

Tiukka Jani

SATAMAOPERAATTORIN JA SUURASIAKKAAN VÄLISEN
VIENTIHUOLINNAN OSA-ALUEEN KEHITTÄMINEN

Liiketoiminta Rauma
Kansainvälinen kauppa
2012

SATAMAOPERAATTORIN JA SUURASIAKKAAN VÄLISEN VIENTIHUOLINNAN OSA-ALUEEN KEHITTÄMINEN

Tiukka, Jani
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Joulukuu 2012
Ohjaaja: Ylituomi, Liisa
Sivumäärä: 66
Liitteitä: 22

Asiasanat: huolinta, konttiliikenne, satamaoperaattori, vienti

Tämä tutkimus tehtiin toimeksiantona Oy Hacklin Ltd:lle, joka on Porin satamassa toimiva satamaoperaattori ja satamahuolintapalveluihin keskittynyt yritys. Tutkimuksen päätavoitteena tutkittiin satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välistä vientihuolintaa ja siihen liittyviä osa-alueita. Työn teoreettisessa osassa käsiteltiin satamaoperaattoritoimintoja, satamaoperaattorin ja toimeksiantajan vastuita ja velvollisuuksia, vientiprosessia yleisesti, viennin konttiliikennettä sekä vientidokumentointia ja siihen liittyviä asiakirjoja. Työn empiirinen osuus koostuu teemahaastattelujen perusteella tehdyistä prosessikuvauksista Oy Hacklin Ltd:n ja suurasiakkaan näkökulmasta.

Tutkimuksen tarkoituksena oli kehittää satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välistä vientihuolinnan osa-alueita, keskittyen yleisiin prosessikuvauksiin sekä vientidokumentoinnin asiakirjoihin. Tutkimusmenetelmänä käytettiin perinteistä kvalitatiivista tutkimusta perustuen kirjallisiin ja internet-lähteisiin, lisäksi suoritettiin vapaamuotoisia alan asiantuntijoiden teemahaastatteluja.

Tutkimustuloksissa kuvattiin teemahaastatteluista ja teoriaosuudesta saadun aineiston perusteella suurasiakkaan toimitusprosessia, suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välistä konttitusprosessia, satamaoperaattorin viennin konttiliikenteen perusprosessia, satamaoperaattorin konttiliikenteen vientidokumentoinnin perusprosessia, vientidokumenttien kulun perusprosessia sekä annettiin kehitysehdotus EAD-lomakkeen hyödyntämiseksi konttiliikenteen vientidokumentoinnin parantamiseksi suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välillä.

Kehitysehdotuksen avulla Oy Hacklin Ltd ja suurasiakas säästävät työaikaa ja vähentävät ylimääräistä molempien osapuolten välistä yhteydenpitoa konttiliikenteen vientidokumentoinnin saralla.

DEVELOPING A SECTOR OF EXPORT FORWARDING BETWEEN THE PORT OPERATOR AND THE MAJOR CUSTOMER

Tiukka, Jani

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Business

December 2012

Supervisor: Ylituomi, Liisa

Number of pages: 66

Appendices: 22

Keywords: forwarding, container, port operator, export

This thesis was commissioned by Oy Hacklin Ltd, who is a port operator and a company providing port forwarding services in Port of Pori. The main objective of the thesis was to study export forwarding between the port operator and the major customer. In the theoretical part of the thesis the following were studied: port operator functions, the port operator's and the customer's duties and responsibilities, export process in general, export transport of containers, export documentation including needed documents. The empirical part of the thesis consisted of process descriptions based on theme interviews from a viewpoint of Oy Hacklin Ltd and the major customer.

The purpose of the thesis was to develop a sector of export forwarding between the port operator and the major customer, concentrating on general process descriptions and export documentation. The research method used was traditional qualitative, based on book and internet sources. In addition, professionals working for the port operator and the major customer were informally interviewed following a theme according to the thesis.

The results of the study were described as following, based on the material collected from the theme interviews and the theory part of the thesis: delivery process of the major customer; the major customer's and the port operator's stuffing process; the port operator's basic export transport process of the containers; the port operator's basic export documentation process of container transports; the basic process of movement of export documentation, followed by the suggestion to utilize EAD-form to develop the export documentation process of container transports between the major customer and the port operator.

By utilizing the EAD-form, Oy Hacklin Ltd and the major customer both do save working hours and reduce additional communication when dealing with the export documentation of container transports.

SISÄLLYS

TERMILUETTELO

1	JOHDANTO.....	9
2	TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA VIIITEKEHYS	11
2.1	Tutkimuksen tarkoitus	11
2.2	Viitekehys: Satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välinen vientihuolintaprosessi.	12
3	OY HACKLIN LTD SATAMAOPERAATTORINA	13
3.1	Satamaoperaattori	13
3.2	Porin satama.....	13
3.3	Sata vuotta satamassa.....	14
3.4	Toiminnot ja palvelut.....	15
3.4.1	Satamapalvelut ja huolinta	15
3.4.2	Varustamopalvelut.....	15
3.4.3	Muita palveluja.....	15
3.5	Strategia ja toimintaperiaate	16
3.6	Organisaatio	16
3.7	Tietojärjestelmät	17
4	VASTUUT JA VELVOLLISUUDET	18
4.1	Yleiset satamaoperointiehdot.....	18
4.2	Toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet.....	18
4.3	Satamaoperaattorin vastuut ja velvollisuudet	19
5	VIENTIPROSESSI	20
6	VIENNIN KONTTILIIKENNE.....	23
6.1	Kontti	23
6.2	Konttikalusto.....	24
6.3	Merikuljetusten konttiliikenne	26
7	VIENTIDOKUMENTAATIO	29
7.1	Viennin asiakirjat yleisesti.....	29
7.2	Viennin kaupalliset asiakirjat.....	30
7.3	Viennin tulli-ilmoitus.....	31
7.4	AREX ja MRN.....	32
7.5	Viennin kuljetusasiakirjat	32
7.6	Muita viennin asiakirjoja	35
7.7	Vaarallisten aineiden dokumentit	37

8	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	38
8.1	Tutkimusmenetelmät ja tutkimusotteen valinta	38
8.2	Aineiston keruu ja analysointi	39
8.3	Tutkimuksen luotettavuus	41
9	TUTKIMUSTULOKSET	42
9.1	Suurasiakkaan toimitusprosessin kuvaus	42
9.2	Suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välisen kontitusprosessin kuvaus	44
9.3	Satamaoperaattorin viennin konttiliikenteen perusprosessikuvaukset.....	46
9.3.1	Laivatilan varausprosessin (bookkauksen) eteneminen	46
9.3.2	Viennin konttiliikenteen lastaus- ja purkuprosessi.....	48
9.3.3	Vientikontin kulun perusprosessi	49
9.4	Satamaoperaattorin konttiliikenteen vientidokumentoinnin prosessikuvaus....	51
9.5	Vientidokumenttien kulun perusprosessikuvaus.....	57
10	KEHITYSEHDOTUKSET	59
10.1	Käytännön kehitysehdotuksia	59
10.2	Terminaali-ilmoitus.....	60
10.3	EAD-lomake	61
11	YHTEENVETO	62
	LÄHTEET	65
	LIITELUETTELO JA LIITTEET	

TERMILUETTELO

AREX	Tullin tietojärjestelmä, johon annetaan ilmoitukset Suomeen saapuvista, poistuvista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden yhteisötavaroista
B/L	Konossementti ("Bill of Lading"), laivausasiakirja, joka edustaa lastattua tavaraa
BIC-koodi	"Bureau International des Containers", koodi, jonka avulla yksilöidään kontti
Bookata	Varata laivatilaa varustamolta
Booking summary	"Bookkalista", sisältää tiedot laivatilan varauksista
Bookkari	Dokumentti laivatilan varauksesta
Bulk	Irtotavara
Closing	"Closing-aika/date", kontin on oltava satamassa tähän mennessä
Copy	Kopio asiakirjasta, sisältää tavallisesti COPY-leiman/tekstin, ei oikeuta tavaraan
Delivery note	Rahtikirja/kuljetusasiakirja, todistus tavaran kuljetuksesta
Depot	"Depo", yksikkö/osasto, joka vastaa tyhjien konttien varastoinnista ja huollosta
Destinaatio	Tavaraerän lopullinen määränpää
DGD	"Dangerous Goods Declaration", vaarallisten aineiden dokumentti
Draft	Laivausasiakirjan luonnos
EAD-lomake	Viennin saateasiakirja
ELEX	Tullin sähköinen vienti-ilmoitusjärjestelmä
Feeder	Syöttö-/linjaliikennettä, jolla viedään tavaraa valtamerilaivojen käyntisatamiin
Hero	Satamaoperaattoritoimintojen hallintajärjestelmä
HS-koodi	"Harmonized Commodity Description and Coding System", standardisoitu kuusinumeroinen tavaranimikkeistö
IMO	"International Maritime Organization", kansainvälinen merenkulkujärjestö

INNTRA	Web-pohjainen laivausjärjestelmä, jossa voidaan luoda mm. laivausohjeet konossementeille
Keikka	Sisältää asiakkaan tavaraerään/lähetykseen liittyvät dokumentit
Kolli	Määrittelemätön kuljetusyksikkö
Kontitus	”Stuffaus”, tavarankuljetuksen lastaaminen konttiin
Laivaus	Laivoilla suoritettava tavarankuljetuksen siirtämistapahtuma
Laivausmerkinnät	”Tarrat”, laivauksen tiedot, liitetään konttiin
Loading instructions	Lastausohjeet konttitusta varten
Luovutusviite	Viite tyhjälle kontille, jonka avulla se voidaan noutaa
LWB	”Liner Waybill”, konossementtia vastaava merirahtikirja
MRN	”Movement Reference Number”, Tullin tietojärjestelmän antama seurantanumero hyväksytyille ilmoituksille
Order	Tilaus
Originaali	Asiakirjan alkuperäiskappale, sisältää ORIGINAL-leiman/tekstin, oikeuttaa tavarankuljetukseen
Palletti	Kuljetuslava
PortNet	Merenkululaitoksen ylläpitämä satamaliikenteen tietojärjestelmä
ProSped	Satamaoperaattorin käyttämä huolinnan apujärjestelmä
Remburssi	Ostajan pankin kirjallinen sitoumus kauppahinnan maksamisesta myyjälle
SAD-lomake	“Single Administrative Document”, Hallinnollinen yhte-näisasiakirja tavaroiden tulli-ilmoittamiselle
Seatrans	Oy Hacklin Seatrans Ltd., Feeder-varustamo
Shipping instructions	Laivausohjeet, luodaan mm. INNTRA-järjestelmässä B/L draftin pohjaksi
Sinetti	Kontin sinetti, jolla varmistetaan sisällön koskemattomuus
Stock	Varustamon konttivarasto
Stuffi	Yksikkö/osasto, joka vastaa konttituksesta
Suuriasiakas	Asiakas, jolla on jatkuvaa suuren volyymin tavaravirtaa satamaoperaattorin kautta
Taara	Tavarankuljetuksen taarapaino, kontin tyhjäpaino

Taljaaja	Tavaran lastaaja
TEU	”Twenty-foot equivalent unit”, 20-jalan kuljetusyksikkö, jota käytetään mm. laivan kapasiteetin mittayksikkönä
Transito	Kauttakuljetus, kuljetus jonkun maan kautta toiseen maahan
Tullinimike	Tavaran kuvaus neljän numeron tarkkuudella
Työmääräys	Kontitusta varten annettavat ohjeet työlle
Units	Konttivastaanotto
Varustamo	Yhtiö, joka omistaa kauppalaivoja, esim. Hapag-Lloyd
Varustamoviite	Varustamon antama viite tavaraerälle
VAT	”Value Added Tax”, arvonlisävero

1 JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö käsittelee satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välistä vientihuolintaa keskittyen erityisesti viennin konttiliikenteeseen ja siihen liittyvään dokumentaatioon. Työn toimeksiantaja on Oy Hacklin Ltd, joka toimii Porin satamassa Mäntyluodossa satamaoperaattorina. Opinnäytetyön tekijä työskenteli toimeksiantajalle työharjoittelijana vientidokumentoinnin parissa.

Työ keskittyy nimenomaan Mäntyluodossa tapahtuviin prosesseihin ja toimintamalleihin, joita varten haastatellaan asiantuntijoita satamaoperaattorin ja suurasiakkaan puolelta. Suurasiakkaasta puhuttaessa tarkoitetaan asiakasyritystä, jolla on jatkuvaa suuren volyymin tavaravirtaa satamaoperaattorin kanssa erityisesti vientiliikenteen osalta. Tutkimus pyrkii kehittämään satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välistä vientihuollinnan osa-aluetta tarjoten konkreettisia ratkaisumalleja nykyisiin käytäntöihin.

Aiheen valintaan vaikutti aiheen kiinnostavuus ja sen sopivuus omaan koulutusohjelmaan. Aiheella on myös merkitys toimeksiantajalle, joka voi saada tutkimuksesta hyödyllisiä kehitysehdotuksia yhteistyön parantamiseksi satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välillä. Tutkimus tarjoaa tekijälleen erinomaisen mahdollisuuden syventää ja soveltaa toimeksiantajalle suoritetussa työharjoittelujaksossa opittua tietoa ja taitoa. Erityistä mielenkiintoa tutkimusta kohtaan lisää se, että vastaavasta aiheesta ei ole tietoa erityisesti saatavilla eikä aikaisempia tutkimuksia aiheesta juuri ole tehty. Lisäksi työtä pohjustavana tekijänä on se, että työlle löytyi ohjaaja, joka toimii myös alan asiantuntijana.

Yhdessä ohjaajan ja toimeksiantajan kanssa aihe päätettiin rajata siten, että tutkimus keskittyy pelkkään viennin tiettyihin osa-alueisiin sekä työn ulkopuolelle jätetään varsinaiset laskelmat liittyen satamatoimintoihin eri osapuolten välillä. Rajausta suunniteltiin siten, että tutkimus kattaa aiheeseen perehtymiseen tarvittavat osa-alueet.

Työ koostuu teoria- ja empiriaosuudesta, joista teoriaosuuden tarkoitus on pohjustaa lukija empiriistä osiota varten. Ennen varsinaista teoriaosuutta käydään läpi tutkimuksen tarkoitus ja viitekehys. Viitekehys on kuvattu graafisesti ja siitä käy ilmi tämän työn tärkeimmät osa-alueet. Teoriaosuus alkaa kappaleella Oy Hacklin Ltd satamaoperaattorina, jossa käydään läpi satamaoperaattoritoimintoja, yhtiön taustatietoja perustamisesta, palveluista ja organisaatiosta. Saman kappaleen viimeisessä osassa kerrotaan Oy Hacklin Ltd:n käyttämistä satamaoperointijärjestelmistä.

Teoriaosuus jatkuu osiolla vastuut ja velvollisuudet, jossa kerrotaan satamaoperaattorin ja sen toimeksiantajan vastuita ja velvollisuuksia perustuen yleisiin satamaoperointiehtoihin. Seuraava osio kertoo vientiprosessista keskittyen tarjoukseen, toimittukseen ja jälkiprosessiin, joita kuvataan graafisin esimerkein. Tämän jälkeen käydään läpi viennin konttiliikennettä kontin, konttikaluston ja Suomen meriliikenteen osalta. Teoriaosuuden laajin kappale kertoo vientidokumentaatiosta käyden läpi erilaisia vientiin liittyviä asiakirjoja aina kaupallisista asiakirjoista kuljetusasiakirjoihin. Tässä kappaleessa myös käsitellään viennin tulli-ilmoitusta sekä tullin AREX-järjestelmää.

Ennen varsinaista empiriistä osuutta käydään läpi tutkimuksen toteuttamista: mitä menetelmiä käytettiin, miten aineisto kerättiin ja miten tutkimus todetaan luotettavaksi. Tämän jälkeen alkaa työn empiriinen osuus eli tutkimustulokset. Tutkimustuloksissa keskitytään seuraaviin graafisiin prosessikuvauksiin: suurasiakkaan toimitusprosessi, suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välisen kontitusprosessin, satamaoperaattorin viennin konttiliikenteen perusprosessi, satamaoperaattorin konttiliikenteen vientidokumentoinnin prosessi sekä viimeisenä vientidokumenttien kulun perusprosessi. Näitä prosessikuvauksia seuraa kappale tutkimuksen perusteella luodusta vientihuollinnan osa-alueen kehitysehdotuksista.

Viimeisessä kappaleessa, yhteenvedossa, käydään läpi tutkimuksen merkitys kullekin osapuolelle ja kuinka tutkimustavoitteet täyttyivät. Työn lopussa on luettelo käytetyistä lähteistä, liiteluettelo ja liitteet, jotka koostuvat prosessikuvauksista sekä vientidokumentointiasiakirjoista.

2 TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA VIITEKEHYS

2.1 Tutkimuksen tarkoitus

Tutkimuksen tarkoituksena on luoda havainnollistettavat prosessikuvaukset erilaisista viennin osa-alueista satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välillä. Tarkoituksena on tuoda esiin prosesseja, jotka liittyvät siihen, kun suuriasiakas saa tilauksen ja toimittaa tavaran vietäväksi satamaoperaattorin toiminta-alueelle tai aikaisemmin toimitettu tavara otetaan satamaoperaattorin palveluvarastosta toimitettavaksi eteenpäin. Näitä prosesseja selvitetään erilaisista näkökulmista ja selvennetään graafisin kuvauksin. Tutkimus keskittyy pääasiassa prosesseihin liittyvään vientidokumentaatioon ja informaatiovirtaan – eli kuinka Oy Hacklin Ltd hoitaa yhteistyössä vaadittavia toimenpiteitä sekä minkälaisia vastuita ja velvollisuuksia satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välillä on ja kuinka yhteistyötä voitaisiin kehittää.

Päätutkimustavoite on seuraavanlainen:

Mitä vientihuollinnan prosesseja liittyy suurasiakkaan tavaran toimittamiseen erilaisissa toimintamalleissa?

Tähän liittyvät **tutkimustavoitteet** ovat seuraavanlaiset:

Mitä vastuita ja velvollisuuksia on satamaoperaattorilla ja suurasiakkaalla?

Mitä palveluja satamaoperaattori tarjoaa ja miten viennin konttiliikenne hoidetaan?

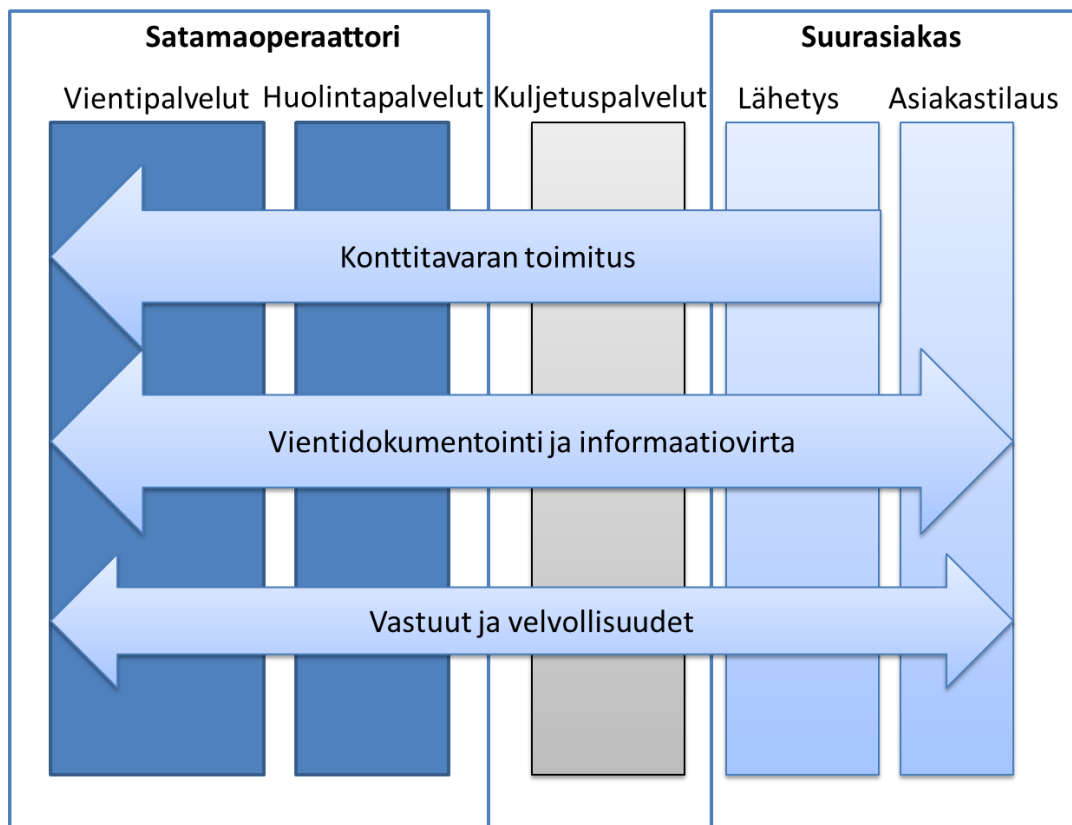
Mitä dokumentteja Oy Hacklin Ltd tarvitsee asiakkailtaan, kun kyse on viennin konttiliikenteestä?

Miten prosessit eroavat, kun suuriasiakas toimittaa tavaran omasta varastostaan tai tavara toimitetaan satamaoperaattorin varastosta?

Miten suuriasiakas hoitaa käsiteltäviä prosesseja?

Kuinka prosesseja voidaan kehittää?

2.2 Viitekehys: Satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välinen vientihuolintaprosessi.



Kuvio 1. Teoreettinen viitekehys: Satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välinen vientihuolintaprosessi.

Viitekehyyksessä on tarkoitus kuvata satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välistä vientihuolintaprosessia ja siihen kuuluvia tärkeimpiä osa-alueita: mitä osa-alueita liittyy tavaran toimitukseen viennin konttiliikenteessä, kuinka vientidokumentaatio hoidetaan yritysten välillä, mitä palveluja satamaoperaattori tarjoaa liittyen vientiin sekä mitkä ovat molempien osapuolten vastuut ja velvollisuudet.

Viitekehyyksen vientihuolintaprosessi lähtee liikkeelle siitä, kun suurasiakas saa tilauksen asiakkaaltaan ja ryhtyy toimittamaan tilausta. Ennen kuin tavara toimitetaan esimerkiksi suurasiakkaan varastosta, informaatiovirta liikkuu jo suurasiakkaan ja sen asiakkaan välillä sekä suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välillä. Myös tässä vaiheessa prosessia tietyt vastuut ja velvollisuudet (koska tavaran vastuu vaihtuu, mitä on sovittu jne.) tulevat mukaan kuvioon. Tavara voidaan kuljettaa satamaoperaattorille kuljetusliikkeen avulla joko suurasiakkaan tai kolmannen osapuolen toimeksiannosta riippuen siitä, mitä on sovittu. Kun satamaoperaattori vastaanottaa ta-

varan, huolintapalvelu (ahtaus) huolehtii tavaran vastaanotosta ja lastauksesta. Tässä vaiheessa myös erilaiset dokumentit, kuten rahtikirjat, toimitetaan eri osapuolille. Kun tavara on saapunut satamaoperaattorin toiminta-alueelle, vientipalvelut (vientiosasto) ryhtyy käsittelemään toimitusta ja hoitaa tarvittavan dokumentoinnin, jotta tavara saadaan toimitetuksi eteenpäin. Informaatiovirta ja siihen liittyvä dokumentaatio kulkevat satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välillä koko prosessin ajan.

3 OY HACKLIN LTD SATAMAOPERAATTORINA

3.1 Satamaoperaattori

Yleisesti satamaoperaattorin tehtäviin kuuluu satamassa tapahtuvan yksilö-, kappale- tai bulk-tavaran käsittely ja huolinta niin lastauksessa kuin purkamisessa. Tähän liittyvät ahtaus-, terminaali- ja kenttätoiminnot ovat osana koko satamaoperointia. Satamaoperaattorit tarjoavat pääasiassa seuraavanlaisia palveluja (Blomberg-Stevedoring www-sivut 2012; Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012; Steveco www-sivut 2012; Raumastevedoring www-sivut 2012):

- lastinkäsittely
- varastointi
- huolinta
- varustamopalvelut
- kuljetuspalvelut
- laivanselvityspalvelut

3.2 Porin satama

Porin satama toimii täyden satamapalvelun satamana kaikenkokoisille laivoille. Vuonna 2011 sataman kokonaisliikenne oli noin 5,4 miljoonaa tonnia, josta kasvua edellisvuoteen verrattuna oli noin 9,2 %. Satama koostuu kahdesta osasta, jotka sijaitsevat Tahkoluodossa ja Mäntyluodossa. Tahkoluoto käsittelee kuivaa irtotavaraa (bulk), nestemäisiä kemikaaleja sekä toimii irtotavaran jälleenlaivauskeskuksena,

lisäksi Tahkoluodossa on erillisellä alueella öljy- ja kemikaalisatama, jonka liikenne koostuu erilaisista öljytuotteista ja kemikaaleista. (Porin sataman www-sivut 2012.)

Mäntyluodossa käsitellään pääasiassa raskasnostoprojekteja, kontti- ja rikasteliikennettä sekä sahatavaraa. Mäntyluodossa on myös paljon varastointi- ja käsittelytilaa erilaisille tarpeille. Satama tarjoaa erityispalveluita suurten ja painavien tuotteiden käsittelylle, mutta erityisesti konttiliikennettä varten Mäntyluodossa on hyvä infrastruktuuri ja palvelut. Alusten lastaus- ja purkunopeus on noin 25 konttia tunnissa. Viennin konttiliikenteen määrä vuonna 2011 oli 12 180 (TEU), jonka muutos edelliseen vuoteen verrattuna oli -7,20 %. (Porin sataman www-sivut 2012.)

3.3 Sata vuotta satamassa

Ahtausliike Oy Hacklin Ltd perustettiin 28.12.1908 Reposaareen Hacklinin veljesten toimesta. Yhtiön nimi aluksi oli Stufverifirma Bröder Johan Emil och Otto Werner Hacklin (Laivantäyttämisliike Veljekset Hacklin) ja se keskittyi puutavaran lastaamiseen Reposaaressa, sittemmin Mäntyluodossa. Vuonna 1913 Werner Hacklin perusti kommandiittiyhtiön O.W. Hacklin & Co, joka toimi laivanselvitys- sekä huolintaliikkeenä. Myöhemmin, vuonna 1927, muutettiin ahtausliikkeen yhtiömuoto osakeyhtiöksi, jolloin nimeksi vakiintui Osakeyhtiö Werner Hacklin. Tällöin toimialana oli ahtauksen lisäksi puutavaran välitys. Vuonna 1933 muutettiin huolintaliikekin osakeyhtiöksi nimellä O.W.Hacklin & Co. Oy. Vasta vuonna 1991 lokakuun 10. päivä Hacklin-yhtiöiden liiketoiminnat päätettiin yhdistää nykypäivän organisaatioksi Oy Hacklin Ltd. (Ennekari 1998.)

Nykypäivän Oy Hacklin Ltd toimii monipuolisena logistiikan palvelutalona, jonka pääpaikka on Mäntyluodon satamassa, Porissa. Muuta toimintaa on tällä hetkellä Haminassa, Helsingissä, Kokkolassa, Kotkassa, Tampereella, Turussa, Hampurissa, Moskovassa, Pietarissa. (Oy Hacklin Ltd www-sivut). Lisäksi tämän vuoden keväällä avattiin uusi toimipaikka Hong Kongiin ja kesällä Shanghaihin. (Oy Hacklin Ltd 2012.) Oy Hacklin Ltd:n liikevaihto on noin 45 miljoonaa euroa (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012).

3.4 Toiminnot ja palvelut

3.4.1 Satamapalvelut ja huolinta

Satamapalvelut ja huolinta vastaa saha-, kontti- ja kappaletavaran ahtauksesta, huolinnasta, kenttätoiminnoista sekä maakuljetuksista Porin satamassa. Palveluihin kuuluu vienti- ja tuontihuolintaa, etu- ja jatkokuljetuksia, terminaalitoimintoja, varastointia, raskaan tavaroiden nostotoimia 200 tonniin asti sekä varustamoiden konttivarikko palveluja korjaustoimintoineen. (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012.)

3.4.2 Varustamopalvelut

Varustamopalvelut toimii varustamoiden edustajana Porin satamassa ja osasto hoitaa kaikkia satama-agentille tyypillisiä toimintoja, kuten kaappa-alusten varustamoiden, päällystön, miehistön ja lastinantajien tiedoista ja palveluista huolehtimisen, Oy Hacklin Ltd:n operatiivisten osastojen tarvitsemat alusten ja lastien ennakkotietojen ja alusten aikataulujen huolehtimisen sekä luotsin, tullin, satamalaitoksen ym. ulkoisten tahojen tarvitsemien virallisten tietojen ja asiapapereiden laatimisen ja jakelun. (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012.)

