

Jozef Lomski

FREIGHT FORWARDING - MANUAALI

Case: Oyj Ahola Transport Abp

**Opinnäytetyö
CENTRIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Huhtikuu 2017**

Centria-ammattikorkeakoulu	Aika Huhtikuu 2017	Tekijä/tekijät Jozef Lomski
Koulutusohjelma Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma		
Työn nimi Freight Forwarding- manuaali. Case Oyj Ahola Transport Abp		
Työn ohjaaja Sara Åhman	Sivumäärä 52 + 2 (31 + 6)	
Työelämäohjaaja Markus Corin		
<p>Tämä opinnäytetyö toteutettiin Oyj Ahola Transportin Abp toimeksiannosta. Oyj Ahola Transport Abp on logistiikkapalveluja tarjoava yritys, jonka pääalueita ovat Pohjoismaat, Baltia ja Itä-Euroopan maat kuten Puola, Tsekki ja Slovakia. Opinnäytetyö koostuu teoreettisesta viitekehuksesta, toiminnallisesta osuudesta ja pohdinnasta. Toiminnallinen työ on salainen ja se on annettu vain toimeksiantajalle.</p> <p>Työn tarkoituksena oli tehdä manuaali eli ohjekirja Transport Support ryhmän freight forwarding-osastolle työn keskeisimmistä toiminnoista. Ohjekirjasta pyrittiin tekemään mahdollisimman yksinkertainen ja selkeä, jotta uudet työntekijät, nykyiset työntekijät ja mahdolliset työharjoittelijat osaavat ja ymmärtävät ohjeiden avulla työn eri osa-alueet. Työtä tullaan hyödyntämään päivittäisessä työssä.</p> <p>Opinnäytetyön teoriaosuudessa käytiin läpi kansainvälistä kauppaa ja logistiikkaa, toimitusketjun suunnittelua ja sen hallintaa. Teoriaosuudessa kerrottiin eri kuljetusmuodoista ja niissä tarvittavista asiakirjoista ja rajoituksista. Oyj Ahola Transport Abp:n logistiset palvelut tapahtuvat pääasiallisesti maantiekuljetuksina, joten tästä kuljetusmuodosta kerrottiin enemmän. Teoreettisessa viitekehyksessä käytiin myös läpi lähettäjän, rahdinkuljettajan ja vastaanottajan vastualueita ja erikoiskuljetuksia sekä niissä tarvittavia huomioonotettavia asioita kuljetustoiminnan onnistumisen kannalta.</p> <p>Ohjekirjasta ei tullut kaiken kattava, vaan se rajattiin käsittelemään päivittäisen työn keskeisimpiä asioita freight forwarding -työssä. Työ itsessään vaatii eri logististen osa-alueiden laajaa osaamista ja ymmärtämistä. Siksi teoreettisessa viitekehyksessä pyrittiin käymään niitä aiheita läpi, jotka liittyvät kiinteästi freight forwarding-työhön. Ohjekirjaa tullaan käyttämään Ahola Transportilla ja sitä tullaan päivittämään samalla, kun organisaatio, työtavat ja henkilöstö kehittyvät.</p>		
Asiasanat Kuljetusmuodot, Ohjekirja, Toimitusketju, Vastualueet		

Centria University of Applied Sciences	Date April 2017	Author/s Jozef Lomski
Degree programme International business		
Name of thesis Freight forwarding- manual. Case Oyj Ahola Transport Abp		
Instructor Sara Åhman		Pages 52 + 2 (31 + 6)
Supervisor Markus Corin		
<p>This thesis has been implemented by Corporation Ahola Transport's Abp assignment. Corporation Ahola Transport Abp is a provider of logistics services. The company's main areas are the Nordic countries, the Baltic countries and Eastern European countries such as Poland, the Czech Republic and Slovakia. The thesis consists of a theoretical reference frame, a functional part and a reflection. Functional work of the thesis is secret and it is given only to the employer.</p> <p>The purpose of this thesis was to make a manual i.e. an instruction book of the main key work functions in freight forwarding unit in the Transport Support department. Efforts have been made for the manual to be simple and as clear as possible so new employees, current employees and potential trainees know and understand the instructions to the different areas of work. The manual will be used in daily work.</p> <p>Theoretical part of the thesis consists of international trade and logistics, supply chain planning and management. In the theoretical part the different modes of transports and needed documents and limitations in these various transports are also described. Ahola Transport Oyj Abp's logistical services are mainly provided by road. Therefore road transport mode is more discussed in this thesis than other transport modes. Theoretical reference frame includes also responsibilities of the sender, the carrier and the recipient and special transports as well as those necessary things to be taken into consideration to succeed in the transport operation.</p> <p>Manual is not meant to cover everything, and it has been defined to address the central issues of daily work in freight forwarding work. The work itself demands comprehensive knowledge and understanding of the various logistical fields. Therefore the theoretical reference frame goes through all these subjects which are closely compactly to freight forwarding work. Manual will be used by Oyj Ahola Transport Abp and it will be updated at the same time as the organization, working methods and employees develop.</p>		

Key words

Modes of transports, Manual, Supply Chain, Responsibilities

TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 OYJ AHOLA TRANSPORT ABP.....	3
2.1 Toiminnallinen opinnäytetyö.....	5
2.2 Opinnäytetyön aikatauluttaminen ja kirjoittaminen	6
3 KANSAINVÄLINEN KAUPPA	8
3.1 Suomen vienti ja tuonti	10
3.2 Yrityksen vienti- ja tuontitapahtuma	12
3.3 Vientitoiminnan muodot	13
4 LOGISTIIKKA JA TOIMITUSKETJUN SUUNNITTELU JA HALLINTA.....	15
5 KULJETUSMUODOT	19
5.1 Maantiekuljetukset	20
5.2 Merikuljetukset.....	21
5.3 Rautatieliikenne	22
5.4 Ilmatiekuljetus	23
6 LÄHETTÄJÄN-, RAHDINKULJETTAJAN JA VASTAANOTTAJAN VASTUU	25
6.1 Tilaajavastuu.....	26
6.2 CMR.....	27
6.2.1 Kansainvälinen tiekuljetusvakuutus (CMR).....	30
6.2.2 Toimituslausekkeet	31
6.3 Vaarallisten aineiden kuljetus	31
6.4 Elintarvikekuljetukset.....	34
6.5 Jätekuljetukset	37
7 CASE: AHOLA TRANSPORT FREIGHT FORWARDING	39
7.1 Freight Forwarding	39
7.2 Ulkopuolisten palvelujen sisäänosto	42
8 FREIGHT FORWARDING- MANUAALIN LAATIMINEN.....	44
8.1 Työn toteutus.....	44
8.2 Työn tulokset ja kehitysehdotukset.....	45
9 POHDINTA	47

**LÄHTEET
LIITTEET**

49

KUVIOT

KUVIO 1. Ahola Groupin organisaatiokuva	4
KUVIO 2. Huolintayritysten tarjoamat palvelut	9
KUVIO 3. Vienti Suomesta eri maanosiin 2016	10
KUVIO 4. Vienti Suomesta tuoteluokittain 2016	11
KUVIO 5. Tuonti käyttötarkoituksen mukaan	11
KUVIO 6. Tärkeimmät vienti- ja tuonti maat suuruusjärjestyksessä 2016	12
KUVIO 7. Logistinen toimitusketju	15
KUVIO 8. Toimitusketjun suunnittelu	18
KUVIO 9. Suomen vienti kuljetusmuodon mukaan	19
KUVIO 10. Suomen tuonti kuljetusmuodon mukaan	19
KUVIO 11. Freight Forwarding-prosessin eteneminen vapaan kaluston etsimisessä	41
KUVIO 12. Freight Forwarding-prosessin eteneminen vapaan kaluston tarjoamisessa	41
KUVIO 13. Logistiikkatoimintojen ulkoistaminen Suomessa 2016	43

TAULUKOT

TAULUKKO 1. Opinnäytetyön ja manuaalin kirjoitusprosessin vaiheet	7
TAULUKKO 2. Sallitut mitat ja painot EU ja ETA-maat	20
TAULUKKO 3. Tarvittavat asiat eriteltynä rahtikirjassa	28
TAULUKKO 4. Tarvittaessa lisättyä rahtikirjaan	29
TAULUKKO 5. Toimituslausekkeet	31
TAULUKKO 6. Vaarallisten aineiden kuljetusluokat	32
TAULUKKO 7. Kylmäketjun osapuolten vastuut	35

1 JOHDANTO

Kansainvälinen kauppa, logistiikka ja huolinta ovat jo itsessään isoja ja laajoja käsitteitä. Nämä kätkevät sisälleen moninaisia työvaiheita, joiden kanssa logistiikkapalveluja tarjoavat yritykset ovat päivittäin tekemisissä. Esimerkiksi tilanteessa, jossa on lähetys, mikä pitää lähettää paikasta A määräpaikkaan B, ennen toimituksen lähettämistä matkaan on selvittävä rahtikustannukset ja kilpailutettava paras vaihtoehto. Riittävätkö CMR-vakuutukset vai tarvitaanko lähetykselle vielä erillinen lisävakuutus? Mikä on toimituslauseke lähetykselle? Maksaako lähettäjä vai vastaanottaja? Meneekö toimitus suoraan perille määränpäähän vai jälleenlastataanko se linkkien kautta, ja milloin on arvioitu toimituksen saapuminen? Mikä kuljetusmuoto on taloudellisesti paras vaihtoehto ja mikä reitti on kustannustehokkain?

Freight forwarder on henkilö tai yritys, joka organisoii lähetyksiä yksityisille henkilöille tai yrityksille. Forwarding eli freight forwarder huolehtii toimitusten lähtemisestä ajallaan tehtaalta tai lähettäjältä suoraan viimeiseen jakelupisteeseen, oli vastaanottajana sitten yksityinen henkilö, kauppa, työmaa tai varasto. Freight forwarder ei itse fyysisesti siirrä lähetyksiä, vaan hän tekee sopimukset huolitsijan tai huolitsijoiden kanssa sekä toimii asiantuntijana Supply Chain Management (SCM)-ketjussa. Lähetyksille on normaalia liikkua eri kuljetusmuotoja käyttäen, kuten meri-, lento-, rautatie- ja maantiekuljetuksina. Kansainvälisillä forwarding-yrityksillä ja henkilöillä on lisäasiantuntemusta liittyen tullaus- sekä muiden dokumenttien valmisteluun.

Opinnäytetyö ja sen osittainen sisältö on ollut pyyntö toimeksiantajan, Ahola Transportin puolelta. Freight forwarding on toiminut Ahola Transportilla jo useamman vuoden, mutta freight forwarding -osasto on itsessään aika uusi nykyisellä kokoonpanollaan. Aihe työhön valmistui jo vuonna 2015 ja työ saatiin tehtyä vuonna 2017. Aiheen valintaan on vaikuttanut myös kirjoittajan oma mielenkiinto aiheita kohtaan ja halu oppia lisää.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tehdä manuaali eli ohjekirja Ahola Transportin freight forwarding-osaston työntekijöille, uusille työntekijöille, mahdollisille työharjoittelijoille ja sairaustapauksien tai lomien aikana nille, jotka toimivat sijaisena osastolla. Ohjekirja ei ole täydellinen siltä osin, miten freight forwarding-osaston työntekijä tekee kauppaa tai mitkä ovat kaupankäynnin tavoitteet kaikkine rutiineineen

ja toimintoihin. Ohjekirjan perimmäisenä tarkoituksena on antaa työntekijälle selkeä kuva ja ohjeet siitä, miten freight forwarding toimii ja mitkä ovat sen keskeisimmät työvaiheet Ahola Transportilla. Työn tarkoituksena on olla yksinkertainen ohjekirja päivittäiseen työn vaiheisiin.

Opinnäytetyö on toiminnallinen työ, mikä sisältää sekä teoriaosuuden että käytännöllisen työn ja raportoinnin. Työn teoreettinen viitekehys sisältää laajasti kansainvälisen kaupan ja logistiikan, toimitusketjun ja kuljetusmuotojen eri vaiheet sekä rajoitukset, ehdot ja vastualueet niin lähettäjän, kuljettajan kuin vastaanottajankin osalta. Työssä on myös käsitelty tilaajavastuuta ja sen asettamia rajoituksia ja ehtoja kuljetusyrityksille. Kuljetusmuodoista on maantiekuljetuksia avattu enemmän kuin muita kuljetusmuotoja, koska Ahola Transportin logistiikkatoiminta on painottunut maantiekuljetuksiin. Freight forwardingissa näiden kaikkien tietojen ymmärtäminen ja hallitseminen limittyvät toisiinsa merkittävästi. Teoreettisessa viitekehyksessä olisi voinut käydä asioita vielä laajemmin läpi, mutta aiheenrajauksessa on pyritty ottamaan kaikki oleellinen esille. Käytännön työn osuus eli manuaali ei sisälly tähän työhön, koska se on salainen toimeksiantajan pyynnöstä.

Työssä tullaan käyttämään joitakin Ahola Transportin olemassaolevia ehtoja ja prosessikaavioita. Nämä on työssä päivitetty niiltä osin, kuin tietoja on puuttunut. Tässä työssä on myös ohjekirjan lisäksi rakennettu freight forwarding -työntekijän työvaiheen prosessit asiakaskyselystä hyväksytyyn tarjoukseen ja sitä seuranneeseen tilauksen tekemiseen, vapaan kaluston etsimiseen ja tilauksen lähettämiseen. Ohjekirjassa on yhtenäistetty freight forwarding-osaston ehdot tarjouskaavioineen vastaamaan myyntiosaston käyttämiä valmiita malleja.

2 OYJ AHOLA TRANSPORT ABP

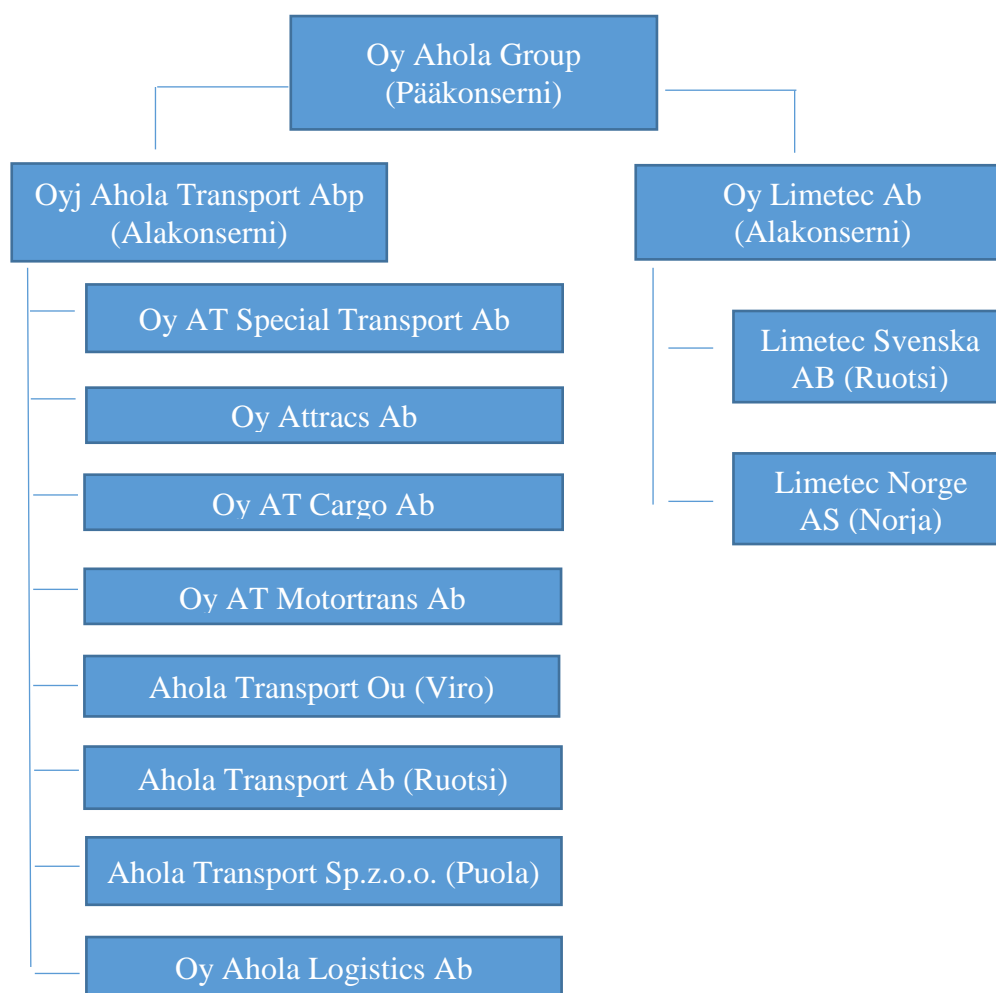
Oyj Ahola Transport Abp on perheyritys ja se on perustettu 1955. Yritys tarjoaa logistiikkapalveluja jo kuudenkymmenen vuoden kokemuksella. Yrityksen pääalueet ovat etupäässä Pohjoismaissa, Baltiassa ja muutamissa Itä-Euroopan maissa kuten Puola, Tsekki ja Slovakia. Yritystoiminta on suunnattu asiakaskeskeiseen palvelutuotantoon, missä asiakkaiden kuljetus- ja logistiikkatarpeet otetaan huomioon. Kilpailuetu muihin logistiikkapalveluja tarjoaviin yrityksiin muodostuu Online-konseptin avulla saavutettavista logistiikkaratkaisuksista, mutta myös projekti- ja erikoiskuljetuksista, joiden avulla Oyj Ahola Transport Abp vahvistaa asemaansa logistiikkakonsernina. Yrityksellä on tytäryhtiötä neljässä eri maassa: Ruotsissa Ahola Transport Aktiebolag, Virossa Ahola Transport Ou, Puolassa Ahola Transport Sp.z.o.o., Suomessa Oy AT Cargo Ab, Oy AT Motortrans Ab, Oy AT Special Transport ab ja Attracs Ab. (Oyj Ahola Transport, 2016a.)

Yhtiöllä on oma missio, missä pyritään entistä tehokkaampiin, luotettavampiin ja ympäristöystävällisempiin kuljetus- ja logistiikkaratkaisuihin. Jotta missio saavutettaisiin, tarkoittaa se entistä järjestelmällisempää ja kokonaisvaltaisempaa työtä toimintojen jatkuvan kehityksen kannalta. Aikaisempien vuosien aikana yritys on saanut laatu- (ISO9001) sekä ympäristö- (ISO14001), että työympäristöjohtamisjärjestelmä- (OHSAS 18001) sertifikaatit. Nämä kaikki kuuluvat osana yhtiön Ahola Way- johtamisjärjestelmään. (Oyj Ahola Transport, 2016a.)

Oy Ahola Group Ab on emoyhtiö yritykselle Ahola Group, ja konsernin Oy Ahola Group Ab:n toimintaympäristöön kuuluu huolehtia yrityksen kiinteistöistä ja investoinneista. Oy Ahola Group Ab on aiemmin huolehtinut tytäryhtiöidensä talous- ja henkilöstöhallinnosta. Nytemmin nämä toiminnot on myyty syyskuussa 2016 Oyj Ahola Transportille Abp. Ahola Group konserni käsittää yhteensä 13 yritystä (KUVIO 1). (Annala 2016, 3.)

Oyj Ahola Transport Abp koostuu useammasta organisaatiosta, missä Oyj Ahola Transport Abp toimii emoyhtiönä muodostaen 95% yrityksen liikevaihdosta. Logistiikkakonserni jakaantuu kolmeen liiketoiminta-alueeseen. Nämä ovat maantiekuljetukset, erikois- ja projektikuljetukset ja IT- ja logistiikkapalvelut. Liiketoiminta rakentuu maantieliikenteestä, missä toiminta hoidetaan Ahola Transport-

brändin alla liikkuvalla kuljetuskalustolla. Kuljetuskalusto koostuu yli 400 täysperävaunullisesta yhdistelmästä. Tämän lisäksi emoyhtiöön kuuluu seitsemän tytäryhtiötä: Oy AT Special Transport Ab, joka on erikoistunut erikoiskuljetuksiin siihen vaadittavalla kalustolla, Oy AT Motortrans Ab, joka järjestää uusien kulkuneuvojen siirtämisiä valmistajan omassa jakeluketjussa, Ab AT Cargo Oy, joka hoitaa samaa maantiekuljetusta kuin emoyhtiö, mutta itse omistamallaan osakeyhtiön kalustolla sekä Oy Attracs Ab, joka toteuttaa IT- ja logistiikkapalveluja yritykselle sisäisesti, mutta myös ulkopuoliseen käyttöön. Ahola Transport AB, Baltic Translog Ou, Ahola Transport Sp.z.o.o sijaitsevat Ruotsissa, Eestissä ja Puolassa. Näiden kolmen tytäryhtiön tehtävinä on järjestää ja huolehtia maakohtaisista asioista. (Oyj Ahola transport 2016b, 2, 14.)



KUVIO 1. Ahola Groupin organisaatiokuva (mukaihen Annala 2016, 3)

2.1 Toiminnallinen opinnäytetyö

Toiminnallista opinnäytetyötä pidetään työelämän kehittämistyönä. Ammatillisessa ympäristössä voidaan opinnäytetyöllä pyrkiä vaikuttamaan toiminnan kehittämiseen, ohjeistamiseen, järjestämiseen ja järjeistämiseen. Tällaisella työllä on useimmiten toimeksiantaja, ja toteutustapana voi esimerkiksi olla kohderyhmän mukaan kirja, opas, cd-rom, messuosasto, kehittämissuunnitelma, näyttely tai muu vastaava tuote, tuotos, produkti tai projekti. (Virtuaaliammattikorkeakoulu 2017.)

