

Mika Heino

INTTRA-PORTAALIN KÄYTTÖÖNOTON HYÖDYT JA HAITAT
CASE: NORILSK NICKEL HARJAVALTA OY

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
2013

INTRRA-PORTAALIN KÄYTTÖÖNOTON HYÖDYT JA HAITAT
CASE: NORILSK NICKEL HARJAVALTA OY

Heino, Mika
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Toukokuu 2013
Ohjaaja: Ylituomi, Liisa
Sivumäärä: 43
Liitteitä: 4

Asiasanat: Intra, vientiportaali, vientidokumentaatio, huolinta,

Tutkimus tehtiin Norilsk Nickel Harjavalta Oy:lle, joka on Harjavallassa toimiva venäläisomistuksessa oleva metalliteollisuuden yritys. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää, kannattaisiko yrityksen ottaa käyttöönsä Intra-portaali vientitoimintaa harjoittaessaan. Aihetta lähestyttiin seuraavilla tutkimuskysymyksillä: Mikä on Intra-portaali ja mitä sen käyttöönotto mahdollisesti vaatii? Millä tavoin ohjelma voisi hyödyttää Norilsk Nickel Harjavalta Oy:tä? Mitkä varustamot käyttävät Intra-portaalia toiminnassaan? Mitä mieltä Intra-portaalin jo käyttöönsä ottaneet yritykset ovat ohjelmasta? Onko olemassa muita vastaavien palveluiden tarjoajia?

Työn teoreettisessa osiossa käsiteltiin Intra-portaalia, muita internetissä toimivia vientiportaaleja, huolitsijoiden roolia merikuljetuksissa, sekä vientidokumentaatiota. Työn empiirisessä osuudessa taas haastateltiin Intra-portaalin käyttöönottoa harkinnutta kansainvälistä kauppaa harjoittavaa yritystä, sekä kahta huolitsijaa. Intra-portaalin toivottiin helpottavan konossementin hyväksymisprosessia, minkä vuoksi myös Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä konossementtien korjaamiseen kuuluva työaika pyrittiin selvittämään.

Tutkimusmenetelmänä teoriaosuutta tehtäessä käytettiin pöytätyömenetelmää. Empiirisessä osuudessa käytettiin kvalitatiivista menetelmää suorittamalla puolistrukturoidut haastattelut kahdelle huolitsijalle ja yhdelle kansainvälistä kauppaa harjoittavalle yritykselle. Konossementtien korjaamiseen kuuluva työaika Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä selvitettiin seuranta-tutkimuksella, jonka täyttämiseen osallistui kolme yrityksen palveluksessa olevaa vientiasistenttia kahden viikon ajan.

Tuloksien perusteella Intra-portaali on nykyaikainen vientitoimintaa helpottava järjestelmä, joka tarjoaa useita sovelluksia vientiyritysten käyttöön. Tutkimustulosten perusteella Intra-portaalin käyttöönotto olisi kannattavaa Norilsk Nickel Harjavalta Oy:lle, koska se tarjoaa useita ohjelmia ja sovelluksia, jotka ovat yrityksen harjoittaman liiketoiminnan kannalta hyödyllisiä ja prosessia helpottavia. Ohjelman tuottamasta ajansäästöstä ei kuitenkaan voida seuranta-tutkimuksen lyhyen seuranta-ajanjakson vuoksi päästä varmuuteen.

ADVANTAGES AND DISADVANTAGES WITH INTRODUCTION OF INTTRA-PORTAL. CASE: NORILSK NICKEL HARJAVALTA LTD

Heino, Mika

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in International Business

May 2013

Supervisor: Ylituomi, Liisa

Number of pages: 43

Appendices: 4

Keywords: Intra, shipping portal, shipping documents, freight forwarding

The study was implemented on behalf of Norilsk Nickel Harjavalta LTD which is a Russian owned company operating in the field of metal industry. The purpose of the thesis was to find out whether the company should start using Intra shipping portal in their export procedures. Five research questions were used to help better understand the subject: What is Intra shipping portal and what kind of procedures does introduction of the portal require? In which way the program might benefit Norilsk Nickel Harjavalta LTD? Which carriers are currently using the program? What do companies that are already using Intra shipping portal think about the program? Are there any other similar service providers?

Theoretical part of the thesis covered Intra shipping portal, role of the forwarding company in sea shipments and export documentation. In empirical part of the thesis two forwarders and one company working in the field of international business were interviewed. Norilsk Nickel Harjavalta LTD was hoping that Intra shipping portal would be a solution to speed up their bill of lading processes. To find a baseline for comparison a study to find out exactly how much working time does bill of lading process take was carried out.

Research method in the theory part was a desk research. In empirical part, study was implemented by using qualitative method in a form of conducting half structured interviews with two forwarders and a company which has international business transactions. In order to find out how much working time bill of lading process takes a two week follow-up study was executed in Norilsk Nickel Harjavalta LTD with help of three export assistants working for the company.