3.4.3 Muita palveluja

Oy Hacklin Ltd tarjoaa myös **meri-, lento- ja maakuljetuksia**, joista merikuljetuksista vastaa Porin satamassa toimiva *Oy Hacklin Seatrans Ltd*, joka huolehtii linjalii-kenteestä (eli *feeder-liikenteestä*) Mäntyluodon ja Hampurin välillä. Oy Hacklin Ltd tarjoaa myös **projektilogistiikkaa**, joka tarkoittaa kaikenlaisten ylisuurten ja raskaiden lastien kuljetusta ovelta ovelle ympäri maailman. **Bulk-tavaran** toimipisteet toimivat Porissa, Kokkolassa ja Kotkassa ja ne vastaavat kaikenlaisen irtotavaran las-tauksesta, purkamisesta, huolinnasta, varastoinnista ja kenttätoiminnoista. **Transito-kuljetuspalveluihin** on erikoistunut Oy Hacklin Ltd:n tytäryhtiö Oy Hacklin Hami-ko Ltd, joka toimii myös Venäjällä erikoistuen investointiprojektien huolintaan ja niihin liittyviin suurten kollien kuljetuksiin. (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012.)

3.5 Strategia ja toimintaperiaate

Oy Hacklin Ltd:n missiona on tuottaa asiakkailleen hallittuja kuljetuskokonaisuuksia erilaisiin tarpeisiin ja taata hyvä ja luotettava palvelu. Oy Hacklin Ltd:n visiona on toimia verkostomaisesti ja laajentua nykyisillä liiketoiminta-alueillaan sekä uudistua osaamisen saralla ja toimia kustannustehokkaasti. Yhtiön toimintaperiaatteena on kehittää jatkuvasti toimintajärjestelmää ja pyrkiä varmistamaan, että se soveltuu organisaation toiminnan ja palvelujen luonteeseen, laajuuteen sekä ympäristövaikutuksiin. Yhtiön toimintajärjestelmä on sertifioitu laatu-, ympäristö-, työterveys- sekä työturvallisuuden osalta. (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012.)

3.6 Organisaatio

Oy Hacklin Ltd koostuu kahdeksasta eri jaostosta, jotka on kuvattu alla olevassa kuvassa (kuvio 2). Jokainen jaosto koostuu erikseen erilaisista osastoista keskittyen tiettyihin asioihin esimerkiksi kontti-, irto- ja kappaletavaraliikenteeseen.



Kuvio 2. Oy Hacklin Ltd organisaatio.

Johtoryhmä sijaitsee Porissa ja siihen kuuluvat toimitusjohtaja Björn Palm, Porin operaatioiden johtaja Olli Virtanen, talousjohtaja Riku Kaijanen, johtaja Pasi Aro, myyntijohtaja Petri Kaijanmäki, tuotantopäällikkö Harri Kankaanpää, asiakaspalvelupäällikkö Kaj Kuusisto sekä myyntipäällikkö Juhani Köykkä. Hallituksen puheenjohtajana toimii Mikael Grönroos sekä muita jäseniä ovat Jukka Ala-Mello, Jyrki Paavola ja Harri Virta. Porissa henkilöstöä on noin 160, muualla Suomessa noin 70 ja ulkomailla noin 10. (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012.)

3.7 Tietojärjestelmät

Oy Hacklin Ltd käyttää **Hero**-tietojärjestelmää satamaoperaatiotoimintojen hallinnassa. Järjestelmä on satamaympäristöihin suunniteltu operatiivinen järjestelmä, jonka tehtävänä on taata yhdenmukainen tiedonsaanti reaaliaikaisesti yhdistämällä ja selkeyttämällä koko toimintaympäristön työnohjauksen konttoreissa, varastoissa ja konttikentillä. Hero-järjestelmää käytetään satamaoperaattoritoimintojen eri vaiheissa (Leanware Oy:n www-sivut 2012.):

- laivanselvityksessä (selvityksien dokumenttien hallinta ja ohjaus)
- depossa (konttien perustietojen, tapahtumien ja tilojen hallitseminen),
- varastoinnissa (tavaran vastaanotto, stuffaus ja maalähetykset),
- konttibookkauksissa ja dokumentoinnissa (varustamoiden lähettämien konttibookkausten hallinta ja laivan lastiin liittyvät dokumentit),
- ahtauksessa (ennakkosuunnittelu, tiedot ja ajojärjestykset),
- sanomaliikenteessä (sanomayhteydet laivaajien, vastaanottajien, varustamoiden ja viranomaisten välillä) sekä
- laskutuksessa ja raportoinnissa (kerää tietokantaan laskut ja raportit käsiteltävään muotoon).

ProSped-järjestelmää käytetään huolinnan apujärjestelmänä Hero-järjestelmän tukena. Erityisesti laskutus ja ostolaskujen käsittely hoidetaan ProSped-järjestelmässä, kuten myös Tullin sähköiset menettelyt, jotka käsittävät mm. seuraavat järjestelmät (Digia Oy:n www-sivut 2012):

- AREX-yleisilmoitusjärjestelmän
- ELEX-vientijärjestelmän

- tuonnin ja viennin intrastat ilmoittamisen
- Tullin suorasanoma-asioinnin

4 VASTUUT JA VELVOLLISUUDET

4.1 Yleiset satamaoperointiehdot

Satamaoperaattorin ja toimeksiantajan vastuista ja velvollisuuksista on yleisesti sovittu *Satamaoperaattorit ry:n* (Finnish Port Operations Association) toimesta. Järjestö on laatinut aiheesta käsikirjan *Yleiset Satamaoperointiehdot 2006*, jota voidaan soveltaa satamaoperointisopimuksen osana. *Satamaoperaattorit ry* toimii ahtaus- ja terminaalitoimintaa harjoittavien- sekä satamien muita tavarankäsittely- ja logistiikkapalveluja tuottavien yhteisöjen valtakunnallisena työnantaja- ja elinkeinopoliittisena edunvalvojana. Järjestö pyrkii edistämään jäsentensä toiminnan ja jatkuvan kehittämisen edellytyksiä. Jäsenyrityksiä järjestöllä on 40 työllistäen 300 satamatyönjohtajaa, 2250 ahtaustyöntekijää sekä 300 konttoritoimihenkilöä. (Satamaoperaattorit ry www-sivut 2012.)

Yleisesti toimeksiantajan ja satamaoperaattorin välisistä vastuista ja velvollisuuksista sovitaan erikseen satamaoperointisopimuksessa, joka on erilainen eri toimijoiden välillä. Sopimuksen osaksi voidaan liittää *Yleiset Satamaoperaattoriehdot 2006* tai sen ehtoihin voidaan erikseen viitata, jolloin ehdot ovat sitovia. Mikäli sopimuksen molemmat osapuolet ovat omaksuneet *Yleiset Satamaoperaattoriehdot 2006* yleisenä käytäntönä, voidaan ehtoja myös pitää sitovana. *Satamaoperaattorit ry:n* jäsenillä ei ole velvoitetta soveltaa yleisiä ehtoja toimeksiannoissaan, vaan näistä voidaan sopia erikseen. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 1.)

4.2 Toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet

Toimeksiantajan tärkein velvollisuus on antaa ajoissa tarvittavat tiedot ja ohjeet tavarantoimittamiseen ja vastaanottamiseen kirjallisesti, jotta satamaoperaattori pystyy

suoriutumaan tehokkaasti toimeksiannon edellyttämistä tehtävistä tavanomaisin menetelmin. Toimeksiantajan on myös huolehdittava, että tavara on oikein merkitty, pakattu ja kuormattu sekä lastausvälineiden tulee olla asianmukaiset. Mikäli tavara on poikkeuksellinen (esimerkiksi vaarallinen tai painava), tulee viranomaismääräykset huomioida ja ilmoittaa tarvittavat tiedot näistä etukäteen hyvissä ajoin satamaoperaattorille. Sama pätee myös erityisen arvokkaaseen tavarahan. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 3.)

Toimeksiantajan tulee myös ilmoittaa tavarahan määrä satamaoperaattorille lastauksen ja purkauksen yhteydessä. Myös toimeksiantaja on vastuussa tavarahan vakuutuksesta, tavarahan ollessa satamaoperaattorin hallussa. Näistä voidaan kuitenkin erikseen sopia toisin. Toimeksiantajan on huolehdittava, että tavarahan kuljettamiseen, lastaamiseen jne. käytetty kalusto on kunnossa ja asianmukaista satamaoperointitehtäviin. Toimeksiantaja on vastuussa satamaoperaattorille aiheutuneista kustannuksista, mikäli tarvittavia tietoja ei ole toimitettu tai välineet eivät ole olleet asianmukaiset. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 4-5.)

4.3 Satamaoperaattorin vastuut ja velvollisuudet

Satamaoperaattori on velvollinen suorittamaan toimeksiantajan kanssa sovitut tehtävät, joita on esimerkiksi tavaroiden ja kuljetusyksiköiden lastaus, kiinnitys tai irrottaminen, tavarahan kuljetus satamassa, tavarahan vastaanotto, varastoiminen ja luovutus, tavarahan ulkoisen kunnan tarkistaminen, laivausyksiköiden kokoaminen ja purkaminen, raportointi tavarahan tilauksen lastausta varten, tavarahan ahtaus tai siirtäminen kuljetusvälineessä tai kuljetusvälineestä toiseen. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 1.)

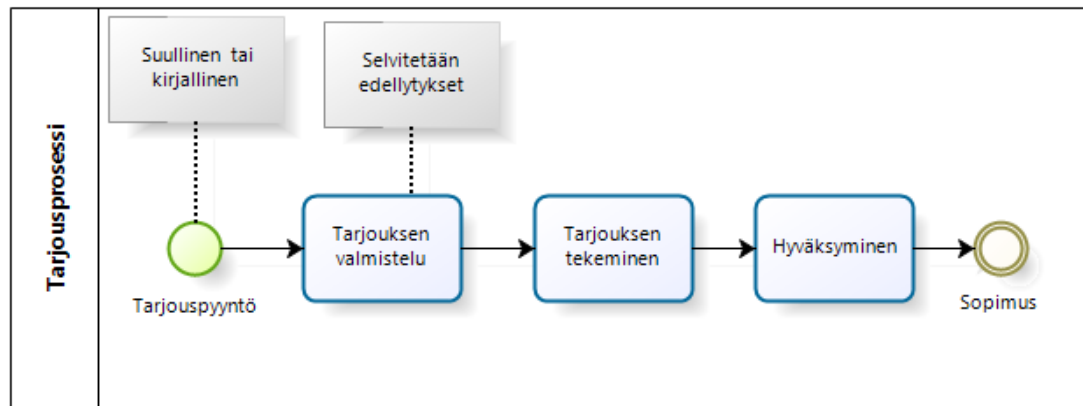
Satamaoperaattori on vastuussa työntekijöidensä työehtosopimusten mukaisista työajoista, jotka määrittävät laadittavat aikalaskelmat (time sheet). Aikalaskelma täytyy luoda päiväkohtaisesti aluksen lastaus- ja purkutoiminnoista, ja laskelmaan on merkittävä tarvittavat tiedot ja se on toimitettava aluksen edustajan allekirjoitettavaksi. Jos satamaoperaattori on sitoutunut varastoimaan tavarahan, täytyy sen toimittaa todistus varastoinnista. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 6.)

Satamaoperaattori on velvollinen ilmoittamaan tavaravahingosta välittömästi toimeksiantajalle ja on vastuussa työntekijöistään ja avustajistaan. Satamaoperaattorin vastuu alkaa tavaran vastaanottamisesta ja päättyy, kun tavara on luovutettu toimeksiantajalle. Vahingon sattuessa on toimeksiantajan pystyttävä todentamaan, että vahinko on aiheutunut satamaoperaattorista johtuvasta seikasta. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 8-9.)

Satamaoperaattorilla on oikeus ottaa pantiksi hänen valvonnassaan oleva tavara toimeksiantajalta olevien saatavien vakuudeksi. Nämä saatavat käsittävät kaikki tavaraa rasittavat kustannukset, satamaoperaattorin palkkion, varastovuokran sekä sellaiset saatavat, jotka perustuvat satamaoperointiin. Ellei satamaoperaattorin erääntynyttä saatavaa makseta, satamaoperaattori on oikeutettu myymään tavaraa sen verran, että yhteenlaskettujen saatavien kulut tulevat katetuksi. (Yleiset Satamaoperointiehdot 2006, 10.)

5 VIENTIPROSESSI

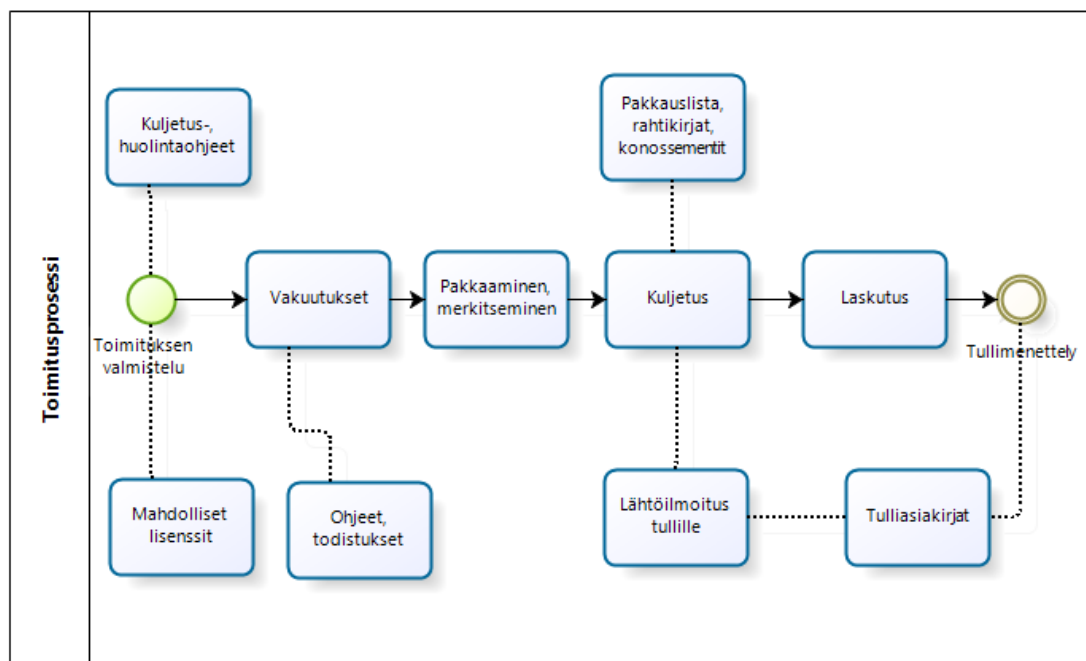
Vientiprosessilla tarkoitetaan EU:n ulkopuolelle tapahtuvaa vientiä, joka voi olla suoraa tai epäsuoraa vientiä. Suoran ja epäsuoran viennin välittäjinä toimivat yleisesti agentit ja maahantuojat, mutta myös lisensointi, franchising, alihankinta ja sopimusvalmistus ovat mahdollisia operaatiomuotoja. (Melin 2011, 18.) Vientiprosessi voidaan kiteyttää seuraavalla sivulla olevien kuvioiden avulla:



Kuvio 3. Tarjousprosessi. Mukailtu Liisa Ylituomen luentomateriaalista.

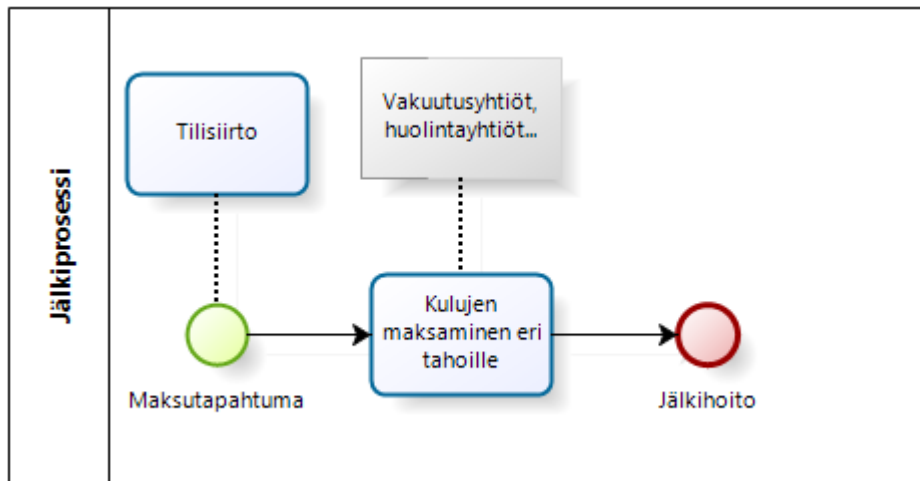
Viennin perusprosessi alkaa usein tarjouspyynnöstä, joka voi olla joko suullinen tai kirjallinen. Tarjouspyyntö ei ole sitova, mutta sitä pidetään ensikosketuksena ostajan ja myyjän välillä. Varsinainen tarjouksen tekeminen alkaa tarjouksen valmistelulla, jonka yhteydessä pyritään selvittämään tarjouksen laatimiseen ja toimittamiseen liittyvät edellytykset. Joissain tapauksissa joudutaan vaatimaan erikseen lupia tai lisenssejä, joiden hankkiminen voi viedä aikaa. Esimerkiksi tietyillä vaarallisilla aineilla, eläimillä tai puolustustarvikkeilla on erilaisia vientirajoituksia, mutta myös tuontiin määräykset vaikuttavat lupiin ja lisensseihin. Tarjouksen tekemisen yhteydessä täytyy huomioida, että tarjous itsessään on yksiselitteinen ja se antaa ostajalle täydelliset tiedot tuotteesta, sen ominaisuuksista, hinnasta, maksuehdoista, toimitusajasta, kuljetusmuodosta, tarjouksen voimassaoloajasta sekä muista toimitukseen liittyvistä ehdoista.

Tarjous on sitova, kun molemmat osapuolet hyväksyvät sen ja tämän perusteella syntyy sopimus. Kansainvälisessä kaupassa suositellaan aina kirjallisten sopimusten laatimista, koska vieraan maan olot, kulttuuri ja kauppatavat voivat yllättää ristiriitailanteessa. Tästä syystä sopimuksen tulee olla hyvinkin perusteellinen ja sisältää ainakin seuraavat asiat: sopijapuolten tausta, kaupan kohteen yksilöinti, kauppahinta ja sen suorittaminen, maksuehdot ja maksutapa, toimitusaika, toimitustapa- ja paikka, vapauttamisperusteet, tavaran tarkistus ja sen suorittaminen, takuu, omistusoikeustavaraan, vahingonvaaran siirtyminen, pakkausta koskevat määräykset, sopimuksen voimaansaattaminen sekä riitojen ratkaiseminen. Näiden lueteltujen asioiden lisäksi, olisi syytä huomioida kaikki erityistiedot myytävästä tuotteesta, kohdemaasta sekä erityisolosuhteista. (Melin 2011, 47-48.)



Kuvio 4. Toimitusprosessi. Mukailtu Liisa Ylituomen luentomateriaalista.

Kun sopimus on laadittu, voidaan ryhtyä valmistelemaan toimitusta. Toimitusta varten toimitetaan huolintayhtiölle huolintaohjeet ja selvitetään, tarvitaanko mahdollisia lisenssejä joiltakin virallisilta tahoilta. Tässä vaiheessa huolehditaan myös vakuutuksesta (sopimuksen mukaan), jolloin toimitetaan ohjeet vakuutuksesta ja voidaan myös pyytää vakuutusyhtiöltä todistus vakuutuksesta. Pakkaaminen ja merkitseminen on tehtävä huolellisesti, jotta vältetään ristiriidoilta. Varsinaisen kuljetuksen yhteydessä toimitetaan pakkauslista ja lähtöselvitys asiakkaalle ja laaditaan rahtikirjat tai konossementit mahdollisesti huolintayhtiön toimesta (näistä asiakirjoista kuitenkin tarkemmin Vientidokumentaatio-osassa). Tullille tehdään lähtöilmoitus ja myyjä toimittaa laskun ostajalle. Tämän jälkeen hoidetaan tullimenettely, jotta tavara saadaan toimitettua vientiä varten eteenpäin. Tullimenettely vaatii omat asiakirjansa (näistä lisää Vientidokumentaatio-osassa). Keskeisesti toimitusprosessimenettelyssä tärkein asiakirja on kauppalasku, jonka tietoja käyttävät omiin tarpeisiinsa kuljetusliikkeet, tulliviranomaiset, huolitsijat, pankit jne (Raatikainen 2009, 4).



Kuvio 5. Jälkiprosessi. Mukailtu Liisa Ylituomen luentomateriaalista.

Toimituksen jälkeisessä vaiheessa tarvittavat asiakirjat (kauppalasku, pakkausluettelo, kuljetusasiakirja, vakuutuskirja jne.) ovat siirtyneet oikeille tahoille. Ostaja on siirtänyt rahat myyjälle ja myyjän on hoidettava omat kaupasta aiheutuneet kulut, jotka voivat olla esimerkiksi vakuutusyhtiön-, huolintayhtiön tai tullin laskuja riippuen sopimuksesta. Jälkihoitona on hyvä selvittää ostajan tyytyväisyys ja mahdollinen tyytymättömyys, jotta voidaan kehittää yrityksen toimintaa jatkoa ajatellen (Raatikainen 2009, 6).

6 VIENNIN KONTTILIIKENNE

6.1 Kontti

Yleisesti kontista puhuttaessa tarkoitetaan kuljetusvälinettä, joka on erikseen suunniteltu tavarankuljetukseen eri kuljetusmuodoissa ilman välillä tapahtuvaa kuorman purkamista. Kontin tulee olla riittävän luja toistuvaan käyttöön ja se on varustettu ahtamista ja käsittelyä helpottavilla laitteilla, jotka helpottavat sen siirtämistä kuljetusvälineestä toiseen. Kontti on suunniteltu siten, että se on mahdollisimman helppo lastata ja purkaa. (Karhunen & Hokkanen 2007, 180.)

Vuoden 1972 IMO:n (*International Maritime Organization*) CSC-sopimuksessa määritetään meriliikennekonttien testauksen, tarkastamisen, vaatimusten ja huoltamisen kriteerit sekä ohjeistukset ja vaatimukset. Samassa sopimuksessa myös määritellään kontin materiaali, rakenne ja kontin tarkastusväli. Jotta kontti saa CSC-hyväksynnän, sen täytyy täyttää edellä mainitut kriteerit. (IMO www-sivut 2012.)

Konttien kansainvälistä tunnistamista ja merkitsemistä varten kansainvälinen järjestö, *Bureau International des Containers et du Transport Intermodal*, on standardisoinut BIC-koodin, jota voidaan käyttää yksilöllisesti kansainvälisessä liikenteessä ja tullidokumenteissa. Koodi voi olla esimerkiksi HLXU 123456-7, josta

- ensimmäiset kolme kirjainta kertovat omistajan,
- neljäs kirjain toimii tuoteryhmän tunnuksena,
- kuusi peräkkäistä numeroa kertovat kontin sarjanumeron,
- viimeinen, eli seitsemäs numero, toimii tarkistusnumerona.

Tämän BIC-koodin avulla taataan, että kontti on yksilöllinen ja siitä selviää kontin omistaja, sekä koodi helpottaa kontin seuraamista ja valvontaa erilaisissa tietojärjestelmissä. (BIC www-sivut 2012.)

6.2 Konttikalusto

Yleisimmin käytettyjä konttityyppejä ovat 20' ja 40' jalan kontit, jotka ovat n. 5,9m (20') ja 12m (40') pitkiä. Pienempiä konttityyppejä ei juurikaan käytetä vaan sen sijaan tämän hetken trendinä konttien koko on kasvanut aina 45' jalan konttiin, johon mahtuu enemmän tavaraa. (Transport Information Service www-sivut 2012.) Seuraavilla sivulla olevissa kuvissa näkyy muutamia Oy Hacklin Ltd:n yleisimmin käytämiä erilaisia konttityyppejä mittoineen.

DRY CARGO CONTAINER



Gross weight	30.480 kgs
Payload	28.180 kgs
Tare	2.300 kgs
Volume	33,18 cbm
Europallets (120 x 80) one tier	11 pcs
External dimensions:	
Length	6,058 m
Width	2,438 m
Height	2,591 m
Internal dimensions:	
Length	5,898 m
Width	2,350 m
Height	2,394 m
Door opening width	2,338 m
height	2,282 m

Kuva 1. 20' DC kontti (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012).

Dry Cargo Container -tyyppiset kontit, toiselta nimeltään *General Purpose*- kontit, ovat yleisimmin käytettyjä kiinteäseinäisiä kontteja, jotka tyypillisesti eroavat siten, että kontissa voi olla avattavia ovia joko edessä, takana, sivuilla tai yhdistelminä (Transport Information Service www-sivut 2012).

OPEN TOP CONTAINER



Gross weight	30 480 kgs
Payload	28 280 kgs
Tare	2 200 kgs
Volume	31,8 cbm
Europallets (120 x 80) one tier	11 pcs
External dimensions:	
Length	6,058 m
Width	2,438 m
Height	2,591 m
Internal dimensions:	
Length	5,810 m
Width	2,350 m
Height	2,320 m
Door opening width	2,330 m
height	2,270 m
Roof opening length	5,770 m
height	2,205 m

Kuva 2. 20' OT kontti (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012).

Open Top Container -tyyppiset kontit ovat avonaisia päältä ja ne tyypillisesti peitetään pressulla. Avoin katto helpottaa huomattavasti tavaroiden purkua ja lastausta (Transport Information Service www-sivut 2012).

HIGH CUBE PALLETWIDE CONTAINER



Gross weight	35.000 kgs
Payload	30.800 kgs
Tare	4.200 kgs
Volume	79,0 cbm
Europallets (120 x 80) one tier	30 pcs
External dimensions:	
Length	12,192 m
Width	2,500 m
Height	2,896 m
Internal dimensions:	
Length	12,055 m
Width	2,432 m
Height	2,693 m
Door opening width	2,432 m
height	2,597 m

Kuva 3. 40' HC palletwide kontti (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012).

High Cube Palletwide -tyyppiset kontit ovat sisätiloiltaan hiukan leveämpiä tavallisiin kontteihin verrattuna soveltuen paremmin Euro-pallettien kuljettamiseen (OPDR www-sivut 2012). High Cube kontit ovat yleisesti hiukan korkeampia kuin tavalliset kontit (Transport Information Service www-sivut 2012).

FLAT



Gross weight	45.000 kgs
Payload	40.090 kgs
Tare	4.910 kgs
Volume	58,6 cbm
Europallets (120 x 80) one tier	23 pcs
External dimensions:	
Length	12,192 m
Width	2,438 m
Height	2,591 m
Internal dimensions:	
Length	12,100 m
Width	2,330 m

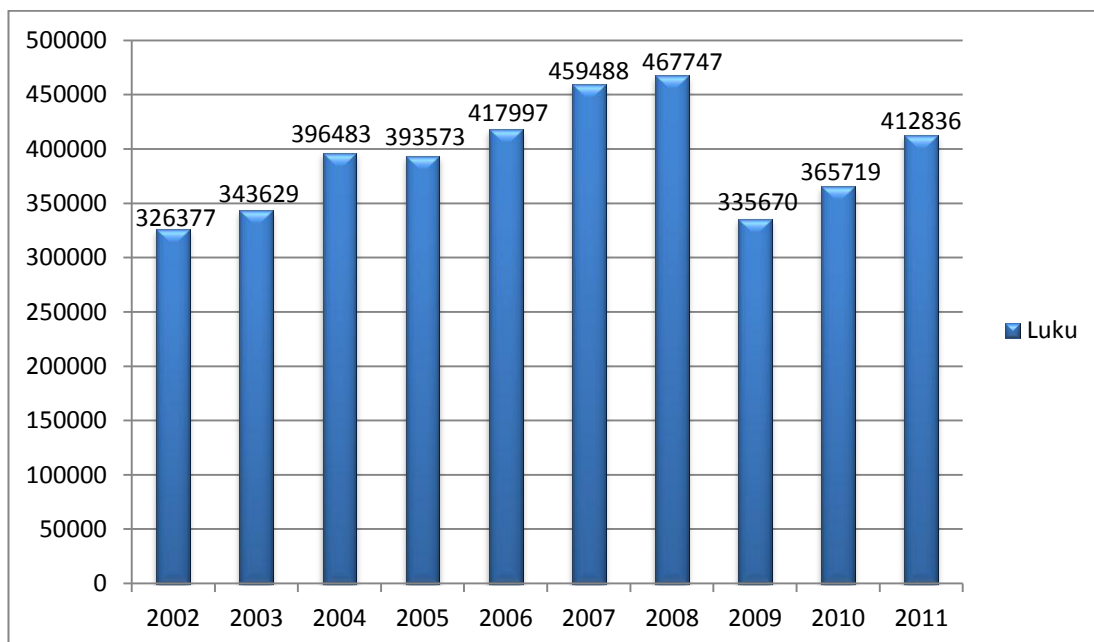
Kuva 4. 40' FR kontti (Oy Hacklin Ltd www-sivut 2012).

