle. Lähtökohtaisesti pyritään tarjoamaan mahdollisimman perusteellinen palvelukokonaisuus, kuten ovelta ovelle kuljetus. Asiakkaat voivat kuitenkin muuttaa käytettäviä Incoterms- toimitusehtoja vastamaan omia tarpeitaan, esimerkiksi jos asiakas ei tarvitse noutopalvelua. Hintaan vaikuttavia komponentteja DHL:llä ovat esimerkiksi merirahti, nouto ja kuljetus satamaan, kontin käsittely satamassa, satamamaksut, sataman turvallisuusmaksut. Hintaan lasketaan vielä menot, jotka syntyvät, kun DHL:n henkilökunta hoitaa kuljetuksen järjestämisen. DHL:n kanssa tehdyssä haastattelussa tuli myös esille, että erityisesti Euroopan ulkopuolelle kuljetettaessa tai Suomeen tuotaessa kustannuksiin lasketaan vielä niin kutsuttu Transport Additional Destination- kulu eli TAD-kulu. Suomesta lähtevät kuljetukset ovat niin kutsuttuja feeder- kuljetuksia, eli Suomesta viedään lastit pienemmillä aluksilla ensin Euroopan suuriin satamiin, joissa ne lastataan suurempiin valtamerialuksiin. Tämä johtuu siitä, että on kannattamattomaa lähteä viemään pienen kapasiteetin aluksella pientä määrää kauas, vaan kannattaa lastata suureen alukseen joka vie paljon kerralla. Tästä siirtymisestä ja vaihdosta syntyy TAD-kulu. (Naukkarinen 11.5.2015)

DSV:n ja DHL:n antamissa tarjouksissa suurin kustannusten kokoon vaikuttava tekijä riippuu pitkälti kuljetuksen määränpäästä. DHL:n kanssa tehdyssä haastattelussa mainittiin myös lähtöpaikan merkittävyys kustannuksissa. Suomen kaltaisessa melko pitkässä maassa maantiekuljetukset kaukaa sisämaasta vientisatamiin voivat olla korkeita. Karkean arvion mukaan yleensä merirahtikulut ovat suurin kustannuserä merikuljetuksissa. DSV:n mukaan keskimäärin merirahti voi olla jopa 70 prosenttia kokonaiskustannuksista ja loput ovat Suomessa syntyvät kulut. Merirahtikulujen osuuteen vaikuttavat kuitenkin paljon se mihin lasti on menossa, sillä jotkut kohteet voivat olla kalliimpi kuin toiset. Esimerkiksi Hong Kong on yksi halvimmista kohteista ja sinne suuntautuvissa kuljetuksissa

merirahti saattaa olla noin 40 prosenttia kokonaiskustannuksista, kun taas Itä- Afrikkaan suuntautuviissa se voi olla 70 prosenttia. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015)

DSV:n ja DHL:n kuljetukset, kuten eivät myöskään muut Suomesta lähtevät merikuljetukset, eivät mene suoraan Suomesta Euroopan ulkopuolisiin kohteisiin. Alukset pysähtyvät esimerkiksi Hampurin, Bremenin ja Rotterdamin satamissa. Näissä satamissa kontit lastataan suuremmat tilat omaaviin valtamerialuksiin. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015)

Meriliikenteen toimintamalleista DSV käyttää pääasiassa linjaliikennettä. DSV:llä on tiettyjä viikoittaisia lähtöjä Eurooppien satamiin ja niitä kautta eri puolille maailmaa. Pääasiallisesti yritys käyttää Vuosaaren satamaa ja sieltä lähtevää liikennettä, jossa sillä on alihankkijan kautta terminaali. Lähtöjä on kuitenkin myös esimerkiksi Kotkan ja Haminan satamista. DSV:lä on myös tytäryhtiö nimeltään DSV Air & Sea Projects joka joskus tekee sopimusliikenteeseen kuuluvia projekteja. Jos asiakas esimerkiksi on kehittämässä vaikka puuteollisuustuotantoa ulkomailla, voisi DSV Projects vuokrata asiakkaan toimeksiannosta kokonaisen aluksen, johon toimittajat eri puolilta Suomea voivat toimittaa lastia vietäväksi tuotantolaitokseen. (Wikman 28.4.2015)

Linjaliikenne on myös DHL:n tarjoamista kuljetusmuodoista yleisin. Linjaliikenteen käyttö mahdollistaa useiden viikoittaisten lähtöjen tarjoamisen asiakkaille. Viennin osalta neuvoteltelut kuljetuksista ja laivatilan käytöstä DHL:n ja varustamojen välillä käydään Saksassa. Suomessa paikalliset volyymit ovat pienet verrattuna Saksasta lähteviin, koska Saksaan kerätään lastit useista eri maista. Tämän ansiosta varustamojen kanssa voidaan neuvotella edullisemmat rahdit kun ostetaan enemmän tilaa kerralla. Varaukset laivoihin tehdään kuitenkin Suomen kautta kuljetusta järjestettäessä. DHL ei ole sitoutunut käyttämään kuljetuksissa vain yhtä varustamoja vaan se voi tarvittaessa kilpailuttaa kuljetuksiaan. Sopiva varustamo valitaan aina silloisen tilanteen mukaan. DHL:llä on oma merikuljetuksia tekevä carrier- yritys, nimeltään Danmar Lines Ltd j. Danmarin käyttö lisää kuljetusten turvallisuutta, kun lasti pysyy samaan konserniin kuuluvien yritysten käsissä. Esimerkiksi DHL:n konossementit tehdään Danmarin kautta. (Naukkarinen 11.5.2015)

