

TAVARAN TOIMITUKSEN JA VARASTOTOIMINTOJEN KUVAUS  
Case: L-Fashion Group Oy

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU  
Tekstiili- ja vaateustekniikka  
Opinnäytetyö  
Kevät 2006  
Mirva Tiainen

Lahden ammattikorkeakoulu  
Tekstiili- ja vaateustekniikka  
Tekniikan laitos

TIELINEN, MIRVA: Tavarantoimituksen ja varastotoimintojen kuvaus  
Case: L-Fashion Group Oy

Tekstiili- ja vaateustekniikan opinnäytetyö, 52 sivua, 18 liitesivua

Kevät 2006

## TIIVISTELMÄ

---

Tutkimus koostuu saapuvan ja lähtevän prosessin kuvauksesta yhteistyöyrityksen, L-Fashion Group Oy:n ja sen logistiikkakeskuksen, näkökannalta. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää myös asiapapereiden – pakkalistan ja rahtikirjan – yhdistämistä logistiikkakeskuksen tavarantoimituksessa. Päämääränä oli myös tehdä Kaukoidän valmistajille toimiva pakkalistolista, jota he voisivat hyödyntää tulevaisuudessa. Logistiikkakeskuksen yleinen ongelma on ollut epäselvien pakkalistolien tulkitseminen.

L-Fashion Group Oy on ryhmä yhtiöitä, jotka ovat erikoistuneet tekstiilituotteiden suunnitteluun, markkinointiin ja valmistukseen. Nastolassa sijaitseva logistiikkakeskus toimii kauttakulkuvarastona, jossa tuotteet viimeistellään ja pakataan asiakkaille.

Saapuvaa ja lähtevää prosessia selostetaan tavarantoimitusketjun kannalta myyjältä eli valmistajalta ostajalle eli L-Fashion Groupille. Saapuvassa prosessissa kuvataan, kuinka tuotteet saapuvat Kaukoidän terminaalista Suomeen ja Nastolan logistiikkakeskukseen. Työssä kerrotaan eri kuljetusmuodoista mutta keskitytään laivakuljetuksiin, koska L-Fashion Group käyttää pääasiallisesti laivakuljetuksia. Työssä esitellään myös asiakirjoja, joita kuljetuksen aikana tarvitaan. Lähtevässä prosessissa tarkastellaan Nastolan logistiikkakeskuksen toimintaa ja hieman varastotoimintaa yleisesti.

Työhön haastateltiin Nastolan logistiikkakeskuksen työntekijöitä ja L-Fashion Groupin pääkonttorin tuontihuolitsijoita, jotta saapuvan prosessin ja kuljetusketjun sekä lähtevän prosessin ja varastotoiminnan pääpiirteet saataisiin selville. Työn tuloksena syntyi Nastolan logistiikkakeskuksen henkilökunnalle kattava tietopaketti tavarantoimituksesta Kaukoidästä Suomeen. Työssä tehtyjen päätelmien perusteella on tarkoitus kannustaa henkilökuntaa parantamaan omaa toimintaansa. Pakkalistolien ja rahtikirjan yhdistämisen helpottamiseksi tarvitaan vielä lisätutkimusta.

Asiasanat: logistiikka, kuljetus, laivakuljetus, varastointityö, rahtikirja, pakkalista

Lahti University of Applied Sciences  
Textile and Clothing technology  
Faculty of Technology

TIELINEN, MIRVA: Description of goods delivery and warehouse occupation  
Case: L-Fashion Group Ltd.

Textile and Clothing technology, 52 pages, 18 appendices

Spring 2006

### ABSTRACT

---

This study deals with an incoming process and an outgoing process of the co-operating company, L-Fashion Group Ltd. and its logistics centre in Nastola. The objective of the study was to give an account of the documentation needed during the transportation and to investigate how to combine the documents – packing list and waybill – at the goods entrance in the logistics centre. In addition the aim was to make a functioning packing list form for the manufacturers to use in future. Common problem in the logistics centre has been understanding the unclear packing lists.

L-Fashion Group Ltd. is a group of companies specializing in the designing, marketing and production of textiles in Finland. Nastola logistic centre operates as a passage through warehouse where the products arrive to be finished and packed for the customer.

The incoming and the outgoing process are explained from the basis of the delivery chain of goods which begins from a seller and ends to a buyer. The incoming process part gives an account how the articles come from the Far East terminal to the logistics centre in Nastola. The study describes the different transportation methods and concentrates on shipping because this is mainly used by L-Fashion Group. The outgoing process discusses the operations in Nastola logistic centre and warehouse operations in general.

The employees at the logistic centre and importation forwarders at L-Fashion Group headquarters were interviewed to find out the main idea of the incoming process and the transportation chain as well as outgoing process in the warehouse work. Also literature of logistics and transportation was studied. The results of the study give information about transportation chain for logistic centre employees. The results also serve as an impulse to improve the operations. Further study is needed to make combining the packing list and waybill easier.

Key words: logistics, transportation, shipping, warehouse work, waybill, packing list

## SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	L-FASHION GROUPIN ESITTELY	3
3	YLEISTÄ LOGISTIIKASTA	5
	3.1 Logistiikan käsite	5
	3.2 Logistinen prosessi	5
	3.3 Jakelutie	7
	3.4 Tilaus-toimitusprosessi	7
4	SAAPUVA PROSESSI	9
	4.1 Logistinen kuljetusketju	9
	4.2 Merikuljetukset	10
	4.2.1 Merikuljetuspakkaukset	11
	4.2.2 Kontti ja konttilaivat	12
	4.3 Toimituslausekkeet	13
	4.4 Huolintaliikkeen työnkuva	14
	4.5 Bookkaus	16
	4.6 Laivauksen etenemisjärjestys	17
	4.7 Rahti	18
	4.8 Remburssimenettely	19
	4.9 Terminaali- ja terminaalitoiminnot	21
	4.10 Rautatiekuljetukset	23
	4.11 Lentokuljetukset	24
	4.12 Pikarahti	24
	4.13 L-Fashion Groupin tullauskäytäntö	25
5	ULKOMAANKAUPAN ASIAKIRJOJA	26
	5.1 Asiakirjojen merkitys	26
	5.2 Kauppasopimus	26
	5.3 Kauppalasku	27
	5.4 Konossementti	28
	5.5 Merirahtikirja	29
	5.6 Kansainvälinen rautatierahtikirja	29
	5.7 Lentorahtikirja	29

5.8	Kansainvälinen autorahतिकirja	30
5.9	Huolitsijan asiakirjat	30
6	LÄHTEVÄ PROSESSI	31
6.1	Varastotoiminnat	31
6.2	Kauttakulkuvarasto	33
6.3	Saapuvien lähetysten vastaanotto	33
6.4	Laiturityö	34
6.4.1	Pakkalista ja rahtikirja	35
6.4.2	Pakkalistan ja rahtikirjan yhdistäminen	35
6.5	Vastaanottotyö	37
6.6	Varastopaikat ja -toiminnot	38
6.7	Tietojärjestelmät	39
6.8	Asiakastilaukset	42
7	VARASTON TOIMINNAN OHJAUS	43
7.1	Mitä varaston toiminnan ohjaus on?	43
7.2	Varaston toiminnan ohjauksen ongelmia	44
7.3	Tiedon siirto yrityksessä sisäisesti	45
7.4	Tuotteiden koodaus	46
8	YHTEENVETO	47
	LÄHTEET	49
	LIITTEET	53

# 1 JOHDANTO

Olen tehnyt opinnäytetyöni L-Fashion Group Oy:n Nastolan logistiikkakeskuskelle. Työni muodostui L-Fashion Groupin pyynnöstä saada toimivuutta varaston dokumenttiliikenteeseen sekä selostus tavarankuljetusprosessista Kaukoidästä Nastolaan. Tarkoitukseni on ollut tutkia vastaanottotyössä tarvittavia asiapapereita - rahtikirjaa ja pakkalistaa - ja niiden tulkitsemisen helpottamista. Tavoitteenani on ollut kehittää jokin vaivattomampi tapa jäljittää asiapaperit toisiinsa, koska papereissa on ollut yhteistä tekijää, jolla ne voitaisiin helposti yhdistää toisiinsa.

Valmistajilla on erilaisia ja eritasoisia tapoja laatia pakkalistaansa. Tarkoitukseni on ollut tehdä yhteneväinen ja kaikkia palveleva pakkalistemalli, josta olisi helposti luettavissa tarvittavat tiedot varaston eri läpimenovaiheissa. Tämän mallin mukaan L-Fashion Group toivoo valmistajien tekevän omat pakkalistaansa. Lisäksi tarkoitukseni on ollut selvittää, missä muualla varastossa kyseisiä papereita tarvitaan sekä tutkia pakkalistojen tarvetta kullakin henkilöllä.

Työni teoriaosuudessa keskityn logistiikan ja tavarantoimitusprosessin osa-alueista saapuvaan ja lähtevään prosessiin. Saapuvaan prosessiin lukeutuu L-Fashion Groupin tavarankuljetusprosessin kuvaus ja tietovirtojen liikkuminen toimittajalta Suomeen ja Nastolan logistiikkakeskukseen. Tietovirtoja ja niiden kulkua tarkastelen Nastolan varaston näkökannalta. Toisin sanoen esittelen karkeasti, mitä papereita tarvitaan, jotta tavara saadaan varastoon. Tämä kaikki sisältyy saapuvaan prosessiin. Myös ostotoiminta kuuluu saapuvaan prosessiin, mutta sitä osa-aluetta ei ole käsitelty tässä tapauksessa.

Työssä esittelen L-Fashion Groupin käyttämät kuljetusmuodot. Kuljetusmuodoista laivakuljetukseen perehdyn hieman enemmän, koska se on L-Fashion Groupin eniten käyttämä kuljetusmuoto. Selostan myös hieman terminaalitoiminnasta, tullauksesta sekä huolinnasta. Lähtevästä prosessista kerron Nastolan varastotoiminnan kannalta. Tekstissä kuvailen varastotoimintaa yleisesti ja peilaan sitä

Nastolan logistiikkakeskuksen toimintaan. Varastotyönkulkua puolestaan kuvaan ensisijaisesti pakkalistan käytön osalta.

Tietojen keräämisen olen suorittanut ensisijaisesti haastattelujen, keskustelujen ja sähköisessä muodossa olevien kyselyjen avulla. Työhön haastattelin Nastolan varaston työnjohtajia, varastokirjanpitäjiä sekä ohjaavia varastotyöntekijöitä. L-Fashion Groupin pääkonttorilla haastattelin tuontihuolitsijoita sekä huolintaliike Waco Finlandin huolintatoiminnan edustajia. Teoriatiedon lähteet ovat kirjallisuudesta ja WWW-dokumenteista.

Työstä olen tehnyt johdonmukaisen kuvauksen tavarankuljetuksesta Kaukoidän terminaalista Nastolan logistiikkakeskukseen. Lisäksi työssä on ollut tarkoitus kuvata pakkalistan liikkuvuutta varastossa ja kuinka moni henkilö sitä tarvitsee sekä tutkia mahdollisuutta paperin käytön vähentämiseen varastotoiminnassa. Työ on osoitettu logistiikkakeskuksen henkilökunnalle mutta myös muille asiasta kiinnostuneille. Asiayhteyksissä olevaa sanastoa olen koettanut selventää mahdollisimman paljon. Lopuksi olen koonnut työhön omaksi osuudekseen yhteenvedon, jossa käsitelen ja pohdin tarkasteltuja asioita ja niiden vaikutuksia ja sitä, kuinka niitä voisi kehittää.

## 2 L-FASHION GROUPIN ESITTELY

L-Fashion Group Oy, joka paremmin tunnetaan Luhtana, sijaitsee Lahdessa. L-Fashion Group on ryhmä yhtiöitä, joiden erikoisosaamisia ovat tekstiilituotteiden suunnittelu, markkinointi ja valmistus. Yhtiö koostuu neljästä itsenäisestä yhtiöstä, joista jokainen työskentelee omilla tuote- ja markkina-alueillaan teollisuudessa, osto- ja myyntitoiminnassa tai vähittäiskauppasektorilla. (L-Fashion Group 2006.)

Yhtiö on perustettu vuonna 1907. Vaatimattomasta ja pienestä yrityksestä toimintansa aloittaneena L-Fashion Group on nykyään suurimpia vaatetusalan yrityksiä Skandinaviassa. Yhtiön kasvumahdollisuuksia on parannettu ostamalla tunnettuja suomalaisia vaatetusmerkkejä, kuten Rukka, Torstai, Big-L, J.A.P. ja Beavers. Näistä on muodostettu erillisiä liiketoimintayksiköitä. Yhtiöön kehkeytyi yhtiömääräorganisaatio ja nimi muutettiin L-Fashion Group Oy:ksi vastaamaan toimintaa. (L-Fashion Group 2006.) Vuonna 2005 yhtiö teki 3,9 miljoonan euron tuloksen 157 miljoonan euron liikevaihdolla. L-Fashion Groupin palkkalistoilla oli tilikauden päättyessä 1315 henkilöä. (L-Fashion Group paransi tulostaan 2006).

Vanhin ja tunnetuin merkki on Luhta. Muita Euroopassa tunnettuja merkkejä ovat Rukka, Skila, Icepeak, Torstai, Ril's, Story, Big-L, Beavers ja O.i.s. Oma tuotantoa yhtiöllä on Suomessa, Portugalissa, Virossa ja Venäjällä. Jakelukeskuksia on Suomessa, Portugalissa ja Venäjällä. (L-Fashion Group 2006.) Vuonna 2002 L-Fashion Group lopetti ompelimensa. Maailmankaupan vapautuminen vei ompelutyön Suomesta maihin, joissa on alhaisemmat kustannukset. Yhtiön piti etsiä uudet menestymisen avaimet tuotekehityksestä sekä markkinoinnista. Nahkatuotteita ommellaan vielä Tampereen lähistöllä ja urheiluvaatteita Kokkolassa. Lisäksi yritys valmistuttaa ja myy omia Luhta Home -sisustustekstiilejään. (Uusi Luhta tekee kaiken paitsi sarjatyön 2005.)



L-Fashion Group vie yli 40 maahan (L-Fashion Group 2006). Konsernin päämarkkinat ovat kotimaan lisäksi Saksassa ja Skandinaviassa. Venäjällä markkinoiden kasvu on ollut nopeaa, sekä Hollannissa ja Ranskassa on ylletty hyviin myyntilukuihin. Uusina kasvualueina pidetään Kiinaa, Venäjää, Italiaa ja Etelä-Koreaa, joissa etenkin Rukka-, Luhta- ja Icepeak-merkit ovat ylittäneet huomattaviin tuloksiin. (L-Fashion Group paransi tulostaan 2006.)

L-Fashion Groupin Nastolan kiinteistössä on tuontitoimintaa ja vaatteiden keskusvarasto. Nastolan rooli logistiikkakeskuksena tulee kasvamaan. (Uusi Luhta tekee kaiken paitsi sarjatyön 2005.) Nastolan toimitilat rakennettiin vuonna 1964. Vuosien myötä tiloja on laajennettu viisi kertaa, ja tällä hetkellä lattiapinta-alaa on noin 27 000 m<sup>2</sup>. Nastolassa on aikoinaan toiminut myös ompelimo mutta viimeisten kymmenen vuoden aikana toiminta on muuttunut valmiiden tuotteiden käsittelyksi. Vuonna 2003 Euroopan logistiikkakeskukset lakkautettiin ja toiminta keskitettiin Nastolaan. Tällä hetkellä Nastolassa on työntekijöitä viimeistämössä noin 50 henkilöä ja varastossa noin 25 henkilöä. Sesongin kuormitushuipuissa käytetään vuokratyöntekijöitä noin 100 henkilöä. (Marttila 10.4.2006.)

Nykyään tilat toimivat kauttakulkuvarastona lähialueilta ja Kaukoidästä tuotaville tuotteille. Tuotteet viimeistellään höyrytunnelissa tai höyrynukella ja pakataan valmiiksi asiakkaille kuljetettavaan muotoon riipputavaraksi tai viimeistelemättöminä laatikoihin. (Kokko & Koponen 25.1.2006.) L-Fashion Group on investoinut viimeistelylinjaan ja kuljetusjärjestelmiin, jotta tuotteiden läpimenoaikoja saataisiin pienemmiksi. Venäjällä myynti on kehittynyt niin huimasti, että Nastolan varaston tärkeys korostuu entisestään. (L-Fashion Group vihdoin voitolle 2005.) Kesällä 2006 Nastolan varaston kautta tulee ennusteen mukaan kulkemaan 1 600 000 tuotetta (Marttila 10.4.2006).

### 3 YLEISTÄ LOGISTIIKASTA

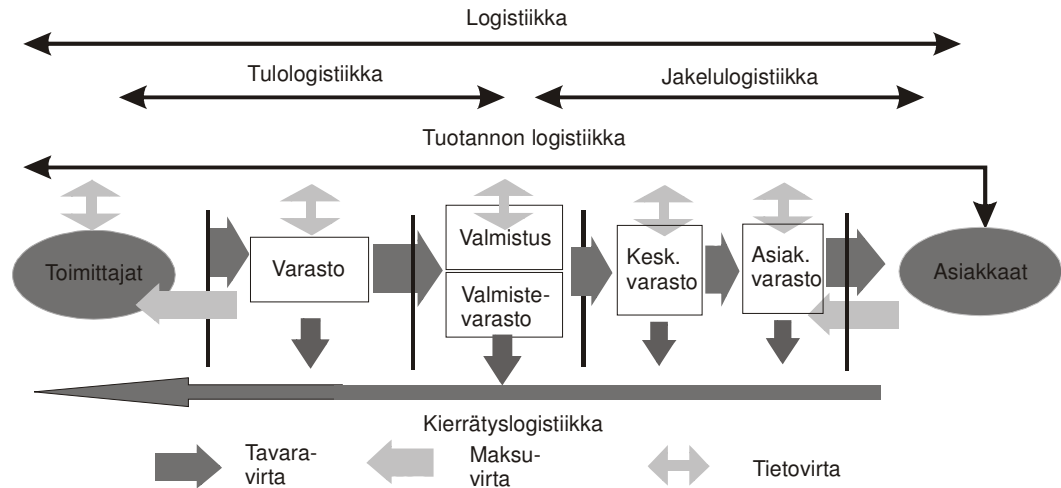
#### 3.1 Logistiikan käsite

Yhdysvalloissa käytettiin 1950-luvulla ensimmäistä kertaa logistiikan käsitettä. Silloin sillä tarkoitettiin tavaroiden kuljettamista, varastointia sekä yrityksen tuotteiden kysynnän ja tarjonnan koordinoimista eli jakelua. Suomeksi englanninkielisestä sanasta ”Materials Management” oli materiaalihallinto. (Sakki 2001, 23.)

Logistiikka on Asumalahden (1998) mukaan materiaalivirran hallintaa raaka-ainelähteeltä loppukuluttajalle siten, että palvelutaso on riittävän hyvä ja kustannukset ovat kohtuulliset. Logistiikka sisältää myös tavaran käsittelyn fyysiset toiminnot, kuten varastoimisen, pakkaamisen ja kuljettamisen, sekä materiaalivirran ohjaamiseen tarvittavat tietojärjestelmät. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 7.) Logistiikka ei ole vain yksittäinen toiminto, vaan ajattelutapa, jossa keskitytään toimintoketjuihin ja tarkastellaan organisaation eri toimintoja kokonaisuutena (Miettinen 1993, 67).

#### 3.2 Logistinen prosessi

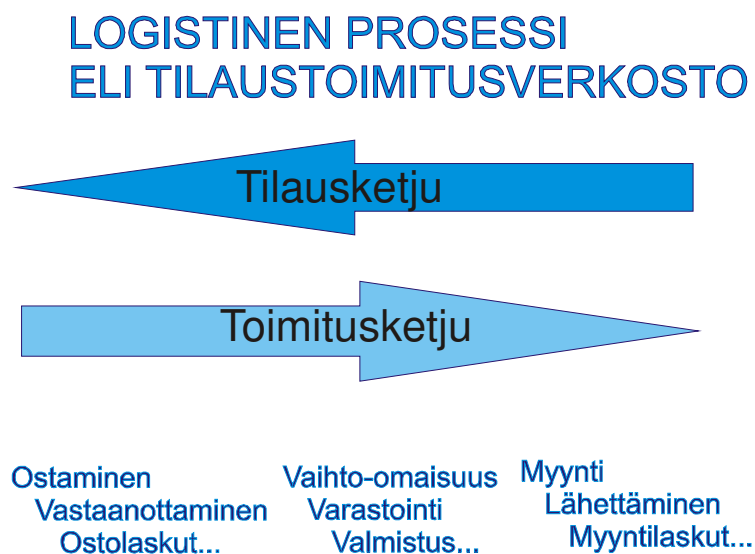
Logistinen prosessi alkaa asiakkaalta ja jatkuu yrityksen kautta valmistajalle. Valmistajalta lähtevät tavaravirrat kulkevat toiseen suuntaan ja ohjautuvat yrityksen kautta asiakkaalle. Nykyään logistiikka on siis monesta hyvin hajallaan olevasta toiminnosta koostuva prosessi, joka lujittaa liiketoiminnan ydinprosessin toteuttamista. Liiketoiminnassa on kysymys osaamisesta ja sellaisten tuotepalveluyhdistelmien aikaansaamisesta, joita asiakkaat haluavat. Tämä asiakaspalveluprosessi on liiketoiminnan ydinprosessi, joka koostuu eri osastojen työtehtävistä, kuten käy ilmi kuvioista 1. (Sakki 2001, 24.)



**KUVIO 1.** Logistiikka on pelkkää jakelua laajempi käsite (Sakki 2001, 25)

Logistiseen prosessiin sisältyy huomattavasti ihmisten välistä kommunikointia, siksi logistiikka on puoliaksi puhelimen, sähköpostin ja tietokoneen avulla tapahtuvaa hallinto- ja toimistotyötä eli *ohjaamista*, joka voi olla suunnittelua, tilausten käsittelyä, myyntiä, hankintaa, taloushallintoa, tilausten valvontaa sekä tapahtuma- ja muutostietojen välittämistä. Logistiikka on myös *toteuttamista* eli tavarankäsittelyä, kuljettamista, varastoimista, tehdastyötä, asiakirjojen tuottamista, lasuttamista, saatavien valvontaa sekä maksujen suorittamista. (Sakki 2001, 24.)