According to the study results Intra shipping portal is an up-to-date program which makes export procedures easier by offering a number of solutions for shippers. Results showed that Intra shipping portal would be a viable solution for Norilsk Nickel Harjavalta LTD because it offers several programs and applications which would be useful and helpful when considering company's business transactions. However it is not possible to reliably determine how much working time Intra shipping portal would save based on the short follow-up study conducted in the company.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	6
2	TUTKIMUKSEN TARKOITUS	7
3	TUTKIMUSMENETELMÄT.....	9
4	NORILSK NICKEL HARJAVALTA OY	10
5	INTRA-PORTAALI	11
5.1	Yleistä	11
5.2	Toiminnot ja palvelut.....	13
5.2.1	Aikataulut.....	13
5.2.2	Merikonttien varaus.....	13
5.2.3	Laivausohjeet ja Shipping Order -palvelu.....	14
5.2.4	Konossementti.....	14
5.2.5	E-lasku.....	15
5.3	Data ja analyysit.....	15
5.3.1	Ocean Metrics	15
5.3.2	Data Feed for Schedules.....	16
5.3.3	Track & Trace	17
5.3.4	Raportointi.....	17
6	INTERNETISSÄ TOIMIVAT MUUT KULJETUSPORTAALIT	18
6.1	CargoSmart	18
6.1.1	Toiminnot ja palvelut	18
6.1.2	Raportit ja toimitusten tarkastelu	19
6.2	GT Nexus.....	20
7	HUOLITSIJAN ROOLI MERIKULJETUKSISSA.....	22
7.1	Yleistä	22
7.2	Huolintaprosessit	23
7.3	Vastuu, velvollisuudet ja oikeudet.....	23
8	VIENTIDOKUMENTAATIO	25
8.1	Yleistä	25
8.2	Konossementti	26
8.3	Konossementin korvaavat asiakirjat	28
8.4	Muita laivarahdissa vaadittavia asiakirjoja.....	29
8.4.1	Kauppalasku.....	29
8.4.2	Pakkausluettelo.....	30
8.4.3	Alkuperätodistus.....	30
8.4.4	Vakuutustodistus	30
8.4.5	Selvitys vaarallisesta aineesta	31
8.4.6	Rahtikirja.....	32

9 TUTKIMUSPROSESSI SEKÄ TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA VALIDIUS	33
10 TUTKIMUSTULOKSET	34
10.1 Kansainvälistä kauppaa harjoittavan yrityksen haastattelu	34
10.2 Huolitsijoiden haastattelut	35
10.3 Konossementtien korjaamiseen kuluva aika	36
10.4 Vientiportaalien vertailu	37
11 JOHTOPÄÄTÖKSET	39
12 SUOSITUKSET	40
13 LOPPUSANAT	41
LÄHTEET	43
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Merikuljetus on edullinen ja suuret tavaravolyymit mahdollistava kuljetusmuoto kuljettaessa rahtia kaukana oleviin kohteisiin. Merikuljetuksia hoidettaessa on kuitenkin usein yhä käytössä vanhentuneita prosesseja varustamojen ja vientiyritysten välillä. Tiedonsiirtomuotoina perinteiset faksit, sähköpostit ja puhelinsoitot ovat hitaita ja virheille alttiita. Nykyaikaiset vientiportaalit hyödyntävät nopeutuneita tiedonsiirtoyhteyksiä automatisoimalla tiedonsiirron varustamojen ja vientiyritysten välillä. Näin ne pyrkivät hankkiutumaan eroon perinteisten tiedonsiirtomuotojen ongelmista.

Suoritin opintoihini kuuluvan työharjoittelun Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä, jolle sain myös mahdollisuuden tehdä opinnäytetyöni. Yritys toivoi pääsevänsä eroon konossementtidrafteissaan esiintyvistä virheistä, jotka pakottavat yrityksen vientiassistentit näkemään ylimääräistä vaivaa konossementtien korjaamisessa. Nämä virheet aiheuttavat myös aika ajoin viivästyksiä laivan lähdön ja lopullisen konossementin laadinnan välillä. Yritys kiinnostui mahdollisuudesta ottaa Intra-portaali käyttöönsä päästäkseen eroon näistä ongelmista.

Intra-portaali, joka perustettiin vuonna 2000, on laajentunut palveluna huomattavasti lyhyen historiansa aikana, kun sitä on pyritty mukauttamaan työelämän vaatimuksiin. Palvelutarjonta kasvaa vuodesta toiseen ja saatavilla olevissa Intra-portaalin ulkopuolisissa lähteissä tieto ohjelmiston ominaisuuksista on usein vanhentunutta. Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä ollaan erityisesti kiinnostuneita Intra-portaalin tarjoamista konossementtipalveluista. Toiveena olisi, että nämä palvelut vähentäisivät konossementeissa esiintyviä virheitä ja yritys saisi lopulliset konossementit nopeammin ja vähemmällä korjauksilla käsiinsä.