DSV:n ja DHL:n suurimpia etuja merikuljetusten järjestämisen kannalta verrattuna niin kaupan ja teollisuuden alan yrityksiin kuin suomalaisiin huolintayrityksiin on sen kansainvälisyys ja koko. DSV:llä on konttoreita 70 maassa eri puolilla maailmaa, joka mahdollistaa laajan ja turvallisen verkostoitumisen. Esimerkiksi jos kuljetus on menossa toiseen maahan, jossa DSV myös toimii, voidaan tavaran vastaanotto ja jatkotoimenpiteet hoitaa yrityksen paikallisen konttorin kautta. DSV:llä on myös edustajia maissa, joissa se ei pää-

asiallisesti toimi. DHL puolestaan toimii yli 220 maassa, joten sen verkostoon kuuluvat lähes kaikkia maailman maat. Sillä on oma edustus yli 150 maassa ja agenttiverkko lo- puissa noin 70 maassa. Näiden paikallisten edustajien ja agenttien kautta kuljetukset voi- daan hoitaa ovelta ovelle saman yrityksen kautta. Kun yritys on sama läpi kuljetusketjun, helpottaa se maahantuontitoimenpiteiden hoitoa sekä mahdollistaa turvallisemman ja varmemman toimituksen kohdemaan vastaanottajalle. DHL:llä mainitaan vielä yhdeksi merkittäväksi eduksi palveluvalikoiman laajuus. Frejalla on konttoreita kaikissa Pohjois- maissa Islantia lukuun ottamatta, joten yrityksen sisäiset verkostot eivät ole yhtä laajat, mutta sillä on ulkomailla yrityksiä joiden kanssa se on tehnyt yhteistyösopimuksia. Näiden yritysten kautta Freja hoitaa pienten lähetysten noudot ja jakelut. . (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015; Peltonen 30.4.2015)

Huolintayrityksenä DSV on erikoistunut useiden eri yritysten kuljetusten samanaikaiseen järjestämiseen. Tämä mahdollistaa useiden usean samaan kohteeseen menevien lastien keräämiseen eri yrityksiltä. Nämä lastit voidaan lastata yhteen konttiin, joka sitten kuljete- taan määränpäähän, jossa se puretaan ja jokainen tavara toimitetaan oikealle vastaan- ottajalle. DHL hoitaa samaan kohteeseen menevien pienempien lähetysten yhteislastauk- sen Saksan Bremenissä. Mikäli Suomesta lähtee pieniä LCL- lasteja, viedään ne ensin Bremeniin, jossa ne lastataan kontteihin muiden samaan kohteeseen menevien lastien kanssa. Nämä muut lastit voivat tulla eri eripuolilta Eurooppaa, mutta ne kerätään yhteen ja laitetaan kontteihin pääsatamissa. Mikäli kuitenkin pelkästään Suomessa saadaan tar- peeksi paljon pieniä lähetyksiä kasaan, että siitä saadaan täysi kontillinen, voidaan kont- tiin lastaus hoitaa jo siellä, jonka jälkeen se voi mennä Euroopan satamien kautta kohtee- seen. Sekä DSV:llä, että DHL:llä enemmistö kuljetuksista on FCL kuljetuksia. Noin 35 prosenttia DSV:n vuotuisesta lähetysmäärästä on LCL kuljetuksia, loput ovat FCL kulje- tuksia. Myös Freja hyödyntää toiminnassaan yhteislastauksia suomalaisten yhteistyö- kumppaneittensa kanssa, mutta enemmän vain maantiekuljetuksissa. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015; Peltonen 30.4.2015)

DSV:llä ja Frejalla on alihankinta- ja kumppanuussopimuksia eri kuljetusketjun toimijoiden kuten maantiekuljetusliikkeiden kanssa. Lisäksi DSV:llä on kumppanuus sopimus Suomen tullin kanssa. Yhteistyötä tekevien kuljetusliikkeiden kanssa kuljetukset voidaan järjestää nopeammin ja joustavammin eri puolilta Suomea, mutta ainakin DSV:llä on kuitenkin myös omaa maantiekuljetuskalustoa, joten se voi hoitaa kuljetuksia myös itse. Kump- panuus tullin kautta varmistaa nopeamman tullikäsittelyn DSV:n lähetyksille. DHL hoitaa maantiekuljetuksia pitkälti omalla kalustollaan, sen lisäksi yrityksellä on alihankkijoiden kautta terminaaleja satamissa. Myös satamaoperaattorit ovat alihankittuja. DHL Freightillä

on kumppanuus tullin kautta, joten myös DHL Global Forwardinin tullitoiminnot ovat nopeampia. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015; Peltonen 30.4.2015)