Kuvio 2 ilmentää logistisen prosessin tapahtumia.



**KUVIO 2.** Logistinen prosessi (Logistiikkaluotsi 2006)

### 3.3 Jakelutie

Kähärin (1993) mukaan tiettyyn materiaalivirtaan kytkeytyvä logististen osatoimintojen muodostama sarja on logistinen ketju. Logistinen ketju on pitkä, ja ketjun vaiheet jakautuvat moniin osavaiheisiin, joissa on osallisena useita eri tahoja. Sama vaihe voi toistua useastikin ketjun sisällä. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 8.)

Markkinointikanava eli jakelutie on useiden yritysten muodostama ketju. Jakelutie on kokonaisuus, jonka toisessa päässä on tuotteen valmistaja ja toisessa ovat lopulliset asiakkaat. Jakelutie sisältää kaikki ne ohjaukselliset ja fyysiset toiminnot, joiden avulla tavara siirtyy valmistajalta asiakkaalle. (Miettinen 1993, 84.) Jakelutie tulisi valita niin, että tuotteen ja asiakkaan väliset esteet olisi minimoitu. Este voi olla maantieteellinen etäisyys, mikä myös lisää tiedollisia esteitä. Este voi olla myös ajallinen tai määrällinen eli valmistaja ei pysty vastamaan ostajan tarpeisiin. Siksi jakelutiehen tarvitaan välittäjäyrityksiä. (Sakki 2001, 12 - 13.)

### 4.4 Tilaus-toimitusprosessi

Tilaus-toimitusketju jakautuu saapuvaan prosessiin ja lähtevään prosessiin. Saapuva prosessi sisältää ostoista ja saapuvan tavaran käsittelystä koostuvan työn ensimmäiseen varastopisteeseen asti. Tästä alkaa lähtevä prosessi, joka taas on asiakaspalvelua, valmistusta ja tavaralähetysten kokoamista. Lähtevä prosessi päättyy viimeiseen toimintoon, jonka yritys tekee, kuten tuotteen toimittaminen asiakkaalle tai maksutapahtuman kirjaaminen. (Sakki 2001, 53). Kuviossa 3 näkyy tilaus-toimitusketjun jakautuminen saapuvaan prosessiin ja lähtevään prosessiin. Saapuvaa ja lähtevää prosessia selostetaan tavaran toimitusketjun kannalta valmistajalta eli myyjältä ostajalle eli L-Fashion Groupille.



**KUVIO 3.** Tilaus-toimitusketjun osat (Sakki 2001, 53)

Toimitusketjun toimintaa tulisi kehittää niin, että loppuasiakkaalle olisi tarjota kilpailukykyistä palvelua. Varastoitukseen, vastaanottotarkastukseen ja varastoon siirtoon, inventoimiseen, kirjallisten ostotilausten tekemiseen, myyntitilausten vastaanottotyöhön ja siirtämiseen tietojärjestelmään, toimitusvalvontaan, laskujen tarkastamiseen, virheiden korjaamiseen ja niistä reklamoimiseen käytettyä aikaa pitäisi vähentää, koska nämä lisäävät kustannuksia. Toimitusketjussa kertyy runsaasti työvaiheita ja päällekkäisiä toimintoja, jotka eivät kasvata tuotteen arvoa, mutta nostattavat kustannuksia. Kun jokin toimenpide tehdään ketjussa kerran, sitä ei tulisi enää toistaa. (Sakki 2001, 47 - 49).

Toimitusaika alkaa siis tilaushetkestä ja päättyy, kun tavara on asiakkaalla. Toimitusaika syntyy tilausprosessista, tavarantoimittajan valmistus- ja toimitustapahtumasta ja asiakkaan vastaanottoprosessista sekä kaikista odotusajoista tapahtumien välillä. (Sakki 2001, 162.) Asiakkaalta lähtävä tietovirta kulkee toimitusketjussa olevien osapuolten läpi. Tietovirta käynnistää tavaravirran ja lopussa maksujen tietovirta saavuttaa tavarantoimittajan. (Sakki 2001, 187.)

## 4 SAAPUVA PROSESSI

### 4.1 Logistinen kuljetusketju

L-Fashion Group käyttää Kaukoidän kuljetuksiinsa pääasiassa laivaa mutta juna-kuljetuksiakin on käytetty, koska se on nopeampaa kuin laivakuljetus. Juna on epävarma kuljetusmuoto Venäjän arvaamattoman byrokratian takia. L-Fashion Group kuljettaa tavallisesti tavaraa laivalla konteissa. Yleensä Kaukoidästä kontit tulevat valtamerialuksilla Eurooppaan ja sieltä pienemmillä aluksilla kuljetettuna Helsinkiin. Lentorahtia käytetään vain todella kiireellisissä tapauksissa. Monesti kuljetuksissa on kyseessä yhdistelmäkuljetus. Kuljetusmuotojen kuvauksessa keskitytään etupäässä laivakuljetukseen, koska tämä on L-Fashion Groupin tavallisimmin käyttämä kuljetusmuoto.

Kuten aiemmin todettiin, logistinen toimitusketju yltää myyjältä ostajalle. Se sisältää monia erillisiä toimintoja ja näistä vastuussa olevia tahoja sekä järjestöjä. Satamassa kuljetusmuoto vaihtuu ja samalla useimmiten ylittyy myös valtion raja. Satama palvelee laivaajia, varustamoja ja tavarantoimittajia, joten sen on mukauduttava asiakkaidensa toimituslogistiikkaan. (Satamien tavaravirrat, toimintakapasiteetti ja kehitystarpeet 1998, 63.)

Tullilaitos lukeutuu tiiviisti sataman toimintaan. Valvontatehtävät, taksoitus- ja verotustehtävät sekä tilastointi kuuluvat tullilaitoksen toimintoihin. Valvontatehtäviin kuuluvat laittomien maahantuonti- tai maastavientiyritysten torjuminen ja tuotteiden laatukontrolli. Tullin läpi kulkevien tavaroiden ja tuotteiden taksoituskäytäntö ja tullitariffit pohjautuvat lakeihin ja asetuksiin. Tulli pitää myös kirjaa tullin läpi liikkuvista tavaravirroista tuoteryhmittäin määrän ja arvon perusteella. (Karhunen, Pouri & Santala 2004, 263.)

Erityisesti konttiliikenteen kehittymisen myötä on kehitetty koko kuljetusketjun toimivuutta. Eri kuljetusmuotojen välistä yhteensopivuutta on parannettu. Kehittämisyhtymyksiä on saanut aikaan muun muassa materiaalihallinnon ja

logistiikan soveltamisesta syntyneiden lähtökohtien tiedostaminen ja kuljetusyri-  
tysten palvelujen parantamisen tarve. (Karhunen ym. 2004, 221.)

Pakkaukset ovat osa tuotteen logistista ketjua ja sitä edistävä aputoiminto. Pak-  
kauksia vaaditaan läpi jakeluketjun suojaamaan tuotetta ja mahdollistamaan kul-  
jetuksien tehokkuus. Kun tavara on oikein pakattu, se on helppo tunnistaa sekä  
asiapapereiden ja tavaran koneellinen käsittely on sujuvampaa. (Järvi-Kääriäinen  
& Leppänen-Turkula 2002, 20 - 22.)

Pienemmistä yksikkökuormista voidaan von Baghin (1987) mukaan muodostaa  
suurempia kuljetusyksiköitä. Näin käsittelykerrat vähenevät sekä kustannukset  
pienenevät ja tavaran voi kuljettaa lähettäjältä suoraan vastaanottajalle. (Mäkelä  
& Mäntynen 1998, 119.) Työssä myöhemmin puhutaan kartongista kuljetusyk-  
sikkönä. Tällä tarkoitetaan erikokoisia pahvipakkauksia, joissa tavaraa kuljetetaan  
kontin sisällä tai kuljetuslavoilla.

## 4.2 Merikuljetukset

Energia- ja raaka-ainelähteet, tuotantolaitokset sekä kulutusalueet sijaitsevat eri  
puolilla maapalloa. Kuluttajien ja tuottajien välisestä etäisyydestä on tullut vain  
marginaalitekijä, kun siirretään valmiita tuotteita tuottajalta kuluttajalle. Etäisim-  
mätkin seudut ovat tavoitettavissa lähes yhtä edullisesti kuin lähialueet. (Santala  
1989, 22.)

Kauppamerenkulun pyrkimyksenä on palvella maailmankauppaa. Erikoislainsää-  
däntö ja monet kansainväliset sopimuskirjat ja määräykset säätelevät tarkasti me-  
renkulkua. (Karhunen ym. 2004, 103.) Kauppa-alukset ovat erikoistuneet kulje-  
tustarpeiden ja kuljetustekniikan kehittymisen vaikutuksesta. Tämä kehitys johtuu  
muun muassa varustamoiden tarpeesta saada nopeampia aluksia ja merikuljetus-  
ten tulemisesta yhä pysyvämmäksi osaksi jakelutietä ja logistista ajattelua. (Kar-  
hunen ym. 2004, 199.)

#### 4.2.1 Merikuljetuspakkaukset

Merikuljetus asettaa pakkaukselle monia vaatimuksia. Pakkauksen laatu riippuu itse tuotteesta, alustyyppistä ja liikennealueesta. Merikuljetuspakkausten ominaisuudet voidaan jakaa kustannustekijöihin, teknisiin tekijöihin ja tapajärjestelmän mukaisiin tekijöihin. (Karhunen ym. 2004, 220.)

Kustannustekijöihin vaikuttavat pakkausmateriaalin hinta ja pakkauskustannukset, kuljetus-, varastointi- ja käsittely, vakuutusmaksut. Tuotteen markkinointi ja yrityksen imago voivat riippua tuotteiden perille saapumisesta hyvässä kunnossa. (Karhunen ym. 2004, 220.)

Teknisiin tekijöihin vaikuttavat fyysiset ominaisuudet, kuten pakkauksen iskunkestävyys, pinoamiskestävyys, tärinän ja heilumisen kestävyys sekä käsiteltävyys. Myös kemialliset tekijät, kuten lämmön, kylmyyden, kosteuden ja erilaisten aineiden sietokyky sekä kaasujen läpäisevyys, tulee ottaa huomioon. Teknisiin tekijöihin vaikuttaa oleellisesti myös soveltuvuus lastinkäsittelytekniikoihin. (Karhunen ym. 2004, 220.)

Tapajärjestelmän mukaisiin tekijöihin vaikuttavat kansalliset ja kansainväliset määräykset, lait ja asetukset, pakkausmerkinnät ja kuvalliset symbolit, vieraiden kulttuurien ja tapojen asettamien vaatimusten huomioonottaminen. Myöskään mainoksia ei kannata laittaa näkyviin pakkausmateriaaliin varkauksien ehkäisemiseksi. (Karhunen ym. 2004, 220.)

L-Fashion Groupin varastolle on muutaman kerran saapunut huonokuntoista tavaraa. Kontin katossa on ollut reikä, jolloin vesi on päässyt tuhoamaan tuotteita. Pahvipakkaukset eli kartongit ovat olleet märkiä, ja tuotteet ovat homehtuneet matkalla. Joskus lentorahtina tulleet kartongit ovat olleet vaurioituneita ja tavara on päässyt kostumaan matkalla. Tällaisissa tapauksissa kartongit avataan, kartoitetaan tuhon määrä ja laatu sekä kuvataan vakuutusyhtiötä varten. Tätä tapahtuu onneksi harvoin. (Remonen 10.4.2006)



#### 4.2.2 Kontti ja konttilaivat

Kontti on kuljetussäiliö, jota pystytään liikuttamaan kuljetusvälineestä toiseen ilman sisällön uudelleenlastausta. Kontit tehdään usein teräksestä ja lattia vanerista. Kontit sopivat mitoitukseltaan eri kuljetusmuotoihin, joten tavarankäsittely on tehokasta. Kontteja käytetään maantie-, rautatie-, lento- ja merikuljetuksissa. Ne on kehitetty pinottaviksi, vaivattomasti siirrettäviksi ja helposti kuljetusvälineeseen kiinnitettäviksi. (Santala 1989, 66; DHL Finland 2006.)

Tavallisin konttityyppi merikuljetuksissa on Asumalahden mukaan (1998) kansainvälisen standardisoimisjärjestön (ISO) määrittelemä ISO-kontti. Sitä käytetään maailmanlaajuisesti ja etenkin mantereelta toiselle ulottuvissa kuljetusketjuissa. ISO-kontit ovat tiiviitä ja vahvarakenteisia, joten ne soveltuvat hyvin merikuljetuksiin. Tavallisimmat konttipituudet ovat 20 ja 40 jalkaa. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 130.)

Konttikuljetukset tulevat yleensä valtamerialuksilla Eurooppaan, esimerkiksi Hampuriin, ja sieltä feeder- eli syöttöaluksilla Suomeen (Makkula & Kuusisto 10.2.2006). L-Fashion Groupille tuleva kontti voi olla täysi kontti, osakuormakontti tai kappaletavaraa. Kappaletavara puretaan Helsingissä tullin varastoon, jossa tullaus tapahtuu vasta kontin purun jälkeen. (Kukkola 30.1.2006.) Tavarankuljetuksen ja laivauksen pääpiirteiden selville saamiseksi työhön haastateltiin (LIITE 1) L-Fashion Groupin omia tuontihuolitsijoita pääkonttorilla.

Konttilaivat ovat erikoistuneet rahtaamaan 20 ja 40 jalan kontteja. Alukset vaativat erikoisen konttisataman, koska niillä ei ole omaa lastinkäsittelykalustoa. Suurimmat konttialukset ottavat lastikseen jopa 4000 kappaletta 20 jalan kontteja (kuvio 4). Tehokkaimmissa satamissa kyetään työstämään jopa 15000–20000 tonnia konttialusten lastia vuorokaudessa. Lisäksi konttialuksilla on suuri nopeus, 23–24 solmua, mikä lisää niiden tehokkuutta (Santala 1989, 47; Karhunen ym. 2004, 201.)



**KUVIO 4.** Esimerkki Maerskin konttilaivasta (Shipfoto 2006)

#### 4.3 Toimituslausekkeet

Kansainväliseen kaupankäyntiin on laadittu yhteneväiset Incoterms-toimituslausekkeet. Toimituslausekkeissa määritetään merikuljetuksen kuljetusehdot, joiden tarkoituksena on selvittää kuljetuskustannusten jako lastinantajan ja kuljettajan välillä. Nämä ehdot koskevat ostajan ja myyjän lisäksi myös muun muassa kuljetus- ja huolintaliikkeitä sekä tullihallintoa. Kansainvälinen kauppakamari (ICC – International Chamber of Commerce) on laatinut sääntökokoelman, jossa määritellään toimituslausekkeiden sisältö. Toimituslausekkeet määrittelevät kustannuksien jaon, vahingonvaran siirtymisen myyjältä ostajalle ja molempien asiensaisten toimintavelvollisuudet. Tällä hetkellä käytettävät toimituslausekkeet ovat tulleet voimaan 1.1.2000. (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2002, 140 - 141.)

L-Fashion Group noudattaa sovittuja ehtoja jokaisessa kaupassa. Toimitusehdot ovat Incoterms 2000 mukaiset. L-Fashion Groupilla on oikeus vaatia korvauksia, jos toimituksesta aiheutuu ylimääräisiä kuluja tai sovittuja toimitusehtoja ei noudateta. (L-Fashion Group Oy 2005, 5.)

L-Fashion Group käyttää Kaukoidästä tulevien kuljetusten toimitusehtona pääasiassa FOB-ehtoa. (Kukkola 8.6.2006.) FOB-ehdossa (Free On Board eli vapaasti aluksessa) myyjä huolehtii tavarankäsitsemisestä, pakkaamisesta, merkitsemisestä ja toimittamisesta alukseen laivaussatamassa. Myyjä tekee myös tavarankäsitsemisen ja lähettää ostajalle tavarankäsitsemisestä saamansa asiakirjan. Ostaja vastaanottaa tavarankäsitsemisen lastattuna laivaussatamassa sekä huolehtii tavarankäsitsemisestä ja kuljettamisesta määräsatamaan. (DHL Finland 2006; Incoterms 2000.)

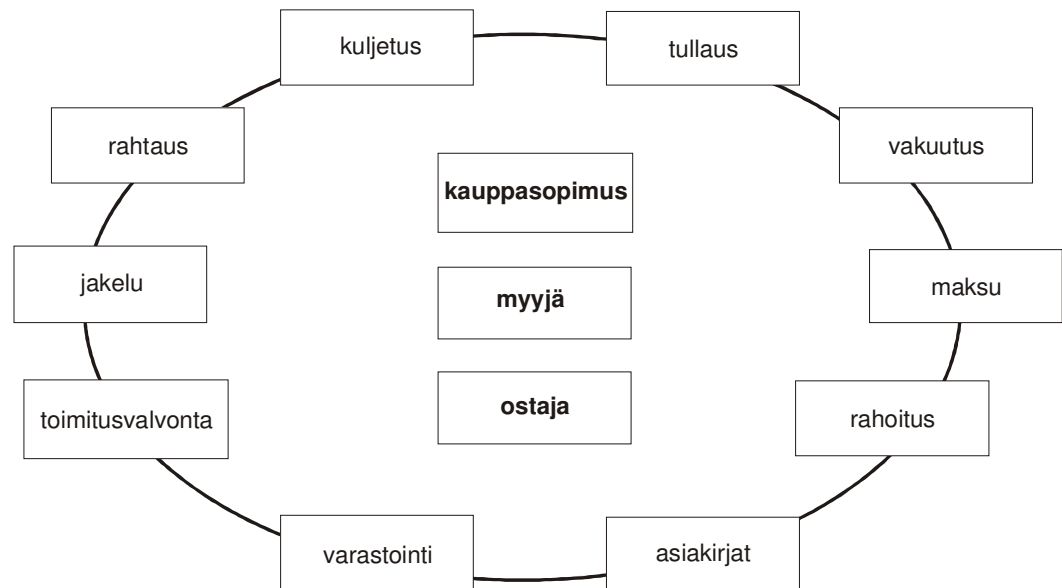
Kaukoidästä tulevissa lentolähetysissä käytetään jonkin verran myös CIF-ehtoa. (Kukkola 8.6.2006.) CIF (Cost, Insurance and Freight) tarkoittaa, että kulut, vakuutus ja rahti ovat maksettuina. Myyjä hoitaa tavarankäsitsemisen ja merkitsemisen sekä tekee kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin määräsatamaan. Myyjä toimittaa tavarankäsitsemisen laivaussatamassa sekä huolehtii tavarankäsitsemisestä. Myyjä myös merkitsee ja maksaa ostajan hyväksi tulevan sovitun tavaravakuutuksen sekä toimittaa ostajalle heti rahtikirjan ja asiakirjan tavaravakuutuksesta. Ostaja sopii tavaravakuutuksesta myyjän kanssa, hyväksyy tavarankäsitsemisen lähtösatamassa ja vastaanottaa sen rahdinkuljettajalta määräsatamassa. Ostaja huolehtii tavarankäsitsemisestä ja kuljettamisesta perille. (DHL Finland 2006; Incoterms 2000.)

#### 4.4 Huolintaliikkeen työnkuva

Huolintaliikkeen tehtävänä on hoitaa omissa nimissään tavarankäsitsemiset ja niihin kytkeytyvät toimenpiteet vastiketta vastaan. Huolintaliikkeen voi olla yksittäinen henkilö tai huolintaliike. Huolintaliikkeen tehtävänä on Nurmisen (1990) mukaan valita sopivin ja edullisin kuljetusmuoto ja -tapa sekä pystyä käsittelemään useita

asiapapereita ja huomioimaan eri maiden vaatimukset ja käytännöt. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 153.)

Satamassa huolitsija toimii tavaran lähettäjän tai vastaanottajan edustajana. Huolitsija hoitaa tavaran siirtoon ja käsittelyyn kuuluvat koordinoititehtävät, tullimuodollisuudet, tullien ja muiden maksujen maksamisen, esi- ja jatkokuljetukset, kuljetusasiakirjojen laatimisen ja muun käsittelyn sekä toimii konsulttina kuljetuksiin liittyvissä kysymyksissä. (Karhunen ym. 2004, 264.) Nurmisen (1990) mukaan huolintatapahtuma on itse asiassa mutkikas tiedonkäsittelytapahtuma, jonka tarkoituksena on kuljettaa tavaraa, kuten selviää kuviosta 5 (Mäkelä & Mäntynen 1998, 153).



**KUVIO 5.** Huolinnan osatekijät (Mäkelä & Mäntynen 1998, 153)

Huolitsijan toimimisvelvollisuus alkaa, kun yhteistyöstä on sovittu toimeksiannan kanssa ja huolitsija on ottanut vastaan toimeksiannon. Huolitsijan ensisijaisin velvollisuus on toimia ilman viivytyksiä. Huolitsijalla on tarkastusvelvollisuus koskien muun muassa kuljetettavaa tavaraa, kuljetuspakkausten kuntoa ja asiapapereita kuljetusketjun eri vaiheissa sekä raportoimisvelvollisuus, jolloin kuuluu

tiedottaa toimeksiantajalle kuljetuksen etenemisestä. Huolitsijaa koskee myös lojaliteettivelvollisuus ja tilitysvelvollisuus. (Hokkanen ym. 2002, 136 - 137.)