Flatrack -tyyppisissä konteissa ei ole kattoa tai sisäseiniä. FR-kontteihin on helppo lastata mitoiltaan muihin kontteihin sopimattomia tavaroita, kuten suuria koneiden osia (OPDR www-sivut 2012).

6.3 Merikuljetusten konttiliikenne

Kontti- ja muiden kuljetusvälineiden viennin tavarakuljetukset meritse ovat lisääntyneet moninkertaisesti viime vuosikymmeninä. Konteissa kuljetetun lastin määrä li-

sääntyi noin 15 prosenttia vuonna 2011 edellisvuoteen verrattuna. Alla olevassa kuviossa voidaan nähdä viennin konttiliikenteen kuljetusten luvut pylväsdiagrammina. (Ulkomaan meriliikennetilasto 2011, 27.)



Kuvio 6. Viennin konttiliikenteen kuljetusten määrä lukuina vuosina 2002-2011.

Viennin konttiliikenteen kuljetusten määrä on selkeästi kasvanut vuodesta 2002 vuoteen 2008 asti, jonka jälkeen kuljetuksissa tapahtui iso lasku. Kuljetusten määrä kuitenkin on taas huomattavassa nousussa. Alla olevassa taulukossa voidaan nähdä konttien kuljetusten TEU-määrän muutos prosenteissa aina edelliseen vuoteen verrattuna. (Ulkomaan meriliikennetilasto 2011, 27.)

Taulukko 1. Viennin konttiliikenteen kuljetusten TEU-muutos prosentteina edellisiin vuosiin verrattuna (2002-2011).

Vuosi	Luku	Lastia, t	TEU	Muutos %
2002	326 377	5 710 537	530 807	
2003	343 629	6 070 030	559 307	5,4
2004	396 483	6 919 283	641 067	14,6
2005	393 573	6 215 116	644 932	0,6
2006	417 997	7 071 055	689 910	7,0
2007	459 488	6 846 696	770 288	11,7
2008	467 747	6 787 591	783 956	1,8
2009	335 670	5 348 366	556 613	-29,0
2010	365 719	5 859 098	604 068	8,5
2011	412 836	7 041 586	692 280	14,6

Edellisellä sivulla olevasta taulukosta voidaan nähdä viennin konttiliikenteen TEU-määrän muutoksen kasvu vihreällä kirjoitettuna ja lasku punaisella kirjoitettuna. Vuoden 2011 konttiliikenteen vienti vastaa kasvultaan vuoden 2004 kasvua, jolloin muutosta edelliseen vuoteen oli tapahtunut 14,6 %. Taulukosta voidaan huomata myös vuoden 2009 huomattava TEU-määrän lasku, joka oli peräti -29 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Konttikuljetuksia pidetään Suomen nopeimmin kasvavana merikuljetusten sektorina, jonka odotetaan nelinkertaistuvan Itämerellä vuoteen 2020 mennessä, johtuen Venäjän konttiliikenteen kasvusta. Konttiliikenteen yleistymisen syitä kansainvälisesti katsottuna ovat mm. arvotavaran kaupan kasvu, kuljetusten luotettavuus- ja turvallisuusvaatimusten lisääntyminen, konttien tehokkuus ja joustavuus pientenkin tavarerien kuljetuksissa, kilpailukykyinen hinta valtamerikuljetuksissa ja alalle syntynyt voimakas kilpailu ja siitä johtuen hyvä aluskapasiteetin tarjonta. (Suomen konttikuljetukset meritse 2008, 5.)

Konttikuljetukset Suomessa ovat keskittyneet pääasiassa Kotkan, Helsingin, Haminan ja Rauman satamiin, joiden osuus liikenteessä on lähes 90 %. Merenkulkulaitoksen haastattelujen mukaan konttiliikenne pitäisi jatkossa keskittää mm. alusten kasvavan koon takia. Konttikuljetusten kasvavia trendejä ovat mm. Euroopan jälleenlaivaussatamien ruuhkautuminen ja kilpailun lisääntyminen Itämerellä. Ruuhkautumisesta johtuen osa alusliikenteestä siirtyy uusiin jälleenlaivaussatamiin. Yleisesti Suomen kaupan alan konttikuljetukset tulevat kasvamaan mm. halpakauppaketjujen tuonnin sekä kaupan kansainvälisen hankintayhteistyön ja kansainvälistymisen myötä. (Suomen konttikuljetukset meritse 2008, 5.)

7 VIENTIDOKUMENTAATIO

7.1 Viennin asiakirjat yleisesti

Vientidokumentaatiolla tarkoitetaan kansainvälisessä kaupassa käytettäviä viennin asiakirjoja, joiden hankkimisesta ja tekemisestä on pääosin vastuussa viejä. Näitä asiakirjoja on käytössä satoja erilaisia, mutta se, mitä asiakirjoja tarvitaan, määräytyy monen tekijän perusteella. *Lähtömaan viranomaiset* tarvitsevat tiettyjä asiakirjoja, joiden normit määräytyvät pääosin EU-säännösten mukaisesti, mutta näihin vaikuttaa myös ratkaisevasti kohdema. EU-maat ja EU:n ulkopuoliset maat ovat eri asemassa dokumentaation suhteen. *Tietyt vientitukea saavat tuoteryhmät* (esim. maataloustuotteet) edellyttävät erityisasiakirjoja tai lupia/lisenssejä. *Kohdemaan viranomaiset* voivat esittää erityisvaatimuksia maahan tuotaville tavaroille tai niihin liittyville asiakirjoille. *Ostaja* voi esittää lisävaatimuksia asiakirjoihin liittyen, esimerkiksi vaatimalla laatuvaatimusten takia lisämerkintöjä. *Kauppasopimuksen ehdot sekä toimitus- ja maksutapa* vaikuttavat asiakirjoihin ja niiden laatimiseen. Lisäksi *väliaikaiseen käyttöön* tarkoitettuja tavaroita (esimerkiksi messut) varten tarvitaan erityisasiakirjoja. (Melin 2011, 84.)

Asiakirjojen tulee sisältää kaikki tarvittava tieto ja niiden täytyy olla yksiselitteisiä ja helposti luettavia. Kansainvälisissä asiakirjoissa sovelletaan yleensä YK:n suosituksia, joiden mukaan määritetään tiedoille oikeat paikat asiakirjoissa. Useille asiakirjoille on myös olemassa toimialakohtaisia ja maakohtaisia laatimisohteja. Näiden tarkoituksena on vähentää kustannuksia, helpottaa kaupankäyntiä sekä parantaa tiedonkulkua ja asiakaspalvelua. (Melin 2011, 85.)

Sähköisten asiakirjojen käyttö on yleistä; yksi kansainvälinen kauppatahtuma vaatii keskimäärin 40 asiakirjaa, joita käsittelee noin 27 osapuolta. Kauppatahtuman tiedoista noin 30 tallennetaan uudelleen ja jopa 620 kertaa eri osapuolten sisäisiin tietojärjestelmiin. Manuaalisesti tehtynä kustannukset olisivat valtavat, mistä johtuen tuhannet yritykset käyttävät sähköistä tiedonsiirtoa. (Melin 2011, 84.)

7.2 Viennin kaupalliset asiakirjat

Tarjous, jota käsiteltiin vientiprosessi-kappaleessa, sisältää täydelliset tiedot tuotteesta ja sen ominaisuuksista, hinnasta sekä toimitusajasta ja toimitukseen liittyvistä ehdoista. Tarjous voi olla suullinen, mutta kirjallinen tarjous olisi suotavaa siksi, että kauppasopimuksen syntyminen ei edellytä kirjallista dokumenttia. Tarjous on vapaamuotoinen, mutta sen tulisi sisältää seuraavat tiedot: asiakirjan nimi, tarjouksen antajan tiedot, saajan tiedot, tuotteen esittely, tavaran paljous, hinta, toimitusehdot, toimitusaika ja kuljetusmuoto, maksuehdot, tarjouksen voimassaolo, takuut ja huollot sekä mahdolliset liitteet. Myös **tilauksen vahvistus** on hyvä vahvistaa kirjallisesti, jotta vältetään mahdollisilta virheiltä ja epäselvyyksiltä.

(Melin 2011, 88-89.)

Kauppalasku on tärkeä asiakirja molemmille osapuolille ja se selvittää kaupan vaatiman maksuvaatimuksen ostajalle. Tulliviranomaiset, tavaran kuljettaja, huolitsija, agentti, pankki ja muut vastaavat tahot saavat tietoja kauppalaskusta ja sen tekemiseen onkin kiinnitettävä erityistä huomiota. Laskusta toimitetaan yleensä originaali asiakkaalle, kopiot huolitsijalle, vakuutusyhtiölle, tulleille (lähtö- ja määrämaa), pankkeille sekä yrityksen sisäiseen käyttöön. Kauppalasku on laadittava ostajamaan kielellä sekä myyjän on myös selvitettävä laskun täyttöä koskevat erityismääräykset. (Melin 2011, 90-91.) Kauppalaskun tulee Suomen tullilaitoksen mukaan sisältää seuraavat asiat: myyjän ja ostajan tiedot (nimi, kotipaikka), kauppalaskun päiväys, tavarakollien yksilöintitiedot (merkit, numerot, lukumäärä, lajit ja bruttopaino), tavaran kauppanimitys tarkasti, tavaran paljous (brutto-, ja nettopaino tai erillinen pakkalisto), tavaran hintatiedot, hinnanalennukset ja perusteet alennuksille, toimitusehto (esim. Incoterms 2010) ja maksuehto, tullitariffinimike, ostajan ja myyjän ALV-numero, alkuperämaa ja määrämaa sekä allekirjoitus (Hörkkö ym. 2010, 208-209).

Proformalasku on muodollinen lasku, joka ei aiheuta maksuvelvoitetta saajalleen, mutta sitä käytetään erityisesti, kun lähetetään messutavaroita tai näytteitä tai ostaja tarvitsee sitä remburssia varten tai toimitetaan jälki- tai osatoimituksia, jotka velotetaan päälaskulla erikseen (Melin 2011, 92).

7.3 Viennin tulli-ilmoitus

Viennin tulli-ilmoitus on tehtävä, kun halutaan viedä tavaraa EU:n ulkopuolelle. Viejä on vastuussa vienti-ilmoituksen antamisesta, mutta viejä voi valtuuttaa asiamiehen (huolintaliike) hoitamaan ilmoituksen puolestaan. Ilmoitus voidaan tehdä yksi- (tavanomainen) tai kaksivaiheisena (yksinkertaistettu) menettelyinä. Yksinkertaistettu menettely vaatii erityisluvan, ja se yleensä annetaan sellaisille vientiyrityksille, joiden vientierän tarkka määrä selviää vasta EU:n alueelta poistuvan kuljetusvälineen vientihetkellä (Tullin www-sivut 2012). Kaikki vienti-ilmoitukset tulee antaa sähköisesti joko sanomina tai netti-ilmoituksena, mutta poikkeustapauksessa voidaan käyttää manuaalisesti SAD-lomaketta, joka on kuitenkin poistumassa käytöstä (Melin 2011, 93).

Vienti-ilmoituksen avulla tulli kerää tietoja, valvoo tavaroihin kohdistuvia mahdollisia vientirajoituksia ja kieltoja, torjuu terrorismia ja kansainvälistä rikollisuutta sekä valvoo vientitavaran poistumista EU:n alueelta (Tullin www-sivut 2012).

Kun vienti-ilmoitus on lähetetty sähköisesti, tullin tietojärjestelmästä tulee vastausanoma (hyväksymis- tai hylkäässanoma), jota seuraa luovutussanoma (liitteenä luovutus päätös ja *viennin saateasiakirja EAD*). Luovutussanomana yhteydessä vientilähetys saa *MRN-numeron* (Movement Reference Number) eli seurantanumeron. Vientimenettely päättyy poistumisvahvistukseen, jolloin ilmoituksen tekijä saa sähköpostiinsa *poistumisvahvistetun luovutus päätöksen*, jota tarvitaan mm. tullin ja arvonnäköviranomaisen vaatimaan vientiarkistoon. Tulli-ilmoituksen tulee sisältää seuraavat tiedot: lähettäjän yhteystiedot ja tunnistenumero, vastaanottajan yhteystiedot, ilmoitustyyppi, lomakkeiden, tavaraerittelyiden ja kollojen määrät sekä vaarattomuus-ilmoitus, MRN-numero, lähetys- ja määräämään koodit, kuljetuksen maksutavan koodi, tiedot asiamiehistä, kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdetessä, kuljetusmuotokoodi rajalla, tavarantoiminnan sijainti- ja poistumispaikka, tavarantoiminnan brutto- ja nettopainot, tavarantoiminnan merkit ja numerot, konttien/kollojen lukumäärä ja laji, tavarantoiminnan kuvaus ja koodi (tullinimike), tavarantoiminnan tilastoarvo, tiedot liiteasiakirjoista sekä muut mahdolliset erityismaininnat. (Melin 2011, 94.)

7.4 AREX ja MRN

AREX on tullin tietojärjestelmä, johon annetaan ilmoituksia Suomeen saapuvista kolmansien maiden yhteisötavaroista sekä Suomesta poistuvista yhteisötavaroista tai uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista. Ilmoituksen avulla tehdään sähköinen riskianalyysi, jonka avulla varmistetaan, että tavarat saa tuoda tai viedä yhteisöalueelta. Viennissä viejän tai viejän asiamiehen tulee antaa ilmoitussanomajärjestelmään (ELEX-vienti- ja passitusjärjestelmä) ennen vientikuljetuksen alkamista. Tulli vastaa ilmoitukseen hyväksymissanomalla ja luovutussanomalla. Luovutus-sanoman liitteenä (PDF-muodossa) ilmoittaja saa luovutus päätöksen (josta ilmenee tapahtumatunnus, sekä kuljetuksen viitenumero eli MRN), sekä viennin saateasiakirja, joka sisältää samat viitteet. (AREX-kuvaus 2012, 14, 21, 31.)

MRN-numero eli *Movement Reference Number* on tunnus, jonka Tullin tietojärjestelmä antaa, kun tietyt tulli-ilmoitukset ovat vastaanotettu ja hyväksytyt. Numero annetaan hyväksymissanomassa ja se annetaan vienti-ilmoituksille, passitusilmoituksille ja tietyille saapumisen ja poistumisen ilmoituksille. MRN-tunnus on aina ilmoituskohtainen ja koskee koko ilmoituksella mainittua tavaraerää. MRN-numero esitetään muodossa 12FI000000123456E6, jonka tiedot muodostuvat seuraavasti (Tullin www-sivut 2012.):

- 12FI = kuluva vuosi ja maatunnus
- 000000123456 = ilmoituksen järjestysnumero
- E = Export eli viennin tunnus
- 6 = vaihtuva tarkastemerkki

7.5 Viennin kuljetusasiakirjat

Kansainvälisen maantieliikenteen yleisten kuljetusehtojen (1.1.2010) mukaan **rahtikirja** on todisteena kuljetussopimuksen ehdoista ja sopimus katsotaan vahvistetuksi, kun rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat, joka vastaa rahtikirjan merkintöjä. Tavarat lähettäjän tulee tehdä jokaisesta lähetyksestä kuljetustilaus tai rahtikirja, johon on merkittävät seuraavat asiat: lähettäjän nimi, osoite ja mahdollinen asiakasnumero, vastaanottajan nimi, osoite ja tavarat lopullinen määräpaikka tietoineen, kolli-

luku, merkki/numero, kollilaji, tavaralaatu, tavarankuori ja tilavuus, tullaus- ja muut ohjeet, toimituslauseke, mahdolliset erityisohjeet koskien tavarankäsittelyä, mahdollinen luovutusehto, luettelo rahtikirjan liitteenä olevista asiakirjoista sekä rahdin maksaja. (Suomen Huolintaliiton www-sivut 2012.)

Konossementti (Bill of Lading, B/L) on toiminut pitkään käytössä merimatkoilla; vuoden 1667 merilaissa oli säännöksiä konossementista, joka edusti (ja edustaa nykyäänkin) lastattua tavaraa. Osapuolina konossementissa on *lastinantaja* (solmii kappale-tavarankuorin merikuljetusta koskevan sopimuksen rahdinkuljettajan kanssa), *rah-dinkuljettaja* (sopimus lastinantajan kanssa kappale-tavarankuorin merikuljetuksesta), *lai-vaaja* (luovuttaa tavarankuorin kuljetettavaksi) sekä *vastaanottaja* (nimetty vastaanottajaksi kuljetusasiakirjassa tai kykenee esittämään alkuperäiskappaleen haltijakonossemen-tista). (Hörkkö ym. 2010, 216.) Konossementti on rahdinkuljettajan tai hänen puoles-taan antama asiakirja, joka toimii:

1. Todisteena kuljetussopimuksesta.
2. Kuittina siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarankuorin varten tai lastannut tavarankuorin alukseen.
3. Sitoumuksena toimittaa tavara määräpaikkaan.
4. Sitoumuksena toimittaa tavara määräpaikassa ainoastaan sille, joka esittää al-kuperäisen konossementin.

Konossementin antamista edeltää useita vaiheita:

1. Kuljetusasiakas varaa lastitilaa aluksesta ja laaditaan *varaustodistus* eli boo-king-note (toimii ikään kuin esisopimuksena).
2. Rahdinkuljettaja on saanut lastin, tavara tarkastetaan ja laaditaan *perämiehen kuitti* (sisältää tiedot tavarankuorin painosta ja sen kunnosta).
3. Perämiehen kuitista tavarankuorin siirretään konossementtiin, jota on kahta laatua:
 - a. vastaanottokonossementti (rahdinkuljettaja laatii pyynnöstä, kun hän on vastaanottanut tavarankuorin).
 - b. lastauskonossementti (annetaan, kun tavara on lastattu alukseen).

Alkuperäiskonossementti (Original B/L) laaditaan yleensä useana alkuperäiskappaleena (lukumäärä on mainittava tekstissä) laivaajan toivomusten ja vallitsevan käy-

tännön mukaan. Määräsatamassa rahdinkuljettaja luovuttaa kuljettamansa tavaran jo yhtä asianmukaisesti siirrettyä alkuperäiskonossementtia vastaan ja mitätöi samalla muut alkuperäiskonossementit. Tavaran saa haltuunsa muualla kuin määräsatamassa esittämällä kaikki alkuperäiskonossementit. Konossementin alkuperäisyyden on käytävä ilmi dokumentista. Yleensä konossementtiin painetaan tai leimataan ”ORIGINAL”-teksti samalla, kun se allekirjoitetaan. (Hörkkö ym. 2010, 219.)

Jäljennöskonossementti (Copy B/L) laaditaan alkuperäiskonossementin lisäksi erilaisia kaupallisia tarkoituksia varten. Jäljennöskonossementteihin painetaan tai leimataan ”ORIGINAL”-tekstin sijaan ”COPY”-teksti/leima, lisäksi asiakirja jätetään allekirjoittamatta. Sisällöltään jäljennöskonossementit ovat tarkoin alkuperäiskonossementin kaltaisia, mutta niillä ei ole tavaran saantiin oikeuttavaa luonnetta. (Hörkkö ym. 2010, 219.)

Merirahtikirja (Liner Waybill, LWB) on todisteena siitä (samoin kun konossementti), että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavaran asiakirjassa ilmoitetussa kunnossa. Tavara tulee luovuttaa merirahtikirjassa ilmenevälle vastaanottajalle ilman, että tämän tarvitsee itse esittää asiakirjaa. Mikäli rahdinkuljettaja ei näin toimi, joutuu hän vastuuseen syntyneestä vahingosta. (Hörkkö ym. 2010, 258.)

Satamaoperaattorin käyttämä LWB sisältää seuraavat asiat: varustamon nimi, viejän viite, varustamon viite, valtamerilaivan tiedot, määränpää, kauttakulkusatama, feederin nimi ja lähtöpäivä, kontin tiedot, konttityyppi, kontin sinetti, tavaran bruttopaino, tavarakuvaus sekä MRN-numero. Lisäksi, mikäli kyseessä on IMO-tavara (merenkulkujärjestön vaaralliseksi luokitteleva) merkitään LWB:hen IMO-luokka, UN-nro sekä tavaran pakkausryhmä. (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.)

Merirahtikirja on aina osoitettava nimetylle vastaanottajalle eikä sitä voida siirtää. Se myös annetaan vain yhtenä alkuperäiskappaleena laivaajalle. Oikeusvaikutuksiltaan merirahtikirja vastaa konossementtia muiden kuin siirtokelpoisuuden ja luovutusmenettelyn osalta. (Hörkkö ym. 2010, 228.)

Laivausohje/huolintaohje sisältää toimeksiannon huolitsijalle/rahdinkuljettajalle ja siinä kerrotaan kuljetusta koskevat erityisvaatimukset tai -ohjeet. Laivausohje voi olla vapaamuotoinen tai erikseen kyseistä tarkoitusta varten luotu lomake, mutta usein ohje on vakiintunut toimintamalli huolitsijan ja asiakkaan välillä. Ohje on hyvin tärkeässä roolissa, kun suoritetaan tullimenettelyjä toimeksiantajalle. (Hörkkö ym. 2010, 245.)

Terminaali-ilmoitus on konttiliikenteessä satamaoperaattorin tärkein kuljetustietolähde. Ilmoituksessa olevien tietojen avulla pystytään ohjaamaan kontin liikkeitä terminaalin portilta laivaan ja laivasta terminaalin portille (Finnsteve www-sivut 2012). Terminaali-ilmoitus annetaan tulliviranomaiselle vientivalvontaa varten, josta satamaoperaattori saa MRN-numeron, mikäli viejän asiamies on itse hoitanut tulla-uksen (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012). Terminaali-ilmoituksen tulee sisältää seuraavat asiat: terminaalioperaattorin nimi, ilmoituksen antaja, kontin numero, koko ja tyyppi, kolliluku, tavaran bruttopaino, taara, määräsa-tama, lastattavan aluksen nimi, oletettu laivauspäivä, varustamon nimi, viejän tiedot, ilmoittajan allekirjoitus ja puhelinnumero sekä merkinnät tulliasiakirjoista. (Tullin www-sivut 2012.)

Manifesti on ilmoitus, joka sisältää laivan tavaraerien määrät ja tiedot lähtösatamasta tulosatamaan. Kirjallinen ilmoitus lastista tehdään sataman valvovalle tullille ennen laivan lähtöä tai feeder-liikenteessä lähtöpäivän jälkeisenä päivänä. (Vientidokumen-toija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.) Ilmoitus voidaan antaa tullin PortNet-järjestelmään, sähköpostilla tai faksilla (Tullin www-sivut 2012).

7.6 Muita viennin asiakirjoja

Alkuperätodistus voidaan myöntää osoittamalla oikeutus etuuskohteluun kolmansien maiden ja EU:n välisessä kaupassa. Alkuperäselvityksen antaa ja kirjoittaa viejä tai hänen vastuullaan toimiva valtuutettu edustaja, ja se annetaan tavallisesti viennin yhteydessä. Selvityksen vahvistaa pääsääntöisesti tulliviranomainen, mutta myös kauppakamari myöntää todistuksen, joka tosin ei tuo mitään tullietuutta vaan osoittaa, että tavara on EU-alkuperää. Todistusta myönnetään pääasiassa seuraaviin tuot-

teisiin: sopimusmaissa kokonaan tuotetut tuotteet (ei tuontiaineksia), sopimusmaissa riittävästi valmistetut tuotteet sekä tuotteet, joiden osalta tuotekohtaiset valmistusehdot täyttyvät. (Melin 2011, 97-100.)

ATA Carnet (Admission Temporaire, Temporary Admission) on tulliasiakirja, jonka avulla voidaan viedä näyttelytavaroita, ammatinharjoittamisvälineitä, kaupallisia tavarannäytteitä, mainosmateriaalia ja tieteellisiä laitteita EU-maiden ulkopuolelle ATA-Carnet sopimukseen liittyneisiin maihin (Melin 2011, 101). Asiakirjan tarkoitus on helpottaa ja yksinkertaistaa tullivapausmenettelyä siten, että vientiasiakirjat lähtömaassa ja tulliasiakirjat vientimaassa korvattaisiin ATA-Carnetin avulla, sekä myös saataisiin kansainvälisesti hyväksyttävä takuu. Kauppakamari myöntää asiakirjan kussakin sopimukseen liittyneessä maassa. Suomessa Keskuskauppakamari toimii myöntäjänä. (Hörkkö ym. 2010, 243.)

Pakkausluettelo kertoo kollikohtaiset tiedot tavarasta ja se mukaan liitettynä nopeuttaa tullitoimintaa. Pakkausluettelosta puuttuu hintatiedot, mutta on muutoin kauppalaskun ja proformalaskun kaltainen. (Melin 2011, 93.)

Terveystodistukset (Health/Sanitary/Phytosanitary Certificate) hankitaan tuotteille, jotka saattavat välittää kasvi- tai eläintauteja. Todistus vaaditaan vietäessä EU:n ulkopuolisiin maihin mm. lihaa, kalaa, maitotuotteita, munia tai puutavaraa ja kasveja. Tämä on kuitenkin maakohtaista ja näin ollen viejän tulee aina selvittää ennen vientiä, mitä todistuksia tarvitaan. Pääsääntöisesti todistuksen antaa tuotteesta riippuen valvova viranomainen tai eläinperäisissä tuotteissa eläinlääkäri. Pakkauksissa on myös omat säädöksensä esim. puupakkausten tulee olla terveestä puusta ja puumateriaali on käsiteltävä vientimaassa asianmukaisella tavalla tuhohyönteisten hävittämiseksi. (Melin 2011, 102-103.)

Jotkin maat, erityisesti kehitysmaat, vaativat tavaralta ennakkotarkistusta, jolla pyritään estämään laadultaan ja määrältään virheelliset toimitukset ja väärä hinnoittelu. Näitä todistuksia kutsutaan **hinta-, laatu ja määrätodistuksiksi** (Clean Report of Findings – CRF). (Melin 2011, 103.)

Arvotodistus (Value Certificate) myönnetään sitä varten, että viejän ilmoittama arvo ja laskussa veloitettava hinta vastaa laskutettujen tavaroiden oikeaa arvoa. **Painotodistus** (Weight Certificate) myönnetään myös vastaavasti painon oikeellisuudesta. (Melin 2011, 103.)

Analyysitodistus hankitaan tavaroille, jotka vaativat analyysin esimerkiksi laadun tai koostumuksen takeeksi. Näitä ovat esimerkiksi elintarvikkeet, lääkkeet tai farmaseuttiset tuotteet. Useat maat vaativat myös **säteilytodistusta** (Radiation Free Certificate) tavarain radioaktiivisuuspitoisuudesta. **Cites-todistukset** (Cites Certificate - Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora) myönnetään uhanalaisten kasvien ja eläinten kauppaan liittyen ympäristöministeriön toimesta. Muita todistuksia ovat **mustanlistan todistukset** (Black List Certificate) eli boikottiselvitykset israelilaisten tuotteiden maahantuonti arabimaihin, sekä **vastavuustodistukset** (Certificate of Conformity – COC), jota tarvitaan Venäjällä määrätuille tuotteille ja palveluille. Viejän tulisi etukäteen huolellisesti selvittää, mikäli vastaavia todistuksia tarvitaan ja ketkä tahot myöntävät niitä. (Melin 2011, 104.)

Huolitsijan varastotodistus (Fiata Warehouse Receipt, FWR) on huolitsijan säilytettäväkseen ottamasta tavarasta juoksevan velkakirjan kaltainen siirrettävissä oleva asiakirja. Huolitsijan luovuttaessa osan tavaroita, tehdään asiakirjaan merkintä, ja kun huolitsija luovuttaa viimeisen erän varastosta, palautuu varastotodistus hänelle. (Hörkkö ym. 2010, 241.)

