



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Rasmus Reini

# HUOLITSIJAN TARJOAMAT PALVELUT PIRKANMAALLA SIJAITSEVILLE VIENTIYRITYKSILLE MERIKONTTI- KULJETUKSISSA

Liiketalous  
2021

## TIIVISTELMÄ

Tekijä	Rasmus Reini
Opinnäytetyön nimi	Huolitsijan tarjoamat palvelut Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksissa
Vuosi	2021
Kieli	Suomi
Sivumäärä	54 + 7
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

---

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tarkastella huolitsijoiden tarjoamia palveluita Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksissa ja selvittää, mitä huolitsijoiden palveluita vientiyritykset käyttävät ja mitä kehitettävää palveluissa on merikonttikuljetuksen eri vientiprosessin vaiheissa.

Opinnäytetyö on jaettu johdanto-, teoria- ja empiiriseen osaan. Teoriaosiossa on käsitelty huolitsijan tehtäväkenttää, huolintaliikkeiden tarjoamia palveluita merikonttikuljetuksissa, konttikalustoa ja siihen liittyviä asioita, kuten varustamotointia ja hinnoittelua. Empiirisessä osassa keskitytään eri tutkimusmenetelmiin, kyselytutkimuksen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Lopuksi esitellään tutkimustulokset ja johtopäätökset.

Tutkimuksen empiirinen osuus toteutettiin kvantitatiivisella tutkimusmenetelmällä. Sähköinen kyselylomake lähetettiin Pirkanmaan alueella viennin yhteyshenkilöille 400:ään vientiyritykseen.

Tulosten mukaan vientiyritykset käyttävät huolintaliikkeiden palveluita merikonttikuljetuksissa, koska tarvitsevat huolitsijan osaamista useassa eri prosessin vaiheessa. Kuitenkin useiden tutkimukseen vastanneiden vientiyrityksien mielestä huolitsijan osaamisessa on tulevaisuudessa parantamisen varaa esim. digitalisatiossa ja yritysten välisessä tiedonsiirrossa. Tämän perusteella voi tehdä johtopäätöksen, että huolintaliikkeen tärkein pääoma on osaava huolitsija, jonka tietoja ja taitoja kannattaa ylläpitää, kehittää ja koulutta ajantasaisen tiedon varmistamiseksi.

---

Avainsanat	Huolitsija, vientiyritys, merikuljetus, vientiprosessi
------------	--

## ABSTRACT

Author	Rasmus Reini
Title	Freight Forwarders Services in Sea Container Transport to Export Companies Located in Pirkanmaa Region
Year	2021
Language	Finnish
Pages	54 + 7
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

---

The objective of this thesis was to examine freight forwarders different services in sea container transporting for export companies located in the Pirkanmaa region and to research, what freight forwarders services export companies use in sea container transport and what can be improved in sea container transport during different export process stages.

The thesis is divided into three different sections: Introduction, a theoretical and an empirical -study. The theoretical section contains information of freight forwarders tasks and duties, freight forwarder's services in the sea container transport, container information and issues associated with them, such as information of ship owners and pricing. The empirical study focused on research methods, sampling and conducting an survey. At the end of the thesis, research results and conclusion are presented.

The empirical study section of the thesis was conducted by implementing a quantitative research method. An internet-based e-form was sent to 400 different export companies located in the Pirkanmaa region.

Based on the empirical study, export companies use freight forwarding services in sea container transport, because the companies need freight forwarders expertise in different phases of the export process. However, according to several export companies that responded to the survey, there is still room for improvement in the freight forwarders know-how in the future, for example in digitalisation and data transfer between companies. Based on this it is possible to draw a conclusion that the most important capital of a freight forwarder company is a skilled forwarder. Freight forwarding companies should make sure that their forwarder's skills and information should be upheld, developed and trained continuously so they are up to date with new information.

---

Keywords      freight forwarder, export company, sea transport, export process

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

## ABSTRACT

1	JOHDANTO .....	8
1.1	Tutkimuksen tausta .....	8
1.2	Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymys.....	10
1.3	Tutkimuksen rakenne ja tutkimusmenetelmä .....	10
2	HUOLITSIJAN TEHTÄVÄKENTTÄ.....	11
2.1	Huolitsijan määritelmä .....	11
2.2	Huolitsijan ammatin synty .....	11
2.3	Huolitsijan rooli.....	12
2.4	Huolitsijan tehtävät .....	12
2.5	Huolitsijan vastuut ja velvollisuudet.....	12
2.6	Huolitsijan osaaminen .....	14
3	HUOLITSIJOIDEN TARJOAMAT PALVELUT MERIKONTTIKULJETUKSISSA .....	16
3.1	Suomesta lähtevän merikontin vientiprosessi kotimaassa.....	16
3.2	Huolitsijoiden tarjoamat palvelut .....	17
3.3	Vientiyrityksen ja huolitsijan roolit huolintatoimeksiannossa .....	21
3.4	Toimituslausekkeet merikonttirahdille.....	23
3.5	Merikontin vakuutukset .....	27
4	KONTTIKALUSTO .....	29
4.1	Merikonttikuljetusten historia.....	29
4.2	Konttityypit .....	30
4.3	Konttien edut.....	32
4.4	Konttivarustamot.....	33
4.5	Mistä kontin rahtihinta muodostuu?.....	33
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS.....	35
5.1	Teoreettinen viitekehys .....	35

5.2 Tutkimusmenetelmät .....	36
5.3 Tutkimuksen toteutus ja otanta .....	37
5.4 Tutkimustulokset ja analyysi.....	38
5.4.1 Ensimmäisen osion tulokset.....	38
5.4.2 Toisen osion tulokset .....	39
5.4.3 Kolmannen osion tulokset .....	44
5.5 Tutkimuksen validiteetti ja reliabiliteetti.....	48
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA .....	50
LÄHTEET .....	52
LIITTEET .....	55

## KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

<b>Kuvio 1.</b> Suomen ulkomaankaupan vienti maittain v. 2019	s. 9
<b>Kuvio 2.</b> Tavarantoimen vienti- ja huolintoaprosessi kotimaassa	s. 17
<b>Kuvio 3.</b> Kyselyyn vastanneiden vientiyritysten liikevaihto euroissa	s. 39
<b>Kuvio 4.</b> Vientiyritysten konttikuljetusten osuus ulkomaankuljetuksista.	s. 40
<b>Kuvio 5.</b> Konttikuljetusten vientimaat	s. 41
<b>Kuvio 6.</b> Vientiyritysten käyttämät Incoterms 2020-ehdot.	s. 42
<b>Kuvio 7.</b> Kontituksen hoitaminen tulevaisuudessa	s. 43
<b>Kuvio 8.</b> Parantamisen tarve tiedonsiirrossa.	s. 46
<b>Kuvio 9.</b> Huolitsijan tärkeimmät palvelut merikonttikuljetuksessa vientiyrityksille	s. 47
<b>Kuvio 10.</b> Parannusehdotuksia huolintoaprosessiin huolitsijalle	s. 48
<b>Taulukko 1.</b> Standardikonttien sisämitat	s. 31
<b>Taulukko 2.</b> Standardikonttien ulkomitat	s. 32

## **LIITELUETTELO**

**LIITE 1.** Kyselylomake

s. 55

# 1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö on laadittu Vaasan ammattikorkeakoulussa osana tradenomin tutkintoa. Tutkimusaiheeksi valikoitui huolitsijoiden tarjoamat palvelut Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksissa. Opinnäytetyössä määritellään huolitsijan työtehtävät, huolitsijoiden tarjoamat palvelut ja osaaminen merikonttikuljetuksen huolintaprosessissa. Opinnäytetyössä tutkitaan, mitä huolitsijoiden palveluita vientiyritykset käyttävät ja mitä kehitettävää palveluissa on merikonttikuljetuksen eri vientiprosessin vaiheissa. Ensimmäisessä luvussa esitellään tutkimuksen tausta, tavoite, tutkimuskysymys, tutkimusmenetelmä sekä tutkimuksen rakenne.

## 1.1 Tutkimuksen tausta

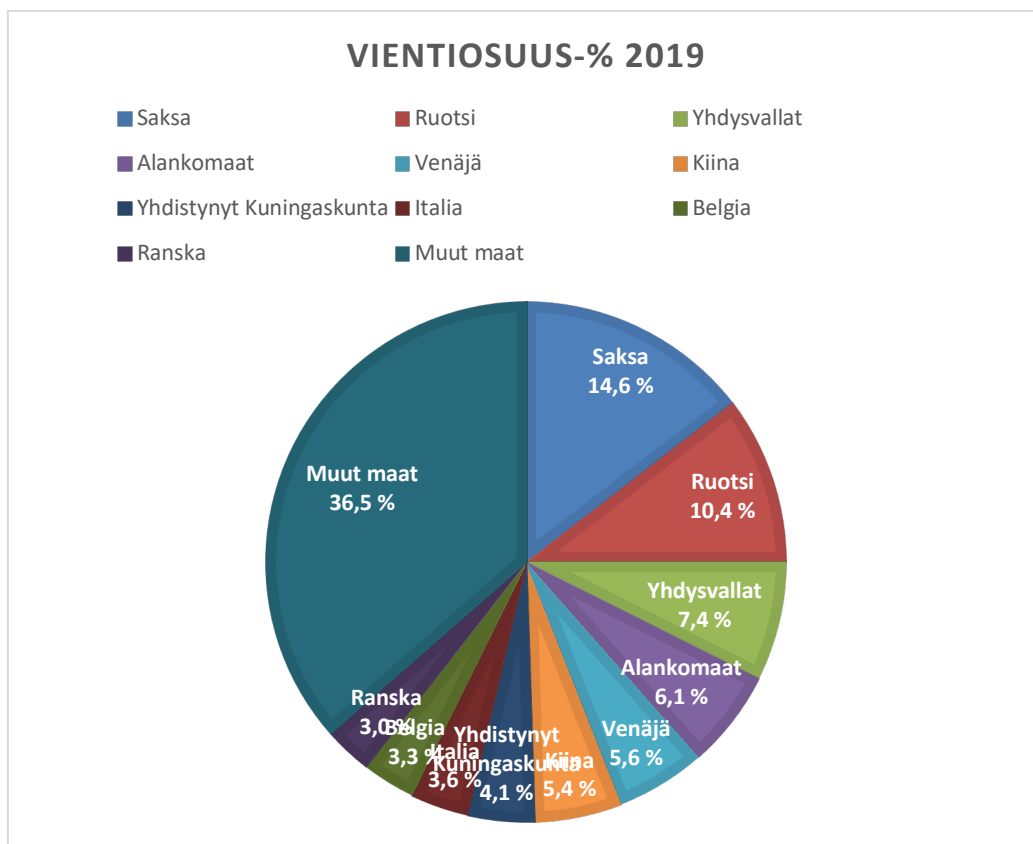
Suomalaiset vientiyritykset käyttävät huolitsijoiden palveluita merikonttikuljetuksissa, koska huolitsijat ovat erikoistuneet ulkomaankuljetuksiin. Vientiyrityksillä ei välttämättä ole osaamista eikä resursseja hoitaa itse merikonttikuljetuksia, jolloin vientiyrityksille järkevintä on käyttää huolitsijoiden palveluita. Huolitsijoiden tarjoamiin palveluihin merikonttikuljetuksissa voivat kuulua esimerkiksi kuljetusten järjestäminen, asiakirjojen tekeminen, varastointi ja tilastointi. Huolitsijoilla on usein hyvät kontaktit varustamoihin, asiointi on helpompaa ja huolitsijat pystyvät tarjoamaan useita eri reititys- ja aikatauluvaihtoehtoja vientiyrityksille.

Suurin osa Suomen ulkomaankaupan viennistä kulkee meriteitse. Vuonna 2019 laivakuljetusten osuus tavaraviennin kokonaismäärästä oli melkein 92 %. Laivakuljetuksen tilastoihin sisältyy myös meri- ja sisävesikuljetukset. Sisävesikuljetusten osuus kaikista laivakuljetuksista on vain muutamia prosenttia kymmenyksistä. Suomesta lähti vientitavaraa meriteitse lähes 47 miljoonan tonnin verran vuonna 2019. Meriviennin määrä nousi 5 %:lla vuodesta 2018. (Tulli 2020a)



Suomesta eniten viedään ulkomaille kemian teollisuuden tuotteita. Kemian teollisuuden tuotteiden vienti kattaa 19,2% Suomen viennistä. Metsäteollisuuden tuotteita viedään lähes yhtä paljon. Metsäteollisuuden osuus viennistä on 19%. Muut isoimmat vientituotteet ovat metallit ja metallituotteet (15,3%), koneet ja laitteet (13,4 %) ja sähkö- ja elektroniikkateollisuuden tuotteet (11,5%). Muut pienemmät tuoteluokat muodostavat 21% jäljelle jääneestä viennistä. (Tilastokeskus 2021a)

Suomen tärkein vientimaa on Saksa. Suomen kokonaisviennin rahallinen arvo vuonna 2019 oli noin 65,054 miljardia. Vuonna 2019 Saksan osuus suomen viennin rahallisesta arvosta oli 14,6% eli noin 9,477 miljardia. Ruotsi oli Suomen toiseksi suurin vientimaa 10,4%:lla ja Yhdysvallat kolmanneksi suurin maa 7,4%:lla. Suurin vientimaa Aasiasta oli Kiina. Kiinan rahallinen vientimäärä vuonna 2019 oli 3,49 miljardia, eli prosenttiluvuissa 5,4% (Tilastokeskus 2021a). Suomen ulkomaankaupan vienti esitettynä maittain vuonna 2019 Kuviossa 1.



**Kuvio 1.** Suomen ulkomaankaupan vienti maittain v. 2019 (Tilastokeskus 2021a)

Valitsin opinnäytetyössä tutkittavaksi alueeksi vientiyritykset Pirkanmaan maakunnasta, sillä alueella sijaitsevien vientiyritysten vienti on merkittävä osa Suomen kokonaisvientiä. Alueen teollisuuden kokonaisvienti vuonna 2019 oli 7 mrd EUR. Tästä johdettuna Pirkanmaan osuus on siis runsaat 10% Suomen kokonaisviennin arvosta. Pirkanmaalla on noin 1700 yritystä, jotka ilmoittavat harjoittavansa vientiä (Pirkanmaan Talouskatsaus 2020).

## **1.2 Tutkimuksen tavoite ja tutkimuskysymys**

Tutkimuksen tavoitteena on perehtyä huolitsijan tarjoamiin palveluihin merikonttikuljetuksen vientiprosessin eri vaiheissa. Opinnäytetyössäni päätutkimuskysymys on seuraava: Mitä huolitsijoiden tarjoamia palveluita vientiyritykset käyttävät ja mitä kehitettävää palveluissa on merikonttikuljetuksen vientiprosessin vaiheissa. Tutkimus on hyödyllinen huolintapalveluita tarjoaville yrityksille ja huolitsijoille. Valitsin opinnäytetyöksi tämän tutkimusaiheen, sillä aihe on ajankohtainen oman työurani kannalta.