#### 4.5 Bookkaus

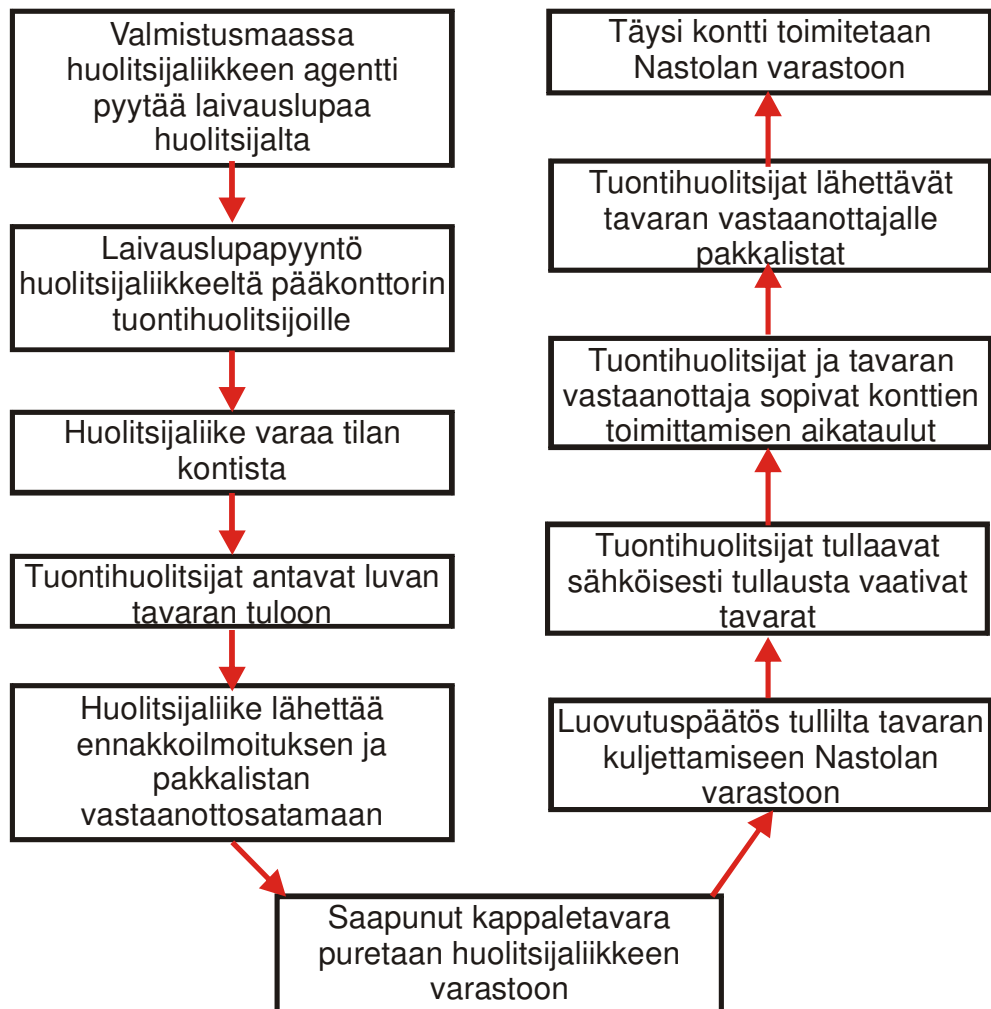
Toimitusehdoissa on määritelty myös se, kuka kuljetuksesta maksaa mitään kuluja. Koska L-Fashion Group maksaa kuljetuksen, huolintaliike ottaa L-Fashion Groupiin yhteyttä, kun toimittaja eli myyjä on bookannut kuljetuksen. (Kukkola 6.2.2006.) Bookkaus tarkoittaa kuljetustilauksen tekemistä. Kuljetuspalveluiden tarvitsija ottaa yhteyttä varustamoon ja tilaa tarvitsemansa lastitilan haluamukseen laivausajankohdaksi. Tästä bookkauksesta varustamo tekee booking noten eli rahtauskuitin. Laivausehdon mukaan laivaaja järjestää tavaran satamaan. Kun tavara on varustamon hallussa, laivaaja saa tapahtuneesta kuitin, esim. perämieskuitin (mate's receipt) tai tavarakuitin (good's receipt), jota vastaan annetaan laivaajalle varsinainen kuljetusasiakirja eli konossementti (LIITE 2) (Karhunen ym. 2004, 228; DHL Finland 2006). Bookkauksen jälkeen tuontihuolitsijat antavat luvan kuljetukselle. Myös kuljetustapa on määriteltävä. Pääasiassa isot erät kuljetetaan merikuljetuksena. Aina on kuitenkin kiireellisiä eräiä, jotka tuodaan lentokuljetuksella tai merilentokuljetuksena, mikä tarkoittaa sitä, että tavara tulee osan matkasta laivalla ja lopun lentämällä. (Kukkola 6.2.2006.)

Työhön haastateltiin huolintayhtiö Waco Finlandin edustajia. Makkulan ja Kuusiston mukaan huolitsijaliike tekee laivausvahvistuksen (LIITE 3), jonka se lähettää L-Fashion Groupin pääkonttorille tuontihuolitsijoille. Tuontihuolitsijat lähettävät kopiot asiapapereista Nastolan varastolle tavaran vastaanottajalle. Ostajat osastoittain käyvät läpi tilaukset, jonka jälkeen on lupa varata varustamolta kontti. Kontti viedään valmistajan tehtaalle, jossa se pyritään lastaamaan täyteen. Tavaran toimittaja eli myyjä valmistusmaassa vastaa FOB- ja CIF -ehtojen mukaan tavaran kuljetuskustannuksista, niin pitkälle, että kontti on laivan kannella. Siitä eteenpäin kustannukset kuuluvat ostajalle. Myyjä lähettää alkuperäisen konossementin eli rahtaussopimuksen esim. kuriirikuljetuksella tavaran

vastaanottosatamaan. Asiapapereissa ei saa olla edes yhden kilon heittoa painotiedoissa verrattuna lastin painoon tai muuten kontti jää tulliin. (Makkula & Kuusisto 10.2.2006.)

#### 4.6 Laivauksen etenemisjärjestys

Laivauksessa on tietty järjestys, jolla se etenee. Kuviossa 6 kuvataan laivauksen etenemismallia. Kuviossa on esitetty L-Fashion Groupin yleinen tapa toimia laivattaessa tavaraa.



**KUVIO 6.** Laivauksen etenemisjärjestys (Kukkola 6.2.2006)

Laivauslupapyyntö tulee huolitsijalta, joka saa sen omalta agentiltaan lähtömaasta. Rahdinmaksaja määrää rahdinkuljettajan ja huolitsijaliike (Maersk Finland Oy, Varova Oy, Waco Finland Oy) varaa tilan kontista. Laivauslupapyyntöön on tilausnumero, artikkelinumerot ja kappalemäärät, joiden perusteella voidaan tarkastaa, että lähetys on ajoissa määränpäässä ja kuljetettu etukäteen sovitulla kuljetusvälineellä. Kun kontti on valmis laivattavaksi, huolitsijaliike lähettää ennakoilmoituksen (LIITE 4) eli saapumisilmoituksen ja pakkalistan Helsinkiin. Huolitsijaliike ilmoittaa myös lähetysten arvioidun Suomeen saapumisajan, joka on ETA-päivä. ETA tulee sanoista Estimated Time of Arrival. (Kukkola 6.2.2006.)

Saapunut kappaletavara puretaan kulloinkin kuljettavan huolitsijaliikkeen varastoon. Kappaletavarasta veloitetaan purkausmaksu. Täysi kontti taas toimitetaan Nastolan varastoon rekkakuljetuksella. Jos ei ole tullivarastoon pantavaa tavaraa, tuontihuolitsijat tullaavat ne itse sähköisesti. Luovutuspäätös (LIITE 5) on tullin antama päätös, joka oikeuttaa tavaran kuljettamiseen satamasta Nastolan varastoon. L-Fashion Groupin tuontihuolitsijat tekevät Nastolan varaston tavaran vastaanottajan kanssa sopimuksen puhelimitse täysien konttien toimittamisesta Nastolaan. Tavaran vastaanottajalle lähetään pakkalostat. (Kukkola 6.2.2006.)

#### 4.7 Rahti

Rahti eli kuljetusmaksu määräytyy kulloinkin sovittujen ehtojen mukaisesti. Rahdin määräytymisperusteet vaihtelevat, osaan vaikuttaa kuljetettava lasti, osa määräytyy muilla perusteilla. (Karhunen ym. 2004, 230.) Se, millä toimitusehdolla tavarat on ostettu, ratkaisee sen, kuka määrää rahdinkuljettajan. Suurimmaksi osaksi L-Fashion Group maksaa rahdit Suomen päässä, joten se saa myös määrätä kuljetusliikkeen. (Kukkola 6.2.2006.)

Konttiliikenteellä on omat rahdinmääräytymisperusteensa. Tärkeimmät ovat FCL eli Full Container Load sekä LCL eli Less than Container Load. FCL tarkoittaa sitä, että koko kontti toimitetaan tavaran lähettäjälle, joka lastaa sen ja lähettää vastaanottajalle. LCL tarkoittaa, että tavara kuljetetaan satamaan tai terminaaliin

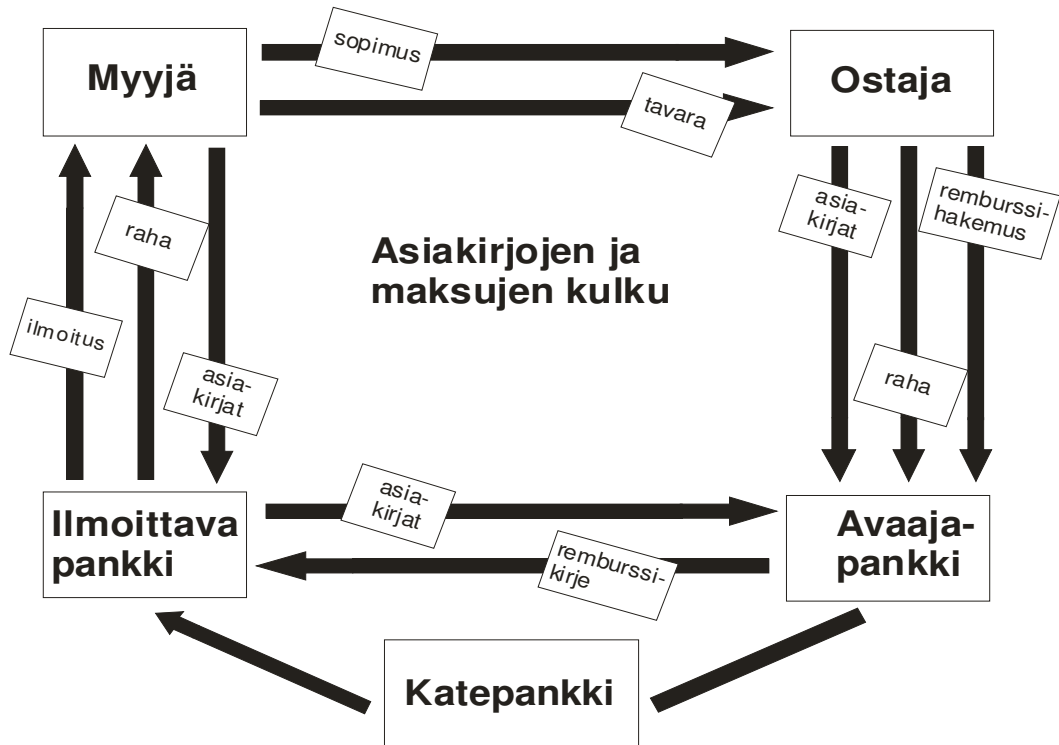
konttiin pakattavaksi ja puretaan vasta purkusatamassa. Konttiliikenteeseen sisältyy lisäksi erilaisia konttien käsittelyyn liittyviä lisiä, kuten konttien käsittelymaksuja. Rahdin suorittamisessa on kaksi pääkäytäntöä. Usein kauppa- tai remburssiehdot määräävät rahdin maksamisen prepaid- eli käteisrahana (freight prepaid), jolloin konossementtiin tulee merkintä. Toinen vaihtoehto on, että rahti maksetaan collect-rahtina (freight collect, freight payable at destination) eli peritään tavaran vastaanottajalta satamassa. (Karhunen ym. 2004, 231 - 232.)

#### 4.8 Remburssimenettely

Remburssi (Letter of Credit L/C, Documentary Credit D/C) on maksuvälityskäytäntönä pankin antama velvoite, jota käsiteltäessä noudatetaan kansainvälisen kauppakamarin yhtenäisiä remburssiehtoja (DHL Finland 2006). Auramon ja Koskisen (1990) mukaan remburssimenettelyn avulla ostajan ja myyjän toimitukset tapahtuvat yhtäaikaaisesti (Mäkelä & Mäntynen 1998, 157).

Huolinta-alan käsikirjassa (1997) mainitaan, remburssin olevan kansainvälisessä kaupassa luotettavin maksukäytäntö. Remburssia käytetään, jos ostaja haluaa saada takuun tavaran laadusta ja toimitusajasta ja myyjä maksun saannista. Maksu tapahtuu, kun kaupan osapuolten määrittelemät ehdot ovat täyttyneet. Yleensä remburssissa on neljä osallista: myyjä, ostaja ja molempien pankit. Kuvioista 7 selviää remburssimenettelyn dokumenttiliikenne. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 157.)





**KUVIO 7.** Remburssimenettelyn dokumenttiliikenne (Mäkelä & Mäntynen 1998, 157)

Tässä maksutavassa pankki lupautuu maksamaan suorituksen. Pankin sitoumus on voimassa, kun myyjän esittämien vientiasiakirjojen perusteella voidaan todeta remburssiehtojen täyttyneen. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 157.) L-Fashion Groupin tuontihuolitsijat antavat pankille toimeksiannon avata remburssi. Pankki avaa remburssin ja laskuttaa firmaa. Remburssi on maksuehto, joka tarkoittaa sitä, että Kaukoidän valmistaja saa varmasti rahan työstään. L-Fashion Group maksaa, jos pankkiin on esitetty L/C-ehtojen mukaiset paperit, vaikka tavara olisi vielä maailmalla tulossa. (Kukkola 30.1.2006.)

Maksuehdot neuvotellaan sopijapuolten kanssa joka kaupassa erikseen. L-Fashion Group maksaa maksuehtojen mukaisesti ja huolehtii, että alkuperäiset kaupankäynnin asiapaperit ovat tallessa. Molemmat osapuolet maksavat pankkimaksut omissa maissaan. Jos asiapapereita ei saada ajoissa, L-Fashion Groupilla on kuitenkin oikeus käteisalennukseen. (L-Fashion Group Oy 2005, 5.)

Toimittajalla on tietty vaatimus, milloin remburssi pitää avata ennen tilausta. Mitään ei tehdä toimittajan tehtaalla ennen remburssin avaamista. Alkuperäiset paperit ovat pankissa, ja kopiot tulevat L-Fashion Groupin tuontihuolitsijoille. Remburssiin laitetaan kehoitus eli remburssiehto myyjälle, että kaikista tuotteista täytyy olla yksityiskohtaiset pakkalistasat. Kaiken tiedon täytyy täsmätä papereissa. Jokaisella toimittajalla on omat menetelmänsä, joten aina ei saada täydellistä tietoa lähetetystä tavarasta. Tällöin aiheutuu monelle taholle suuria ongelmia. (Kukola 30.1.2006.) Näitä ongelmia käsitellään myöhemmin luvussa 6.

Remburssi on siis maksutapa. Kauppasopimuksessa on etukäteen sovittu kuljetusmuoto, mutta monesti se muuttuu ajan kuluessa. Papereissa on myös toimintusehto siitä, kumpi maksaa rahdin, mutta yleensä se on L-Fashion Group. (Kukola 30.1.2006.)

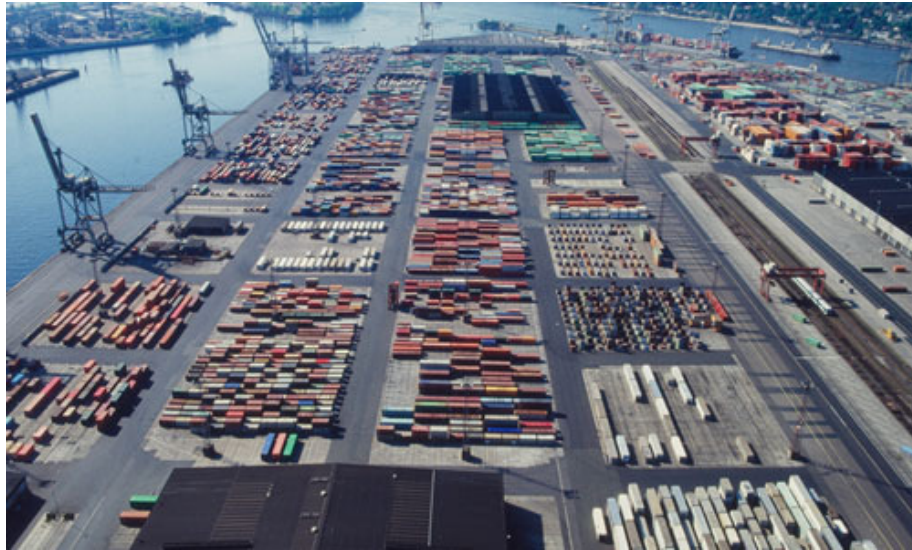
#### 4.9 Terminaali ja terminaalitoiminta

”Terminaali on alue tai varasto, jossa tapahtuu tuotteiden pakkausta, lajittelua, uudelleenlastausta sekä yksiköintiä ja tarvittavaa lyhytaikaista varastointia kuljetustapahtumien välillä” (Satamien tavaravirrat, toimintakapasiteetti ja kehitystarpeet 1998, 5).

Kuljetuspalveluiden tarvitsija eli laivaaja voi myös lähettää lastinsa satamaterminaaliin säilytettäväksi maksutta tiettyyn laivaan tai lähtöön sen jälkeen, kun terminaali on ”avattu”. Avaaminen tapahtuu tavallisesti seitsemän vuorokautta ennen laivayhtiön ilmoittamaa lastauksen alkamispäivää. Lastia voi lähettää terminaaliin tiettyyn alukseen ”closing dateen” saakka eli päivään, joka on yksi vuorokausi ennen lastauksen aloittamista. (Santala 1989, 188.)

Satamaterminaalissa (kuvio 8) laivayhtiö ottaa tavaran haltuunsa. Laivaajan kustannus on ainoastaan maakuljetus varastoon. Varustamo maksaa tavaran varastoinnin, siirron varastosta aluksen sivulle sekä lastauksen. Luovutettuaan tavaran terminaaliin saa laivaaja vastaanottajalta kuitenkin luovutetusta tavarasta.

Terminaalissa oleva tavara on tavallisesti laivaajan vastuulla, mutta laivayhtiö vastaa, jos tapahtuu käsittelystä syntyviä vahinkoja. (Santala 1989, 188.)



**KUVIO 8.** Kuva konttiterminaalista Hampurissa (Hafencity 2006)

Laivaajia voi olla satoja yhtä alusta kohden, joten käsiteltävän tiedon määrä on valtaisa. Vaadittavan nopean tiedonkulun vuoksi tietojen käsittely hoidetaan ATK-järjestelmällä. ATK-pohjainen tietojensiirtoketju muodostuu lastinkirjauksista, lastauslistoista, rahtilaskuista ynnä muista vaadittavista asiakirjoista. Myös piirroset, joissa kerrotaan lastin sijoituspaikka kannella, tehdään usein ATK-tulosteina käsin piirrettyjen sijaan. (Karhunen ym. 2004, 228.)

Ennen kuin lasti saapuu vastaanottosatamaan, purkutermiinaliin lähetetään tiedot odotettavissa olevista lasteista ja laivan saapumispäivä eli ETA-päivä. Näin terminaalissa pystytään suunnittelemaan muun muassa oikea purkujärjestys. Tarpeeksi suuret varastotilat, niiden kohdennettu sijainti sekä hyvät yleisjärjestelyt mahdollistavat tehokkaan toiminnan sekä mahdollistavat suurienkin laivuserien varastoinnin. Tällöin laivat voidaan tyhjentää tai lastata joutuisasti ja oikeassa järjestyksessä. Purkamisen jälkeen lastin kunto ja määrän oikeellisuus tarkastetaan vastaanottotermiinalissa. Usein tavara varastoidaan ensin, jotta se voitaisiin yhdistää suuremmiksi lastieriksi, yksiköitä, eritellä pienempiin osiin jakelua

varten, tullata, tarkastaa tai vain pitää tallessa. Tämän jälkeen tavara luovutetaan vastaanottajalle tai vastaanottajan huolitsijalle, joka vie tavarat omaan varastonsa. (Karhunen ym. 2004, 267; Santala 1989, 189–190.)

Waco Finlandin konttorilla tehdään Finnsteve Oy:lle, joka harjoittaa purkaus- ja lastauspalvelua Helsingin satamassa, terminaali-ilmoitus jokaisesta kontista omalla lomakkeellaan. Wacon konttoreilla on suora yhteys toisiinsa verkon kautta. Asiapaperit skannataan ja lähetetään sähköpostilla Vantaan toimistolle. Verkon kautta tehdään ajotilaus, jossa on kontin tiedot (muun muassa kontin numero, tieto sen sisällöstä ja rahtikirjan numero), ajopäivä ja kellonaika, jolloin kontin on oltava Nastolassa. (Makkula & Kuusisto 10.2.2006.)

#### 4.10 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetuksia käytetään, kun kuljetusmatkat ovat pitkiä, tavaramäärät suuria ja kuljetustarve on säännöllistä. Parhaimmillaan rautatiekuljetukset ovat kokojunakuljetuksissa. Rautateiden kuljetusverkko ei ole yhtä kattava kuin tieverkko, mutta on tavallisesti käytettävissä tärkeimmissä kuljetuskohteissa ilman erillistä siirtokuormausta. (Karhunen ym. 2004, 147 - 148; Mäkelä & Mäntynen 1998, 71.)

VR:n (1998) mukaan Suomesta on toimiva rautatieyhteys Kaukoitään saakka. Kuljetus junalla Kiinasta kestää parisen viikkoa. Rajanylityspaikat Suomen itärajalla ovat Vainikkala/Buslovskaja, Niirala/Värtsilä, Vartius/Kivijärvi ja Imatrankoski/Svetogorsk. (Mäkelä & Mäntynen ym. 1998, 75.) Itäinen yhdysliikenne suoritetaan venäläisellä tavaravaunukalustolla, joka on kelpuutettu kulkemaan Suomen rataverkolla (Karhunen ym. 2004, 182). Vaunujen tilaaminen on tehtävä useita viikkoja ennen suunniteltua kuormausta, koska idän suunnan liikenteessä on laaja asiakaskunta ja suomalainen asiakas ei ole niin tärkeä kuin venäläinen (Karhunen ym. 2004, 185).