Toiminnallinen opinnäytetyö jakaantuu kahteen osaan: 1) produktiin, mikä on toiminnallinen osuus ja opinnäytetyöraportin eli 2) opinnäytetyöprosessin dokumentaation sekä arvioinnin tutkimusviestinnän menettelytavooin. Kyseisen opinnäytetyön tulisi aina pohjautua ammattiteoriaan, sen tuntemukseen ja näin ollen opinnäytetyön tulee sisältää myös teoreettinen viitekehysosuus. Työn tekijältä odotetaan tutkivaa ja kehittävää lähestymistä huolimatta siitä, että toiminnallinen opinnäytetyö on etupäässä selvityksen laadintaa ja selvitys on tiedonhankinnan apuväline. Työssä tutkiva ote tulee esille teoreettisen informaation valintana ja kirjoittamisprosessin aikana tehtyjen valintojen sekä ratkaisujen perusteella. Tutkiva ote tulee esille myös rakentavana suhtautumisena kirjoitukseen ja tekemiseen. Teoreettisella lähestymistavalla ohjataan työn tietopohjaa, mistä rakentuu viitekehys. Produktin tekijä valitsee kohderyhmän sen mukaan, että työn kokonaisuudesta saadaan niin viestinnällisin kuin visuaalisin tavoin päämäärät selville. (Virtuaaliammattikorkeakoulu 2017.)

Ohjekirjan tekemisessä kaiken tarkoituksena on jakaa tietoa käyttäjille. Ohjekirjoja ja oppaita tarvitaan aina, kun kehitetään uusia toimintamalleja ja tai perehdytetään työntekijöitä työtehtäviin. Yleensä asiaan hyvin perehtyneet asiantuntijat laativat ohjekirjoja, mutta yhtä hyvin työympäristössä työskentelevä voi joutua tekemään ohjeet. Ohjeissa tulisi kertoa heti, kenelle tämä on suunnattu ja miksi. Ohjekirjaa laadittaessa tulisi muistaa saada lukijaa motivoitua lukemaan ohjekirjaa, sillä usein ihmisillä on tarve ruveta heti toimeen. Ohjeita laatiessa tulisi huomioida lukijoiden erilaiset lukutavat ja teksti tulisi esittää yksinkertaisessa muodossa samalla kertoen lukijalle kaiken tarpeellisen. Ohjeesta pitäisi tehdä visuaalisesti mielekäs ja käyttää paljon kuvia. Kuvat toimivat paremmin kuin sanat ja välittävät toisinaan viestin tehokkaammin perille. (Kauppinen, Nummi & Savola 2010, 134–135.)

Epäselvissä ohjeissa on huolimattomasti rakennettu jäsenitys ja se on epäjohdonmukainen. Voi olla, että lukijalta edellytetään jo asian ymmärtämistä, mitä hänellä ei voi olla. Kieliasu on vaikeasti ymmärrettävissä ja se on virheellistä. Ohjeessa kerrotut toimintavaiheet eivät välttämättä edes kuulu suoraan toisiinsa ja niistä puuttuu johdonmukaisuus. Erikoistermejä on käytetty paljon eikä niitä ole sen erikoisemmin selitetty, ja ohjekirjassa käytetyt kuvat ovat epäselviä ja osittain puutteellisia. (Kauppinen 2010, 135.)

Ohjetta kirjoittaessa tulisi miettiä ohjeen käyttötilannetta ja tarvetta. Pitäisi miettiä, kenelle ja mihin tarkoitukseen tämä ohje tulee. Ohjeita kirjoitettaessa tulisi käyttöohjeen rakenteessa muistaa, että yksinkertaisimmat ohjeet rakentuvat yksinkertaisista vaiheista ja loogisista opastuksista. Rakenteiden kaikki vaiheet tulisi selittää mahdollisimman selkeällä ja helpolla kielellä ja toistoa tulisi käyttää aina tarvittaessa. Samoista asioista kertoessa tai niihin liittyen tulisi käyttää aina samaa nimitystä, jotta yksityiskohdat eivät sekoitu keskenään. (Kauppinen 2010, 136.)

























2.2 Opinnäytetyön aikatauluttaminen ja kirjoittaminen

Tämän opinnäytetyön suunnittelu ja aiheenrajaus alkoi jo vuonna 2015 keväällä. Tuolloin pidimme kokouksen toimeksiantajan kanssa ja mietimme mitä kaikkea olisi hyvä saada manuaaliin kirjoitettua. Kokoksessa olivat mukana Mats Svenfelt (operatiivinen johtaja), Birgitta Hatt (laatuvaastaava) ja Joakim Asplund (prosessivaastaava). Koska kyseinen työnkuva oli uusi, vielä hieman epäselvä sisällöltään suuremmalle osalle ja se haki vielä omaa muotoaan, päätimme työn kehittyessä, että pidämme seurantalaverin myöhemmin. Työorganisaatiossa tapahtuneista muutoksista johtuen viimeisten kahden vuoden aikana seurantalaveri pidettiin vasta tammikuussa 2017. Työn tekeminen alkoi heti palaverin jälkeen työn suunnittelulla ja kirjoitusvaiheiden jaksottamisella, aikatauluttamisella ja suunnitelman seuraamisella

Tämän opinnäytetyön kirjoittaminen alkoi tammikuussa 2017 heti seurantalaverin jälkeen. Työn aloitus alkoi teoreettisen viitekehyksen suunnittelulla, tietoperustan keräämisellä ja kirjoittamisella. Freight forwarding käsitteenä on sen verran laaja, että työn teoreettisen viitekehyksen rajaamisessa piti miettiä paljon, mitä aiheita siinä käsiteltäisiin. Aiheen rajaamisessa toki helpottivat omat kokemukset työstä ja sen vaatimuksista. Opinnäytetyötä tehdessä on toimeksiantajan kanssa keskusteltu koko kirjoitusprosessin aikana. Keskustelujen aktiivista käymistä on helpottanut se, että kirjoittaja on itse töissä Ahola Transportilla.

Taulukossa 1 on tuotu esiin opinnäytetyön ja manuaalin kirjoittamisprosessin vaiheet.

TAULUKKO 1. Opinnäytetyön ja manuaalin kirjoitusprosessin vaiheet

	Tammikuu	Helmikuu	maaliskuu	huhtikuu
Alustava suunnitelma				
Työn läpikäynti toimeksiantajan kanssa				
Aiheanalyysin hyväksyntä				
Teoreettisen aineiston kerääminen				
Aineiston analysointi				
Opinnäytetyön kirjoittaminen				
Manuaalin kirjoittaminen				
Väliraportti ja palaute				
Tulokset ja korjaukset				
Opinnäytetyön ja manuaalin luovuttaminen tarkistukseen I				
Palaute ja korjaukset				
Opinnäytetyön ja manuaalin luovuttaminen lopulliseen tarkistukseen II				
Opinnäytetyön luovuttaminen kielitarkistukseen				
Seminaari				
Kypsyysnäyte				

3 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Kansainvälisestä kaupasta puhuttaessa tarkoitetaan tavaran tai palvelun siirtymistä valtion rajojen ylitse. Kun yritys toimii kaikkialla keskeisillä markkina-alueilla voimme käyttää silloin sanaa globaali. Kansainvälisen ja kotimaisen kaupan suurimmat eroavaisuudet tulevat esille lainsäädännössä ja tavoissa toimia. Arvot ja kulttuuri ovat erilaiset sekä kysyntä ja tarjonta vaihtelevaa alueesta riippuen. Yrityksen on sopeuduttava uusiin olosuhteisiin, kun tahdotaan tehdä kansainvälistä kauppaa. (Pasanen 2005, 15.)

Kansainvälinen kauppa on Suomen kansantalouden huomattava osa. Sisäiset markkinat ovat kansainvälisellä mittarilla mitattuna hyvin pienet, ja se pakottaa kotimaiset yritykset kansainvälisille markkinoille jo hyvin varhaisessa vaiheessa suhteessa yrityksiin isommissa maissa. Suomen talous on hyvin länsieurooppalainen. Suomen ulkomaankaupassa ominaista on ollut, että isot suomalaiset yritykset hallitsevat markkinoita. Perinteisesti suomalaisten yritysten kansainvälistyminen on ollut tavaravientiä, mutta palveluiden vienti on jatkuvasti kasvanut. (Melin 2011, 10.)

Monet yritykset käyttävät yhä enemmän ulkopuolista huolitsijaa, jolla on erinomainen tuntemus markkinoista sekä vienti- että tuontiprosessin vaiheista. Vienti tai tuonti voi olla itsenäisen henkilön tekemää tai yrityksen suorittamaa, jolloin yritys hoitaa ulkomaankauppaa välikätenä tuoden kotimarkkinoille tai vieden muihin maihin. Ulkomaankauppaa helpottamaan on luotu sisämarkkinoita kuten esimerkiksi Euroopan unioni tai Pohjois-Amerikan vapaakauppa-alue NAFTA. Näiden markkinoiden tehtävänä on helpottaa vientiä ja tuontia jäsenvaltioissa. (Nelson 2009, 2–10.)

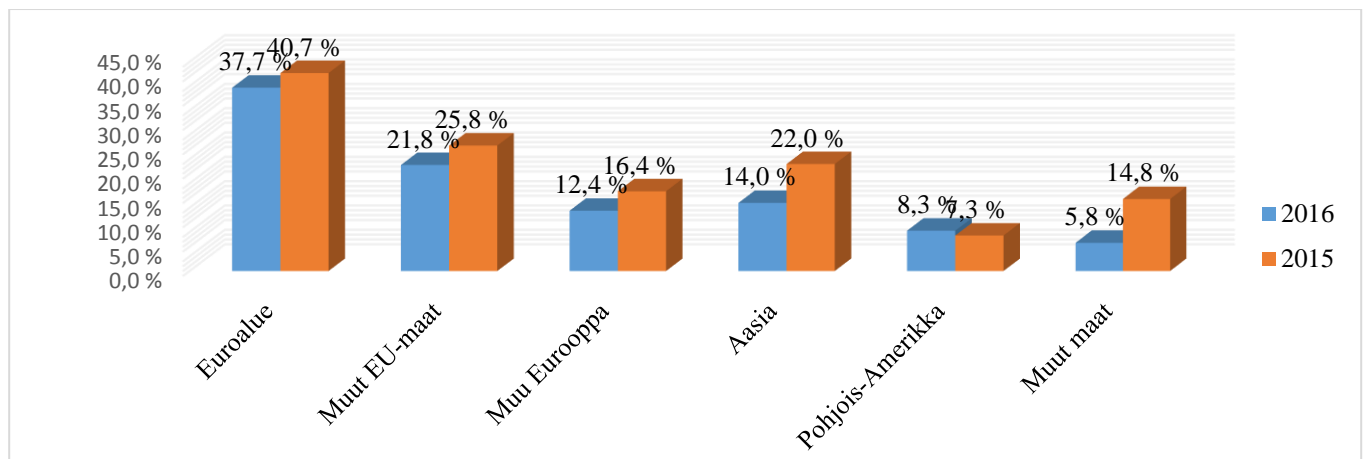
Kansainvälisessä kaupankäynnissä huolinta- ja logistiikka ja sen erinäiset palvelut (KUVIO 2) ovat kaupankäynnin perusta. Huolintayritykset tarjoavat useimmiten palveluja, jotka liittyvät tullastoimintoihin, kuljetusten järjestämiseen, välittämiseen ja niihin liittyviin nouto- ja jakelupalveluihin. Lisäpalveluja voivat olla esimerkiksi tullaukseen liittyvien asiakirjojen tekeminen ja neuvonta, verotukseen liittyvät palvelut, ilmoitukset ja vakuutusten hoitaminen lähetyksille. Huolintaliikkeet vastaavat lähetetyn tavaran saapumisesta vastaanottajalle. Lähetykset lähetetään oikeaan aikaan, oikeaan paikkaan ja kustannustehokkaasti. Toimituksissa noudatetaan kansallisia ja kansainvälisiä direktiivejä, lakeja ja sopimusten määräyksiä. (Logistiikan maailma 2017a.)



KUVIO 2. Huolintayritysten tarjoamat palvelut (Logistiikan maailma 2017b)

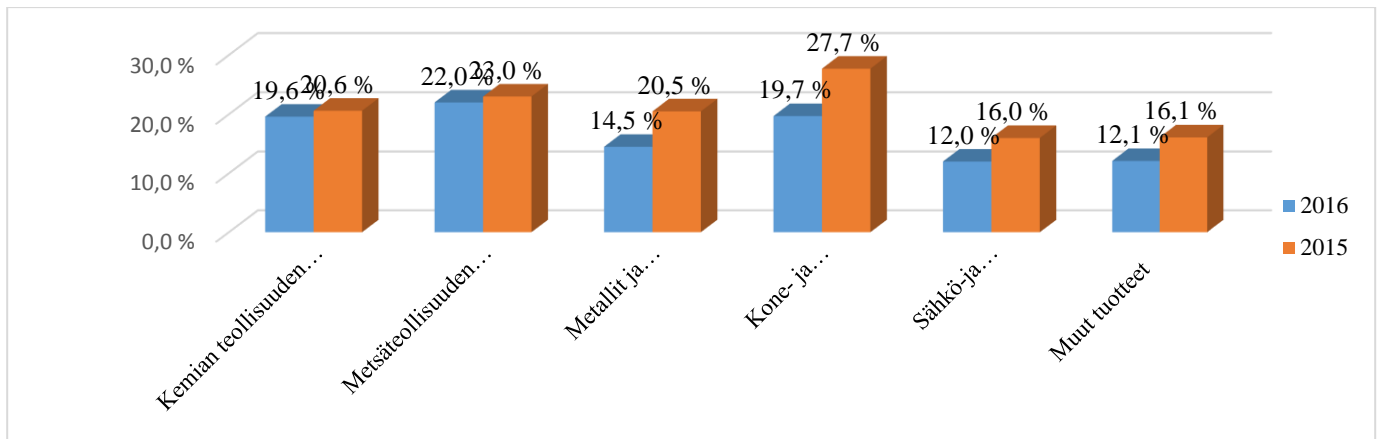
3.1 Suomen vienti ja tuonti

Tullin vuoden 2016 tilastojen mukaan (KUVIO 3) Suomen vienti oli suurinta Eurooppaan sen ollessa 71,9%. Vastaava luku oli vuonna 2015 82,9%. Pudotusta tullut siis vuodessa 11%. Euroalueen vienti vuonna 2016 oli 37,7%, kun vastaavasti edellisenä vuonna lukemat olivat 40,7%. Muiden EU-maiden osalta vienti oli myös laskenut 4% sen ollessa 21,8%. Samoin muun Euroopan vientilukemat olivat laskeneet 4% sen ollessa 12,4%. Tilastojen mukaan Suomen toiseksi suurin vienti kohdistui Aasiaan sen ollessa 14%. Myös Aasian kohdistuneessa viennissä oli tullut pudotusta edellisen vuoden 22% lukemista. Järjestyksessä kolmanneksi suurimpana maanosana tulee Pohjois-Amerikka. Vienti oli suhteessa muihin maanosiin muuttunut vähiten; sille pudotusta oli vain 1% vuoden 2016 tilastoissa. Muiden maiden osuus viennistä oli 5,8%. Näiden maiden osalta vienti oli suhteessa muihin maanosiin pudonnut eniten. Vuonna 2015 lukemat olivat 14,8%. (Tulli 2016a.)



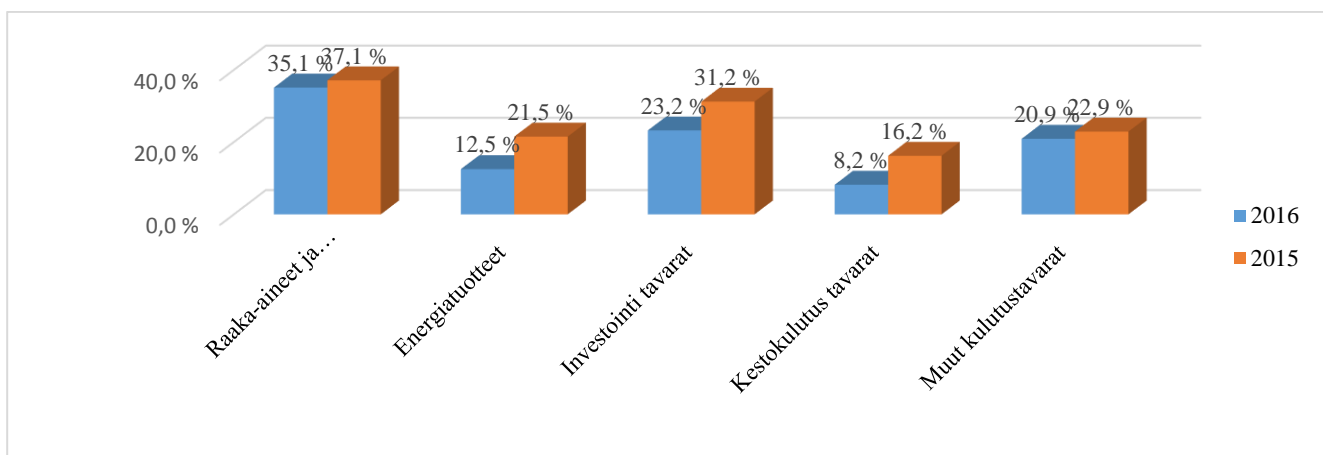
KUVIO 3. Vienti Suomesta eri maanosiin 2016 (mukaiillen Tulli 2016a)

Tarkasteltaessa Tullin vuoden 2016 viennin tuoteluokkia (KUVIO 4) Suomen suurin vienti koostui metsäteollisuuden tuotteista niiden ollessa 22%. Laskua edellisvuoteen oli tullut yhden prosentin verran. Seuraavaksi suurimmat vienti tuotteet olivat kone- ja kulkuneuvoteollisuuden tuotteet 19,7% ja kemian teollisuuden tuotteet 19,6%. Kemian teollisuus oli suhteessa edellisvuoteen pysynyt lähes samoissa, kun pudotusta oli tullut vain yksi prosentti. Kone- ja kulkuneuvoteollisuuden muutos oli -8%. Metallit- ja metallituotteiden viennissä oli muutosta -6% viennin ollessa 14,5%. Muiden tuotteiden sekä sähkö- ja elektroniikka tuotteiden vienti oli myös pudonnut molemmissa edellisvuoden lukemista -4%, muiden tuotteiden viennin ollessa 12,1% ja sähkö- ja elektroniikka tuotteiden 12%.

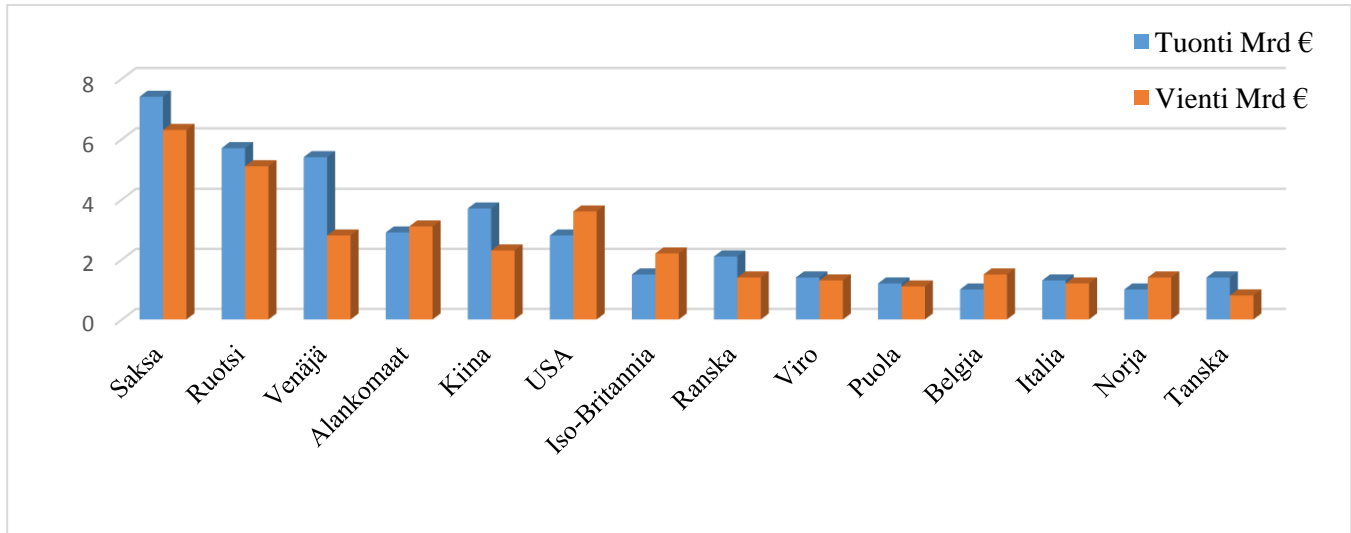


KUVIO 4. Vienti Suomesta tuoteluokittain 2016 (mukaillen Tulli 2016a)

Tullin tilastojen mukaan (KUVIO 5) suurimpana tuontiryhmänä vuonna 2016 olivat raaka-aineet ja tuotantohyödykkeet. Pudotusta oli edellisvuoden lukemaan -2% tuonnin määrän ollessa suhteessa kaikista muista ryhmistä 35,1%. Järjestyksessä seuraavaksi suurin tuonti kohdistui investointituotteisiin. Muutosta edellisvuoteen verrattuna oli tullut -8% lukeman ollessa 23,2%. Kolmanneksi suurin ryhmä oli muut kulutustavarat 20,9%. Muutos tässä ryhmässä oli -2%. Pienimpiin tuontiryhmiin kuuluvat energiatuotteet 12,5% ja kestokulutustavarat 8,2%. Molemmissa ryhmissä oli reilusti pudotusta edellisvuoteen katsottuna. Energiatuotteiden tuonti pieneni -9% sekä kestokulutustavaroiden tuonti -8%. KUVIOSSA 6 näkyy Suomen tärkeimmät ja vienti- ja tuontimaat.