7.7 Vaarallisten aineiden dokumentit

Vaarallisiksi aineiksi voidaan määritellä eräät kemikaalit, aineet, seokset, tuotteet ja jopa esineet, jotka sisältävät sellaisia aineita tai aineyhdistelmiä, jotka saattavat olla vaarallisia tai haitallisia niiden päästyä kosketuksiin elävien kudosten kanssa. Tällaisia aineita varten on omat kuljetusmääräyksensä, jotka vaativat ammattitaitoa, vastuuntuntoa ja kehittyntä riskien hallintaa. Näitä aineita varten on kehitetty luokitusjärjestelmä, jotka perustuvat YK:n julkaisemiin suosituksiin. Suositusten mukaisesti aineet jaetaan ominaisuuksiensa mukaan erilaisiin vaarallisuusluokkiin, joita sovelletaan kuljetusmääräyksissä. Eri luokissa jokaisella aineella on oma *UN-numero*, joka

on aina nelinumeroinen esimerkiksi UN1230, joka on metanolia merkitsevä tunniste. *Pakkausryhmän* tarkoituksena on hallita tavaran vaarallisuusasteen vaikutus pakkaustapaan, -tyyppeihin ja -materiaaleihin. Pakkausryhmiä yleisesti on kolme tasoa: I erittäin vaarallinen aine, II vaarallinen aine, III vähäistä vaaraa aiheuttava aine. (Hörkkö ym. 2010, 308-310.)

Dangerous Goods Declaration (DGD) -dokumentti tarvitaan, kun tavara on Kansainvälisen Merenkulkujärjestön IMO:n vaaralliseksi luokitteleva (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.). Dokumentin toimittaa viejä ja sen täytyy sisältää seuraavat asiat riippuen tavarasta: laivaus- eli kuljetusnimi, päävaaraluokka (Class) ja mahdolliset lisävaarat (Subrisk), UN-numero, pakkausryhmä (Packing Group), mahdollinen leimahduspiste (flashpoint) palaville nesteille ja jos syttyvyys/palavuus on lisävaara), kontrolli- ja hätätilälämpötila (Control and Emergency Temperature). Tyhjiä kontteja kuljettaessa ainejäämät on ilmoitettava ja lisättävä teksti ”EMPTY UNCLEARED” tai ”RESIDUE LAST CONTAINED”. Vaarallista ainetta kuljettaessa pelastuspakkauksessa käytetään termiä ”SALVAGE PACKAGE”. Kuljettaessa jätteeksi luokiteltua tavaraa on lisättävä termi ”WASTE”. Kuljettaessa kohotetussa lämpötilassa olevaa tavaraa käytetään termejä ”MOLTEN” tai ”ELEVATED TEMPERATURE” tai ”HOT”. Kuljettaessa merta pilaavaa ainetta käytetään termiä ”MARINE POLLUTANT” sekä edellä mainittujen lisäksi dokumenttiin tarvitaan perustiedot lähettäjistä, vastaanottajasta ja lähetysyserästä määrineen, pakkaustapoineen ja -tyyppineen. (Hörkkö ym. 2010, 330-331.)

8 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

8.1 Tutkimusmenetelmät ja tutkimusotteen valinta

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista tutkimusta. Kvalitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta joka on luonteeltaan kokonaisvaltaista tiedon hankintaa, jonka aineisto kootaan luonnollisissa, todellisissa tilanteissa. Tutkimuksessa suositetaan ihmisten käyttämistä tiedon keruun instrumenttina ja pyritään hyödyntämään tutkijan omia havaintoja ja keskusteluja luotettavana tiedonkeruun välineenä.

Lisäksi käytetään induktiivista analysointia, jotta voidaan paljastaa tutkimuksessa esiintyviä odottamattomia seikkoja. Aineistoa pyritään tarkastelemaan monitahoisesti, sekä aineiston hankinnassa käytettäväksi laadullisia metodeja, joita ovat mm. teemahaastattelu, osallistuva havainnointi ja erilaisten dokumenttien ja tekstien analyysit. (Hirsjärvi ym. 2007, 160.)

Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena oli kerätä tarvittava tieto satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välisten vientihuollinnassa prosessikuvausten luomiseen sekä sen osa-alueen kehittämiseksi. Tietojenhankintamenetelminä käytettiin aiheeseen liittyvien internet-lähteiden sekä perinteisen ajankohtaisen aihekirjallisuuden tutkimista. Lisäksi haastateltiin asiantuntijoita teemahaastattelun avulla ja havainnoiden oikean kuvan tarvittavien prosessien kuvaamisen saamiseksi. Teemahaastattelun tulokset analysoitiin, tehtiin päätelmiä ja ratkaisuja tutkimustulosten perusteella. Tutkimuksen edetessä hyödynnettiin myös kirjoittajan omia kokemuksia ja havainnoita työharjoittelun ja tutkimuksen suorittamisen ajalta.

8.2 Aineiston keruu ja analysointi

Ennen varsinaista aineiston keruuta ja tutkimuksen aloittamista, tutkimusta varten luotiin tutkimussuunnitelma, jossa suunniteltiin, millä tavalla työtä lähdettiin rakentamaan ja mitä asioita tulisi tutkia ensimmäisenä. Valmis tutkimussuunnitelma esitettiin toimeksiantajalle pidetyssä ensimmäisessä seminaarissa, jonka perusteella tehtiin viimeiset muutokset tutkimussuunnitelmaan ja valmistauduttiin hakemaan aineistoa työn teoriaosuutta varten.

Teoriaosuuden aineisto kerättiin pääsääntöisesti aiheeseen liittyvästä ajankohtaisesta kirjallisuudesta sekä erilaisista internet-lähteistä siten, että aineisto jaettiin viiteen tärkeimpään osa-alueeseen viitekehyksen mukaisesti: satamaoperaattoritoiminnot, viennin konttiliikenne, vientidokumentointi sekä satamaoperaattorin ja suurasiakkaan vastuut ja velvollisuudet. Aineistoa kerättiin pääsääntöisesti osa-aluekohtaisesti tutkimussuunnitelman aikataulun mukaisesti ja täydennettiin sitä mukaa, kun tarvittava tieto saatiin kerättyä.

Otsikointi ja kappaleiden järjestys vaihtelivat työn edetessä, ennen kuin päätyivät loogisempaan järjestykseen. Satamaoperaattoritoiminnot-osa-alue tarkennettiin keskittymään Oy Hacklin Ltd:n tärkeimpiin toimintoihin ja myös muita osa-alueita tarkennettiin. Esimerkiksi viennin konttiliikenteen osa-alue sai tuekseen kokonaan oman kappaleen, vientiprosessin. Tämä kappale lisättiin sen takia, jotta lukija ymmärtäisi hiukan viennin perusprosessia ennen tutustumista viennin muihin osa-alueisiin.

Valmis teoriaosuus esitettiin oppilaitoksella järjestettävässä toisessa seminaarissa, jossa yleisöllä, ohjaajan lisäksi, oli mahdollisuus kommentoida työn rakennetta, kokonaisuutta ja antaa ehdotuksia työn etenemiselle. Kokonaisuutena teoriaosuuden tarkoituksena oli johdattaa lukija työn empiiristä osaa eli tutkimustuloksia varten. Varsinainen empiirinen osa suoritettiin avointen teemahaastattelujen avulla sekä tutkimuksen tekijän henkilökohtaisen kokemuksen ja havainnointien perusteella.

Teemahaastattelut suoritettiin perinteisesti äänittämällä neljässä osassa: ensimmäinen osa (Liite 21) suoritettiin Oy Hacklin Ltd:n tiloissa, jossa haastateltiin Seatrans-osaston operaattorihenkilöstöä viennin konttiliikenteeseen liittyen. Toisessa osassa (Liite 20) haastateltiin satamaoperaattorihuolitsijaa, joka toimii suurasiakkaan edustajana Oy Hacklin Ltd:llä. Kolmas osa (Liite 22) suoritettiin haastatteleamalla vientidokumentointiosaston henkilöstöä liittyen satamaoperaattorin käyttämiin vientidokumentteihin sekä tullaukseen. Viimeinen haastattelu (Liite 19) suoritettiin suurasiakkaan tiloissa haastatteleamalla toimituksista vastaavaa shipping supervisoria. Henkilöille toimitettiin etukäteen teemahaastattelulomake, joka oli erikseen räätälöity tiettyä osa-aluetta varten. Itse haastattelussa haastattelija (Jani Tiukka) eteni teemaa seuraten esittämällä avoimia kysymyksiä tilanteen ja havainnointien mukaan.

Haastattelujen jälkeen äänitteet kuunneltiin ja purettiin kirjalliseen muotoon haastattelutilanteen mukaisesti, jonka jälkeen äänitteiden sisältö **analysoitiin** ja siistittiin selkeämpään kirjakieliseen muotoon. Kun kaikki tutkimukseen tarvittava tieto oli saatavilla kirjallisessa muodossa, tarkistettiin kerätyn aineiston tiedot, jossa pyrittiin selvittämään virheellisyydet ja tietojen puuttuvaisuus. Epäkohdat ja puutteet tarkennettiin olemalla yhteydessä haastateltaviin henkilöihin uudestaan. Tämän jälkeen kirjallisten haastattelujen tulosten analysoinnin perusteella, yhdessä muun havainnoin-

nin ja esitutkimuksen avulla, aineisto järjestettiin ja sen perusteella luotiin graafiset prosessikuvaukset ja niiden selitykset vientihuolinnan osa-alueiden aiheisiin liittyen.

Valmis empiirinen osa esitettiin kolmannessa seminaarissa, joka järjestettiin oppilaitoksen tiloissa. Seminaarissa yleisöllä ja ohjaajalla oli taas mahdollisuus kommentoida tutkimusta ja ehdottaa muutoksia tai lisäyksiä. Muutosten jälkeen arvioitu työ esitettiin toimeksiantajalle pidetyssä tilaisuudessa, jossa käytiin läpi työn prosessikuvaukset kohta kohdalta ja perusteltiin kehitysehdotukset tulevia muutoksia varten.

8.3 Tutkimuksen luotettavuus

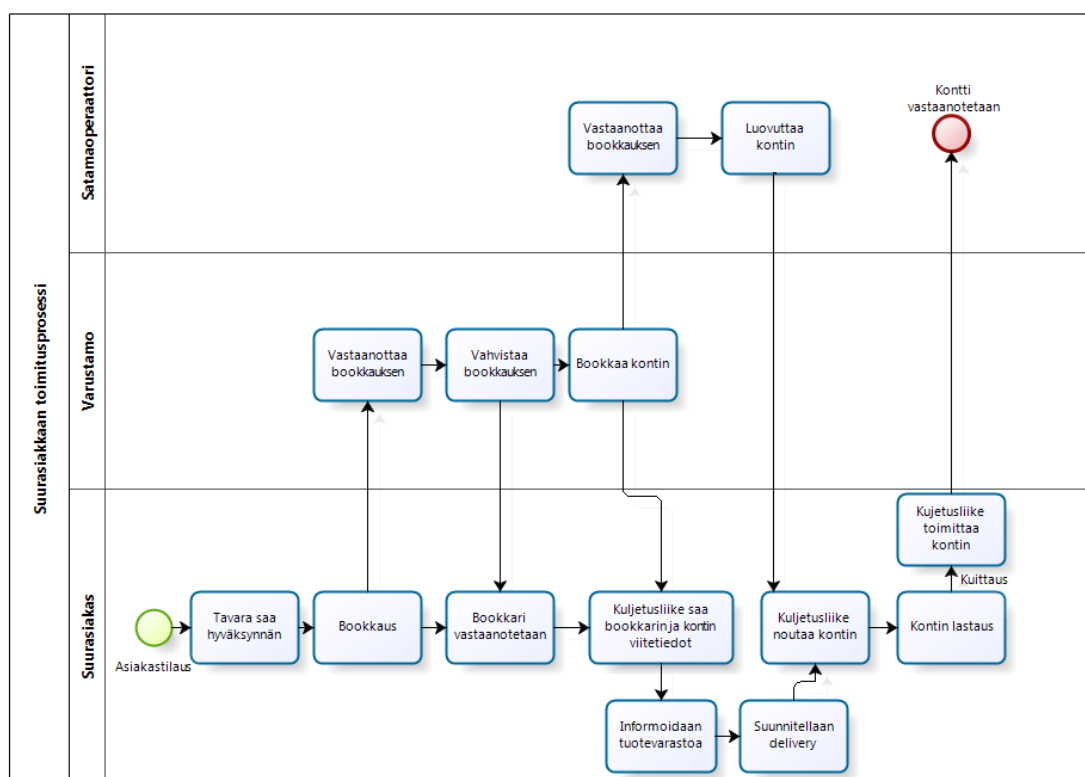
Tutkimuksessa pyrittiin välttämään virheiden syntymistä ja mikäli virheitä havaittiin, ne pyrittiin korjaamaan niin pian kuin mahdollista. Tutkimuksen aineisto perustui luotettaviin kirjallisiin lähteisiin, internet-lähteisiin, joita käytettiin havainnoinnin apuna, sekä teemahaastatteluihin, joissa haastateltiin asiantuntijoita, joilla on alalta vuosien kokemus. Ennen teemahaastattelujen luomista, tutkimuksen teoriaosuuden aineisto oli kerätty valmiiksi, jotta tarvittava pohjatieto oli saatu kerättyä. Sitä mukaa, kun kysymyksiä ja epäkohtia tuli vastaan teoria- ja empiiriseen osuuteen liittyen, pidettiin yhteyttä haastateltaviin asiantuntijoihin sekä tehtiin useita vierailuita työpaikkaympäristössä. Tutkimuksen tekijä oli neljä kuukautta työharjoittelussa Oy Hacklin Ltd:llä vientidokumentoijana, joka auttoi vaikeiden ammattikäytäntöjen ja sanontojen ymmärtämisessä sekä prosessien hahmottamisessa.

Työ esitettiin toimeksiantajalle tarkistettavaksi ja hyväksyttäväksi kolmen vaiheen mukaisesti: ensimmäisenä valmiina tutkimussuunnitelmana, toisena valmis teoriaosuus ja kolmantena valmiina työnä. Työssä käytetyt graafiset kuvaukset myös näytettiin haastateltaville asiantuntijoille, jotka esittivät korjaus- ja parannusehdotukset niihin liittyen. Asiantuntijoille myös näytettiin toisille asiantuntijoille tarkoitettut kuviot oikeiden prosessikuvausten varmistamiseksi. Erityisen tärkeässä roolissa oli myös opinnäytetyön ohjaaja, alan asiantuntija, johon pidettiin yhteyttä jatkuvasti työn eri etenemisvaiheissa. Ohjaaja pyrki pitämään tutkimuksen johdonmukaisena ja esitti, mikäli lisäselvittämiä tai epäjohdonmukaisuuksia tarvitsi korjata.

9 TUTKIMUSTULOKSET

9.1 Suurasiakkaan toimitusprosessin kuvaus

Suuriasiakas toimittaa jatkuvalla virralla tavaraa satamaoperaattorin kautta vuositason sovittujen kiintiöiden mukaan. Tämä tarkoittaa siis, että suuriasiakas lupaa toimittaa tietyn määrän kontteja per viikko ja satamaoperaattori lupaa yhtäläisesti huolehtia toimitetuista konteista. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012). Alla olevassa kuviossa (Liite 4) kuvataan suurasiakkaan toimitusprosessia.



Kuvio 7. Suurasiakkaan toimitusprosessi (Liite 4).

Ennen varsinaista tavarantoimitusprosessia suurasiakkaan asiakas tekee tavarantoimituksen. Asiakastilaus voi olla suurasiakkaan järjestelmässä pitkän aikaa, esimerkiksi puoli vuotta, ennen kuin varsinaisen toimitusprosessin käyntiin. Tästä johtuen asiakastilausta ei lasketa itse toimitusprosessiksi, koska tilaukset voivat muuttua moneen kertaan, mutta asiakastilaus toimii toimitusprosessin aloittavana tekijänä.

Toimitusprosessi lähtee siitä liikkeelle, kun suuriasiakkaan asiakkaalta saapuu tieto, että asiakas tarvitsee tilatun tavarän. Tämän jälkeen suuriasiakas selvittää onko tilattua tavaraa aikataulun mukaisesti saatavilla valmiina lähtöön. Tilauksen eli *orderin* syöttäjän on ennakoitava mahdollinen lähtöpäivä, jolloin tavarän on oltava valmis. Tämän jälkeen tavara saa hyväksymisen eli ”ok-statuksen”, joka tarkoittaa, että prosessin eteneminen voi jatkua.

Seuraavaksi suuriasiakas pyrkii hyvissä ajoissa bookkaamaan eli varaamaan valtamerivarustamolta lastitilaa tavaralle. On kuitenkin tapauksia, joissa bookkaus tapahtuu aivan viime hetkellä, mistä johtuen satamaoperaattori ja suuriasiakas ovat sopineet, että feeder-laivassa on tilaa viime hetken kuljetuksille. Tietyissä tapauksissa viime hetken bookkaukset siirretään feederin seuraavaan lähtöön.

Valtamerivarustamo vahvistaa bookkauksen ja bookkaa kontin feeder-varustamolta eli Seatransilta. Samalla suuriasiakas saa vahvistuksen bookkauksesta varustamolta, joka samalla toimittaa bookkarin suuriasiakkaan käyttämälle kuljetusliikkeelle. Kuljetusliike saa tällöin tiedot tavarasta, kontista viitteineen sekä tiedon, mistä satamasta laivaus tapahtuu ja koska on closing-aika. Varustamot myös toimittavat samat tiedot satamaoperaattorille.

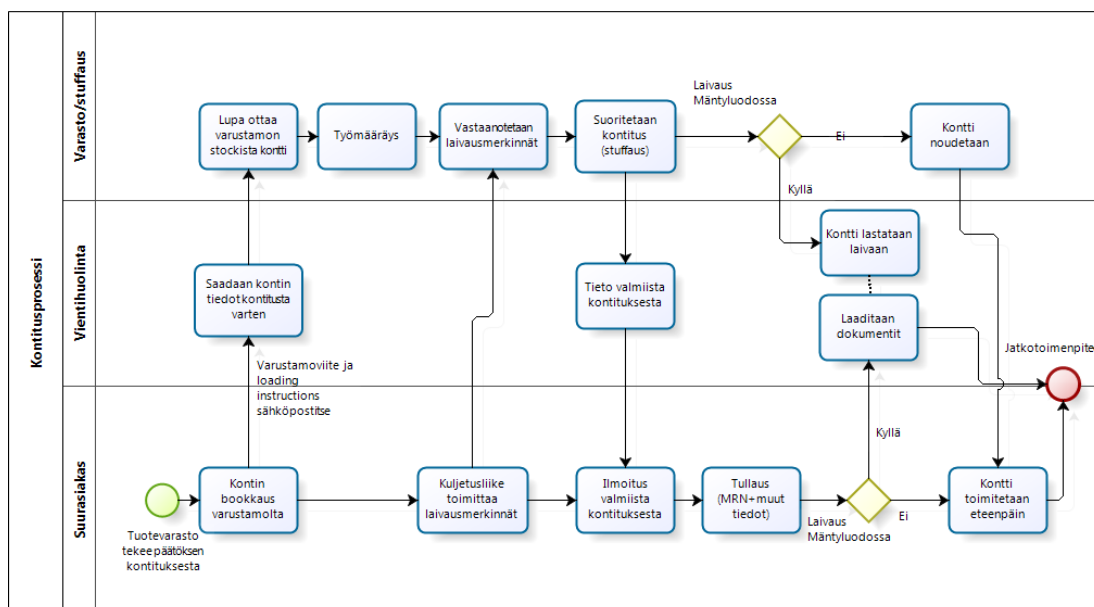
Tämän jälkeen suuriasiakas välittää tiedot tuotevarastolle, joka sitten tietää kontin tiedot, laivaussataman sekä closing-ajan. Tuotevarasto suunnittelee lastauksen (*deliveryn*) yhdessä kuljetusliikkeen kanssa, joka saa tiedon satamaoperaattorilta (depo), mistä ja milloin kontti voidaan noutaa sekä kontin luovutusviitteen. Tämän jälkeen kuljetusliike noutaa kontin satamaoperaattorilta silloin, kun tuotevarasto päättää kontin lastata.

Kun kontti on noudettu, tavara lastataan konttiin, johon kiinnitetään myös sinetti ja tieto lastatuista tonneista, jotta tiedetään mitä missäkin kontissa on. Lastauksen jälkeen kuljetusliikkeen kuljettaja kuittaa kontin vastaanotetuksi ja toimittaa sen satamaoperaattorin konttivastaanottoon. Tässä vaiheessa suuriasiakkaalle ei enää toimiteta erikseen tietoa kontin kulusta. Suuriasiakkaalla on erilaisia käytäntöjä eri satamaoperaattorien välillä: esimerkiksi lähellä sijaitsevan satamaoperaattorin välillä konttien noudot ja kuljetukset toimivan *non-stoppina* eli jatkuvasti, kun taas kauempana

sijaitsevien satamaoperaattorien kanssa kuljetuksen on suunniteltava eri tavalla väli-
matkasta johtuen. (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012.)

9.2 Suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välisen kontitusprosessin kuvaus

Suurasiakas säilyttää satamaoperaattorin varastossa tavaraa, jota voidaan tarpeen mukaan purkaa, noutaa tai kontittaa (eli *stuffata*). Itse kontitus ei juuri eroa tavallisesta prosessista muuten, kun että satamaoperaattori tekee saman, mitä suurasiakas tekisi tehtaallaan. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.) Alla olevassa kuviossa (Liite 3) kuvataan koko kontitusprosessin kulku suurasiakkaan ja satamaoperaattorin vientihuolinnan sekä varasto/stuffaus- puolen näkökulmasta.



Kuvio 8. Suurasiakkaan ja satamaoperaattorin välinen kontitusprosessi (Liite 3).

Kontitusprosessi lähtee liikkeelle siitä, kun suurasiakkaan tuotevarasto tekee päätöksen kontituksesta. Tuotevarasto katsoo omien lastauksiensa, satamaoperaattorin varaston sekä oman varastonsa tilan mukaan, suoritetaanko kontitus satamaoperaattorin toimesta. Kun päätös kontituksesta on tehty, suurasiakas bookkaa kontin varustamolta ja tuotevaraston toimitusketjun vastaava, joka valikoi ja organisoii lastaustoimintaa, lähettää satamaoperaattorin huolitsijalle tiedon sähköpostitse kontitusta varten. Satamaoperaattorin vientihuolitsija, tuotantopäällikkö sekä kontituksesta vastaava osasto (*stuffi*) vastaanottaa sähköpostiviestin, jossa ilmoitetaan varustamoviite, kontituk-

sen tonnimäärä sekä toimitustiedot lastausohjeiden (*loading instructions*) yhteydessä, jonka perusteella kontitusta varten pystytään varaamaan vaadittavat resurssit. Lastausohjeet havainnollistetaan kuvina suurasiakkaan järjestelmästä. (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012.)

Vientihuolitsija selvittää kontin varustamoviitteen avulla, onko lupa ottaa kontti kontitusta varten varustamon varastosta (*stockista*). Kun kontille saadaan luovutusviite, vientihuolitsija luo työmääräyksen, jonka avulla kontittajat (*stuffaajat*) myös tietävät, mikäli kontitukseen liittyy erityisohjeita. Joissakin tapauksissa kontituksesta on otettava valokuvia tai huomioitava tiettyjä maakohtaisia määräyksiä. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.)

Suurasiakkaan käyttämä kuljetusliike toimittaa kontin laivausmerkinnät (*"tarrat"*) samalla, kun kuljetusliike toimittaa jotakin muuta lastattua tavaraa satamaan. Toimituksen yhteydessä kuljetetaan myös kopio lastausohjeista (*loading instructions*). Laivausmerkinnät pyritään toimittamaan ajoissa, mutta toimittamiseen voi liittyä poikkeuksia. Esimerkiksi tätä tutkimusta varten haastatellun suurasiakkaan tavaroiden analyysimenetelmiin tuli viime kesänä muutos, jossa vaihdettiin vanhat analyysimenetelmät uudensuuntauksiin. Tämä tarkoittaa sitä, että suurasiakas ei voi toimittaa vanhalla menetelmällä testattua tavaraa asiakkaalle, jolle on jo kerran lähetetty uudella menetelmällä testattua tavaraa. Tästä johtuen suurasiakas toimittaa tietyille asiakkailleen vanhalla menetelmällä ja tietyille uudella menetelmällä testattua tavaraa. Tämä aiheuttaa jonkin verran ongelmia lähetysten suhteen. (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012.)

Kun *stuffi* vastaanottaa laivausmerkinnät voidaan kontitus suorittaa valmiiksi. Tieto valmiista kontituksesta kulkee vientihuolitsijalle sekä suurasiakkaan tuotevarastolle. Suurasiakas on toimittanut satamaoperaattorille viivakoodinlukijat kollojen lukua varten, jonka avulla taljaaja lukee jokaisen pallelin tiedot. Viivakoodi (22 numeroinen) luetaan koneeseen (purkaja), joka välittää tiedot (tavarain laatu, paikkakoodit, koska ja missä tavara on tehty jne.) sähköpostiin, josta ne välitetään suurasiakkaan tuotevarastolle. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.) Tuotevarastolla varastointijärjestelmästä (SAP) vähennetään kontitetut tonnit, jonka jälkeen suur-

asiakas pystyy tekemään laskun. Tämän jälkeen suurasiakas on saanut tarvittavat tiedot tullausta varten.

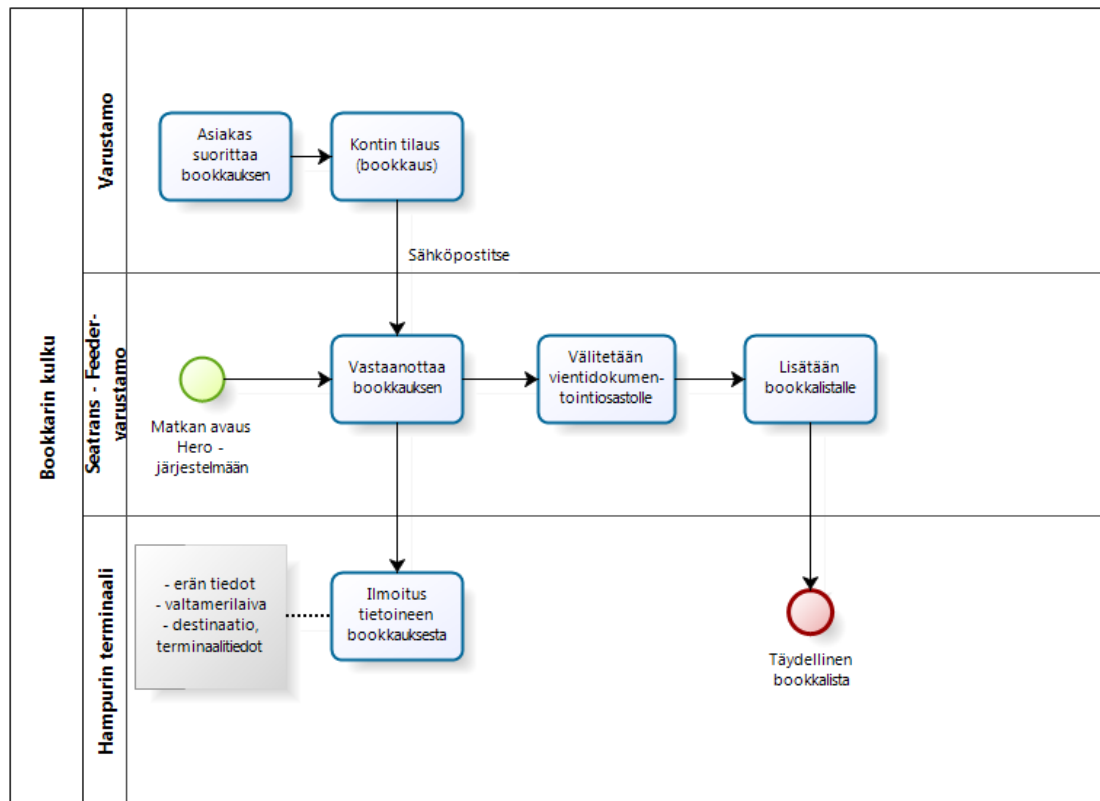
Mikäli laivaus suoritetaan satamaoperaattorin hallinnoimassa satamassa, tässä tapauksessa Mäntyluodossa, satamaoperaattori lastaa kontin laivaan ja laatii tarvittavat dokumentit eli LWB:n (Liite 18) suurasiakkaan lähettämien tullitietojen pohjalta. Mikäli laivaus ei tapahdu satamaoperaattorin hallinnoimassa satamassa, suurasiakas noutaa kontitetun kontin ja toimittaa sen eteenpäin omien tarpeidensa mukaan.

9.3 Satamaoperaattorin viennin konttiliikenteen perusprosessikuvaukset

Oy Hacklinin Ltd:n viennin konttiliikenne kulkee feeder-varustamon (Seatrans) kautta, eli kontit viedään Mäntyluodon satamasta feeder-laivalla (Klenoden) valtamerilaivojen käyntisatamaan (Hampuri), josta kontit jatkavat eteenpäin. Feeder-laivalla on aikataulu, jonka mukaan se palaa toimituksen jälkeen lastattuna (tuontiliikenne) Mäntyluotoon purkamista ja seuraavaa lastausta (vientiliikenne) varten. Yleisesti kuljetetun tavaran tyyppi riippuu lähialueiden teollisuudesta, mistä johtuu, että Mäntyluodon kautta vietävä tavara on usein metalli- tai kemianteollisuutta. Oy Hacklin Seatrans Ltd vastaa viennin konttitavaran toimituksesta, kun tavara on bookattu ja toimitettu satamaan. (Operaattori henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.)