Rautatiekuljetukset ovat ajallisesti noin kaksi viikkoa nopeampia kuin laivakuljetukset. L-Fashion Groupille osoitettu tavara on tullut junalla Kouvolaan saakka, josta se on kuljetettu huolitsijaliikkeen toimesta Nastolaan. (Remonen 10.4.2006.)

#### 4.11 Lentokuljetukset

Lentokuljetukset ovat nopeita. Lentokuljetuksilla ei ole varsinaisia pakkausehtoja, vaan pakkaukselta vaadittavat ominaisuudet vaihtelevat tavaran laadun, konetyypin, sään ja määränpäämaan vaateiden mukaan. Silti pakkausten pitäisi käydä automaattiseen varastointijärjestelmään ja koneelliseen käsittelyyn. Lentokuljetuksissa pakkauksen keveydestä on hyötyä. Lentokuljetuksissa pakollisia merkintöjä ovat lähettäjän ja vastaanottajan osoitteet, kollin tunnistetarraan liittyvät rahtimerkinnät; rahtikirjan numero, kollimäärä, lähetyksen yhteispaino, lähtöasema, määräasema ja mahdolliset erityisohjeet. (Järvi-Kääriäinen & Leppänen-Turkula 2002, 30.)

Lentorahti on nopein mutta samalla kallein kuljetusmuoto. Lentorahdin koko voi olla jopa 30 m<sup>3</sup> eli siihen mahtuu saman verran tavaraa kuin laivakonttiin. Usein lentorahti tulee Eurooppaan ja sieltä se kuljetetaan Suomeen rekalla. Lennot ovat nopeita, joten asiapaperit eivät useinkaan ehdi varastolle ennen kuorman tuloa. Usein paperit tulevatkin samalla lennolla kuorman kanssa. (Kukkola 30.1.2006.)

#### 4.12 Pikarahti

Pikarahtikuljetukset eli kuriirikuljetukset ovat kuljetuksia, joissa tavaran kuljettaja takaa asiakkaalle tavaran perille saapumisen lyhyemmässä ajassa kuin muilla kuljetusmuodoilla. Pikarahdit ovat lento- tai maakuljetuksia, joiden liitännäispalveluita ovat noutopalvelut, vienti- ja tuontihuolinta sekä toimitus määränpäässä. Pikarahtiyhtiö valvoo itse kuljetusketjuaan noudosta jakeluun ja käyttää vain omia työntekijöitään, jakelukeskuksia, lentokoneita ja autoja. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 108.) Monet pikakuljetusyhtiöt tarjoavat myös asiakkailleen

mahdollisuuden seurata tavaratoimituksen etenemistä internetin kautta. Yksittäisen paketin sijainnin voi saada selville jopa kymmenen minuutin tarkkuudella. (Sakki 2001, 213.)

Meskasen (1993) mukaan pikarahtina kuljetetaan melko kevyitä lähetyksiä. Usein osan matkasta lähetys kulkee ilmaitse. Suomesta Pohjoismaihin ja Eurooppaan lähetys kulkee 1 - 2 vuorokaudessa, Pohjois-Amerikkaan 2 - 4 vuorokaudessa ja Itä-Aasiaan 3 - 5 vuorokaudessa. Huhtiniemen (1995) mukaan pikarahtitoimintaa johtavat neljä yritystä, jotka toimivat maailmanlaajuisesti: DHL (DHL:n omistaa kokonaisuudessaan Deutsche Post World Net [DHL 2006]), United Parcel Service (UPS), TNT (Thomas Nationwide Transport) ja Federal Express (FedEx). (Mäkelä & Mäntynen 1998, 108.) United Parcel Service (UPS) on L-Fashion Groupin yleisimmin käyttämä pikarahtiyhtiö.

#### 4.13 L-Fashion Groupin tullauskäytäntö

Joskus tavara voidaan siirtää tullaamattomana vapaa- tai yleiseen tullivarastoon myöhempää luovutusta varten. Kun kyseessä on kokonainen sinetöitävissä oleva kontti, voi tulli passittaa tavaran muiden tullipiirikamarien alueelle vastaanottajalle luovutusta varten (LIITE 6). Passitus tarkoittaa siis tullaamattoman tavaran kuljetusta tullien välillä. (DHL Finland 2006; Santala 1989, 190.)

Kun kontti lähestyy Suomea, tulee huolitsijaliikkeeltä L-Fashion Groupin tuonti-huolitsijoille ilmoitus saapuvasta tavarasta eli saapumisilmoitus (LIITE 7). Tuontihuolitsijat käyvät läpi pakkalistan ja katsovat, mitä tavaraa laitetaan tullivarastoon. Ainoastaan pieniä määriä joutuu tullivarastoon. Tavara tullataan ja sille lasketaan tullausarvo. (Kukkola 6.2.2006.)

L-Fashion Groupin tuontihuolitsijan mukaan passitus on tavaran kuljettamista tullaamattomana EU-alueella tai alueelta pois. Siirtolupa on tullin myöntämä ja tarkoittaa, että tavaran saa viedä omaan varastoon tullin tarkastusta varten. Tulli

voi kuitenkin tehdä omia pistokokeita varastolla varmistaakseen asiaankuuluvan tullaustoiminnan. (Kukkola 6.2.2006.)

Tullaaminen on helpottunut huomattavasti, kun käyttöön on otettu sähköiset tullausmenetelmät. Aikaisemmin L-Fashion Groupin tuontihuolitsijat joutuivat käymään itse tullissa tullaamassa tavaraa. Nyt tullaaminen onnistuu sähköisesti omalta työkoneelta. Saapunut tavara tullataan aina, paitsi jos se on EU:n ulkopuolelle myytyä tavaraa, se voidaan kierrättää oman tullivaraston eli Nastolan logistiikka-keskuksen kautta. (Kukkola 30.1.2006.)

## 5 ULKOMAANKAUPAN ASIAKIRJOJA

### 5.1 Asiakirjojen merkitys

Huolinta-alan käsikirjan (1997) mukaan kuljetuksissa asiakirjojen tärkeys on merkittävä. Asiakirjojen on syytä olla huolellisesti laadittuja, koska vaillinaiset tai epätarkat tiedot voivat aiheuttaa viivytyksiä tulleissa, tavaroiden vahingoittumisia, palautuksia ja katoamisia sekä tietysti lisäkustannuksia. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 154.) Seuraavassa on kerrottu yleisesti käytössä olevista ulkomaankaupan asiakirjoista.

### 5.2 Kauppasopimus

Kansainvälisessä kaupassa on syytä laatia kirjallinen ja osapuolten allekirjoittama kauppasopimus. Hyvin laadittu ja tarpeeksi yksityiskohtainen kauppasopimus on kummankin osapuolen etu. Sopimukseen on helppo määritellä sekä ostajan että myyjän velvollisuudet. Kirjallisesti sopimalla vältetään myös väärinkäsityksiä.

Kauppasopimuksessa olisi syytä olla:

1. sopijapuolet
  2. sopimuksen kohde
  3. kauppahinta
  4. maksuehdot ja maksutapa
  5. toimitusehto
  6. pakkaus
  7. vahingonvaara
  8. omistusoikeus
  9. takuut
  10. myyjän huolto-, asennus- ja varaosien toimitusvelvollisuudet
  11. toimitukseen sisältyvät asiakirjat
  12. tarkastukset ja reklamaatiot
  13. oikeus pidättäytyä suorituksesta
  14. kaupan purkaminen
  15. vahingonkorvauksiin liittyvät asiat
  16. hinnanalennus ja sopimussakko
  17. ylivoimainen este (force majeure)
  18. luvat, lisenssit, viranomaisten hyväksymiset jne.
  19. sovellettava laki ja riitojen ratkaisu
  20. sopimusten muuttaminen ja siirtäminen
- (Vientikeskus 2006).

### 5.3 Kauppalasku

Kaupallisista lähetyksistä laaditaan kauppalasku, commercial invoice (LIITE 8). Huolinta-alan käsikirjan (1997) mukaan sen tulee sisältää kauppasopimuksen pääkohdat ja lisäksi informaatiota tavarán ostajalle, tulliviranomaisille, huolitsijalle, kuljetusliikkeelle ja mahdollisesti myynnin edustajalle. Tietojen tulee olla tarkkoja, koska ne toimivat pohjana monille muille vientikaupassa vaadittaville asiakirjoille. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 154 - 155.)



Kauppalaskussa tulee olla myyjän ja ostajan nimi sekä kotipaikka, kauppalaskun asettamispäivä, tavarakollien yksilöintitiedot, tavaran kauppanimitys yksityiskohdaisesti ja yksilöitynä, tavaran paljous sekä brutto- ja nettopaino, hintatiedot, hinnaanalennukset ja niiden perusteet, toimitus- ja maksuehdot, tullitariffinimike, ostajan alv-numero, alkuperämaa ja määrämaa sekä allekirjoitus. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 155.)

Proforma invoice (LIITE 9) tulee tavarantoimittajalta ja on tavallaan lasku, jota ei kuitenkaan makseta. Proforma invoice on paperi, johon on koottu tiedot, joita tarvitaan esimerkiksi remburssin avauksessa: tilausnumero, laatu, kuvaus tuotteesta, kappalemäärä, hinta ja yhteissumma. Jotkut toimittajat kirjoittavat proformalaskun, jossa näkyy kaikki remburssin avauksessa tarvittavat ehdot. Toisaalta proformalaskua käytetään esim. kun tuodaan näytteitä, joita ei tarvitse maksaa. Proformalasku ei ole siis mikään virallinen maksupaperi. (Kukkola 6.2.2006)

#### 5.4 Konossementti

Auramon ja Koskisen mukaan konossementti (bill of lading, b/l) on tavaran hallintaan oikeuttava kuljetusasiakirja (LIITE 2), joka on todiste kuljetussopimuksesta sekä kuitti, joka todistaa, että tavara on vastaanotettu tai lastattu laivaan. Se on myös sitoumus toimittaa tavara perille määränpäähän sekä luovuttaa tavara vain sille, jolla on alkuperäinen konossementti eli tavaraan oikeuttava asiakirja. Konossementti voi olla myös elektronisessa muodossa. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 155.)

Konossementissa tulee olla laivaaja, vastaanottaja – joka voi olla pankki remburssiehtojen mukaisesti – lopullinen vastaanottaja, tavaran vastaanottoaika, valtamerialus, lastauspaikka, purkupaikka ja tavaran luovutuspaikka, pakkausmerkinnät ja -tyyppi, tavaran laatu, rahdin maksutapa, tavaran paino ja tilavuus sekä rahtimerkinnät esimerkiksi remburssiehtojen takia. Jos kyseessä on konttikuljetus, merkitään lisäksi lähetysatama ja tavaran vastaanottoaika, kontin numero,

kontti tai kontit sekä niiden sisältö ja rahdinmaksutapa. (Karhunen ym. 2004, 234–235.)

### 5.5 Merirahtikirja

Huolinta-alan käsikirjan (1997) mukaan laivaajalle annetaan merirahtikirja, ja tavaran saavuttua perille, se annetaan tavaran vastaanottajalle. Merirahtikirja on rahdinottajan puolesta annettu todistus siinä mainitun tavaran vastaanotosta. Se on sitoumus kuljettaa tavara määräpaikkaan ja luovuttaa siellä vastaanottajalle. Merirahtikirja on myös kuljetussopimus, joka sisältää tai viittaa niihin ehtoihin, joilla tavara on otettu kuljetettavaksi. Oikeusvaikutuksiltaan merirahtikirja on konossementin tapainen mutta siltä puuttuu siirtokelpoisuus ja luovutusmenettelyt. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 155.)

### 5.6 Kansainvälinen rautatierahtikirja

Kansainvälinen rautatierahtikirja (CIM) on Huolinta-alan käsikirjan (1997) mukaan todiste kuljetussopimuksen sisällöstä. Tämä kulkee jokaisen rautateitse tapahtuvan ulkomaanliikenteen tavarakuljetuksen mukana. Tavaran lähettäjä vastaa rahtikirjaan merkitsemistään tiedoista ja rautatiet muun muassa tavaran massaa, kappalemäärää ja kuntoisuutta koskevista tiedoista. Lähettäjälle annetaan kaksoiskappale rahtikirjasta. Kaksoiskappaleen omaava voi kuljetuksen aikana vaihtaa määränpään tai vastaanottajan toiseksi. Tavara myönnetään rahtikirjassa mainitulle vastaanottajalle määränpäässään. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 156.)

### 5.7 Lentorahtikirja

Huolinta-alan käsikirjan (1997) mukaan lentorahtikirjasta (air waybill, AWB) tehdään yleensä 12 kappaletta. Kolme ensimmäistä kappaletta ovat alkuperäiskappaleita ja loput kopioita. Ensimmäinen kantakappale kulkee lähetyksen

mukana ja jää tavaran luovuttavalle lentoyhtiölle. Toinen kappale kulkee myös lähetyksen mukana ja luovutetaan tavaran vastaanottajalle. Kolmas kantakappale jää tavaran lähettäjälle. Kopioita käytetään liikenne-, tulli- ynnä muihin tarkoituksiin. Lentorahtikirja on suora eli ei-myytävä kuljetussitoumus. Yhteiskuljetusten yksittäisiä toimituksia varten tehdään alاراhtikirjat (house air waybill, HAWB), jotka tulevat huolitsijalta. Kuljetusasiakirjana lentoyhtiöissä kelpuutetaan ainoastaan varsinainen rahtikirja. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 156.)

### 5.8 Kansainvälinen autorahतिकirja

Huolinta-alan käsikirjassa (1997) esitetään kansainvälinen autorahतिकirja (CMR) sekä lähettäjän että rahdinkuljettajan välisenä kuljetussopimuksena, jonka molemmat allekirjoittavat ja jota käytetään kansainvälisessä kuorma-autoliikenteessä. Tämä rahtikirja laaditaan vähintään kolmena kappaleena, jotka annetaan lähettäjälle, vastaanottajalle sekä tavarankuljettajalle. (Mäkelä & Mäntynen 1998, 155.)

### 5.9 Huolitsijan asiakirjat

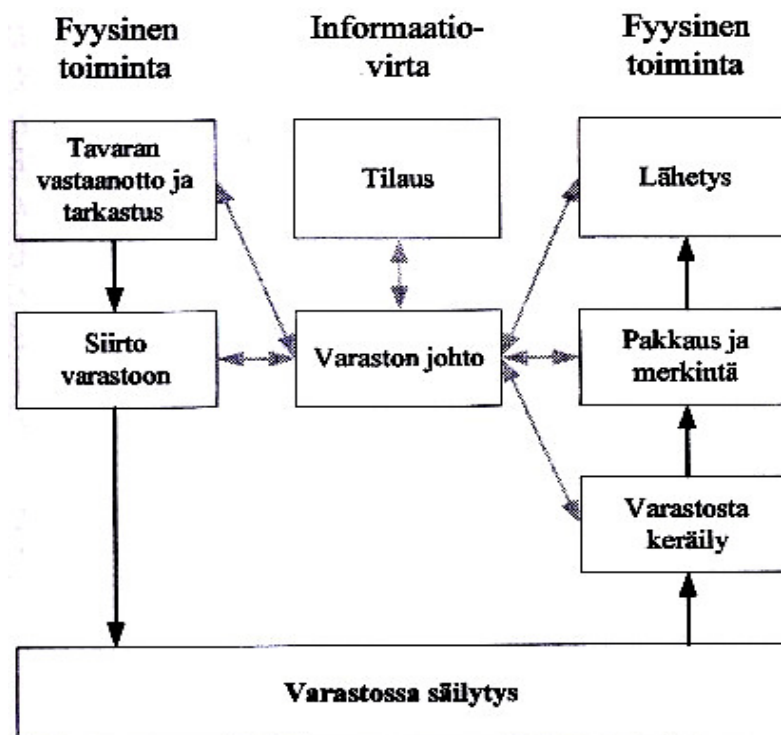
Huolinta-alan käsikirjassa (1997) huolitsijan vastaanottotodistus (FIATA forwarders certificate of receipt, FCR) on huolitsijan antama kirjallinen todiste tavaran vastaanottamisesta ja luovutuksesta nimetyille vastaanottajalle. Huolitsijan kuljetustodistus (FIATA forwarders certificate of transport, FCT) on todiste siitä, että huolitsija on ottanut kuorman kuljetettavakseen sekä lupaus luovuttaa tavara määränpäässä vain originaalia FCT:tä vastaan. Huolitsijan konossementin (FIATA combined transport bill of lading, FIATA multimodal transport bill of lading, FBL) antaessaan huolitsija menettelee rahdinkuljettajan vastuulla ollen vastuussa koko kuljetusketjusta. Kuljetuksissa käytetään lisäksi huolitsijan kuljetustodistusta eli MT-asiakirjaa (multimodal transport). (Mäkelä & Mäntynen 1998, 156.)

## 6 LÄHTEVÄ PROSESSI

### 6.1 Varastotoiminnot

Vaatetusteollisuudessa on lyhytaikaisia ja määrittään suuria sesonkeja pari kertaa vuodessa. Tuotanto on kuitenkin tasaista, jolloin tarvitaan lopputuotteiden varastointia. (Mustonen & Pouri 1994, 12.) Varastointi on yhtä merkittävä osa logistisia ratkaisuita kuin kuljetuksetkin. Useimmiten tavara kulkeutuu varastosta varastoon. Varastoinnin tarkoituksena on tasoittaa tuotteiden saatavuudessa ilmeneviä aika- ja paikkaeroja. (Karhunen ym. 2004, 302; Mäkelä & Mäntynen 1998, 13.)

Kuvio 9 esittää ne toiminnot, joilla varaston läpi kulkevaa materiaalia hallitaan. Kuvassa harmaat nuolet ovat tietovirtoja ja mustat nuolet fyysisiä toimintoja. Tilaus on varastossa toiminnan aikaansaava alkusysäys. Tämän jälkeen johto on vastuussa informaatiovirrasta ja sen toteuttamisesta. (Hokkanen ym. 2002, 151).



**Kuvio 9.** Toiminnot, joilla varaston läpi virtaavaa materiaalia hallitaan (Hokkanen ym. 2002, 151)

Varastotoimintoihin liittyy tilauksen mukaisten tuotemäärien koonti varastosta, yhdistäminen kuljetusyksikköihin ja saattaminen kuljetuskuntoon. Myös tulevatavaran vastaanotto, tavarajajittelu varastointiyksikköihin sekä niiden sijoittelu varastossa lukeutuvat varastotoimintoihin. (Sartjärvi 1988, 74.) Kuviossa 10 on selkiytetty Nastolan logistiikkakeskuksen materiaalin käsittelyä varastossa.



**KUVIO 10.** Materiaalinkäsittely Nastolan logistiikkakeskuksessa

## 6.2 Kauttakulkuvarasto

Kauttakulku on osoitettu jo varastoon tullessaan tietylle asiakkaalle, vaikka se varastoidaankin (Karhunen ym. 2004, 375). Nastolan logistiikkakeskuksen toiminta on pääasiassa kauttakulkuvarastointia. Työhön haastateltiin logistiikkakeskuksen toimihenkilöitä (LIITE 10) sekä seurattiin päivittäistä toimintaa. Näin selvitettiin tavarankulkeutumista varastopisteissä sekä asiapapereiden – pakkalistan ja rahtikirjan – liikkuvuutta ja niiden käyttöä.

Kauttakulkujen käsittelyssä on kaksi eri tapaa. Kun saapumisilmoitus on kirjautunut tietojärjestelmään, tuotteet voidaan siirtää tiettyyn paikkaan. Tietojärjestelmästä tulostuu automaattisesti keräysmääräys, ja kerääjä kerää lähetyksen. Toinen vaihtoehto on, että tavarankulkeutuminen vastanottaja voi tavarankulkeutuksen jälkeen ottaa itse keräysmääräyksen ja siirtää kauttakulkevan tavarankulkeutuksen suoraan lähettämöön. (Karhunen ym. 2004, 376–377.)

Vaikka Nastolan logistiikkakeskus onkin kauttakulkuvarasto, kumpikaan versio ei toimi siellä. Varaston vastaanotosta tavara siirretään sellaisenaan kuljetuspakkausyksiköissä eli kartongeissa eri osastoille ja jatkokäsitellään asiakkaan haluamaan muotoon.

## 6.3 Saapuvien lähetysten vastaanotto

Tavarankulkeutuksen vastaanotto ja toimituksen virheettömyyden tarkistaminen ovat ne toiminnot, jolloin ollaan ensimmäisen kerran konkreettisesti kosketuksissa tilattuun tavarankulkeutukseen. Toimituksen saapuessa on vastaanottajalla oltava tiedossa tulevat tilaukset, jotta hän voi verrata toimitusta tilaukseen ja todeta niiden yhteneväisyyden. (Hokkanen ym. 2002, 206.) Vastaanotossa kartoitetaan, mitä on saatu, ja varastoidaan saapuneet tuotteet asiainmukaisesti niin, että ne löydetään vaivattomasti. Vastaanotto selvittää, onko toimittaja täyttänyt toimituslupauksensa, sekä vastaa varastokirjanpidon oikeellisuudesta. (Karhunen ym. 2004, 374.)

Vastaanottotyö voidaan jakaa laiturityöhön ja varsinaiseen tavarantoimitukseen. Näiden töiden suorittajat voivat olla eri henkilöitä ja töiden välillä voi olla pidempikin tauko. Laiturityö on suoritettava heti, kun taas vastaanottotarkastus voidaan suorittaa vasta seuraavana päivänä. (Karhunen ym. 2004, 375.)

Nastolassa vastaanottotyötä tekee usea ihminen eri pisteissä. Laiturialueella vastaanottotyötä tekee tuotantokoordinaattori, jonka varsinaisena vastuualueena on viimeistelyn työnjohto L-Fashion Housen tuotteille. Hän antaa purkuluvan ja kartoittaa tulleen kuorman. Varastomiehet purkavat kuorman ja osastokirjuri sekä lähetyssuunnittelija konttorin puolella huolehtivat varastokirjanpidosta. (Remonen 10.4.2006.)