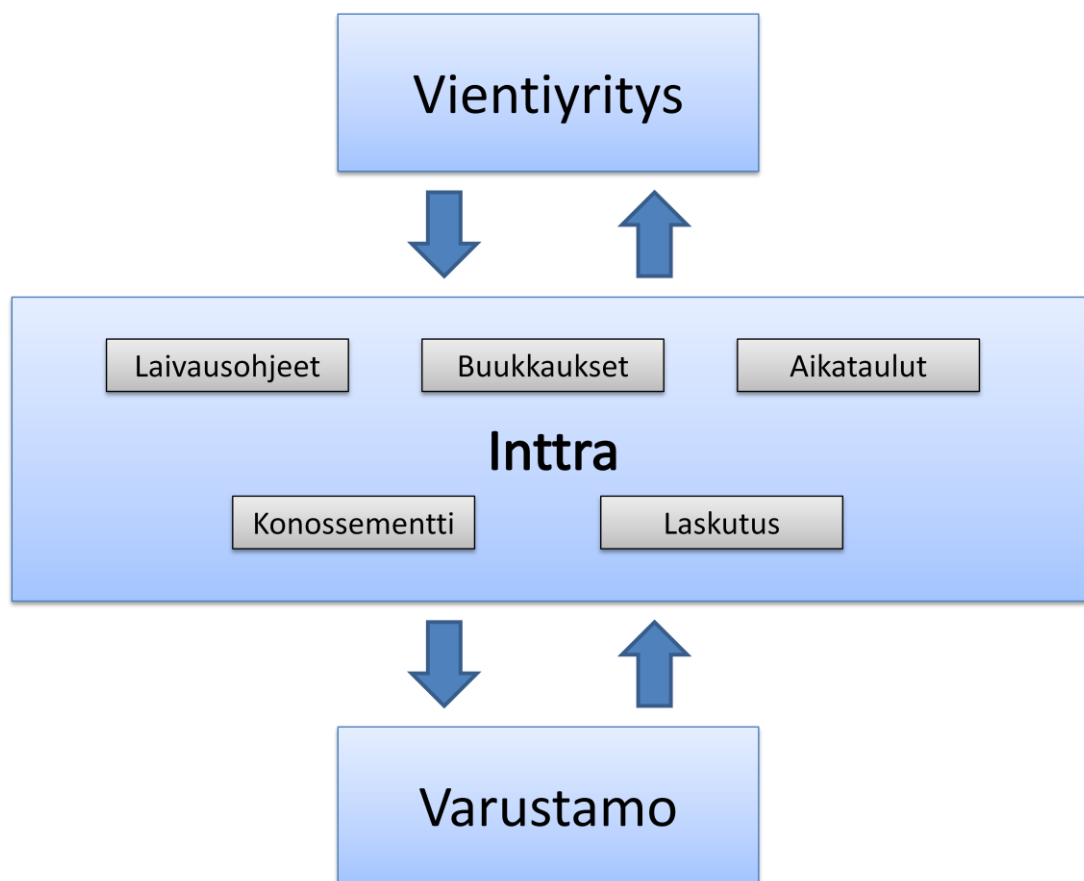
2 TUTKIMUKSEN TARKOITUS

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää, mikä on Intra-portaali ja miten sen tarjoamat palvelut voisivat hyödyttää Norilsk Nickel Harjavalta Oy:tä. Tutkimus tulee olemaan osittain kvalitatiivinen ja osittain pöytälaatikkotutkimusta. Intra-portaalin tarjoamia palveluja käsitellään erityisesti vientiyriyten näkökulmasta. Case-yrityksessä ollaan erityisen kiinnostuneita siitä, säästäisikö Intra-portaali konossementtidrafttien korjaamiseen kuluva aikaa ja voisiko sen käyttöönottamalla päästä eroon viiveestä laivan lähtemisen ja lopullisen konossementin välillä. Drafttien korjaamiseen kuluva aika selvitetään seurantatutkimuksella, jossa mitataan konossementtien korjaamiseen päivittäin kuluva aikaa kahden viikon ajan kolmen yrityksessä toimivan vientiassistentin voimin. Vertailukohta tuloksien tulkintaan hankitaan selvittämällä Intra-portaalin käyttöönotosta mahdollisesti aiheutuvat kustannukset.

Intra-portaalin käyttöönotosta koituvia hyötyjä ja haittoja pyritään selvittämään kyselyllä, joka lähetetään kahdelle Porin ja Rauman seudulla toimivalle huolitsijalle, sekä Intra-portaalin käyttöönottoa harkinneelle vientiyritykselle.

Työllä pyritään selvittämään vastaukset seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

1. Mikä on Intra-portaali ja mitä sen käyttöönotto mahdollisesti vaatii?
2. Millä tavoin ohjelma voisi hyödyttää Norilsk Nickel Harjavalta Oy:tä?
3. Mitkä varustamot käyttävät Intra-portaalia toiminnassaan?
4. Mitä mieltä Intra-portaalin jo käyttöönsä ottaneet yritykset ovat ohjelmasta?
5. Onko olemassa muita vastaavien palveluiden tarjoajia?



Kuvio 1. Intra-portaali

Viitekehys (kuvio 1) kuvaa Intra-portaalin roolia vientiä meritse harjoittavan yrityksen ja varustamon välillä esittämällä sen tärkeimmät ominaisuudet. Intra-portaalin kautta vientiyritysten on mahdollista tarkastaa aikataulut ja varata, eli ammattikielellä bookata, laivatila ja kontti haluttuun laivaan. Tämän jälkeen vientiyritys voi ohjelman välityksellä lähettää laivausohjeet varustamolle, johon varustamo vastaa lähettämällä konossementtidraftin, joka on alustava luonnos konossementista, asiakkaalle. Konossementtia käytetään kuljetusasiakirjana linjakuljetuksissa ja se on yksi keskeisimpiä dokumentteja merikuljetuksissa. Ohjelma kattaa koko konossementtiprosessin alkaen laivausohjeista lopullisen konossementin hyväksyntään. Kun toimitus on saatu liikenteeseen, varustamo voi lähettää rahtilaskun vientiyrityksille portaalin kautta.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

Ohjelmistoon liittyvää tutkimusta tehdään pöytätyömuotoisena pääasiassa Intra-portaalin verkkosivuja tutkimalla ja siitä kirjoitettuja artikkeleita lukemalla. Näiden lähteiden avulla pyritään saamaan mahdollisimman tarkka kuva Intra-portaalin tarjoamista palveluista ja ominaisuuksista, ja pohtimaan niiden tuomaa hyötyä Norilsk Nickel Harjavalta Oy:lle käyttäen apuna työharjoittelussa saatua kokemusta ja tietoa yrityksen toiminnasta. Tutkimustuloksia tukevaa teoriaa vientidokumentaatiosta ja huolitsijoiden palveluista taas hankitaan kirjallaisista lähteistä. Vientidokumentaatiota käsiteltäessä pääpaino on konossementissa, koska vientidokumenteista juuri sen luomisprosessiin Intra-portaalilla on eniten annettavaa. Lisäksi tutkimukseen otetaan mukaan kaksi Intra-portaalin vahvinta haastajaa, jotka ovat GTNexus ja CargoSmart. Kyseisistä vientiportaaleista hankitaan tietoa tutustumalla yritysten verkkosivustoihin. Vaikka Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä ollaan kiinnostuneita juuri Intra-portaalista, pyritään muihin vientiportaaleihin kohdistuvalla tutkimuksella selvittämään, minkälaisia palveluita ne tarjoavat ja olisivatko ne hyvä vaihtoehto vientiportaalien käyttöönottoa suunnittelevalle yritykselle. Tutkimustuloksia esiteltäessä pyritään mahdollisimman tarkasti vertailemaan juuri näiden ohjelmistojen keskinäisiä eroja, vahvuuksia ja heikkouksia.