KUVIO 5. Tuonti käyttötarkoituksen mukaan (mukaillen Tulli 2016a)



KUVIO 6. Tärkeimmät vienti- ja tuonti maat suuruusjärjestyksessä 2016 (mukaillen Tulli 2016a)

3.2 Yrityksen vienti- ja tuontitapahtuma

Yrityksen kansainvälistymisen syyt ovat erilaisia. Osalle yrityksistä ulkomaille lähteminen voi olla jonon vuoden miettimisen seurauksena, toiselle yritykselle se voi olla ajatus muiden joukossa, yhteensattumien summa tai mahdollisesti viimeinen mahdollisuus yritystoiminnan jatkumiselle. Vientitoiminta voi käynnistyä sattumalta myös ulkomaisesta tarpeesta, jossa halutaan ostaa yrityksen tuotteita omien kotimarkkinoiden ulkopuolelta. Viennin käynnistämiseen on kuitenkin yleensä olemassa todellinen syy, mikä liittyy yritystoiminnan kehittämiseen. (Kananen 2010, 11.) Tällaisia yrityksestä johtuvia tekijöitä voivat olla oman kilpailukykyyn ja osaamisen uudistaminen ja kehittäminen.

Vienti voi olla yritykselle myös taloudellisesti huono vaihtoehto ja tarvittaessa kokonaan suljettu. Esimerkiksi tuotteen kilpailukyky ei ole riittävä kansainvälisille markkinoille ja vienti tuolloin ei ole kannattavaa. Myös tuotanto ulkomailla voi olla edullisempää kuin vastaavasti oma vientitoiminta. Tuotteen myymisessä tarvitaan erikoisosaamista ja ulkomaisen jakeluportaan kouluttaminen on ongelmallista. (Melin 2011, 17.)

Yrityksen tulisi ennen markkinatutkimuksen tekemistä ja vientitoiminnan suunnittelua käydä läpi omat realistiset mahdollisuudet aloittaa vienti. Tekijät, joita pitäisi tarkastella kriittisesti, voidaan jakaa yrityksen sisäisiin eli yrityskohtaisiin ja ulkoisiin eli markkinakohtaisiin tekijöihin. SWOT-analyysin avulla yritys voi

tehdä puolueettoman analyysin omista vahvuuksista, heikkouksista, mahdollisuuksista ja uhkista. (Melin 2011, 17.)

Yrityksen tuonti on peilikuva vientitapahtumasta. Suomalaisen yrityksen näkökulmasta katsoen problematiikka tuonnissa keskittyy luotettavuuteen ulkomaisen toimijan kohdalla, kohteena olevaan tavaraan ja ulkomaisen toimijan tekniisiin tuontijärjestelyihin. Vientivaiheiden ja niiden haasteiden ymmärtäminen auttaa myös tuonnin asioiden hoitamisessa. (Pasanen 2005, 16.)

Tuontitapahtuma alkaa tietyn tuotteen tarpeellisuuden tarkistamisesta. Tämä vaikuttaa ratkaisevasti siihen, ostetaanko tuote ulkomailta vai valmistetaanko se itse. Tuotteen ostamisen ja valmistamisen myötä voi yritys myös ostaa pelkästään tuotteen valmistukseen tarvittavia osia tai komponentteja ja valmistaa lopullisen tuotteen itse. Tuontiyritys voi tuoda nimissään myös omaa tarvettaan varten maahan tuotteita. Tarpeen tullen yritys voi käyttää apunaan maahantuojaa, tuontiagenttia ja komissionääriä. Tarvittaessa yritys voi toimia myös itse näissä rooleissa. (Melin 2011, 19.)

Tuontiin valmistautuva toiminta sisältää mahdollisten valmistajien sekä tuotteiden etsinnän. Kyseisten toimintojen suorittajaksi voidaan palkata välittäjä ja tarvittaessa voidaan pyytää apua neuvonta- ja palveluorganisaatioilta. Tavallisesti tuontiliikemyyksiä tehdään liiketuttavien kautta, messuilla ja näyttelyissä. (Melin 2011, 19.)

3.3 Vientitoiminnan muodot

Suorassa viennissä käytetään ulkomaista välijäsentä, joka voi olla esimerkiksi kotimaassaan agentti, tuontiliike tai maahantuojaja. Riippuen välijäsenen sijainnista häntä voidaan kutsua tuontiagentiksi, maahantuojaksi tai tuontiliikkeeksi. Suorassa viennissä on mahdollista tutustua vientitoiminnan vaiheisiin ja sen problematiikkaan, koska viejä asioi suoraan ulkomaisen tahon kanssa. Siitä huolimatta, että suoran viennin eduksi lasketaan suorat kontaktit kohdemaahan, haittoihin voidaan laskea suuremmat kustannukset ja ulkomaisen toimijan mahdollinen filteroitu informaatio. Tässä vientimuodossa ei viejällä ole välttämättä minkäänlaista suoraa kontaktia lopulliseen asiakkaaseen. Kyseistä vientimuotoa käytetään tyypillisesti kulutustavarakaupassa. (Kananen 2011, 46–47; Selin 2004, 23–24.)

Epäsuora vienti on yrityksen toiminnan alkuvaiheessa helpohkoa ja pienellä panostuksella etenevä tapa. Vienti hoidetaan kotimaisen välijäsenten kautta, jotka ovat fyysisesti viejän kotimaassa toimivia vientiliikkeitä tai vientiagenteja. Välikäsinä viennissä voivat toimia myös vientiyritys, kauppahuone, vientiagentti tai vientiliike. Tässä vientimuodossa vienti on verrattavissa kotimaan kauppaan, eikä kyseisessä vientimuodossa vaadita yritykseltä vientitekniikan tuntemusta saati kielitaitoa. Muiksi epäsuoran viennin muodoiksi voidaan katsoa yritysten erilaiset vienti-yhteisumuodot, kuten vientiyhdistykset, vientiverkostot ja vientirenkaat. Viennin vaihtoehtoista epäsuora vienti on passiivisin vientimuoto kansainvälisillä markkinoilla. Vientimuotona tämä vaihtoehto on kallis viejälle, sillä harvoin kotimainen välittäjä on kykenevä myymään tuotteita loppuasiakkaalle. Tämä tarkoittaa sitä, että jakeluketjussa on kaksi toimijaa; yksi viejämaassa ja toinen kohdemaassa. Epäsuoraa vientiä käytetään toimitettaessa kaukaisiin maihin ja ns. bulkkitarvikkeiden toimituksissa sekä metsäteollisuuden toimituksissa. (Kananen 2011, 47–48; Selin 2004, 23.)

Välittömässä viennissä viedään suoraan loppuasiakkaalle ilman ulkopuolisia välikäsiä. Kohdemaassa voi olla omia välikäsiä, kuten myyntikonttori, tukkuporras tai valmistusyksikkö. On mahdollista myös, että viejä voi asioida itse suoraan loppuasiakkaan kanssa. Tämä tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden tutustua kohdemaan markkinoihin ja suoriin asiakaskontakteihin. Vienti voi olla tilapäistä tai sitten jatkuvaa. Tässä vientimuodossa vaaditaan viejältä hyvää ammattitaitoa vientiosaamisessa. Välitön vienti on kallein vientimuoto sen vaatiessa eniten voimavaroja markkinatoimenpiteiltä, mutta tulosten kannalta se voi olla paras toimintatapa kansainvälisillä markkinoilla. (Kananen 2011, 63–64; Selin 2004, 24.)

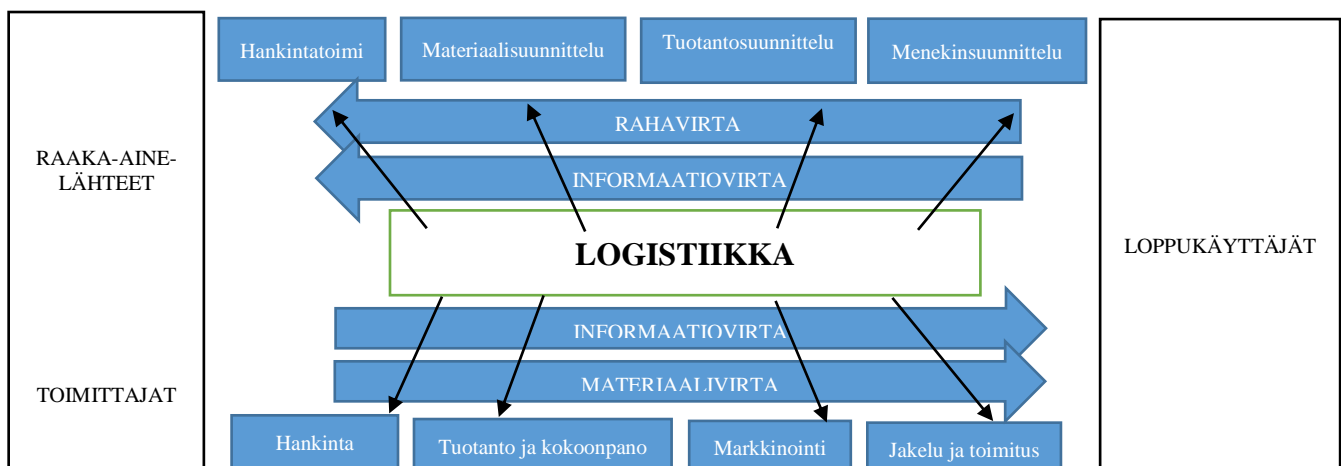
Projektivienti on luonnollisin tapa toimia vientikaupassa. Yritys on esimerkiksi mukana rakennusprojektissa koko projektitoimittajana tai pelkästään osaprojektin toimittajana. Kyseisessä vientimuodossa tulee projektinviejän olla hyvin ajoissa perillä ja tietää maailmalla käynnistyvistä projekteista. Yrityksen tulisi luoda toimiva tarjousjärjestelmä pysyäkseen mukana tarjouskilpailuissa. Yritykset joutuvat mahdollisesti tarjouskilpailujen alkuvaiheessa maksamaan tietyn korvauksen saadakseen jätettyä tarjouksen tiettyyn projektiin. Yritykselle tärkeitä olisi saada rakennettua monipuoliset tietokannat ja kontaktiverkostot saadakseen tietoa käynnistyvistä projekteista. (Selin 2004, 24.)

4 LOGISTIIKKA JA TOIMITUSKETJUN SUUNNITTELU JA HALLINTA

Logistiikka käsitteenä on verrattain uusi, ja sanana se on ruvennut vakiintumaan myös Suomessa. Logistiikasta on vuosien aikana kehitelty toisistaan hienokseltaan poikkeavia määritelmiä. Monet kirjat määrittelevät sen kuitenkin täysin eri tavoin, ja näin ollen vallitsevaa määritelmää ei ole vielä syntynyt. (Tikka 2016, 7.)

Logistiikka sanana tarkoittaa eri toimijoille eri asioita. Yleisemmin sitä on yhdistelty tuottavaan ja kustannustehokkaaseen hankintatoimintaan, kuljetuksiin, varastointiin sekä jakeluun ja siihen liittyvien materiaalien ja palveluiden toimenpiteisiin. Näiden kaikkien lisäksi on myös huomioitava omien asiakkaiden tarpeet. Logistiikkaan liittyy vielä sisä-, tulo- ja lähtölogistiikka. Näin ollen logistiikkaa voidaan kuvailla laajaksi prosessiksi missä erilaiset toiminnot yhdessä vaikuttavat kokonaisuuteen. (Ritvanen, Inkiläinen, Von Bell, Santala 2011, 20.) Logistiikka käsitteenä voidaan tarkentaa tarkoittavan lyhyemmin myös tuotteiden tai palvelujen ja niihin liittyvien tietojen ja rahojen hallitsemista organisaatiossa asiakkaiden tarpeiden toteuttamiseksi. (Logistiikan maailma 2017c.)

Yksinkertaisimman ja lyhyimmän määritelmän logistiikalle tarjoaa Logistiikan maailma-tietokanta. Tämän mukaan logistiikalla tarkoitetaan materiaalivirtojen ohjaamista raaka-aineiden alkuperästä loppuasiakkaalle siten, että tuote saapuu oikeaan paikkaan ja on käytettävissä oikeaan aikaan siten, että toimintojen kulut minimoidaan yhdessä ympäristöhaittojen ja turvallisuusriskien osalta. (Logistiikan maailma 2017d.) Mielestäni parhaimman kuvan logistiikasta ja sen toimitusketjuista saa Hokkasen ja Karhusen kuviosta (KUVIO 7).



KUVIO 7. Logistinen toimitusketju (mukaillen Hokkanen & Karhunen 2014, 22)

Kuten logistiikalle niin myös toimitusketjulle löytyy monta määritelmää. Yhteistä näille kaikille määritelmille on se, että valmistajalta lähtevään toimitukseen tarvitaan monen yrityksen yhteistä panosta, jotta toimitus saataisiin asiakkaalle. Toimitusketju (Supply Chain) on useamman organisaation muodostama verkosto, missä kehitetään ja ohjataan materiaali- ja tai palveluvirtoja sekä niihin liittyviä raha- ja informaatiovirtoja. Voimme sanoa toimitusketjun hallinnan olevan siis logistinen prosessi, jossa organisaatioilla on omat toimintansa. Toimitusketjun muotoon vaikuttaa paljon niin yrityksen tuotteet kuin myös toimiala sekä asiakkaat. Toimitusketjussa yhdistyvät yritys ja tavarantoimittajat jakeluorganisaatioihin ja asiakkaisiin. Toimitusketjua voidaan tarkastella yhtenä isona kokonaisuutena missä terävöitetään kustannustehokkuutta, asiakaslähtöisyyttä ja lisäarvon tuottamista. (Ritvanen 2011, 22.)

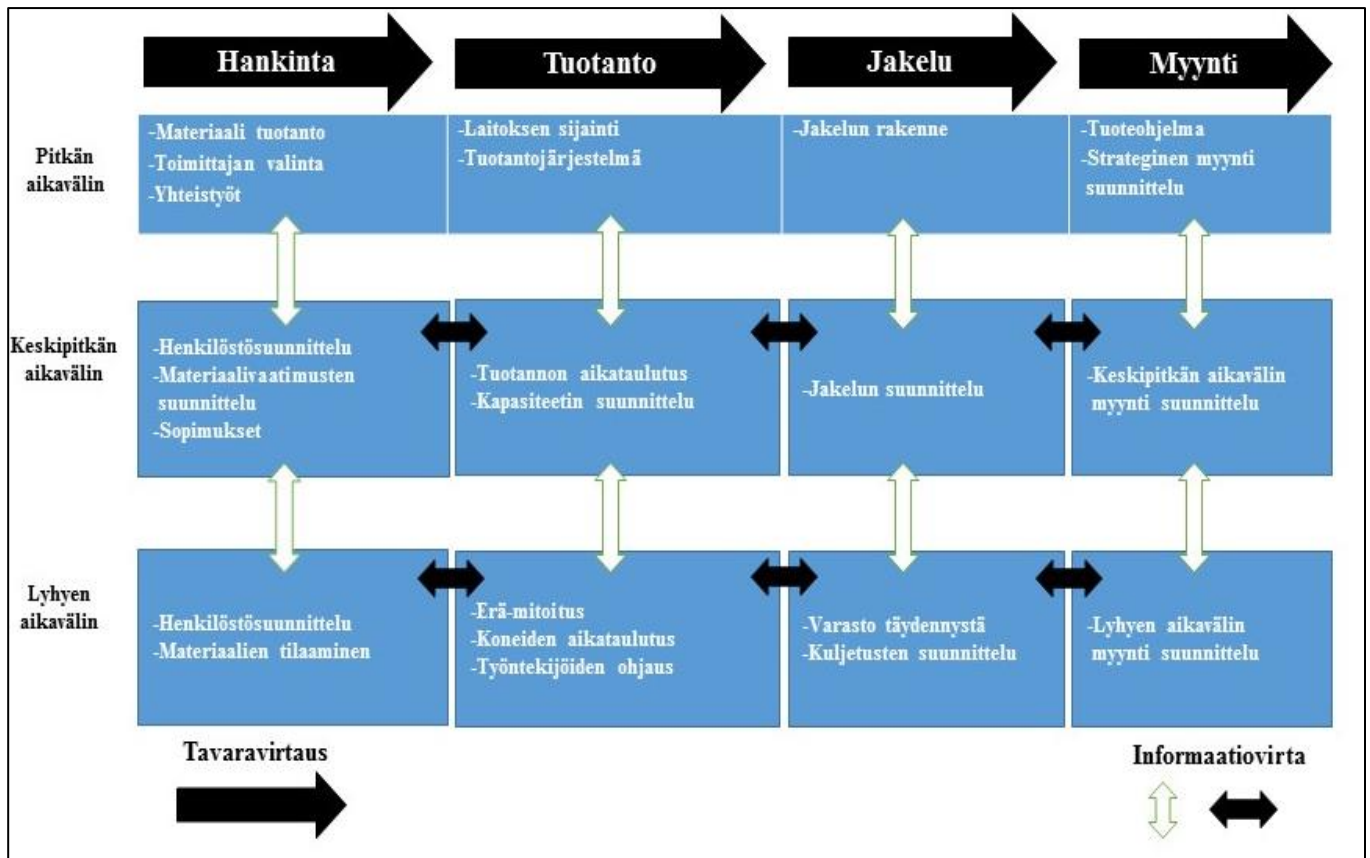
Toimitusketju on sitä suurempi, mitä vähemmän siinä esiintyy väliportaita. Yksikin ylimääräinen vaihe toimitusketjun suoralla vie enemmän aikaa ja lisää logistisia kustannuksia. Pitkille toimitusketjuille on yleistä, että niissä esiintyy välivarastoja, logistiikkayrityksiä ja tukkuliikkeitä. Toimitusketjuja on siis analysoitava analyttisesti ja toimintamallin mukaan sekä pohtia hankintojen, varastoinnin ja kuljetusten merkitystä ja niiden tarkoituksenmukaisuutta toimitusketjussa. Kaupan alalla syntyy logistisia kustannuksia niin jakelussa kuin myymälöissäkin ja näiden suhde kokonaiskustannuksista on suuri. Kyseisiä kustannuksia voidaan minimoida tehokkailla ja toimivilla sähköisillä tilausjärjestelmillä, kuljetusten keskittämällä ja niiden yhdistämisellä. (Ritvanen 2011, 23.)

Toimitusketjun hallinnalla (Supply Chain Management) tarkoitetaan organisaatioiden, materiaalivirtojen ja tieto- ja rahavirtojen suunnittelua, ohjaamista ja johtamista. Toimitusketjun johtamisessa tärkeätä on myöskin ketjun kokoonpanon rakentaminen ja sen kehittäminen. SCM ajattelussa aika, luotettavuus ja läpinäkyvyys korostuvat. Tavoitteena on tehostaa toimitusketjun kaikkien jäsenten keskinäistä kommunikointia ja siten saada kustannuksia alennettua, edistää myynnin kasvua ja samalla tehostaa asiakaspalvelua ja arvon luomista asiakkaalle. (Ritvanen 2011, 23.)

Toimitusketjun suunnittelu (Supply chain planning) on yleisesti resurssien tasapainottelua tavoitteen saavuttamista varten. Suunnittelu on usein eritelty hierarkisesti strategiaan, taktiseen ja operatiiviseen suunnitteluun. Strateginen suunnittelu on prosessi, missä tunnustetaan tämän hetkinen tilanne, missä halutaan olla ja tavoitteet päämäärän saavuttamiseksi. Tämä tarkoittaa myös yrityksen tavoitteiden ymmärtämistä ja niiden jakamista kaikkien toimintojen kanssa. Strategisen suunnittelun tulos antaa käskyn

taktiseen suunnitteluun, ja taktinen suunnittelun prosessi jakaa toiminnat, mitkä pitää tehdä jotta tavoitteet saavutetaan. (Thunberg 2016, 15–16.)

SCP koostuu neljästä osasta: myynti ja operatiivinen suunnittelu toimitusketjun koordinoimisessa ja imussa, kokonaisvaltaista tuotesuunnittelua verkossa tehtaiden välein, varaston suunnittelua ja valvontaa sekä sen täydennystä toimitusketjussa ja yhteistyötä ja informaatiovirran jakamista. Kuviossa 8 selvennetään koko SCP-toimitusketjun vaiheita aina hankintaosaston, tuotannon, jakelun ja myynnin vaiheista loppuasiakkaalle. SCP-toimitusketjun määrittelemisen ei ole helppoa, mutta kaikkien vaiheiden määritelmillä voidaan sanoa, että toimitusketjun hallinta voidaan nähdä prosessina tarpeiden ja vaatimusten tasapainottamisena koko toimitusketjun jäsenten integroimiseksi ja arvon luomisessa loppuasiakkaalle. SCP-toimitusketju voidaan siis visualisoida siten, että se yhdistää jokaisen toimitusketjun toimijan kuvion 8 matriisiin mukaan. Pystysuoran akselin aikaväli vastaa vaakasuoran suunnitteluprosessia ja antaa myös ajatusta siitä, miten usein suunnittelun toimintaa suoritetaan. Lyhyen tähtäimen suunnittelussa luodaan tuotannon suunnitteluun ja aikataulutukseen yksityiskohtaisia suunnitelmia esimerkiksi tehtaille. Tehtävät voidaan jakaa tarpeiden mitoitukseen, resurssien käyttöasteiden suunnitteluun ja yksityiskohtaisempaan aikataulutukseen. Keskipitkän aikavälin suunnittelussa luodaan mahdollisuuksia tuotannon materiaalivirtauksen synkronointiin yhdessä toimitusketjun kanssa mahdollistaen tehokkaammat suunnitelut hankinnassa, tuotannossa, varastoinnissa ja jakelussa. Pitkän aikavälin suunnittelussa suunnitellaan strategisia toimitusketjun prosesseja ja luodaan ehdotuksia toimitusketjun malliin, jakeluverkoston sopimuksiin ja rakenteisiin ja tuotannon kehittämiseen. (Hartmut, Fleischman, Grunow, Meyer & Surie 2011, 28–33.)