#### 6.4 Laiturityö

Laiturityössä suoritettavia asioita ovat tilaajan tunnistaminen, purkuluvan antaminen, kollojen määrän tarkastaminen ja vertaus rahtikirjaan, kollojen kunnan tarkastaminen, lukumäärä- ja mahdollisten kuntovajavuuksien merkitseminen rahtikirjaan ja rahtikirjan kuittaus. Lähetys järjestellään vastaanottoalueelle tai purkupaikka osoitetaan purkajille. Tyhjät vaihtolavat annetaan kontin tuojalle. Vastaanottoalue merkitään rahtikirjaan, jotta vastaanottotarkastuksen alkaessa lähetys löytyisi helposti vastaanotosta. Rahtikirja arkistoidaan ja mahdollinen ennakkotulo kirjataan tietojärjestelmään. (Karhunen ym. 2004, 375.)

Nastolassa tuotantokoordinaattori tekee siis osittain myös laiturityön johtotehtäviä. Hän kuittaa tavarantoimituksen. Kontin mukana tulee rahtikirja. Rahtikirjan kuittaminen tapahtuu vasta, kun koko konttikuorma on purettu. Rahtikirjan päällimmäinen sivu jätetään tyhjään konttiin ja kaksi muuta sivua jäävät Nastolaan. Huolitsija vie tyhjän kontin pois tuodessaan seuraavan täyden kontin Nastolaan. Kiitolinjalla tuodut pienet erät kuitataan suoraan kuskille. (Remonen 10.4.2006.) Nastolaan toimitetaan ruuhka-aikana kolmekin konttia päivässä (Kukkola 6.2.2006).

#### 6.4.1 Pakkalista ja rahtikirja

Pakkalista, packing list (LIITE 11), on useimmiten kauppalaskun liite, jossa luokitellaan esimerkiksi tuotteiden kappalemäärät, värit, kokonumerot, toimituksen kokonaiskolliluku, paino sekä tilavuus. Tässä työssä pakkalista käsitetään toimitajalta saapuvaksi lähetyslistaksi. Rahtikirja (LIITE 12) on rahdinkuljettajan kuljetusasiakirja, josta tulee selvittää kaikki lähetykseen kuuluva informaatio. (DHL Finland 2006.)

Pakkalista-sanaa käytetään Nastolassa tuotannon puolella saapuvien tavaroiden lähetyslistasta ja keräyslista on se, jolla kerätään asiakastilaukset. Varaston puolella taas käytetään keräyslistasta, jolla tavara kerätään asiakkaalle, sanaa pakkalista. Asiakkaalle tämä keräyslista taas on lähetyslista eli varastossa kutsuttu pakkalista. Tämä aiheuttaa usein sekaannusta talon sisällä, koska eri asiasta käytetään samaa nimitystä. Ei ole ihme, että sekaannusta aiheutuu silloin myös talon ulkopuolella.

#### 6.4.2 Pakkalistan ja rahtikirjan yhdistäminen

Tuotantokoordinaattorilla on konttien saapuessa pakkalistat itsellään, jotka tuontihuolitsijat ovat faksanneet Launeelta. Rahtikirjassa on samat artikkeli- ja ordernumerot, jotka täytyy olla pakkalistassa. Tässä kohtaa tuotantokoordinaattori joutuu käymään läpi suuren määrän papereita jäljittääkseen yhteen kuuluvat kappaleet. (Remonen 25.1.2006.)

Rahtikirja ja pakkalista jäljitetään yhteen sopiviksi kontissa olevien pahvilaatikoiden eli kartonkien määrällä ja laadulla. Kartonkien kokonaismäärän tulee täsmätä rahtikirjan kanssa. Toisinaan kontissa saattaa kuitenkin olla enemmän tai vähemmän tavaraa kuin listat ilmoittavat. (Remonen 25.1.2006.) Näistä puutteista aiheutuu monia ongelmia.



Kuten aiemmin on mainittu, asiapapereiden tulkattavuudessa on vaikeuksia muun muassa toimittajien erilaisten ATK-järjestelmien vuoksi. Jokaisella laadulla tulisi olla oma pakkalistansa. Näin ei kuitenkaan ole, vaan niissä on yhdistelty eri laatuja tai määrit eivät pidä paikkaansa. Muita ongelmia on epäselvyys ja tekstin laadun heikkous, koska paperista on otettu matkan varrella monia fakseja ja kopion kopioita. Pakkalistat eivät ole myöskään yhteneväisiä. Joka toimittajalla on oma tyylinsä, joillain on selkeämpi, joillain taas todella vaikeatajuinen (LIITTEET 13, 14 & 15). (Remonen 25.1.2006.)

Vieraillessani Wacon konttorilla tuli keskustelussa esille rahtikirjan viitenumerointi. Pakkalistan ja rahtikirjan yhteneväisyyttä voisi helpottaa tällä viitenumeroilla. Jos tämä numero olisi järjestelmän antama jo ostotilausta tehtäessä, se voisi kulkea koko toimituksen ajan myös pakkalistan mukana. Näin helpottuisi rahtikirjan ja pakkalistan toisiinsa yhdistäminen huomattavasti. Enää ei tarvitsisi vertailla kartonkien lukumääriä rahtikirjan lukumäärään. (Makkula & Kuusisto 10.2.2006.) Kysyttyäni asiaa tuontihuolitsijoilta, heidän mielestään idea oli hyvä, mutta varmaankin jokseenkin mahdoton järjestää. Ostotilauksissa on L-Fashion Groupin järjestelmästä tuleva numero, kun taas pakkalistan numero tulee tavaran toimittajan järjestelmästä ja rahtikirjan numero huolitsijan järjestelmästä eli kaikki numerot ovat eri asianosaisten antamia. Rahtikirjoissa oleva numero on yleensä sama kuin huolitsijan keikkaviite ja pakkalistan numero on usein sama kuin kauppalaskun. (Kukkola 11.4.2006.)

Vastaanoton papereiden selvittelyyn olisi toteutettavissa pieni ja vähän vaivaa vaativa ratkaisu. Asiapaperit voisi lajitella jo niiden saamisvaiheessa tuotemerkkien omiin pinoihin. (Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006.) Tällä hetkelläkään kaikkien tuotemerkkien pakkalistat ovat samassa nipussa ja papereiden läpikäyminen on hidasta. Tämä lajittelu tuotemerkkeihin nopeuttaisi toimintaa, kun kuitenkin rahtikirjasta voi päätellä, minkä merkin tavara on kyseessä.

Jos pakkalista ei löydy mutta rahtikirja on olemassa, joudutaan kyselemään Lau-neelta tuontihuolitsijoilta puuttuvia pakkalistoja. Yleensä faksataan rahtikirja ja pyyntö puuttuvista pakkalistoista. Kun pakkalista ja rahtikirja täsmäävät,

tuotantokoordinaattorin kokoama paperinippu, joka koostuu alkuperäisistä yhdistetystä rahtikirjasta ja pakkalistasta, menee varastokirjanpitäjille. (Remonen 25.1.2006.)

Kopioita papereista tarvitsevat viimeisteltävien tuotteiden tuotantokoordinaattori, pakettituotteiden työnjohtaja, ohjaavat varastotyöntekijät eli ns. vetopari sekä kontin purkajat (Koponen 10.4.2006). Nastolan logistiikkakeskuksen pohjapiirroksesta ilmenee työpisteet, joissa on tarve pakkalistan käytölle (LIITE 16). Nastolassa tuotantokoordinaattorin vastaanottotyöstä suuri osa on papereiden kopiointia. Paperidokumentin määrää tulisi voida vähentää. Nastolassa on vasta hiljattain siirrytty ATK-järjestelmiin. Ehkä paperin skannaus ja lähettäminen sähköisesti sitä tarvitseville olisi helpompaa kuin papereiden kopiointi, riippuen tietenkin kunkin henkilön ATK-taidoista.

## 6.5 Vastaanottotyö

Varsinaisessa tavaran vastaanottotyössä ensin otetaan ostotilaukset tietojärjestelmästä tarkastustyötä varten, jonka jälkeen saapuneista kolleista etsitään lähetyslista. Lähetyslistan perusteella tarkastetaan varastokirjanpidon tila, jotta voidaan selvittää jälkitoimitustilanne saapuneiksi ilmoitettujen nimikkeiden osalta. Tavaran laatu ja määrä tarkastetaan ja verrataan lähetyslistaan. Sekalavat lavoitetaan tuotekohtaisiksi ryhmiksi varastointia varten. (Karhunen ym. 2004, 376.)

Seuraavaksi tavara saatetaan keräyskuntoon. Mahdolliset jälkitoimitukset kerätään ja pakataan tai jälkitoimitusmäärä siirretään sille varatulle alueelle. Poikkeamat tarkastetaan ja merkitään asiakirjaan eli lähetyslistaan tai ostotilaukseen. Vialliset tuotteet siirretään omalle alueelleen vakuutusyhtiön tarkastusta varten. Pakkausjätteet hävitetään vastaanottoalueelta. Lopuksi vastaanottoon kuuluu vastaanottoilmoituksen teko, jossa ilmoitetaan saapuneet tuotteet, hyväksytyt tai hylätyt määrät sekä paikat varastossa. (Karhunen ym. 2004, 376.)

Kuten aiemmin kerrottiin, Nastolassa vastaanottotyö on jakautunut laiturialueelle sekä konttoriin. Tuotantokoordinaattori tekee vastaanoton tarkastusta sekä johtaa konttien purkua. Erikseen ovat henkilöt konttorissa, jotka kirjaavat saapuneen tavaran varastokirjanpitoon.

Vastaanottotyötä Nastolassa hoitaa konttorin puolella kaksi henkilöä, osastokirjuri sekä lähetyssuunnittelija, eli varastokirjanpito on vain yksi osa heidän työnkuvaansa. He huolehtivat pakkalistan kirjaamisen koneelle viimeistelemättömien eli paketissa lähtevien tuotteiden osalta. Erona on vain, että toinen heistä hoitaa vapaat tavarat eli Nastolan normaalivaraston ja toinen tullaamattomat tavarat eli ei-vapaat tavarat. (Akujärvi & Perenius 25.1.2006.)

## 6.6 Varastopaikat ja -toiminnot

Tavaroita voidaan varastoida esimerkiksi kuormalavoilla. Kevyehköjä tuotteita kartonkeihin pakkaavassa tuotantolaitoksessa voidaan kartonkeja kasata pinoiksi riveihin. Jokaisessa pinossa on vain yhtä nimikettä ja nimikkeillä on omat sijoituspaikkansa. Varastointitapaa nimitetään syväkuormausalueeksi. Heikkoutena on, että tiloja ei voida käyttää tehokkaasti, koska käytävtilojen pinta-ala muuttuu varastotilanteen mukaan. Kiireen takia järjestyksen ylläpito on vaikeaa, joten nimikkeet sekoittuvat helposti ja tästä voi aiheutua virheitä toimituksiin. (Pouri 1983, 63.)

Nastolaan tavara tulee siis yleensä kontissa. Kontti puretaan varastoon siinä järjestyksessä kuin se on pakattu ja lasketaan, täsmäävätkö luvut ja kartongit. Vastatämän jälkeen varastomiehet voivat lajitella pakkalistan tilausnumeroiden mukaan kartongit viimeisteltäviin tuotteisiin tai ei-viimeisteltäviin tuotteisiin eli laatikoihin pakattaviin tuotteisiin. Viimeisteltävillä ja ei-viimeisteltävillä tuotteilla on omat varastoalueensa. Purkajat tekevät omat kirjanpitonsa ja laskelmansa tulleet tavarasta purkaessaan kuormaa. Purkajat lukevat myös pakkalista, joten sen tulisi olla selkokielen kaikille. (Remonen 25.1.2006.)

Yleensä ei-viimeisteltävät tuotteet ovat Icepeak-merkin tuotteita. Icepeakin kartongit ovat omalla alueellaan, merkityllä paikalla, josta ne on helppo löytää. Paikat, tai niin sanotut ”kolot”, on merkattu lattiaan ja nimetty esimerkiksi 2A ja 2B. (Remonen 25.1.2006.)

Viimeisteltävät tuotteet lajitellaan erikseen laatikoihin pakattavista tuotteista. Viimeisteltävät lajitellaan ensin laadun mukaan, jonka jälkeen ne lajitellaan väri- en mukaan henkaroitaviksi kuljetuslinjalle Tämän jälkeen ne matkaavat kuljettimella joko viimeistelytunneliin tai höyrynukelle. Riippuna lähtevä tavara ”piipataan” varastokirjanpitoon omalle ohjelmalleen, eli riippulapusta luetaan lukulaitteella EAN-koodi, joko keräyksen yhteydessä riippuvarastossa tai jo aikaisemmin pussituskoneella. (Koponen 25.1.2006.)

Ohjaava varastotyöntekijä suunnittelee töiden työn alle laiton kiireellisyysjärjestyksessä yhdessä työjohtajan kanssa. Ohjaava varastotyöntekijä tarvitsee pakkalistaa kappalemäärien laskemiseen. Näitä ohjaavia on sekä viimeisteltävien tuotteiden linjalla että ei-viimeisteltävien tuotteiden linjalla. Nastolassa heitä kutsutaan myös vetopariksi. (Koponen 10.4.2006.)

Nastolan varastolla on myös erillinen tuotteen laadun tarkastaja. Hän tarvitsee pakkalistasta laatumiedon. Väri- ja kokotiedon hän näkee kartongin kyljestä. Hän tarkastaa pistokokein pakettiin menevää tavaraa. Icepeakin tuotteista 10 %:a saapuneista laatikoista avataan ja tarkastetaan. Jokaisesta laadusta mitataan isoin ja pienin koko. Storyn ja Ril´sin laaduista katsotaan pistokokein, että tuote on päällisin puolin hyvännäköinen; tikkaukset ovat oikein, ei ole kangasvirheitä, vuori ei roiku ynnä muita senkaltaisia asioita. (Kokko & Koponen 25.1.2006.)

## 6.7 Tietojärjestelmät

Varaston toiminnan laadulle ja tehokkuudelle on perusedellytyksenä toimiva tietojärjestelmä. Kaikki tietojärjestelmät pohjautuvat tietokannoille ja niitä käyttäville ohjelmille. Tietokannoissa on kaikki tuotteita, varastointia, ostamista,

asiakkaita ja yhteistyökumppaneita koskevat tiedot, kuten tuotteiden nimet, koodit, mitat ja hinnat, varaston osoitejärjestelmän tiedot, varastokirjanpidon saldot, tiedot toimittajista, asiakkaista ja kuljettajista. Ohjelmat, kuten varastokirjanpitoa pitävät ohjelmat ja asiakastilauksista keräysmääräyksiä tuottavat ohjelmat, käyttävät tietokannan tietoja ja tallentavat niitä tietokantaan, josta tieto on helposti tulostettavissa paperiversioksi. (Karhunen ym. 2004, 387.)

Varaston valvonta tapahtuu varastokirjanpidon avulla. Tämän toiminnon avulla tiedetään varastosaldot tai se, minkä verran varastossa on tavaraa ja mikä on tehtyjen tilausten määrä. Jokainen tavaran otto tai varastointi, myös tavaran varaukset tilauksille, kirjataan varastokirjanpitoon. Varasto inventoidaan tietyin väliajoin tai sitä inventoidaan alituisesti varaston tilanteen yllä pitämiseksi. (Miettinen 1993, 83.)

Tuotantokoordinaattori antaa alkuperäisen rahtikirjan ja pakkalistan kirjanpitäjille, jotka huolehtivat papereiden arkistoinnista. He tekevät Excel-taulukko-pohjaiseen apuseurantajärjestelmään sisälle kirjaamisen tulojärjestyksessä. Koneella on jokaisella tuotemerkillä oma tiedostonsa. Excel-taulukko-ohjelmaan kirjataan pakkalistasta muun muassa varastoon tulopäivä, laatu, kappalemäärä, kartonkien määrä, toimittaja, paikka välivarastossa sekä montako kartonkia on mitäkin väriä. Näin kirjautuu samalla vastaanottoilmoitus tietokantaan. Tämä ohjelma on yhteisessä verkossa monien ihmisten nähtävillä. Tähän ohjelmaan on vain tietyillä ihmisillä kirjaamisoikeus, mutta lukuoikeus on useilla. Tästä on paljon hyötyä mutta myös omat hankaluutensa. Verkko estää tehokkaan yhteiskäytön (Akujärvi & Perenius 10.4.2006; Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006.)

Varsinaiseen varastokirjanpitoon kirjataan samat tiedot muuten paitsi, kartonkien määrän ja toimittajan tietojen osalta. Koneelle kirjataan sekä viimeisteltävien että viimeistelemättömien tuotteiden tiedot sekä tullatut ja ei-tullatut tuotteet. Varastokirjanpidossa laadut näkyvät miinuksena tai sinisenä, jos niitä on aloitettu pakkaamaan tai viimeistelemään ennen koneelle kirjaamista. Varasto on tällöin niin sanotusti miinuksella mutta korjautuu, kun kirjanpito on taas ajan tasalla. Nastolassa on tässä tapauksessa takaperoinen työjärjestys: ensin suoritetaan keräys ja

sitten ”piippaus” varastossa, jolloin tavara kirjautuu varastokirjanpitoon. (Akujärvi & Perenius 25.1.2006; Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006.)

Kaikista kirjatuista laaduista tehdään lista, jossa kaikki numerot täsmäävät. Tämä tehdään tullia varten kerran kuussa. Viimeisteltävät laadut kirjataan Nasvaan eli tullitavaran varastoon. Nämä ovat tullaamatonta, ei-vapaata tavaraa. Näiden pakkalistassa on merkintä LN (Luhta Nastola) ja numerosarja (LIITE 17). Tämä tarkoittaa sitä, että tuotteita saa liikutella varastossa eli näin ollen koko talo on niin sanottua tullivarastoaluetta. Tuotteet viimeistellään tai pakataan, ja ne menevät vientiin EU:n ulkopuolisiin maihin, kuten Venäjälle ja Sveitsiin. Tuontihuolitsija kysyy tullilta luvan, koska tavaran saa viedä ulos talosta. Tavara tullataan vasta Suomesta lähtiessä. Näin säästetään tullimaksuissa. Nastoon eli Nastolan normaali-varastoon kirjataan vapaat tavarat. (Akujärvi & Perenius 10.4.2006; Remonen 10.4.2006.)

Jos pakkalistaan ei ole merkitty tuotteen versiota, aiheuttaa se varastokirjanpidolle melkoisen ongelman. Esimerkiksi Icepeakille tulee tuhat kappaletta tuotetta, joiden pakkalistaan ei ole merkitty versiota. Varastokirjanpitoon kirjataan tuhat kappaletta I-versiota, jotka ovat tavallisia Icepeakin tuotteita, vaikka joukossa olisi asiakasmalleja tai eri merkeillä varustettuja malleja. Näitä kerätään asiakaille, kunnes käy ilmi, että asiakastilaukset eivät täsmää kirjanpidon kanssa, koska I-versioista tavaraa onkin liikaa. Tästä seuraa monia ongelmia varaston toiminnalle, kirjanpitoon ja myös asiakastoimituksiin. (Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006)

Olisi erittäin tärkeää, että pakkalistasta olisi sama tai ainakin samantyyppinen versio kaikilla toimittajilla. Välttyttäisiin kirjanpidon epätäsmällisyyksiltä ja turhalta työltä, kun toimituksia joudutaan käymään läpi ja hakemaan joukosta erilaiset versiot. Tosin voi olla vaikeaa tarjota toimittajille valmista pohjaa pakkalistasta, koska kaikilla on omanlaisensa ATK-järjestelmät ja listapohjat. Täytyisi pystyä enemmän painottamaan toimittajille, että varaston toiminnan kannalta olisi välttämätöntä kirjata myös eri versiot pakkalistaan. Myös ostotilauksien tekovaiheessa voitaisiin painottaa toimittajille versioiden merkitsemisen tärkeyttä sekä

informoida konkreettisilla esimerkeillä, mitä pahimmillaan tapahtuu, jos pakkalista ei ole asianmukaisesti täytetty.

## 6.8 Asiakastilaukset

Nastolassa on kaksi tuotannon työnjohtajaa, toinen on nimikkeeltään tuotantokoordinaattori. He vastaavat tuotannon läpiviemisestä aikataulussa. Toinen on vastuussa viimeisteltävistä laaduista sekä STORYn ja Ril´sin ei-viimeisteltävistä tuotteista ja toinen taas vastaa Icepeakin ei-viimeisteltävistä, paketissa toimitettavista laaduista. (Kokko & Koponen 25.1.2006.)

Tuotantokoordinaattori on tavaran vastaanotossa kopioinut heille pakkalistan. Pakkalistasta tulee näkyä selkeästi laatu, väri ja versio sekä kunkin määrät, jotta voidaan toimia oikein. Usein pakkalistasat ovat puutteellisia, joten selvitystyötä täytyy tehdä. Työnjohtajat pyrkivät ratkaisemaan kaiken epäselvän paperista, ennen kuin se lähtee heidän käsistään eteenpäin. Jos esimerkiksi on epäselvyyksiä, mikä laatu on kyseessä, täytyy koneelta etsiä toimitusaikalistalta tilausnumeron sisältö tai tulkita pakkalistalla esiintyvistä värinnumeroista. Tämä on erittäin aikaa vievää ja hankalaa. Työnjohtajilla on lisäksi muitakin töitä, joten keskeytyksiä tulee jatkuvasti laadun metsästyksen. Jos pakkalistasat olisivat selkeitä, aikaa säästyisi huomattavasti. Kun kaikki on selvitetty, päästään tilaamaan ripustimia tai laatikoita sekä tekemään asiakaskohtaiset keräyslistat. (Kokko & Koponen 25.1.2006.)