## **1.3 Tutkimuksen rakenne ja tutkimusmenetelmä**

Tutkimus on jaettu neljään osaan. Nämä osat ovat; johdanto-, teoria-, empiirinen tutkimusosio ja johtopäätöksiin.

Opinnäytetyö aloitetaan perehtymällä huolitsijan ammattiin ja siihen liittyvään osaamiseen, vastuuseen, rooleihin ja tehtäviin vientiprosessissa. Kolmannessa luvussa perehdytään tarkemmin huolitsijoiden tarjoamiin palveluihin merikonttikuljetuksen vientiprosessissa ja siihen liittyvistä vakuutuksista ja eri toimijoiden rooleista ja vastuista. Neljännessä luvussa esitellään eri merikonttityypit ja niiden edut. Luvun lopussa tutustutaan konttivarustamoihin ja rahtihinnan muodostumiseen. Teoriaosuuden jälkeen tulee opinnäytetyön empiirinen tutkimusosuus. Empiiriseen tutkimusosuuteen kuuluu teoreettinen viitekehys, esitellään tutkimusmenetelmä ja tutkimuksen tulokset. Lopuksi tulee pohdinta ja johtopäätökset tutkimuksesta.

## **2 HUOLITSIJAN TEHTÄVÄKENTTÄ**

Tässä luvussa määritellään huolitsijan roolit, tehtävät, osaaminen sekä vastuu ja velvollisuus. Luvussa myös kerrotaan huolitsijan ammatin synnystä.

### **2.1 Huolitsijan määritelmä**

Huolitsija on huolintaliikkeen edustaja tuonti- ja vientikuljetusten järjestelytehtävissä. Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry kuvailee huolinnan tarkoittavan tavaratiedon, rahan ja kuljetusvälineiden ja -yksiköiden liikkumista ja hallinnoimista mahdollisimman kustannustehokkaasti ja oikea-aikaisesti ostajan, myyjän, kuljetus- ja varastointiyritysten ja viranomaisten välillä. Huolitsijan työosuus ulkomaankaupassa on välillä näkymätön, mutta sillä on myös tärkeä asema kansainvälisen kaupan perusedellytyksissä. Huolitsijat tuottavat ja välittävät huolintapalveluitaan yritysasiakkaidensa vaativiin ja vaihteleviin tarpeisiin. Huolintaliikkeiden perustoinnot voivat olla muun muassa tullauspalvelut, kotimaisen ja kansainvälisen kuljetuksen järjestelyt ja välittäminen. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2021a)

### **2.2 Huolitsijan ammatin synty**

Maailman ensimmäiset huolitsijat olivat itse kauppiaat, joiden tarvitsi liikuttaa vientitavaroitansa eri maihin. Ulkomaankaupan kehittyessä kauppiaan piti olla yhteydessä vastaanottomaan luottamusmiehiin, jotta tavarat toimitusmaassa onnistuisi. 1800-luvulla kuljetusvälineiden sekä liikenneyhteyksien pikainen kehittyminen lisäsi kuljetusmahdollisuuksia, kuljetusmääräyksiä ja muita vienti- ja tuonti mahdollisuuksia. Kauppiaat eivät varsinaisesti olleet enää selvillä monista uusista toimenpiteistä, joten perehtyneen ammattimiehen tarve oli suuri. Näin syntyi huolitsijan ammatti. (Hörkkö ja muut 2010, 26).

### **2.3 Huolitsijan rooli**

Huolintayrityksen palveluille on kysyntää yritysasiakkailla, joilla ei ole asiantuntemusta, sopivaa verkostoa tai resursseja. Huolintapalveluiden tarjoajat mahdollistavat sen, että asiakkaat saavat keskittyä omaan liiketoimintaansa. Huolitsijoiden avulla asiakkaat vähentävät riskejä sekä vastuuta kansainvälisissä rahtikuljetuksissa. Huolitsijat omaavat kansainvälisen kaupan asiantuntemusta järjestäessään kuljetuksia asiakkaiden toiveiden mukaisesti pitämällä huolen samalla, että toimitukset suoritetaan kansainvälisten lainsäädännön ja sääntelyiden mukaisesti. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2021a)

### **2.4 Huolitsijan tehtävät**

Suomessa huolintaliikkeet toimivat nykypäivänä enimmäkseen sopimusrahdinkuljettajana. Sopimusrahtikuljetus tarkoittaa, kun huolitsija toimii kuljetussopimuksen sopijaosapuolena. Tällöin huolitsijan vastuu on suurempi, koska se kattaa kaikki suoritettavat palvelut ja alihankkijat, joita lähetyksen viennin onnistumiseen tarvitaan. Huolintaliikkeet voivat myös toimia itse lähetyksen rahdinkuljettajana, pääsääntöisesti huolintaliikkeet kyllä käyttävät alihankkijoita. Kun huolitsija on sopimusosapuolena, hänellä on vastuu kuljetuksen kestosta riippumatta. Alihankkijoita käytettäessä huolitsija tekee kuljetussopimukset asiakkaan ja rahdinkuljettajan kanssa. Ilman huolitsijaa, yritysasiakkaan tulisi tehdä kuljetussopimukset itse rahdinkuljettajien kanssa ja hoitaa muodollisuudet itse. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2020a)

### **2.5 Huolitsijan vastuut ja velvollisuudet**

Huolitsija on vastuussa rahdista, vaikka ei sitä omalla kuljetuskalustollaan kuljettaisikaan. Huolitsijalla on pääsääntöisesti rahdinkuljettajan vastuu, kun hän on tehnyt oman konossementin tai rahtikirjan ja markkinoi kuljetuspalvelua omana tuotepalvelunaan. (Melin 2011, 238)

Huolitsijan velvollisuuksiin kuuluu toimimis-, lojaliteetti-, toimintaohjeiden noudattamis-, tarkastus- ja tilitysvelvollisuus. Huolitsijan toimimisvelvollisuus alkaa silloin kun huolitsija on sopinut toimeksiantajan kanssa yhteistyön ja huolitsija on vastaanottanut toimeksiantajan toimeksiannon. Lojaliteetti velvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta toimia toimeksiantajan kanssa sovitulla tavalla ja taata toimivansa ensisijaisesti toimeksiantajansa etujen puolesta. Huolitsijan toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuuksiin kuuluu rahdinkuljettajan valitseminen, edustajien valitseminen sekä toimintaohjeiden toimitaminen niitä tarvitseville toimijoille. Toimeksiantaja antaa huolitsijalle kuljetusohjeen, joka edellyttää huolitsijan tekemään toimenpiteitä. Toimenpiteisiin kuuluu kuljetuksen suunnittelu, yhteistyökumppaneiden valitseminen ja tarvittavien sopimuksien teko. (Hörkkö ja muut 2010, 26-27).

Huolitsijan tarkastusvelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta tarkastaa rahtitavaran oikea määrä, pakkauksen kunto, asiapaperit ja merkit, kun rahtitavara kulkee eri vaiheissa normaalein ja tavanomaisin toimenpitein. Huolitsijan on raportoitava toimeksiantajalle kaikista mahdollisista poikkeavuuksista rahtikuljetuksen aikana. Jos toimeksiantajaan ei saa yhteyttä, huolitsijan täytyy toimia aloitekykyisesti toimeksiantajan etua ajatellen. Hyvin koordinoitu rahdin toimitukseen kuuluu hyvä tiedonkulku. Tiedonkulkuun kuuluu tiedot tavaran valmistuksesta, aikatauluista ja luonnonolosuhteista. (Hörkkö ja muut 2010, 27). Huolintaprosessin loppuvaiheessa huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan vientiyritykselle. (Melin 2011, 235).

Vastuu ja velvollisuus tulee olla selkeästi määritelty useista vaiheista koostuvissa kansainvälisissä huolintatoimeksiannoissa. Vastuu ja velvollisuus täytyy olla määritelty myös siksi, että vientiprosessin aikana huolitsijat ovat yhteydessä monien eri toimijoiden kanssa. Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM) ovat alun perin syntyneet neuvottelutuloksena neljän Pohjoismaan (Suomi, Tanska, Norja ja Ruotsi) huolinta- ja kuljetusasiakkaiden edustajien kanssa. Nykyiset määräykset ovat Suomen osalta solmittu Keskuskauppakamarin, teollisuuden

ja työnantajain keskusliiton, kaupan keskusliiton, Suomen rahdinantajain neuvottelukunnan ja huolitsijatahon yhteistyön avulla. Pohjoismaisen speditööriliiton yleisistä määräyksistä selviää huolitsijoiden vastuut eri kuljetusoikeuksien keskeisten konventioiden ja lakien mukaan. Pidemmissä asiakassuhteissa huolintaliike ja asiakas eivät aina tee muodollista sopimusta, vaan asiakkaan antamat toimeksiantot tehdään huolitsijoille tutuille tulleiksi toimintatapojen mukaan. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2020a & Logistiikan Maailma 2021a)

Merirahtikuljetuksessa rahdinkuljettaja on vastuussa tavaralle aiheutuneesta vahingosta, joka aiheutuu tavarahan häviämistä tai vahingoittumisesta tavarahan ollessa hänen huostassaan rahtialuksessa tai maissa. Jos rahdinkuljettaja pystyy näyttämään, että hän ei itse, eikä kukaan hänen vastuullaan toimiva ole virheellään tai laiminlyönnillään aiheuttanut rahdille vahinkoa tai vaikuttanut vahingon syntymiseen, silloin rahdinkuljettaja ei ole vastuullinen. (Railas 2015, 64) Merirahdin vahinkotapauksissa tai muunlaisissa ongelmatilanteissa korvauksissa sekä järjestelyissä sovelletaan sopimusta, alan omaa kuljetuslainsäädäntöä tai vakiokäytäntöjä. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2020a)

## **2.6 Huolitsijan osaaminen**

Käyttämällä huolintapalveluita yritysasiakkaan käytettäväksi tulee huolitsijan kokemus, ammattitaito, asiakaspalvelu ja kattava kansainvälinen verkosto muihin maihin. Huolitsija on ongelmatilanteissa tärkeä ratkaisija. Jos asiakas on itse järjestänyt kuljetuksen ja kuljetukselle tulisi ongelma, menisi hänellä paljon aikaa saada selville kuka kantaa vastuuta kustannuksista. Jälkikäteen on vaikeaa saada selville missä kohtaa kuljetusketjua on tapahtunut esimerkiksi vahinkoa rahdille. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2020a)

Kokenut huolitsija osaa suositella lähetykseen liittyvistä asioista ja varoittaa mahdollisista ongelmatilanteista etukäteen. Ongelmat voivat olla muun muassa määränpää maan muuttuneet viranomaiskäytännöt, kuljetusreittiin liittyvät ongelmat,

kapasiteettirajoitukset tai rahtikuljetukseen liittyvät ylimääräiset maksut. (Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry 2020a)

### **3 HUOLITSIJOIDEN TARJOAMAT PALVELUT MERIKONTTIKULJETUKSISSA**

Tämä luku käsittelee huolitsijan tarjoamia palveluita vientiyrityksille merikonttikuljetuksissa. Luku sisältää tietoa kotimaasta lähtevän merikonttilähteyksen vientiprosessista, vientiyritysten ja huolitsijoiden rooleista huolintatoimeksiannossa, merikontin vakuutuksista ja toimituslausekkeista.

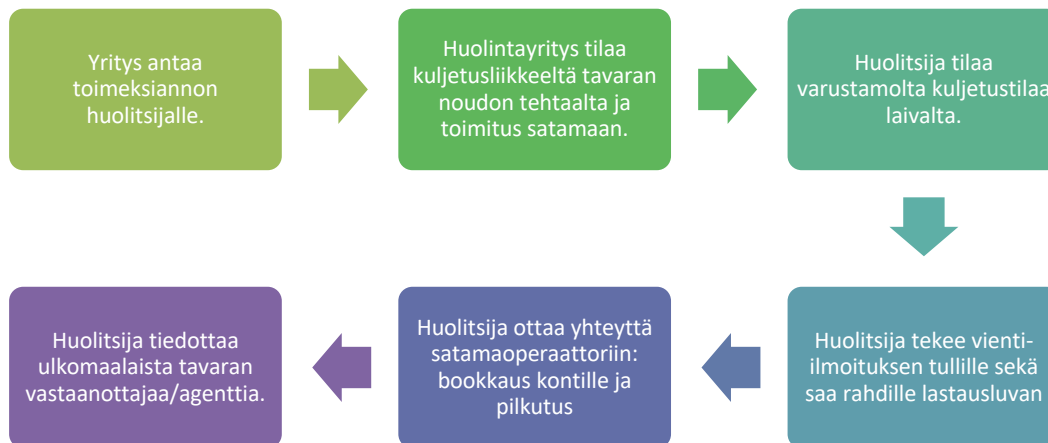
#### **3.1 Suomesta lähtevän merikontin vientiprosessi kotimaassa**

Huolintapalvelua tarjoava yritys sopii tavaran lähettäjän, eli vientiyrityksen puolesta kontin varauksesta varustamon kanssa. Huolitsija saa varauksesta vahvistuksen varustamolta, missä varustamo ilmoittaa lähtölaivan arvioidun aikataulun, tyhjän kontin nouto-osoitteen sekä kontin viitetiedot. Huolitsija ja vientiyritys sopii kontin lastauspaikan ja tarkan lastausajan. Tyhjän kontin toimittamisesta tavaran lastauspaikalle vastaa yleensä huolitsija, ellei toisin ole sovittu. Lastauspaikalla tarkoitetaan vientiyrityksen antamaa osoitetta, jossa tavara lastataan konttiin. Kontti kuljetetaan vientiyritykselle yleensä rekalla, mahdollisesti myös junalla. Huolitsija voi käyttää kontin kuljetukseen omia tai toisen kuljetusyrityksen palveluita. (Melin 2011, 237)

Huolitsija ilmoittaa tullille varustamolta saadusta varausvahvistuksesta kontin reitityksen ja laivaustiedot. Kun kontti on lastattu vientiyrityksen toimesta, vientiyritys sinetöi kontin ja ilmoittaa kontin ja lastin tiedot, jotka huolitsija välittää eteenpäin varustamolle. Kontin lastauksen jälkeen, konttia kuljettava rekka toimittaa kontin oikeaan vientisatamaan. Huolitsija tekee tietojen avulla terminaali-ilmoituksen, vientiselvityksen ja kuljetusasiakirjat. Kun huolitsija on tehnyt terminaali-ilmoituksen ja tarvittavat kuljetusasiakirjat, kontti voidaan vastaanottaa satamaan, josta kontti lastataan myöhemmin laivaan. Sataman vientiterminaalista al-



kaa kontin matka kohti määränpää maata. Huolitsija tiedottaa kotimaista toimeksiantajaa tai ulkomailla sijaitsevaa tavarantoimittajaa ja/tai agenttia merikontin tiedoista ja aikatauluista. (Melin 2011, 237-238) Tavarantoimittajan vienti- ja huolintaprosessi kotimaassa esitettynä kuviossa 2.