Tutkimuksen kvalitatiivinen osuus suoritetaan kahdessa osassa, jotka esitellään tarkemmin alla olevissa kappaleissa. Lisäksi konossementtien korjaamiseen kuluva työaika arvioidaan suorittamalla kohdeyrityksessä seuranta tutkimus.

Intra-portaalien käyttöä harkinnelle kansainvälistä kauppaa harjoittavalle yritykselle kysely (liite 1) toteutetaan käyttäen puolistrukturoitua haastattelua, johon yrityksen edustajaa pyydetään vastaamaan mahdollisimman kattavasti ja perustellusti. Puolistrukturoidussa haastattelumenetelmässä kysymykset ovat kaikille haastateltaville samat. Vastausvaihtoehtoja ei kuitenkaan anneta, vaan haastatellun annetaan vastata omin sanoin. (Eskola & Suoranta, 1998, 87) Kysymyksillä pyritään löytämään käytännönläheisiä vastauksia, joihin Intra-portaalien verkkosivusto ei täydellisesti vastaa, mutta jotka ovat oleellisia tutkimuksen tarkoitusta ajatellen.

Näiden kysymyksien tuottamien vastausten perusteella pyritään löytämään Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n päätöstä helpottavia faktoja ja mielipiteitä Intra-portaalin hyödyistä ja haitoista.

Huolitsijoille suunnattu kysely (liite 2) toteutetaan myös käyttäen puolistrukturoitua haastattelua. Norilsk Nickel Harjavalta Oy hyödyntää liiketoiminnassaan kyseessä olevien huolitsijoiden palveluita ja täten heidän vastauksensa ovat hyvin tärkeitä Intra-portaalin käyttöönottopäätöstä tehtäessä. Kysymysten avulla pyritään selvittämään, suosittelevatko huolitsijat palvelun käyttöönottoa, vai onko heidän mielestään palvelussa ongelmia, joiden vuoksi Intra-portaalia ei välttämättä kannattaisi ottaa käyttöön.

Konossementtien korjaamiseen kuluva työaika mitataan Case-yrityksessä seurantatutkimuksella, johon osallistuu kolme yrityksen vientiasistenttia kahden viikon ajan. Seurantatutkimuksessa aineistoa hankitaan pitkän ajan kuluessa tapahtuvalla jatkuvalla mittauksella ja sen kohteena ovat koko tutkimuksen ajan samat ihmiset. (Alkula, Pöntinen & Ylöstalo 1994, 160) Tutkimuslomakkeessa (liite 3) seurataan erillisten toimitusten konossementtien korjaamiseen kuluva aikaa käyttäen muuttujina huolintayritystä ja kohdemaata.

4 NORILSK NICKEL HARJAVALTA OY

Norilsk Nickel Harjavalta Oy on osa Venäläistä MMC Norilsk Nickel osakeyhtiötä. Yhtiö on maailman suurin nikkelin ja palladiumin tuottaja ja yksi maailman johtavista kuparin ja platinan tuottajista. Lisäksi se tuottaa useita sivutuotteita, kuten kobolttia, rhodiumia, hopeaa, kultaa, iridiumia, ruteniumia, seleeniä, telluuria ja rikkiä. Konsernilla on tuotantoa viidessä maassa: Suomessa, Venäjällä, Australiassa, Botswanassa ja Etelä-Afrikassa. Norilsk Nickel aloitti toimintansa 1935 Venäjän Siperiassa Norilskin suljetussa kaupungissa, jossa yrityksellä on vieläkin laajamittaista toimintaa. (MMC Norilsk Nickel:n www-sivut 2012)

Harjavallan tehtaasta tuli osa Norilsk Nickeliä vuonna 2007. Tätä ennen tehdas ehti olla seitsemän vuotta yhdysvaltalaisen OMG:n omistuksessa, mitä ennen se oli alkuperäisen omistajansa Outokummun hallinnassa. Kyseinen yritys omisti Harjavallan tehtaan talvisodan alusta lähtien, kun nikkelitehdas siirrettiin pois itärajalta sodan jaloista. Harjavallan nikkelitehdas työllistää noin 270 työntekijää ja vuonna 2011 sen liikevaihto oli 1,069 miljardia euroa. Tehtaalla tuotetaan nikkelikatodia, nikkelibrikettejä, nikkelihydroksikarbonaattia, nikkelihydroksidia ja nikkelisulfaattia. Nikkelikatodia käytetään pinnoitukseen tai korkeata puhtausastetta edellyttävien nikkeli-valtaisten seosten valmistukseen. Nikkelibrikettiä taas valmistetaan terästeollisuuden käyttöön. Nikkelihydroksikarbonaattia käytetään ruostesuojaukseen ja laajasti erilaisiin kohteisiin elektroniikka- ja kemianteollisuudessa, kun taas nikkelihydroksidia käytetään ennen kaikkea akkuteollisuudessa. Nikkeli-sulfaattia valmistetaan sähköpinnoitukseen ja eloksoidun alumiinin värjäämiseen arkkitehtonisissa sovelluksissa. Prosessin sivutuotteena tehdas tuottaa erilaisia metalleja ja kemikaaleja esimerkiksi kuparia, kobolttia ja ammoniumsulfaattia. (Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n www-sivut 2012)

5 INTTRA-PORTAALI

5.1 Yleistä

Intra-portaali perustettiin marraskuussa 2000 usean maailman suurimpiin kuuluvien varustamojen toimesta. Intra-portaalin toimitusjohtaja Ken Bloom kertoi noin vuosi yrityksen perustamisen jälkeen, että taloudellisen tilanteen ollessa erittäin hankala, varustamot pyrkivät vähentämään toimintakustannuksiaan. Samaan aikaan asiakkailla oli kuitenkin korkeat vaatimukset asiakaspalvelun tarjoamiin palveluihin, kuten verkossa tapahtuvaan tilausten käsittelyyn ja niiden tarkasteluun, sekä internetin kautta luotaviin asiakirjoihin liittyen. Yritykseen sijoittaneet varustamot uskoivat Internetin olevan paras keino näiden kustannuksien alentamiseen ja palveluiden tarjoamiseen. (Zuckerman 2002)