9.3.1 Laivatilan varausprosessin (bookkauksen) eteneminen

Seuraavalla sivulla olevassa kuviossa (Liite 1) kuvataan bookausprosessin kulkua, joka toimii käynnistävänä tekijänä viennin konttiliikenteen lastaus- ja purkuprosessille.



Kuvio 9. Bookkarin (tieto lastitilan varauksesta) kulku (Liite 1).

Bookkarin kulun prosessi lähtee siten liikkeelle, että feeder-varustamo (Seatrans) avaa matkan Hero-järjestelmään, perustuen feeder-laivan (Klenodenin) matkan rotaatioon: koska laiva saapuu ja lähtee lastattuna satamasta. Joka laivalla on olemassa tietty numero, jonka perusteella annetaan matkanumero järjestelmään. Matkan avauksen yhteydessä järjestelmään syötetään matkan vastaavat tiedot, jotka ovat mm. lähtö- ja tulopäivät Mäntyluotoon sekä lähtö- ja tulopäivät Hampurin eri terminaaleihin.

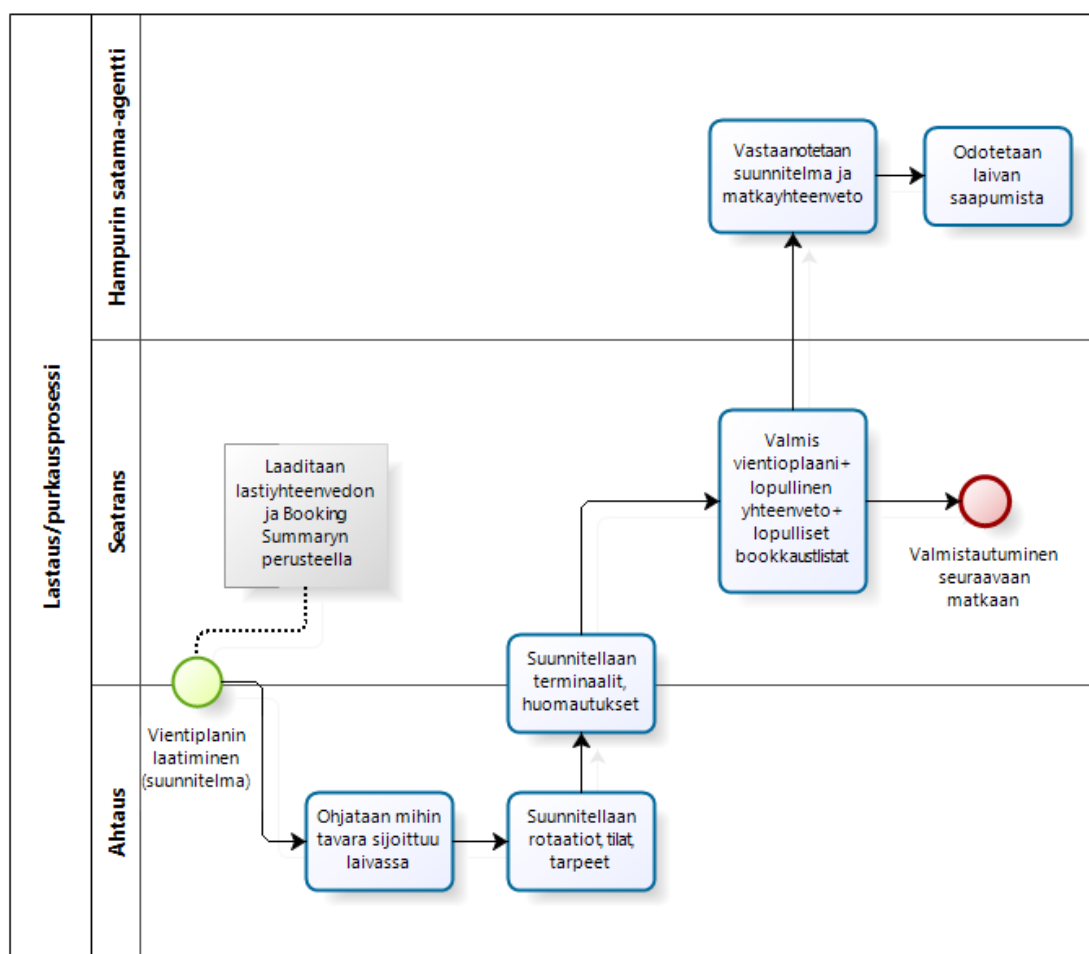
Prosessi etenee siten, että asiakas bookkaa valtamerivarustamolta, joka tilaa kontin feeder-varustamolta (Seatrans) sähköpostitse. Samalla tieto bookkauksesta välittyy Hampurin terminaaliin, joka saa seuraavat tiedot: mihin terminaaliin tavaeraä toimitetaan, tavaeraän tiedot (konttityypit, määrä), valtamerilaivan lähtöpäivän sekä tavaeraän lopullisen määrän eli *destination*.

Kun feeder-varustamo (Seatrans) saa bookkarin (Liite 9), se välitetään tulostettuna vientidokumentointiosastolle, joka luo tavaeraän tarvitsemat dokumentit. Seuraavaksi feeder-varustamo (Seatrans) lisää bookkarin tiedot bookkalistalle (sisältää

bookkarien tiedot), joka toimitetaan täydellisenä Hampurin purkuterminaaliin laivan lähdeTTYä. (Operaattori henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.)

9.3.2 Viennin konttiliikenteen lastaus- ja purkuprosessi

Alla olevassa kuviossa kuvataan viennin konttiliikenteen lastaus- ja purkuprosessin vaihetta ahtauksen, feeder-varustamon ja valtamerisataman agentin näkökulmasta.



Kuvio 10. Viennin konttiliikenteen lastaus/purkuprosessi.

Lastaus- ja purkuprosessi lähtee liikkeelle vientiplanin (suunnitelman) laatimisesta, josta ennen vastasi yksinään *supercargona* toimiva henkilö (varustamon edustaja, joka edustaa lastatun tavaran haltijaa) (Juridinen sanakirja www-sivut. 2012). Nykyään *supercargo* laatii vientiplanin yhdessä feeder-varustamon (Seatransin) kanssa. Vientiplani laaditaan lastiyhteenveton ja bookauslistan (*booking summary*) perus-

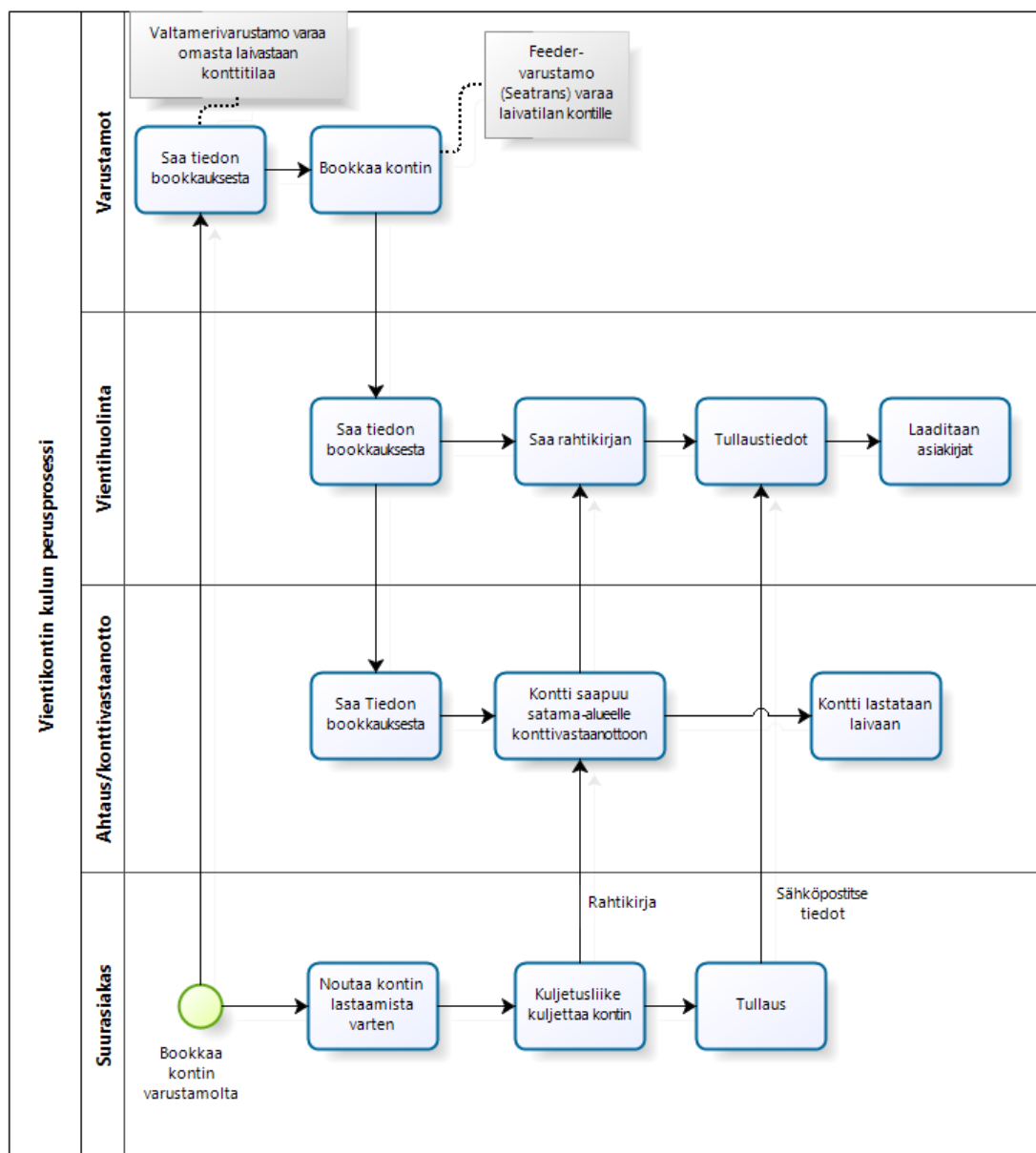
teella, joka määrittää mihin tavara fyysisesti sijoittuu laivassa. Samalla huomioidaan laivan tilat, tavaraerän tarpeet ja muut tiedot, sekä rotaatiot, eli missä järjestyksessä tavaraa lastataan tai puretaan. Kaikki edellä mainitut tekijät on huomioitava, jotta laiva pystyy Hampurissa kulkemaan yhdellä käynnillä per terminaali.

Valmis vientisuunnitelma ja yhteenveto matkasta lopullisine bookkauslistoineen toimitetaan omaan konttoriin satama-agentille Hampuriin, jonka perusteella Hampurissa tiedetään, missä järjestyksessä laiva voidaan purkaa ja mitä muuta huomiota purkuun liittyy. Samalla feeder-varustamo (Seatrans), yhdessä ahtauspuolen kanssa, voi valmistautua seuraavaan matkan tekemällä alustavaa plaania.

Tiedonkulku Hampurin satama-agentin välillä on suhteellisen vähäistä johtuen feeder-laivan säännöllisestä rotaatiosta: tavallisesti feeder-laiva lähtee Mäntyluodosta tiistaisin Hampuriin, josta taas palaa lauantaisin. Tästä toistuvasta käytännöstä johtuen Hampurissa tiedetään laivan aikataulu hyvin. Jokainen matka suunnitellaan yhdessä Hampurin kanssa, mutta mikäli matka sisältää jotakin erikoisuuksia, niistä keskustellaan erikseen. Pääasiassa tiedonkulku Hampurin välillä koskee terminaaleja, eli mihin terminaaliin mikäkin kontti menee ja mitkä tavarat hoidetaan maitse. Feeder-varustamolla on usein kiintiöitä, eli montako konttia viikossa on toimitettava tiettyihin terminaaleihin ja mikäli näitä kiintiöitä ei täytetä, toimitetaan kontti maitse. (Operaattori henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.)

9.3.3 Vientikontin kulun perusprosessi

Seuraavalla sivulla olevassa kuviossa (Liite 2) käsitellään vientikontin kulun prosessiin liittyviä perustekijöitä suurasiakkaan, satamaoperaattorin ja varustamoiden näkökulmasta.



Kuvio 11. Vientikontin kulun perusprosessi (Liite 2).

Vientikontin kulun perusprosessi lähtee liikkeelle siitä, kun suurasiakas bookkaa kontin valtamerivarustamolta, toisin sanoen varaa laivatilaa valtamerilaivasta. Valtamerivarustamo saa tiedon bookkauksesta, jonka jälkeen se bookkaa kontin feeder-varustamolta (Seatrans), joka puolestaan varaa feeder-laivasta laivatilaa kontille bookkauksen perusteella. Tämän jälkeen bookkauksen tiedot välittyvät satamaoperaattorin vientihuolintaan ja ahtaustoimintaan.

Kun suurasiakas on bookannut kontin varustamolta, se noutaa annettua luovutusviitettä vastaan tyhjän kontin tavaran lastaamista varten. Sen jälkeen kun tavara on las-

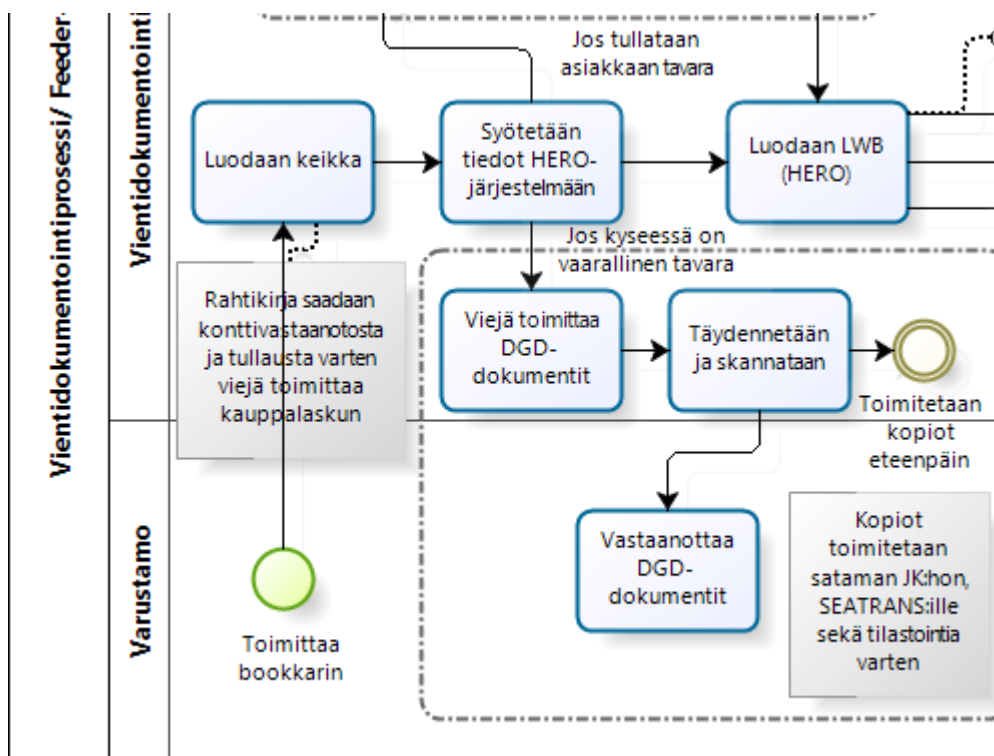
tattu, suurasiakkaan käyttämä kuljetusliike kuljettaa kontin satama-alueelle, jossa satamaoperaattorin konttivastaanotto (Units) vastaanottaa kontin ja kontin mukana kulkevan rahtikirjan. Rahtikirja (Liite 11) toimitetaan konttivastaanoton toimesta vientihuolintaan, jossa vientidokumentointiosasto saa tarvittavat tiedot asiakirjojen luomisen aloittamista varten.

Kontti kuljetetaan sille annetulla viitteellä lastaamista varten laivaan. Konekuskit saavat kontin tiedot järjestelmästä kontin viitteen ja numeron perusteella, joiden avulla voidaan nähdä mihin kontti on kuljetettava ja missä päin satamaa se sijaitsee. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.)

Kun suurasiakas on tullannut tavaraerän, se toimittaa sähköpostitse MRN-numeron ja kontin bruttopainon vientidokumentointiosastolle. Sen jälkeen kun vientidokumentointi-osasto on vastaanottanut tullaustiedot, laaditaan tarvittavat asiakirjat. Tässä vaiheessa tavallisesti suurasiakkaaseen ei enää olla yhteydessä, ja kontti myös kulkee satamassa omaa tahtiaan ilman yhteydenpitoa vientihuolintaan.

9.4 Satamaoperaattorin konttiliikenteen vientidokumentoinnin prosessikuvaus

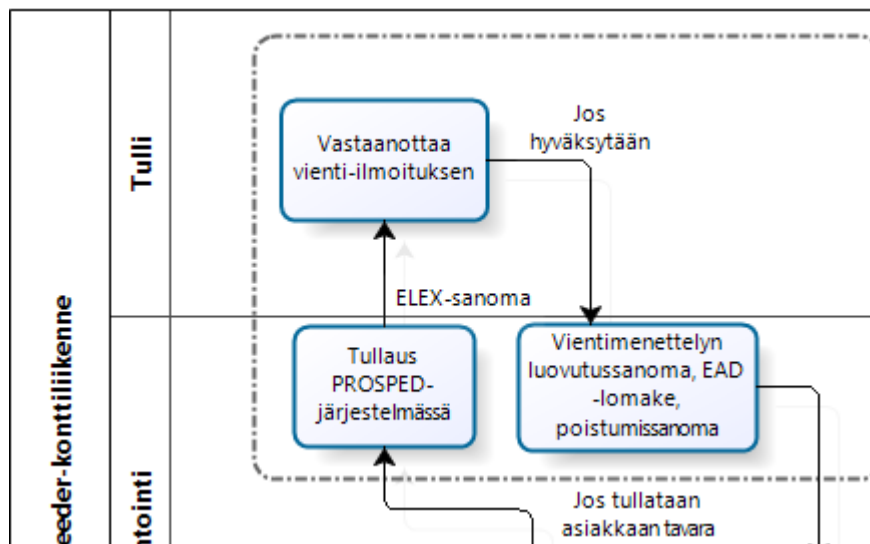
Ennen kuin varsinainen vientidokumentointi-osasto aloittaa keikan kokoamisen, tavaravastaanotto (Units) syöttää Hero-järjestelmään seuraavat tiedot kontin saapues-
sa: kontin numero, sinetti, tavarain paino ja kontin taarapaino. Kun tiedot on syötetty, tavaravastaanotto toimittaa kontin mukana tulleen rahtikirjan vientiosastolle, jossa sen vastaanottaa vientidokumentointi. Vientidokumentointi saa bookkarin (Liite 9) feeder-varustamolta (Seatrans), joka liitetään osaksi keikkaa. (Vientidokumentointi henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.) Seuraavalla sivulla olevassa kuviossa (Liite 5) kuvataan tämä vaihe sekä vaaralliseksi luokiteltujen aineiden dokumentointiprosessi.



Kuvio 12. Vientidokumentointiprosessin ensimmäinen vaihe (Liite 5).

Keikan tiedot syötetään Hero-järjestelmään (Liite 7) sitä mukaa, kun tietoa saadaan. Mikäli kyseessä on IMO:n (Kansainvälinen merenkulkujärjestö) vaaralliseksi luokittelema tavara, viejä toimittaa DGD-dokumentit (Liite 16), jotka vientidokumentoija kopioi, täydentää ja skannaa valtamerivarustamolle toimitettavaksi. Kopiot DGD-dokumenteista toimitetaan myös feeder-varustamolle (Seatrans), sataman järjestelykeskukseen (JK) sekä tilastointia varten. (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.)

Tavaran pitää olla tullattu ennen kuin tavara poistuu maasta. Mikäli asiakas haluaa, että satamaoperaattori hoitaa tavaran tullauksen, viejä toimittaa kauppалaskun tai -laskut vientidokumentoijalle (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012). Seuraavalla sivulla olevassa kuviossa (Liite 5) kuvataan tullausprosessi.



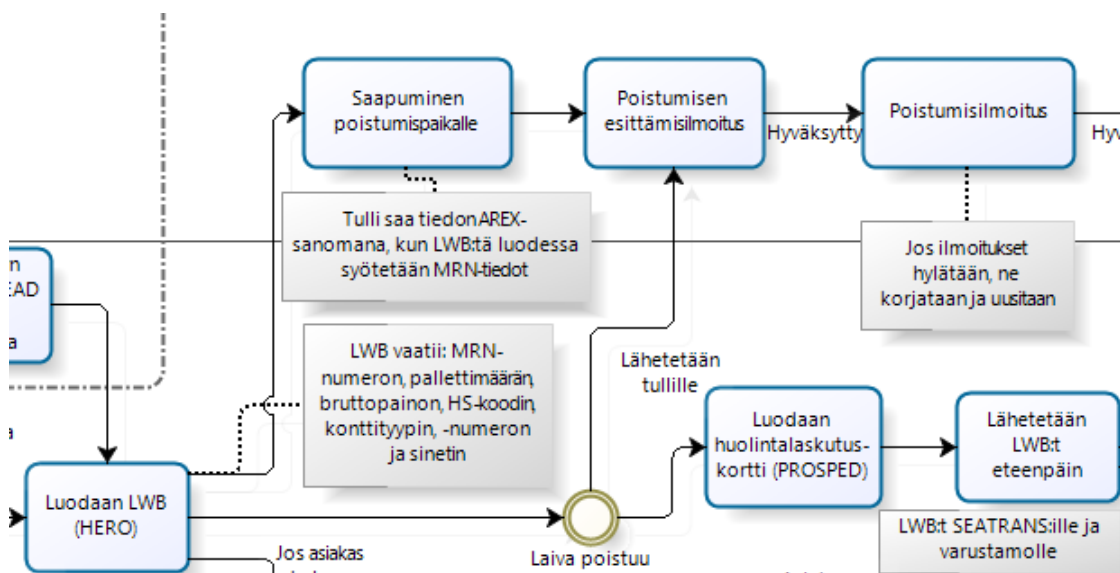
Kuvio 13. Tullausprosessi (Liite 5).

Vientidokumentointia tekee tullauksen Prosped-järjestelmässä (Liite 8), johon osa tiedoista siirretään Hero-järjestelmästä (Liite 7). Vientitullaukseen syötetään seuraavia tietoja:

- viejän tiedot VAT-numeroineen
- onko viejä rekisteröitynyt tullin asiakkaaksi vai toimiiko satamaoperaattori välillisenä edustajana
- vastaanottajan tiedot
- tavarán sijainti- ja poistumispaikka
- määrämaa
- vientimenettelykoodi
- liiketoimenlaji
- tavarán tullinimikkeen, painon, kollimäärán ja lajin
- vientiarvon
- toimituslausekkeen ja sen mukaiset vähennys- tai lisäyserät
- kontin numeron sekä TARIC-säännösten mukaiset erityismerkinnät
- jos tavara on ollut sisäisessä jalostuksessa, ilmoitetaan vienti-ilmoituksessa:
 - tuontiin liittyvät edeltävät asiakirjat sekä asianmukaiset muut koodit

Vienti-ilmoitus lähetetään Elex-sanomapyyntönä tullin sähköiseen tullauskeskukseen, josta saadaan Prosped-järjestelmään vientimenettelyn luovutussanomán, EAD-lomakkeen (Liite 15) sekä poistumissanomán. Mikáli vienti-ilmoitusta ei hyväksytá,

tulli ilmoittaa virheelliset tiedot, jonka jälkeen ne korjataan ja vienti-ilmoitus lähetetään uudelleen. (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.) Tullauksesta saadaan MRN-numero, jota vientidokumentoija tarvitsee LWB:n (Liite 18) luomiseen. Alla olevassa kuviossa (Liite 5) kuvataan vientidokumentoinnin seuraavaa vaihetta.



Kuvio 14. Vientidokumentointiprosessin toinen vaihe (Liite 5).

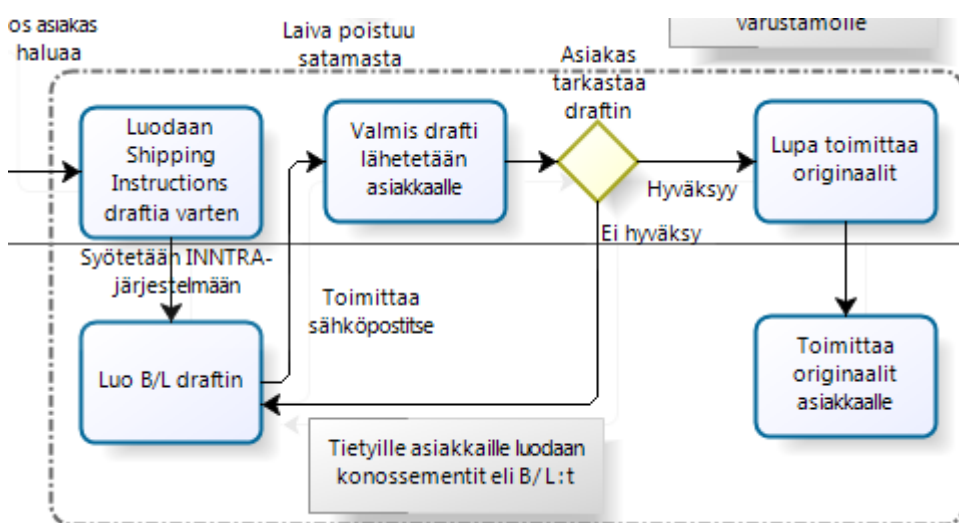
Jos viejä on itse tullannut tavaran, MRN-numero tai kopio saateasiakirjasta toimitetaan sähköpostitse satamaoperaattorille. Jos viejän saateasiamies on hoitanut kontin tullauksen, saadaan MRN-numero usein terminaali-ilmoituksen yhteydessä sähköpostilla. Tullauksesta saatu MRN-numero syötetään Hero-järjestelmään LWB:n laajituksen yhteydessä, josta tullille lähtee ensimmäinen tieto Arex-sanomana: saapuminen poistumispaikalle.

Kun kaikille konteille on syötetty Arex-järjestelmään MRN-numerot, vientidokumentoija lähettää laivan lähdön jälkeen tullille muut Arex sanomat, jotka ovat poistumisen esittämisilmoitus sekä poistumisilmoitus. Mikäli tulli ei hyväksy ilmoitusta, niihin tehdään saadun virhesanomien mukaiset muutokset ja ne uusitaan.

LWB:n luomisen jälkeen luodaan keikoille huolintalaskutuskortti (Liite 17) Prosped-järjestelmässä, joka tulostetaan laskutusta varten. LWB:t lähetetään valtamerivarustamoille sähköpostitse mahdollisimman pian laivan lähdön jälkeen, mutta jotkut val-

tamerivarustamat pyytävät niitä joskus jo lastauspäivänä. Tämä on vahvistus siitä, että kontti on lastattu laivaan.

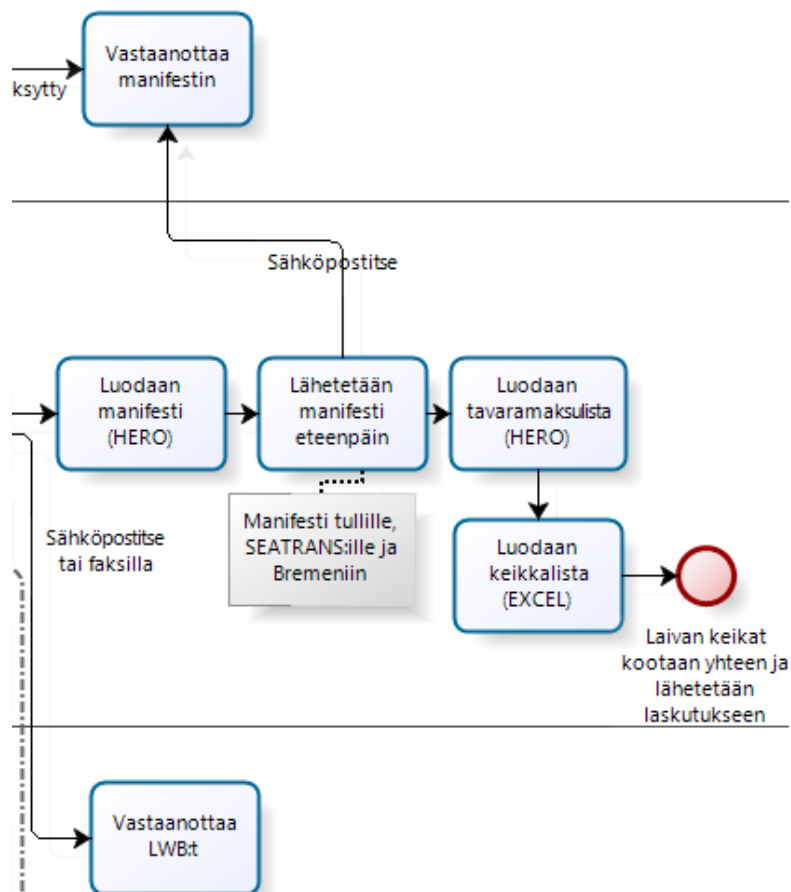
Tarvittaessa, riippuen siitä miten on viejän kanssa sovittu, satamaoperaattori antaa valtamerivarustamolle B/L-ohjeen (Liite 13), joka luodaan viejän ohjeiden perusteella. Alla olevassa kuvassa kuvataan konossementtien eli B/L:ien laatimisprosessia (Liite 5).