Lisäarvoa kuljetuksille DSV tarjoaa esimerkiksi Ovelta ovelle- kuljetuksillaan. Palvelussa lasti kuljetetaan lähettäjän haluamasta paikasta, esimerkiksi omista toimitiloista vastaanottajan tilojen ovelle. Tällöin asiakkaiden ei tarvitse huolehtia kuljetusten järjestämisestä missään kuljetusketjun vaiheessa, vaan tavara toimitetaan aina kotiovelle asti. Toinen melko uusi palvelu jota DSV tarjoaa, on lastin vakuuttaminen. DSV:llä on oma vakuutusyhtiö Tanskassa jonka kautta lasti voidaan vakuuttaa kuljetuksen ajaksi. Vakuutus korvaa sata prosenttia lastin arvosta, jos lastille sattuu vahinko tai se katoaa. Omavastuuta vakuutukselle ei ole vaan kaikki korvataan jos jotain sattuu. Tässä DSV:n tarjoamat vakuutukset eroavat esimerkiksi suomalaisten vakuutusyhtiöiden tarjoamista vakuutuksista, joissa yleensä on jonkin suuruinen omavastuu. Vakuutus voidaan ottaa mukaan hintalaskurissa. Tähän asti DSV on saanut paljon positiivista palautetta vakuutuspalvelustaan. Freja hinnoittelee kuljetuksille lisäarvoa tuottavat palvelut tapauskohtaisesti. Yrityksen tarjoamiin erityisjärjestelyihin kuuluvat esimerkiksi lämpösäädetyt kuljetukset. (Wikman 28.4.2015; Peltonen 30.4.2015)

DHL:n lisäarvoa tuottavat palvelut voidaan haastattelun perusteella jakaa kolmeen pääryhmään. Ensimmäisessä ryhmässä ovat erilaiset seurantapalvelut, näiden avulla asiakas pystyy seuraamaan kuljetuksen etenemistä. Perus palveluna kaikille asiakkaille on DHL E- palvelu, jossa asiakas voi saamansa kuljetustunnuksen kautta seurata, milloin esimerkiksi kuljetus on saapunut satamaan. DHL E on maksuton palvelu. Isommille asiakkaille on tarjolla erialaisia raportointipalveluja liittyen kuljetuksiin. DHL International Supply Chain on premium- järjestelmä, joka tarjoaa asiakkaalle seurantapalveluja ja sen avulla voi etsiä ratkaisuja erilaisiin logistisiin tarpeisiin ja saada niihin konsultointia. Järjestelmän kautta asiakas voi järjestää erilaisia palveluja kuljetettaville tavaroilleen, esimerkiksi pakkausta tai tarroitusta. Raportointi- ja International Supply Chain- palvelut ovat maksullisia. Toiseen palveluryhmään kuuluvat vakuutukset, DHL tarjoaa asiakkaille vakuutuksia, jotka perustuvat tavarahan hintaan ja määrään. Kuten DSV:llä myös DHL:n vakuutukset eivät sisällä omavastuuta, vaan kaikki korvataan. Kolmas ryhmä ovat erilaiset varsinaiseen kuljetukseen liittyvät palvelut. Näitä ovat esimerkiksi kylmäpalvelut, kontin GPS- seuranta, kontin lämpötilan seuranta, laputus, konsolidointi, pakkaaminen, asennus ja kokoonpano varastointi, vaatteiden käsittely ja laadun valvonta. Laputuksella tarkoitetaan esimerkiksi viivakooditarrojen tai hintalappujen kiinnittämistä kuljetettaviin tuotteisiin. Vaatteiden käsittelyllä tarkoitetaan myyntikunnostustoimintoja kuten pakkauksista poistoa, suojaamista ja höyryttämistä. DHL:n lisäarvopalvelut n ovat listattuna yrityksen verkkosivuilla. (Naukkarinen 11.5.2015)

Markkinoinnissaan DSV ja DHL ovat keskittyneet tuomaan ilmi olevansa henkilökohtaista ja luotettavaa palvelua tarjoavia yrityksiä. Yritysten tarjoamien palvelujen tasoa tuodaan enemmän esille sen sijaan että yritettäisiin esitellä että yritys olisi hinnoiltaan markkinoit-
ten halvin vaihtoehto. DHL:n markkinoinnissa esimerkiksi on erityisesti keskitytty hyvän verkoston, viikoittaisten lähtöjen, ajantasaisen kaluston ja turvallisuuden esille tuomiseen. Myöskin DSV:llä on keskitytty markkinoinnissa tuomaan enemmän ilmi henkilökohtaisen palvelun ja luotettavuuden merkitystä. DSV:n tarjoamaa vakuutuspalvelua on markkinoitu myös vahvasti. Asiakkaat voivat itse laskea kuljetusten hinnat laskureiden avulla ja siksi mitään suoria hintoja ei voida DSV:llä markkinoinnissa käyttää. Myöskään Freja ei varsinaisesti käytä hinnoittelua markkinointikeinona, mutta kaikkien yritysten tavoin se on yksi myyntiekeinoista. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015; Peltonen 30.4.2015)