Tänä päivänä Intra-portaali on maailman suurin merirahtiverkosto, johon kuuluu yli 40 maailman suurinta varustamo, jotka vastaavat yli 90 prosentista maailmalla liikkuvasta konttiliikenteestä. Intra-portaalin intersivustolla näistä varustamoista on mainittu tärkeimmät, jotka on koottu liitteeseen 4. Tällä hetkellä yli 18 prosenttia maailman merikonttiliikenteestä hoidetaan Intra-portaalin kautta. Lukuisista varustamoista ja toimijoista huolimatta Intra-portaali on onnistunut standardisoimaan kaikki ohjelman käyttöön liittyvät prosessit, minkä vuoksi vientiyritys kykenee varaamaan ja tarkastelemaan kaikkia meritse kulkevia toimituksiaan saman ohjelman kautta. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Intra-portaalin käyttö on ilmaista laivaajille. Alun perin palvelua rahoitti useita eurooppalaista alkuperää olevia varustamoita, joiden tarkoituksena oli auttaa laivaajia buukkaamaan omat rahtinsa ja samalla vähentää varustamojen sisäisiä IT-kustannuksia tekemällä kaikille osallistujille yhteiset työkalut samaan paikkaan. Palvelun käytöstä koituvat toimintakulut maksaa varustamo, jolta matka on buukattu. (Solving the Ocean Booking Problem 2009, 2-3)

Intra-portaali tarjoaa laivaajille mahdollisuuden tarkastella laivojen aikatauluja, buukata merikontteja, antaa laivausohjeita, tehdä ja muokata konossementteja, sekä hallinnoida ja tarkastella kuljetuksia. Varustamot voivat lähettää rahtilaskut asiakkaalle ohjelman kautta sähköisessä muodossa. Lisäksi Intra-portaalin tarjoamat data- ja analyysipalvelut tarjoavat mahdollisuuden logististen operaatioiden tarkkailemiseen tarjoamalla avoimen Ocean Metrics -foorumien rahdinantajien ja rahdinkuljettajien tietojen jakamiseen. Ohjelma kerää aikataulutiedot useilta varustamoilta Data Feed for Schedules -palvelulla ja toimituksen osapuolten on mahdollista tarkkailla konttien liikennettä Track & Trace -palvelulla. Intra-portaali tarjoaa vielä raportteja ja informaatiota logistiikkaan liittyen erilaisia hakukriteereitä, kuten varustamoja ja reittejä käyttäen. Ohjelmiston Data Direct palvelun avulla on mahdollista vastaanottaa buukausvahvistusten lisäksi tietoa Track & Trace, Bill of Lading Data ja Ocean Schedule palveluista suorana syötteenä käyttäjän tietokoneelle. Tätä tietoa voidaan asiakkaan tarpeiden mukaan toimittaa esimerkiksi reaaliajassa, päivittäin tai viikoittain. (Intra-portaalin www-sivut 2013) Alla olevissa kappaleissa käsitellään tarkemmin Intra-portaalin tarjoamia ominaisuuksia luokiteltuna toimintoihin ja palveluihin, ja dataan ja analyysiin.

5.2 Toiminnot ja palvelut

5.2.1 Aikataulut

Palvelu tarjoaa ajantasaista tietoa Intra-portaalin piirissä olevien varustamojen laivojen aikatauluista ja auttaa palvelun käyttäjiä löytämään sopivan laivan rahdinkuljetukseen. Aikataulut päivittyvät suoraan varustamoilta vähintään kerran viikossa ja sen kautta on löydettävissä yli kolmenkymmen varustamon alukset. Intra-portaalia käyttävät vientiyritykset voivat varata kontin suoraan valitsemaansa laivaan palvelun kautta. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Aikataulujen etsintä perustuu Intra-portaalin kanssa saman yrityksen perustamaan Oceanschedules.com verkkosivustoon, jonka käyttö on ilmaista. Palvelu rahoitetaan sivuston mainoksista kertyvillä tuloilla. (Solving the Ocean Booking Problem 2009, 2)

5.2.2 Merikonttien varaus

Merikontteja on mahdollista varata suoraan Intra-portaalin kautta käyttäen I-ACT internet-palvelua, jota on mahdollista käyttää lataamatta tai asentamatta mitään ylimääräistä ohjelmistoa tietokoneelle. Vaihtoehtoisesti kontin varaaminen onnistuu Intra-portaalin EDI ympäristöön perustuvan I-LINK-ohjelmiston kautta. I-LINK:n avulla vientiyrityksen on mahdollista yhdistää yrityksensä käytössä oleva toiminnanohjausjärjestelmä varustamoiden vastaavien kanssa. Näiden lisäksi vientiyritysten on mahdollista käyttää I-Desktop-ohjelmistoa, joka mahdollistaa konttien varausten ja laivausohjeiden teon ruudulla, joka on suunniteltu muistuttamaan konossementtia prosessin helpottamiseksi. Merikonttien varauspalvelu yhtenäistää varausprosessin kaikkien palvelussa mukana olevien varustamojen kesken. Palvelussa on mahdollista luoda ja käyttää valmiita pohjia useammin toistuville lähetyksille. Sen kautta pystyy seuraamaan kaikkia aktiivisia varauksia ja ohjelma myös ilmoittaa automaattisesti varauksiin liittyvistä muutoksista. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.2.3 Laivausohjeet ja Shipping Order -palvelu