Asiakastilaukset muunnetaan keräysmääräyksiksi, joissa on asiakaskohtaiset tuotteet järjestettynä. Asiakastoimituksen toimittaminen alkaa keräyslistan tulostamisella. Keräyslistaan merkitään otetut määrät ja keräyksen päättyessä kerääjä kuittaa kerätyt määrät, jotta varastokirjanpito ja asiakastoimitus päivittyisivät. Pakattaessa keräyslistan kopio toimii lähetyslistana. Kun kaikki on kuitattu kerätyksi asiakastoimitukseen, tietojärjestelmä tulostaa laskun. (Karhunen ym. 2004, 387.)

Varastotyöstä suurin osa on tiedon käsittelyä. Esimerkiksi pakkaajan työstä suurin osa on tavaran osoittamista asiakkaalle ja tietojen tallentamista tietojärjestelmään. Tämä työvaihe on toiminnan luotettavuuden kannalta merkittävä. Jos tässä vaiheessa on syntynyt virheitä, se vaikuttaa moniin muihin asioihin jälkeensä. Tietoja voidaan tallentaa kirjoittamalla päätteellä, kuittaamalla näytöltä kuvakkeita tai lukemalla viivakoodeja. (Karhunen ym. 2004, 388.)

Lähetysmenu-ohjelmalla suoritetaan ns. ennakoajo laatutietojen perusteella eli käynnistetään keräyslista-ajo. Keräyslista tulostuu mallinumeron perusteella. Keräyslistan mukaan tavara kerätään viikkojärjestyksessä. Tuotetiedot luetaan keräyslistalta EAN-koodista lukulaitteella, jolloin kerääjä saa tiedon tarvitsemistaan tuotteista, jotka kuuluvat tilaukseen. Näiden tietojen avulla pakkaajat keräävät asiakkaan tilaaman koko-, väri- ja laatuvalikoiman. Kun kerääjä on kerännyt kaikki listalla olevat tuotteet, kuittaa hän listan kerätyksi keräysohjelmaan. (Koponen 10.4.2006; Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006.)

## 7 VARASTON TOIMINNAN OHJAUS

### 7.1 Varaston toiminnan ohjaustavat

Varaston toiminnanohjaus tarkoittaa sitä, että suunnitellaan töiden suoritusjärjestys ja tarkkaillaan suunnitelman toteutumista. Päämääränä on suunnata voimavarat oikein sekä ajallisesti että paikallisesti eli saada varasto toimimaan mahdollisimman tehokkaasti huolimatta kysynnän vaihteluista (Sartjärvi 1988, 76). Keskeisimpiä ohjaustapoja Teivaan (1993) mukaan ovat muun muassa tunnuslukujen seuranta (esim. kierto, palvelutaso ja koko), tilauserän koon optimointi sekä palvelutason seuraaminen esim. päivän aikana esiintyvien puutteiden kertoina, jälkitoimitusten tai ei ole -kirjausten määränä (Mäkelä & Mäntynen 1998, 14).



## 7.2 Varaston toiminnan ohjauksen ongelmia

Tehokasta varaston toimintaa hankaloittavat myyntikampanjat ja sesonkiruuhkat. Ennustettavissa tapauksissa voidaan varaston toimintaa tehostaa esimerkiksi tuotteiden sisäisillä siirroilla, kokoamalla tilaukset ennakkoon valmiiksi toimituseriksi ja sijoittamalla sesonkituotteet asianmukaisesti. Tavaran oikean sijoittamisen voi ratkaista vallitseva kysyntä, ennakkotilausten lukumäärä ja eri osastoiden välinen balanssi. Keräilyn tehokkuus vaikuttaa varaston tehokkuuteen. Tämän ohjaus pitäisi suorittaa ottaen huomioon tilaukset ja niiden kiireellisyys, varaston tilanne ja voimavarat. (Sartjärvi 1988, 78.)

Markkinoinnin ja jakelun kannalta on keskeistä, että varastojärjestelmä kykenee toimittamaan tuotteet palvelutavoitteen mukaisesti asiakkaalle. Tästä aiheutuu omat vaateensa ostojärjestelmälle ja myynti- ja ostojärjestelmien koordinaatiolle. Ostotoiminta hankkii tuotteet varastoon ja markkinointi myy nämä, minkä jälkeen jakelutoiminta suorittaa tilausten hoitamisen tuotteeksi asiakkaalle. Osto- ja markkinointitoiminnalla voi olla ristiriitaisia päämääriä keskenään. Tuotteita pitäisi olla jatkuvasti varastossa, mikä olisi edellytys luotettavuudelle, mutta taloudellisuusvaatimus edellyttää, että tuotteita on varastossa mahdollisimman vähän. Yrityksen johdon kontolle jää löytää kaikkia osapuolia tyydyttävä ratkaisu. (Sartjärvi 1988, 81 - 82.)

Nastolan logistiikkakeskukselle ongelmia aiheuttavat sesonkihuiput ja tuotannon ruuhkautuminen. Tiedonsiirrollisia ongelmia syntyy tiedonsiirtomenetelmistä. Tietoa siirretään edelleen paperilla, joka on hidasta. ATK-laitteistoa ei osata kaikkialla hyödyntää, vaikka ne ovat olemassa ja niissä on toimivia ohjelmistoja. Ehkäpä paikallaan olisi kurssitus tai opastus, mitä mahdollisuuksia on tehokkailla tietojärjestelmillä.

Pakkalistan epäselvyys aiheuttaa toiminnan hidastumista. Tulkitsemiseen uhrautuu melkoisesti aikaa. Sähköisessä muodossa oleva pakkalista olisi kaikin puolin nopeaa tiedonvälitystä eikä tarvitsisi enää mieltä, mitä mikäkin pakkalistassa

tarkoittaa. Kenties tulevaisuudessa, kun EDI-järjestelmä on laajemmin käytössä, voidaan pakkalistakin lähettää sähköisessä muodossa.

### 7.3 Tiedonsiirto yrityksessä sisäisesti

Logistisessa järjestelmässä tavaran mukana siirtyy myös siihen liittyvä tieto. Perinteisesti tieto on siirtynyt kuten tavara eri menetelmillä paikasta toiseen. (Sakki 2001, 192.) Yrityksen sisäisessä logistisessa prosessissa vaikeinta on siirtää tieto toimistosta fyysistä työtä tekevälle työntekijälle ja päinvastoin. Ongelmana on varastotyöntekijän suuri liikkuvuus suorittaessaan työtehtäväänsä. Työtehtävä otetaan vastaan tietyssä pisteessä ja työtehtävän aikana syntyy uutta tietoa, joka on kirjattava ylös. Tehty työ myös raportoidaan usein samassa pisteessä, josta tehtävä on saatu. Paperi toimii yhä hyvin tällaisessa työssä mutta paperinkäsittelyssä on kuitenkin myös omat raskuutensa, minkä takia on kehitetty uusia tekniikoita siirtää tietoa, kuten erilaisia tiedonkeruulaitteita. (Sakki 2001, 193.)

Nastolassa purkajat tekevät omat laskelmansa yleensä paperille purkaessaan kuormaa. Purkajat tarvitsevat myös pakkalista lajitellessaan tavaran varastoalueelle. Paperimuoto toimii tässä tapauksessa edelleen työntekijän liikkuvuuden takia parhaiten.

Launeen pääkonttorin ja Nastolan logistiikkakeskuksen välillä yhteyttä pidetään faksitse ja puhelimitse. Faksitse lähetetään asiapapereita ja puhelimitse sovitaan esimerkiksi konttien kuljetuksista varastolle. Kun pakkalista ja rahtikirja on yhdistetty, tuotantokoordinaattori vie alkuperäiset asiakirjat paperimuodossa varastokirjanpitäjille. Paperikopioita asiakirjoista tarvitsevat siis viimeisteltävien tuotteiden tuotantokoordinaattori, pakettituotteiden työnjohtaja, ohjaavat varastotyöntekijät sekä kontin purkajat. Iso osa tavaran vastaanottajan työstä koostuu paperien selvittelystä ja kopioinnista. Paperidokumentin määrää tulisi voida vähentää. Ehkä paperin skannaus ja lähettäminen sähköisesti sitä tarvitseville kopioinnin sijaan olisi vaivattomampaa, riippuen tietenkin kunkin henkilön ATK-taidoista.

Yritysten käytössä olevia tiedonsiirtovälineitä ovat intranet eli yrityksen oma sisäinen verkko ja ekstranet eli intranetin jatke, jonne pääsevät myös asiakkaat ja yhteistyökumppanit (Sakki 2001, 198). Excel-taulukko-ohjelmalla tehdään Nastolassa vastaanottoilmoitus tietokantaan. Kuten aiemmin mainittiin, tähän ohjelmaan on useilla henkilöillä vapaa pääsy. Jos kirjanpitäjän täytyisi päästä kirjamaan tietoja koneelle, ja joku toinen on lukemassa tiedostoa, ei kirjanpitoa voida suorittaa, ennen kuin toinen on sulkenut ohjelman. Tässä tapauksessa yrityksen oma sisäinen verkko estää tehokkaan ohjelman käytön. Nastolaan on kuitenkin tulossa muutoksia tietojärjestelmiin. (Akujärvi & Perenius 10.4.2006; Ylöstalo-Aulanne 8.5.2006.)

#### 7.4 Tuotteiden koodaus

Eräs tuotteiden yksilöintitekniikka on koodaus, jolla pyritään lyhentämään tunnistustekstiä ja helpottamaan tuotteen tunnistusta. Käytössä on ”kertova” koodi tai tunnistekoodi. ”Kertova” koodi käsittää jonkinlaisen lyhennetyn sanoman, joka edistää asioiden lajittelua ja käsittelyä. Informaatiotarpeen takia koodimerkinnästä tulee helposti pitkä, mikä lisää työmäärää käsin tehtävissä tallennuksissa ja rajoittaa sen teknistä käyttöaluetta. Tunnistekoodi on yleensä vain numeroita ja ei sellaisenaan ilmoita mitään. Se, mitä numero sisältää, on selitettävä numeroon liittyvässä tiedostossa. Numerokoodiin voidaan myös sisällyttää tietoa, jolloin kyseessä on ”kertova” koodi. (Sakki 2001, 187 - 188.)

Viivakoodi on optisista tunnistejärjestelmistä yleisin. Viivakoodi koostuu erilevyisistä mustista ja valkeista palkeista. Käytetyin viivakoodi on yksiulotteinen EAN-koodi. Tämä koostuu kahdestatoista numerosta ja tarkistusnumerosta. Viivakoodin optiseen lukemiseen käytetään esimerkiksi kynälukijaa, laserlukijaa, korttilukijaa tai kameralukijaa. Viivakoodin etuja ovat nopeus, tiedonkeruun virheettömyys, käyttämisen vaivattomuus, järjestelmän edullisuus sekä sen soveltuvuus eri järjestelmiin. (Hokkanen ym. 2002, 259 - 260.)

Rahtikirjaankin voisi liittää optisen tunnustekoodin. Vastaanottajalla voisi olla optinen lukulaite, jolla ”piipattaisiin” tietokoneen näytölle rahtikirjaan yhdistyvä pakkalista, jossa olisi sama koodi. Tietysti pakkalistan ja rahtikirjan täytyisi olla sähköisessä muodossa lähetettynä vastaanoton tietokoneelle. Näin koneelta voisi suoraan lukea tarvittavat tiedot ja lähettää asiakirjat eteenpäin sähköisessä muodossa. Ne, jotka tarvitsevat paperiversiot pakkalistasta, voisivat tulostaa ne itselleen.

## 8 YHTEENVETO

Työstä muodostui kuvaus yleisellä tasolla tavarantoimitusprosessista L-Fashion Groupin näkökulmasta. Toivon, että työni palvelisi logistiikkakeskuksen henkilökuntaa sekä muita toiminnassa mukana olevia tahoja avaamalla uusia näkökulmia tavarantoimitusketjusta. Työssä pääsin tutustumaan vaatetusalan kuljetuskäytäntöihin ja yrityksen varastoinnin menettelytapoihin. Tiedoista tulee olemaan jatkossa hyötyä tulevan työnkuvani puolesta työskennellessäni L-Fashion Groupissa, vaikka en varsinaisesti kuljetusten ja varastoinnin kanssa tekemisissä tule olemaankaan. Ymmärrän nyt paremmin asioiden taustoja, ja mitä vaikutuksia varaston toiminnoilla on koko firman toimintaan.

Varastotoiminnan kuvauksessa pitäydyin pakkalistan ympärillä tapahtuvien asioiden kuvaamisessa ja tiedonkulullisten epäkohtien huomioimisessa. Toivon, että päätelmäni ja havaintoni saisivat jonkinmoisen sysäyksen aikaiseksi parantaa tiedonkulullisia hidasteita ja ongelmatapauksia.

Pakkalistan ja rahtikirjan yhdistämisen helpottamiseksi en saanut paljoakaan aikaiseksi, koska aihe on itselleni sen verran tuntematon ja käytännön menettelyt vieraita. Lisätutkimusta asian hyväksi olisi syytä tehdä. Jotta pakkalistan ja rahtikirjan yhdistämistä helpotettaisiin, vaatii se useamman tahon – tavarantoimitus, tuontihuolitsijoiden, huolintafirman, ostotilausten tekijöiden sekä muiden

tilaus-toimitusprosessissa mukana olevien – yhteistyötä ja halua parantaa systeemiä.

Uuden pakkalistapohjan (LIITE 18), jota voitaisiin tarjota Kaukoidän valmistajille käytettäväksi, tein yhdistellen eri tuotantopaikkojen pakkalistojen hyviä ja toimivia elementtejä. Jos valmistaja ei halua ottaa pakkalistapohjaa sellaisenaan käyttöön, voi tätä käyttää ainakin pohjana, mistä voi poimia tiedot, kuinka vaadittava informaatio tulisi ilmoittaa pakkalistassa.

Työstä olisi voinut tehdä todella laajan. Tavarankuljettamiseen Kaukoidästä Suomeen liittyy valtavasti toimintoja ja tietoa. Tämä olisi hyvä aihe parityönä jatkaa tutkimusta, jos asioihin halutaan perehtyä syvällisemmin. Ihanteellisin parityö tämä olisi logistiikkaa ja vaatetustekniikkaa opiskelevalle parille.

## LÄHTEET

Julkaistut materiaalit:

Hokkanen, S., Karhunen, J & Luukkainen, M. 2002. Johdatus logistiseen ajatteluun. Kopijyvä Oy, Jyväskylä.

Järvi-Kääriäinen, T. & Leppänen-Turkula, A. 2002. Pakkaaminen – perustiedot pakkauksista ja pakkaamisesta. Hakapaino Oy, Helsinki.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2004. Kuljetukset ja varastointi – järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. WS Bookwell Oy.

Miettinen, P. 1993. Tuotannon ohjaus ja logistiikka. Painatuskeskus Oy, Helsinki.

Mustonen, J. & Pouri, R. 1994. Tehokkaaseen varastotoimintaan. Sky 2000. Forsan kirjapaino Oy.

Mäkelä, T. & Mäntynen, J. 1998. Kuljetukset logistiikan osana. 2. korjattu painos. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Liikenne- ja kuljetustekniikka, julkaisu 29. Tampere.

Pouri, J. 1983. Varastoinnin tekniikka. K.J. Gummerus Osakeyhtiön kirjapaino, Jyväskylä.

Sakki, J. 1999. Logistinen prosessi – Tilaus-toimitusketjun hallinta. 4. uudistettu painos. Jouni Sakki Oy, Espoo.

Sakki, J. 2001. Tilaus-toimitusketjun hallinta – Logistinen b to b prosessi. 5. uudistettu painos. Jouni Sakki Oy, Espoo.

Santala, J. 1989. Kauppamerenkulku ja satamatoiminnot. Amer-yhtymä Oy Weilin+Göös kirjapaino, Espoo.

Sartjärvi, T. 1988. Jakelutoiminta kilpailutekijänä. Länsi-Savo Oy, Mikkeli.

Satamien tavaravirrat, toimintakapasiteetti ja kehitystarpeet. 1998. Liikenneminstriön julkaisuja 28/98. Oy Edita Ab, Espoo.

Julkaisemattomat materiaalit:

L-fashion Group Oy, 2005. Delivery instructions for textiles/garments. L-Fashion Group.

Suulliset materiaalit:

Akujärvi, S. Osastokirjuri & Perenius, V. Lähetysuunnittelija. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560 Nastola. Haastattelu 25.1.2006.

Akujärvi, S. Osastokirjuri & Perenius, V. Lähetysuunnittelija. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560 Nastola. Haastattelu 10.4.2006.

Kokko, R. Työnjohtaja & Koponen, E. Tuotantokoordinaattori. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560 Nastola. Haastattelu 25.1.2006.

Koponen, E. Tuotantokoordinaattori. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560 Nastola. Haastattelu 10.4.2006.

Kukkola, S. Tuontihuolitsija. L-Fashion Group Oy, Linjakatu 5, 15501 Lahti. Haastattelu 30.1.2006.

Makkula, K. & Kuusisto, M. Wacon huolitsijat. Mannerheiminkatu 11, 15100  
Lahti. Keskustelu 10.2.2006.

Marttila, J. Tuotantopäällikkö. L-Fashion Group Oy, Linjakatu 5, 15501 Lahti.  
Keskustelu 10.4.2006.

Remonen, V. Tuotantokoordinaattori. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560  
Nastola. Haastattelu 25.1.2006.

Remonen, V. Tuotantokoordinaattori. L-Fashion Group Oy, Lankatie 6, 15560  
Nastola. 10.4.2006.

Ylöstalo-Aulanne, E. Tuotantokoordinaattori. L-Fashion Group Oy, Linjakatu 5,  
15501 Lahti. Keskustelu 8.5.2006.

Muut materiaalit:

DHL Finland [verkkodokumentti]. 2006 [viitattu 31.1.2006]. Saatavissa:  
[http://www.dhl.fi/publish/content/fi/fi/information/Common\\_Information.  
low.html](http://www.dhl.fi/publish/content/fi/fi/information/Common_Information_low.html).

Hafencity [verkkodokumentti]. 2006 [viitattu 20.5.2006]. Saatavissa:  
[http://www.hafencity.com/index.php?set\\_language=en&cccpage=ueberblic  
k\\_artikel&show=artikel&item=3](http://www.hafencity.com/index.php?set_language=en&cccpage=ueberblic<br/>k_artikel&show=artikel&item=3)

Incoterms 2000 [verkkodokumentti]. 2006 [viitattu 8.6.2006]. Saatavissa:  
[http://www.if-insurance.com/web/marine.nsf/noframes/  
FB69E3AE3F8D26A7C1256DC500392435/\\$FILE/Finnish.pdf](http://www.if-insurance.com/web/marine.nsf/noframes/<br/>FB69E3AE3F8D26A7C1256DC500392435/$FILE/Finnish.pdf)

Kukkola, S. 2006. Kysymyksiä päättötyöhön [sähköposti 6.2.2006].



Kukkola, S. 2006. Päättötyöasiaa [sähköposti 11.4.2006].

Kukkola, S. 2006. Päättötyöasiaa [sähköposti 8.6.2006].

L-Fashion Group [verkkodokumentti]. Lahti: L-Fashion Group Oy 2006  
[viitattu 13.2.2006]. Saatavissa: <http://www.luhta.fi/lfashion/luhta/luhtawww.nsf/vwpages/32E47FABB6FA5BF2C225709600380C1F?OpenDocument&Expand=1.1.2>

L-Fashion Group paransi tulostaan - liikevaihto laski [verkkodokumentti].  
ESS, 2006 [viitattu 7.5.2006].  
Saatavissa: <http://www.ess.fi/Article.jsp?article=89530>

L-Fashion Group vihdoon voitolle [verkkodokumentti]. ESS, 2005 [viitattu  
7.5.2006]. Saatavissa: <http://www.ess.fi/Article.jsp?article=37026>

Shipfoto [verkkodokumentti]. Sivua päivitetty: 2.10.2005 [viitattu 20.5.2006].  
Saatavissa: <http://www.shipfoto.co.uk/Container%20Photos.htm>

Siren, J. Logistiikkaluotsi [verkkodokumentti]. Tampere: Scc Viatek. Sivua vii-  
meksi päivitetty 1.6.2004 [viitattu 13.2.2006]. Saatavissa:  
<http://www.valoohjelma.fi/Logistiikkaluotsi.ppt#326,4,Dia 4>


Uusi Luhta tekee kaiken paitsi sarjatyön [verkkodokumentti]. ESS, 2005 [viitattu  
7.5.2006]. Saatavissa: <http://www.ess.fi/Article.jsp?article=9858>

Vientikeskus [verkkodokumentti]. 2006 [viitattu 21.5.2006]. Saatavissa:  
<http://www.vientikeskus.fi/17.html>

1. Laivaaja avaa remburssin eli siinä tapauksessa L-Fashion Group olisi laivaaja. Pitääkö paikkaansa?
2. Eli varaatteko te laivan ja kuljetuksen vai valmistaja?
3. Kuinka tavara toimitetaan valmistajalta satamaan?
4. Hoitaako valmistaja tämän itse vai kuuluuko tilaajalle?
5. Mitä eroa on proforma invoicella ja remburssilla?
6. Mikä tarkemmin ottaen proforma invoice on? Lähetetäänkö nämä paperit valmistajalle?
7. Mitkä paperit on oltava valmiina noin vuorokautta ennen kontin purkamista?
8. Meri-UPS viedään Hakkilaan. Mikä siellä on?
9. Jos säästö on alle 100 €, ei tavaraa laiteta tullin eli LN-varastoon. Mistä tämä säästö muodostuu?
10. Mitä tarkoittaa siirtolupa?
11. Mitä tarkoittaa passitus?
12. Keneltä tulee laivauslupapyyntö?
13. Kuka antaa luvan tavaran tuloon?
14. Meneekö ennakoilmoitus tullille?
15. Mikä on ETA?