DSV:llä merikuljetusprosessin pääkohdiksi katsotaan kuuluvan lastin nouto satamaan kotimaassa, vientiselvitysten tekeminen, satamantoiminnot, varsinainen merikuljetus ja lastin luovuttaminen. Näistä pääkohdista rakentuu koko kuljetusketju. DHL:n näkemyksen mukaan merikuljetusten prosessi lähtee palvelujen tarjonnan määrittämisestä, eli millaisia kuljetuspalveluja asiakkaille tarjotaan. Tämän jälkeen yrityksen myyntiosasto aloittaa palvelujen myynnin asiakkaille, sekä tekee tarjoukset perustuen myynnin työkaluihin ja tietokantoihin. Asiakkaalle annettu hinta syntyy juuri hänen haluamastaan tuotekokonaisuudesta. Kun sopimus DHL:n ja asiakkaan välillä on syntynyt, siirtyy asioiden hoito asiakas-
palvelulle ja operatiiviselle osastolle. Asiakaspalvelu esimerkiksi informoi asiakasta kuljetuksesta, operatiivinen osaston huolitsijat puolestaan hoitavat noutojen järjestämisen, asiakirjat ja varsinaisen merikuljetuksen. DHL:llä asiakasta ei välttämättä palvele kuljetuksen järjestyksessä yksi huolitsija, vaan useat työntekijät esimerkiksi myynnistä ja operatiiviselta puolelta. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015)

3.3.2 Huolintayritysten käytön kannattavuus

DSV:llä nähdään että yhä useampi yritys, niin pienet kuin suuret, ovat ryhtyneet käyttämään huolintayritysten tarjoamia palveluja logististen tarpeittensa hoitamiseen. Syyt tähän ilmiöön voidaan jakaa haastattelussa tulleiden asioiden perusteella kolmeen osaan. Nämä kolme ovat joustavuus, hintaetu ja helppous. DHL:n näkemyksen mukaan suurimmat edut heidän palvelujen käytössä kilpailijoihin, kaupan- ja teollisuuden alan yrityksiin verrattuna ovat ostovoima, globaalius, resurssien määrä ja globaali tietojärjestelmä. (Wikman 28.4.2015; Naukkarinen 11.5.2015)

Merkittävimpiä syitä huolintayritysten käytön kasvamiseen ja kannattavuuteen ovat asiakkaiden omien toimintojen helpottaminen ja yksinkertaistaminen. Sen sijaan että yritys investoisi suuria summia oman vienti- tai tuontiosaston perustamiseen ja henkilöstön palkkaamiseen, se voi hoitaa kaikki kuljetukseen liittyvät logistiset toiminnot yhden huolintaliikkeen kautta. Asiakas voi rauhassa keskittyä oman päätoimintansa harjoittamiseen samalla kun huolitsija hoitaa tavarankuljetuksen heidän puolestaan. Jos asiakas itse hoitaisi kuljetuksen, joutuisi se olemaan yhteydessä useiden eri tekijöiden kuten kuljetusliikkeiden, varustamojen, tullien ja muiden alihankkijoiden kanssa jolloin voi tulla useita eri laskuja liittyen samaan kuljetukseen ja henkilöstön työtunnit menisivät näiden tahojen kanssa yhteydenpitoon. Huolitsijan välityksellä asiakas voi saada vain yhden laskun jolla maksetaan koko kuljetusketjun hoito tarvittaessa vaikka ovelta ovelle.

Eryteisesti työtä varten haastateltujen huolintayritysten käytön etuja ovat niiden koko ja kansainvälisyys. DSV ja DHL ovat levittäytyneet ympäri maailman, niillä on joko omia konttoreita tai edustajia. Tämä mahdollistaa tavarankuljettamisen turvallisesti vaikka maailman toiselle puolelle. Kun lasti kuljetetaan maahan, jossa huolitsijalla on myös konttori, pysyy se läpi koko kuljetusketjun saman yrityksen käsissä vaikka vastaanottajan kotiovelle asti. Tässä auttaa DHL:n haastattelussakin mainittu globaali tietojärjestelmä, jonka avulla tietoa voidaan siirtää työntekijältä toiselle nopeasti. Sekaannukset ja virheet ovat vähäisemmät, kuin jos lasti tietoisesti ja asiakirjoineen jouduttaisiin siirtämään jollekin paikalliselle yritykselle esimerkiksi tuontitoimenpiteitä varten. Kansainvälisyys ja koko tuovat kilpailuedun näille yrityksille myös pienempiin suomalaisiin huolintayrityksiin verrattuna, joilla ei välttämättä ole omia kattavia verkkoja ulkomaille.

DSV:n kanssa tehdyssä haastattelussa tuli myös ilmi että nykyajan globaalissa maailmassa on yleistä että yritykset saattavat myydä loppuasiakkaalle omien tuotteidensa mukana alihankkijoilta saatuja tuotteita, jotka voivat tulla jostain muualta kuin myyjän kotimaasta. Tällöin myyjän voi olla vaikea kotimaastaan käsin hoitaa kuljetus toisesta maasta alihankkijan tavaralle. Mikäli huolintayrityksellä on oma konttori tai edustaja kyseisessä maassa, voidaan kuljetus järjestää sen kautta.