Intra-portaali muokkaa laivausohjeet automaattisesti konossementtimuotoon, jotta niitä olisi helpompi tarkastella ja muotoilla, ja se käyttää samaa standardisoitua prosessia kaikkien varustamojen kanssa. Intra-portaalin laivausohjepalvelu tukee useampia kontteja sisältäviä toimituksia, vaaralliseksi luokiteltuja rahteja, monikerroksista paketoitua, osissa lähetettäviä toimituksia, ja se on yhteensopiva maakohtaisten tullien kontteja koskevien tärkeimpien turvallisuusmääräysten kanssa. Laivausohjeita voi antaa kaikkia Intra-portaalin tarjoamia ohjelmistoja, eli I-ACT:iä, I-LINK:iä ja I-Desktop:ia käyttäen. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Desktop Shipping Order (DSO) on itsenäinen palvelu, joka on suunniteltu Kiinan vientimarkkinoita silmällä pitäen. Palvelu sallii kuljetustilausten ja laivausohjeiden tekemisen usealle eri varustamolle kiinan ja englannin kielellä, ja sitä voi käyttää myös offline-tilassa. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.2.4 Konossementti

Intra-portaali tarjoaa kaksi eri konossementtityökalua. Toinen näistä on Bill of Lading Image -sovellus, joka toimii yhtenäistettynä prosessina varustamoiden ja vientiyriyten välillä. Se mahdollistaa konossementtien tarkastelun, muokkaamisen ja hyväksymisen. Sen avulla vientiyritys voi jakaa Express ja Seaway Bill:jä ja kopioita ei neuvoteltavissa olevista konossementeista kolmansien osapuolien kanssa. Myös lopullisen konossementin tarkastelu on mahdollista sovelluksen kautta välittömästi, mikäli varustamo on siihen suostunut. Sovellus tarjoaa vientiyriyksille myös mahdollisuuden tarkastella kaikkien toimitustensa konossementteja riippumatta siitä, ovatko ne buukattu suoraan varustamolta vai onko ne tehty Intra-portaalin kautta. Ohjelma pitää myös kattavaa tarkasteltavissa olevaa lokia konossementtiin liittyvistä tapahtumista. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Toinen Intra-portaalin tarjoama konossementtisovellus on Bill of Lading Data. Kun varustamo on luonut konossementin, sovellus tuo automaattisesti useita toimituksen kannalta oleellisia tietoja vientiyriyten nähtäville suurin piirtein samanaikaisesti

kuin varustamo laatii konossementin toimituksesta. Se kertoo yksityiskohtia muun muassa merirahdin laskutuksesta, rahdista, lastatuista määristä, pakkauksien lukumääristä ja painoista. Lisäksi se kertoo finanssiprosessin kannalta oleellisia tietoja, kuten lastauspäivän. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.2.5 E-lasku

Varustamot ja huolitsijat pystyvät luomaan ja lähettämään e-laskut automaattisesti asiakkaalle Intra-portaalin kautta. Asiakkaana toimiva vientiyritys voi integroida Intra-portaalin e-laskusovelluksen toiminnanohjausjärjestelmäänsä, eli ERP-järjestelmään. Tällöin palvelun käyttäjä kykenee käsittelemään laskut yrityksen käytäntöjen mukaisesti. Intra-portaalin Automatch-sovellus yhdistää automaattisesti vastaanotetun laskun kyseessä olevaan toimitukseen. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.3 Data ja analyysit

5.3.1 Ocean Metrics

Ocean Metrics on rahdinantajille ja rahdinkuljettajille avoin neutraali kolmannen osapuolen, eli Intra-portaalin tietoihin perustuva foorumi, joka tarjoaa tietoa portaalin kautta tapahtuneista toimituksista. Sen kautta voi tarkastella esimerkiksi bookkaussyklejä ja toimituksen perilläoloaikojen paikkansapitävyyttä. Foorumi tarjoaa myös kaavioita, jotka mittaavat alan maailmanlaajuista tehokkuutta, eri maiden välistä tehokkuutta, alan tehokkuutta ja trendejä menneiltä vuosilta. Tietoja voi tarkastella sekä viejän että tuojan näkökulmasta, ja sen avulla voi tarkastella asiakkaita maailmanlaajuisesti, alueellisesti tai tarkempien erilaisten kohteiden avulla. Ocean Metrics on maksuton foorumi laivaajille ja rahdinkuljettajille, ja siihen pääsee kirjautumaan Intra-portaalin kautta. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Ocean Metrics tarkastelee rahdinkuljettajien tehokkuutta seuraavilla mittayksiköillä:

- toimitusten perille saapuminen ajallaan

- oletettuna päivänä perille saapuneiden konttien prosenttimäärä
- päivän etujassa ja päivän myöhässä perille saapuneiden konttien prosenttimäärä
- yli päivän myöhässä perille saapuneiden konttien keskimääräinen myöhästymisaika päivissä
- lastitilan varaamiseen kuluneen vastausajan
 - prosenttimäärä lastitilan varauksista, joihin on vastattu ajoissa, eli kahden tunnin sisällä
 - keskimääräinen vastaukseen kulunut aika sen ollessa yli kaksi tuntia
- lastitilan varauksista kieltäytyminen
 - prosenttimäärä lastitilan varauksista, joista varustamo on kieltäytynyt.