Kuvio 15. B/L:n laatimisprosessi (Liite 5).

B/L-ohje eli Shipping Instructions (Liite 13) syötetään valtamerivarustamolle INNTRA-järjestelmään, jonka perusteella varustamo luo draftin B/L:stä (Liite 14) ja toimittaa sen sähköpostitse valmiina vientidokumentoijalle, joka välittää sen tarkastettavaksi viejälle. Viejä tarkistaa draftin ja joko hyväksyy sen tai pyytää tarvittavat muutokset, jotka vientidokumentoija välittää varustamolle. Hyväksytystä draftista varustamo luo B/L:n (originaalit ja copyt), joka toimitetaan viejälle tai joskus tilanteen vaatiessa satamaoperaattorille odottamaan, kunnes viejä on maksanut huolintalaskun. (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.)

Seuraavalla sivulla olevassa kuviossa (Liite 5) kuvataan vientidokumentointiprosessin viimeinen vaihe:



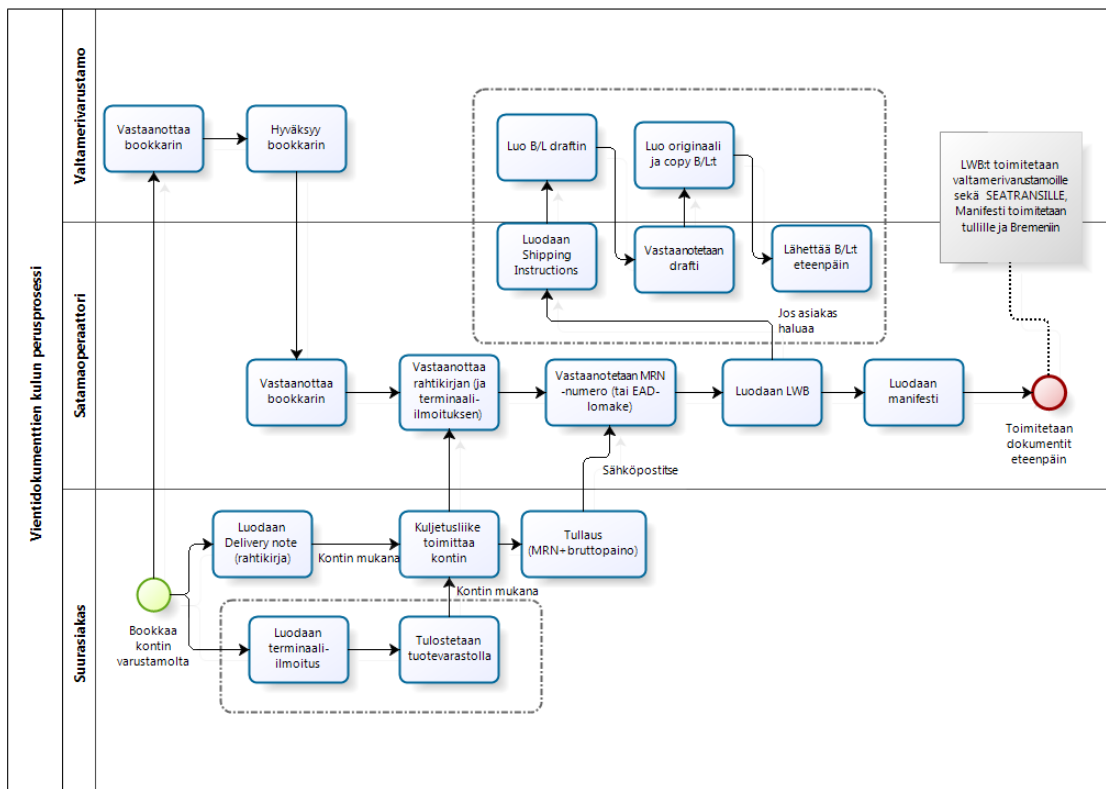
Kuvio 16. Vientidokumentointiprosessin viimeinen vaihe (Liite 5).

Kun LWB:t on toimitettu sähköisesti valtamerivarustamoille, tulostetaan LWB:t ja toimitetaan feeder-varustamolle (Seatransille) valmiin manifestin yhteydessä. Tämä tehdään mahdollisimman pian laivan lähdön jälkeen. Manifesti lähetetään sähköpostitse tullille ja ja D.Oltmann Logistik GmbH & Co. KG:lle Bremeniin, jolta Oy Hacklin Ltd on ostanut palvelun Saksan tullia varten konttien vastaanottamiseksi Saksaan ja ATB-viitteiden luomiseksi niille konteille, jotka lähtevät Saksasta kolmansiin maihin.

Syötetyistä keikoista luodaan tavaramaksulista Hero-järjestelmästä, joka tulostetaan laskutusta varten. Tavaramaksun hinta muodostuu LWB:n teon yhteydessä syötetyistä tullinimikkeistä, josta määräytyy Porin satamalaitokselle maksettava määrä. Viimeiseksi kopioidaan Prosped-järjestelmän tietojen perusteella Excel-taulukoon keikkalista, joka toimitetaan koottujen keikkojen yhteydessä laskutusosastolle.

9.5 Vientidokumenttien kulun perusprosessikuvaus

Satamaoperaattorin vientidokumentointi käsittelee useita dokumentteja riippuen tilanteista, sovitusta ja erilaisista poikkeuksista. Alla olevassa kuviossa (Liite 6) kuvataan vientidokumenttien kulun perusprosessi suurasiakkaan, satamaoperaattorin ja valtamerivarustamon välillä.



Kuvio 17. Vientidokumenttien kulun perusprosessi (Liite 6).

Vientidokumenttien tiedonkulku lähtee liikkeelle siitä, kun suurasiakas bookkaa kontin valtamerivarustamolta, joka hyväksyy ja toimittaa bookkarin satamaoperaattorin feeder-varustamolle (Seatrans), joka puolestaan välittää bookkarin (Liite 9) vientiosastolle. Suurasiakas laatii omassa järjestelmässään rahtikirjan (*delivery note*), jonka kuljetusliike toimittaa kontin mukana satamaan (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012). Satamaoperaattorin konttivastaanotto (Units) vastaanottaa rahtikirjan (Liite 10) ja välittää sen vientiosastolle, jossa vientidokumentointi liittyy sen keikkaan.

Suurasiakas toimittaa tietyille satamaoperaattoreille yleisen käytännön mukaisesti kontin yhteydessä terminaali-ilmoituksen (Liite 12). Terminaali-ilmoitusta ei voi tulostaa suoraan järjestelmästä vaan sitä varten on täytettävä valmis pohja (noudetaan esimerkiksi satamaoperaattorin kotisivuilta), joka täytetään oikeilla numeroilla (mm. viitteet, laivan tiedot ja destinaatio). Esitäytetty terminaali-ilmoitus tulostetaan tuotevarastolle, jossa siihen lisätään sinetin ja kontin tiedot heti, kun ne saadaan. (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012.)

Kun kontti on saatu lastattua ja lähetetty kuljetusliikkeen mukana satamaoperaattorille, suurasiakas hoitaa tullauksen ja lähettää sähköpostitse satamaoperaattorille MRN-numeron (kopioidaan järjestelmästä) ja kontin bruttopainon (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012). Muussa tapauksessa viejä toimittaa satamaoperaattorille kopion saateasiakirjasta (EAD-lomake), josta vientidokumentoija saa tarvittavat tiedot. Jos viejän asiamies on hoitanut tullauksen, tarvittavat tiedot saadaan jo terminaali-ilmoituksessa. (Vientidokumentoija henkilökohtainen tiedonanto 3.10.2012.)

Toimitettujen dokumenttien perusteella (mm. terminaali-ilmoitus, EAD-lomake, rahetikirja, bookkari, sähköpostiviestintä) vientidokumentoija luo LWB-dokumentin (Liite 18) ja kun kaikki keikat on luotu, luodaan manifesti Hero-järjestelmästä ja tulostetaan toimitettavaksi yhdessä valmiiden LWB:iden kanssa feeder-varustamolle (Seatransille). LWB:t ja manifesti toimitetaan sähköpostitse eteenpäin: manifesti tullille ja Bremeniin, LWB:t valtamerivarustamoille.

Tietyissä tapauksissa, jos viejän kanssa on niin sovittu, satamaoperaattori luo laivausohjeet (Liite 13) INTTRA-järjestelmässä, jonka perusteella valtamerivarustamo luo draftin B/L:stä (Liite 14). Kun drafti on hyväksytty valtamerivarustamo luo draftin pohjalta B/L originaalin ja copyt sovitun mukaan. Nämä asiakirjat toimitetaan joko asiakkaalle tai satamaoperaattorille sopimuksen mukaan.

Muita satamaoperaattorin käsittelemiä dokumentteja, joita ei kuvata tässä perusprosessissa, ovat vaarallisten aineiden dokumentit (Dangerous Goods Declaration, Liite 16), kauppalasku, luovutus- ja poistumispäätös (kun tullataan viejän puolesta), huolintalaskutuskortti (laskutusta varten, Liite 17), tavaramaksulista (satamalaitokselle

maksettava määrä), keikkalista (toimitetaan laskutusosastolle) sekä analyysitodistus (todistus oikein käsitellystä pakkausmateriaalista tiettyihin maihin toimitettaessa).

10 KEHITYSEHDOTUKSET

10.1 Käytännön kehitysehdotuksia

Tutkimuksessa kävi ilmi, että satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välisessä vientihuolinnassa suurasiakkaan puolella yleisesti ollaan tyytyväisiä toimintaprosessien toimintaan ja vallitseviin käytäntöihin. Toimintaan on muodostunut rutiini, jota ei mielellään tahdota muuttaa, mutta toisaalta suurasiakas myös tiedostaa kehitettäviä kohteita. Esimerkiksi satamaoperaattorille toimitettavan rahtikirjan (*delivery note*, Liite 10) ja kontitustapauksissa toimitettavien lastausohjeiden (*loading instructions*) kulkeminen kontin mukana tulisi tähdentää kuljetusliikkeelle siten, että konttia ei kuljetettaisi ilman näitä dokumentteja (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012). Yksi vaihtoehto myös olisi, että erityisesti rahtikirja skannattaisiin ja toimitettaisiin sähköisesti satamaoperaattorin vientidokumentoinnille esimerkiksi heti, kun kontti kuljetettu tai MRN-numeron toimittamisen yhteydessä. Tällöin varmistettaisiin rahtikirjan saapuminen ajoissa vientidokumentointiin.

Satamaoperaattorin toimintojen sisällä rahtikirjan toimittaminen vientidokumentointiosastolle on välillä hidasta ja dokumenttia ei saada ajoissa konttivastaanotosta (Units) LWB:n tekoa varten. Tämä kuitenkin voidaan ratkaista sähköisesti toimitettavalla terminaali-ilmoituksella ja EAD-lomakkeella, joita käydään läpi seuraavissa kappaleissa. Yleisesti vientihuolinnan ongelmakohtia on hidas tiedonkulku talon sisällä ja ulkopuolella, jolla viitataan siihen, että tiedot toimitetaan todella myöhään. Esimerkkitapauksena suurasiakkaan tuotevarasto ilmoittaa varastoinnista ja kontituksesta vastaavalle huolitsijalle aina edeltävänä päivänä seuraavan päivän autolastaukset vai puretaanko varastosta tavaraa tai onko konttilastauksia. Tämä lyhyt varoitusaika aiheuttaa piikkejä toiminnassa siten, että välillä on todella kiireistä, kun taas välillä huolitsijalle ilmoitetaan päivää ennen, että toimituksia seuraavalle päivälle ei ole. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.) Tämä voidaan korjata

vain siten, että suurasiakkaan puolelta pyritään toimittamaan tieto toimituksista niin pian kuin prosessissa on vain mahdollista. Satamaoperaattorin huolitsijan ja suurasiakkaan tuotevarastolla vastaavan henkilön tulisi yhdessä tarkentaa tiedonkulkuun liittyviä epäkohtia, jotta asiaan kehittämiseksi voitaisiin saada tuloksia.

10.2 Terminaali-ilmoitus

Suurasiakkaan kanssa käydyissä haastatteluissa kävi ilmi, että suurasiakas ei tässä tapauksessa ole erityisen halukas toimittamaan terminaali-ilmoitusta (Liite 12) satamaoperaattorille vallitsevien totuttujen käytäntöjen vuoksi. Tästä aiheutuisi suurasiakkaalle hiukan ylimääräistä vaivaa, koska terminaali-ilmoituksen pohja on noudettava satamaoperaattorin kotisivuilta, täydennettävä osaksi ja tulostettava viimeisten tietojen (konttitietojen) syöttöä varten tuotevarastolle. Lisäksi terminaali-ilmoitus on muistettava muiden prosessien ohella liittämään meneväksi kontin mukana. (Shipping supervisor henkilökohtainen tiedonanto 8.11.2012.) Suurasiakkaalla on kuitenkin olemassa vastaava käytäntö eri satamaoperaattoreiden kanssa eli terminaali-ilmoitus toimitetaan joka kerta kontin mukana satamaoperaattorin vaatimuksesta.

Vientihuolinta Oy Hacklin Ltd:llä haluaisi, että terminaali-ilmoitus toimitettaisiin aina kontin yhteydessä, koska siitä saatavien tietojen avulla kokonaisprosessia voitaisiin nopeuttaa. (Vientihuolitsija henkilökohtainen tiedonanto 2.10.2012.) Terminaali-ilmoitus voitaisiin lisäksi toimittaa sähköisesti monien muiden viejien tapaan vastaavalle huolitsijalle tai operaattorille. Vallitseva käytäntö kuitenkin tiedostetaan, eikä terminaali-ilmoituksen toimittamista satamaoperaattorille vielä toistaiseksi ole erikseen vaadittu.

Satamaoperaattorin vientidokumentointi ei erikseen hyötyisi terminaali-ilmoituksen toimittamisesta, koska suurasiakkaan terminaali-ilmoitus ei sisältäisi LWB:hen tarvittavaa MRN-numeroa, joten ilmoituksen sisältämät tiedot olisivat osaltaan vastaavat kuin rahtikirjassa. Mikäli rahtikirja toimitettaisiin kuitenkin kontin mukana ajoissa vientidokumentointiin, ei terminaali-ilmoitusta erikseen tarvittaisi.

Yleisesti terminaali-ilmoituksen pois jättämisestä voidaan pitää suurasiakkaalle merkittävänä etuna, sillä sen tekeminen kuitenkin vaatii erityistä ajankäyttöä ja vallitseviin prosesseihin muutosta. Mikäli terminaali-ilmoitus satamaoperaattorilla selkeästi nopeuttaisi vientihuollinnan ja ahtauksen prosessien etenemistä, sitä tulisi suurasiakkaalta kuitenkin vaatia. Satamaoperaattorin vientidokumentointi ei sitä erikseen vaadi.

10.3 EAD-lomake

EAD-lomake (Liite 15) saadaan aina tullauksen yhteydessä ja se sisältää kontin, toimituksen ja MRN- tiedot, joita vientidokumentointi erityisesti tarvitsee laivausdokumenttien luomiseen. Tämän hetken vallitsevan käytännön mukaisesti vientidokumentointi saa suurasiakkaalta vastaavat tiedot kontin mukana toimitettavasta rahtikirjasta sekä sähköpostitse toimitettavasta MRN-numerosta.

Vallitsevan prosessin suurimpana ongelmana on tiedonkulun hitaus, koska esimerkiksi rahtikirjaa ei välttämättä ole toimitettu vientidokumentoinnille siinä vaiheessa, kun MRN on toimitettu sähköpostitse ja LWB-asiakirjaa olisi tarkoitus alkaa tehdä. LWB (Liite 18) vaatii kontin tiedoista erityisesti pallettimäärän ja bruttopainon, joka käy ilmi rahtikirjasta (Liite 10). Kun rahtikirjaa ei ole toimitettu ajoissa, ei myöskään LWB:tä voida luoda, joka tarkoittaa sitä, että vientidokumentoija joutuu sähköpostitse varustamoviitteen tai suurasiakkaan viitteen perusteella kysymään kontin tietoja. Tällöin suurasiakkaalle myös tulee ylimääräistä työtä, koska suurasiakas joutuu etsimään vastaavan toimituksen ja kontin tiedot ja lisäksi toimittamaan ne. Jotta molemmat osapuolet satamaoperaattorin ja suurasiakkaan puolelta säästäisivät työtunteja ja saisivat käytännön yksinkertaistettua, tulisi suurasiakkaan toimittaa tullaamisen jälkeen satamaoperaattorin vientidokumentoinnille EAD-lomake sähköpostitse.

Suurasiakkaan haastattelun mukaan tämä ei varsinaisesti lisäisi työtä tai muuttaisi toimenkuvaa, sillä toistaiseksi järjestelmästä kopioitava ja liitettävä MRN-numero kuitenkin toimitetaan sähköpostitse. Suurasiakas myös toimittaa EAD-lomakkeen tällä hetkellä joillekin tahoille. Näin ollen käytäntöä tulisi muuttaa siten, että järjestelmästä kopioitavan MRN-numeron sijaan liitettäisiin EAD-lomake osana sähköpostiviestiä. Näin vientidokumentointi satamaoperaattorin puolella saisi suoraan tarvit-

tavat tiedot laivausdokumenttien luomiseen, eikä ylimääräistä yhteydenpitoa tarvittaisi. Lisäksi rahtikirjan tärkeys osana suurasiakkaan ja satamaoperaattorin vientidokumentointiprosessia menettäisi merkitystään siten, että sen toimituksesta ajoissa osastolle ei oltaisi enää niin riippuvaisia.

11 YHTEENVETO

Tämä opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Oy Hacklin Ltd:lle ja tutkimuksessa tutkittiin satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välisiä vientihuolinnan prosessia ja tarjottiin kehitysehdotusta vientihuolinnan osa-alueen kehittämiseksi. Suurasiakkaalla tarkoitettiin asiakasta, jolla on jatkuvaa suuren volyymin tavaravirtaa satamaoperaattorin välillä.

Tutkimukselle esitettiin tutkimustavoitteet, jotka täyttyivät aikataulun mukaisesti vastaten taustatietoon ja tutkimustuloksiin työn edetessä. Työ jaettiin kahteen osa-alueeseen: teoria- ja empiiriseen osuuteen. Teoriaosuus keskittyi satamaoperaattoritoimintoihin satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välisten vastuiden ja velvollisuuksien kuvaamiseen, yleisen vientiprosessin selvittämiseen, viennin konttiliikenteeseen sekä vientidokumentaatioon. Nämä osa-alueet pyrittiin kuvaamaan johdonmukaisesti järjestyksessä valmistamaan lukijaa työn empiiriseen osaan. Teoriaosuuden osa-alueet vastasivat osaltaan seuraaviin tutkimustavoitteisiin:

Mitä vastuita ja velvollisuuksia on satamaoperaattorilla ja suurasiakkaalla?

Mitä palveluja satamaoperaattori tarjoaa ja miten viennin konttiliikenne hoidetaan?

Mitä dokumentteja Oy Hacklin Ltd tarvitsee asiakkailtaan, kun kyse on viennin konttiliikenteestä?

Empiiristä osaa varten suoritettiin teemahaastatteluja, joissa haastateltiin Oy Hacklin Ltd:n avainhenkilöstöä sekä suurasiakkaan vastaavaa henkilöä. Haastattelujen ja tämän opinnäytetyön tekijän aiemman työkokemuksen ja havainnointien perusteella tehtiin teoriaosuuteen pohjaten prosessikuvaukset seuraavista osa-alueista: suurasi-

akkaan toimitusprosessi, satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välinen kontitusprosessi, satamaoperaattorin viennin konttiliikenteen perusprosessi, satamaoperaattorin konttiliikenteen vientidokumentoinnin prosessi sekä vientidokumenttien kulun perusprosessi. Nämä prosessit havainnollistettiin graafisin kuvauksin, joiden toivottiin helpottavan toimeksiantajan ja lukijan ymmärrystä prosesseista. Empiirisen osan tarkoituksena oli täydentää edellisiä teoriaosaan liittyviä tutkimustavoitteita sekä vastata lisäksi seuraaviin tutkimustavoitteisiin:

Mitä vientihuolinnan prosesseja liittyy suurasiakkaan tavaran toimittamiseen erilaisissa toimintamalleissa?

Miten prosessit eroavat, kun suurasiakas toimittaa tavaran omasta varastostaan tai tavara toimitetaan satamaoperaattorin varastosta?

Miten suurasiakas hoitaa käsiteltäviä prosesseja?

Kuinka prosesseja voidaan kehittää?

Nämä edelliset tutkimustavoitteet keskittyivät satamaoperaattorin ja suurasiakkaan väliseen vientihuolintaan esimerkiksi kuvaamalla suurasiakkaan toimitusprosessia, viennin konttiliikenteen perusprosessia sekä kontitusprosessia molempien osapuolten välillä. Suurasiakkaan toimitusprosessissa kuvattiin tavaran lastausta suurasiakkaan omasta varastosta, kun taas esimerkiksi kontitusprosessin kuvauksessa suurasiakkaan tavara otettiin satamaoperaattorin varastosta.

Työn lopussa kehitysehdotuksessa ratkaistiin vientidokumentoinnin ongelma, joka perustui hitaaseen ja epäsäännölliseen tiedonkulkuun suurasiakkaan ja satamaoperaattorin sekä satamaoperaattorin sisäisten prosessien välillä. Ongelman ratkaisuksi ehdotettiin suurasiakkaan toimitettavaksi lomaketta (EAD-lomake), joka toimitettaisiin satamaoperaattorille minimaalisella muutoksella vanhaan toimintamalliin verraten. Haastattelun perusteella tämä kehitysehdotus hyväksyttiin myös suurasiakkaan puolella. Kehitysehdotus tarjoaa molemmille osapuolille ajan säästöä sekä varmempaa toimintaa vientidokumentoinnin osalta.

Yleisesti tämä opinnäytetyö tarjosi lukemattomia mahdollisuuksia erilaisille muille töille ja antoi tekijälle hyvän laajan näkökulman satamaoperaattorin ja suurasiakkaan välisistä prosesseista sekä tavan kehittää ja kuvata niitä. Keskittyen pelkästään toisen osapuolen prosesseihin, pystyttäisiin tekemään monta erilaista tutkimusta. Jopa osa-

puolten tietyt osa-alueet, esimerkiksi satamaoperaattorin tiettyjen vientidokumenttien kulku tai suurasiakkaan tuotevaraston toiminta, tuontikäytännöistä puhumattakaan, tarjoaisivat monelle mahdollisuuksia erilaisten tarkempien tutkimusten tekemiseen.

Nykyään satamaoperaattorin on kyettävä tarjoamaan erilaisia ja monimuotoisempia palveluita vastatakseen alan kilpailuun sekä heikentyneeseen kansainväliseen taloustilanteeseen. Omien prosessien kuvaaminen helpottaa hahmottamaan ja tekemään tarvittavia tai mahdollisia muutoksia omiin toimintoihin, jotta toiminta olisi kustannuksellisesti tehokkaampaa sekä yksinkertaisempaa ja suoraviivaisempaa monimutkaisten käytäntöjen sijaan. Näin satamaoperaattorin omat ja sen asiakkaiden yhteiset toiminnot voitaisiin saada molempia osapuolia tyydyttävämmäksi niin henkilöstö- kuin asiakastasolla.

Tällä opinnäytetyöllä luotiin pohja suurasiakkaan välisen vientidokumentoinnin ja siihen liittyvän toiminnan osa-alueen kehittämiseen tarjoamalla molempia osapuolia hyödyttävä ratkaisuehdotus, joka toivottavasti parantaa kustannustehokkuutta sekä satamaoperaattorin ja suurasiakkaan henkilöstön tyytyväisyyttä toimintaan.