**Kuvio 2.** Tavarantoimittajan vienti- ja huolintaprosessi kotimaassa (Melin 2011, 237-238)

### 3.2 Huolitsijoiden tarjoamat palvelut

Huolitsijat pyrkivät tekemään yhteistyötä asiakkaan kanssa jo merivientiä suunnitellessa. Yhteistyön avulla molemmat osapuolet voivat säästää aikaa sekä kustannuksia. Huolitsijat pyrkivät kehittämään asiakkaan kanssa heti alussa hyviä logistisia ratkaisuja, jotta asiakas pystyy keskittymään omaan liiketoimintaansa. Asiakkaille suunnitellaan heille räätälöidyt palvelut heidän tarvittaviin tarpeisiin. (Melin 2011, 242)

#### Varastointipalvelut

Huolitsijat voivat tarjota vientiyritykselle erilaisia varastointipalveluita. Varastointipalvelut voivat olla väliaikaista varastointia ja käsittely- ja kontituspalveluita. Huolitsijoiden tarjoamat varastointipalvelut voidaan toteuttaa huolintaliikkeen

omassa varastossa tai terminaalissa, alihankkijan varastossa tai edustajan varastossa rahdin määrämaassa. (Logistiikan Maailma 2021b)

### **Kontin seuranta**

Konttien yksilöinti ja seuranta on tärkeää lähettäjälle, vastaanottajalle, kuljettajalle, kontin käsittelijöille, sekä kaikille, jotka ovat tekemisissä rahtikäytössä olevan kontin kanssa. Kontin yksilöinti on välttämätöntä ja se helpottaa toimimista paperitöissä, tunnistamisessa ja käsittelyssä. Jos kontteja ei olisi yksilöity tai merkitty, niin satamat olisivat täynnä teräskontteja ilman tietoja kontin omistajasta, määränpäästä tai sisällöstä. Kontti yksilöidään kirjain-/numeroyhdistelmillä, jotka löytyvät konttien sivuista sekä päädyistä. Kyseinen merkintästandardi sai alkunsa vuonna 1996, jolloin saatiin yhdenmukaistettua merikonttien yksilöinti ympäri maailmaa. (Konttivuokraus 2021)

Tunnuksen kolme ensimmäistä kirjainta kertoo kontin omistajan. Uniikin koodin myöntää BIC (Bureau International des Containers et du Transport Intermodal). Neljäs kirjain kertoo kontin mallin, esimerkiksi Z tarkoittaa perävaunuille ja alustalle soveltuvaa konttia. Kontin rekisteröintitunnusta/sarjanumeroa kuvataan kuudella numerolla. Viimeinen numero rekisteröintitunnuksen jälkeen on tarkastusnumero, jonka avulla pystytään tarkastamaan omistajan koodi, mallisarjan sekä rekisteröintinumeron oikeellisuus. Useimmat kohdemaat tai laivayhtiöt eivät suostu käyttämään konttia rahtikäytössä, mikäli tarkastusnumero puuttuu tai numerosarja ei ole täydellinen. (Konttivuokraus 2021)

Useimmilla huolintaliikkeillä on käytössä rahdinseurannan sähköinen seurantajärjestelmä, jota käyttäen huolitsija ja vientiyritys voivat seurata lähetyksensä kulkua. Jos huolintaliikkeellä ei ole tarjota tällaista mahdollisuutta vientiyritykselle, huolitsija voi pitää vientiyritystä ajan tasalla esimerkiksi sähköpostiviestien avulla. (Melin 2011, 243)

## **Tiedonsiirto**

Huolintaliikkeitä käyttävät suurimmaksi osaksi sähköistä tiedonsiirtoa välittävään huolintapaperit oikeille vastaanottajilleen. Sähköistä tiedonsiirtoa käytetään muun muassa tekemään sähköistä ilmoittamista tullille. Huolitsijat asioivat tullin kanssa nykypäivänä kokonaan sähköisesti. Vientiyritykset myös vastaanottavat ostolaskuja ja lähettävät myyntilaskuja asiakkaille sähköisessä muodossa. Sähköinen tiedonsiirto EDI-muodossa säästävät molempien osapuolten rahaa, aikaa ja hallinnollisia töitä. Huolinta-alan tiedonsiirron sähköistämisessä ja integroimisessa on silti paljon parantamisen mahdollisuuksia tulevaisuudessa. (Melin 2011, 243)

## **Erikoiskonttikuljetukset**

Huolitsija voi tarjota vientiyritykselle erikoiskuljetuksia tarvittaessa. Huolitsija voi asiantuntevasti soveltaa ratkaisut suurikokoisille ja haastaville kuljetuksille, konttiprojekteille tai vientiyrityksen jatkuvaan rahtiliikenteeseen. Ylimittaisten ja painavien lähetysten kuljetukset voidaan toimittaa flat rack -, open top- ja hard top-konteilla. Erikoiskuljetuksiin kuuluvat edellä mainittujen konttityyppien lisäksi lämpötilasäätelyn mahdollisuuden omaava kontit, projektikuljetukset, vaarallisten aineiden kuljetukset sekä IMO-luokiteltun rahdin kuljetukset. (CHS 2020)

## **Intrastat-tilastointi ja tullauspalvelut**

Suomen ja muiden EU-maiden välisestä kaupasta kootaan intrastat-järjestelmällä ulkomaankauppatilastojen tiedot. Intrastat-järjestelmään tehdään ilmoitus, kun tavaraa viedään tai tuodaan Suomesta muihin EU:n jäsenmaihiin. Yritykset voivat tehdä tämän itse tai huolintaliikkeitä lähettävät vientiasiakkaan puolesta tilastointi-ilmoitukset tullihallitukselle. Huolintaliikkeiden tietojärjestelmistä lähetetään arkistoidut tilastoinnit tullihallitukselle mahdollisesti päivittäin Edifact-sanomina. Tilastointijakson loputtua huolintaliikkeen vientiasiakas saa yhteenvedon huolitsijan tekemistä tilastoinneista. EU-maiden sisällä menevällä meriviennin lä-

hetyksellä asiakirjat eivät seuraa lähetystä, jonka vuoksi huolitsija tarvitsee asiakkaaltaan vähintään kuukauden välein kopiot vientitavaroiden laskuista tai lähtöilmoituksista. (Melin 2011, 244)

Huolintasopimukseen voi sisältyä esimerkiksi tullaus ja muut tullaukseen ja arvonnalisäveroon liittyvät palvelut. Huolitsija voi vientiyrityksen puolesta hoitaa yrityksen tullaukseen liittyvät asiat tullilaitoksen rekisteröityneenä asiakkaana. (Logistiikan Maailma 2021d)

Merirahdin viennissä kuljetus EU:n rajan ylityspaikalle edellyttää sähköisiä ilmoituksia huolintayhtiöltä tullille sekä käytetyille rahdinkäsittely-yhtiöille. Tällöin tulli voi varmistua siitä, että tavara on jättänyt EU:n yhteisöalueen. (Logistiikan Maailma 2021c). Tulliviranomaiset voivat myös tällöin määrittää, mitkä vientisäännökset ja -määräykset koskevat kyseistä lähetystä sekä miten niitä on rahtitavaran viennissä sovellettava. Rahtitavara voidaan luovuttaa vientimenettelyyn joko vapaasta liikkeestä, vapaa-alueelta tai tullivarastosta. (Melin 2011, 276)

Suorassa vientimenettelyssä vientitavaran lähtö- ja poistumispaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa. Tällöin huolitsija lähettää vienti-ilmoituksen sähköisesti tulliin, jonka tietojärjestelmästä lähtee vastaussanoma, joka on joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma. Jos ilmoitus on hyväksytty, huolitsija saa hyväksymissanoman, jota seuraa luovutussanoma. Luovutussanoman liitteinä tulevat luovutuspäätös sekä viennin saatekirja (EAD). EAD (Export Accompanying Document) on viennin saateasiakirja, joka kulkee EU-jäsenmaiden yhteisessä viennin poistumisenvallvonnan järjestelmässä. EAD on esitettävä vientitavaroiden kanssa poistumispaikan tullille. Poistumispaikan tulli vahvistaa vientitavaroiden poistumispaikan tullin omaan tietojärjestelmään, josta lähtee vienti-ilmoituksen antajalle sähköisesti poistumisvahvistettu luovutuspäätös. Tällä asiakirjalla viejä voi todistaa myynnin arvonnalisäverottomuuden verottajalle. (Melin 2011, 276)

Epäsuorassa viennissä vientitavaran vientimenettely alkaa Suomessa ja vientitavara poistuu EU:n alueelta toisen jäsenvaltion kautta. Epäsuorassa vientimenettelyssä on samanlainen tullausmenettely kuin suorassa vientimenettelyssä siihen saakka, kun EAD on esitetty yhdessä tavaroiden kanssa. Tämän jälkeen toisen jäsenvaltion poistumispaikan tulliviranomainen etsii vientitavaran vienti-ilmoituksen tiedot vientijärjestelmästä EAD:ssa olevan MRN-numeron avulla ja vahvistaa oman maansa sähköiseen vientijärjestelmään. Suomen tullin saa sähköisesti poistumisjäsenvaltion tietojärjestelmästä tiedon vientimenettelyn päättymisestä ja lähettää sähköisen poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen vienti-ilmoituksen antajalle. (Melin 2011, 276)

### **Konossementtien teko**

Huolitsijan palveluihin kuuluu tehdä oikeanmukaiset ja pätevät asiakirjat rahtilähetykselle vientiyrityksen pyytäessä ja määränpää maan lainsäädäntöjen mukaisesti. Konossementti on rahtikuljetukseen liittyvä asiakirja, jota käytetään usein merirahtikuljetuksissa. Se on rahdinkuljettajan antama todiste kuljetussopimuksesta ja sillä todistetaan kuljetussopimuksen olemassaolo. Samalla se toimii kuitina siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut rahdin vastaan tai lastannut rahdin alukseen. Konossementti toimitetaan rahdin vastaanottajalle ja vain sitä vastaan voi satama luovuttaa rahdin oikealle vastaanottajalle. (Logistiikan Maailma 2021h)

### **3.3 Vientiyrityksen ja huolitsijan roolit huolintatoimeksiannossa**

Ennen huolintatoimeksiantoa, vientiyritys ja vientiyrityksen asiakas tekevät kauppasopimuksen ja tilausvahvistuksen. Tilausvahvistuksessa tulee mainita tiedot tavarasta, tavaranninnasta ja sen valuutasta, toimitusehdosta, mahdollisista vakuutuksista ja tavaravastuun siirtämisestä, maksuehdosta ja viivästyskoroista, arvioidusta toimitusajasta, tavarannpakkauksesta ja lähetyserien koosta. Vientiyrityksen on varmistettava, tarvitseeko vientiyritys vientilisenssiä, onko mahdollista saada alkuperätodistusta, onko vientiasiakkaan suunniteltu kuljetusmuoto mahdollinen

tavaran kuljetukselle, onko tavara valmis lähetettäväksi ja valmistumassa sovit-  
tuun ajankohtaan mennessä ja onko remburssi mahdollista toteuttaa. (Hörkkö ja  
muut 2010, 28-29).

Huolintatoimeksiannon tarjouspyynnössä vientiyrityksen on annettava huolitsi-  
jalle totuudenmukaiset tiedot vientitavarasta sekä tarpeeksi aikaa tehdä kuljetus-  
ja huolintatarjous. Vientiyritys ilmoittaa huolitsijalle tiedot vientitavarasta ja mah-  
dollisista erityisominaisuuksista kuten esimerkiksi vaarallisista aineista. Vientita-  
varan tietoihin kuuluu muun muassa tiedot lähetyksen koosta, pakkauksesta, toi-  
mitusehdoista ja kuljetusehdoista, maksuehdosta, mahdollisesta remburssin eh-  
doista, asiakirjoista ja toimitusaikataulusta. (Hörkkö ja muut 2010, 29)

Tämän jälkeen huolitsija tekee varsinaisen kuljetustarjouksen vientiyritykseltä saa-  
tujen tietojen pohjalta. Toimeksianto katsotaan hyväksytyksi, kun vientiyritys hy-  
väksyy huolintatoimeksiannon kirjallisesti tai suullisesti. Jos huolitsija on toimitta-  
nut PSYM 2015 -säännösten vientiyritykselle ja siihen vedotaan, myös se tulee  
osaksi huolintatoimeksiantoa. Sopimuksessa huolitsija sitoutuu suorittamaan  
vientiyrityksen antamat toimeksiannot, noudattamaan sovittuja PSYM-määräyk-  
siä, tekemään tarpeelliset sopimukset kaikkien toimijoiden kanssa ja maksamaan  
vientiyrityksen puolesta myöhemmin huolintalaskulla veloitettavat maksut. Vien-  
tiyritys sitoutuu maksamaan sovitun määrän mukaisen palkkion huolintaliikkeelle  
sekä noudattamaan PSYM:issä säädettyjä vastuita ja velvollisuuksia. (Melin 2011,  
234)

Merirahdin viennissä kuljetus EU:n rajan ylityspaikalle edellyttää sähköisiä ilmoi-  
tuksia huolintayhtiöltä tullille sekä käytetyille rahdinkäsittely-yhtiöille. Tällöin tullin  
voi varmistua siitä, että tavara on jättänyt EU:n yhteisöalueen. (Logistiikan Maa-  
ilma 2021c)

### 3.4 Toimituslausekkeet merikonttirahdille

Kauppasopimuksen teon aikana vientiyritys ja vientiyrityksen asiakas sopivat lähetyksen toimitustavasta ja vastuista. Toimitustapalausekkeet (englanniksi Incoterms), ovat kansainvälisesti hyväksytyjä toimitusehtoja, jotka määrittelevät lähetyksen toimittamisesta ja toimituksen vastaanottamisesta, kustannusten jakautumisesta asiakkaan ja myyjän välillä, kuljetussopimuksesta, vienti- ja tuontiselvityksen vastuista, riskien siirtymisestä toiselta toiselle, lähetykseen liittyvistä asiakirjoista ja asiapapereista sekä tiedottamisesta lähetyksen osapuolille. Myyjän ja asiakkaan päättäessä käyttää tiettyä toimituslauseketta, he samalla siis päättävät heidän velvollisuuksistaan lähetykseen liittyen. Kauppasopimuksen ja toimituslausekkeen osapuolina voivat toimia vain vientiyritys ja asiakas, täten alihankkijat kuten rahdinkuljettajat ja huolitsijat toimivat vain vientiyrityksen sekä asiakkaan puolesta. (Logistiikan Maailma 2021e & Logistiikan Maailma 2021f)

Incoterms (englanniksi International Commercial Terms) on kansainvälisen kaupapakamarin ylläpitämiä toimitustapalausekkeitä, johon kuuluu yksitoista eri toimitustapalauseketta. Sopivat toimitustapalausekkeet kaikille kuljetusmuodoille ovat EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU ja DDP. Näiden lisäksi pelkästään merikuljetuksille sopivat toimitustapalausekkeet ovat FAS, FOB, CFR ja CIF. (Logistiikan Maailma 2021f)