Vientiyriyten tehokkuutta taas tarkastellaan seuraavilla mittayksiköillä:

- lastitilan varauksien peruuttaminen ja peruutettujen varausten ja laivauspäivän välissä ollut aika
- lastitilan varauksien muutokset ja muutettujen varausten ja laivauspäivän välissä ollut aika
- keskimääräinen muutoksien määrä muutetuissa varauksissa. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.3.2 Data Feed for Schedules

Varattaessa kuljetuksia useamman eri varustamon kautta aikataulujen kerääminen ja yhteen saattaminen on usein työlästä ja aikaa vievää. Intra-portaali on kehittänyt yhtenäistetyn alustan, joka kerää automaattisesti useiden eri varustamojen laiva-aikataulut ja syöttää ne palveluun. Alustan avulla Intra-portaalin käyttäjät voivat helposti hankkia aikataulun myös useiden eri varustamojen palveluita yhdistäville kuljetuksille samasta lähteestä. Palvelu on kokonaan automatisoitu, minkä tarkoituksena on eliminoida inhimillisten erehdysten riski. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.3.3 Track & Trace

Intra-portaali tarjoaa Track & Trace -palvelua, jonka avulla asiakas voi paremmin seurata konttien liikkumista. Palvelusta selviää muun muassa milloin kontti on vastaanotettu kuljetettavaksi, milloin se on lastattu, milloin se lähtenyt satamasta ja saapunut määräsatamaan. Track & Trace -palvelun avulla käyttäjä näkee yhtenäistetyn liittymän kautta kaiken liikkeellä olevan rahdin ja standardisoidut tiedot konttien sen hetkisestä tilasta. Näiden tietojen katseleminen on mahdollista kaikille kuljetustilaa varattaessa nimetyille osapuolille, ja palvelu tarjoaa yli kolmenkymmenen varustamon kautta liikkuvien konttien tiedot yhdessä osoitteessa. Intra-portaalin Track & Trace -palvelu näyttää vain Intra-portaalin kautta tapahtuneiden toimitusten tiedot. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

Track & Trace palvelun tarjoamiin tietoihin pääsee käsiksi Intra-portaalin internet-palvelun I-ACT T&T:n kautta, tai tiedot voidaan toimittaa käyttäjälle suoraan I-LINK T&T:llä organisaatioiden välistä tiedonsiirtoa (OVT) hyödyntämällä. OVT:stä käytetään Suomessa usein sen englanninkielistä lyhennettä EDI, joka tulee sanoista electronic data interchange. I-ACT T&T sallii vientiyritysten, huolitsijoiden ja heidän kauppakumppaneidensa seurata kuljetukseen luovutettujen konttien liikennettä internet-palvelimen kautta. Toimitusten tila päivitetään elektronisesti, minkä vuoksi tiedot ovat hyvin ajankohtaisia. Palvelu sallii tietojen etsimisen useiden eri toimitukseen liittyvien tietojen kuten konttinumeron tai konossementin avulla. I-LINK T&T välittää samat tiedot kuin I-ACT T&T, mutta se tuo ne suoraan vientiyritysten omaan sisäiseen tietojärjestelmään EDI-yhteyden kautta. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

5.3.4 Raportointi

Intra-portaalin raportointipalvelu tarjoaa yrityksen logistiikkaan liittyvää informaatiota monilta eri varustamoilta. Raportit mahdollistavat toimituksiin liittyvän koostetun tiedon etsimisen useilla eri kriteereillä, esimerkiksi laivan, varustamon, lähtö- tai määränpääsataman kautta. Raportointi yhdistää kuljetustilan varauksissa ja laivausohjeissa ilmoitetun tiedon johdon ja logistiikan raportteihin. Se

mahdollistaa tiedon jakamisen toimituksen eri osapuolten välillä. Tiedot on lisäksi mahdollista tuoda suoraan taulukkolaskentaohjelmaan, jossa sitä on helppo vertailla ja välittää talon sisäisesti. (Intra-portaalin www-sivut 2013)

6 INTERNETISSÄ TOIMIVAT MUUT KULJETUSPORTAALIT

6.1 CargoSmart

CargoSmart on perustettu lokakuussa 2000 ja nykyisin sen kautta voi varata kuljetuksia yli 30 varustamolta. Ohjelma perustuu niin sanottuun Software as a Service (SaaS) -ratkaisuun, jossa asiakas maksaa ohjelman käytöstä tilaamiensa palveluiden perusteella. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

6.1.1 Toiminnot ja palvelut

CargoSmartin aikataulupalvelu mahdollistaa buukkausten tekemisen yli kolmenkymmenen varustamon kautta suoraan hakutuloksia hyödyntämällä. Palvelu lähettää vientiyriyten varausta vasten kustomoidun aikataulun sähköpostiin. CargoSmart on luonut myös aikataulujen selaamiseen tarkoitetun CargoSmart SSM20 Lite -ohjelman älypuhelimille. Se sallii tietojen hakemisen useita eri selauskriteerejä käyttäen, ja sen kautta löydettyjä hakutuloksia on mahdollista jakaa tekstiviestillä tai sähköpostilla. Ohjelman kautta pääsee tarkkailemaan yli kahdenkymmenen varustamon tietoja. Tällä hetkellä se on tarjolla Googlen Android ja Applen iOS -käyttöjärjestelmillä varustetuille puhelimille ja tableteille. Applen iOS-käyttöjärjestelmään perustuvat laitteet voivat muiden ohjelman tarjoamien toimintojen lisäksi synkronoida aikataulujen kannalta tärkeät päivämäärät, kuten lähtö- ja perille saapumispäivät laitteen omaan kalenteriin. (Applen www-sivut 2013) (Google Play:n www-sivut 2013) (CargoSmart:n www-sivut 2013)

Kuljetustilauksia voi tehdä tavalliselle, vaaralliseksi luokitellulle ja kylmäkuljetusta vaativalle rahdille käyttäen perusteena vanhoja toimituksia tai valmiiksi luotuja

pohjia. Se sallii myös toimituksessa mukana olevien osapuolien vertailun ohjelmaan integroitua virallista sanktiolistaa, englanniksi sanction list, vasten. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

Konossementtidrafteja voi tarkastella ohjelman internetpalvelun kautta ja vastaanottaa sähköpostiin. Sen kautta voi myös tulostaa originaalikonossementin ja sen kopiot. Konossementteja on mahdollista jakaa kaupan osapuolten välillä ja tulostusoikeuden voi siirtää myös käyttäjille, joita ei ole konossementissa mainittu. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