Konossementti

LIITE 2

<b>Shipper</b> 		<b>DACHSER</b> Ocean Container Line <b>Bill of Lading /</b> <b>Express Cargo Bill</b> for Combined Transport or Port-to-Port Shipment non-negotiable unless made out to order Operated by: Kingwood Logistics Ltd. 18 <sup>th</sup> Floor, 625 King's Road North Point, Hong Kong <b>ORIGINAL</b>	
<b>Consignee</b> TO ORDER		Document-No.: CNBJS4651601001 Ref. 4651601001	
<b>Notify Party</b> L-FASHION GROUP OY/SPORT, ICEPEAK		<b>Delivery Agent</b> OY TAVATUR SHIPPING LTD P.O. BOX 91, 01511 VANTAA TEL:358 (0) 9 565 957 FINLAND. FAX:358 (0) 9 8255 6556	
Combined Transport - Place of Receipt XINGANG		Port of Loading XINGANG	
Vessel / Voyage No. CMA CGM PUCCINI V. NX188W		Port of Discharge HELSINKI	
Combined Transport - Place of Delivery HELSINKI		Port of Delivery HELSINKI	
Marks and Numbers Container No. / Seal No. ECMU 9080318 / C2822039 FSCU 6439978 / C2819543 TGHU 8650442 / C2730937 1519 CTNS		Description of Goods Pcks/Size/Type/ShpmType/Weight /Volume 433 40 HQ FCL-FCL 4825.00/ 50.358 521 40 HQ FCL-FCL 7721.90/ 50.235 565 40 HQ FCL-FCL 9716.50/ 58.771 22263.40KG 159.364CBM	
L-FASHION GROUP OY/ICEPEAK ORDER NO ART.NO COLOUR ASSORTMENT NO. ASSORTMENT TOTAL PCS DESTINATION FINAL DESTINATION CARTON NO		JANKETS VESTS TROUSERS	
"FREIGHT COLLECT" TOTAL: ONE THOUSAND FIVE HUNDRED NINETEEN CARTONS ONLY. Above particulars as declared by shipper unless declared otherwise!			
OCEANFREIGHT and CHARGES Rates, Weight and / or Measurement subject to correction		PREPAID COLLECT No. of Original Bills of Lading: 3 Freight Payable at: THREE Movement: FCL/FCL	
TOTAL AMOUNT DUE: COLLECT AS ARRANGED		IN WITNESS WHEREOF, the Carrier by its agents has signed the number of original Bills of Lading as stated above, all of the same tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.	
Carrier assumes liability for 6 Package(s) tendered by Merchant.		PLACE AND DATE OF ISSUE: BEIJING 01.01.2006 SHIPPED ON BOARD: 01.01.2006 Issued by: DACHSER FAR EAST LTD.	
Declared Cargo Value: if Merchant enters a value, Carrier's per Package limitation of liability shall not			

D096567

Instructions to shipper: This bill of lading is subject to the terms and conditions printed on the back hereof. It is not a receipt for the goods and does not constitute a contract of carriage. It is not negotiable unless made out to order. It is not a receipt for the goods and does not constitute a contract of carriage. It is not negotiable unless made out to order. It is not a receipt for the goods and does not constitute a contract of carriage. It is not negotiable unless made out to order.

Laivausvahvistus

LIITE 3

02/01 2005 14:40 FAX +358 9 4250 5499 MAERSK LOGISTICS/SAF + L-F/Lahti/muut 001/002

LN-1862 225,61 3/1 10/1

LOADING CONFIRMATION 02/01/06 Ref. 266520938 / MTU

TO:  
L-FASHION GROUP OY/FASHION  
SIRPA KUKKOLAFrom:  
MAERSK LOGISTICS FINLAND OY  
SATAMARADANKATU 1 E  
00510 HELSINKI  
Finland  
Tel. +358-9-4250 510  
Fax. +358-9-4250 5499

Shipper:

Consignee:  
L-FASHION GROUP OY/FASHIONPL 55  
FIN-15501 LAHTI

Place of receipt: SHANGHAI		ETD-Date 18/12/05
Port of loading: SHANGHAI	Ocean vessel - Voyage SAF HIMALAYA/0602	ETD-Date 18/12/05
Port of discharge: BREMERHAVEN		ETA-Date 14/01/06
Final destination: HELSINKI KTL	Feeder - Voyage MAERSK ROSCOFF/0605	ETA-Date 25/01/06

Reference: C/S SGH534020

Marks and numbers	Quantity and Description of goods	
CTXU504876-0 20'DC CFS/CY OSUUS 11% LTH 89%	43 CT MIESTEN TAKKI	
		YHT 688,0 kg 2,930 cbm

YOUR SHIPMENT IS EXPECTED TO ARRIVE ACCORDING TO ABOVE MENTIONED SHIPPING SCHEDULE. WE WILL RE-CONFIRM THE SHIPMENT UPON ARRIVAL.

THE SHIPMENT WILL BE RELEASED AGAINST ORIGINAL BILLS OF LADING.  
SGH0484470MAERSK LOGISTICS FINLAND OY  
MERVI TURKKI  
TEL: 09-4250 5414


## Saapumisilmoitus

LIITE 4

13/01 '06 12:46 FAX 03 781 9254

WACO FINLAND OY LAHTI

WU01

<input checked="" type="checkbox"/> SAAPUMISILMOITUS AVIS		<input type="checkbox"/> KELPAA VALTAKIRJAKSI GILTIG SOM FULLMAKT		VIITE REF.	
Myyjä Säljare		Päivämäärä Datum		T06101095	
		13.01.2006		Ulkomaankupun viitenumero Urinkeständets referansnummer	
				Y 0149158-5 ref.00184	
Vastaanottaja Mottagare		Tullin luottotunnus Tullens kreditnummer		8501-9	
L-FASHION GROUP OY / ICE PEAK PL 55 15501 LAHTI		Tavaranhaltijan nimi ja osoite Varuhavarens namn och adress L-FASHION GROUP OY 1733 PL 55 15501 LAHTI			
Toimitusosoite Leveransadress		Lähtymämaa Avsändningsland		Tuontiläven numero Import tillstånd nr	
L-FASHION GROUP OY LANKATIE 6 15560 NASTOLA		China			
Kuluneuvo, kans. Fordon, nat. kon.no nr		Alkuperämaa Ursprungland		Tuontiliikkeen numero Importlovens nr	
3x40'HC		China			
CMA CGM PUCCINI		Tuontipäivä Införskeddag		Brutto Br-vikt	
		2006-02-2006		22263,4	
Kont. Cont.		Lähtymäpaikka Avsändningsort		Tilavuus Volym	
		XINGANG		159,364 CBM	
Reiäntyyppi. Gränsöverg. ort stodid kod		Määräyksiköt Destinationsort		Levamaatti Pakmoter	
HELSINKI LANSIFIOA		FI001803		0 LDM	
Toimitusehto Leveransvillkor		Rahdipaino Fraktvikt		22300 KG	
FOB XINGANG					
Merkki ja numerot Märke och nummer		Kolliluku ja -tyy ja sekä kaupanimitys Kolliansal och -art samt handelsbenämning			
3 x 40'HC 1519 CTNS EMCU908031-8 FSCU643997-8 TGHU865044-2		JACKETS, VESTS, TROUSERS LN-1872 JUKU 8/2 KE -1- KE -1- 7/2 TO TULLITAVARAA			
Lisätietoja Tilläggsinformation					
ENNAKKOILMOITUS					
LUOVUTUS ORIGINAALI KONOSSEMENTTIA VASTAAN.					
ASIAA HOITAA Miika Kuusisto Puh:+35837819250 Fax:+35837819254 BEHANDLAS AV					

Allt språk utöver det som anges i denna försändelse ska översättas till svenska. Alla språk utöver det som anges i denna försändelse ska översättas till svenska. Alla språk utöver det som anges i denna försändelse ska översättas till svenska. Alla språk utöver det som anges i denna försändelse ska översättas till svenska.

Kaksi toimitusilmoitus tarvitaan voimassa olevien Puhjetietojen Sääntöjen mukaan. Kaksi toimitusilmoitus tarvitaan voimassa olevien Puhjetietojen Sääntöjen mukaan. Kaksi toimitusilmoitus tarvitaan voimassa olevien Puhjetietojen Sääntöjen mukaan. Kaksi toimitusilmoitus tarvitaan voimassa olevien Puhjetietojen Sääntöjen mukaan.

Luvuissamme lähtymään seuraava asiakas vastaan.  
Förutgående utlämnas mot följande dokument:

Allup.bl.  Parån kultti  
Orig.bl.  Bankvittio

Tullista vasten pyydämme lähettämään seuraavat asiakirjat:  
För förutgående av utlämnande gode ber vi Er skicka följande dokument:

Tuontitavaran tullautentimointi  
Importvärdsblankett  Kuopelasku 2 kpl  
 Pakkilaista  Faktura 2 st.  
 Tuontiliikkeen  
importioensa

Lähtely on tuluttava välittömästi. Godset blir förtullade senast.

Tarvitavat asiakirjat pyydämme lähettämään viimeistään kolme työpäivää ennen välittömää tuloutusta.  
Nödiga dokument ber vi Er skicka oss tre arbetsdagar före alets förtullningsdagen.

WORLD AIR CARGO ORGANISATION FINLAND OY  
P.O. BOX 172, MANTTAALATIE 8 MANTTALAIVÄGEN  
FIN-01511 VANTAA VANDA, FINLAND  
Y-TUNNUS / FO-NUMMER 10520173

TEL +358 9 825 561  
FAX +358 9 825 6500

## Luovutuspäätös

## LIITE 5



## LUOVUTUSPÄÄTÖS

1 / 1

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Myyjä [REDACTED]		CN		Tullausnumero 1 06002 06030 0007 00	Luovutuspäivä 30.01.2006
Tavaranhaltija L-Fashion Group Oy	nro FI0149158-5T0001	Tulopäivä 28.01.2006	Hyväksymispäivä 30.01.2006	Veropäivä 30.01.2006	
Linjakatu 5 15100 Lahti		Vite 060364	Koliiluku 1517		
		Lisäviite LFG060364-01-SK	Bruttopaino (kg) 7157		
		Tullivelallinen L-Fashion Group Oy			
Asiamies L-Fashion Group Oy	nro FI0149158-5T0001	S	Kuljetusväline NOVA		
Linjakatu 5 15100 Lahti SIRPA KUKKOLA 03-8221233		Sijaintipaikka Länsisataman tulli			
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja MNS 0/263185		Majakkakuja 00180 HELSINKI			
		Vakuudesta varattu osuus (%) 41,33			
Järj. nro	Tavaran koodi/ Lisäkoodi	Menettely/ Tullikohtelu	Tavaraerän tunnistetiedot		
1	6210400000	4000 999 1011 100	1517 CT MIESTEN JA POIKIEN SADEASU ICEPEAK INBU513963-6		
2	6210500000	4000 999 1011 100	NAISTEN JA TYTTÖJEN SADEASU		
3	6505909000	4000 999 1011 100	SADEPÄÄHINE		
Lisätietoja / Huomauksia					
Tulliipiiri, toimipaikka ja osoite Eteläinen tullipiiri Lahden tulli Lahti Jussilankatu 4 15680 LAHTI puh. 020 492 3910 faksi 020 492 3944 Käsittelijä edituonti					

Tullilomake nro 111s - 02

## Tullauspäätös

## LIITE 6


**TULLI**  
 TULL · CUSTOMS

## TULLAUSPÄÄTÖS/LASKU

1/1

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Myyjä [REDACTED]		CN		Tullausnumero 1 06002 06030 0007 00		Tullauspäivä 30.01.2006	
Postitusosoite L-Fashion Group Oy		Tulopäivä 28.01.2006		Hyväksymispäivä 30.01.2006		Veropäivä 30.01.2006	
Linjakatu 5 15100 Lahti		Viite 060364		Lisäviite LFG060364-01-SK		Tullivelallinen L-Fashion Group Oy	
Asiamies L-Fashion Group Oy		Tavaranhaltija L-Fashion Group Oy		nro FI0149158-5T0001			
Linjakatu 5 15100 Lahti		nro FI0149158-5T0001		S			
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja MNS 0/263185				Vakuudesta varattu osuus (%) 41,33			
Järj. nro	Tavaran koodi/ Lisäkoodi	Menettely/ Tullikohtelu	Verolaji	Veron peruste	Yks.	Verokanta	Veron määrä (€)
1	6210400000	4000 999 1011 100	100 700	[REDACTED]	EUR	12,00 %	[REDACTED]
2	6210500000	4000 999 1011 100	100 700	[REDACTED]	EUR	12,00 % 22,00 %	[REDACTED]
3	6505909000	4000 999 1011 100	100 700	[REDACTED]	EUR	2,70 % 22,00 %	[REDACTED]
100 TULLI 12645,66							
700 ALV 26207,77						Yhteensä [REDACTED]	
Lisätietoja / Huomautuksia							
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite Eteläinen tullipiiri Lahden tulli Lahti Jussilankatu 4 15680 LAHTI puh. 020 492 3910 faksi 020 492 3944 Käsittelijä edituonti				Eräpäivä 03.03.2006		Maksettava määrä [REDACTED]	
				Maksuviite [REDACTED]			
				Tilinnumero [REDACTED]			

## Valitusosoitus

Tähän päätökseen tyytymätön saa hakea siihen muutosta välittämällä Helsingin hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella. Valitus on tehtävä kolmen vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiannosta.

Valituskielelmä on toimittava valitusajassa päätöksen tehneeseen tullitoimipaikkaan. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähettää välityksellä. Postitse lähetetyn valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen tullitoimipaikan aukioloajan päättymistä. Tullitoimipaikan aukioloaika päättyy kello 16.15.

## Valituskielelmä on ilmoitettava

- valittajan nimi ja kotikunta

- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa

- päätös, johon haetaan muutosta

- mitä kohdan päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi

- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.

Valittajan, läheisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskielelmä. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen läheinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on muu henkilö, on valituskielimässä mainittava myös tämän nimi ja kotikunta.

Valituskielimässä on liitettävä

- tämä päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä

- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen, jollei hän ole asianajaja tai yleinen oikeusavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.

Tullilomake nro 112s - 02

## Saapumisilmoitus

LIITE 7

*ATTN: SIRPA 2204/15 - 1210*

SAAPUMISILMOITUS AVIS  KELPAA VALTAKIRJAKSI GILTIG SOM FULLMAKT *3/1* VIITE REF. *080364*

Myyjä Sijainti		Päivämäärä Datum	
HEBEI SHENGLUN I/E SHENGLUN BLDG NO.499 WEST HAPIN 1000 HEBEI CN		18.01.2006 I06101116	
Vastaanottaja Mottagare		Ulkomaankaupan viitenumero Utrikeshandelns referensnummer	
L-FASHION GROUP OY PL 55 15501 LAHTI FI		Y 0149158-5 00165 <i>ALA 30/1</i>	
Toimitusosoite Leveransadress		Tullin luottotunnus Tullens kreditnummer	
L-FASHION GROUP OY LANKATIE 6 15560 NASTOLA		8501-9	
Kulkuvuoro, kons. Fordon, nat. kont. nr		Tavaranhänkin nimi ja osoite Varuhaverens namn och adress	
INBU 513963-6		L-FASHION GROUP OY 1733 PL 55 15501 LAHTI	
Kont. Cont. <input checked="" type="checkbox"/>		Lähtymämaa Avsändningsland	
<i>NOVA</i>		China	
Tulo/Ankomstnr		Tuontiluvun numero Import tillstånd nr	
28.01.2006			
Tuontipäivä införseldag		Aikaperämaa Ursprungsländ	
31.01.2006		Tuontiliikkeen numero Importlicens nr	
Lähtöpaikka Avsändningsort		Brutto paino Br-vikt	
XINGANG		7157 KG	
Reittiyht. Gårdsöversigt, ort-koodi-kod		Tilavuus Volym	
HELSINKI LÄNSIFIOA		54,69 CBM	
Toimitusohje Leveransvillkor		Läpiviikkotilavuus Pakkemetri	
FOB XINGANG		0 LDM	
Merkki ja numerot Märken och nummer		Rahti paino Fraktvikt	
INBU 513963-6 1x40'DC 1517 CTNS MENS RAINSET ref.00165		7200 KG	
Kallioleku ja taji sekä kaupanimitys Kallioleku och taji samt handelsbenämning			
TULLITAVARAA			
Lisätietoja Tilleggsinformation			
ENNAKKOILMOITUS			
LUOVUTUS ORIGINAALIA VASTAAN.			
ASIAA HOITAA Miika Kuusisto Puh:+35837819250 Fax:+35837819254 BEHANDLAS AV			

Lisätietoja tilauksen seurauksena esitettävien asiakirjojen vastaanottamisesta  
För ytterligare uppgifter om tilläggsdokument.

Akkup. Orig.  Pankin kuitit / Bankkvitto

Tulleista varten pyydämme lähettämään seuraavat asiakirjat:  
För fraktning av ovanstående gods bör vi få sådana följande dokument:

Tuontiluvun kulkuselvitys / Importvärdetillstånd  Kaupparekvi 2 kpl / Faktura 2 st.  
 Painoluvut / Packlist  Tullitiliinssi / Importlicens

Lisätietoja tilauksen seurauksena esitettävien asiakirjojen vastaanottamisesta  
För ytterligare uppgifter om tilläggsdokument.

Tulleista varten pyydämme lähettämään seuraavat asiakirjat:  
För fraktning av ovanstående gods bör vi få sådana följande dokument:

WORLD AIR CARGO ORGANISATION FINLAND OY  
P.O. BOX 173, MANTTAALIE & MANTTALA SVÄGEN  
FIN-01611 VANTAA VANDA, FINLAND  
Y-TUNNUS / FO-NUMMER 10520:73  
TEL +358 9 825 561  
FAX +358 9 825 6500



Kauppalasku

LIITE 8

**COMMERCIAL INVOICE**






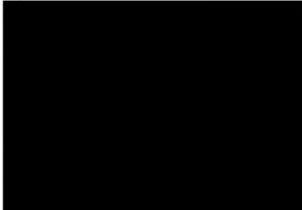
**Consignee:** L-FASHION GROUP OY/FASHION **Page:** 1/1  
 P.O. BOX 55 **Date:** 25-APR-2006  
 FIN-15501,LAHTI,FINLAND **Invoice No.:** LN/0640/06  
**Forwarder:** MAERSK LOGISTICS  
**Departure Date:** 02-MAY-2006 **Country of Origin:** CHINA  
**Destination:** FROM SHENZHEN,CHINA TO HELSINKI, **No.of Package:** 43 CARTONS  
 FINLAND BY SEA **Payment Term:** BY IRREVOCABLE L/C  
**FCR No.** YAT1297822 **DT.** 28.04.06 **Basis of Price:** FOB SHENZHEN PER PIECE  
**L/C No.** 101-01-0338652-X **DT.** 14.03.06  
**Order No.** T00693

<i>Shipping Mark</i>	<i>Description</i>	<i>Quantity PCS</i>	<i>Unit Price EUR</i>	<i>Amount EUR</i>
DESTINATION: L-FASHION GROUP OY/STORY ORDER NO: 2-42371437 STYLE NAME/NO: 2-42371437H COLOUR: SIZE: QUANTITY: CARTON NO:	LADIES' 55%SILK 45%COTTON KNITTED CARDIGAN	235	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
-ORDER NO: 2-42372437- STYLE NAME/NO: 2-42372437H	LADIES' 55%SILK 45%COTTON KNITTED CARDIGAN	363	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
-ORDER NO: 2-42373437- STYLE NAME/NO: 2-42373437H	LADIES' 55%SILK 45%COTTON KNITTED PULLOVER	378	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
-ORDER NO:2-42370437- STYLE NAME/NO: 2-42370437H	LADIES' 55%SILK 45%COTTON KNITTED PULLOVER	575	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
-ORDER NO:2-42364437- STYLE NAME/NO: 2-42364437H	LADIES' 55%SILK 45%COTTON KNITTED PULLOVER	190	€ [REDACTED]	€ [REDACTED]
			<b>TOTAL:</b>	€ [REDACTED]
<b>TOTAL:</b> [REDACTED]				

TTL GRS.WT.:372.4 KGS  
 TTL NET.WT.: 321.5 KGS  
 TTL CTN.: 43  
 TTL M3: 2.539

Proforma lasku

LIITE 9

PROFORMA INVOICE							
Proforma Invoice No.CT/LFG/012/2005			Date:18.11.2005	Exporter Ref: LT-2-2005			
<b>BENEFICIARY</b>			<b>ADVISING BANK</b>				
			STATE BANK OF TRANVANCORE VIJAYAPURAM BRANCH LAKSHMI GARDEN, KANGAYAM ROAD, TIRUPUR-641 604, SOUTH INDIA SWIFT : SBTR IN BB XXX TELEX : 0858 8767 TSBT IN PHONE : 0421 - 2427890 FAX : 0421 - 2420188 E-MAIL : vijayapuram@sbt.co.in				
			<b>TERMS</b>				
L-FASHION GROUP OY / LUTHA P.O.BOX 55 FIN-15501 LAHTI FINLAND TAT NO.01491585			LC AT SIGHT DELIVERY DATE:30.12.2005				
			<b>TOTAL VALUE: 66492,90</b>				
ORDER NO	STYLE NO.	DESCRIPTION	QTY.PCS	FOB RATE EURO	TOTAL EURO		
90093	39 804 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES SHORTS	774				
90029	39 805 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES PANTS AIR	290				
90030	39 805 315 LW	100% COTTON KNITTED LADIES PANTS AIR	860				
90152	39 805 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES PANTS	895				
90207	39 805 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES PANTS	500				
90022	39 314 315 LW	100% COTTON KNITTED LADIES SHORTS AIR	1950				
90021	39 314 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES SHORTS AIR	391				
90082	39 314 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES SHORTS AIR	2349				
90199	39 314 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES SHORTS	580				
90090	39 515 315 L	100% COTTON KNITTED MENS T-SHIRT	234				
90091	39 516 315 L	100% COTTON KNITTED MENS COLLAR SHIRT	230				
90200	39 315 315 L	100% COTTON KNITTED LADIES COLLAR SHIRT	500				
TOTAL							
<b>L/C TERMS &amp; CONDITIONS:</b>							
1) Irrevocable Letter of Credit payable AT SIGHT							
2) Partial & Transhipment to be allowed							
3) Transferable L/C							
4) Value & quantity should accommodate (+) or (-) 5%							
5) Negotiable within 21 days from the date of shipment.							
6) Freely Negotiable by any Bank in Tirupur, India - Very Important clause.							
7) Mode of shipment - By SEA / AIR							
8) Third Party documents acceptable.							
9) Beneficiary							
							

## Tavaran vastaanotto:

- 1) Työnkuva ja ammattinimike?
- 2) Mitä kaikkea Nastolan varastolla sisältyy laiturityöhön?
- 3) Miten saapuneet tavarat kartoitetaan?
- 4) Minkälainen logiikka on kartonkien lajittelussa varastoon?
- 5) Kuinka tapahtuu purkuluvan antaminen?
- 6) Kuinka tapahtuu pakkalistan ja rahtikirjan yhdistäminen kappalemäärällä ja laatutiedolla?
- 7) Kuinka tarkastetaan kollien määrä?
- 8) Kuinka usein tulee huonokuntoista tai vajaamääräistä tavaraa? Kuinka näiden kanssa toimitaan? Kuinka ne merkitään varastokirjanpitoon?
- 9) Miten arkistoidaan rahtikirjat ja pakkalostat ym. asiapaperit?
- 10) Mitä tarkoittaa mahdollisen ennakkotulon teko tietojärjestelmään ja kuinka se tehdään?
- 11) Kuinka Nastolassa käsitetään vastaanottotyö? (Onko tämä kirjanpitäjien työ?)
- 12) Tapahtuuko jälkitoimituksia kuinka paljon? Kuinka niiden kanssa toimitaan?
- 13) Miten tehdään vastaanottoilmoitus? (Tai tehdäänkö? Onko tällä toista nimeä?)