Uudet Incoterms 2020 -ehdot otettiin käyttöön vuoden 2020 alussa, ja ne tulevat syrjäyttämään vuosien mittaan vähitellen vuoden 2010 Incoterms-ehdot. Käyttäessä Incoterms ehtoja, täytyy kauppalaskulla aina selventää mitä toimituslauseketta ja minkä vuoden Incoterms-ehtoja käytetään. Incoterms 2020 -ehdoissa oleellisisin ero on vuoden 2010 Incoterms ehtoihin koskeva DAT (Delivered at Terminal) toimitusehto, joka on uudelleen nimetty DPU:ksi (Delivered at Place Unloaded). Lisäksi lausekkeisiin on tehty pieniä muutoksia, joilla saattaa olla vaikutusta erityisesti tullausarvon määrittämiseen kuljetus- ja vakuutuskustannuksen kannalta. Näistä esimerkkinä toimitusehdot FCA (free carriage), DAP (delivered at place), DPU (delivered at place unloaded) sekä DDP (delivered duty paid) noteerataan se,

että ostaja ja myyjä voivat järjestää rahtikuljetuksen itse käyttämättä kolmansia osapuolia. (Tulli 2019a)

### **Toimituslausekkeet selitettynä**

EXW (EX Works – Noudettuna lähettäjältä) Vientiyrityksen velvollisuus on toimittaa tavarat ostajalle sovitulle toimituspaikalle sovittuun aikaan. Vientiyritys maksaa tavaroille aiheutuneet vahingot ja kustannukset, kunnes hän on toimittanut tavarat. Asiakas vastaanottaa toimituksen sovituspaikassa sovittuun aikaan. Asiakas lastaa tavarat vastaanottopaikassa kuljetusvälineeseen ja hoitaa vienti- ja tuontimuodollisuudet. Asiakas on vastuussa tavaralle aiheutuvista kuluista toimituksen jälkeen. (Logistiikan Maailma 2021f)

FCA (Free Carrier – Vapaasti rahdinkuljettajalla) Vientiyritys toimittaa tavarat asiakkaan nimeämälle rahdinkuljettajalle sovittuna toimitusaikana. Vientiyritys maksaa kustannukset ja tavaroille aiheutuneet vahingot tavarantoimitukseen saakka sekä hoitaa tavarantoimitusmuodollisuudet. Asiakkaan täytyy vastaanottaa toimitus sovituspaikassa toimituspisteessä. Asiakas on vastuussa vahingoista ja kustannuksista myyjän toimituksen jälkeen. Ostaja hoitaa lähetystuontimuodollisuudet. (Logistiikan Maailma 2021f)

CPT (Carriage Paid To – Kuljetus maksettuna) Vientiyritys toimittaa tavarat asiakkaalle, kun hän on luovuttanut tavarat nimeämälleen rahdinkuljettajalle sovittuna toimituspäivänä- ja aikana. Vientiyrityksen vastuulla on maksaa aiheutuneet vahingot ja kustannukset toimituspaikkaan asti ja hoitaa vientimuodollisuus ja tehdä kuljetussopimus sekä maksaa rahti asiakkaan kanssa sovittuun määräpaikkaan asti. Asiakkaan velvollisuus on vastaanottaa toimitus sopimuksessa mainitulla toimituspaikalla, hoitaa tuontimuodollisuudet, maksaa muut mahdolliset kustannukset, aiheutuneet vahingot ja rahdin myyjän toimituksen jälkeen. (Logistiikan Maailma 2021f)



CIP (Carriage and Insurance Paid To – Kuljetus ja vakuutus maksettuna) Vientiyritys toimittaa tavarat asiakkaalle, kun hän on luovuttanut tavarat nimeämälleen rahdinkuljettajalle sovittuna toimituspäivänä- ja aikana. Vientiyrityksen vastuulla on maksaa kustannukset ja olla vastuussa tavaralle aiheutuneista vahingoista tavarantoimitukseen saakka. Vientiyritys tekee itse kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin asiakkaan kanssa sovittuun määräpaikkaan sekä hoitaa lähetysten vientimuodollisuudet ja vakuuttaa lähetysten tavarat asiakkaan puolesta mahdollisten vahinkojen varalta. Asiakkaan täytyy vastaanottaa myyjältä tuleva lähetys sovitussa toimituspaikassa. Asiakas maksaa lähetysten loput kustannukset sen jälkeen, kun on vastaanottanut tavarat sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan Maailma 2021f)

DAP (Delivered at place – Toimitettuna määräpaikalle) Vientiyrityksen vastuulla on toimittaa tavarat asiakkaan käytettäväksi saapuvassa ajoneuvossa heidän yhdessä sovitulle toimituspaikalle. Vientiyritys maksaa kustannukset ja mahdolliset tavaralle aiheutuvat vahingot sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Ostaja vastaanottaa tavarantoimituksen myyjän kanssa sovitulla toimituspaikalla ja maksaa kustannukset toimituksen jälkeisistä kuluista sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan Maailma 2021f)

DPU (Delivered at place unloaded – toimitettuna määräpaikalle purettuna) Vientiyritys toimittaa lähetysten tavarat asiakkaalle asettamalla tavarat asiakkaan käytettäväksi sovitulle paikalle ajoneuvosta purettuna. Vientiyritys on vastuussa kustannuksista ja mahdollisista vahingoista tavarantoimitukseen asti sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Asiakkaan vastuulla on vastaanottaa toimitus myyjän kanssa sovitussa paikassa. Asiakas maksaa kustannukset ja mahdollisen vahingot myyjän toimituksen jälkeen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan Maailma 2021f)

DDP (Delivered duty paid – toimitettuna tullattuna) Vientiyritys toimittaa tavarat asiakkaalle ostajan käytettäväksi sovitulla toimituspaikalla. Vientiyritys on vas-

tuussa kustannuksista ja mahdollisista aiheutuneista vahingoista tavarán luovutukseen saakka sekä hoitaa vienti- ja tuontimuodollisuudet. Asiakkaalla on velvollisuus vastaanottaa myyjän kanssa sovitulla toimituspaikalla. Asiakkaan vastuulla on maksaa kustannukset ja mahdolliset vahingot myyjän toimituksen jälkeen. (Logistiikan Maailma 2021f)

FAS (Free alongside ship – vapaasti aluksen sivulla) Vientiyrityksen täytyy toimittaa rahti aluksen vierelle lastaussatamassa asiakkaan kanssa sovittuna toimitusaikana. Vientiyritys maksaa kustannukset ja mahdolliset vahingot tavarán luovutukseen saakka sekä hoitaa vientimuodollisuudet. Asiakkaan täytyy vastaanottaa toimitus myyjän toimittaessa tavarat aluksen vierellä satamassa sovittuna toimitusaikana. Asiakkaan vastuulla on sopia sopimukset rahdin lastauksesta alukseen ja sen kuljetuksesta. Asiakkaan velvollisuus on maksaa kustannukset ja mahdolliset vahingot tavaralle myyjän toimituksen jälkeen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. FAS-lauseke on sopiva vain silloin kun tavara kulkee aluksella satamasta satamaan. (Logistiikan Maailma 2021f)

FOB (Free on board – vapaasti aluksessa) Vientiyrityksen vastuulla on toimittaa tavarat asiakkaalle lastaamalla ne yhdessä sovittuun alukseen lastaussatamassa sovittuna aikana. Vientiyritys maksaa kustannukset ja tavaralle aiheutuneet vahingot tavarán luovutukseen saakka sekä on vastuussa vientimuodollisuuksista. Asiakkaan vastuulla on vastaanottaa toimitus myyjän lastauksen jälkeen ja solmia kuljetussopimus. Asiakas maksaa kustannukset ja mahdolliset aiheutuneet vahingot myyjän toimituksen jälkeen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet ja mahdolliset läpikulkumaiden erilaiset muodollisuudet. FOB-lauseke on sopiva vain silloin kun tavara kulkee aluksella satamasta satamaan. (Logistiikan Maailma 2021f)

CFR (Cost and freight – kulut ja rahti maksettuna) Vientiyrityksen vastuulla on toimittaa tavarat lastaamalla ne alukseen sovittuna toimitusaikana. Vientiyritys maksaa kustannukset ja mahdolliset vahinkokulut tavarán luovutukseen saakka sekä tehdä kuljetussopimus, maksaa rahti sovittuun määräpaikkaan asti ja hoitaa vien-

timuodollisuudet. Asiakkaan täytyy vastaanottaa toimitus myyjältä sovitulta määräpaikalta. Asiakkaan vastuulla on maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia ja on vastuussa mahdollisista vahingoista myyjän toimituksen jälkeen sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. CFR- lauseke on sopiva vain silloin kun tavara kulkee aluksella satamasta satamaan. (Logistiikan Maailma 2021f)

CIF (Cost, freight and insurance to – Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna) Vientiyrityksen täytyy toimittaa tavarat asiakkaalle lastaamalla ne alukseen asiakkaan kanssa sovittuna toimitusaikana. Vientiyritys on vastuussa tavaralle aiheutuneista vahingoista tavarantoimitukseen saakka. Vientiyritys tekee kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin määräpaikkaan asti sekä hoitaa vientimuodollisuudet ja vakuuttaa tavarantoimituksen puolesta. Asiakkaan velvollisuus on vastaanottaa toimitus myyjältä sovitussa paikassa. Asiakas maksaa kustannukset lukuun ottamatta rahtia ja on vastuussa mahdollisista aiheutuneista kuluista, kun myyjä on luovuttanut tavarat ostajalle. Asiakas hoitaa tuontimuodollisuudet. CIF-lauseke on sopiva vain silloin kun tavara kulkee aluksella satamasta satamaan. (Logistiikan Maailma 2021f)

### **3.5 Merikontin vakuutukset**

Merikontin kuljetuksen, lastauksen ja purkauksen aikana rahtitavara on alttiina vahingolle. Vakuuttamalla merikontin on pätevin tapa erotella kuljetuksen aikana tapahtuvista vahingoista johtuvia taloudellisia menetyksiä useampien vakuutuksenottajien välillä. (Sisula-Tulokas 2003, 95)

Asiakkaan vastuulla on huolehtia kuljetettavalle rahdille vakuutus esim. Haverin varalta. Haverilla tarkoitetaan onnettomuutta, joka tapahtuu vesiliikenteessä. Yhteisellä haverilla osaltaan tarkoitetaan tilannetta, jossa avovesillä yhteiseen vaaraan joutuneen omaisuuden pelastamiseksi joudutaan turvautumaan uhrauksiin sekä muihin kustannuksiin aiheuttaviin toimenpiteisiin. Yhteisestä vaarasta pelastetut vientitavarat jakavat pelastamisen sekä vaaran estämisen kustannukset osapuolten välillä. (Varova 2021a)

Merikontin riskinjaon kannalta suurin merkitys on tavarankuljetusvakuutuksella. Tavarankuljetusvakuutuksella tarkoitetaan vakuutusta kuljetettavalle tavaralle. Tavaralle tapahtuvan vahingon sattuessa, tavarankuljetusvakuutus korvaa vakuutetulle rahtitavaran vahingon heidän sopimien vakuutusehtojen mukaisesti. Osapuolet sopivat toistensa kanssa siitä, kenen vastuulla on ottaa vakuutus mahdollisen kuljetuksen aikana sattuvien vahinkojen varalta. Incoterms-ehtojen CIF-ehtoissa edellytetään, että myyjän täytyy ottaa vakuutus ostajan lukuun, vaikka ostaja olisi vastuussa pääkuljetuksesta. (Sisula-Tulokas 2003, 96-99 & Melin 2011, 181-183)

## 4 KONTTIKALUSTO

Tämä luku käsittelee yleistietoa meriviennissä käytetyistä konteista, johon sisältyy konttien historiaa, konttien eri tyypit, konttien strategiset mitat, konttien edut sekä tietoa varustamoista. Luvun lopussa vielä kerrotaan mistä merikontin rahtihinta muodostuu.

Alun perin kappaletavaroiden käsittelyn, varastoinnin sekä kuljetuksen tehostamiseksi on otettu käyttöön standardoituja suuryksiköitä sekä lastialustoja. Kontti määritellään toistuvaan käyttöön tarkoitettavaksi rahdinkuljetus yksiköksi. Se on helposti siirrettävissä kuljetusvälineestä toiseen kuljetusvälineeseen, helposti tyhjennettävä ja täytettävä sekä se voi toimia monissa kuljetusmuodoissa ilman, että välillä tapahtuisi lastinkäsittelyä. (Logistiikan Maailma 2021g)

### 4.1 Merikonttikuljetusten historia

Konteista on tullut yksi maailman tärkeimmistä tukivälineistä globaalistumisen kannalta. Kontit helpottavat erilaisten tuotteiden kuljettamista lähtömaasta päämäärämaahan yksinkertaisesti. Yhdysvalloissa kontteja käytettiin rautateillä rahdin kuljetukseen jo vuonna 1929. Konttirahdin ja siihen liittyvän konttikäsittelyn systematiikan keksijä on yhdysvaltalainen kuljetusalan yrittäjä Malcolm McLean. Ensimmäiset merirahtikontit lastattiin laivaan Pohjois-Carolinassa 26. huhtikuuta vuonna 1956. McLeanin ideoima konttikuljetus ei herättänyt kiinnostusta alan asiantuntijoiden parissa ja ideaa kritisoitiin vahvasti toimivuuden kannalta. McLean kuitenkin sai todistettua konttien toimivuuden toimittaessaan Vietnamin sodassa vuonna 1964, kun hän toimitti armeijan tarvikkeet ja niiden purku tapahtui ennätysajassa. (Finn Containers 2007)

Ensimmäinen kontti saapui Suomeen vuonna 1963 Finnlines Hansa Expressin autolautalla. Ensimmäinen kontteihin erikoistunut suomalaisvarustamo oli nimeltään Containerships, joka perustettiin vuonna 1966. Yrityksen perustajat olivat Yh-

dysvaltalainen Sea Containers, Veli Nordström perheineen ja englantilainen huolitsijayhtiö Alltransports. Ensimmäinen merirahtikontti Saksaan saapui Bremeniin vuonna 1966. Euroopassa ei ollut aluksi luottamusta konttien käyttömahdollisuuksista. Euroopassa alettiin nopeasti rakentamaan konttilaivoja-, satamia- ja käsittelylaitteita kun ensimmäinen luonnon ISO-standardiksi oli valmisteltu. Kontin informaatiotekniikkaa paranneltiin, jotta sen kulkua voisi seurata helpommin. Nykypäivänä 95% kaikista kappaletavarakuljetuksista maailmalla viedään konteissa. Arvioiden mukaan meriliikenteessä on noin 20 miljoonaa konttia ja konttiliikenne kasvaa on noin 10% vuodessa. (Finn Containers 2007)

## 4.2 Konttityypit

Merikonttien perusmittayksikkönä käytetään TEU:ta. TEU on lyhennys englanninkielisistä sanoista twenty foot equivalent unit. Yksi TEU vastaa yhtä 20 jalan merikonttia, kun taas isompi 40 jalan merikontti vastaa kahta TEU:ta. (Varova 2021b).