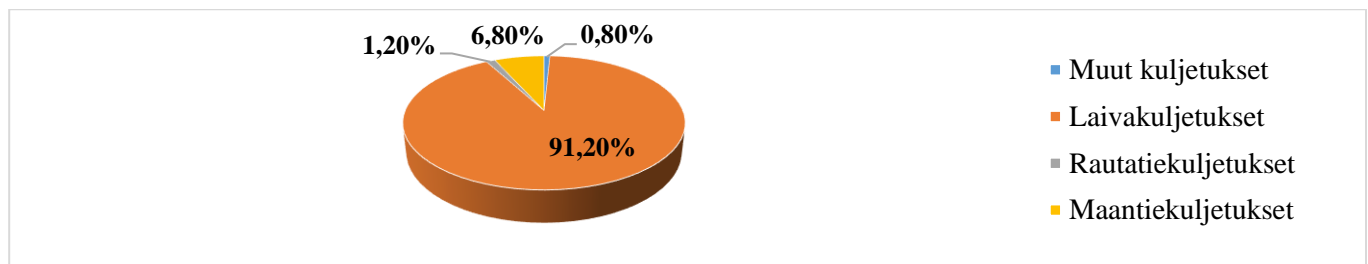


KUVIO 8. Toimitusketjun suunnittelu (mukaillen Harmut ym 2011, 29)

5 KULJETUSMUODOT

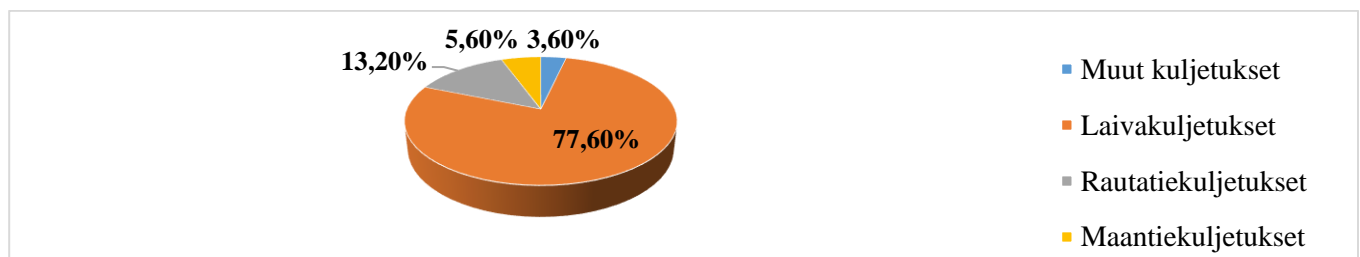
Kuljetuksen vaihtoehtoon ja sen valintaan vaikuttavat ratkaisevasti yritys sekä lähetysten ominaisuudet. Yrityksen osalta valintaan vaikuttavat toimiala, kuljetusten säännöllisyys ja toimitustiheys sekä maantieteelliset sijainnit. Lähetettävän toimituksen valintaan vaikuttavat taas koko, lähetysten arvo ja etäisyys kohteeseen. Kuljetusmuotoja ja vaihtoehtoja valitessa tavoitteena on hyvä ja laadukas palvelu kohtuullisilla kustannuksilla. Kuljetus voi tapahtua vaihtoehtoisesti maanteitä, rautateitä, vesiteitä tai ilmäteitä pitkin. Kaikilla kuljetusmuodoilla on omat etunsa ja heikkoutensa. (Suomen Kuljetusopas 2017.)

Tullin vuoden 2015 tilastojen mukaan (KUVIO 9) laivakuljetukset käsittivät 91,2% Suomen viennistä. Maantiekuljetusten osuus viennistä oli 6,8%. Rautatiekuljetusten vienti oli 1,2% ja muiden kuljetusmuotojen 0,8% koko Suomen vientimuodoista. (Tulli 2016b.)



Kuvio 9. Suomen vienti kuljetusmuodon mukaan (mukaiillen Tulli 2016b)

Kun tarkastelemme vastaavasti tuontilukuja (KUVIO 10) kuljetusmuodoissa, niin laivakuljetusten osuus on edelleen korkein sen ollessa 77,6%. Sen sijaan rautatiekuljetusten osuus on 13,2%. Se on huomattavasti isompi tuonnissa mitä viennissä. Maantiekuljetusten tuontiosuus oli 5,6% ja muiden kuljetusten 3,6%. (Tulli 2016b.)



Kuvio 10. Suomen tuonti kuljetusmuodon mukaan (mukaiillen Tulli, 2016b)

5.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset ovat Suomessa käytetyin muoto tavarankuljetuksissa. Lähes 75% toimituksista kuljetetaan kuorma-autoilla. Kuljetusmuodon suosioon vaikuttavat oleellisesti rooli muiden kuljetusmuotojen esi- ja jälkikuljetuksessa, mutta myös esim. Suomessa laajalle hajautettu teollisuus ja asutus. Kuljetusmuoto voidaan jakaa esi- ja jälkikuljetuksiin kuten aiemmin mainittu, mutta myös runko- ja siirtokuljetuksiin sekä nouto- ja jakelukuljetuksiin. (Karhunen & Hokkanen 2007, 86–87.)

Taulukossa 2 esitetään EU- ja ETA- alueilla tapahtuvassa kansainvälisessä liikenteessä käytettäviä ajoneuvojen suurimpia sallittuja massoja ja mittoja direktiivin 96/53EY mukaan.

TAULUKKO 2. Sallitut mitat ja painot EU ja ETA-maat (mukaiillen Karhunen & Hokkanen 2007, 138)

Ajoneuvon suurin pituus	(m)
- moottoriajoneuvo muu kuin linja-auto	12,00
- perävaunu	12,00
- puoliperävaunuyhdistelmä	16,00
- keskiakseliperävaunuyhdistelmä	18,75
- varsinainen perävaunuyhdistelmä	18,75
Ajoneuvon suurin sallittu leveys	(m)
- lämpöeristetyllä korirakenteella	2,60
- muut korirakenteet	2,55
Ajoneuvon suurin sallittu korkeus	(m)
- kaikki ajoneuvot	4,00
Ajoneuvon suurin sallittu massa	(t)
Akselimassa	
- vetävä akseli	11,50
- muu kuin vetävä akseli	10,00
telimassa (riippuen akseliston pituudesta)	
- kaksiakselinen teli autossa	
- kaksiakselinen teli perävaunussa	
- Kolmiakselinen teli autossa+perävaunussa	
kokonaismassa	
- 2-akselinen kuorma-auto	18,00
- 3-akselinen kuorma-auto	25,00
□ Ilmajousilla	26,00
- 4-akselinen kuorma-auto	31,00
□ Ilmajousilla	32,00
- 2-akselinen vetoauto ja 2-akselinen varsinainen perävaunu	36,00
- 2-akselinen vetoauto ja 2-akselinen puoliperävaunu	36,00-38,00
- 5- ja 6- akselinen ajoneuvoyhdistelmä	40,00
- yhdistettyjen kuljetusten yhdistelmä 5-6 akselinen	44,00

EU:n sisällä on yhteismarkkinat, minkä seurauksena liikenne- ja kuljetuslupien osalta EU:n yhteisöluupa antaa oikeudet toteuttaa tavaraliikennettä EU:n ja ETA:n alueilla. Yhteisöluvan oikeuksilla saa Suomessa rekisteröidyllä ajoneuvolla tehdä kuljetuksia vapaasti kyseisiin maihin. Kuljetettaessa EU:n ulkopuolelle tarvitaan siihen maahan EU:n ja kyseisen valtion sopimat luvat. Toimitettaessa Venäjälle tai entisiin Neuvostoliiton maihin vaaditaan sinne mainittujen lupien lisäksi erillinen kuljetuslupa. Asiakirjat, joita tarvitaan kansainvälisissä kuljetuksissa ovat CRM-rahtikirja, passitusasiakirja (T1 tai T2-passitusasiakirja, TIR-carnet tai ATA-carnet), kauppalasku ja tavaraluettelo. EU:n sisällä tehtävää toimitusta varten riittää CMR-rahtikirja. Jos toimitus on tullut EU:n ulkopuolelta eikä sitä ole vielä tullattu, tarvitaan tulliasiapaperit. (Nisula & Heiskanen 2013, 22, 54.)

Useimmissa Keski-Euroopan maissa on erityissääntöjä koskien raskaan kaluston liikennettä. Määräykset voivat vaihdella liikennesäännöistä ja liikennemerkeistä aina ajokieltoihin sekä tiemaksuihin ja niiden maksutapoihin. Komission KOM (1998) 115 pyrkimyksenä oli yhtenäistää ja helpottaa kansainvälistä tavaraliikennettä rakentamalla strategiset verkot tieosuuksille samalla noudattaen kansallisia määräyksiä. Komission ehdotusta ei ole hyväksytty direktiiviksi jäsenvaltioiden vielä miettiessä vaatimusten sisältöä. (Hokkanen ym 2007, 140; Nisula ym 2013, 180.)

5.2 Merikuljetukset

Ulkomaankaupassa meriliikenne on maailman vanhin kuljetusmuoto. Mantereiden välisessä liikenteessä se on merkittävin. Suomessa meriliikenteen vienti ja tuonti (KUVIOT 9 & 10) on 84,4% koko Suomen ulkomaankaupan kuljetusmuodoista. Viime vuosina matkustajaliikenteen nopea kasvu on lisännyt myös uusia mahdollisuuksia tavarakuljetuksille. Suomalaisen osuus merikuljetuksista on aika pieni. Syynä voimme pitää kauppalaivaston korkeaa hinnoittelua verrattuna niihin maihin, joissa valtiot tukevat taloudellisesti omaa kauppalaivastoa. Tulevaisuudessa teollisuuden sijoittuessa yhä lähemmäs raaka-ainelähteitään ja kuljetusten muuttuessa yhä enemmän jalostetuimmiksi, voi se muuttaa myös vaatimuksia merikuljetusten laatuvaatimukseen. (Karhunen ym 2007, 56; Melin 2011, 196–197.)

Meriteitse kuljetettaessa toimituksia on käytössä kolmea erilaista kuljetusmuotoa. Hakurahtiliikenteessä kuljetukset tapahtuvat satamien välein ilman sen tarkempaa aikataulutusta. Ominaisimmat kuljetettavat markkinat ovat kuivalasti eli bulkkimarkkinat. Toimitettavat tavarat voidaan jakaa irtotavaroihin kuten öljy,

vilja, hiili ja lannoitteet. Säiliömarkkinoilla kuljetettavat toimitukset jaetaan kemikaali-, raakaöljy-, tuote- ja kaasumarkkinoihin. Hakurahtiliikenne voidaan vielä jakaa joko matkarahtaukseen tai aikarahtaukseen. Matkarahtauksessa laiva on rahdattu lähtösatamasta kohdesatamaan. Aikarahtauksesta puhutaan, kun laiva on rahdattu tietyksi ajaksi. (Karhunen ym 2007, 70–71; Melin 2011, 196–198.)

Linjaliikenteessä laiva liikkuu etukäteen aikataulutetun ohjelman mukaan ja sovittujen satamien kautta. Tässä kuljetusmuodossa varustamot tekevät yhteistyötä vähentäen keskinäistä kilpailua. Lyhyillä linjoilla varustamot tekevät määräaikaista sopimuksia, joissa sovitaan aikataulut, tariffit, konossementtiehdot ja muut tarvittavat asiat. Varustamoilla on tiettyyn rajaan asti mahdollisuus tehdä asiakkaiden kanssa omia poikkeuksia. Maailman kauppalaivastosta noin 10–15% kuuluu linjaliikenteeseen, ja toimitettavasta tavarasta noin 10% kulkee tätä reittiä. Sopimusliikenteessä tehdään keskinäinen sopimus kuljetusehdoista. Tässä toimitusmuodossa kuljetetaan isoja määriä tavaraa eli liikenne perustuu massakuljetuksiin. Toimitukset perustuvat hiili-, malmi- ja öljykuljetuksiin. (Karhunen ym 2007, 60; Melin 2011, 198.)

Meriliikenteeseen kuuluu kolme asiakirjaa: rahtausopimus (charter party, C/P), konossementti (bill of lading, B/L) ja merirahtikirja (liner waybill, LWB). Hakurahtiliikenteessä tehdään rahtausopimus, ja sen tekee yleensä lavameklari varustamon tai rahtiaan nimissä. Sopimuksessa sovitaan kaikesta kuljetuksiin liittyvistä asioista kuten aikatauluista, lastaus- ja purkaussatamista, kuljetettavasta aluksesta, rahdista ja sen lastausajankohdasta sekä lastaus- ja purkauskustannusten perusteista. Linjaliikenteessä käytetään konossementtia. Asiakkaan varatessa laivasta rahtitilaa saa hän varaustodistuksen (boking-note) eli ns. esisopimuksen. Kun lähtevä toimitus on punnittu ja tarkistettu, saa asiakas perämiehen kuitin minkä perusteella kirjoitetaan konossementti. Tämä on asiakkaan kuitti lähetettävästä tavarasta, missä ilmenee toimituksen kunto ja määrä. Merirahtikirjaa käytetään enimmäkseen linjaliikenteessä, kun myyjän ja ostajan etäisyydet ovat lyhyitä ja toimitus on nopeata. Rahtikirjalla varustamo antaa sitoumuksensa kuljettaa toimitus sovitulla aluksella sovittuun satamaan ja luovuttamaan sen vastaanottajalle tai valtuutetulle henkilölle. (Karhunen ym. 2007, 89–90; Melin 2011, 201–205.)

5.3 Rautatieliikenne

Ulkomaankaupassa rautatieliikenne on hiipunut 1950-luvun taitekohdassa. Tuolloin tieverkot olivat kehittyneet suuriksi ja pystyivät syrjäyttämään rautatieliikenteen. Tullin tuoreimman tilaston mukaan

(KUVIOT 9 ja 10) rautatieliikenteen osuus kuljetusmuotona Suomen kansainvälisessä kaupassa oli 1,2% viennistä ja 13,2% tuonnissa. Yleissopimus GOTIF (Convention relative aux transpots internationaux ferroviaires) hallinnoi kansainvälisiä rautatiekuljetuksia. Matkustajia (CIV) ja tavaramääräyksiä (CIM) koskevat säännöt on liitetty yleissopimukseen 1980, kun GOTIF syntyi. Yleissopimukseen kuuluvat kaikki eurooppalaiset rautatieyhtiöt ja -laitokset sekä maita Aasiasta ja Afrikasta pois lukien Venäjä ja Itsenäisten valtioiden yhteisöt (IVY). (Karhunen ym 2007, 112; Melin 2011, 215.)

Kuljetussopimus solmitaan lähettäjän ja rautatieyrityksen välillä. Lähettäjä täyttää rahtikirjalomakkeen (railway bill, RWB), mikä luovutetaan eteenpäin yhdessä muiden lähetykseen liittyvien asiakirjojen yhteydessä. Rahtikirjassa on tultava esiin lähettäjän ja vastaanottajan tiedot sekä kuljetettavan toimituksen määrä ja laatu. Rahtikirjoja on useampi kappale, ja tärkeimmällä kaksoiskappaleella määrää tavarantoimittajan. Lähettäjän vastuulla on lopullisesti tietojen oikeellisuus rahtikirjassa. (Melin 2011, 215–216.)

5.4 Ilmatiekuljetus

Ilmateitse tapahtuvien kuljetusten kilpailuetu muihin kuljetuksiin on niiden nopeus ja varmuus. Reitit ovat laajat ja harvemmin toimituksia uudelleen lastataan lentokoneesta toiseen. Lähetyksessä voidaan myös käyttää halvempaa pakkausmateriaalia kuin muissa kuljetusmuodoissa. Muiden kuljetusmuotojen etu lentokuljetuksiin ovat niiden halvemmat rahtikuljetukset. (Melin 2011, 218.)

Ilmateitse tapahtuvat kuljetusmuodot voidaan jakaa perinteisiin lentoyhtiöihin ja pikarahtiyhtiöihin. Perinteisessä mallissa kuljetetaan rahtia matkustaja- ja rahtikoneilla. Pikarahtiyhtiöissä toimitukset ovat nopeita ja ne ovat kooltaan pieniä posti- ja kuriirilähetyksiä. Noudot ja jakelut tapahtuvat kevyellä tai keskiraskaalla kalustolla. (Karhunen ym 2007, 159.) Ilmateitse tapahtuvan toimituksen tärkein vaihe on reititys. Suora reititys on nopein ja toimitus kulkee määräpaikkaan saakka samalla koneella. On myös mahdollista, että lähetykset kulkevat useamman aseman kautta. Isoilla lentoasemilla huonon reitin valinnalla voi toimitus olla useamman vuorokauden odottamassa jatkolentoa. (Melin 2011, 219.)

Toimitukselle tulee tehdä lähettäjän toimesta kolme rahtikirjaa ja lomakkeina tulisi käyttää rahdinkuljettajan tarjoamia rahtikirjoja. Lentorahtikirja (Air Waybill, AWB) on lentokuljetuksen tärkein dokumentti ja sen tulisi olla IATA- mallin mukainen. Ilmakuljetuslain (387/1986) määräyksen mukaan vastuu rahtikirjan täyttämisestä on lähettäjällä. Kansainvälisessä liikenteessä rahtikirjalla hyväksytään tavara

lähetyskelpoiseksi. Rahtikirja toimii samalla lähettäjälle vakuutuksena kuljetuksen ehtojen noudattamisesta. Se on tärkeä dokumentaatio tullaukseen ja pankkitoimintojen asiakirjana sekä kuitti toimeksiannon suorituksesta ja vakuutusmaksuista. Lähettäjälle merkityllä rahtikirjalla voidaan lähetystä määrätä toimituksen ollessa liikkeellä. Rahtikirjassa ovat myös toimituksen lastaus-, purku- ja varastointiohjeet. (Karhunen ym 2007, 166–167; Melin 2011, 219.)

6 LÄHETTÄJÄN-, RAHDINKULJETTAJAN JA VASTAANOTTAJAN VASTUU

Lähtäjän vastuulla on kaikki, mikä liittyy lähetyksen pakkaamiseen, sen kestävyteen ahtauksessa kuormatilaan, terminaalikäsitteyt jälleenlastauksissa ja kuljetuksen aikaiset mahdolliset rasitteet. Lähtäjän on vastuussa myös pakkauksen kokoonpanosta mahdollistaen sidonnan ja tuennan sopivuuden kuormatilassa. Palveluntoimittajalla on valtuudet korjata ja täydentää mahdollisia puutteita pakkauksissa vaaran ja vahinkojen välttämiseksi sekä veloittaa erikseen syntyneet kustannukset erillisen yksityiskohtaisen hinnaston mukaan. Toimituksen vaatiessa parempaa suojausta tai tuentaa lisäsidontavälineillä (perussidontavälineet) on lähtäjän toimitettava nämä ylimääräiset varusteet rahdinkuljettajalle omalla kustannuksellaan. (Logistiikkayritysten liitto ry 2016, 1.)

Lähtäjän vastuulle kuuluu myös asiakirjojen oikeellisuus ja että tiedot ovat kaikissa vastaavat. Lähtäjän vastuulla on myös lähetyksen todellisen kokonaispainon (brutto) ilmoittaminen. Jos palveluntuottajalle koituu ylimääräisiä kustannuksia väärin ilmoitetusta painosta vastaa niistä lähtäjä. Lähtäjän tulee myös huolehtia tavara-, tilaus- ja kollimerkinnöistä ja että ne löytyvät oikein myös asiakirjoissa. Kaikki lähetettävät toimitukset tulee osoittaa GS1 määräysten mukaan. Lähetykset on tarvittaessa myös varustettava SFS-EN-ISO 780 -standardimerkinnöin siten, että lähetykset voidaan toimittaa turvallisesti myös ilman rahtikirjaa. Osoitelapuista on tultava yksinkertaisesti selville lähetykseen kuuluvien kollien lukumäärä. Jos toimituksissa on erikokoisia kolleja tulee lähtäjän myös ilmoittaa niiden painopisteet, jos ne ovat korkeammalla kuin puolet lähetyksestä. (Logistiikkayritysten liitto ry 2016, 1.)

Rahdinkuljettajan vastuu alkaa hänen vastaanotettuaan toimituksen kuljetettavakseen ja vastuu päättyy, kun toimitus on luovutettu vastaanottajalle. Rahdinkuljettajan vastuulle kuuluu lähetyksen katoaminen, vähentyminen ja vahingoittuminen kuljetuksen aikana. Viivästymisestä johtuva vahinko on myös rahdinkuljettajan vastuulla. Jos rahdinkuljettaja pystyy osoittamaan, että toimituksen vahingoittuminen, vähentyminen tai katoaminen on lähtäjän tai vastaanottajan virheestä tai muusta vastaavasta syystä johtuva, mitä rahdinkuljettaja ei ole voinut ennaltaehkäistä tai välttää, vapautuu hän vastuusta. Kuljettaja ei voi vedota moottoriajoneuvon puutteellisuuteen tai ajoneuvon vuokralle antaneen henkilön saati vuokranantajalla töissä olevan henkilön virheeseen tai kykenemättömyyteen myöskään vapautuakseen vastuustaan. Rahdinkuljettajan vastuu raukeaa, jos toimitus on kuljetettu ilman peitettä ja näin on myös

rahtikirjaan merkitty ja sovittu tai, kun lähettäjän kanssa on näin sovittu kotimaankuljetuksessa. Rahdinkuljettaja vapautuu myös vastuusta, jos lähetykset on puutteellisesti pakattu ja tämä voi aiheuttaa vähentymisen, vahingoittumisen tai katoamisen. Rahdinkuljettaja vapautuu myös vastuusta, jos toimitusten käsittely, kuormaaminen, ahtaaminen ja purkaminen tapahtuvat lähettäjän, vastaanottajan tai heidän nimissään toimivan henkilön puolesta ja todetaan tapahtuneen katoamista, vähentymistä tai vahingoittumista, lähettäjän virheellisestä tavaramerkinnästä ja elävien eläinten kuljettamisesta. Myös tiettyjen tavaroiden herkempi taipumus hävitä, kadota ja vahingoittua, ruostua, murtua, rapistua, vuotaa taikka tuhohyönteisten tai jyrssiöiden takia. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 27§–29§.)