LÄHTEET

- Arex: tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä. Helsinki: Tulli. Arex-kuvaus. Viitattu 4.10.2012. http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/AREX_asiakasohjeet/asiakasohjeet/Arex_kuvaus.pdf
- Bureau International des Containers et du Transport Intermodal www-sivut. Viitattu 12.10.2012. <http://www.bic-code.org/>
- Digia Oy:n www-sivut. Viitattu 15.10.2012. <http://www.digia.com/fi/>
- Ennekari, R. 1998. Hacklin: sata vuotta satamassa. Pori: Oy Hacklin Ltd.
- Finnsteven kotisivut. Viitattu 4.10.2012. <http://www.finnsteve.fi>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 13. uud. p. Helsinki: Tammi.
- Huolintaliikkeiden Liitto kotisivut. Viitattu 3.9.2012. <http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/index.php>
- Hörkkö, H. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen huolintaliikkeiden liitto.
- International Maritime Organization www-sivut. Viitattu 12.10.2012. <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- Juridinen sanakirja- www-sivut. Viitattu 8.10.2012. <http://www.juridicaldictionary.com/Supercargo.htm>
- Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerus.
- Leanware Oy:n www-sivut. Viitattu 15.10.2012. <http://www.leanware.fi/>
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: vienti ja tuonti. Tampere: AMK-kustannus.
- OPDR Shipping www-sivut. Viitattu 16.10.2012. <http://www.opdr.com/en/about-opdr.html>
- Operaattori. 2012. Oy Hacklin Seatrans Ltd. Pori. Haastattelu 2.10.2012. Haastattelija Jani Tiukka. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.
- Oy Blomberg-Stevedoring Ab www-sivut. Viitattu 17.10.2012. http://www.backman-trummer.fi/In_English/Port_and_Sea/Blomberg_Stevedoring
- Oy Hacklin Ltd:n www-sivut. Viitattu 30.8.2012. <http://www.hacklin.fi/>

Oy Rauma Stevedoring Ltd:n www-sivut. Viitattu 17.10.2012.
<http://www.raumastevedoring.fi/fi/index.shtml>

Porin sataman www-sivut. Viitattu 30.8.2012. <http://www.portofpori.fi/>

Raatikainen K. 2009. Vientiprosessiopas: Tarjouspyynnöstä tavarantoimitukseen. Finpro. Viitattu 26.9.2012. <http://www.finpro.fi/>

Satamaoperaattorit RY:n www-sivut. Viitattu 30.8.2012.
<http://www.satamaoperaattorit.fi/>

Shipping supervisor. 2012. Oy Hacklin Ltd:n asiakasyritys. Pori. Haastattelu 8.11.2012. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

Steveco Oy:n www-sivut. Viitattu 17.10.2012. <http://www.steveco.fi/fi/>

Suomen konttikuljetukset meritse. 2008. Helsinki: Merenkululaitos. Merenkulkulaitoksen julkaisuja 4/2008. Viitattu 16.10.2012.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf5/mkl_2008-4_suomen_konttikuljetukset.pdf

Transport Information Service www-sivut. Viitattu 16.10.2012. http://www.tis-gdv.de/tis_e/inhalt.html

Tullin www-sivut. Viitattu 30.8.2012. <http://www.tulli.fi/fi/>

Ulkomaan meriliikennetilasto 2011. 2012. Helsinki: Liikennevirasto. Viitattu 16.10.2012. http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lti_2012-05_ulkomaan_meriliikennetilasto_web.pdf

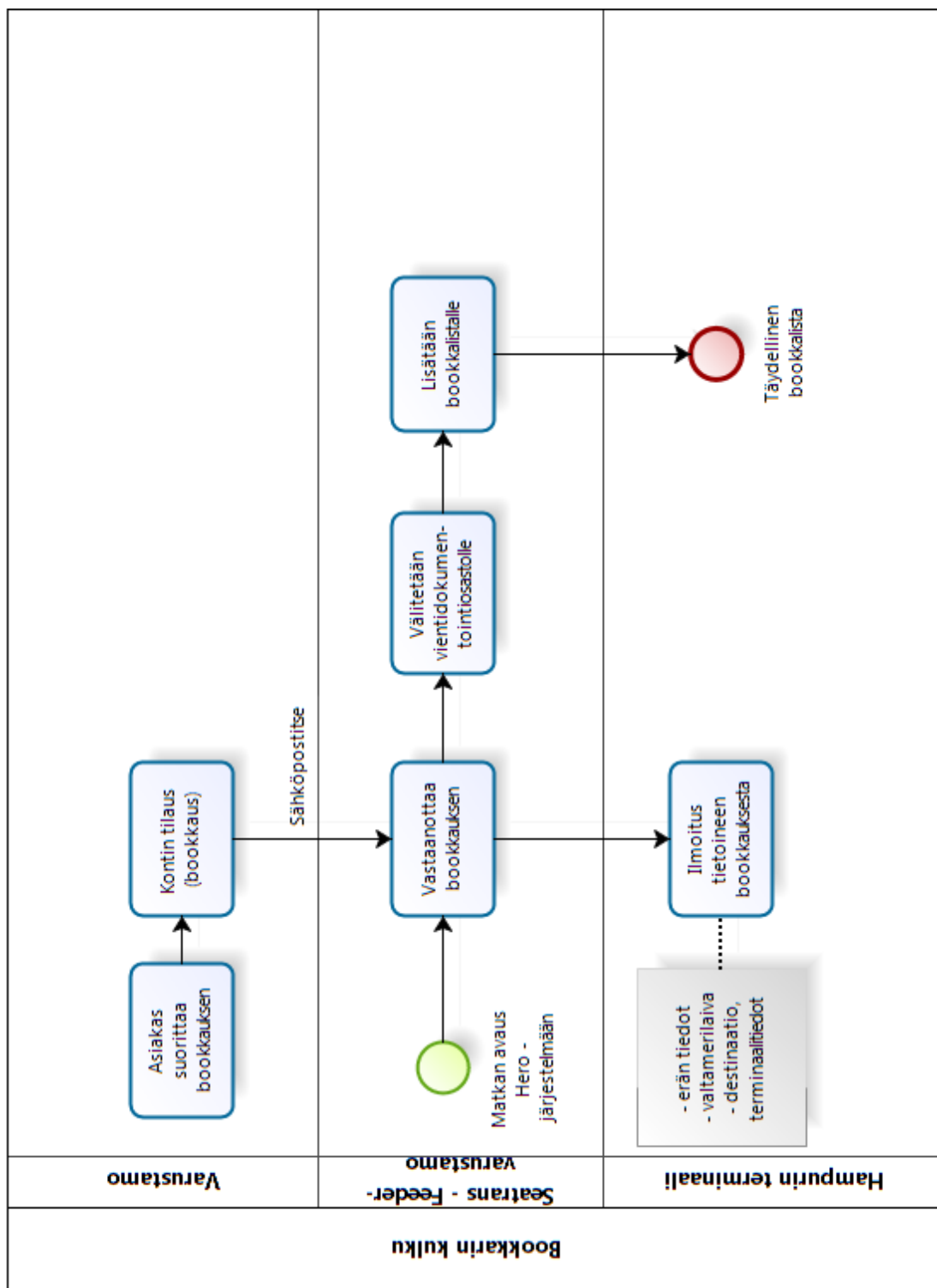
Vientidokumentoija. 2012. Oy Hacklin Ltd. Pori. Haastattelu 3.10.2012. Haastattelijana Jani Tiukka. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

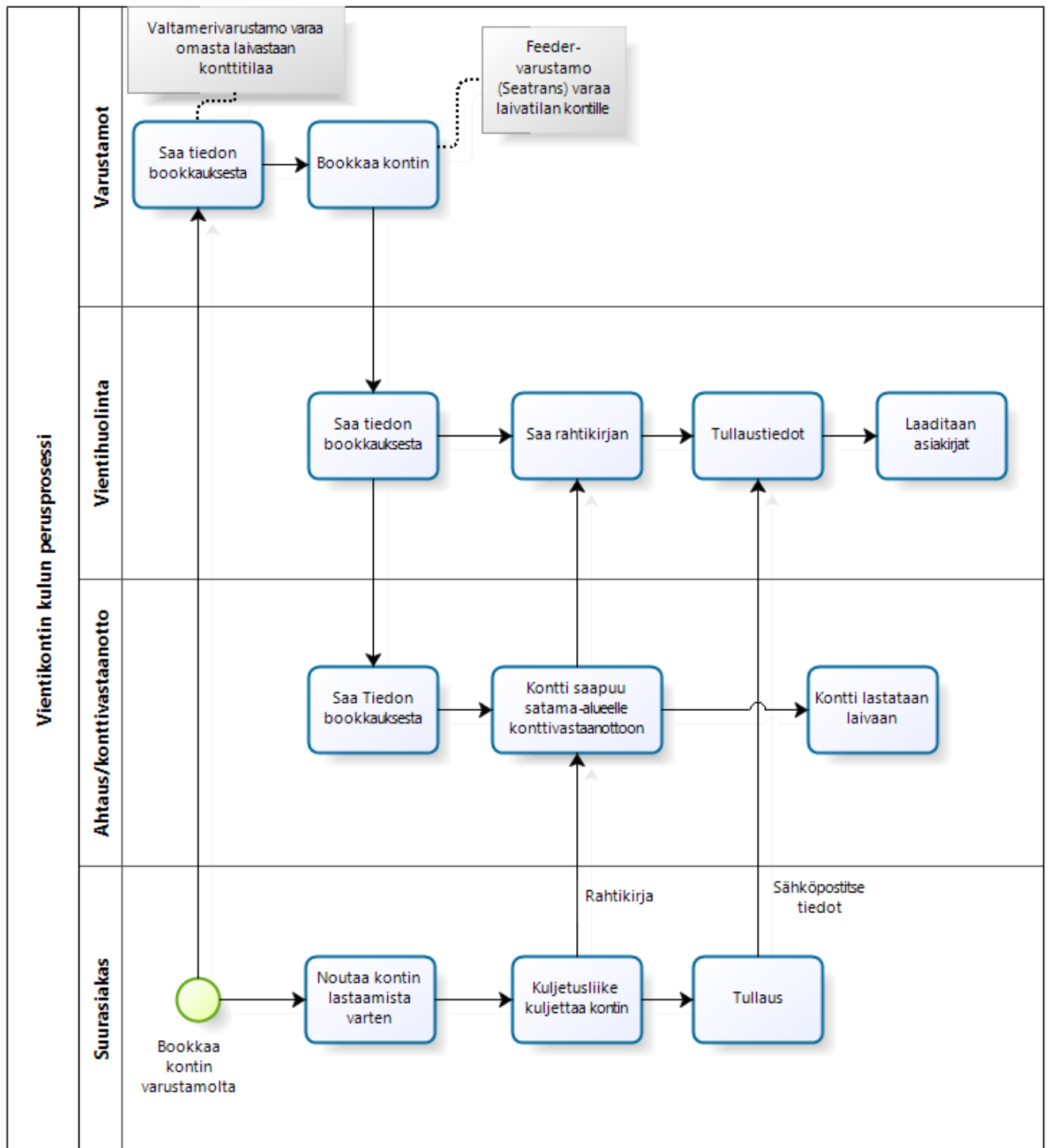
Vientihuolitsija. 2012. Oy Hacklin Ltd. Pori. Haastattelu 2.10.2012. Haastattelijana Jani Tiukka. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

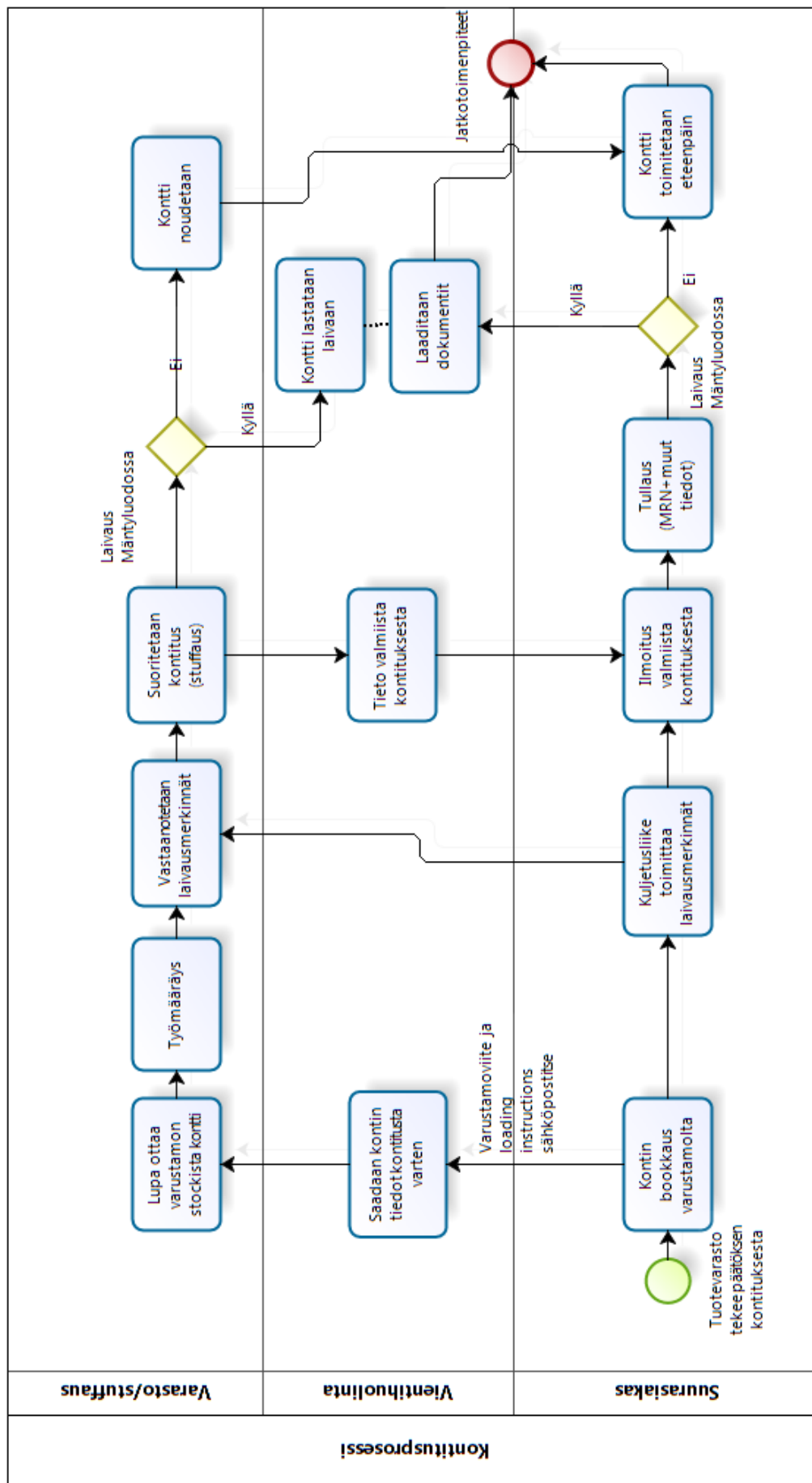
Ylituomi, L. 2012. Foreign Trade Processes: Export process. Luento Satakunnan ammattikorkeakoulun kansainvälisen kaupan koulutusohjelman Movement of Goods- kurssilla 19.1.2012.

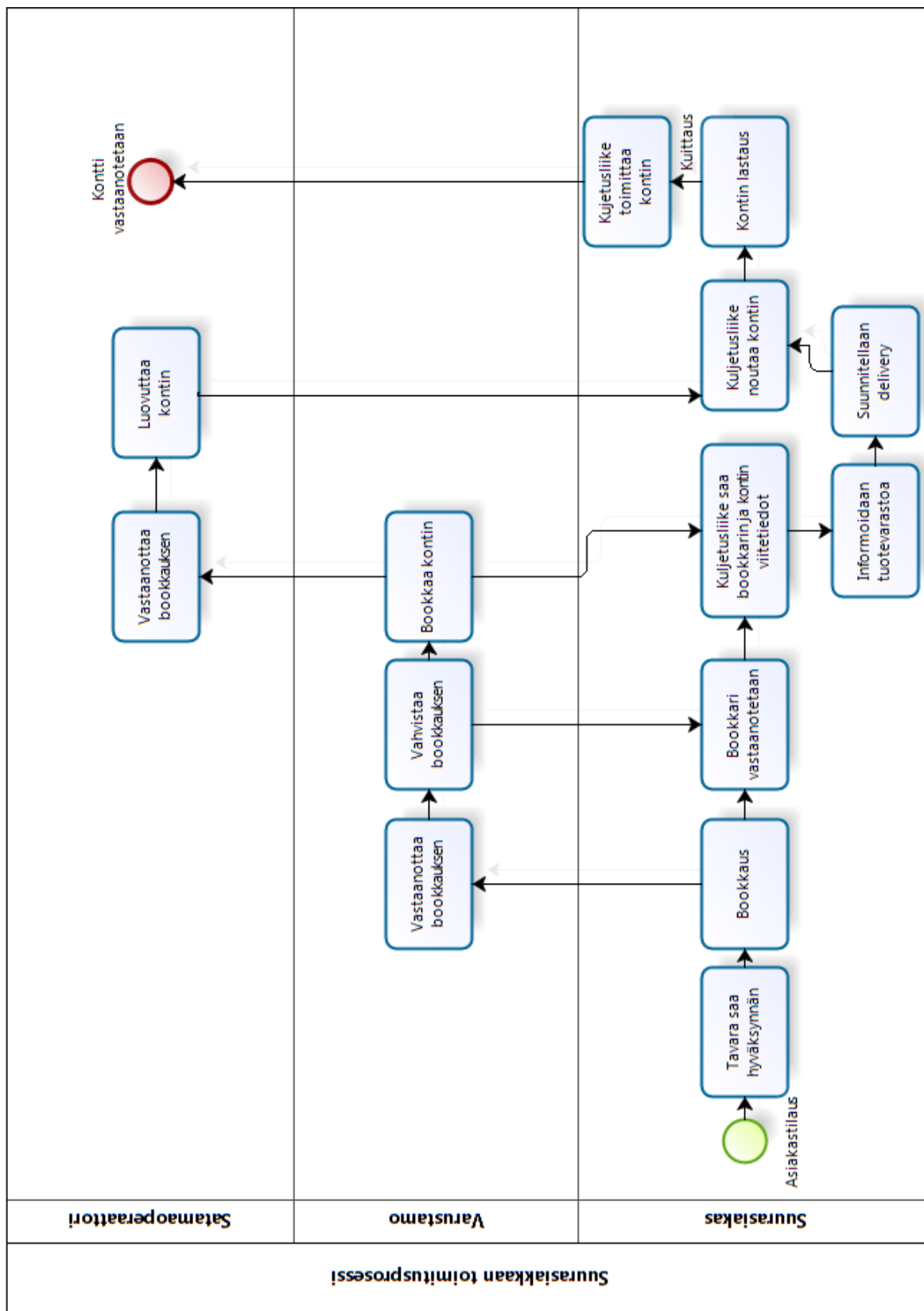
LIITELUETTELO

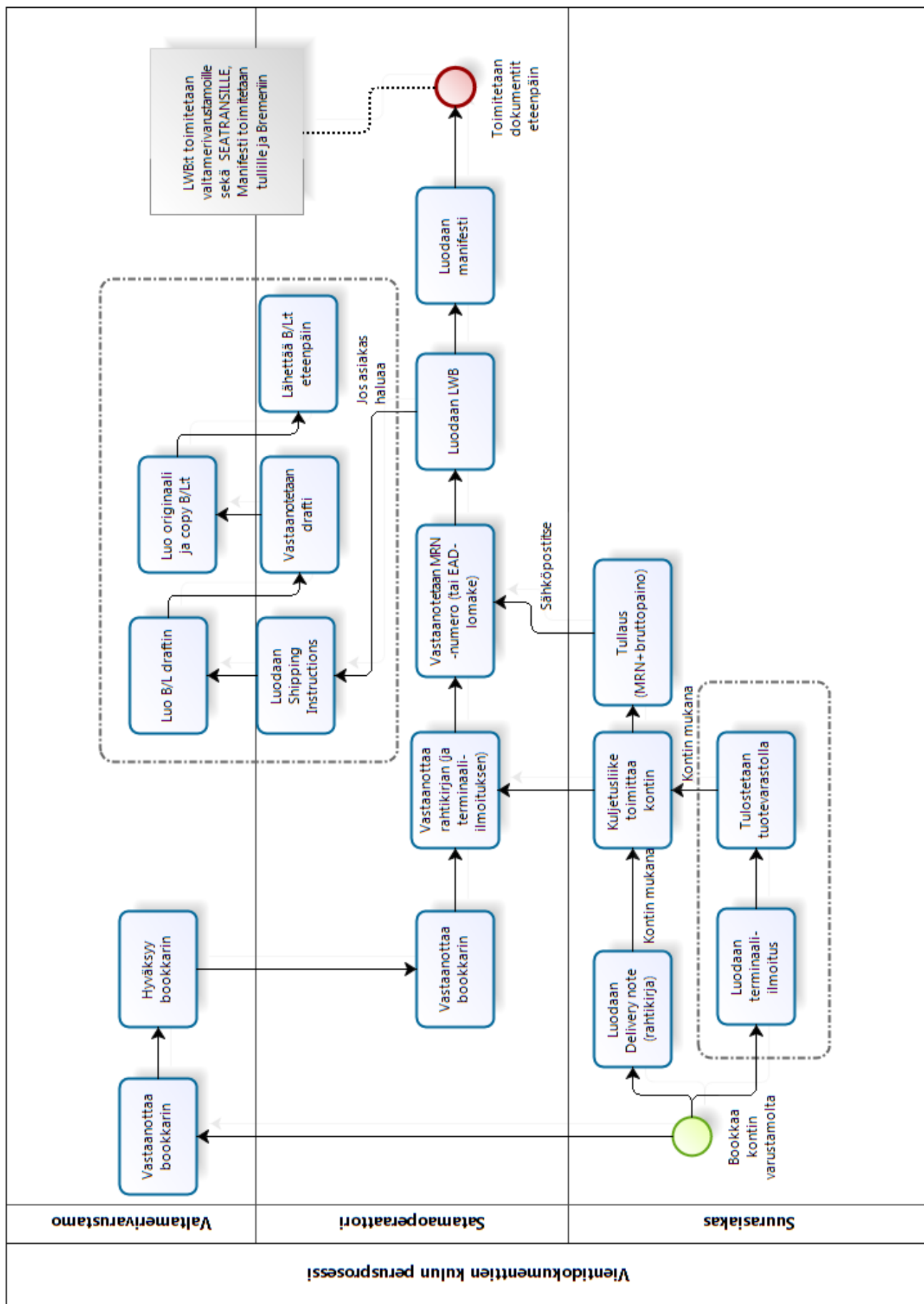
LIITE 1	Bookkarin kulku
LIITE 2	Vientikontin kulun perusprosessi
LIITE 3	Kontitusprosessi
LIITE 4	Suurasiakkaan toimitusprosessi
LIITE 5	Vientidokumentointiprosessi
LIITE 6	Vientidokumenttien kulun perusprosessi
LIITE 7	Hero (sisältörivin tiedot)
LIITE 8	ProSped (tullauksen osapuolet)
LIITE 9	Bookkari-dokumentti (kaksi eri valtamerivarustamo)
LIITE 10	Delivery note
LIITE 11	Rahtikirja (CMR)
LIITE 12	Terminaali-ilmoitus
LIITE 13	Shipping instructions (sivut 1-2)
LIITE 14	B/L draft (sivut 2-3)
LIITE 15	EAD-lomake
LIITE 16	DGD-dokumentti
LIITE 17	Huolintalaskutuskortti
LIITE 18	LWB (sivut 1-2)
LIITE 19	Teemahaastattelurunko (suurasiakas)
LIITE 20	Teemahaastattelurunko (vientihuolinta, Oy Hacklin Ltd)
LIITE 21	Teemahaastattelurunko (Oy Hacklin Seatrans Ltd)
LIITE 22	Teemahaastattelurunko (vientidokumentointi, Oy Hacklin Ltd)











htaus Asetukset

Leanware/

utusviite Hacklinin oma viite Feeder-viite Hero-keikka ProSped-huol.keikka Luo

5 4245

nan käsittely

Rivien kokonaisnettopaino 19084

Valtamerilaiva Nimi / ID Mol Creation

Matka/Callsign 030e47

Määränpää Busan ETEL

Lähtö/Closing/Saap. 26.11.2

Määrä	Sisällön kuvaus
1	Nickel sulphate

Sisältöriivin tiedot

MRN-tiedot

MRN 12FI000000834971E8

Tavaraerän järj.no

Tila (vient): Poistunut

Selite:

MRN:n lähde: Oma huolinta

Välitön poistuminen

Vitteen tyyppi Suomen MRN Muu viite

Tavaratiedot

Kollien lkm * 23

Yhteispaino (kg) * 19084

Keskipaino (kg) 734

Yhteistilavuus (m³)

Keskitilavuus (m³) 0

Tavararyhmä AREX

Tavaratyyppi Arex-tavara

Tavaran kuvaus Nickel sulphate

Tullinimike 2833 Sulfaatit; alunat; perokso-

Pakkauslaji PX Kuomalava

Merkit ja numerot 93421519

Tullistatus N

IMO-tiedot

Bruttopaino 19084

Nettopaino 18200

UN(DG)-numero 3077 ENVIRONMENTALLY H.

IMO-luokka 9

PG III MP Kyllä Ei Flp

EMS F-A General fire sc / S-F Water-soluble

Tallenna Peruuta

Lisää yksikkö

Muokkaa

Poista

Matkan yks.

Tuontihuol.

Varastorivit

Yhteenveto

Rivejä: 1

Yksikkö

CLHU 320367-8

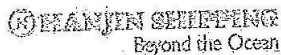
Luo uusi

Muokkaa

Poista

Rivejä: 1

Tullaushaku (Ctrl-2)						
F5 Osapuolet		F6 Perustiedot	F7 Tullausarvo	F8 Tavarat	F9 ELEX loki	F11 Lisätiedot
Lähetys	Tullausviite	MRN numero	Tullaustila			
3002197	3002197	12FI000000841718E0	600	Täyd Lähetyspyyntö	930	Poistumistietosanoma
Tullaustyyppi	L Elex	K EXP	Päivitetty viimeksi		Lähetysshaku	
Tullaustapa	A Täydellinen		21.11.2012 11:01:07		Kirsi Elgfors	
Esitys aika		Poikkeava menet	Vientipäivä	Tulostuspaikka		
Ilmoitus pvm	20.11.2012		20.11.2012	DEFAULT	Default printer	
Lähtettäjä/Viejä			Vastaanottaja			
32648						
.. Oy			L			
Power plants			67, PARK STREET			
PL			2 COLOMBO			
6			SRI LANKA			
Finland			Y-tunnus LK			
Y-tunnus FI			T0001			
Maat		Ilmoitustyyppi		Asiamies		
Läh	Määrä	EX		60000 Hacklin Ltd		
FI	LK			Oy Hacklin Ltd		
Kuljetusmuodot				PL 86223		
Raja	Sisämaa			00021 LASKUTUS		
1	1	<input checked="" type="checkbox"/> Kontti		Maa Y-tunnus Y-tunnus jatko Luonne Edustus		
Sisämaan kulkuneuvo				FI 1468295-4 T0001 Y S		
KLENOTEN V.781 HHN 20.11.2012						
Aktiivinen kulkuneuvo		Kansall				
M96C054		FI				
Tavaranhaltija						
Luonne 7. Viite						
Y 3002197						
Kauppat.luonne Kieli						
11 FI						



3924 / (73)

Booking Confirmation

Issued 12.11.2012

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX OY
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Our ref: 4010231/ 8080
Booking no: HEL201720200

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX PORI
Your ref:
788791

Precarriage from	MÄNTYLUOTO	Feeder	HACKLIN
			20.11.2012
Port of Loading		Date of Loading	B/L no.
HAMBURG / CTT		04.12.2012	HEL201720200
Ocean Vessel		Port of Discharge	Final destination
COSCO PACIFIC	0015E	NANSHA, GUANGDONG	HUANGPU, NEW PORT
CPAC0015E		ETA	ETA
		08.01.2013	12.01.2013

Marks and nos	Description of goods	Weight	Volume
	1 x 20'DC-CONTAINER S.T.C. CHEMICALS, NON-HAZARDOUS	20560	

If the cargo is classified as dangerous (IMO), the IMO regulations must be sent latest 24 hours prior to arrival of container to harbour. Both the container and the cargo must be marked according to IMO regulations. Information about hazardous cargo to be given when the booking is made.

Cargo to be ready for loading 19.11.2012 at 0600 Hrs

Pick up place: PORI TERMINAL Pick up ref: HEL201720200

Container to be delivered to: HACKLIN MANTYLUOTO TERMINAL Delivery ref: 8080

To be paid by:
Container lifts are paid by XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX OY, Ref: 788791

Feeder B/L instructions:

Shipper:
NLS Shipping OY Ltd.
Hämeentie 33
00500 Helsinki

Consignee:
Hanjin Shipping Co., Ltd.
Waalhaven x.x. Number 12
Building Havenstaete 2,
3088 HH Rotterdam
The Netherlands

For transshipment from HAMBURG / CTT to NANSHA, GUANGDONG by COSCO PACIFIC 0015E etd 04-12-2012 Feeder ref: HEL201720200
Equipment is available 7 days before sailing
If picked up earlier, detention costs will occur as per tariff

Freight payable at:
NLS SHIPPING OY LTD
HÄMEENTIE 33
HELSINKI
FI-00500 HELSINKI
Tel: + 358-9-68 03 7240
Fax: + 358-9-62 11 688

Ystävällisin terveisin / Kind regards

NLS Shipping OY Ltd. (NLS) acts as agent only for the carrier for all services within the scope of the relevant bill of lading whether issued or not. When acting as the carrier's agent all services of NLS are provided under the General Conditions of the Finnish Exporters' Association. Services provided outside the scope of the bill of lading are performed as agent for the Shipper and/or Consignee under General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NFA 2007). Under these conditions NLS's liability for loss of, deterioration or damage to goods is limited to the EUR 1,31 per kg and NLS's liability for delay is limited to the amount of the freight, but not exceeding EUR 16,000 per order. In connection with storage, the freight forwarder's total liability for damage is limited to EUR 500,000 for any incident of damage occurred (clause 27). Special attention is directed to the stipulations that claims against the freight forwarder are statute-barred after one year (clause 30) and that NLS's liability applies both current and previous claims. Claims for freight etc. must be honoured regardless of the terms of delivery under the contract of sale or freight agreement. Copies of the above conditions are available on request.

OY HAPAG-LLOYD FINLAND AB
MANNERHEIMINTIE 14 A, FIN-00100 HELSINKI
as agent of Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Carrier)

(N)

3924 CTA 5
 **Hapag-Lloyd**

Booking Confirmation

(BOCO16-1-122)

Booking Reference: 93421519	Booking Date: 2012-10-12
Your Reference: 193920/IC830586/1ST/F	
Local Reference: HH	
Documentation closing time: 2012-11-19 10:00	
Summary: 1 x 20'	

Received from:
OY HACKLIN LTD
MAENTYLUOTO
FIN-28880 PORI

HL Booking Contact:
Tel.: FI(9)689-1355
Fax.: +358 9 689133
Mail: @HLAG.COM

Precarriage: FCL/MH **Oncarriage:** FCL/MH

	Cut off Time	ETD / ETA
Start	2012-11-19 12:00	2012-11-20
Intended Vessel	SEATRANS-VESSEL	VOY:SEAT2011 / DP:588721
Port of Loading	HAMBURG, CTA,ALTENWERDER	2012-11-26
Intended Vessel	MOL CREATION	VOY:030E47 / DP:058245 / EXT:LP5
Port of Discharge	BUSAN, HPNT /NEW PORT	2012-12-30

Export Positioning / Pickup:
OY HACKLIN LTD
MAENTYLUOTO
FIN-28880 PORI

Export Delivery to:
MAENTYLUODON SATAMA
CONTAINERPIER
FIN-28880 MAENTYLUOTO

1 x 20'x8'x8'6" GENERAL PURPOSE CONT.	Requested Positioning/Pickup Date 2012-11-14 Time 00:00
910 BAG, PLASTIC NICKEL SULPHATE 19084.0 KGM	
Aggregation State S Marine Pollutant Y Pack Group 3	
UN No. 3077 IMO Class 9 EMS No. F-AS-F	
US-NA No. STTC 4960133	

According to the shipment routing, following customs requirements are relevant:
Direct: BU (AES)

Remarks:

THIS BOOKING CONFIRMATION IS SUBJECT TO RECEIVING OF ALL RELEVANT BILL OF LADING / SEA WAYBILL DATA FROM THE SHIPPER IN DUE TIME RESPECTIVELY ACCORDING TO LOCAL DOCUMENTATION CLOSING DATES/TIMES.