Yleisrahtikontti on nimitys normaaleille konteille, jotka eivät ole erikoiskontteja. Erityisrahtikontiksi kutsutaan konttia, joka on rakennettu tiettyä rahtia varten. Yleiskäyttökontti on umpinainen, kiinteäseinäinen ja siinä on kiinteä katto. Yleiskäyttökontissa ovet sijaitsevat yleensä toisessa päässä. Kontti suojaa sisältöä matkan aikana vaihtelevilta sääoloilta ja vaurioilta. (Logistiikan Maailma 2021g)

Erikoiskonteista tuuletettu kontti tarkoittaa konttia, missä sisäilma vaihtuu ulkoilman mukaan, kun taas avokattoisessa kontissa on avattava tai kokonaan poistettava katto. Lavakontti on kontti, missä ei ole kattoa tai seiniä. Lavakonttien avulla onnistuu ylittämisten rahtien kuljettaminen. Lavakontin kulmissa sijaitsee kulmakappaleet, jotka pystyvät mahdollistamaan kontin siirtelyn ja kuljettamisen muiden konttien kanssa samalla tavalla. Lava-alustaisia kontteja voi olla monenlaisia. Lava-alustaisiin kontteihin voidaan muun muassa luetella kontti, jossa on pelkästään päädyt, jotka voi joissain tapauksissa kaataa nurin kontin lavalle. Lava-alustaisiin kontteihin lasketaan myös kontit, jossa on ainoastaan kehikko katon paikalla tai josta löytyy aukinaiset ovet. (Logistiikan Maailma 2021g)

Säiliökonteiksi kutsutaan kontteja, joita käytetään erilaisten nesteiden kuljetukseen. Säiliökontissa on säiliö, jossa nesteet kuljetetaan ja sen ympärillä on metallikehikko, jotta sitä voidaan viedä muitten konttien kanssa. Lämpöeristettyä konttia kutsutaan termokontiksi. Termokontissa kuljetetaan rahtia, jotka tarvitsevat säädellyn lämpötilan kuljetuksen ajaksi. Termokontin rahti voi olla esimerkiksi elintarvikkeita, lääkkeitä tai sesonkivarastointia. Termokontin lämpötilaa voi säätää sekä lämpimäksi että kylmemmäksi. (Logistiikan Maailma 2021g)

### Standardikonttien mitat

Standardikonttien sisä- ja ulkomitat esitettynä Taulukoissa 1 ja 2.

**Taulukko 1.** Standardikonttien sisämitat

Konttitunnus	Sisäpituus	Sisäleveys	Sisäkorkeus
20'DC	5,9 m	2,33 m	2,37 m
20'HC	5,9 m	2,33 m	2,69 m
40'DC	12 m	2,33 m	2,37 m
40'HC	12 m	2,33 m	2,69 m
20'OT	5,9 m	2,33 m	-
40'OT	12 m	2,33 m	-

**Taulukko 2.** Standardikonttien ulkomitat

Konttitun- nus	Pituus	Leveys	Korkeus
20'DC	6,1 m	2,44 m	2,59 m
20'HC	6,1 m	2,44 m	2,90 m
40'DC	12,2 m	2,44 m	2,59 m
40'HC	12,2 m	2,44 m	2,9 m
20'OT	6,1 m	2,44 m	-
40'OT	12,2 m	2,44 m	-

### 4.3 Konttien edut

Kontti on monissa eri kuljetuksissa vakiokuljetustuote ja sitä voidaan käyttää kuljetukseen missä päin tahansa maailmaa monilla eri kuljetusmuodoilla, kuten merialuksilla, rekoilla tai vaunuilla. Jokaisella kontilla on yksilöllinen tunnistenumero ja koodi kontin kokotyypistä. Kontilla voidaan kuljettaa monenlaisia tavaroita, kuten esimerkiksi autoja, teollisuustuotteita tai helposti pilaantuvia ruokia. Erilaiset konttityypit auttavat hankalimmissakin rahtikuljetuksissa. Kontit voidaan käytön jälkeen kierrättää ja käyttää uudelleen muihin tarkoituksiin. (The Geography of Transport Systems 2021)

Konttikuljetukset tarjoavat alhaiset kustannukset verrattuna muihin kuljetuksiin, johtuen kontin standardoitujen etujen vuoksi. Kontit mahdollistavat mittakaava-



edut terminaaleissa ja muissa tiloissa, mikä ei ole mahdollista normaalin irtotavarakäsittelyn tapauksissa. Konttikuljetusten isoimmat kustannusedut tulevat alemmista kuljetuskustannuksista verrattuna muihin kuljetustyyppeihin. Satamien läpimenoaikoja on nopeutettu kolmesta viikosta noin 24 tuntiin, mikä on nopeuttanut jälleenlaivausta. Tästä jälleenlaivauksen nopeuden muutoksesta konttien kuljetusajat ovat nopeutuneet logistiikkaketjussa. Konttialukset ovat nopeampia kuin tavalliset rahtialukset. (The Geography of Transport Systems 2021)

Kontti toimii varastona ja samalla suojaa kuljetettavaa rahtia matkan aikana. Tämä tarkoittaa yksinkertaisempaa sekä halvempaa pakkaamista ja kuljettamista erityisesti kulutustavaroiden osalta. Kontin sisällön turvallisuutta lisää se, että kontin sisältö on pääsääntöisesti satamatyöntekijöille tuntematon, koska kontti voidaan avata vain lähtöpaikassa, tullissa ja määränpäässä. Tällöin hävikin ja varkauden riski vähenee. (The Geography of Transport Systems 2021)

#### **4.4 Konttivarustamot**

Varustamoiksi kutsutaan yhtiötä, jolla on omistuksessaan laivoja ja tarjoaa merikuljetuspalveluita. Rahtaajaksi kutsutaan yritystä, joka vuokraa aluksen käyttöönsä merirahdin kuljettamista varten. Rahtaajaa yleensä myös kutsutaan varustamoksi. Varustamo voi joko painottua pelkästään myymään rahtitilaa ja vuokraamaan heidän käytössä olevan aluskannan joko osittain tai täysin kokonaan. Aluksia toisille yrityksille vuokraavaa yritystä voi myös kutsua varustamoksi. Varustamot voivat toimia rahti- tai alusmarkkinoilla tai jopa molemmilla. (Tapaninen 2013, 80)

#### **4.5 Mistä kontin rahtihinta muodostuu?**

Rahtihintaan vaikuttaa rahtimarkkinoilla toimivat lastinomistajat, rahtimeklarit sekä laivanomistajat. Merikuljetuspalveluiden tarjontaan vaikuttaa olemassa olevien laivojen kapasiteetti, eli toisin sanoen tonniston määrä. Mitä enemmän kysyntää merikuljetuksella on suhteessa alustarjontaan, sitä enemmän lastin kuljet-

tamisesta maksettava hinta nousee. Merikuljetus kysyntä suhteessa alustarjontaan kutsutaan rahtitasoksi. Jos alusten tarjonta ylittää merikuljetus kysynnän, rahtitaso laskee. (Tapaninen 2013, 60)

Kontin rahtihintaan vaikuttaa muun muassa mistä ja mihin tavara kuljetetaan, milaista kuljetettava tavara on, milloin sitä kuljetetaan sekä minkälaista toimituslau-seketta kuljetuksessa käytetään. Rahtihintaan kohdistuvat kaikki huolintaan liittyvät toimenpiteet, joita huolitsijat hoitavat. Merirahdin toimenpiteitä voivat olla muun muassa tavarán nouto, lastaus, tullaus, purkaminen, luovutus, kuljetuskapasiteetin varaus, laskutus, edelleen toimittaminen, intrastat-tilastoinnit sekä muut mahdolliset logistiset ratkaisut. (Hörkkö ja muut 2010, 26)

Sovitun rahtihinnan lisäksi voi tulla äkillisiä odottamattomia kuluja. Nämä kulut voivat olla satamalisiä kalliista satamakäynnistä, ruuhkalisä liian pitkästä satam-ajasta, polttoainelisiä polttoaineen hinnan korotuksen takia, vaarallisen aineiden kuljetuslisiä sekä sodanvaaralisiä, jos merikuljetus menee alueelle, jossa on sota-tila. (Tapaninen 2013, 88)

## 5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä luvussa kerrotaan tutkimusmenetelmän valinnasta, tutkimuksen suunnittelusta ja toteutuksesta. Tavoitteena on selvittää huolitsijan tarjoamia palveluita ja niiden merkitystä Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksessa. Tutkimuksen avulla selvitetään myös kehityskohteita huolitsijoiden tarjoamista palveluista.

### 5.1 Teoreettinen viitekehys

Teoreettista viitekehystä ja teoreettisia käsitteitä voi hyödyntää opinnäytetyön tutkimuksessa monella eri tavalla. Niiden kautta voidaan luoda tutkimukselle kehykset toimivat ensisijaisesti näkökulmana tarkastellessa tutkimusaineistoa. Tämän lisäksi opinnäytetyön teorian ja eri käsitteiden avulla voidaan selostaa, kuvata ja perustella tulkintaa ja tutkimuksen tuloksia sekä päätelmiä. Teoreettisen viitekehysten avulla voi muovailla tutkimusongelmaa, teoreettisia tutkimuskysymyksiä ja empiirisiä tutkimuskysymyksiä. Teorian ja käsitteiden hyödyntäminen tutkimusvaiheessa varmistaa sen, että tutkimus pysyy käsitteellisesti johdonmukaisessa kokonaiskehyksessä. (Vilkkä, Luku 2, 2021)

Tämän tutkimuksen teoreettinen viitekehys koostuu osa-alueista, jotka vaikuttavat ja liittyvät tutkittavaan ilmiöön eli huolitsijoiden tarjoamiin palveluihin Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetusten vientiprosessissa ja mitä kehitettäviä kohteita siinä on.

Tutkimuksen teoriaosuudessa ensimmäisenä esitellään huolitsijan tehtäväkenttää ja osaamista huolintapalvelussa. Tämän jälkeen tarkastellaan huolitsijoiden tarjoamia palveluita merikontti viennissä ja näiden edellä mainittujen osa-alueiden jälkeen perehdytään konttikaluston yleistietoon. Tämän teorian osuuden jälkeen seuraa empiirinen tutkimus. Tutkimuksessa hyödynnetään aiheeseen sopivaa kirjallisuutta ja huolinta-alan ammattilaisten verkkosivuja. Opinnäytetyö muodostuu

seuraavasta pääaiheesta; huolitsijoiden tarjoamat palvelut Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille suomesta lähtevän merikontin vientiprosessissa kotimaassa.

## **5.2 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimuksen aineiston keräämiseen voi käyttää laadullista tai määrällisesti tutkimusmenetelmää. Tutkimusmenetelmiä voidaan myös yhdistää ja täydentää toistensa kanssa, mutta tutkimuksen pääpaino on yleensä selkeästi jommallakummalla näistä menetelmistä. (Metropolia 2021)

### **Laadullinen tutkimus**

Kvalitatiivisella, eli laadullisella tutkimusmenetelmällä voidaan tutkia, esimerkiksi miten johonkin prosessiin osallistuva henkilö havaitsee tehtävän sisäisen rakenteen tai toiminnan. Laadullista analyysiä suositellaan tekemään silloin kun kohde on hieman epäselvä ja siitä ei ole järkevää tehdä määrällistä analyysiä. Kun käyttää laadullista tutkimusmenetelmää, silloin ei tehdä haastattelukysymyksiä, johon on annettu valmiit vastausvaihtoehdot. Tällöin vastaajien annetaan itse jäsentää vastauksensa omaehtoisesti. Tutkimusentekijän vastuulla on koota saaduista laadullisesti datasta yhtenäinen selitys tutkittavasta kohteesta. (Metropolia 2021)

### **Määrällinen tutkimus**

Kvantitatiivista eli määrällistä tutkimusta voidaan myös kutsua tilastolliseksi tutkimukseksi. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla selvitetään lukumääriin ja prosentiosuuksiin liittyviä kysymyksiä. Tutkimuksen aineiston keruussa käytetään usein standardoituja tutkimuslomakkeita, joihin on annettu valmiit vastausvaihtoehdot. Tutkimuksen tuloksia voidaan tällöin havainnoida taulukon tai kuvion avulla. Usein tutkimuksissa myös selvitetään eri asioiden välisiä riippuvuuksia tai jonkun ilmiön aiheuttamia muutoksia. Tutkimusaineiston tuloksista pyritään yleistämään tutkimuksessa tutkittuja havaintoyksiköitä suurempaan joukkoon tilastollisten

päätelyiden keinoin. Kvantitatiivisen tutkimuksen avulla voidaan kartoittaa ole-massa oleva tilanne, mutta ei pystytä selvittämään asioiden syitä. (Heikkilä 2014, 15)

### 5.3 Tutkimuksen toteutus ja otanta

Tämän opinnäytetyön empiirinen tutkimus toteutetaan määrällisen tutkimuksen, eli kvantitatiivisen tutkimuksen keinoin. Tiedonkeruumenetelmä tutkimuksen suorittamiseksi valikoitui sähköinen kyselylomake. Kyselylomake luodaan ajan-kohtaisten aiheiden ja kirjallisuuskatsauksen perusteella. Kyselylomake lähetetään sähköpostitse vientiyrityksille täydennettäväksi. Kyselylomakkeessa Pirkanmaalla sijaitsevien vientiyrityksien edustajat vastaavat valmiiksi annettuihin vastausvaihtoeh-toihin.

Kyselylomake on tavallisin aineiston keräämisen tapa määrällisessä tutkimusme-netelmässä. Kyselylomakkeen etu vastaajalle on siinä, että vientiyrityksen puo-lesta vastannut henkilö jää tuntemattomaksi. Kyselylomakkeen riski on, että vas-tausprosentti voi jäädä alhaiseksi. Tällöin voidaan puhua tutkimusaineiston ka-dosta. Tutkimuksessa käytetään kyselylomakkeessa suurimmaksi osaksi valmiiksi annettuja monivalintakysymys vaihtoehtoja, jotta vastaajalle olisi mieleisempää vastata ja täten saada vastausprosentti korkeaksi. Monivalintakysymyksissä kysy-mysmuoto on standardoitu eli vakioitu. (Vilkka Luku 4, 2021)

Kyselylomakkeen suunnittelu käynnistyi kysymysten hahmottamisella ja tekemi-sellä. Tutkimuksen kyselylomakkeen alustaksi valikoitui Google Forms -ohjelma. Google Forms -ohjelma on helppokäyttöinen lomakkeiden tekoon ja kyselyn vas-taamiseen. Kysymykset laadittiin teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Kyselylo-makkeelle valikoitui lopulta yhteensä 17 monivalintakysymystä. Kyselyssä varmis-tettiin alussa, että vientiyrityksellä on merikonttikuljetuksia ennen vastaajan pää-semistä eteenpäin kyselyssä. Toinen varmistus tehtiin osiossa 2, jossa kysyttiin, että käyttääkö vientiyritys huolitsijan palveluita merikonttikuljetuksissa, ennen siirtymistä kysymyksiin koskien huolitsijan palveluita.