Kansainvälisissä toimituksissa on kolmekymmentä päivää aikaa luovuttaa tavara ja määräaika on kuusikymmentä päivää ellei toisin ole sovittu. Sen sijaan kotimaisissa toimituksissa luovutuksen on tapahduttava neljäntoista päivän kuluessa ja luovutusajankohta on kaksikymmentäkahdeksan päivää. Ellei toimitus ole saapunut vielä määräaikaan mennessä voi vastaanottaja vaatia korvauksia, syynä tavarankatoaminen. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 31§.)

Vastaanottajan velvollisuus on tarkastaa lähetys luovutuksen yhteydessä. Lähetyksessä esiintyvistä ulkoisista vahingoista, sen mahdollisista puutteista ja vähentymisestä on ilmoitettava rahdinkuljettajalle. Piilevistä esiin tulevista kuljetusvahingoista on 7 vrk:n aikana ilmoitettava rahdinkuljettajalle. Sunnuntai- ja pyhäpäiviä ei lasketa määräaikaan mukaan. Rahdinkuljettajan laiminlyödessä reklamaatio ilmoituksen on kannevalta menetetty syynä tahallisuus tai törkeä huolimattomuus. (Logistiikkayritystenliitto 2016 ry, 2.)

6.1 Tilaajavastuu

Tilaajavastuulaki asettaa yritykset tasavertaiseen asemaan kilpailun ja työehtojen noudattamisessa. Laki asettaa tilaajalle vaatimuksen seurata, että sopimuskumppanit hoitavat lakisääteiset velvoitteensa. Tilaajavastuulakia sovelletaan kaikilla toimialoilla tilanteissa, joissa tilaaja käyttää Suomessa tehtävään vuokrattua työntekijää. Laki koskee myös alihankintasopimuksen tehneen työnantajan kohteessa työskentelevää työntekijää, jonka työtehtäviin kuuluu tilaajan tavanomaiset toiminnot sekä niihin liittyvät kuljetukset. Tilaajia ovat kaikki yritykset ja julkisoikeudelliset yhteisöt, mitkä käyttävät vuokrattuja työntekijöitä tai alihankintasopimuksen kautta hankittuja työvoimaa. (Tilaajavastuulaki 2006/1233, 1§–2§.)

Ennen sopimuksen tekemistä kuljetustilaajan tulee selvittää tavaraliikennelain mukaan onko kuljetuksen suorittavalla yrityksellä liikennelupa ja jos ei, onko laillista oikeutta kuljettaa ilman lupaa. Tilaajan tulisi myös selvittää, jos palveluntarjoajana on ulkomainen yritys, onko heidän mahdollista suorittaa kuljetus kabotaasina. Jos tilaajalla on tietoa, ettei toinen osapuoli aio täyttää lakisääteisiä velvoitteitaan, hän ei saa tuolloin tehdä kuljetusopimusta. Tilaajavastuulain määräysten mukaan tulisi kuljetuspalvelujen tilaajan selvittää, että palveluja tarjoavat ulkomaiset yritykset täyttävät lakisääteiset vaatimukset. Tilaajan tulee saada selvitykset (LIITE 1) yrityksen kuulumisesta ennakkoperintä- ja arvonlisäverorekisteriin. Tilaajan tulee saada kaupparekisteriote, todistus verojen maksamisesta ja verovelkatodistus tai suunnitelma miten verovelkamaksut suoritetaan. Tilaajan tulee pyytää myös todistukset työeläkevakuutuksen voimassaolosta ja maksuista. Jos kaikkia eläkevakuutusmaksuja ei ole suoritettu, tulee tilaajan pyytää suunnitelma niiden maksusopimuksesta. Kuljetuspalvelutilaajan selvitettäviin asioihin kuuluu myös saada selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta sekä keskeisistä työehdoista. (Tavaraliikennelaki 2006/693, 5a; Tilaajavastuulaki 2006/1233, 5§.)

Tilaajavastuulaki rajoittuu alihankinta- ja vuokratyöntekijöiden osalta siten, että lain soveltamisalan ulkopuolelle jäävät vuokratyö, mikä on kestoltaan enintään 10 työpäivää ja alihankintasopimus, minkä arvo ilman arvonlisäveroa jää alle 9000 €. Selvitysvelvollisuudessa tulee ottaa huomioon, ettei sopimuksia voi kiertää raja-arvojen osalta alittaviin osiin. Työn katsotaan olleen yhtäjaksoista, jos työ on ollut jatkuvaa lyhyistä tai peräkkäisistä katkoista huolimatta. (Työsuojeluhallinnon julkaisuja 1/2017, 1.)

6.2 CMR

Kansainvälisissä kuljetuksissa rahtikirja on lähettäjän ja rahdinkuljettajan välinen kuljetussopimus. Nykyään varsinkin Suomessa asiakkaat harvoin allekirjoittavat kansainvälisen liikenteen rahtikirjoja, vaan kuljetusliikkeet tekevät asiakkaiden lähettämien tietojen perusteella nämä valmiiksi (Logistiikan maailma 2017b.) Jos rahtikirjaa ei ole tehty, se ei vastaa sisällöltään määräyksiä tai on muuten kadonnut, ei se ole merkitsevää, kun ratkaistaan onko rahtisopimus syntynyt tai pätevä. Jos toimitus on lastattava useampaan eri ajoneuvoon tai lähetettävänä on erilaisia tavaralajeja tai eriä, niin lähettäjä kuin rahdinkuljettaja voivat vaatia jokaista ajoneuvoa tai kuljetusta kohden tehtävän oman rahtikirjan (Tiekuljetusopimuslaki 345/1979, 6§.)

CMR sopimusta käytetään ajoneuvolla tehtävää kuljetusta ja siitä saatavaa korvausta vastaan, kun vastaanotettu lähetys toimitetaan eri valtioon, joista toinen osapuoli kuuluu CMR- yleissopimuksen piiriin. (Nisula 2013, 40.) Rahtikirjaa on tehtävä kolme kappaletta kansainvälisessä kuljetuksessa. Lähettäjä, rahdinkuljettaja ja vastaanottaja jokainen saavat oman kappaleen allekirjoitettuna. Suomessa tehtyyn rahtikirjaan allekirjoitukset saavat olla painettuja tai leimattuja. Muun maan rahtikirjaan sovelletaan sen maan lakia. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 7§.)

Taulukossa 3 on mainittu ne asiat, mitä tulee rahtikirjassa olla eriteltyinä ja taulukossa 4 ne asiat, mitkä tulee lisätä tarvittaessa (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 9§.)

TAULUKKO 3. Tarvittavat asiat eriteltyinä rahtikirjassa (mukaihen Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 9§)

Rahtikirjassa tulee olla
Tekopaikka- ja aika
Lähettäjän nimi ja osoite
Rahdinkuljettajan nimi ja osoite
Toimituksen noutopaikka, päivämäärä ja toimituspaikka
Vastaanottajan nimi ja osoite
Tavarinimike, pakkastapa ja jos vaarallista ainetta, niin sen yleisesti hyväksytty nimike
Lähetettävien kollojen lukumäärä, erityismerkinnät ja numerot
Kokonaispaino tai vastaavalla tavalla ilmaistu määrä
Kuljetuskustannukset rahdistä, lisä- ja tullimaksut tai muut sopimuksen tai lähetyksen luovutuksen aikana muodostuneet kustannukset
Tullaus sekä muut muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet
Maininta kuljetukseen sovellettavan 1§:n1 momentissa mainittua yleissopimusta tai vastaavaa lakia siitä huolimatta, että toisin olisi sovittu

TAULUKKO 4. Tarvittaessa lisättynä rahtikirjaan (mukaillen Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 9§)

Tarvittaessa lisättynä rahtikirjaan
Jälleenlastauskielto
Lähtäjän hoidettavaksi tulevat kustannukset
Lähteyksen luovutuksen yhteydessä muodostunutta perittävää jälkivaatimusta
Toimituksen 33§:n mukaan ilmoitettu arvo ja toimitukseen liittyvän erityisen etuuden 35§:n 2 momentin mukaan ilmoitettu arvo
Lähtäjän antamat ohjeet toimituksen vakuuttamisesta
Aikataulu, mihin mennessä kuljetus on sovittu toimitettavan
Luetteko asiakirjoista

Rahdinkuljettajan tulee tarkastaa ottaessaan toimituksen vastaan, vastaavatko rahtikirjaan merkityt tiedot kollojen määrää, ovatko merkinnät ja numerointi samat. Hänen tulee myös tarkistaa toimitusten ja pakkausten silmämääräisesti havaittavissa oleva kunto. Epäselvässä tilanteessa, missä kuljettaja ei voi kohtuudella tarkastaa tarvittavia tietoja tai, jos kuljettaja epäilee ettei rahtikirjassa oleva tieto ole oikein, on hänen tuolloin tehtävä rahtikirjaan merkinnät ja ilmoitettava syyt. Lähtäjä saa pyytää rahdinkuljettajaa tarkastamaan toimituksen kokonaispainon tai vastaavalla tavalla ilmaistua määrää ja kollojen sisältöä. Tällöin rahdinkuljettajalla on oikeus saada korvausta tarkastuksen aiheuttamista kustannuksista ja rahtikirjaan on merkittävä tarkastuksen lopputulos. Ellei rahtikirjaan ole merkitty varauksia, syytä tai muuta on tuolloin hyväksyttävästi otettu toimitus vastaan kuljetettavaksi. Lähtäjän merkinnällä rahtikirjaan hän hyväksyy vastuulleen tarkoitetun varauman. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 12§–13§.)

Lähtäjän on korvattava pakkauksen puutteellisuuden takia aiheutuneet kustannukset rahdinkuljettajalle sekä mahdolliset muut vahingot henkilöille, moottoriajoneuvolle ja varusteille. Lähtäjän korvausvelvollisuus mitätöityy, jos ulkoisesti toimituksen puutteellisuus on ollut havaittavissa, mutta erillistä merkintää ei ole rahtikirjassa. Lähtäjän vastuulla on antaa rahdinkuljettajalle kaikki tarvittavat tiedot ja asiakirjat mitkä liittyvät tavaran toimitukseen. Lähtäjä on korvausvelvollinen rahdinkuljettajalle tietyn tiedon tai asiakirjan puutteellisuuden ja puuttumisen takia. Rahdinkuljettajan vastuulla ei ole tutkia ovatko lähtäjän antamat asiakirjat ja ilmoitukset oikeita tai täydellisiä. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 14§, 16§.)

Lähettäjällä on oikeus kesken toimitusta muuttaa tavaran toimitusosoitetta ja antaa uusia ohjeita tavaran luovuttamiseen liittyen. Lähettäjä voi myös kesken toimitusta peruuttaa toimituksen. Lähettäjän oikeudet määrätä toimituksesta loppuvat, kun vastaanottaja on saanut oman vastaanottajankappaleensa rahtikirjasta. Rahtinkuljettajan on seurata vastaanottajan ohjeita. Oikeus toimituksen määräämisestä kuuluu vastaanottajalle, jos rahtikirjaan on sen tekohetkellä laitettu merkintä. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 17§–18§.)

Useamman rahtinkuljettajan toimesta suoritettu kuljetus, mikä on vahvistettu useammalla rahtikirjalla ja vastaanottajankappale on toimituksen mukana, on jokainen vastuussa kuljetuksesta. Rahtinkuljettaja on rahtikirjassa mainituin ehdoin mukana ottaessaan toimituksen ja rahtikirjan vastaan. Rahtinkuljettajan ottaessaan toimituksen toiselta on hänen annettava allekirjoitettu ja päivätty kuitti ja merkitä nimi- ja osoitetiedot rahtikirjaan. (Tiekuljetussopimuslaki 345/1979, 45§–46§.)

6.2.1 Kansainvälinen tiekuljetusvakuutus (CMR)

Kansainvälinen tiekuljetusvakuutus on CMR-yleissopimuksen sekä tiekuljetussopimuksen antama vastuuvakuutusturva. Rahtinkuljettajan vastuuta eri kuljetusmuodoissa on rajoitettu niitä koskevissa laeissa ja sopimuksissa. Vakuutus korvaa lähetettävälle toimitukselle syntyneet vahingot ja viivästymisen seurauksena syntyneet vahingot, jos CMR yleissopimuksen mukaan ne kuuluvat rahtinkuljettajan vastuulle. Riippuen kuljetuksen muodosta voidaan erityisehdoilla laajentaa vakuutusta kattamaan lämpötilan muutoksesta sattuneen vahingon. Vakuutusta voidaan laajentaa myös jälkivaatimuksen ja kabotaasin varalta. Vakuutusyhtiöillä on omat tulkintansa ja eri korvausrajoituksensa mitkä voivat poiketa suuresti keskenään. Kansainvälisissä kuljetuksissa korvausvastuu on määritelty kansainvälisen valuuttarahaston erityisnosto-oikeutta SDR (Special Drawing Right) kokonaispainosta puuttuvaa kiloa kohden. Korvauksen piiriin kuuluvat myös rahti ja tullimaksut sekä muut kuljetukseen kuuluvat kulut. Maantiekuljetuksissa vastuu on 8,33 SDR/kg. Kuljetettavan toimituksen arvon ylittäessä 8,33 SDR/kg kannattaa asiakkaan ottaa ylimääräinen kertakuljetusvakuutus korvaamaan tavaran arvon paremmin. (Nisula ym 2013, 49–51.)

6.2.2 Toimituslausekkeet

Toimituslauseke (Incoterms) on myyjän ja ostajan keskenään sopima osa kauppasopimuksesta, missä on kyse irtaimen tavaran kaupasta. Tavaraa lähetettäessä myyjä toimii lähettäjänä ja ostaja vastaanottajana tai hänen määräämänsä toinen henkilö, esimerkiksi huolitsija. Sovitun toimituslausekkeen perustella myyjä tai ostaja sopii kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan kanssa. Toimituslauseke määrittelee myös miten toimitus toimitetaan ja mitä asiakirjoja toimitetaan ostajalle sekä mihin tavara toimitetaan. Toimituslausekkeet käsittävät toimenpide-, kustannus- ja vaaranvastuun siirtymistä myyjältä ostajalle. (Railas 2016, 21–25.)

Incoterms 2010® (TAULUKKO 5) rakentuu yhdestätoista lausekkeesta. Kaikki lausekkeet on jaoteltu käyttötarkoituksen mukaan joko kaikkiin kuljetuksiin tai meri- tai muihin vesikuljetuksiin.

TAULUKKO 5. Toimituslausekkeet (mukaillen Railas 2016, 84–88)

Kaikki kuljetusmuodot	Viittaustapa
EXW (Ex Works)	EXW (nimetty toimituspaikka)
FCA (Free Carrier), vapaasti rahdinkuljettajalla	FCA (nimetty toimituspaikka)
CPT (Carriage Paid To), kuljetus maksettuna	CPT (nimetty määräpaikka)
CIP (Carriage and Insurance Paid to), kuljetus ja vakuutus maksettuina	CIP (nimetty määräpaikka)
DAT (Delivered at Terminal), toimitettuna terminaalissa	DAT (nimetty määräpaikka)
DAP (Delivered at Place), toimitettuna määräpaikalle	DAP (nimetty määräpaikka)
DDP (Deivered Duty Paid), toimitettuna tullattuna	DDP (nimetty määräpaikka)
Meri- tai muu vesitiekuljetus	Viittaustapa
FAS (Free Alonside Ship), vapaasti aluksen sivulla	FAS (nimetty laivaussatama)
FOB (Free On Board), vapaasti aluksessa	FOB (nimetty laivaussatama)
CFR (Cost and Freight), kulut ja rahti maksettuina	CFR (nimetty määräsatama)
CIF (Cost, Insurance and Freight),kulut,vakuutus ja rahti maksettuina	CIF (nimetty määräsatama)

6.3 Vaarallisten aineiden kuljetus

Vaarallisten aineiden (ADR) määräykset on laadittu perustuen Euroopan yhteisön lainsäädäntöön ja kansainvälisiin sopimuksiin. Yhteisten sääntöjen ja määräysten tavoitteena on ennaltaehkäistä mahdollisia

onnettomuustilanteita ja yhtenäistää kuljetusten turvallisuus. Vaarallisten aineiden laki 719/1994 sisältää kaikki keskeisimmät määräykset. Kuljetusmuodoille on omat yksityiskohtaisemmat säännöt kuljetusmuotoikohtaisissa asetuksissa. (Kumpulainen, Ryyänen, Oja, Sorasahi, Raivio & Gilbert 2013, 14.)

Vaarallisiin aineisiin kuuluvat kaikki aineet ja esineet, mitkä voivat aiheuttaa vahinkoa ihmiselle, omaisuudelle tai ympäristölle. Vaaralliset aineet luokitellaan vaaraominaisuuksien mukaan ja ne luokitellaan vielä yhdeksään luokkaan (TAULUKKO 6). Aineilla on omat nimikkeet ja YK- numerot kuljetuksia varten. Kuljetukset maanteillä ja rautateillä ja niiden säännökset pohjautuvat kansainvälisiin ADR- sopimukseen (tiekuljetukset) ja RID-määräyksiin (rautatiekuljetukset). Lisäksi maantiekuljetuksissa sovelletaan valtioneuvoston asetusta 194/2002 muutoksineen sekä rautatiekuljetuksissa valtioneuvoston asetusta 195/2002 muutoksineen, ministeriön säädöstä 369/2011 maantiellä ja 370/2011 rautatiellä. Kuljetettaessa kappaletavaraa aluskuljetuksena noudatetaan VAK-lakia sekä säädöstä 666/1998 muutoksineen, Trafin säädöksiä sekä merenkulkuhallinnon asetuksia. Ilmateitse tapahtuvat kuljetukset pohjautuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) teknisiin asetuksiin ICAO-TI. Ilmakuljetuksissa noudatetaan myös vaarallisten aineiden lakia 719/1994. (Kumpulainen ym 2013, 15.)

TAULUKKO 6. Vaarallisten aineiden kuljetusluokat (mukaillen Kumpulainen ym 2013, 16–25)

Kuljetusluokka	Kuljetusluokan nimi (Maa- ja ilmakuljetuksissa)
Luokka 1	Räjähteet
Luokka 2	Kaasut
Luokka 3	Palavat nesteet
Luokka 4.1	Helposti syttyvät kiinteät, itsereaktiiviset aineet ja epäherkistetyt kiinteät räjähdysaineet
Luokka 4.2	Helposti itsestään syttyvät aineet
Luokka 4.3	Aineet, mitkä kosketuksissaan veden kanssa kehittävät palavia kaasuja
Luokka 5.1	Sytyttävästi vaikuttavat (hapettavat) aineet
Luokka 5.2	Orgaaniset peroksidit
Luokka 6.1	Myrkylliset aineet
Luokka 6.2	Tartuntavaaralliset aineet
Luokka 7	Radioaktiiviset aineet
Luokka 8	Syövyttävät aineet
Luokka 9	Muut vaaralliset aineet ja esineet

Luokan 1 räjähteet jaetaan vielä yhteensopivuusryhmiin A-S. Luokan 2 kaasut jaetaan myös erikseen vaaraominaisuuksien mukaan palaviin kaasuihin (2.1), palamattomiin ja myrkyttömiin kaasuihin (2.2) sekä myrkyllisiin kaasuihin (2.3). (Heiskanen 2014, 25.)

Liikenne- ja viestintäministeriö hallinnoi Suomessa vaarallisten aineiden kuljetuksia. Ministeriön tehtävänä on seurata ja valvoa säädettyjä lakeja, säädöksiä ja määräyksiä ja sitä, että niitä toteutetaan oikein. Ellei määrättyjä lakeja tai säännöksiä ole noudatettu voivat viranomaiset määrätä kuljetusyksikön purettavaksi seuraavassa lähimmässä paikassa. Kuljetus keskeytetään, jos kuljetusyksikkö ei ole kunnossa tai asiakirjat lähetyskelle eivät ole oikein tehty lähettäjän puolesta. Lähetys pitää olla luokiteltu oikein ja kuljetusyksikkö merkitty oikein. Vaarallisten aineiden käsittelyssä, niin varastoinnissa kuin pakkaamisessa, tulee ottaa huomioon sen suuruus ja muoto. Liitteessä 2 on enemmän tietoa osapuolien vastuualueista. (Heiskanen 2014, 10–11.)

Kuljetettaessa vaarallisia aineita tie- tai rautateitä pitkin mihin liittyy pakkaamista, lastaamista ja purkamista tai muuta turvallisuuteen kuuluvaa on tällöin toiminnanharjoittajan nimettävä turvallisuusneuvonantaja. Poikkeuksena yritys, mikä tekee satunnaisesti kotimaan sisäisiä kuljetuksia. Nimetyn henkilön tulee edistää ja selvittää, miten kuljetusten turvallisuutta voitaisiin parantaa. Hänen tulee seurata asetusten ja määräysten noudattamista ja antaa kuljetuksiin liittyviä neuvoja. Turvallisuusneuvonantajan vastuulle kuuluu myös huolehtia toiminnanharjoittajalle tehtävän vuosikertomuksen ja onnettomuusselostuksen tekemisestä. Nämä molemmat selostukset on annettava tarvittaessa, kun viranomaiset niitä pyytää. (Heiskanen 2014, 11.)