## Kirjanpito:

- 1) Työnkuva ja ammattinimike?
- 2) Mitä ohjelmaa käytätte varastokirjanpidossa?
- 3) Ketkä kaikki pääsevät kirjanpito-ohjelmaa käyttämään ja/tai seuraamaan?
- 4) Kuinka asiapaperit taltioidaan varastokirjanpidon jälkeen?
- 5) Onko papereilla käyttöä vielä koneelle kirjaamisen jälkeen? Jos on, kuka niitä vielä tarvitsee?

- 6) Kirjatuista laaduista tehdään lista. Mitä käyttöä sillä on myöhemmin? Kuka tarvitsee?
- 7) Mitä tarkoittaa vapaat tavarat?
- 8) Mistä tulevat sanat Nasva ja Nasto? Mitä ne ovat? Mitä näillä tiedostoilla tehdään? Kuka niitä tarvitsee?
- 9) Mitä seurauksia tulee, kun tuotteita on alettu pakkaamaan tai viimeistelemään ennen koneelle kirjaamista? Miten tilanne korjataan? Mistä tämä johtuu?
- 10) Miksei laatikoihin pakattavaa tavaraa voida myös viivakoodata?

#### Työnjohto:

- 1) Työnkuva ja ammattinimike?
- 2) Vastuualue?
- 3) Mitä asiapapereita tavarantoimittajan vastaanottaja kopioi teille vastaanoton yhteydessä?
- 4) Mitä tietoa tarvitset papereista?
- 5) Kuinka talletat asiapaperit? Onko niillä mahdollisesti myöhempää käyttöä? Jos on, mihin niitä vielä tarvitaan?
- 6) Onko pakkalista tässä sama kuin lähetyslista? Jos ei, mikä ero niillä on mielestäsi?
- 7) Ketkä kaikki tarvitsevat pakkalista Nastolassa?
- 8) Mitä muita papereita varastotyössä tarvitaan ja mihin tarkoituksiin?
- 9) Mitä tietoa tarvitaan keräyslistan laadintaa varten?
- 10) Kuittaako kerääjä pakkaamiaan tuotteitaan jotenkin? Vai onko kuittaus ns. hoidettu jo keräyslistaa tehtäessä?
- 11) Onko Nastolan varasto mielestäsi kauttakulkuvarasto vai kuinka kuvailisit sitä?
- 12) Mikä on ohjaavan varastotyöntekijän työnkuva?
- 13) Mihin hän tarvitsee pakkalista?

Pakkalista

LIITE 11

Packing List

L-FASHION GROUP OY / SPORT  
 P.O. BOX 55  
 FIN-15501 LAHTI  
 FINLAND

Style No :- 39 803 314L  
 Order No :- 90096  
 Order Qty :- 1135 pcs

INVOICE NO & DATE : RJKL/EXP/00129/2005-06 06.12.2005

CTN NO	COLOUR	32	34	36	38	40	42	44	46	48	PCS/CTN	TTL / PCS
1	31 Aqua				12	1			1		14	34
	98 White			3	10						13	
	03 Khaki						2	4		1	7	
2	31 Aqua					37		3			40	40
3	31 Aqua					2	38				40	40
4	31 Aqua						8	32			40	40
5	31 Aqua				3					3	40	40
6	47 Orange		2	14	24						40	40
7	47 Orange				4	29	7				40	40
8	47 Orange						22	17	1		40	40
	47 Orange					3	2	5	10		20	40
9	50 Green		1	8	2				7	2	20	
10	50 Green						5	23	4		32	32
11	50 Green					35		5			40	40
12	50 Green						40				40	40
13	61Pink		4	17		17	2				40	40
	61Pink	4					13	7	4		28	40
14	67 Fushia		12							12	40	
15	67 Fushia		4	36							40	40
16	67 Fushia			36	4						40	40
17	67 Fushia				40						40	40
18	67 Fushia				40						40	40
19	67 Fushia				4	36					40	40
20	67 Fushia	1			1	28	10				40	40
21	67 Fushia						40				40	40
22	98 White		10								10	40
	67 Fushia	2					17	11			30	
23	98 White			4	6	10	6	1	13		40	40
24	98 White						40				40	40
Grand total												946

Total pcs :-	1135 Pcs
Gross Wt :-	10.600 Kgs
Net Wt :-	9.400 Kgs
Total CTNS :-	24 Cartons
CARTON DIEMENSION	
22x13x9.5 LBH / Inches	

24 krt  
W

4 krt, 32 krt 19-01-2006  
 Hki 12/1,  
 (VAROVA)

For R. J. Knitwears Limited

*[Signature]*  
 Authorised Signatory

Kaikki tulla tho!



Rahtikirja

LIITE 12

RAHTIKIRJA FRAKTSEDEL					
Lähetäjä Avsändare	Asiakasno Kundnr	Päivämäärä Datum	Numero Nummer		
MAERSK LOGISTICS FINLAND OY		06/04/06	522531		
SATAMARADANKATU 1 E 00510 HELSINKI	Sopimuksen Avtalsnr	Lähetäjän viite Avsändarens referens	Vastaanottajan viite Mottagarens referens		
		266522531 / MTU	MERVI TURKKI / 09-4250 5414		
Vastaanottaja Mottagare	Asiakasno Kundnr	Rahdinkuljettaja ja / tai Huoltaja Transportföretag och / eller Speditör			
L-FASHION GROUP OY/ICEPEAK		TRANSPORT			
PL 55 FIN-15501 LAHTI	Sopimuksen Avtalsnr				
Tavaran toimitusosoite Godeets leveransadress					
L-FASHION GROUP OY/ICEPEAK LANKATIE 6 15560 NASTOLA					
Lähtö- ja laastauspaikka Aves och lastningsp.	(Lähtöas., raide Avsändningsst., spår)	Toimitusluokke Leveransklausul			
VANTAA	DHL TERMINAALI				
Määräpaikka Bestämmelesort	(Määräas., raide Bestämmelesort., spår)	Rahdinmaksaja Frakttalare	Asiakasno Kundnr		
NASTOLA	LANKATIE 6	L-FASHION GROUP OY/ICEPEAK			
		FIN-15501 LAHTI	Sopimuksen Avtalsnr		
Merkki / nro Märke / nr	Kollifuku ja -laji Kollifuktal och -slag	Sisältö, ulkomitat ja VAK-merkinnät Innehåll, yttarmått och ADR-annmärkingar	(Koodi) (Kod)	Brutto, kg	Tilavuus, m3 Volym
155-0067 9862	290 CT	MIESTEN/NAISTEN HOUSUT		2939,0	17,84
Vaihtokelpoinen FIN - lava, kpl Godk. FIN -pail,ei	Kollit yht. Kollifuktal tot.	Lavametrit Flakmetrer	Brutto yht. total, kg	Rahditusp. Fraktvikt	
	290		2939,0		
Kuljetusohjeet Transportinstruktioner	Jälkivaatimus, makuvrite Bet. ref. för efterkrav				
** TULLATTU **	Jälkivaatimus, tillrno Kontant för efterkrav				
Muut tiedot Tilläggsuppgifter	Jälkivaat. Efterkrav				
04/04/06 BCS3662 DHL TERMINAALI TULLIMIEHENTIE 10, 01530 VANTAA	Rahhti Frakt				
	Lisä! Extra avgift				
	+ Av. Moms				
Varaukset Förbehåll	Käteinen yht. Kontant tot.				
	Käteismaksu, pvm paikka ja kuitaus Kontant/betalning, datum, ort och kvittering				
1	2	3	4	5	6
Vastaanottaja, pvm, aika ja allekirjoitus Mottagare, datum, tid och underskrift	Kuljettaja, pvm, aika ja allekirjoitus Chaufför, datum, tid och underskrift			Lähetäjä, pvm ja allekirjoitus Avsändare, datum och underskrift	
				06/04/06 MAERSK LOGISTICS	
				MERVI TURKKI	

Pakkalista

LIITE 13

TO: L-FASHION GROUP OY/ICEPEAK		箱单		INVOICE NO.:		BP05119	
PL 55		PACKING LIST		DATE:		DEC.29,2006	
15501 LAHTI, FINLAND				S/C NO.:		TT0533	
LOADPORT: XINGANG		VIA:		DESTINATION:		HELSINKI	
PAYMENT: L/C		119-01-0054529-S					
CASE NO.	PACKAGES	DESCRIPTION&SPECIFICATION	QUANTITY	G.W.(KGS)	N.W.(KGS)	VOL.(CBM)	
		VESTS					
	143 CTNS	9/58950510 ORDER:87129	4520 PCS	412.3	264.4	14.497	
	44 CTNS	9/58950510 ORDER:87338	1376 PCS	358	229	4.447	
	1 CTNS	9/58950510 ORDER:87071	8 PCS	5.9	2.7	0.034	
	21 CTNS	9/58950510 ORDER:87133	728 PCS	327.3	247.5	2.765	
	4 CTNS	9/58950510 ORDER:88808	112 PCS	60.8	38.2	0.364	
	1 CTNS	9/58950510 ORDER:88883	8 PCS	5.9	2.7	0.033	
	21 CTNS	9/58950510 ORDER:88082	672 PCS	354.9	228.9	2.17	
	1 CTNS	9/58950510XV ORDER:86646	26 PCS	12	8.8	0.077	
		TROUSERS					
	47 CTNS	9/54039531QC ORDER:87292	1120 PCS	587.5	493.5	4.08	
	9 CTNS	9/54039543QB ORDER:88707	208 PCS	112.5	94.5	0.58	
TOTAL:	1519CTNS		35783 PCS	22263.4 KGS	17749.6 KGS	159.364CBM	

MARKS: L-FASHION GROUP OY/ ICEPEAK  
 ORDER NO  
 ART. NO  
 COLOUR  
 ASSORTMENT. NO.  
 ASSORTMENT  
 TOTAL PCS  
 DESTINATION  
 FINAL DESTINATION  
 CARTON NO

PI-4

THE SHANGHAI FREE TRADE ZONE  
 上海自由贸易区  
 上海外高桥保税区  
 上海外高桥保税区

Pakkalista

LIITE 14

## PACKING LIST :050296A(2)

Conf No. 6/03020

ORDER NO.:9-19725119

Date : 22/01/2006

SHIPPING MARKS:DESTINATION: L-FASHION GROUP OYRIL'S  
LAHTI/F.

ORDER NO.: 9-19725119

ART.NO/STYLE: ESTRID 9-19725119 F2

COLOUR

SIZE

TOTAL PCS

CARTON NO.: 1-10

VUOKO REMOVED  
(2 SILVA)

CTN. NO.	COLOUR	SIZE				TTL PCS	G.W. N.W.		MEASUREMENT (CM)
		S	M	L	XL		(KGS)	(KGS)	
1	010 WHITE		16			=16PCS	7.2	6.7	43x29x32
2	010 WHITE	11	5			=16PCS	6.8	6.3	43x29x32
3	530 GREEN	5	11			=16PCS	6.9	6.4	43x29x32
4	420 YELLOW	5	10			=15PCS	6.6	6.1	43x29x32
5	420 YELLOW			10	5	=15PCS	7.4	6.8	48x31x32
6	530 GREEN			11	5	=16PCS	7.8	7.2	48x31x32
7	010 WHITE			17		=17PCS	8.2	7.6	48x31x32
8	010 WHITE				15	=15PCS	7.6	7	48x31x32
9	010 WHITE			5					
	990 BLACK				9	4 =18PCS	8.8	8.2	48x31x32
10	990 BLACK	4	8			=12PCS	5.6	5.1	48x31x24
						=156PCS			

<< BREAKDOWN >>	S	M	L	XL	TTL QTY
010 WHITE	11	21	22	15	69
420 YELLOW	5	10	10	5	30
530 GREEN	5	11	11	5	32
990 BLACK	4	8	9	4	25
TTL =	25	50	52	29	156PCS

TOTAL G. W. : 72.90 KGS

TOTAL N. W. : 67.40 KGS

TOTAL MEAS. : 0.43 CBMS

- THE END -



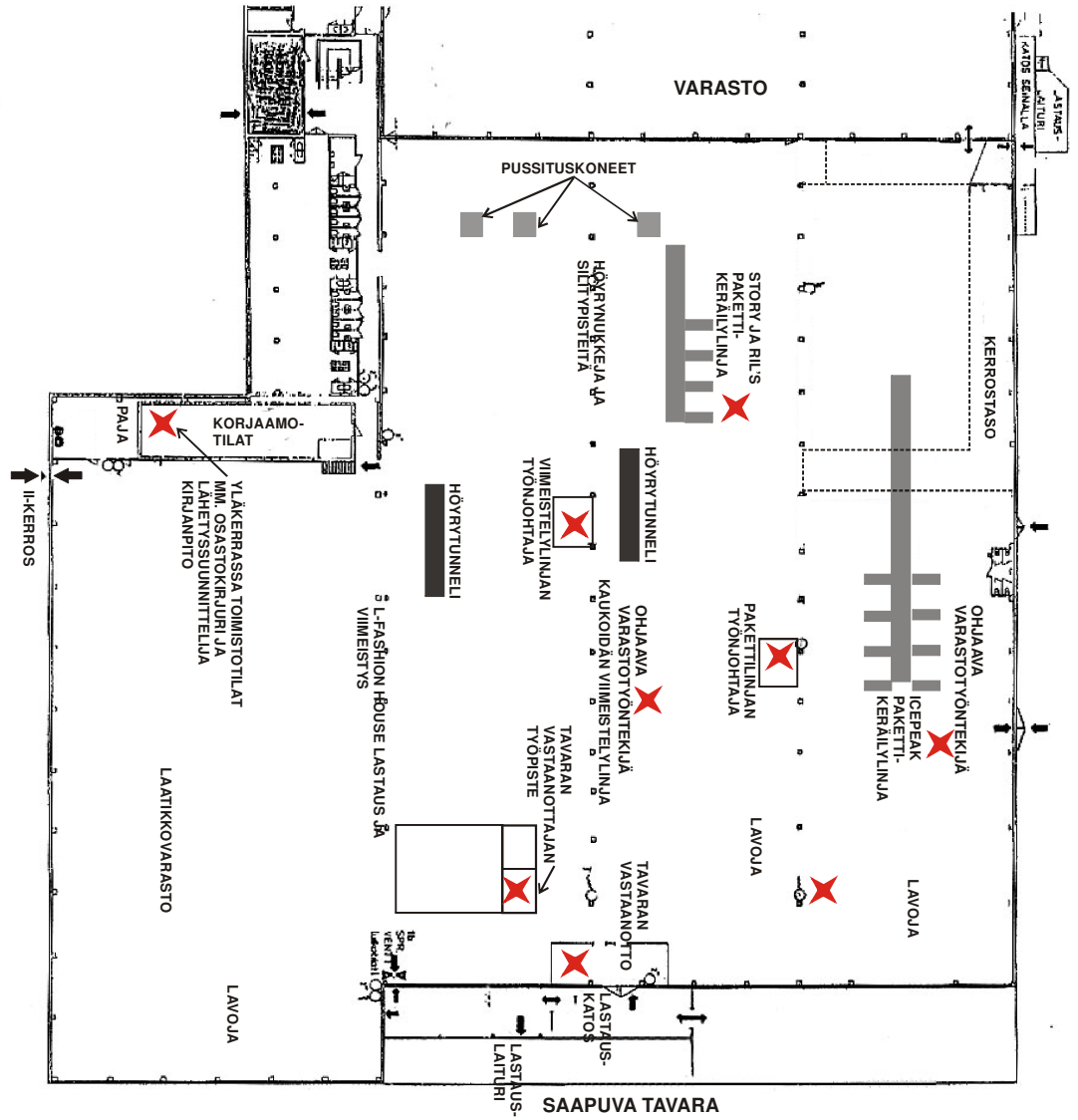
Pakkalista

LIITE 15

FM, China  
INV. No. SUB81104C-05  
DATE: 2005-7-30  
PAGE: 1/1

**PACKING LIST**

箱号	箱数	颜色	款式号	每箱尺寸搭配 SIZE ASSORTMENT PER C											每箱件数	共计件数	每箱净重	每箱毛重	每箱体积
				46	48	50	52	54	56	58	60	PCS PER CTN	TOTAL PCS/SETS	KGS PER CTN	KGS PER CTN	CM*CM*CM PER CTN			
1	1	100				1	24						25	25	14	16	60x40x27		
2	1				13					12			25	25					
3	1					20						4	24	24					
4	1						20					4	24	24					
5	1	510			25								25	25					
6	1					25							25	25					
7	1						25						25	25					
8	1							25					25	25					
9	1					12			2	11			25	25					
10	1						20	5					25	25					
11	1				4					21			25	25					
12	1	990			3	22							25	25					
13	1						21		4				25	25					
14	1				6			20					26	26					
15	1					10			10				20	20					
16	1	990			1	1					7		16	16					
		510			4	1		1	1										
1	1	020			25								25	25	14	16	60x40x27		
2-3	2					25							25	50					
4-6	3						25						25	75					
7-8	2							25					25	50					
9	1								25				25	25					
10	1									26			26	26					
11	1					1	24						25	25					
12	1				20	6							26	26					
13	1					14	12						26	26					
14	1					3			12		10		25	25					
15	1	990			25								25	25					
16-17	2					25							25	50					
18-19	2						25						25	50					
20-21	2							25					25	50					
22	1								25				25	25					
23	1									23			23	23					
24	1										18		18	18					
25	1					3	6						8	8					
26	1				15	9							24	24					
27	1	990								8			17	17					
		020								2	7								
TOTAL	43												1028	802	688	1.490			



Pakkalista

LIITE 17

装箱单  
PACKING LIST

INV.NO.SU851254C-05  
L/C NO.101-01-0323445-X

日期  
DATE: 13-Dec-2005

Description	Packages	Quantity	G/W(kgs)	N/W(kgs)	Size(cm)	InnerPackage
MEN'S JACKETS ORDER NO: 9-40019 S/# 9/49476 482 H	16 CTNS	385 PCS	256	224	63.5X41X27	
ORDER NO: 9-40020 S/# 9/69 673 682/MN	27 CTNS	686 PCS	432	378	63.5X41X27	
	43 CTNS	1071 PCS	688	602		

TOTAL:PACKED IN: 43CTNS  
G/W: 688KGS  
N/W: 602KGS  
MEASS: 2.930M3

SUMEC TEXTIL ET LIGHT INDUSTRY CO.,LTD,  
198 CHANGJIANG ROAD  
NANJING CHINA

ATT: VIKKI

LN-VARASJON 340 kpl

REI: 69 673 682 MN

ETK REI 20/1

T. Sim

江苏苏达纺织国际贸易有限公司  
SUMEC TEXTILE & LIGHT INDUSTRY CO.,LTD.

## Uusi pakkalistapohja

LIITE 18

**PACKING LIST****Buyer/consignee**

L-Fashion Group Oy/Icepeak  
Box 55  
15501 Lahti Finland

**Final destination:** Lahti Finland**Invoice ref.** XXXXX**Shipping date:** \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ by sea**Marks and numbers of pkgs:****Description of goods:****Quantity:**

440

Ladies outdoor pants

ORDER NO. XXXXX			
ART NO.:			
Season	Art	Quality	Version
9	#####	523	I

CTN. NO.	TTL. CTN.	PER CTN.	SIZE		34	36	38	40	42	44	46	TOTAL PCS
			COLOR									
01-02	02	24	010			6	12	12	12	6		48
03-04	02	24	020			6	12	12	12	6		48
05-08	04	24	250			12	48	48	48	12		96
09-10	02	24	520			6	12	12	12	6		48
11	01	24	010			2	4	4	4	2		16
			020			1	2	2	2	1		8
12	01	24	250			2	4	4	4	2		16
			520			1	2	2	2	1		8
13	01	24	520			1	2	2	2	1		8
			640			2	4	4	4	2		16
14	01	24	020				3	6	6	6	3	24
15	01	24	250				3	6	6	6	3	24
16	01	24	020				2	4	4	4	2	16
			250				1	2	2	2	1	8
17	01	24	010	3	6	6	6	3				24
18	01	16	010	1	2	2	2	1				8
			640	1	2	2	2	1				8
19	01	16	250	2	4	4	4	2				16
<b>TOTAL:</b>	19				7	53	125	134	127	57	9	440

Summary:

COLOR	SIZE						
	34	36	38	40	42	44	46
010	4	16	24	24	20	8	
020	0	7	19	24	24	17	5
250	2	18	60	64	62	22	4
520	0	8	16	16	16	8	
640	1	4	6	6	5	2	
<b>TOTAL:</b>	7	53	125	134	127	57	9

TTL CTN:

TTL QTY:

TTL NET WEIGHT:

TTL GROSS WEIGHT:

MEASUREMENTS:

TTL M3:

SUPPLIER: \_\_\_\_\_