Kyselylomaketta muokattiin ja testattiin, kunnes kyselylomake oli valmis lähetettäväksi vientiyrityksille. Kysely lähetettiin Tampereen kauppakamarin toimesta sähköpostilla 400 Pirkanmaan alueella toimivalle vientiyritykselle. Sähköposti sisälsi kyselylomakkeen lisäksi saatekirjeen. Vastausaikaa annettiin vastaajille 5 päivää ennen tulosten käsittelyä. Vastauksia kyselyyn tuli 41, joista 8 vastaajalla ei ollut merikonttikuljetuksia ollenkaan. Vastausprosentti kaikista kyselyn saaneista oli n. 10%.

Tutkimuksessa käytetään ositettua otantaa. Ositetulla otannalla voidaan parantaa otoksen edustavuutta ja täsmällisyyttä jakamalla perusjoukko otoksen valikoimista ositteisiin. (Tilastokeskus 2021b)

Tutkimuksen otokseksi valittiin 400 Pirkanmaalla sijaitsevaa vientiyritystä, jotka ovat Tampereen kauppakamarin aktiivisia jäsenyrityksiä viennin parissa. Näin yritykset edustavat paremmin perusjoukkoa, koska satunnaisotannalla, suuri osa tutkittavista yrityksistä voisi jäädä liian pieneksi. Tällä otannalla saadaan vastaajiksi vientiyrityksiä, joilla on todennäköisemmin merikonttikuljetuksia.

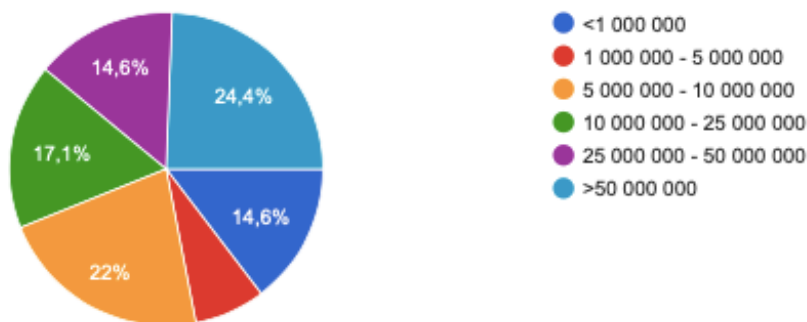
## **5.4 Tutkimustulokset ja analyysi**

Tässä osiossa esitellään tutkimuksen tulokset ja analysoidaan saatuja vastauksia. Kysely esitellään kolmessa eri osiossa. Vastauksia tuli yhteensä 41 kappaletta. Kyselyn vastausprosentti oli siis n. 10%. Kyselylomakkeeseen vastattiin ilman vastaajan ja yrityksen nimeä, eikä vastausten perusteella pysty yhdistämään vastaajaa eikä yritystä vastauksiin.

### **5.4.1 Ensimmäisen osion tulokset**

Ensimmäisessä osiossa selvitettiin vastanneiden vientiyritysten kokoluokkaa liikevaihdon perusteella sekä lähettävätkö he vientitavaroitansa konttikuljetuksina. Kyselyyn vastasi liikevaihdoiltaan vaihtelevan kokoisia vientiyrityksiä. Liikevaihdon jakauma oli annetuilla vaihtoehdoilla tasainen. Suurimmaksi vastaajaryhmäksi

muodostui liikevaihdoltaan yli 50 milj. euroa olevat vientiyritykset. Kyselyyn vastanneiden vientiyritysten liikevaihdon määrä euroissa esitettynä kuviossa 3.



**Kuvio 3.** Kyselyyn vastanneiden vientiyritysten liikevaihto euroissa

Toisessa kysymyksessä kysyttiin, että vievätkö kyselyn vastaajat vientiyritykset merirahtia konttikuljetuksina ylipäättään. Jos heillä ei ollut ollenkaan merikonttikuljetuksia, kysely päättyi heidän osaltaan tähän kysymykseen. Vastanneista vientiyrityksistä 51,2% vie merirahtia konttikuljetuksina säännöllisesti, 29,3% vie satunnaisesti ja 19,5% eivät vie ollenkaan. Tämän kysymyksen perusteella kahdeksan vastaajan osalta kysely päättyi tähän kysymykseen, koska heillä ei ollut ollenkaan merivienti konttikuljetuksia.

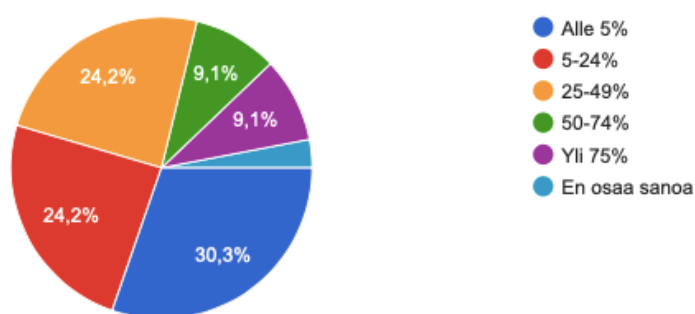
#### 5.4.2 Toisen osion tulokset

Toinen osio sisälsi 9 kysymystä. Kysymyksissä käsiteltiin lisää tietoa konttikuljetusten vientimäärästä ja maista, huolintaprosessin eri vaiheista, käytetyistä Incoterms 2020 toimitusehdoista ja konttityypeistä, reitityksien valinnasta ja rahdin seurannasta.

##### Konttikuljetuksen osuus viennistä ja vientimaat

Toisen osion ensimmäisessä kysymyksessä kartoitettiin, kuinka suuri osuus vastanneiden vientiyritysten vientikuljetuksista lähtee konttikuljetuksina. Kyselyyn vastanneilla vientiyrityksillä on vastauksien perusteella muitakin kuljetusmuotoja

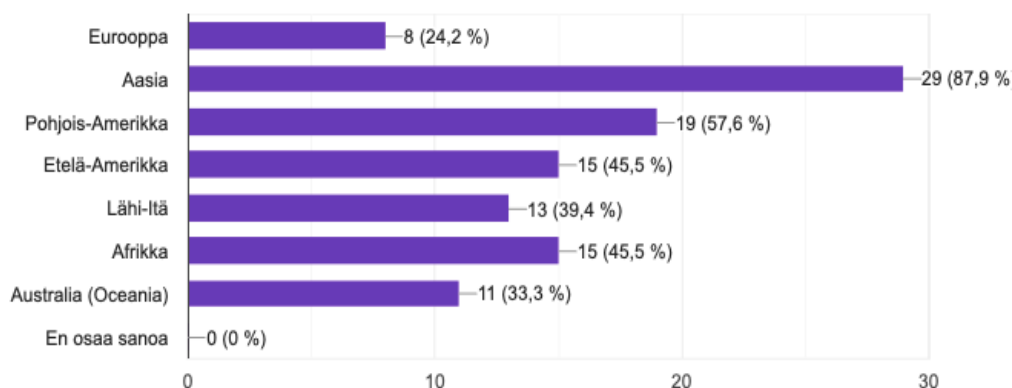
kuin merikonttikuljetukset. Vastanneista vientiyrityksistä 30,3% merikonttikuljetusten osuus kaikista vientikuljetuksista on hyvin pieni, eli alle 5%. Vastaavasti 18,2% vastaajista merikonttikuljetusten osuus on yli puolet kaikista yritysten vientikuljetuksista. Vientiyritysten konttikuljetuksien osuus ulkomaankuljetuksista kuviossa 4.



**Kuvio 4.** Vientiyritysten konttikuljetuksien osuus ulkomaankuljetuksista.

Seuraavassa kysymyksessä kartoitettiin mihin maanosiin Pirkanmaan alueen vientiyrityksillä on merivientiä konttikuljetuksina. Kysymyksessä vastaajat saivat valita useita vastausvaihtoehtoja. Merikonttivientiä oli laajasti kaikkiin maanosiin, mutta Aasia nousi suosituimmaksi vientimaanosaksi, sillä useimmilla eli 87,9% yrityksillä oli konttivientiä sille alueelle. Toiseksi suosituin vientialue oli Pohjois-Amerikka, jonne vie tuotteitaan 57,6% vastanneista yrityksistä. Kolmanneksi suosituimmat vientimaanosat olivat tasaluvuin 45,4% Etelä-Amerikka ja Afrikka. Eurooppa erottuu selkeästi tuloksista, sillä sinne menee vientiä vastanneista vain 24,2%. Eurooppaan suuntautuvan vähäisen merikonttiviennin selittänee se, että Euroopan sisäiset kuljetukset menevät useimmiten maantiekuljetuksina. Konttikuljetuksien vientimaat kuviossa 5.

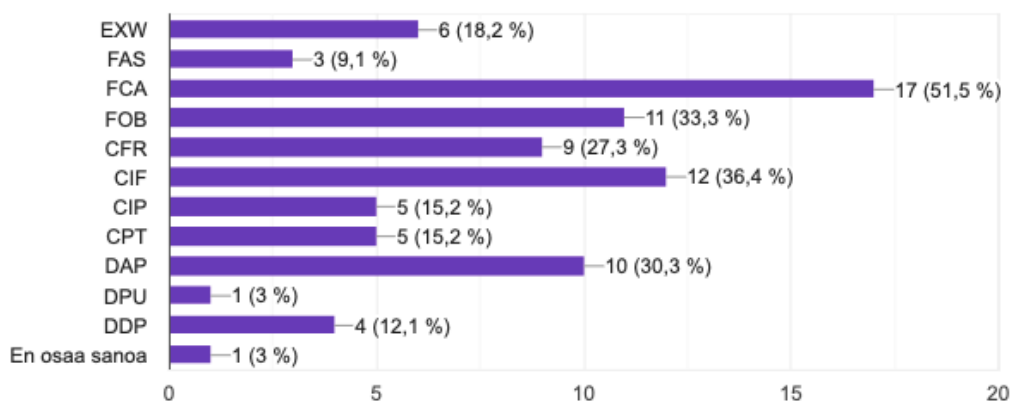




**Kuvio 5.** Konttikuljetusten vientimaat

### **Yleisimmin käytetyt Incoterms 2020 toimitusehdot**

Osion kolmannessa kysymyksessä tiedusteltiin vastaajayritysten käyttämistä toimitusehdoista. Kysymyksessä vastaajat saivat valita useita eri vaihtoehtoja. Tuloksesta ilmenee se, että kaikki eri Incoterms 2020-ehdot ovat vientiyrityksillä käytössä merikonttikuljetuksissa. Eniten käytössä oleva toimitusehto oli FCA, jota käytti yli puolet vientiyrityksistä, eli 51,5%. Myös ne toimitusehdot, joissa Pirkanmaan alueen vientiyritykset maksavat merirahdin ovat yleisesti käytössä, suosituimpia niistä olivat CIF ja DAP. Vientiyritysten käyttämät Incoterms 2020 ehdot merikonttikuljetuksissa kuviossa 6.



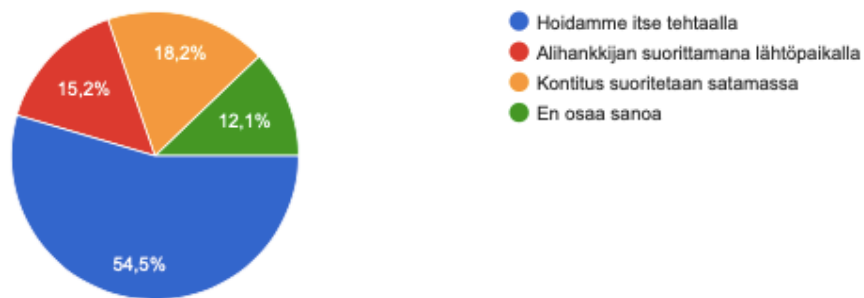
**Kuvio 6.** Vientiyritysten käyttämät Incoterms 2020 toimitusehdot.

### **Yleisimmin käytetyt konttityypit**

Toisen osion neljännessä kysymyksessä kysyttiin minkälaisia konttityyppejä yritykset käyttävät merikonttikuljetuksissa. Kysymyksessä vastaajat saivat valita useita vastauksia valmiiksi annetuista vaihtoehdoista. Vastausvaihtoehdot olivat yleisrahtikontti, tuuletettu kontti, avokattoinen kontti, lavakontti, säiliökontti, termokontti sekä vastaajalle oli vastausvaihtoehtona myös ”en osaa sanoa”. Yleisrahtikontti nimensä mukaisesti oli tuloksissa yleisin vastaus. Yleisrahtikonttia käyttivät 84,8% vastaajista. Tuuletettu konttia tai säiliökonttia ei käyttänyt yksikään vastannut yritys. Lavakontti oli toiseksi eniten käytetty kontti (24,2%) ja avokattoinen kontti kolmanneksi eniten (18,2%). Termokonttia käytti vain 3% vastaajista. 6,1% vastaajista eivät osanneet sanoa mitä konttityyppejä yritykset käyttävät.

### **Huolintaprosessin kontitusvaihe nyt ja tulevaisuudessa**

Osion viidennessä ja kuudennessa kysymyksessä selvitettiin miten vientiyritykset hoitavat huolintaprosessin kontitusvaiheen tänä päivänä ja miten haluaisivat hoitaa sen tulevaisuudessa. Yleisimmin vientiyritykset hoitavat itse kontituksen tehtaalla (54,5%) ja saman verran vientiyrityksistä haluavat hoitaa sen itse myös tulevaisuudessakin. Alihankkija hoitaa kontituksen lähtöpaikalla 15,2% viejän puolesta, ja saman verran yrityksiä haluaa hoitaa sen näin jatkossakin. Yrityksistä 24,2% hoitavat kontituksen toimeksiannosta riippuen joko satamassa, itse tehtaalla tai alihankkijan avittamana. Suurin muutos tämän hetken tilanteeseen verrattuna tulevaisuuteen on se, että vastanneista Pirkanmaalla sijaitsevista vientiyrityksistä vain 6,1% hoitaa kontituksen satamassa, mutta jopa 18,2% vientiyrityksistä haluaisi tulevaisuudessa hoitaa kontituksen vasta satamassa. Kuviossa 7 esitetään vastaukset, kuinka vientiyritykset haluavat hoitaa kontituksen tulevaisuudessa.



**Kuvio 7.** Kontituksen hoitaminen tulevaisuudessa

### Reitityksen valinta ja rahdin seuranta

Kysymykseen koskien merikonttien reitityksen valintaa, vastanneista vientiyrityksistä 75,8% luottavat huolitsijaan. Huolitsija etsii kontille sopivan aikataulun, reitityksen ja varaa rahtitilaa valitsemaltaan konttivarustamolta. Kukaan vastanneista viejistä ei hoitanut pelkästään reititystä suoraan jonkun varustamon kautta. Vastaajista vain 21,2% vaikutti reitityksen valintaan toimeksianto ja sen ehdot.

Kysymyksessä merirahdin seurannasta reaaliaikaisena 63% vastanneista yrityksistä luottavat, että huolitsija ilmoittaa heille mahdollisista muutoksista aikataulussa. Merirahti ei ole niin aikataulukriittistä, että kaikki vientiyritykset seuraisivat lähetyksen kulkua reaaliaikaisesti. Tämän kysymyksen perusteella kuitenkin 24,2% näkevät tärkeänä reaaliaikaisen seurannan. 6,1% ei näe ollenkaan tarvetta reaaliaikaiselle seurannalle. Tämän perusteella voitaisiin sanoa, että reaaliaikainen seuranta on tärkeää, mutta vientiyritykset suurimmaksi osaksi luovuttavat seurannan huolitsijalle ja luottavat huolitsijan ilmoittavan heille mahdollisista aikataulumuutoksista.