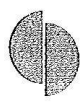
HAPAG-LLOYD AG SHALL NOT BE RESPONSIBLE FOR ANY COSTS/DELAYS OCCUR DUE TO INTERVENTION OF CUSTOMS.

Legal Terms:

All dates and times are given as best reasonable estimates subject to change.

This booking confirmation is subject to sealing of the container with high security seals by the shipper.

Stowage of containers on vessels is subject to Carrier's sole discretion (see Clause 16. Hapag-Lloyd Bill of Lading/ Sea Waybill Terms and Conditions). Unless expressly agreed in writing the Carrier does not undertake to accept any particular request, instruction or condition including, but not limited to stowage requests.



Duisburg
Xin Zhuang Er Road, Yonghe Subzone
511345 GUANGZHOU
P.R.CHINA

Delivery note 20359809 / 14.11.2012

Market Segment: Printing Inks
 Contact person: C...
 Telephone: +46 200 22 0000
 Telefax: +46 200 22 0000
 E-Mail: ...@...
 Customer no. 11009614
 Our Order: 788791 / 09.11.2012
 Reference: 130350 / 08.11.2012
 Our tax number: ...
 Supplying plant: Pigeon
 Country of dest.: P.R.China
 GI-Date 15.11.2012

Shipment details

Conditions:

Marks:
20

PO 130350
Huangpu New Port
China

Weights (gross/net) - Volumes - Selections

Gross weight: 20,560.00 KG Net weight: 20,000.00 KG Volumes: 24,120.00 CDM
 No. of pallets: 20 No. of packages: 800

Item	Material Description	Quantity Units	Weight Units
000010	69300050 Commodity code: 32061100 Customer article number: D1117 Batch: 780012317 RDI-S 25 KG paper bag Titanium dioxide rutile Container No./Lead Seal No.: TTNU198072-0 012949	18,000.00 KG	18,000.00 KG
000020	69300034 Commodity code: 32061100 Customer article number: PA711H Batch: 710042298 Titanium dioxide rutile	2,000.00 KG	2,000.00 KG

Header note 2 (delivery):
HEL201720200/Hanjin

Pal./gross weight
20/ 20.560 kg

Board:
Postal address/Communication:
Oy
Finland
Phone: +358 10 300 0000
Fax: +358 10 300 0000

Bank:
Nordea Bank Finland PLC
EUR account:
USD account:
SWIFT: NDC

Legal information:
Business ID 094
VAT FI 094
Domicile





CMR

810009335

Page 1 / 1

RAHTIKIRJA

INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

		Sender's / agent's reference / Lähettäjän viite 10007768	
Consignee (Name, address, country) / Vastaanottaja 102 000, 11-8 Sincheon-dong, Songpa-gu SEOUL, 138-240 SOUTH KOREA		Carrier (name, address, country) / Kuljetusliike (nimi, osoite, maa) OY HACKLIN LTD MÄNTYLUOTO FI-28880 PORI	
Delivery address / Toimitusosoite 102 000, 11-8 Sincheon-dong, Songpa-gu SEOUL, 138-240 SOUTH KOREA		Senders instructions for customs, etc. / Lähettäjän ohjeet	
Place for delivery of goods / Määräpalkka Busan 6.1.2013			
Shipping marks; no & kind of package; description of goods / Merkit, kpl, pakkaustyyppi, tavarankuvaus			
Delivery / Item: 810009335 / 10 Customer PO number: 193920/IC830586/November Nickel sulphate Std S20/700 Number of outers: 26 PALLET Number of inners: 910 BAGS UN3077 Ympäristölle vaarallinen aine, kiinteä, N.O.S. (Nikkelisulfaatti) Environmentally Hazardous Substance, Solid, N.O.S. (Nickel Sulphate), 9, III, (E) Marine Pollutant UN-class: 9 UN-number: 3077 Packing group: III Commodity code: 28332400 CIF Busan (Incoterms 2010)		Gross weight (KG) / Bruttopaino (KG) 19 084,000	Volume (m3) Tilavuus (m3) 0,000
Total outers: 26 Total inners: 910		19 084,000	0,000
Container: <u>CLHU 320367-8</u> ; seal: <u>PNH 3458</u> varustamo 93421519, NNH ref. K10007768 N74, 26 pallets, lot 22891 (pll nos. 63-88) TO 353800			
Carriage charges / Kulut		Other notes / Muut ohjeet	
Reservations / Vastaanottajan/kuljetuksen suorittajan huomautukset 5 C/A		Documents attached / Liitteet	
Special agreements / Erityishuomautuksia MN noutaa to 15.11. klo 11. Täysi M-luotoon, closing ma 19.11. klo 12, laiva ti 20.11.			
Goods received/date / Tavara vastaanotettu/päivämäärä 15/11 2012 	Signature of carrier/date / Kuljetuksen suorittajan allekirjoitus/päivämäärä 15.11.12 CZK 325	Company completing this note / Lähettäjä OY HACKLIN LTD MÄNTYLUOTO FI-28880 PORI	
		Date and signature / Päivämäärä ja allekirjoitus 14.11.2012	



VIENNIN TERMINAALI-ILMOITUS
Export TERMINAL ADVICE

PORIN SATAMA / PORT OF PORI

Lastikontit puh. +358 2 6282 274
Tyhjätkontit puh. +358 2 6282 275

units.mantyluoto@hacklin.fi
depot.mantyluoto@hacklin.fi

fax: +358 2 6282 273

YKSIKÖN TIEDOT UNIT DETAILS

1. Yksikön numero Unit No GPSU 178951-3	2. Koko Size 20	3. Tyyppi / ISO-koodi Type/ISO code dc	4. Tavarain bruttopaino Gross weight 19 131 <input type="checkbox"/> Tyhjä/ Empty
5. Yksikön haltija/ omistaja Unit possessor / owner HAPAG LLOYD	6. Tavaramaksuluokka Cargo fee class 28	7. Sinetti Seal HLA 9745597	
8. Tavarankuvaus ja kollimäärä Description of goods and number of packages ZINK WIRE 20 plts			
9. IMDG-luokka/YK numero IMDG-class/UN number		10. Ylimittä Oversize	
11. MRN Movement reference number 12FI00000830915E2		12. Useita MR-numeroita liitteenä Several MR numbers as enclosure kpl / pieces	

YKSIKÖN TUONTI TERMINAALIIN DELIVERY TO TERMINAL

13. Vientirä/viite Order No/Ref TKU003594	14. Laiva Vessel SEATRANS	
15. Paikallisvarustamon viite Local carrier ref No 93381769	16. Varustamon viite Ocean carrier ref No 93381769	17. Laivauspäivä Shipped on (date) 20.11.2012
18. Määräsalama Port of destination HAMBURG	19. Terminaali Terminal HAMBURG	20. Kuljetusliike/rekisterinumero Transport company AVI-786
21. Huoltisijan huomautukset Forwarder's remarks		

MAKSAJAN TIEDOT PAYER DETAILS

22. Noston, terminaali- ja AREX-maksun maksaja Lift, terminal and AREX fee paid by HAPAG LLOYD	23. Viite Ref 93381769
24. Kenttävuokran maksaja Field rent paid by DHL GLOBAL FORWARDING FINLAND OY	25. Viite Ref TKU003594
26. Tavaramaksun maksaja Port dues paid by DHL GLOBAL FORWARDING FINLAND OY	27. Viite Ref TKU003595

Terminaali-ilmoituksen allekirjoittaja on vastuussa tietojen oikeellisuudesta.
The undersigned is responsible for information given above.

28. Terminaali-ilmoituksen antaja
Terminal advice signed by

29. Allekirjoitus ja nimen selvitys
Signature with printed name of signer

30. Puhelinnumero
Telephone

31. Hacklinin viite /Ref.

https://www.intraworks.intra.com/siact/biPrintView.do?SI_ID=78

INTRTRA SHIPPING INSTRUCTION

Product Channel SI ACT 3.0

SI Requestor Company
OY HACKLIN LTD

Phone: + 358 2 628 7 , Fax: + 358 2 628 2106 , Email: @Hacklin.fi

This is a Consolidation Shipment containing both Master and House Bill data

Shipper OY HACKLIN LTD FINLAND	Forwarder	Carrier HAPAG-LLOYD Carrier Booking Number 93421519 References	INTRTRA SI Number 78383637 / 1 Status Date 19-Nov-2012 08:29:51 AM(GMT)
Consignee 11-8 SINCHON-DONG, SONGPA-GU SEOUL, 138-240 KOREA	Notify Party 11-8 SINCHON-DONG, SONGPA-GU SEOUL, 138-240 KOREA	1st Additional Notify Party	2nd Additional Notify Party
Contract Party	Freight Payer	Exporter/Seller	Goods Owner/Buyer
Manufacturer/Supplier	Ship To	Consolidator/Stuffer	Importer
Origin of Goods City: Country: Location ID: Print on B/L as	Move Type Port,Ramp,CY/CFS to Port,Ramp,CY/CFS	Shipment Type FCL (Full Container Load)	Vessel, Voyage MOL CREATION, 030E47
Origin City: Country: Location ID: Print on B/L as	Port of Load City: MANTYLUOTO Country: FINLAND Location ID: FIMTY Print on B/L as PORI, EUROPEAN PORT	Port of Discharge City: BUSAN Country: SOUTH Location ID: KRPUS Print on B/L as BUSAN, KOREA	Destination City: Country: Location ID: Print on B/L as

Particulars						
Container	GID Seq. / Packing Level	Marks & Numbers	Package Count	Cargo Description	Cargo Gross Weight	Cargo Gross Volume
CLHU3203678 Container Type 20 Standard Dry (22G0) Container References: Seal: NNH3458 (Carrier Seal #) Container Supplier: Carrier Supplied	(1) Outer		26 Pallet	Cargo 1 18 200 KG NET / 19 084 KG GROSS/CNTR NICKEL SULPHATE IN 910 BAGS ON 26 PALLETS/CNTR	Per Container: 19084.000 Kgs	Per Container:

Control Totals	As provided
Total Container Count:	1

Total Package Count:	26
Total Weight:	19084.000 Kgs
Total Volume:	0.0000

Shipper's Declared Value	B/L Place of Issue	Requested Date of Issue 2012-11-20 00:00:00	Ocean Freight Payable at
	City: HELSINGFORS (HELSINKI) Country: FINLAND Location ID: FIHEL		City: origin Country: Location ID:
	Print on B/L as HELSINKI		Print on B/L as origin

Charges as Provided:	
Ocean Freight	Prepaid

Clauses
Measure for B/L Production:
Documentation parameters as requested by submitting party:
Letter of Credit Reference Not Provided

B/L Type	Freighted	Unfreighted
Original:		3
Non-Negotiable:		5
<input type="checkbox"/> This is a Standalone House Bill		

Information printed in Italics is derived by INTRA based on your preference settings

Carrier: Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, Hamburg **Bill of Lading** Multimodal Transport or Port to Port Shipment

Shipper:
TEOLLISUUSKATU
FINLAND
OY



Carrier's Reference: 93421519 B/L-No.: HLCUHEL121103467 Page: 2 / 3

Consignee (not negotiable unless consigned to order):
11-8 SINCHEON-DONG, SONGPA-GU
SEOUL, 138-240
KOREA

Export References:
B/L ok 19.11

Forwarding Agent:

Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify, see clause 20(1) here):
11-8 SINCHEON-DONG, SONGPA-GU
SEOUL, 138-240
KOREA

Consignee's Reference:

Place of Receipt:

Vessel(s): SEATRANS-VESSEL Voyage-No.: SEAT2011
MOL CREATION 030E47

Place of Delivery:

Port of Loading: PORI, EUROPEAN PORT

Port of Discharge: BUSAN, KOREA

Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.	Number and Kind of Packages; Description of Goods	Gross Weight	Measurement
CLHU 3203678 SEAL: NNH3458	1 CONT. 20'X8'6" GENERAL PURPOSE CONT. SLAC* 910 BAG, PLASTIC ON 26 PALLETS NICKEL SULPHATE ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE , SOLID, N.O.S. (NICKEL SULPHATE) AGGREGATION STATE : SOLID UN-NUMBER : 3077 IMO-CLASS : 9 EMS-NUMBER : F-AS-F PACKING GROUP : 3 MARINE POLLUTANT	19084,0 KGM 18200,0 NET KGM	

*SLAC = Shipper's Load, Stow, Weight and Count

SHIPPED ON BOARD, DATE : 20.NOV.2012
PORT OF LOADING: PORI, EUROPEAN PORT
VESSEL NAME: SEATRANS-VESSEL VOYAGE: SEAT2011

Shipper's declared value (see clause 7(1) and 7(2))
Total No. of Containers received by the Carrier: 1 Packages received by the carrier

Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by Carrier (see clause 11) **DRAFT**

Movement: FCL/FCL Currency:

RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. One original Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the Goods of a delivery order. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written, or otherwise incorporated, notwithstanding the non-signing of this Bill of Lading by the Merchant.
IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated below all of this tenor and date has been signed, one of which being accomplished the others to stand void.

Charge	Rate	Basis	W/Vol/Val	P/C	Amount

Place and date of Issue:
HELSINKI 20.NOV.2012
Freight payable at: ORIGIN Number of original BsL: 3

Total Freight Prepaid Total Freight Collect Total Freight

FOR ABOVE NAMED CARRIER
OY HAPAG-LLOYD FINLAND AB AS AGENT

90140745 LV.06/06-MTD/2011-1

Cont/Seals/Marks Packages/Description of Goods Weight Measure
FREIGHT PREPAID

DRAFT

DRAFT

DRAFT

EUROOPAN YHTEISÖ		LÄHETYSTYYPPI (1)		MRN	
Lähetilä (2) Oy		Kto: FI1591728-4		MRN 12FI000000834971E8	
Vastaanottaja (8) Nro		Vitenumero (7) 1939201C930586/November		Annettu (pvm): 20121116 Tuottolipaikka: FI092002	
Ilmoittaja/Asiamies (14) Nro		Yleistm. antavan henkilön asiamies (14b) Nro		Kuljetuksen maksulavan koodi (S29) Lähetys-Venimaan k (15) Määrämaan koodi (17) FI KR	
Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdeäessä (18) Klenoden FI 20.11.2012		Bruttopaino (kg) (35) 19084		Käyttökumien koodi (S13)	
Kuljetusmuoto 1 rautatie (25)		Tavaran sijaintipaikka (30) Mäntyluoto satama		Sinetin numero (S28)	
Poistuspäiikka (29) FI288800		Merkki ja numerot - Korttien numerot - Lukumäärä ja laji		Köbi ja tavarain kuvaus (31)	
T. ja (16/32) Kellon lukumäärä ja laji, kappalemäärä, köbiin merkki ja numerot (31/1)		Tavaran kuvaus (31/2)		Vaslaanottaja (8)	
Lähetilä (2)		Tavaranidän koodi (33)		Yleistmatus / Edeltävä asiakirja (40)	
Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähdeäessä (18)		Korttien numerot (S13)		Sinetin numero (S28)	
Lähetysvälineen alustekainen vitenumero (7)		Meneäly (37)		Venämaa (15a)	
Esietyt asiakirjat / Todistukset (44/1)		Tilaisoavoo (48)		Määrämaa (17a)	
Eritysmärinnat (44/2)		Kuljetuksen maksulavan koodi (S29)		Bruttopaino (kg) (35)	
UNDO (44/4)		Säilytysolosuhteet		Nettopaino (kg) (38)	
26 Ah Kuormalava, 100 x N74		2832160 00 0000 0000		CI HU320397-3	
FI1591728-4		1000 999		18200	
N325 Prolomatesku 0930003263 16.11.2012		30400 RET. EXP. Poistumisen vahvistus			
FIXFO Muu lähetilo 2 20009 12321 0007 00		FIXFO Kauppalaatun vahvistus USD			
3077					

E-LÄHETYS-VIENTILOIPAIKAN TARKASTUS

Tarkastuksen häös:
Kinnitetyt sinetit: lukumäärä:
tunnus:
Määräaika (päivämäärä): 20130214

POISTUMISLOIPAIKAN TARKASTUS (6)

Saapumispäivä:
Sinetin tarkastus:
Huomautukset:

dangerous goods declaration

Shipper Oy 1 123200		Customs reference/status	
Consignee (Name, address, country) / Vastaanottaja 11-8 Sincheon-dong, Songpa-gu SEOUL, 138-240 SOUTH KOREA		Booking number	Shipper's reference 10007768
Carrier OY HACKLIN LTD MÄNTYLUTO FI-28880 PORI <i>for k Elgfor</i>		Forwarder's reference 93421519	
DSHA notification given by: Shipper Cargo agent Transport operator Shipping line		(In accordance with the DSHA Regulations)	
Vessel: <i>KLIPPO</i> Mol Creation		Port/airport of loading <i>FDL D.O.H.</i> Hamburg 26.11.2012	
Port of discharge Busan 6.1.2013		Destination Busan 6.1.2013	
Shipping marks UN-number: 3077 Number of outers: 26 PALLET UN3077 Ympäristölle vaarallinen aine, kiinteä, N.O.S. (Nikkelsulfaatti) Environmentally Hazardous Substance, Solid, N.O.S. (Nickel Sulphate), 9, III, (E) Marine Pollutant UN-class: 9 Packing group: III Number of inners: 910 BAGS UN-EMS: F-A, S-F Marine Pollutant Emergency telephone number + 358 2 Oy		Net weight (kg) of goods 18 200,000	Gross weight (kg) of goods 19 084,000
Name of company Oy Name/status of declarant Place and date 16.11.2012 Signature of declarant		Total gross weight of goods 19 084,000	Total volume of goods 0,000
PREFIX and container / vehicle reg. number CLHU320367-8		Serial number(s) NNH3458	Type of unit CLOSED
Tare wt (kg) as marked on CSC plate 884,000		Total weight 19 084,000	
DOCK / TERMINAL RECEIPT RECEIVING AUTHORITY REMARKS Hauler's name Vehicle reg.no.		Name of shipper preparing this note Oy Name/status of declarant Place and date 16.11.2012 Signature of declarant	
DRIVER'S SIGNATURE		SIGNATURE AND DATE	

CONTAINER VEHICLE PACKING CERTIFICATE I hereby declare that the goods described above have been packed/loaded into the container/vehicle identified below in accordance with the provisions shown overleaf

MUST BE COMPLETED AND SIGNED FOR ALL CONTAINER/VEHICLE LOADS BY PERSON RESPONSIBLE FOR PACKING/LOADING

Shipper Hapag-Lloyd AG PL 142 00101 HELSINKI FI VAT: FI10794326	
Consignee (not to order) Hapag-Lloyd AG Freight North Rosenstrasse 17 20095 Hamburg DE VAT: DE118512535	
Notify address Hapag-Lloyd AG Freight North Rosenstrasse 17 20095 Hamburg DE VAT: DE118512535	
Pre-carriage by *	Place of receipt by pre-carrier *
Vessel KLENODEN	Port of loading PORT OF PORI
Port of discharge Hamburg	Place of delivery by on-carrier * Cont.Term.Aldenwerder,Hbg

**LINER WAYBILL
NON-NEGOTIABLE**
for Port to Port Shipment
or Combined Transport

LWB No.
M96C005

Voyage
781/SB

Oy HACKLIN SEATRANS Ltd 

Mäntyluoto, FI-28800 PORI, FINLAND

Tel. +358 2 628 2111
 Fax. Containers +358 2 628 2200
 Seatrans +358 2 628 2160
 Email: Seatrans.Mantyluoto@hacklin.fi

Domicile Pori

Agent in Hamburg

HACKLIN DEUTSCHLAND GmbH
 POB 11 08 29
 DE-20408 HAMBURG
 GERMANY

Tel. +49 49 74 11 43 - 0
 Fax. +49 40 74 11 43 - 43
 Email: Seatrans.Hamburg@hacklin.fi

Number and kind of units	Description of goods	Gross weight	Volume	Measurement
--------------------------	----------------------	--------------	--------	-------------

1 * 20DC	ref: 93421519 as per specification (IMO: 9 UN no.: 3077)	19,084 ton		
----------	--	------------	--	--

FOR TRANSHIPMENT FROM Hamburg BY Mol Creation ETS 26.11.2012
TO Busan

*** CONTINUE ***

Particulars furnished by		SHIPPERS' LOAD AND COUNT
Freight details, charges, etc.	RECEIVED for carriage the goods as specified above according to Shipper's declaration in apparent good order and condition - unless otherwise stated herein - weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown. The goods shipped under this Liner Waybill will be delivered to the Party named as Consignee or its authorized agent, on production of proof of identity without any documentary formalities. Carrier to exercise due care ensuring that delivery is made to the proper party. However, in case of incorrect delivery, no responsibility will be accepted unless due to fault or neglect on the part of the Carrier. This Liner Waybill which is not a document of title to the goods is deemed to be a contract of carriage which is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties (including those relating to pre-carriage and on-carriage) set out in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Liner Waybill and operative on its date of issue. If the Carrier does not have Standard Conditions of Carriage, this Liner Waybill is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties as set out on Page 1 of the "Conlinebill" Liner Bill of Lading operative on its date of issue. The "Conlinebill" Liner Bill of Lading and the Carrier's Standard Conditions of Carriage incorporate or are deemed to incorporate the Hague Rules contained in the Brussels Convention dated 25th August 1924 and any compulsorily applicable national enactment of either the Hague Rules as such or as amended by the Hague-Visby Rules contained in the Brussels Protocol dated 23rd February 1968. A copy of the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable hereto may be inspected or will be supplied on request at the office of the Carrier or the Carrier's Principal agents. Every reference in the Carrier's Standard Conditions of Carriage or in the "Conlinebill" Liner Bill of Lading to the words "Bill of Lading" shall be read and construed as a reference to the words "Non-Negotiable Liner Waybill" and the terms and conditions thereof shall be read and construed accordingly.	
Daily demurrage rate (if agreed)	Freight payable at	Place and date of issue Mäntyluoto 20.11.2012
		Signature Oy HACKLIN Ltd. By Authority As Agents

LINER WAY BILL M96C005 SPECIFICATION

19.11.2012 - page 2 / 2

Name of ship: KLENODEN
Date of sailing: 20.11.2012

Port of loading: PORT OF PORI
Port of discharge: Hamburg

Status: N
Voyage: 781

Marks and no:s	Seal	Type	Units	Weight (tare)	OW/OH/OL	
CLHU 320367-8	NNH3458	20DC	1	2,250 ton		
Content	Marks and numbers	Pcs	IMO	UN no.	Weight (net)	Volume
Nickel sulphate	93421519	26	9	3077	19,084 ton	

MRN nos:
12FI000000834971E8

Total:	Units:	Tare weight:	Net weight:	Gross weight:	Volume:
	1	2,250 ton	19,084 ton	21,334 ton	

Satakunnan AMK
Liiketalous Rauma
Jani Tiukka
KK10

Teemahaastattelurunko
2.11.2012

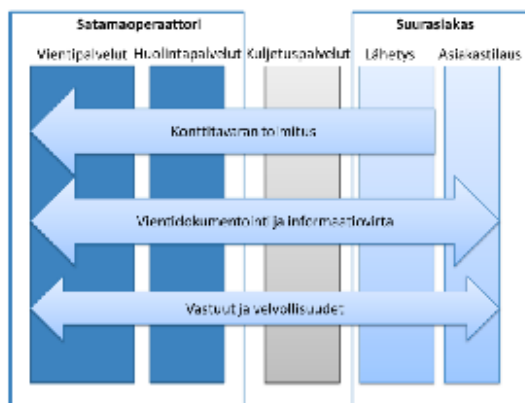
Suursiakkaan prosessit

Tavaran toimitus (vient)

- Mistä tavaran toimitus lähtee liikkeelle?
 - Asiakastilaus
 - Kuljetusten bookkaus
 - Lähetys
- Miten prosessi etenee ja missä vaiheessa informaatio kulkee taholta toiselle?
 - Varustamo
 - Maaveto/kuljetusliike
 - Satamaoperaattori
- Mitä tietoa saatte tavaran etenemisestä, kun kontti saapuu satamaoperaattorin toiminta-alueelle?
- Miten prosessi eroaa, kun toimitettava tavara otetaan (stuffataan) satamaoperaattorin varastosta?
- Mitä puutteita/parannettavaa informaatio/lastausprosessissa on satamaoperaattorin välillä?

Vientidokumentaatio

- Mitä dokumentteja yrityksenne toimittaa tällä hetkellä satamaoperaattorille? (rahtikirja, MRN sähköpostitse)
- Miten dokumentit luodaan?
 - Manuaalisesti tai järjestelmässä?
- Missä yhteydessä dokumentteja toimitetaan?
- Kuka toimittaa dokumentit ja millä tavoin (esim. sähköposti, faksi)?
- Mitä puutteita/parannettavaa dokumenttien kulun prosessissa on?
 - Olisiko mahdollista toimittaa EAD-lomake satamaoperaattorille? Jos ei niin miksi?
 - Olisiko mahdollista tehdä terminaali-ilmoitus satamaoperaattorille? Jos ei niin miksi?
 - Ovatko mahdolliset ongelmat tietoteknisiä/järjestelmästä johtuvia/käytännöstä johtuvia?



Yllä työn viitekehys, johon teemahaastattelu perustuu.

Satakunnan AMK
Liiketalous Rauma
Jani Tiukka
KK10

Teemahaastattelurunko

2.10.2012

Konttiliikenne

Taustaa (vientä)

- Paljonko suurasiakkaalla on konttiliikennettä satamassa?
- Minkälaista tavaraa kuljetetaan enimmäkseen?
- Minkälaisia kontteja käytetään?

Huolitsija

- Vastuualue, toimenkuva?
- Mistä tieto tulee, kun kontti saapuu satamaan?
- Miten tavara saapuu satama-alueelle?
- Miten tieto kulkee eri tahojen (mitkä tahot?) välillä?
- Miten prosessi etenee (laajemmassa skaalassa/talon sisällä)?
- Miten varastointi/kontitus hoidetaan? Kuinka prosessi eroaa/etenee varaston kautta?
- Mitä tietoja prosessin etenemisestä lähetetään suurasiakkaalle?
- Mitä tietoja suurasiakas lähettää satamaoperaattorille?
- Onko määrättyjä vastualueita osapuolilla?

Satakunnan AMK
Liiketalous Rauma
Jani Tiukka
KK10

Teemahaastattelurunko

2.10.2012

Konttiliikenne – SEATRANS

Taustaa (vientä)

- Paljonko konttiliikennettä satamassa verrattuna muuhun liikenteeseen?
- Mitä on feederliikenne?
- Minkälaista tavaraa kuljetetaan enimmäkseen?
- Minkälaisia kontteja käytetään?

SEATRANS

- Seatransin vastuualue?
- Työntekijät, ketkä tekee, mitä tekee, miten jaetaan?
- Miten prosessit menee? (matkanavaus, bookkaus, purkaus&lastaus, rahditus)
- Matkanavaus (vientä)
 - Mistä saadaan tiedot?
 - Mitä tietoja tarvitaan?
 - Miten tiedonkulku toimii? (osastojen välillä, kentälle)
- Bookkaus
 - Mitä tarkoittaa bookkaus?
 - Mistä saadaan tiedot bookkausta varten?
 - Mitä tietoja tarvitaan bookkaukseen?
 - Miten tiedonkulku toimii (osastojen välillä, siirtyy vientidokumentaatiolle jne, asiakkaalle, kentälle)
- Lastaus&purkaus
 - Kuka vastaa viennin lastauksen ja purkauksen suunnittelusta?
 - Mitä tietoja tarvitaan?
 - Miten tiedonkulku toimii (ostastolle, asiakkaalle, kentälle)?
- Rahditus (vientä)
 - Kuka tekee?
 - Mitä tietoja tarvitaan/tehdään? (manifesti, LWB...)
 - Tiedonkulku (osastojen välillä, asiakkaalle, kentälle)

Satakunnan AMK
Liiketalous Rauma
Jani Tiukka
KK10

Teemahaastattelurunko

3.10.2012

Vientidokumentointi

Taustaa (vientä)

- Minkälaisia dokumentteja käsitellään?
- Vastuualue, toimenkuva?
- Mistä prosessi lähtee liikkeelle? Missä vaiheessa tehdään dokumentit?
- Mitä dokumentteja kulkee eri taholta toiselle?
- Mikä on _____ dokumentti?
- Mitä varten _____ dokumenttia tarvitaan?
- Mitä tietoja sen luomiseen tarvitaan?

- Dokumentit suurasiakkaan välillä?
- Miten tieto saadaan? Mitä tietoa välitetään?
- Mitä puutteita?
- Mitä parannusehdotuksia?

- Miten tullaukseen liittyy?