VAK-kuljetuksen ajoneuvon on oltava kestävä ja tarkoitukseen soveltuva. Irrallisissa valaisimissa ei saa olla metallipintoja, mitkä voivat aiheuttaa kipinöintiä. Kuljetusyksikössä saa enintään olla yksi perävaunu tai puoliperävaunu ja kotimaan kuljetuksessa apuvaunun avulla kytketty puoliperävaunu katsotaan yhdeksi perävaunuksi. Ajoneuvon moottori on aina oltava sammutettuna niin lastauksen kuin purun aikana, ellei moottoria tarvita erikseen purun yhteydessä käytettävän kaluston käyttämisessä. Seisontajarrua on käytettävä aina, ja jos sitä ei ole perävaunussa on käytettävä ainakin yhtä kiilaa. Rahdinkuljettajan puolelta jokaisen, joka osallistuu kuljetukseen täytyy olla koulutettu turvallisuuden varmistavalla koulutuksella tai muulla pätevyydellä tehtävään. Kuljettaja tai apulainen eivät itse saa avata vaarallista ainetta sisältäviä kolleja. Tupakointi on myös kielletty ajoneuvossa ja sen läheisyydessä lastausten ja purkujen aikana. Kuljetuskaluston miehistöllä tulee jokaisella olla valokuvalla oleva henkilötodistus. VAK-kuljetuksen

aikana ei saa ajoneuvon kyydissä olla muita henkilöitä kuin kuljettajat. Kaikki edellä mainitut määräykset ovat voimassa irtotavara- ja säiliöautokuljetuksissa pois lukien pakkaaminen ja kolli. (Heiskanen 2014, 12.)

Vaarallisten aineiden kuljettajilta, missä kuljetetaan yli vapaan rajan vaaditaan ADR-ajolupaa. Ajoluvat jaetaan viiteen eri ryhmään: 1) yhdistetty perusajolupa, 2) perusajolupa, 3) säiliöajolupa, 4) räjähdäajolupa ja 5) radioaktiivisten aineiden ajolupa. ADR-ajolupa annetaan vähintään B-luokan ajokortin haltijalle, joka on suorittanut ajolupakokeen kuusi kuukautta aiemmin. Ajolupa on voimassa viisi vuotta myöntämispäivämäärästä ja se raukeaa, jos myönnettyä ajolupaa ei olla haettu vuoden sisällä hakemisesta. Ajoluvan voimassaoloa voidaan pidentää viidellä vuodella, jos hakija on suorittanut täydennyskurssin ajoluvan päättymistä edeltävien kahdentoista kuukauden aikana. Jos ajolupakoe on suoritettu aikaisemmin, myönnetään uudet viisi vuotta heti kokeen hyväksyttävän suorittamisen jälkeen. (Heiskanen 2014, 55–57.)

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa on tietyille aineille annettu erivapaus kokonaan tai osittain kuljetussäädösten noudattamisessa. Vapaarajalla tarkoitetaan vain kappaletavarakuljetuksissa toimitettavien aineiden maksimimääriä, milloin VAK-asetukset eivät ole täysin voimassa olevia. Irtotavara- ja säiliöautokuljetuksissa ei ole vapaarajaa. Vapaarajan ylittyessä koskevat kaikki säädökset täysimääräisesti. Vapaarajan voi tarkistaa vapaarajataulukosta ja jokaisella aineella on oma vapaaraja. (Heiskanen 2014, 44.)

6.4 Elintarvikekuljetukset

ATP-sopimus on aikoinaan tehty estämään terveydelle vaarallisia muutoksia kansainvälisissä elintarvikekuljetuksissa. ATP-sopimusta sovelletaan ihmisten ravinnoksi tarkoitettujen elintarvikkeiden myyntiin kansainvälisissä kuljetuksissa. Sopimusmaita on 45 ja melkein kaikki Euroopan maat kuuluvat sopimuksen piiriin lukuun ottamatta muutamia entisen neuvostoliiton maita ja Yhdysvaltoja. Sopimuksessa ja sen liitteissä on määritelty elintarvikkeet, jotka kuuluvat sopimuksen piiriin, korkeimmat hyväksytyt kuljetuslämpötilat ja kaluston rakenteelliset edellytykset. Sopimus koskee maa- ja rautatiekuljetuksia ja korkeintaan 150km pituisia merikuljetuksia maakuljetusvälineillä. ATP-sopimuksen valvonta hoitaa YK:n maaliikennekomitea (UN/ECE/TRANS). Suomessa sopimuksen valvonta on laitettu voimaan sosiaali- ja terveysministeriön asetuksella (971/2006) ja sopimuksen valvontaa hoitaa Elintarvikeeturvallisuusvirasto. (Evira 2017a; Heiskanen 2014, 172.)

Kaikkia niitä toimintavaiheita, joissa tarvitaan lämpötilan käsittelyä kuljetuksessa valmistajalta aina kuluttajalle kutsutaan kylmäketjuksi. Kaikilla toimijoilla yhteisenä tavoitteena on elintarvikkeiden laadukas ja turvallinen lähettäminen asiakkaalle. Laatu ja turvallisuus saadaan kunnollisilla käsittely- ja kuljetusolosuhteilla. (Kylmäketju 2017a). Elintarvikekuljetuksissa voi olla useampia tekijöitä, ja tämän vuoksi laaditaan hyvät ohjeet eri osapuolten vastuualueista ja tehtävistä (TAULUKKO 7). Kylmä- ja pakkastoimituksissa yksikin kylmäketjun katkeaminen vaikuttaa tuotteen ilmoitetun käyttöiän varmistamiseen. Kriittisiä vaiheita kylmäketjussa ovat lähetysten vastaanotto lastattavaksi ja itse lastaus sekä kuljetustapahtuma ja toimittaminen varastoon tai asiakkaalle. (Kylmäketju 2017b).

TAULUKKO 7. Kylmäketjun osapuolten vastuut (mukaillen Kylmäketju 2017c)

Eri osapuolten vastualueet	
Tuottajat	Raaka-aineiden turvallisuuden varmistaminen ja kylmäketjun alkupään toiminta
Pakkausten toimittajat ja pakkausmateriaalit	Materiaalit mitkä ovat kosketuksissa elintarvikkeiden kanssa eivät saa ominaisuuksiltaan vaikuttaa elintarviketurvallisuuteen
Valmistajat	Määrittelevät tuotteelle säilytyslämpötilan ja -ajan. Huolehtivat kylmäketjun olosuhteista ja tuotantohygieniasta
Kalusto- ja laitevalmistajat	Vastaavat tuotantolaitteiden, kuljetusvälineiden ja lämpötilan seurantalaitteiden kehityksestä, tuoteturvallisuudesta ja olosuhteiden hallinnasta
Kuljetusyritys, yrittäjät ja kuljettajat	Vastaavat kuljetuksen vaiheista, tuotteiden käsittelystä ja säilytyksestä lämpötilavaatimusten mukaisesti. Omavalvonta varmistaa toiminnat.
Vähittäiskaupat ja suurkeittiöt	Tuotteiden käsittelyssä kylmäketju ei saa katketa. Tuotteet säilytetään ja käsitellään annettujen lämpötila- ja säilytysohjeiden mukaisesti. Huolehtivat hyvästä hygieniasta ja omavalvonta varmistaa toiminnat.
Kuluttajat	Oikeat säilytysolosuhteet takaavat oikean käyttöiän.

Yritykset, jotka kuljettavat elintarvikkeita maakuljetusvälineessä tai rautatiekuljetuksena, ovat hyväksyttäneet kuljetusvälineet elintarvikelain (23/2006) mukaan sekä yrityksellä on hyväksytyt omavalvontasuunnitelma. Kansainvälisissä kuljetuksissa on käytettävä ATP- luokiteltuja kuljetuslaitteita. Vaatimusten osalta kuljetusvälineistä pitää löytyä pakastettujen elintarvikkeiden seuranta- ja tallennuslaitteet ja niiden tulee olla hyväksytyjä standardien EN 12830 ja myös mahdollisesti EN 13485 mukaan. Kansainvälisessä liikenteessä yritysten välinen laatusopimus vaatii, että lämpötilojen seurantalaitteet pitää kalibroida vuosittain. Kalibrointitodistus tai kopio, minkä voi todentaa oikeaksi pitää säilyttää kuljetusvälineessä tai vaihtoehtona lämpötilan seurantalaitteeseen voidaan laittaa huoltoliikkeen merkinnät. Kyseisten pakastettujen elintarvikkeiden vaatimukset löytyvät komission asetuksista (EY) N:o 37/2005. (Evira 2017b.)

Osana yrityksen omavalvontaa tarvitaan hygieniapassi. Tällä tarkoitetaan elintarvikehygieenistä osaamista. Hygieniapassin tarkoituksena on varmistaa elintarvikealan toimijan tuotteiden luovuttamista turvallisesti asiakkailleen. Elintarvikealalla yrityksen tulee kustantaa elintarvikkeita käsittelevien työntekijöidensä koulutukset ja ohjaamiset tapahtuvat työtehtävien edellyttämällä tavoilla. Jokaisella joka työskentelee elintarvikkeiden kanssa tulee olla perusasiat tiedossa elintarvikeeturvallisuudesta. Hygieniapassista säädetään elintarvikehygieniasetuksessa (852/2004/EU) ja elintarvikelaissa (23/2006). (Heiskanen 2013, 410.)

Yritysten omavalvonnalla voidaan helposti ja tehokkaasti valvoa elintarvikkeiden turvallisuutta ja laatua. Yrityksen pitää tehdä oma suunnitelma omavalvonnasta ja tuoda esiin toimintansa eri vaiheiden kriittiset menettelyt ja kohdat, miten riskit hallitaan. Omavalvontasuunnitelman tavoitteena on turvalliset ja laadukkaat kuljetukset ja elintarvikkeiden käsittelytavat. Yrityksen on hyväksyttävä omavalvontasuunnitelma elintarvikehuoneistossa ennen toiminnan aloittamista ja yrityksellä pitää olla elintarvikeviranomaisen hyväksyntä elintarvikehuoneistosta. Jos elintarvikehuoneiston toiminta on ainoastaan elintarvikkeiden kuljettamista ja säilyttämistä kuljetusajoneuvossa tai kontissa, voi kotikunnassa oleva elintarvikevalvontaviranomainen tämän hyväksyä. Toiminnan ollessa kokonaan jonkun muun elintarvikehuoneiston hyväksymishakemuksessa, ei tarvitse tehdä erillistä hakemusta. (Heiskanen 2013, 414.)

6.5 Jätekuljetukset

Baselin vaarallisten jätteiden sopimuksessa on määrätty kansainvälisistä jätekuljetuksista ja hyödynnettävien jätteiden (OECD) siirtoja koskevissa määräyksissä sekä EU:n jätteesiirtoasetuksissa. Jätteiden kuljetukseen maasta toiseen tarvitaan jätesiirtolupa. Poikkeuksena kuitenkin vaarattoman vihreän jätteiden kuljetukset OECD:n sisällä. Jätteenkuljettajan velvollisuus on selvittää jätesiirtoviranomaisilta tarvittavat maastavientiin tarvittavat luvat. Ilman lupia viedessä jätesiirto voi olla laitonta ja toimijalle määrätään joko jätelaissa tai rikoslaissa rangaistus. Suomen ympäristökeskus (SYKE) valvoo kansainvälisten jätteiden siirtoja Suomessa ja hoitaa jätesiirtolupien käsittelyt ja päätökset yhteistyössä muiden viranomaisten kanssa. Syke toimii myös EU:n kontaktina liittyen kansainvälisiin jätekuljetuksiin. (Ympäristöhallinto 2017a.)

Jätteiden kuljettamista ja välitystoiminnan aloittamista varten on sekä kuljettajan että jätteen välittäjän tehtävä hakemus jätehuoltorekisteriin sille elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskukselle (ELY), missä toimintaa pääsääntöisesti harjoitetaan. Hakemuksessa tulee olla kaikki tiedot yrittäjästä, toiminnasta ja toiminta-alueesta sekä selostus yrittäjän ammattitaidosta. Jätehuoltorekisteriin hyväksytyin kuljettajan on pidettävä kuljetusten aikana hyväksymispäätökseen liitettyä rekisteriä mukanaan ja tarvittaessa esitettävä viranomaisille. Jätelain määräysten mukaan ammattimaisen kuljettajan ja välittäjän tulee pitää kirjanpitoa jätteistä ja seurata toimintaansa, että se täyttää jätelaissa asetetut määräykset. (Yritys-Suomi 2017.)

EU:n jätteesiirtoasetuksissa N:o 1013/2006 määritellään tarve jätesiirtoluvulle. Luokittelut perustuvat OECD:n ja Baselin sopimuksen liitteisiin, mistä jäteluettelot on saatu jätesiirtoasetuksen liitteeksi III (vihreä jäte) ja IV. Jätteen kuljettavan yrityksen on tiedettävä mihin liitteeseen jäte on luokiteltu ja tarvitaanko siihen jätelupa. Vihreässä jäteluettelossa on lueteltuna kaikki ne jätteet mihin ei tarvita erillistä jätelupaa ja näitä saa kuljettaa OECD:n jäsenmaasta toiseen. Näitä jätteitä ovat keräyspaperi, metalliromu ja käsittelemättömän puujäte. Liitteessä IV olevat jätteet tarvitsevat aina jätesiirtoluvan ja kaikki muut jätteet, joita ei ole mainittuna kummassakaan luettelossa. Luvan tarpeellisuuteen vaikuttaa myös se, meneekö jäte hyödynnettäväksi tai loppukäsittelyyn. Riippumatta siitä, onko jätteillä vaaraominaisuuksia jätelupa tarvitaan aina, kun toimitus on menossa loppukäsittelyyn. Jättesiirtolupa määräytyy myös vastaanottavan maan mukaan. Jätettä ei saa viedä loppukäsitteltäväksi muualle kuin EU- tai EFTA-maahan sekä

hyödynnettävää vaarallista jätettä ei myöskään saa siirtää jäsenmaiden tai OECD-maiden ulkopuolelle. (Ympäristöhallinto 2017b.)

Vihreätä jätettä lähettäessä tulee lähettäjän huolehtia, että jätteesiirtoasetuksen liite VIII -asiakirja on lähetyksen mukana. Ilmoittaja ja vastaanottaja tekevät kirjallisen sopimuksen, mikä on oltava voimassa kuljetusten alkaessa. Niin sopimus kuin asiakirja tulee esittää viranomaisille pyydettyä. Sopimuksessa on oltava seuraavat asiat mainittuna: ellei jätesiirtoa ja jätteen hyödyntämistä saada toteutettua sovitulla keinolla tai laitton kuljetus tapahtuu on lähettäjän vastuu 1) ottaa jäte takaisin sekä huolehtia sen hyödyntämisestä korvaavalla toiminnalla tai, 2) vastata jätteen varastoinnista tarvittaessa oikealla tavalla. Lähettäjän ollessa jostain syystä estynyt jätteen siirtojen tai niiden hyödyntämisestä sovituin keinoin tai jätekuljetus tapahtuu laittomasti, on vastaanottaja vastuussa kohdista 1 ja 2. Kaikki jätekuljetuksiin liittyvät asiakirjat tulee säilyttää kolme vuotta kuljetuksen alkamisesta. Tämä koskee jätekuljetuksia järjestävää tahoa, vastaanottajaa ja hyödyntämislaitoista. (Ympäristöhallinto 2015.)

7 CASE: AHOLA TRANSPORT FREIGHT FORWARDING

Tässä luvussa esitetään Transport Support-osaston freight forwarding -ryhmän merkitystä Ahola Transport Oy Ab:lle ja selvennetään freight forwarding -ryhmän päivittäistä työn etenemistä ja ohjekirjan muodostumista. Ohjekirja mukailee toimeksiantajan toiveita ja freight forwarding -ryhmän ajatuksia, kokemuksia ja tarpeita omasta työstään.

Tarve freight forwarding-ohjekirjalle syntyi siitä, kun osastolle ei ollut tehty vielä omaa ohjekirjaa. Yrityksessä huomattiin, että oman osaston synty ja sen kasvaminen tarvitsee yhtenäiset ohjeet. Virallisesti toimintaa on tehty jo kolme vuotta ja nykyisellä kokoonpanolla 3 kuukautta. Ryhmä on sen verran iso ja päivittynyt, että työrutiinit on hyvä saada kirjoitettua. Myös tilanteissa, joissa osastolle tarvitaan sijainen esim. sairaustapauksissa tai lomien aikana on hyvä olla olemassa tietyt laatustandardit siihen, miten asiat tehdään. Ohjekirjassa on ohjeet siihen, miten tärkeimmät päivittäiset toiminnot tehdään.

Työn tarkoituksena on tehdä ohjekirja freight forwarding -työn keskeisimmistä toiminnoista. Tavoitteena on, että ohjeista tulee yksinkertaiset ja selkeät, jotta työntekijät, uudet työntekijät ja mahdolliset työharjoittelijat osaavat ja ymmärtävät ohjeiden avulla työn osa-alueet. Ohjekirjassa on paljon kuvia työpöytäkuvasseina havainnollistamassa ja selkeyttämässä paremmin, mistä ja miten toiminnot löytyvät ja tehdään ja näitä avataan muutamien sanoin. Ohjekirja on tarkoitettu vain Ahola Transport Oy Ab käyttöön.

7.1 Freight Forwarding

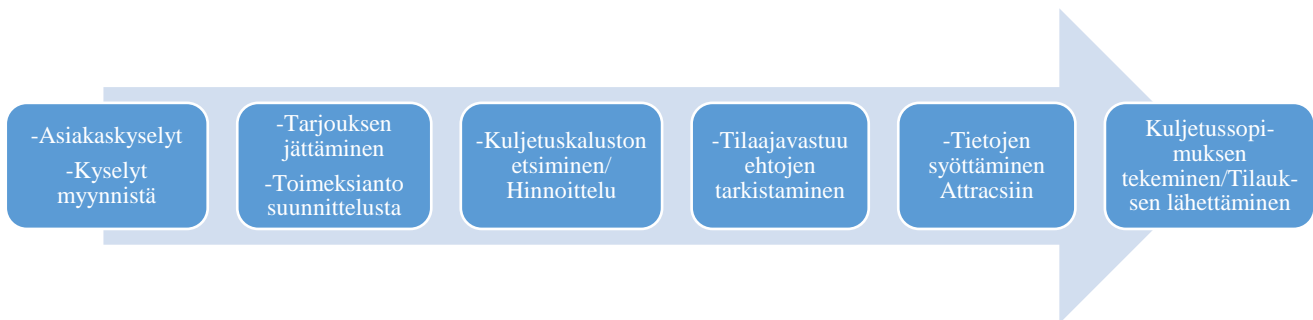
Transport Support team toimii Ahola Transportilla päivittäisen liikenteen tukiverkkona. Support-ryhmään kuuluu freight forwarding, johon kuulu useampi työntekijä jaetuilla vastuualueillaan. Freight forwarding-toimisto sijaitsee Kokkolassa ja Puolan toimistossa. Suomen toimistosta käsin hoidetaan kuljetuksia Pohjoismaista Baltiaan ja takaisin sekä vienti Suomesta ja Baltian maista Itä-Eurooppaan, Suomen viennit Pohjoismaihin ja Pohjoismaiden tuonti Suomeen. Kokkolan toimistosta hoidetaan myös kotimaan liikennettä. Puolan toimisto huolehtii Keski- ja Itä-Euroopan keskinäisistä kuljetuksista sekä Ruotsin kuljetuksista Itä-Eurooppaan. Carried Admin vastaa tilaajavastuuasioiden päivittämisestä, seurannasta ja dokumentaatiosta.

Päivittäinen Freigh forwarding -työ muodostuu kuormien myymisestä ja sisäänostamisesta, alihankkijoiden etsimisestä, kuljetussopimusten tekemisestä lähetysten osalta sekä niiden hinnoittelusta asiakkaille, kuljetusyrityksille ja huolitsijoille, markkinatilanteen tunnustelusta ja sen seuraamisesta sekä hintojen päivittämisestä. Työn kuvaan kuuluu tärkeänä osana tilastoinnin oikeellisuus, jotta laskutus sekä reaalisuranta kannattavuuden kannalta olisivat mahdollisimman luotettavia. Työkentän jatkuva kehittäminen ja uusien mahdollisuuksien etsiminen kuuluu myös freight forwarding-henkilöiden työnkuvaan. Mahdollisimman laajan ja toimivan kuljetusverkoston tunteminen on työssä eduksi. Päivittäinen ja viikottainen työ voi vaihdella suuresti asiakkaiden viikko- ja päivätason tarpeiden mukaan. Oman kuljetuskaluston riittävyys vaikuttaa päivä- ja viikkovolyymien määriin ja se lisää tarvetta saada kuljetuskapasiteettia muualta. Tämän takia on erityisen tärkeää saada suunnittelusta tietoa mahdollisimman ajoissa mieluiten jo useampia päiviä etukäteen. Tämä ei kuitenkaan ole näin, ja suurin syy on asiakkaiden muuttuneet trendit tilausvolyymeissa. Nykyään asiakkaat eivät tilaa kuormia viikkoja tai useampia päiviä etukäteen tai ilmoita, miltä varastot näyttävät. Tilaukset tulevat yleensä 1-2 päivää tai jopa edellisenä päivänä tai sen päivän aikana. Tämä kertoo nykyisestä teollisuuden mallista. Tuotteita ei tilata enään varastoon, missä varastoarvot pidetään suhteellisen korkealla, vaan tuotteet tilataan suoraan käyttöön.

Päivittäisen työn voidaan sanoa rakentuvan suunnittelun kanssa limittäisesti ja ryhmän sisällä työskentelemisestä. Asiakkailta ja myynnistä tulee kyselyjä, mihin vastataan tarjouksilla. Suunnittelusta tulee kyselyjä mahdollisuuksista ja toimeksiantoja missä on välitettäviä kuormia ja mihin mahdollisesti tarvitaan vapaata kalustoa. Toisinaan yhden päivän aikana voi kuormien välittäminen tai jopa yhden kuorman välittäminen olla erittäin työlästä ja nopeimmillaan, kun tietää missä omassa verkostossa olevat logistiikkayritykset omaavat vapaata kalustoa voi palvelujen sisäänosto ja välittäminen olla erittäin nopeata ja tehokasta.