Osion viimeisessä kysymyksessä kysyttiin vastaajilta käyttävätkö he huolintaliikkeiden palveluita merikonttikuljetuksissa. Valitsemalla vaihtoehdon ”Ei”, vastaajan kysely päättyy tähän kysymykseen. Tällä kysymyksellä haluttiin varmistaa kolman-

nen osioon vastaajiksi vain yrityksiä, jotka käyttävät huolitsijan palveluita merikonttikuljetuksissa. Vastaajista 81,8% vastasivat käyttävän huolitsijan palveluita ja 18,2% vastasi käyttävänsä huolitsijan palveluita riippuen toimeksiannosta.

#### **5.4.3 Kolmannen osion tulokset**

Kyselyn kolmas osio sisälsi kuusi kysymystä. Kysymyksissä tiedusteltiin mitä huolitsijan tarjoamia palveluita Pirkanmaalle sijaitsevat vientiyritykset käyttävät merikonttikuljetuksissa sekä mitä parannettavaa niissä on. Vastaajat saivat myös valita monivalinta vaihtoehtoista, mitkä huolitsijan tarjoamat palvelut merikonttikuljetuksissa he kokevat kaikista tärkeimmiksi.

#### **Kotimaan kuljetus ja vientiselvitys**

Kolmannen osion kaksi ensimmäistä kysymystä liittyivät vientiyrityksen käyttämiin huolitsijan palveluihin kotimaan kuljetuksessa ja vientiselvityksessä. Ensimmäisessä kysymyksessä kysyttiin, että hoitavatko huolitsijat vientiyritysten puolesta merikontin kotimaan kuljetuksen tehtaalta satamaan. Kysymykseen vastanneista yrityksistä 78,8% kertoo huolitsijan hoitavan merikontin kotimaan kuljetuksen heidän puolestaan ja 21,2% vastasi, että riippuen toimeksiannosta huolitsija hoitaa merikontin kotimaan kuljetukseen.

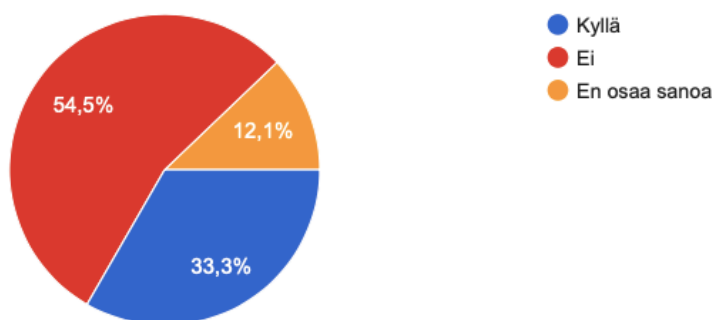
Toisessa kysymyksessä kysyttiin, tekeekö huolitsija lähetykselle vientiselvityksen heidän puolestaan. Kysymykseen vastanneista 72,7% sanoo huolitsijan tekevän vientiselvityksen heidän puolestaan, 24,2% kertoo vientiselvityksen tekijän vaihtelevan riippuen toimeksiannosta ja 3% yrityksistä tekee itse vientiselvityksen. Molempien kysymyksien vastauksista voidaan päätellä, että Pirkanmaalla sijaitsevat vientiyritykset suurimmaksi osaksi käyttävät huolitsijoiden tarjoamia palveluita merikontin kotimaan kuljetuksessa tehtaalta satamaan, sekä lähetyksen vientiselvityksen teossa. Ainoastaan yksi vastaajista ilmoitti tekevänsä vientiselvityksen itse.

### Kuljetusvakuutuksen tarpeellisuus

Osion kolmannessa kysymyksessä tiedusteltiin näkevätkö vientiyritykset tarpeellisenä, että huolintaliike tarjoaa erillistä kuljetusvakuutusta osana huolintaprosessia merikonttikuljetuksissa. 66,7% vastanneista vientiyrityksistä kertoi käyttävänsä heidän omaa kuljetusvakuutusta ja 12,1% vastasi, että huolintaliikkeen tarjoamille vakuutuspalveluille ei ole tarvetta. Huolintaliikkeen tarjoamaa vakuutuspalvelua käyttää vain 6,1% vastanneista vientiyrityksistä ja 12,1% olisi kiinnostuneita ottamaan vakuutuksen huolintaliikkeen kautta. Vastaajista 3% ei osannut sanoa yrityksen kuljetusvakuutuksista. Huomioitavaa on, että huolitsijan tarjoamalle kuljetusvakuutukselle on kysyntää. Selvästi suurimmalla osalla Pirkanmaan vientiyrityksiä on oma kuljetusvakuutus merikonttilähetysille.

### Tiedonsiirron parantamisen tarve

Neljännessä kysymyksessä kysyttiin, onko vientiyritysten mielestä huolitsijoiden ja yritysten välisessä tiedonsiirrossa parantamisen tarvetta. Vastaajista 54,5% oli sitä mieltä, että tiedonsiirto huolitsijoiden ja yritysten välillä toimii hyvin eikä parantamisen varaa ollut. Vastaajista 33,3% koki, että tiedonsiirrossa on parantamisen varaa. Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä tiedonkulun nykyiseen tilanteeseen huolitsijan ja yrityksen välillä. Vastausten jakautuminen kuviossa 8.



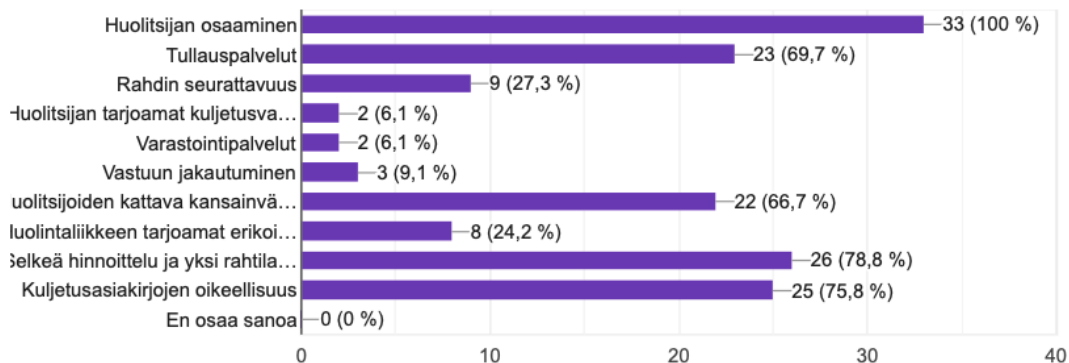
**Kuvio 8.** Parantamisen tarve tiedonsiirrossa.

### **Huolitsijan tärkeimmät palvelut ja kehityskohteet**

Kyselyn kaksi viimeistä kysymystä käsitteli huolitsijan tärkeimpiä palveluita sekä kehityskohteita huolitsijan tarjoamissa palveluissa merikonttikuljetusprosessissa. Kysymyksessä mitkä ovat vientiyritysten mukaan tärkeimpiä palveluita mitä huolitsijat tarjoavat yritykselle, vastaajat valitsivat yhden tai useita vaihtoehtoja valmiiksi annetuista vaihtoehtoista. Kaikki vastaajat valitsivat tärkeimmäksi palveluksi huolitsijan osaamisen. Muita vastaajien mielestä tärkeiksi koettuja palveluita ovat selkeä hinnoittelu ja laskutus, jonka koki tärkeäksi 78,8% vastaajista. Eli suurin osa vientiyrityksistä haluaa, että kaikki vientilähetykseen liittyvät rahtikustannukset tulevat heille kootusti yhdellä huolitsijan rahtilaskulla. Muita tärkeimpiä palveluita ovat kuljetusasiakirjojen oikeellisuus 75,8%, tullauspalvelut 69,7% sekä huolitsijoiden ja huolintaliikkeiden kattava kansainvälinen verkosto 66,7%. Eli näitä huolitsijan tarjoamia palveluja arvostetaan, ja näiden tehtävien hoitamiseen vientiyrityksellä ei välttämättä ole omia resursseja tai osaamista vaan ne ostetaan ulkopuolelta.

Huolintaliikkeen tarjoamia erikoiskuljetuksia arvosti 24,2% vastanneista vientiyrityksistä, tässä kysymyksessä on huomioitavaa, että kaikilla vientiyrityksillä ei välttämättä ole erikoistarpeita vaativia merikonttikuljetuksia. Rahdin seuranta huolitsijoiden toimesta koetaan tärkeäksi palveluksi vastanneiden kesken 27,3%.

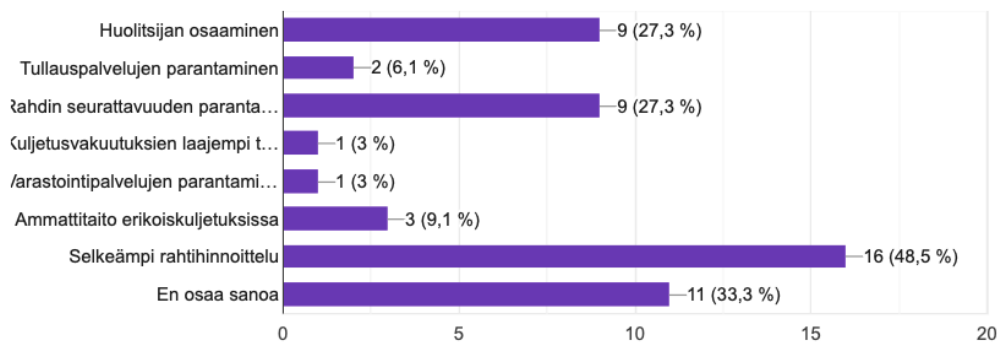
Pienelle huomiolle jäi huolitsijan tarjoamista palveluista varastointipalvelut 6,1%, huolitsijan tarjoamat kuljetusvakuutukset 6,1% ja vastuun jakautuminen mahdollisissa ongelmatilanteissa 9,1%. Varastointipalvelut eivät kyselyyn vastanneille vientiyrityksille ollut tärkeä huolitsijan tarjoama palvelu, koska heillä on omat varastot tai alihankkijalta varatut tilat. Monilla yrityksillä on itsellään yrityksen oma kuljetusvakuutus tai he eivät koe huolitsijan tarjoamaa vakuutusta tarpeelliseksi, mikä tuli esiin jo aikaisemmassa kysymyksessä. Kuviossa 9 on koonti vientiyritysten vastauksista kysymykseen huolitsijan tärkeimmistä palveluista.



**Kuvio 9.** Huolitsijan tärkeimmät palvelut merikonttikuljetuksessa vientiyrityksille

Aikaisemmassa kysymyksessä selvitettiin huolitsijan palveluiden tärkeyttä ja kyselyn viimeisessä kysymyksessä selvitettiin mitä asioita vientiyrityksien mielestä huolitsijoiden tulisi parantaa huolintaprosessissa. Vastaajat saivat valita yhden tai useamman vastausvaihtoehdon valmiiksi annetuista vastausvaihtoehdoista. Tärkeimmäksi parannuskohteeksi nousi selkeämpi rahtihinnoittelu, jonka 48,5% vastaajista koki epäselväksi. Vastausten mukaan myös huolitsijoiden osaamiseen tulisi panostaa ja jatko-kouluttaa ammattikuntaa, koska 27,3% vastaajista koki sen yhdeksi kehittämisen kohteeksi ja huolitsijoille tulisi saada lisätietoa erikoiskuljetuksista. Vastaajista 27,3% halusivat myös, että rahdin seurattavuutta parannettaisiin.

Tässä kysymyksessä 33,3% vastaajista ei osannut sanoa parannuskohteita huolitsijoiden tarjoamissa palveluissa huolintaprosessin vaiheissa. Näiden vastausmäärää voidaan pitää verrattain suurena ja oletuksena, että parantamisen varaa ei näissä annetuissa vaihtoehdoissa ole. Kuviossa 10 näkyy kysymyksen vastaukset tarkennettuna vastaajien lukumäärän mukaan ja prosentteina.



**Kuvio 10.** Parannusehdotuksia huolintaprosessiin huolitsijalle

### 5.5 Tutkimuksen validiteetti ja reliabiliteetti

Tutkimuksen validiteetilla eli pätevyydellä tarkoitetaan tutkimusmenetelmän kykyä mitata sitä, mitä tutkimuksessa on tarkoituskin mitata. Pätevässä tutkimuksessa ei saisi olla systemaattista virhettä. Tällä tarkoitetaan tapoja, joilla tutkittavat ovat ymmärtäneen tutkimuksen kyselylomakkeen, kysymykset ja mittarin. (Vilkka, Luku 7, 2021)

Tutkimuksen reliabiliteetilla eli luotettavuudella tarkoitetaan tulosten tarkkuutta eli tutkimuksen mittauksen kykyä antaa sama tulos, jos tutkimus tehtäisiin uudestaan. Tutkimuksen tulos olisi myös sama riippumatta tutkijasta. (Vilkka, Luku 7, 2021)

Tätä tutkimusta voidaan pitää validina, eli pätevänä. Tutkimuksen kyselylomakkeen kysymykset tutkivat annettuja aihealueita. Kysymysten selkeys ja ymmärrettävyys on tarkistettu testihenkilöillä, jolloin on päästy tulokseen, että tutkimuksen kyselylomake on selkeä, ymmärrettävä ja yhteydessä aiheen teoriaosuuteen.

Suoritettu tutkimus on reliabeeli, koska kyselyyn osallistuneet vientiyritykset vastasivat samanlaisia vastauksia ilman että olisivat tietoisia toisten vastaajien vastauksista. Kyselylomakkeen kysymykset eivät olleet johdattelevia ja annetut vastausvaihtoehdot olivat selkeät. Kyselyyn vastanneilta ei vaadittu henkilöllisyyttä



eikä kysytty tietoja, joilla vastaaja olisi ollut tunnistettavissa. Jos kyselytutkimus tehtäisiin uudestaan, olisivat vastaukset varmasti samankaltaisia.

## 6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä opinnäytetyössä tutkittiin huolitsijoiden tarjoamia palveluita Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksessa ja selvitettiin, mitä kehitettävää palveluissa on eri vientiprosessin vaiheissa. Tämän opinnäytetyön tutkimuksen teoriaosuudessa käytiin läpi erilaisia huolitsijoiden tärkeimpiä palveluita merikonttikuljetuksen eri vientiprosessin vaiheissa. Tutkimuksessa selvitettiin, mitä huolitsijoiden palveluita vientiyritykset käyttävät sekä mitä parannettavaa ja kehitettävää palveluissa on.