Työtä varten haastatellut yritykset pystyvät suurien asiakkailta saatujen tavaramäärien takia neuvottelemaan esimerkiksi varustamoiden kanssa halvemmat hinnat rahdille. Tämä johtuu siitä että huolitsijat ostavat enemmän tilaa kerralla kaikkien asiakkaiden tavaroille kuin yksittäinen asiakas ostaisi vain itselle. DSV:n mukaan tämä tuo etua erityisesti pienille asiakkaille, joiden kuljetukset eivät vie esimerkiksi kokonaisen kontin verran tilaa. Sen sijaan että asiakas maksaisi yksin täyden hinnan puoliksi täydestä kontista, hän huolin-

tayritysten käytön kautta jakaa kontin hinnan muiden pientä lastia kuljettavien kanssa. Näin huolintayritysten käyttö voi tuoda asiakkaille selkeää taloudellista säästöä.

Huolintayritysten tarjoamat lisäpalvelut voivat tehdä kuljetuksista kalliimpia, mutta ne voivat myös lisätä huolitsijoiden käytön kannattavuutta. Lähetysten seurantapalvelut, niin ilmaiset kuin maksulliset, voivat antaa asiakkaille mielenrauhaa, kun tiedetään, missä oma lasti on tällä hetkellä. Huolitsijoiden antamien ilmoitusten ansiosta asiakkaan ei tarvitse olla koko ajan käyttämässä aikaa lastin sijainnin selvittämiseen. Vakuutusten osto huolintayrityksiltä voi olla hyvinkin kannattavaa verrattuna esimerkiksi vakuutusyhtiöihin, jos minkäänlaista omavastuuta ei ole, vaan kaikki korvataan.

3.4 Johtopäätökset ja yhteenveto

Huolintayritykset voivat olla merkittävästi vähentämässä asiakkaiden logistisia kuljetuksia. Suurimmillaan edut ovat silloin, kun ajatellaan, että jos asiakas itse järjestäisi kuljetuksen, se joutuisi investoimaan kalustoon, palkkaamaan henkilökuntaa ja ylläpitämään kontakteja ulkomaille. Toimeksiannolla huolitsijalle asiakas välttyy näiltä kaikilta kalliilta ja aikaa vieviltä prosesseilta ja voi keskittyä omaan liiketoimintaansa. Huolintayritysten käytön edut voivat myös vaihdella huolintayritysten erikoistumisten ja asiakkaiden toiveiden mukaan. Työtä vasten haastatellut yritykset eivät välttämättä olleet markkinoiden halvimmat, mutta niiden tarjoamine korkealuokkaisten palvelujen ansiosta lastit kuljetetaan turvallisesti, luotettavasti ja vaivattomasti perille. Halvemmissa kuljetustarjouksissa etuna voi olla halpa hinta, mutta toisaalta jos tavaraa ei ole esimerkiksi vakuutettu kuljetuksen ajaksi, voivat taloudelliset menetykset olla suuret jos lasti katoaa.

Työn kolmas alakysymys liittyi huolintayritysten tekemiin tarjouksiin. Haastattelujen perusteella huolintayritykset listaavat tarjouksissaan hyvinkin perusteellisesti kaikki hintaan vaikuttavat komponentit. DSV:llä asiakas voi sen tehdä itse, jos yritys lähettää excel- taulukot hänelle. DHL:llä hinnat määräytyvät enemmän ohjelmistojen ja tietokantojen kautta. Asiakkaat voivat myös poistaa näistä tarjouskyselyistään komponentteja noita eivät tarvitse. Listaamalla kaikki selkeästi kaikki kulut ja antamalla asiakkaan itse tutustua laskureihin huolintayritykset vahvistavat omaa palvelujensa käytön luotettavuutta.

Vastauksena neljänteen alakysymykseen voidaan todeta, että huolintayrityksillä on paremmat mahdollisuudet saada kustannukset pienemmiksi kuin kaupan- ja teollisuudenalan yritysten, erityisesti pienten ja keskisuurten. Tähän vaikuttavat esimerkiksi suuret, useilta eri yrityksiltä saadut volyymit, jolloin neuvotteluissa varustamoiden kanssa saadaan edullisempi hinta. Työtä varten haastatelluilla yrityksillä on laajat eri puolille maa-

ilmaa ulottuvat verkostot, niillä voi olla joko omia konttoreita tai agentteja edustamassa. Tämä nopeuttaa kuljetuksia ja lisää niiden turvallisuutta, jolloin myös kustannukset vähenevät. Toisaalta laajat verkostot ovat etu erityisesti suurille ja kansainvälisille yrityksille, pienemmille ja maantieteellisesti vähemmän levittäytyneille huolintayrityksille tilanne voi olla toinen. On myös huomioitava, että kun tavaraa viedään kauas, voi kuljetuksen turvallisuus ja luotettavuus mennä hinnan edelle. Siksi haastatellut yritykset eivät ole välttämättä halvimpia, mutta ne tarjoavat korkeatasoista palvelua. Muiden alojen yrityksiin verrattuna niillä on kuitenkin hintoihin nähden paremmat mahdollisuudet saada kuljetukset halvemmiksi.