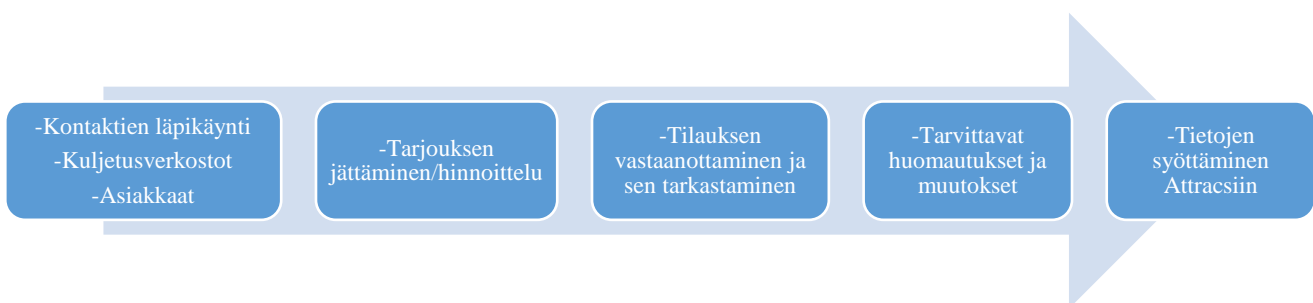
Freight forwarding-henkilöllä on päivittäisessä työssään käytössään puhelin, Outlook, Skype ja muita eri mediavälineitä omien kontaktien lisäksi kuten logistiikkapalveluntarjoajien erikoistuneita kuljetusverkkosivustoja, missä voidaan tarjota vapaata kuljetuskalustoa ja etsiä sopivia lähetyksiä. Freight forwarding-henkilön yksi tärkeimmistä työkaluista on Ahola Transport Oy Ab integroima toiminnanohjausjärjestelmä (ERP) eli Attracs. Tänne syötetään kaikki tiedot mitkä asiaanliittyvät lähetyksistä aina lastauksiin, toimituksiin, hintoihin ja tilastointiin. Attracs työkaluna kulkee 99% mukana

jokaisessa vaiheessa. Seuraavassa kuviossa on kuvattu freight forwarding-henkilön työvaiheet vapaan kaluston etsimisessä:



KUVIO 11. Freight Forwarding -prosessin eteneminen vapaan kaluston etsimisessä.

Kuviossa 11 on esitetty freight forwarding -työvaiheen prosessit. Työntekijä saa asiakkaalta tai myynnistä kyselyn, mihin vastataan mahdollisuuksilla ja tarjouksella. Hyväksytyyn tarjouksen jälkeen asiakas lähettää sähköisen tai manuaalisen tilauksen. Manuaalinen tilaus lähetetään edelleen Carrier Adminiin, missä tilaukset syötetään Attracsiin. Jos toimeksianto on tullut suunnittelusta, niin työvaiheet ovat tästä eteenpäin samat. Seuraavaksi freight forwarder etsii vapaata kalustoa omien kontaktien joukosta tai kuljetusverkkosivustojen avulla. Sopivan rahdinkuljettajan löydyttyä tarkistetaan, että tilaajavastuuehdot täyttyvät. Epäselvissä tapauksissa käännetään Carrier Adminin puoleen. Jos kyseessä on uusi rahdinkuljettaja pyydetään yrityksen tiedot ja tilaajavastuun määrämät asiakirjat. Jos rahdinkuljettajalla ei ole näitä heti antaa sovitaan päivämäärä, milloin he lähettävät puuttuvat documentit. Kun Carried Admin on syöttänyt uuden yrityksen organisaation Attracsiin, lähetetään rahdinkuljettajalle tilaus sähköpostitse. Vastaavasti kuviossa 12 on esitetty miten työvaiheet etenevät, kun tarjotaan vapaata kalustoa muille logistiikkayrityksille tai huolitsijoille. Toimintavaiheet ovat muuten samat, mutta tilaajavastuulaki ei ole voimassa enää.



Kuvio 12. Freight forwarding -prosessin eteneminen vapaan kaluston tarjoamisessa.

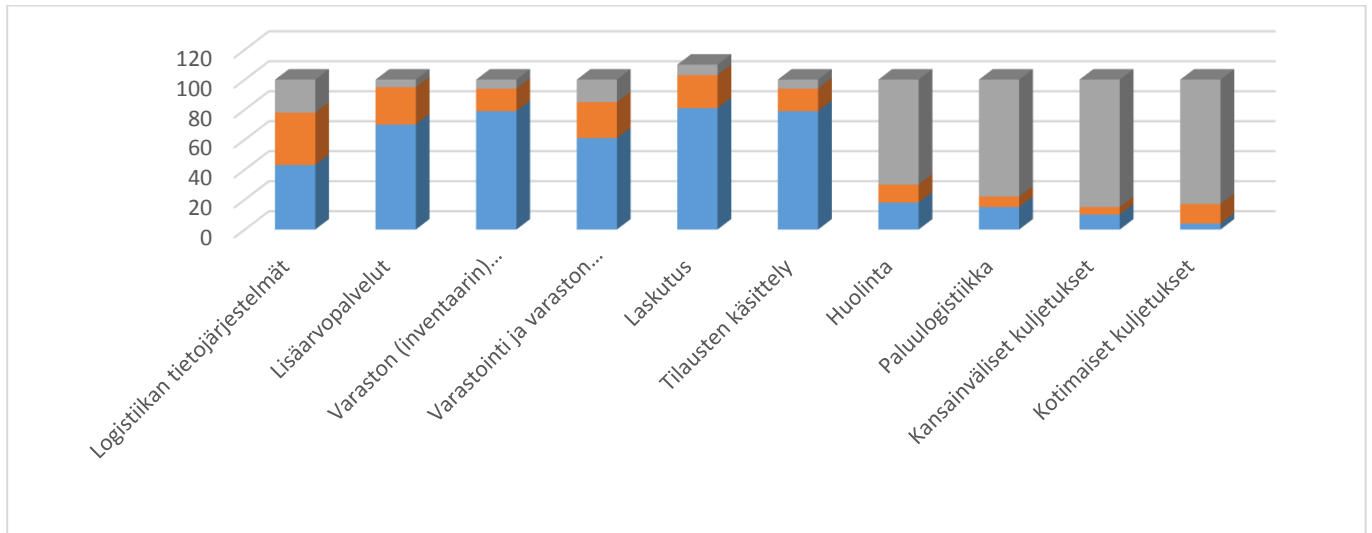
7.2 Ulkopuolisten palvelujen sisäänosto

Forwarding-työtä tehdessä tärkein ja yksittäinen asia on kannattavuus. Kuormia ja lähetyksiä on helppo saada liikkeelle maksamalla ylisuuria summia, mutta pidemmän päälle tulevat rajat vastaan toiminnan kannattavuudessa. Riippuen tarpeesta, miten on vapaata kuljetuskalustoa tarjolla ja miten hyvin tuntee markkina-alueet on myös helppo myydä kuormia tai sisäänostaa vapaata kalustoa oikeaan markkinahintaan tai jopa alle sen. Markkinat määräytyvät suurelta osin teollisuuden sijainnista. Mitä enemmän on teollisuutta tarjolla, sitä enemmän on kuljetuskalustoa tarjolla. Tietyt tekijät vaikuttavat oleellisesti kaluston saatavuuteen, kuten pyhäpäivät arkipäivinä tai epäbalanssi naapurimaiden välillä. Kun maiden vienti hiljenee, on myös kaluston saanti rajoittunutta ja markkinat voi muuttua radikaalisti. Vapaan kaluston saanti markkinoilla aiheuttaa sen, että asiakkaiden on maksettava enemmän saadakseen toimitukset liikkeelle. Tämä tosin osaltaan vaikuttaa silloin, kun tiedossa on lähestyvät loma-ajat tai lähetyksen kiireellisyystekijät valmistuksessa tai sen jatkokuljetuksissa. Myös asiakkaiden, joiden kanssa ei ole entuudestaan kuljetussopimusta allekirjoitettuna määräytyvät hinnat sen mukaan miten kalustoa on vapaana markkinoilla.

Carrier Admin vastaa ulkoisten palvelujen sisäänostojen tarvittavien tilaajavastuuasiakirjojen oikeellisuudesta, niiden löytymisestä ja päivittämisestä. Tilaajavastuulaki tuli voimaan 2007 ja lain tavoitteena on edesauttaa ja tasavertaistaa kilpailua ja samalla vastustaa harmaata taloutta. Tämän pohjalle on rakentunut Luotettava Kumppani- palvelu, mistä voi tarkistaa nimensä mukaan rekisteröityneiden yritysten tilaajavastuutiedot. (Suomen tilaajavastuu Oy 2017.) Ahola Transportilla on rakennettu omille intranet-sivuille tietokanta, mistä voi tarkistaa rahdinkuljettajien tiedot. Epäselvissä tilanteissa käännetään Carrier Adminin puoleen.

Langley'n sekä Capgeminin (2016) tutkimuksessa 3PL logistiikan käytöstä yrityksissä kertoo, että 70% asiakasyrityksistä ovat arvioineet logistiikan ulkoistamisen vähentäneen logistiikkakustannuksia. (Solakivi, Ojala, Laari, Lorents, Töyli, Malmsten & Lehtinen 2016, 28–29.) Kaupankäynnissä yritykset ovat suurelta osin ulkoistaneet (KUVIO 13) kuljetukset, paluutuslogistiikan sekä kansainväliseen kaupankäynnin huollinnan ulkopuolisille palveluntarjoajille. Vähiten yritykset ulkoistavat sisään tulevien tilausten vastaanottamista, laskutusta, varastoa ja varastohallintaa eli inventaariota. Logistiikkaselvityksen mukaan eri palveluntarjoajat uskovat seuraavien viiden vuoden aikana kaikkien logistiikkapalveluiden ulkoistamisen lisääntyvän entisestään ja lähes puolet tutkimukseen vastanneista uskoivat kuljetus- ja

huolintapalveluiden ulkoistuvan vielä nykyisestään niiden ollessa jo erittäin laajasti ulkoistettuja. Mitä kansainvälisempi yritys on, sitä enemmän logistiikkaa ulkoistetaan. (Solakivi ym 2016, 72–73.)



KUVIO 13. Logistiikkatoimintojen ulkoistaminen Suomessa 2016 (mukaillen Solakivi ym 2016, 73)

Logistiikkaselvityksen 2016 mukaan (KUVIO 13) suomalaiset yritykset ulkoistavat palvelujaan yhä enemmän. Se tarkoittaa Ahola Transportille myös enemmän mahdollisuuksia logistiikka- ja huolintayrityksenä kehittää palvelujaan asiakkaille sekä asiakaskohtaisesti. Jossain vaiheessa tulevaisuutta yritykset mahdollisesti ulkoistavat lähetysten vienti- ja tuontitapahtumat ja se tarjoaa uusia mahdollisuuksia logistiikkayrityksille. Erityisesti Ahola Transportin freight forwarding -osaston merkitys kasvaa kansainvälisillä markkinoilla ja asiakaskeskeisessä palvelussa.

8 FREIGHT FORWARDING- MANUAALIN LAATIMINEN

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tehdä ohjekirja Transport Support-ryhmän freight forwarding -ryhmälle. Teoreettisessa viitekehyksessä on pyritty kertomaan mahdollisimman kattavasti freight forwarding-työhön liittyvää tietoperustaa kansainvälisestä kaupasta, logistiikasta ja sen eri vaiheista, kuljetusmuodoista, vastuualueista ja rajoituksista. Freight forwardingissa nämä toiminnot limittyvät toisiinsa erittäin oleellisesti. Teoreettisessa viitekehyksessä olisi voinut vielä käydä teoriaa laajemmin läpi, mutta aihe itsessään on sen verran laaja, että aiheen rajauksessa on pyritty ottamaan kaikki oleellinen esille.

Ohjekirjassa on käyty läpi freight forwardingin merkitystä Ahola Transportille vuoden 2016 lukuina. Ohjekirjassa on kerrottu myös, miten työvaiheet rakentuvat asiakaskyselyn saapumisesta aina tilauksen lähettämiseen. Ohjekirja ei ole täydellinen freight forwarding-työhön, sillä freight forwarding-osasto itsessään on uusi Ahola Transportilla eikä osastolle ole aiemmin tehty mitään merkittävää ohjeistusta toimintatavoista, varsinkaan kirjallisena. Yrityksellä on ollut ohjeita tiettyihin rutiineihin, kuten laskutukseen ja esimerkiksi siihen, miten ERP-ohjelmaa tulee käyttää, mutta osastolle itsessään ei ole vielä rakennettu päivittäisen työn rutiineja.

Tässä ohjekirjassa on pyritty selvittämään mahdollisimman yksinkertaisesti rutiinit asiakaskyselystä aina tilauksen lähettämiseen. Jokainen, joka tekee tai tulee tekemään kyseistä työtä voi tämän ohjekirjan avulla saada varmuuden eri työvaiheisiin ja miten ne tehdään. Ohjekirjassa on siltä osin tarpeelliset tiedot freight forwardingin päivittäiseen työhön liittyvistä rutiineista. Freight forwarding ei ole Ahola Transportilla uusi tapa tehdä kauppaa tai laajentaa logistista osaamista ja verkostoitumista, mutta uuden organisaation rakentumisen myötä on hyvä olla rakenteet kunnossa, minkä varaan voidaan tukeutua.

8.1 Työn toteutus

Ohjekirjaa rakentaessa hahmottui freight forwarding-työ pienempiin osiin aina päivätasolle ja siitä vielä yksityiskohtaisempiin osa-alueisiin. Kuten aiemmin on mainittu, ei freight-forwarding työlle ole aikaisemmin toimeksiantajan puolesta rakennettu erikseen sen tarkempia päivittäisiä rutiineja. Eli päivittäinen työ ja rutiinit ovat rakentuneet lähinnä jo entuudestaan opittujen asioiden osalta ja työntekijöidensä omista kokemuksista. Ohjekirja ei pureudu yksittäisen työpäivän työtuntien rakenteisiin

tai siihen, mitä pitäisi saada tehtyä missäkin ajassa. Ohjekirja rakentuu päivittäisen työn keskeisimmistä asioista, mitkä on jo esitetty luvussa 7.

Ohjekirja etenee loogisessa järjestyksessä työvaiheittain (KUVIOT 10 & 11) asiakaskyselystä, tarjouksen jättämisestä ja asioiden tarkistamisesta sekä kuljetustilauksen sopimisesta liikennöitsijän kanssa. Ohjekirjassa on myös rakennettu tilauskaavakkeet ja ehdot vastaavanlaisiksi kuin mitä Ahola Transportin myyntiosastolla on. Tilausten lähettäminen liikennöitsijöille ja niiden sisältö on myös yhtenäistetty, jotta jokainen tilaus mikä lähtee asiakkaille tai liikennöitsijöille näyttää niiltä osin samanlaiselta.

8.2 Työn tulokset ja kehitysehdotukset

Työn tuloksena syntyi siis freight forwarding-manuaali. Manuaali sisältää työn kaikki keskeisimmät vaiheet. Kaikki ulkoisessa viestinnässä käytössä olevat lomakkeet on pyritty integroimaan näyttämään samanlaisilta kuin myyntiosasto käyttää. Myös osaston omien tilausten ja lomakkeiden yhtenäistäminen samannäköisiksi on tehty helppolukuisemmiksi, jotta erinäiset työvaiheet ja asioiden tarkistaminen on kaikille helppoa. Varsinkin epäselvien ja puuttuvien tietojen etsimisien osalta ja laskituksen eri vaiheiden kannalta tämä on tärkeitä.

Opinnäytetyö on julkinen lukuunottamatta freight forwarding-manuaalia. Ahola Transport sai ohjekirjan ja opinnäytetyön niin paperisena versiona kansioon laitettuna kuin myös sähköisenä. Ohjekirjasta tuli 31-sivuinen, sisältäen Ahola Transportin freight forwarding-osaston vuoden 2016 liikevaihtoa, myyntiä ja katetta. Ohjekirjassa on käytetty työn tekemiseen osittain Centria-ammattikorkeakoulun opinnäytetyön ohjeistusta. Kuvien koot vaihtelevat riippuen niiden toiminnoista ja paljonko kuvakohtaisesti on ollut tietoa näytettävänä. Kuvia rajatessa on myös otettu huomioon se, ettei salassapidettäviä asiakastietoja tule näkyviin.

Ohjekirjan hyödyllisyys on riippuvainen siitä, käytetäänkö sitä tarkoituksenmukaisesti. Ohjekirjassa on otettu huomioon lukijoiden erinäiset tieto- ja taitotasot ja sen takia ohjekirjassa on käytetty paljon yksinkertaista ja selkeätä kirjoitusasua, mutta myös paljon työpöytäkuva- ja havainnollistamassa vaikeampia työvaiheita, kuten kuljetusverkkosivustojen sekä oman ERP-ohjelman työvaiheita. Manuaalin

tekemisessä on onnistuttu erittäin hyvin ja lopputuloksena siitä syntyi toimeksiantajalle helppolukuinen ja erittäin informatiivinen ohjekirja.

Kehitysehdotuksena voisi tietyn ajan kuluessa järjestää manuaalin käyttäjille palautekyselyn. Tämän perusteella olisi mielenkiintoista saada selvitettyä miten manuaalia on käytetty, miltä osin siitä on ollut eniten apua ja missä osa-alueilla sitä voitaisiin vielä kehittää entistä hyödyllisemmäksi. Ohjekirjaa tulee päivittää ja muokata samalla, kun organisaatio päivittyy, tulee muutoksia työtavoissa tai päivityksiä ohjelmistossa. Myös työntekijöiden osaamisen kehittyminen tulisi huomioida ohjekirjan päivittämisessä. Erinäisten vastuualueiden erinäisiä työtapoja päivittäisessä työssä ei ole ohjekirjassa otettu huomioon, mutta tulevaisuudessa, kun organisaatio kehittyy, tulisi nämä seikat ottaa huomioon. Ohjekirjan päivittäminen jää freight forwarding -ryhmän työntekijöiden ja esimiehen vastuulle.

9 POHDINTA

Ohjekirjan tekemisessä haasteena oli laajan tiedon supistaminen yksinkertaiseen muotoon sekä työpöytäkuvakkeiden rakentaminen ymmärrettävään muotoon. Niiden läpikäyminen ymmärrettävin lausein ja oikein termein siten, että jokainen lukija ymmärtäisi asian oli toisinaan haasteellista. Oleellisen tiedon rajaamisessa ja manuaalin kronologisen järjestyksen rakentamisessa helpotti se, että aihe on tekijälle entuudestaan tunnettu. Ohjekirjassa on otettu huomioon freight forwarding -ryhmän antamaa palautetta ja työntekijöiden ajatuksia työstä, ja näistä on keskusteltu avoimesti.

Uuden organisaation rakentamisen myötä on tärkeätä nähdä kokonaiskuva osaston toiminnasta ja saada selkeä kuva päivittäisistä työtavoista ja menetelmistä. Freight forwarding-osaston toiminnan kannattavuus on paljolti kiinni työntekijöidensä omistautumisesta työhön, varsinaisen toimitusketjun hallitsemisesta sekä erittäin laajan tukiverkoston tuntemisesta. Tukiverkostolla tarkoitetaan muita logistiikkayrityksiä. Kuten aiemmin luvussa 7 on kerrottu, yksittäinen ja tärkein asia on kannattavuus. On helppo saada kuljetuksia liikkeelle maksamalla korkeampaa hintaa, kuin mikä markkinoilla vallitsee, mutta hallitsemalla laajan logistisen toimintaympäristön voi freight forwarder saada uusia asiakassuhteita ja ylläpitää niitä rakentamalla luotettavan ja asiakaskeskeisen suhteen. Asiakaskeskeisellä suhteella tarkoitetaan sananmukaisesti asiakkaan asettamista toiminnan keskelle, mistä asiakkaan tarpeiden mukaan rakennetaan logistinen toimintaympäristö, jossa toiminta pyrkii tuottamaan asiakkaalle hyvää strategista arvoa. Asiakkaiden hyvä palveleminen ei aina tarkoita kaikista edullisinta vaihtoehtoa, sillä hyvä palvelu maksaa aina. Keskeisintä on tarjota asiakkaalle palveluja siihen hintaan, että toimintatavat ja hinta korreloivat palvelun tasoa sekä asiakkaita asiaan kuuluvalla pietteillä.

Ahola Transportilla aloitettiin viime vuoden vuosineljänneksellä strategiapäivien tuloksena erinäisiä kehitysohjelmia, joista yhtenä digitalisaatio otettiin täysimääräisesti mukaan koko kuljetusprosessiin. Digitalisoitumisen myötä voidaan tavoitteita ja työtapoja rakentaa organisaatioissa uusiksi ja työtapoja tehostaa. Samalla saadaan parempia mahdollisuuksia kehittää organisaatiota jatkuvasti kohti tehokkaampaa, avoimempaa ja ennenkaikkea innovatiivisempaa asiakaskeskeisyyttä. Digitalisaation avulla voidaan kehittää yhteydenpitoa ja jakaa tietoa entistä tehokkaammin ja nopeammin samalla säästäten resursseja.