Merirahdin vientiprosessin hoitaminen on laaja-alainen toimeksianto vientiasiakkaalta huolitsijalle. Siinä on useita eri vaiheita ja toimenpiteitä hoidettavana. Tehävä vaatii huolitsijoilta paljon osaamista. Tutkimuksen mukaan vientiyritykset käyttävät huolintaliikkeiden palveluita merikonttikuljetuksissa, koska tarvitsevat huolitsijan osaamista useassa eri vientiprosessin vaiheessa. Tutkimustulosten mukaan vientiyritykset luottavat tällä hetkellä huolitsijan osaamiseen erityisesti konttivarustamon valinnassa, aikataulujen ja reittien valinnassa sekä kotimaan kuljetusten ja vientiselvitysten teossa.

Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä nykypäivän tilanteeseen rahdin seurattavuuden osalta sekä huolitsijoiden ja vientiyritysten väliseen tiedonsiirtoon. Kehittämiskysymyksessä nousi kuitenkin esille se, että osa vastaajista kuitenkin toivoisi siihen parannusta. Nopeassa digitalisaation kehityksessä on huolitsijan pysyttävä mukana, vastatakseen paremmin vientiyritysten toiveisiin. Sähköisten palveluiden ja automaation kehittäminen huolintaliikkeessä vaatii yhteistyötä esim. satamaoperaattorien, varustamoiden, tullin, kuljetusliikkeiden, ulkomaisten edustajien ja vientiyritysten kanssa.

Usean tutkimukseen vastanneen vientiyrityksien mielestä huolitsijan osaamisessa on tulevaisuudessa parantamisen varaa. Tämä on ymmärrettävää, koska huolitsijan tehtäväkenttä on laaja merikonttikuljetuksissa ja yritykset odottavat kokonaispalvelua, jossa huolitsijan tulee tietää ja osata kaikki vientiprosessiin liittyvät asiat.

Tärkein johtopäätös tässä opinnäytetyössä on se, että tutkimuksen mukaan huolintaliikkeen tärkein pääoma on osaava huolitsija, jonka tietoja ja taitoja kannattaa ylläpitää, kehittää ja kouluttaa ajantasaisen tiedon varmistamiseksi esim. erikoiskuljetuksista, kuljetusasiakirjoista, tullauksen ja ulkomaankaupan säädösten muutosten osalta.

Tällä tutkimuksella halusin tuoda esille huolitsijan tehtäväkenttää ja osaamisvaatimuksia merikonttikuljetuksen vientiprosessin eri vaiheissa esille. Tästä tutkimuksesta on hyötyä huolitsijoille ja huolintaliikkeiden edustajille.

Olen toiminut opiskeluaikanani kesätöissä merirahdin huolitsijana kahdessa eri huolintaliikkeessä. Tästä tutkimuksesta on erityisesti hyötyä minulle itselleni. Opinnäytetyötä tehdessäni ymmärsin paremmin huolitsijan tehtäväkentän laajuuden ja monipuolisuuden sekä samalla ymmärsin vientiyrityksien odotuksia huolitsijan palveluista.

Jatkotutkimusehdotukseksi olisi mielenkiintoista selvittää digitalisaation ja automaation tuomia mahdollisuuksia merikonttikuljetuksissa. Vientiyritykset odottavat paljon huolitsijalta ja toisessa jatkotutkimuksessa voisi selvittää huolitsijoiden osaamista huolitsijoiden omasta näkökulmasta ja miten sitä voisi parantaa ja kehittää tulevaisuuden vaatimuksia varten.

## LÄHTEET

CHS 2020. Merirahti. Viitattu 6.3.2021 <https://chs.fi/palvelut/merirahti/>

Finn Containers 2007. Kontin Historia. Viitattu 13.2.2021  
<https://www.kontti.fi/site/verkkolehti/2007/kontin-historia.html>

Heikkilä, T., P.2014. Tilastollinen Tutkimus. Helsinki. Edita Publishing Oy.

Hörkkö, H & Muut,. P.2010. Huolinta-alan käsikirja. Vantaa. Hansaprint.

Konttivuokraus 2021. Merikonttien merkinnät: Prefix ja tarkistusnumero. Viitattu 6.3.2021. <https://www.konttivuokraus.fi/konttivinkki-blogi/merikonttien-merkinnat-prefix-ja-tarkistusnumero/>

Logistiikan Maailma 2021a. Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset. Viitattu 4.2.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/psym-pohjoismaisen-speditooriliiton-yleiset-maaraykset/>

Logistiikan Maailma 2021b. Huolintayritysten tarjoamat palvelut. Viitattu 1.3.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/huolintayritysten-tarjoamat-palvelut/>

Logistiikan Maailma 2021c. Huolitsija ja tullaustoiminta. Viitattu 21.3.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikan-toimijat/huolinta/huolitsija-ja-tullaustoiminta/>

Logistiikan Maailma 2021d. Tullilaitoksen rekisteröity asiakas. Viitattu 22.2.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/tullilaitoksen-rekisteroity-asiakas/>

Logistiikan Maailma 2021e. Toimituslausekkeet. Viitattu 6.2.2021  
<https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/>

Logistiikan Maailma 2021f. Incoterms 2020. Viitattu 2.2.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/toimituslausekkeet/incoterms-2020/>

Logistiikan Maailma 2021g. Kontti. Viitattu 10.2.2021 <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/kontti/>

Logistiikan Maailma 2021h. Merikuljetusasiakirjat. Viitattu 14.2.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/merikuljetusasiakirjat/>

Melin, K., P.2011. Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. Tampere. Tammertekniikka / Amk-Kustannus Oy

Metropolia 2021. Kvantitatiivinen tutkimus. Viitattu 2.4.2021. <https://users.metropolia.fi/~pervil/kvantsu/Moniste.pdf>

Pirkanmaan talouskatsaus 2020. Viitattu 12.4.2021. [https://www.e-julkaisu.fi/tampere/pirkanmaan\\_talouskatsaus\\_2020/mobile.html#pid=3](https://www.e-julkaisu.fi/tampere/pirkanmaan_talouskatsaus_2020/mobile.html#pid=3)

Railas, L., P.2015. PSYM 2015 -Ehdot ja Logistiikkapalvelusopimukset. Viro. Media zone OU.

Sisula-Tulokas, L., P.2003. Kuljetusoikeuden perusteet. Saarijärvi. Gummerus kirjapaino Oy

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry 2020a. Huolinta-avain toimivaan ulkomaankauppaan. Viitattu 2.2.2021 <https://www.huolintaliitto.fi/media/huolinta-avain-toimivaan-ulkomaankauppaan/huolinta-avain-toimivaan-ulkomaankauppaan.pdf>

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry 2021a. Mitä huolinta on. Viitattu 2.2.2021 <https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/mita-huolinta-on.html>

Tapaninen, U. P.2013. Merenkulun logistiikka. Tampere. Tammerprint Oy

The Geography of Transport Systems 2021. Advantages and Drawbacks of Containerization. Viitattu 8.3.2021 <https://transportgeography.org/contents/chapter5/intermodal-transportation-containerization/containerization-advantages-drawbacks/>

Tilastokeskus 2021a. Kauppa. Viitattu 20.2.2021 [https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk\\_kotimaan-kauppa.html#Tuonti,%20vienti%20ja%20kauppatase](https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_kotimaan-kauppa.html#Tuonti,%20vienti%20ja%20kauppatase)

Tilastokeskus 2021b. Otossuunnittelu ja otokset. Viitattu 13.4.2021. [https://www.stat.fi/tup/htpalvelut/haastutk\\_toiminta\\_otos.html](https://www.stat.fi/tup/htpalvelut/haastutk_toiminta_otos.html)

Tulli 2019a. Uudet Incoterms-toimituslausekkeet tulevat voimaan 1.1.2020. Viitattu 22.3.2020. <https://tulli.fi/-/uudet-incoterms-toimituslausekkeet-tulevat-voimaan-1-1-2020>

Tulli 2020a. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2019. Viitattu 10.2.2021. <https://tulli.fi/-/ulkomaankaupan-kuljetukset-vuonna-2019>

Tulli 2021a. Vienti-ilmoituksen liiteasiakirjat. Viitattu 6.2.2021. <https://tulli.fi/yri-tysasiakkaat/vienti/vienti-ilmoituksen-liiteasiakirjat>

Varova 2021a. Kuljetusalan sanasto. Viitattu 6.3.2021. <https://varova.fi/tietopalvelut/kuljetusalan-sanasto/>

Varova 2021b. Merikontit. Viitattu 15.2.2020. <https://varova.fi/palvelut/merikuljetukset/merikontit/>

Vilkka, H., P.2021. Tutki ja kehitä. Jyväskylä. PS-Kustannus.

## LIITTEET

### LIITE 1. Kyselylomake

# Huolitsijan tarjoamat palvelut Pirkanmaalla sijaitseville vientiyrityksille merikonttikuljetuksissa

\*Pakollinen

1. 1.Kuinka suuri on yrityksenne liikevaihto (EUR) vuositasolla? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ <1 000 000
- ☐ 1 000 000 - 5 000 000
- ☐ 5 000 000 - 10 000 000
- ☐ 10 000 000 - 25 000 000
- ☐ 25 000 000 - 50 000 000
- ☐ >50 000 000

2. 2.Viekö yrityksenne merirahtia konttikuljetuksina? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä
- ☐ Satunnaisesti
- ☐ Ei

3. 3.Kuinka suuri osuus yrityksenne kaikista ulkomaankuljetuksista lähtee konttikuljetuksena? <sup>1</sup>

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Alle 5%
- ☐ 5-24%
- ☐ 25-49%
- ☐ 50-74%
- ☐ Yli 75%
- ☐ En osaa sanoa

4. 4.Mihin maanosiin yrityksellänne on vientiä konttikuljetuksena? Voit valita useita vaihtoehtoja \*

*Valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.*

- ☐ Eurooppa
- ☐ Aasia
- ☐ Pohjois-Amerikka
- ☐ Etelä-Amerikka
- ☐ Lähi-Itä
- ☐ Afrikka
- ☐ Australia (Oceania)
- ☐ En osaa sanoa



5. 5. Mitä Incoterms 2020 -toimitusehtoja teillä on käytössä merikonttikuljetuksissa? Voit valita useita vaihtoehtoja \*

*Valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.*

- ☐ EXW
- ☐ FAS
- ☐ FCA
- ☐ FOB
- ☐ CFR
- ☐ CIF
- ☐ CIP
- ☐ CPT
- ☐ DAP
- ☐ DPU
- ☐ DDP
- ☐ En osaa sanoa

6. 6. Mitä konttityyppejä käytätte merikonttikuljetuksessa? Voit valita useita vaihtoehtoja \*

*Valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.*

- ☐ Yleisrahtikontti (20'DC / 40'DC / 40'HC)
- ☐ Tuuletettu kontti (20'VE / 40'VE)
- ☐ Avokattoinen kontti (20'OT / 40'OT)
- ☐ Lavakontti (20'FR / 40'FR)
- ☐ Säiliökontti (20'TC / 40'TC)
- ☐ Termokontti (20'RF / 40'RF)
- ☐ En osaa sanoa

## 7. 7. Miten hoidatte tällä hetkellä merikonttien kontituksen? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Hoidamme itse tehtaalla
- ☐ Alihankkijan suorittaa kontitusten lähtöpaikalla
- ☐ Kontitus suoritetaan satamassa
- ☐ Toimeksiannosta riippuen
- ☐ En osaa sanoa

## 8. 8. Miten haluaisitte tulevaisuudessa hoitaa kontituksen? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Hoidamme itse tehtaalla
- ☐ Alihankkijan suorittamana lähtöpaikalla
- ☐ Kontitus suoritetaan satamassa
- ☐ En osaa sanoa

## 9. 9. Miten yrityksessänne valitaan merikontin reititys? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Huolintaliikkeen edustaja varaa rahtitilan kontille ja kertoo aikataulun
- ☐ Varaamme itse suoraan varustamolta
- ☐ Toimeksiannosta riippuen
- ☐ En osaa sanoa

10. 10. Näettekö tarpeellisenä seurata kontin liikettä matkan varrella reaaliaikaisesti? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Näen sen erittäin tärkeänä
- ☐ Minulle riittää tieto muutoksista esim. Huolitsijan ilmoittamana
- ☐ En näe tarvetta reaaliaikaiselle seurannalle
- ☐ En osaa sanoa

11. 11. Käytättekö huolintaliikkeiden palveluita merikonttikuljetuksissa? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä
- ☐ Toimeksiannosta riippuen
- ☐ Ei

12. 12. Hoitaako huolitsija teidän puolestanne merikontin kotimaan kuljetuksen tehtaalta satamaan? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä
- ☐ Toimeksiannosta riippuen
- ☐ Ei
- ☐ En osaa sanoa

13. 13. Tekeekö huolitsija lähetykselle vientiselvityksen teidän puolestanne merikonttikuljetuksessa? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä, huolitsija tekee vientiselvityksen
- ☐ Toimeksiannosta riippuen
- ☐ Ei, teemme itse vientiselvityksen
- ☐ En osaa sanoa

14. 14. Näettekö tarpeellisena, että huolintaliike tarjoaa erillistä kuljetusvakuutusta osana huolintaprosessia merikonttikuljetuksissa? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä, otamme vakuutuksen huolintaliikkeen kautta
- ☐ Olemme kiinnostuneita ottamaan vakuutuksen huolintaliikkeen kautta
- ☐ Yrityksellämme on oma kuljetusvakuutus
- ☐ Huolintaliikkeen tarjoamalle vakuutuspalveluille ei ole tarvetta
- ☐ En osaa sanoa

15. 15. Onko mielestänne huolitsijoiden ja yrityksen välisessä tiedonsiirrossa parantamisen tarvetta? \*

*Merkitse vain yksi soikio.*

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei
- ☐ En osaa sanoa

16. Käyttäessänne huolintaliikkeiden palveluita merikonttikuljetuksissa, mitkä seikat ovat mielestänne tärkeimpiä palveluita mitä huolitsijat tarjoavat yrityksellenne? Voit valita useita vaihtoehtoja. \*

*Valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.*

- ☐ Huolitsijan osaaminen
- ☐ Tullauspalvelut
- ☐ Rahdin seurattavuus
- ☐ Huolitsijan tarjoamat kuljetusvakuutukset
- ☐ Varastointipalvelut
- ☐ Vastuun jakautuminen
- ☐ Huolitsijoiden kattava kansainvälinen verkosto
- ☐ Huolintaliikkeen tarjoamat erikoiskuljetukset
- ☐ Selkeä hinnoittelu ja yksi rahtilasku kaikista toiminnoista
- ☐ Kuljetusasiakirjojen oikeellisuus
- ☐ En osaa sanoa

17. Onko huolintaprosessissa mielestänne kohteita mitä huolitsijoiden tulisi parantaa? Voit valita useita vaihtoehtoja. \*

*Valitse kaikki sopivat vaihtoehdot.*

- ☐ Huolitsijan osaaminen
  - ☐ Tullauspalvelujen parantaminen
  - ☐ Rahdin seurattavuuden parantaminen
  - ☐ Kuljetusvakuutuksien laajempi tarjonta
  - ☐ Varastointipalvelujen parantaminen
  - ☐ Ammattitaito erikoiskuljetuksissa
  - ☐ Selkeämpi rahtihinnoittelu
  - ☐ En osaa sanoa
-