Kohdeyritysten luettelemat kustannukset vastasivat teoriassa käsiteltyjä kustannuksia. Riippuen lastin lähtöpaikasta ja määränpäästä, yritykset arvioivat merirahdin olevan suurin yksittäinen kustannuserä. Muita olivat esimerkiksi maantienoudot satamaan, satamaoperaatiot ja vientiselvitysten teko. Yritysten mainitsemat tarvittavat toimenpiteet kuljetusten järjestämiseksi vastasivat myös pitkälti teoriassa käsiteltyjä toimenpiteitä.

DSV:n haastattelussa tuli esille, kuinka nykyään yhä useampi on siirtynyt käyttämään huolintayrityksiä. Tämä voi olla hyvinkin kannattava päätös, sillä globalisoituneessa maailmassa yhden yrityksen voi olla vaikeaa pitää käsissään kaikkia naruja. Nykyisten taloudellisten epävakaiden tilanteiden johdosta yritykset saattavat yrittää säästää, jolloin toimintoja saatetaan ulkoistaa niitä halvempaan hintaan tekeville yrityksille.

4 Pohdinta

Tutkimusta tehdessä on hyvä ajatella sen luotettavuutta. Luotettavuutta voidaan arvioida tarkastelemalla tulosten reliaabelius ja validius. Näiden tarkastelu on tärkeää tutkimuksen jatkotoimenpiteitä ajatellen. Jos tutkimus tehtäisiin uudestaan, mitä kannattaisi kehittää tai muuttaa kokonaan. Saman tutkimuksen toistamisen sijaan on hyvä myös pohtia mahdollisia kokonaan uusia jatkotutkimuksia. Luvun lopuksi arvioin vielä omaa oppimistani tutkimusta tehdessäni sekä ammatillisen osaamisen kehittymistäni.

4.1 Tutkimustulosten reliaabelius ja validius

”Tutkimuksen reliaabelius tarkoittaa mittaustulosten toistettavuutta.” (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara 2009, 231). Käytännössä reliaabelius siis tarkoittaa sitä, kuinka todennäköisesti saataisiin sama tulos, jos tutkimus tehtäisiin uudestaan. Tutkimusta voidaan silloin pitää reliaabelina, jos kahdella eri tutkimuskerralla saadaan samankaltainen tulos. Tässä tutkimuksessa haastateltiin vain yhden tyyppisiä huolintayrityksiä, eli suuria ja kansainvälisiä yrityksiä. Vaikka yrityksiä oli vain kolme, voidaan niiden antamien laajojenkin vastausten samankaltaisuuden perusteella päätellä, että tulokset olisivat oletettavasti samankaltaiset, jos tutkimus toteutettaisiin samankaltaisia yrityksiä haastatteleamalla. Tutkimustulokset olisivat voineet olla erilaiset, mikäli haastateltavana olisi ollut pieniä tai keskisuuria suomalaisia huolintayrityksiä. Tutkimus voitaisiin siis toistaa, mutta eri kokoluokan yritysten kanssa, jolloin mahdollisesti saataisiin toisenlainen tulos. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara. 2009. 231- 233)

Validiudella tarkoitetaan tutkimusmenetelmän soveltuvuutta tutkimuksen kohteeseen. Kaikkia tutkimuksia ei voida tutkia kaikilla erilaisilla menetelmillä, mittarit ja menetelmät voivat aiheuttaa virheitä tuloksissa. Tässä työssä haastattelut kasvokkain yritysten edustajien kanssa soveltui hyvin tutkimuksen aiheeseen. Ennalta laadituilla haastattelukysymyksillä sai syvällisempiä vastauksia huolitsijoiden toiminnasta kuin jos tutkimus olisi tehty kyselylomakkeilla. Haastatteluissa syntyi myös lisäkysymyksiä aiheesta ja oli myös paljon helpompi korjata mahdolliset väärinymmärrykset kysymyksissä keskustelujen aikana. (Hirsijärvi, Remes, Sajavaara. 2009. 231- 233)

Tutkimus voitaisiin siis tehdä uudelleen, mikäli haastateltavaksi saataisiin erikokoisia yrityksiä, kuin mitä tällä tutkimuskerralla oli. Esimerkiksi juuri pieniä suomalaisia huolintayrityksiä haastatteleamalla voisi saada erilaisen tuloksen. Tämä johtuu siitä, että suomalaisilla yrityksillä voi olla omia erikostumisen aloja, jotka voivat erottaa ne kilpailijoista. Suomalaisen yritysten etu voi myös olla kotimaisuus, joka saa asiakkaat tukemaan niitä tai sol-

mimaan jopa kumppanuussopimuksia. Toisaalta suomalaisilla yrityksillä ei välttämättä ole niin suurta kapasiteettia tai ne eivät hoida niin suuria volyymeja, että ne voisivat tarjota palvelujaan yhtä edullisesti kuin kansainväliset kilpailijat. Tutkimusmenetelmänä hyvä vaihtoehto olisi edelleen teemahaastattelu.