Freight forwarding hyötyy suuresti digitalisaation avusta. Tietoa voidaan jakaa entistä tehokkaammin ja välttää ylimääräistä paperityötä, kun kaikki tarvittava tieto löytyy ERP-järjestelmästä. Digitalisoitumisen myötä on laajemman logistisen verkon kehittäminen helpompaa jo entuudestaan tutuille, mutta myös muille kaukaisemmille markkina-alueille. Digitalisoitumisen myötä Ahola Transportin freight forwardingissa resursseja voidaan säästää, sillä yhteydenpito ja eri palvelujen tarjoaminen onnistuu sähköisesti. Yhtenäisena kehitysaskeleena freight forwarding-osastolla olisi yhtenäisemmän työskentelytavan organisoimisen sekä digitalisoitumisen avaamat mahdollisuudet työn tehostamisessa. Freight forwarding-manuaalista löytyy tietoa erinäisistä yrityksen käytössä olevista kuljetusverkkosivuista ja niiden toiminnasta. Hypoteettisesti ajatellen näitä hyödyntämällä voisi freight forwarding laajentaa toimialueitaan ja samalla vahvistaa jo entuudestaan omia vahvuuksiaan logistisena palveluntarjoajana. Ahola Transportilla on nykyään erittäin toimiva freight forwarding, joka aika pitkälle hoitaa ne kuljetukset, joita ei omalla kalustolla kuljeteta.

LÄHTEET

Annala, E. 2016. Utvecklin av inköpsfunktionen. Case: Oy Ahola Group Ab. Centria yrkeshögskola. Utbildningsprogrammet inom internationell handel och logistik. Examensarbetet.

Evira 2017a. ATP-sopimus. Saatavissa: <https://www.evira.fi/elintarvikkeet/valmistus-jamyynti/-elintarvikehuoneistot/ilmoitetut-elintarvikehuoneistot/kuljetus-ja-logistiikka/kansainvalisetkuljetukset/atp-sopimus/>. Luettu 13.3.2017.

Evira 2017b. Elintarvikkeiden maakuljetukset. Saatavissa: <https://www.evira.fi/elintarvikkeet/valmistus-ja-myynti/elintarvikehuoneistot/ilmoitetut-elintarvikehuoneistot/kuljetus-ja-logistiikka/kansainvalisetkuljetukset/atp-sopimus/>. Luettu 15.3.2017.

Hartmut, S., Fleischmann, B., Grunow, M., Meyer, M. & Surie, C. 2012. Advanced Planning in Supply Chains. Springer-Verlag Berlin Heidelberg. Saatavissa: <https://www.slideshare.net/AbhishekSharma329/-advanced-planning-in-supply-chains>.

Heiskanen, E. 2013. Kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskirja. 2.painos. Saarijärven Offset Oy: Suomen Kuljetusturva Ky.

Heiskanen, E. 2014. ADR-kuljettajan käsikirja 2013-2015. 4 painos. Saarijärven Offset Oy: Suomen Kuljetusturva Ky.

Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. 7 uudistettu painos. Jyväskylä: Sho Business Development Oy/julkaisutoiminta.

Kananen, J. 2010. PK-Yritysten kansainvälistyminen. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja –sarja. Tampereen Yliopistopaino Oy: Juvenes Print 2010.

Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Gummerus Oy, Jyväskylä 2007.

Kauppinen, A. Nummi, J. & Savola, T. 2010. Tekniikan viestintä. Kirjoittamisen ja puhumisen käsikirja. Edita Publishing Oy. Helsinki.

Kumpulainen, A., Ryyänen, E., Oja, L., Sorasahi, H., Raivio, T & Gilbert, Y. 2013. Vaarallisten aineiden kuljetukset 2012. Trafín julkaisuja 20/2013. Saatavissa: https://www.trafi.fi/filebank/a/1383814261/12b2f-562759cc3b45af892fb5f1135cb/13556-Trafín_julkaisuja_20-2013_-_VAK-kuljetukset_2012.pdf. Viitattu 12.3.2017.

Kylmäketju 2017a. Lämpötilahallittavien elintarvikekuljetusten laatuketju. Saatavissa: <http://kylmaketju.fi/toimintaketju/kylmaketjun-merkitys/>. Luettu 15.3.2017.

Kylmäketju 2017b. Lämpötilahallittavien elintarvikekuljetusten laatuketju. Saatavissa: <http://kylmaketju.fi/toimintaketju/elintarvikekuljetukset-kotimaassa-ja-ulkomailla/>. Luettu 15.3.2017.

- Kylmäketju 2017c. Lämpötilahallittavien elintarvikekuljetusten laatu- ja turvallisuus. Saatavissa: <http://kylmaketju.fi/toimintaketju/kylmaketjun-merkitys/eri-osapuolten-vastuut/>. Luettu 15.3.2017.
- Logistiikan Maailma. 2017a. Huolinta. Tietokanta. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/huolinta-terminaalit/huolinta/>. Luettu 14.4.2017.
- Logistiikan Maailma 2017b. Huolintayritysten tarjoamat palvelut. Tietokanta. Saatavissa: <http://www.logistiikanmaailma.fi/huolinta-terminaalit/huolinta/huolintayritysten-tarjoamat-palvelut/> Luettu 14.4.2017.
- Logistiikan maailma. 2017c. Logistiikka-käsitteestä. Tietokanta. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_ja_toimitusketju#Logistiikka_.28Logistics.29. Luettu 25.2.2017.
- Logistiikan maailma. 2017d. Logistiikka. Tietokanta. Saatavissa: http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikka_ja_toimitusketju#Logistiikka_.28Logistics.29. Luettu 25.2.2017.
- Logistiikan maailma. 2017e. Kansainvälinen autorahतिकirja CMR. Tietokanta. Saatavissa: [http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_autorahtikirja_\(CMR\)](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kansainv%C3%A4linen_autorahtikirja_(CMR)). Luettu 10.3.2017.
- Logistiikkayritysten liitto ry. 2016. Tavaralinjaliikenteen yleiset kuljetusmääräykset. Tietokanta. Saatavissa: <http://www.logistiikkayritykset.fi/media/materiaalipankki/tavaralinjaliikenteen-yleiset-kuljetusmaaraykset-v2.pdf>. Luettu 6.3.2017.
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. Vienti ja tuonti. Tammertekniikka/Amk-kustannus Oy.
- Nelson, C. 2009 Import/Export: How To Take Your Business Across Borders. Fourth Edition. Chicago. Mc Graw: Hill.
- Nisula, J. & Heiskanen, E. 2013. Ulkomaankuljettajan käsikirja. Saarijärven Offset Oy: Suomen Kuljetusturva Ky.
- Oyj Ahola Transport Abp. 2016a. Yritys. Yrityksen kotisivut. Saatavissa: <http://www.aholatransport.com-fi/meista/yritys.html>. Luettu 19.2.2017.
- Oyj Ahola transport Abp, 2016b. Vuosikertomus 2015. Julkaisu.
- Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki. Multikustannus Oy.
- Railas, L. 2016. Incoterms 2010. Käyttäjän käsikirja. 2., uudistettu painos. Helsingin kamari Oy. Media Zone Ou 2016.
- Ritvanen, V., Inkiläinen, A., Von Bell, A. & Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Saarijärvi: Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGO ry.
- Selin, E., 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Juva: WS Bookwell Oy.

Solakivi, T., Ojala, L., Laari, S., Lorents, H., Töyli, J., Malmsten, J. & Lehtinen, N. Logistiikkaselvitys 2016. Turun Kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja E-1:2016. Saatavissa: <https://blogit.utu.fi/logistiikkaselvitys/fi/etusivu/>. Viitattu 17.3.2017

Suomen Kuljetusopas 2017. Opasmedia Oy. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>. Luettu 28.2.2017.

Suomen Tilaaajavastuu Oy. Rekisteri. Saatavissa: <http://blogi.tilaaajavastuu.fi/mika-ihmeen-tilaaajavastuu-blogi>. Luettu 15.4.2017.

Tavaraliikennelaki, 21.7.2006/693. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20060693>. Viitattu 6.3.2017.

Thunberg, M. 2016. Developing a Framework for Supply Chain Planning in construction. Linköping University. Linköping Studies in Science and Technology. Dissertations. Saatavissa: <https://liu.diva-portal.-org/smash/get/diva2:974919/FULLTEXT01.pdf>

Tiekuljetussopimuslaki, 23.3.1979/345. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1979/19790345?-search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=rahdinkuljettajan%20vastuu>. Viitattu 6.3.2017.

Tikka, J. 2016. Logistiikan perusteet. Avaa ovi Logistiikan maailmaan. Helsinki: BoD – Books on Demand.

Tilaaajavastuulaki, 22.12.2006/1233. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20061233>. Viitattu 6.3.2017.

Tulli, 2016a. Kuvioita Suomen ulkomaankaupasta 2016. Tilastointi. Saatavissa: <http://tulli.fi/documents/-2912305/3439475/Kuvioita%20ulkomaankaupasta%20v.%202016/995dfc6f-4eee-43b4-acb1a0b512483-10f?version=1.4>. Luettu 22.2.2017.

Tulli, 2016b. Ulkomaankaupan kuljetukset 2015. Tilastointi. Saatavissa: <http://tulli.fi/documents/29123-05/3494771/Ulkomaankaupan+kuljetukset+vuonna+2015/5d50d256-6176-4065-94823d1436f7896d?-version=1.1>. Luettu 28.2.2017.

Työsuojeluhallinnon julkaisuja, 1/2017. Tilaaajavastuulaki. Työsuojeluhallinnon verkkopalvelu. Saatavissa: <http://www.tyosuojelu.fi/documents/-14660/2426906/Tilaaajavastuu012017/e44a5af6-0128-457e-ab25-65c3bcd5b59e>. Luettu 6.3.2017.

Virtuaaliammattikorkeakoulu, 2017. Monimuotoinen/toiminnallinen opinnäytetyö. Www-dokumentti. Saatavissa: <http://www2.amk.fi/digma.fi/www.amk.fi/opintojaksot/030906/1113558655385/1154602577913/115467-0359399/1154756862024.html>. Luettu 20.3.2017.

Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR), 50/1973. Saatavissa: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2006/20061233>. Viitattu 10.3.2017.

Ympäristöhallinto 2017a. Jätteiden kansainväliset siirrot. Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/Jatteiden_kansainvaliset_siirrot. Luettu 15.3.2017.

Ympäristöhallinto 2017b. Lupamenettely vai vihreän jätteen siirto. Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/Jatteiden_kansainvaliset_siirrot/Jatteiden_vienti_ja_tuontiohjeistus/Lupamenettely_vai_vihrean_jatteen_siirto. Luettu 15.3.2017.

Ympäristöhallinto 2015. Vihreän jätteen siirto.Kotisivut. Saatavissa: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Luvat_ilmoitukset_ja_rekisterointi/Jatteiden_kansainvaliset_siirrot/Jatteiden_vienti_ja_tuontiohjeistus/Vihrean_jatteen_siirto. Luettu 15.3.2017.

Yritys-Suomi 2017. Kotisivut. Saatavissa: <https://yrityssuomi.fi/web/guest/lupa?id=246287>. Luettu 15.3.2017.

Tilaajavastuulain 5 §:n mukaisen selvitysvelvollisuuden täyttäminen ulkomaille rekisteröityjen yritysten osalta

Tilaajavastuulain mukaan, mikäli sopimuspuolena toimii ulkomainen yritys, on toimitettava lain 5 §:n 1 momentissa tarkoitetut vastaavat tiedot yrityksen sijoittautumismaan lainsäädännön mukaisella rekisteriotteella tai vastaavalla todistuksella tai muulla yleisesti hyväksytyllä tavalla. Oheisessa taulukossa on lain 5 §:n kohdittain tieto siitä, mitä todistusta tai vastaavaa asiakirjaa ulkomaan lainsäädäntö huomioon ottaen voidaan asianomaisiin maihin rekisteröityjen yritysten osalta ainakin pitää vastaavana ja luotettavana selvityksenä tilaaajan selvitysvelvollisuuden täyttämisessä. **Mikäli ulkomaisella yrityksellä on sopimuksentekohetkellä y-tunnus Suomessa, tilaaajan on selvitettävä tilaajavastuulain 5 §:n 1 momentin kohtien 1 ja 3 mukaiset tiedot Suomesta sekä yrityksen kotimaasta.**

	1.1. ennakkoperintärekisteri 1.2. työnantajarekisteri 1.3. arvonlisävelvollisten rekisteri	2. kaupparekisteriote	3. todistus verojen maksamisesta, verovelkatodistus tai verovelan maksusuunnitelmasta	4. todistus eläkevakuutusten ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta tai selvitys erääntyneitä eläkevakuutusmaksuja koskevasta maksusopimuksesta	5. selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai keskeisistä työehdoista
Latvia	1.1. Valsts ieņēmumu dienests (VID) - viraston antama todistus/ rekisteriote 1.2. työnantajarekisteriä ei ole 1.3. Valsts ieņēmumu dienests (VID) - viraston antama todistus/ rekisteriote	Latvijas Republikas uzņēmumu reģistrs - viraston antama - todistus/ rekisteriote yritysrekisteriin kuulumisesta	Valsts ieņēmumu dienests (VID) - viraston antama todistus/ rekisteriote	Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra (VSAA) - laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista
Liettua	1.1. Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (VMI) - viraston antama todistus/ rekisteriote 1.2. työnantajarekisteriä ei ole 1.3. Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (VMI) - viraston antama pridėtinės vertės mokesčio mokėtojų registracijos pažymėjimas - todistus/ rekisteriote	Juridinių asmenų registras - viraston antama todistus/ rekisteriote (registravimo pažymėjimas) oikeushenkilöiden rekisteriin kuulumisesta	Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos (VMI) - viraston antama todistus/ rekisteriote	Valstybinio socialinio draudimo fondo valdybos - laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista

Puola	<p>1.1. Urząd Skarbowy (US) - viraston antama todistus (NIP-tunnus)</p> <p>1.2. työnantajarekisteriä ei ole</p> <p>1.3. Urząd Skarbowy (US) - viraston antama asiakirja, josta ilmenee Numer Identyfikacji Podatkowej (NIP-tunnus)</p>	<p>-puolalaisomistuksessa olevat yhtiöt: Główny Urząd Statystyczny GUS)- viraston antama todistus/ rekisteriote, josta ilmenee REGON-tunnus</p> <p>-puolalaisomistuksessa olevien yhtiöiden osalta käy myös sama rekisteriote kuin ulkomaalaisomisteistenkin -ulkomaalaisomistuksessa olevat yhtiöt: Krajowy Rejestr Sadowy (KRS)- viraston antama rekisteriote</p>	Urząd Skarbowy (US) - viraston antama todistus (lomake ZAS-W)	Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) - viraston antama A1- / E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista
Ranska	<p>1.1. Direction générale des Finances publiques (DGFiP)- hallinnon verotuksesta vastaavan Direction générale des Impôtsin (DGI) antama todistus/ rekisteriote</p> <p>1.2. työnantajarekisteri ei ole</p> <p>1.3. Direction générale des Finances publiques (DGFiP)- hallinnon verotuksesta vastaavan Direction générale des Impôtsin (DGI) antama todistus/ rekisteriote</p>	Greffe du Tribunal de Commerce antama todistus/ rekisteriote (extrait du registre du commerce et des sociétés) kaupparekisteriin kuulumisesta	Direction générale des Finances publiques (DGFiP) - hallinnon verotuksesta vastaavan Direction générale des Impôtsin (DGI) antama todistus/ rekisteriote	Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse des Travailleurs Salariés (CNAVTS) - laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista

Romania	<p>1.1. Agencia Națională de Administrare Fiscală (ANAF)-viraston antama todistus/ rekisteriote</p> <p>1.2. työnantajarekisteriä ei ole</p> <p>1.3. Agencia Națională de Administrare Fiscală (ANAF)-viraston antama todistus/ rekisteriote</p>	<p>Todistus/ rekisteriote Romanian oikeusministeriön ylläpitämään yritysrekisteriin (Oficiul Național al Registrului Comerțului) kuulumisesta</p>	<p>Agencia Națională de Administrare Fiscală (ANAF)-viraston antama todistus/ rekisteriote</p>	<p>Casa Nationala de Pensii si Alte Drepturi de Asigurari Sociale (CNPAS) - laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus</p>	<p>sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista</p>
Saksa	<p>1.1. Finanzverwaltung- viraston paikallisen Finanzamt-toimiston antama todistus/ rekisteriote (Ansässigkeitsbescheinigung/ certificate of fiscal residence)</p> <p>1.2. Finanzverwaltung- viraston paikallisen Finanzamt-toimiston antama todistus/ rekisteriote (Bescheinigung in Steuersachen), johon sisältyy merkintä työnantajatiedosta (Lohnsteuer, Arbeitgeber)</p> <p>1.3. Finanzverwaltung- viraston paikallisen Finanzamt-toimiston antama todistus/ rekisteriote (Bescheinigung in Steuersachen)</p>	<p>Handelsregisterin antama todistus/ rekisteriote (Handelsregisterauszug, lyhennys HR-Auszug) kaupparekisteriin kuulumisesta</p>	<p>Finanzverwaltung-viraston paikallisen Finanzamt-toimiston antama todistus/ rekisteriote (Bescheinigung in Steuersachen)</p>	<p>Deutsche Rentenversicherung Bund,- tai Deutsche Rentenversicherung Nord tai Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See- 1 -laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus</p>	<p>sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista</p>
Slovakia	<p>1.1. Daňové riaditeľstvo Slovenskej republiky- viraston paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Daňový úrad Bratislava 1) antama todistus/ rekisteriote</p> <p>1.2. työnantajarekisteriä ei ole</p> <p>1.3. Daňové riaditeľstvo Slovenskej republiky- viraston</p>	<p>Slovakian oikeusministeriön (Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky) alaisen liikerekisterin antama todistus/ rekisteriote (výpis z obchodného registra) rekisteriin (obchodný register SR) kuulumisesta</p>	<p>Daňové riaditeľstvo Slovenskej republiky- viraston paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Daňový úrad Bratislava 1) antama todistus/ rekisteriote</p>	<p>Sociálna poisťovňa- laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus</p>	<p>sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista</p>

	paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Daňový úrad Bratislava 1) antama todistus/ rekisteriote				
Tšekki	1.1. Česká daňová správa -viraston paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Finanční úřad pro Prahu 1) antama todistus/ rekisteriote 1.2. työnantajarekisteriä ei ole 1.3. Česká daňová správa -viraston paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Finanční úřad pro Prahu 1) antama todistus/ rekisteriote	Tsekin oikeusministeriön (Ministerstvo spravedlnosti České republiky) alaisen kaupparekisterin antama todistus/ rekisteriote (výpis z obchodného registra) rekisteriin (obchodní rejstřík) kuulumisesta	Česká daňová správa - viraston paikallisen verotoimiston (esimerkiksi Finanční úřad pro Prahu 1) antama todistus/ rekisteriote	Česká správa sociálního zabezpečení (ČSSZ) - laitoksen antama A1-/ E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista
Viro	1.1. Maksu- ja Tolliamet -viraston antama todistus/ rekisteriote kuulumisesta maksuvelvollisten rekisteriin 1.2. työnantajarekisteriä ei ole 1.3. Maksu- ja Tolliamet -viraston antama todistus/rekisteriote	Registrite ja Infosüsteemide Keskus (RIK) - viraston antama todistus/rekisteriote yritysrekisteriin (äriregister) kuulumisesta	Maksu- ja Tolliamet - viraston antama todistus/rekisteriote	Sotsiaalkindlustusamet -viraston antama A1- / E101-todistus tai sopimuskumppanin työntekijät vakuuttaneen suomalaisen työeläkelaitoksen antama todistus	sopimuskumppanin antama selvitys työhön sovellettavasta työehtosopimuksesta tai työehdoista

Vastuu	Lähetäjä	Kuljetuksen suorittaja	Kuljettaja	Lastaaja	Täyttäjä	Vastaanottaja	Purkaaja
Varmistaa,että ainetta saa kuljettaa							
Vastaa oikeasta luokituksesta							
Vastaa pakkauksista ja niiden merkinnästä							
Vastaa aineen jättämisestä kuljetettavaksi määräysten mukaisesti							
Noudattaa lähetystapaa ja lähetysrajoituksia							
Vastaa rahtikirjan tekemisestä ja tiedoista							
Varmistaa,että lähettäjältä saatu kaikki tiedot							
Antaa ajoneuvon miehistölle kirjalliset turvallisuusohjeet							
Vastaa, että rahtikirja, kirjallinen turvallisuusohje sekä muut asiakirja löytyvät kuljetusajoneuvosta							
Varmistaa ettei ajoneuvossa tai kuormassa ole vikoja, vuotoja tai murtumia							
Varmistaa, että ajoneuvossa ja kuormassa tarvittavat varusteet							
Varmistaa säiliöiden tarkastuksen määräajassa							
Säiliöiden täyttämisen jälkeinen tarkastus, sulkimet							
Varmistaa ettei ministeriön asetuksen määrärajoituksia ole ylitetty ajoneuvoa kohden							
Varmistaa/kiinnittää säiliöiden suurlipukkeet ja merkinnät							
Varmistaa,että turvavarusteet löytyvät ajoneuvosta							
Vastaa ajoneuvon miehityksestä (ADR-lupa)							
Huolehtii ajoneuvon soveltuvuudesta kuljetukseen							
Varmistaa,että ajoneuvo on lastattu oikein							

Suorittaa kuljetuksen asianmukaisesti							
Noudattaa yhteenkuormausta sekä erottelusäännöksiä							
Tarkistaa pakkausten kunnon							
Merkitsee kuormaamansa kontit							
Varmistaa, että suurlipukkeet, oranssikilvet tai varoituslipukkeet on kiinnitetty ajoneuvoon sekä suur- ja pienkonttiin							
Nimeää turvallisuusneuvonantajan (omassa toiminnassaan)							
Ei saa kieltäytyä vastaanottamassa lähetystä muutoin kuin pakottavasta syystä							
Varmistaa, että asiakirjojen mukaan oikeat aineet puretaan							
Noudattaa purkamisen ohjeita							
Purun jälkeen siivottava säiliön, kontin tai ajoneuvon purun yhteydessä tulleet vaaralliset jäänteet ja varmistettava, että venttiilit ja tarkastusaukot ovat kiinni							
Huolehtii ajoneuvon ja konttien oikeasta puhdistamisesta							
Varmistaa ettei missään ole purun ja puhdistusten jälkeen näkyvillä suurlipukkeita ja oranssikilpiä							