4.2 Tutkimuksen kehittämis- ja jatkotutkimusehdotukset

Maailmantalous on altis jatkuville muutoksille. Siihen voivat vaikuttaa monet tekijät, kuten valuuttakurssit, politiikka, luonnonolosuhteet, kauppalait ja monet muut. Tutkimusta varten tehdyissä haastatteluissakin keskusteltiin kuinka nykyisen taloudellisen tilanteen takia esimerkiksi Suomessa monet yritykset, niin pienet kuin suuret, pyrkivät säästämään ja ulkoistavat kuljetustensa hoidon huolitsijoille. Tämä ilmiö on jatkunut jo muutamia vuosia. Muutokset maailmantaloudessa voivat vaikuttaa tähänkin ja tulevaisuudessa tilanne voi olla aivan toinen. Tällöin huolintayritysten palvelujen käytön kannattavuutta voitaisiin jälleen mitata uudenaikaisessa tilanteessa.

Tutkimusta voitaisiin kehittää ottamalla mukaan haastateltavaksi kaupan- ja teollisuudenalan yrityksiä, jotka itse järjestävät merikuljetukset ulkomaille. Niiltä saatuja vastauksia voisi sitten verrata huolintayritysten vastauksiin ja sen pohjalta arvioida kumman toiminta on kustannustehokkaampaa. Tutkimus voitaisiin myös toteuttaa tutimalla muita kuljetusmuotoja, kuten maantiekuljetuksia tai lentokuljetuksia.

4.3 Opinnäytetyöprosessin ja oma oppimisen arviointi

Opinnäytetyöprosessin aikana tutustuin syvällisemmin kansainväliseen kauppaan ja logistiikkaan erityisesti kansainvälisten kuljetusten osalta. Sekä teorian että haastatteluista saadun materiaalin ymmärtämistä ja käsittelyä helpotti suuresti aikaisempi työkokemukseni huolintayrityksessä vientiharjoittelijana. Sekä teoria- että empiria- aineiston kerääminen oli melko työläs prosessi. Teoriaosuudessa haastetta toi erityisesti kuljetusten järjestämiseen tarvittavien toimenpiteiden kuvaus, koska siitä ei teoreettista materiaalia paljon löytynyt. Jokaiselle yritykselläkin on omat tapansa ja järjestyksenä hoitaa tarvittavat toimenpiteet. Empiirisen aineiston keräämistä vaikeutti yritysten haluttomuus osallistua haastatteluun.

Kokonaisuutena arvioisin koko opinnäytetyön melko työlääksi prosessiksi. Vaikeutta tuotti oman aiheen valinta, koska en kyselyistä huolimatta saanut yrityksiltä toimeksiantoa. Valitsin aiheen omasta kiinnostuksestani, jonka jälkeen aloitin teoreettisen viitekehyksen luomisen ja aineiston keruun. Itse kirjoittaminen oli helppoa. Teorian jälkeen aloitin haastattelukyselyjen lähettämisen huolinta-alan yrityksille. Suurin osa yrityksistä jätti kokonaan

vastaamatta kyselyihin ja muutamat ilmoittivat että eivät aikataulullisista syistä pysty osallistumaan. Lopulta sain järjestettyä kaksi haastattelua kasvotusten ja yksi vastasi sähköpostitse, omasta mielestäni tämä oli hyvä määrä haastatteluja. Haastattelujen jälkeen kirjoitin niiden vastausten pohjalta empiriaosuuden peilaten samalla yrityksiltä saamia tietoja teoriaan. Niiden pohjalta pystyin arvioimaan huolintayritysten käytön hyödyllisyyden.

Kaiken kaikkiaan pidän opinnäytetyötä onnistuneena. Oma ymmärrykseni niin kansainvälisestä kaupasta kuin huolinnasta syvenivät ja pääsin hyödyntämään omaa kokemustani huolintatyöstä tutkimusprosessin aikana. Pidän huolinta-alaa yhtenä mahdollisena alan, jolla voisin tulevaisuudessa työskennellä. Työn tekemisestä teki mielekkäämpää sen ajankohtaisuus, sillä globalisaation myötä kansainvälisillä kuljetuksilla on merkittävä ja koko ajan kasvava rooli maailmantaloudessa. Uskon että työn aikana oppimastani on hyötyä minulle työelämässä tulevaisuudessa.

Lähteet

- Karhunen, J., Hokkanen, S., (toim.). 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Gummerus. Jyväskylä
- Suomen Huolinta Liikkeiden Liitto ry, 2010. Huolinta- alan käsikirja. Hansaprint Oy. Vantaa
- Downs, D. 1992. Neljäs painos. Understanding the freight business. Micor freight UK Ltd. Haywards Heath
- Karhunen J., Pouri R., Santala J. 2008. Kuljetukset ja Varastointi. Saarijärven Offset Oy. Toinen painos
- Seyoum, B. 2009.. Export- import theory, practises and procedures. Routledge. New York. Toinen painos
- Alasuutari, P. 1995. Laadullinen tutkimus. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä. Kolmas painos
- Tapaninen U. 2013. Merenkulun logistiikka. Gaudeamus Oy. Tammerprint Oy. Tampere
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Tammi. Helsinki.
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt, vienti ja tuonti. 1. Painos. Tammertekniikka/AMK- Kustannus Oy
- Wikman, D. 28.4.2015. Managing Director. DSV Air & Sea. Haastattelu. Vantaa
- Peltonen, K. 30.4.2015. Vice President. Freja Transport & Logistics. Sähköposti.
- Naukkarinen, J. 11.5.2015 Director, Ocean Freight. DHL Global Forwarding. Haastattelu. Vantaa
- Tulli 2014a. Tietoa Suomessa tullattavista tavaroista. Luettavissa: <http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/>. Luettu 25.2.2015

Tulli 2014b. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2013; katsaus kokonaisuudessaan liite-
tauluineen. Luettavissa:

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset13/index.html>. Luettu 25.2.2015

Kauppakamari 2015. Aluperäistodistus, Luettavissa:

<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/alkuperatodistus/>. Luettu 2.3.2015

Huolintaliitto 2015, 2. Pohjoismaiden Speditööriliiton yleiset määräykset 2000. Luettavissa: <http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/sopimusehdot/index.php> Luettu 9.3.2015

Tulli 2014c. Mitä tuonti maksaa

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/ Luettu: 16.3.2015

Logistiikanmaailma 2015a. Tietoa vientitullauksesta:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Vientitullaus> Luettu: 16.3.2015

Logistiikanmaailma 2015b. Huolintayritysten tarjoamat palvelut, Konsolidointi- eli yhteislastauspalvelut. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut Luettu 12.3.2015

Logistiikanmaailma 2015c. Tulliyhteistyö - Suomi:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tulliyhteistyö_-_Suomi Luettu: 18.3.2015

Suezcanal 2015. Tietoa Suezin kanavan kanavamaksuista:

<http://www.suezcanal.gov.eg/calc.aspx> Luettu: 23.3.2015

Merilaki, laki vakuuttamisvelvollisuudesta 12.4.2013/264

Tulli 2014d Tietoa AEO- asemasta:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/kolme_todistusta/index.jsp Luettu: 25.3.2015

Helsingin sanomat 2015. Laaja työehtoriita uhkaa Suomen vientiä. Luettavissa:
<http://www.hs.fi/kotimaa/a1427177789705> Luettu:26.3.2015

Logistiikanmaailma 2015d. Merikuljetukset Suomessa
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Merikuljetukset_Suomessa Luettu 8.4.2015

Logistiikanmaailma 2015e. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Incoterms_2010 Luettu:
9.4.2015

DSV 2015. Tietoa DSV Air & Sea:sta: <http://www.fi.dsv.com/about-dsv> Luettu: 29.4.2015

DHL 2015. Tietoa DHL:stä http://www.dhl.fi/fi/dhl_tietoa.html Luettu: 5.5.2015

Freja 2015. Tietoa Freja Transport & Logisticsista:
<http://www.freja.com/FRONTPAGE/About-FREJA.aspx> Luettu 5.5.2015

Liitteet

Liite 1. Haastattelukysymykset

Haastattelukysymykset:

1. Ajatellaan että minulla on lähetys Hong Kongiin, jonka tilavuus on 15 kuutiometriä ja paino 8000 tonnia ja josta pyydän tarjousta. Mitä tietoja hinnan koostumisesta antaisitte tarjouksessa? Listaisitteko hintaan vaikuttavat tekijät?
2. Kuinka suuri osa tarjoushinnoista syntyy varsinaisista tavarankuljetukseen liittyvistä tekijöistä, esimerkiksi merirahdista, kuinka suuri osa tulee tarjoamistanne palveluista, esimerkiksi kuljetusasiakirjojen hoitamiseen menevistä palkkioista?
3. Pysähtyvätkö kaikki Suomesta kolmansiin maihin menevät lähetykset ensin jossain Euroopan muissa satamissa, vai menevätkö jotkut kuljetukset suoraan Suomesta. Tuovatko nämä pysähdykset lisäkustannuksia?
4. Mikä teillä on yleisesti suurin yksittäinen kustannuserä kuljetettaessa tavaraa meritse EU:n ulkopuolelle?
5. Mikä on yleisin käyttämänne toimintamalli meriliikenteessä, linja-, haku- vai sopimusliikenne?
6. Hoidatteko joitakin kuljetusketjun osia alihankinta- tai edustus sopimusten välityksellä ja onko teillä ulkomaiden terminaaleissa yhteistyökumppaneita, esimerkiksi muita huolintayrityksiä?
7. Mitä etuja katsotte teillä olevan suhteessa teollisuuden ja kaupan alan yrityksiin kuljetusten järjestämisessä, mitkä vaikuttaisivat kustannusten vähenemiseen?
8. Monesti suurimpia ongelmia Suomessa ovat ohuet tavaravirrat ja toimitustiheyden harvuus. Minkälaisia ratkaisuja käytätte näiden ongelmien minimoimiseen? Esim. hyödynnättekö yhteislastauksia?
9. Minkälaisia lisäarvoa kuljetuksiin tuottavia palveluja tarjoatte asiakkaille ja tuovatko ne mahdollisesti lisäkustannuksia?
10. Hyödynnättekö/Käytättekö palvelujenne hinnoittelua markkinointikeinona?
11. Jos kuljetuksen järjestämisen prosessi jaettaisiin muutamaankin pääkohtaan, mitkä ne olisivat?