CargoSmart tarjoaa käyttäjälleen mahdollisuuden tarkkailla kuljetuksen aikaisia valuuttakursseja. Palvelun tarkoituksena on auttaa vientiyritystä määrittelemään kuljetuksen hinnoitteluperusteita. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

Varustamot voivat lähettää laivaajille laskun palveluistaan käyttäen hyväkseen CargoSmart-ohjelmistoa ja asiakas voi tulostaa laskut sen kautta. Ohjelman kautta on mahdollista selata laskuarkistoa useita eri hakutermejä käyttäen ja tarkastella laskujen tulostus- ja maksuhistoriaa. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

CargoSmartin Schedule Reliability -työkalu tarjoaa laivaajille mahdollisuuden tutkia aikataulujen luotettavuutta perustuen alaan, palveluun, satamaan tai rahdinkuljettajaan. Ohjelman avulla pystyy täten vertaamaan eri rahdinkuljettajien aikataulujen luotettavuutta eri reiteillä ja eri ajanjaksoilla. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

6.1.2 Raportit ja toimitusten tarkastelu

CargoSmart tarjoaa mahdollisuuden rahdin tarkkailuun. Sen kautta voi tarkastella aktiivisia toimituksia ja toimituksia viimeisen kahden vuoden ajalta ja katsoa niiden tarkemmat yksityiskohdat. CargoSmart tekee toimituksista myös raportteja, joita voi muokata näyttämään yrityksen kaipaamat tiedot. Raporttien avulla voi pitää silmällä kaikkia kyseisellä hetkellä matkalla olevia toimituksia yhdessä paikassa. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

CargoSmartin avulla on mahdollista tilata tiedotteet toimitusten statuksen muutoksesta ja tärkeistä tapahtumista suoraan sähköpostiin. Se voi myös lähettää ilmoituksen toimituksen määränpäähän saapumisesta suoraan sähköpostiin. Saapumisilmoituksen voi määrittää toimituskohtaisesti lähetettäväksi automaattisesti myös muille osapuolille, kuten asiakkaalle tai maantiekuljetuksesta vastaavalla yritykselle. (CargoSmart:n www-sivut 2013)

6.2 GT Nexus

GT Nexus tarjoaa pilvilaskentaan, englanniksi cloud computing, perustuvaa toimintaympäristöä. Pilvilaskennassa yritys pääsee internetin välityksellä käsiksi eripuolilla maailmaa oleville palvelimille, joille on koottu käyttäjän tarvitsema data ja ohjelmistot. Pilvilaskentaa hyödyntämällä yritys pyrkii yhdistämään yritysten väliset toiminnot paremmin kuin perinteiseen ERP-toiminnanohjausjärjestelmään perustuvat käyttöliittymät. Ohjelmisto käyttää niin sanottua ”on demand” hinnoittelua, jossa käyttäjä maksaa ohjelmistosta käyttömäärän perusteella. Ohjelmiston hinta ei siis muodostu käytössä olevista sovelluksista, vaan niiden käyttämisestä. GT Nexus-käyttäjärjestelmällä on mahdollista hoitaa tuotteiden liikkumiseen ja liiketoimeen liittyvät tiedot ja tapahtumat tilauksen vastaanottamisesta laskun maksamiseen. (GT Nexus:n www-sivut 2013) (Simon Thomas 2009)

GT Nexus on suunniteltu auttamaan yritysten välistä yhteistyötä maailmanlaajuisessa mittakaavassa. Palvelun kansainvälisen kaupan ja logistiikan sovellukset keskittyvät tärkeisiin yritysten välisiin prosesseihin, jotka toistaiseksi yleensä hoidetaan manuaalisesti ja tehottomasti. Internetsivustollaan GT Nexus jakaa tärkeimmät ohjelmiston tarjoamat ratkaisut viiteen kategoriaan, jotka esitellään alla. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Ohjelmisto tarjoaa mahdollisuuden analysoida koko toimitusketjun tehokkuutta yhteistyökumppaniverkoston lävitse. Sen avulla voi tarkastella ja analysoida materiaalihankintaa, varaston hallintaa, kuljetuksia ja yhteistyökumppaneiden

toimintaa ja suoriutumista. Analysoinnin avuksi on luotu erilaisia kaavioita ja diagrammeja, joita on mahdollista tuoda Excelliin tai muuntaa PDF:ksi tarkempaa tutkimista ja jakamista varten. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Supply Chain Visibility -ohjelmiston on tarkoitus lisätä toimitusketjun näkyvyyttä yrityksen sisällä ja yhteistyökumppaneiden välillä. Inventory Visibility -palvelu mahdollistaa tilausten statuksen seuraamisen koko toimitusketjun läpi. Ohjelmisto päivittää tilauksen arvioitua perille saapumispäivää aktiivisesti tarkoituksenaan lisätä toimitusketjun ennalta-arvattavuutta. Landed Cost Visibility -palvelu taas auttaa määrittelemään tuotteen kokonaishinnan, kun siihen sisällytetään kuljetus-, vakuutus- ja tullikustannukset. GT Nexus:n Document Visibility auttaa jakamaan kauppaa- ja kuljetusasiakirjoja kaupan osapuolten kesken. Lisäksi se mahdollistaa niiden kategorioinnin esimerkiksi toimituksen, bukkauksen tai tilauksen perusteella. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Order Management -palvelu mahdollistaa tavarantoimittajan tehokkuuden mittaamisen tarkkailemalla tilausten hyväksyntää, tuotantoa ja laivaustoimintaa yli kymmenentuhatta tavarantoimittajaa kattavan verkoston kautta. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Pakkauslistojen, etikettien ja ennakoilmoitusten (ASN – Advance Ship Notice) luominen on mahdollista Scan and Pack -toiminnon avulla. Ohjelman avulla luodut etiketit on mahdollista tulostaa ja skannata verkkoselaimen välityksellä. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Purchase-to-Pay -palvelu pyrkii pienentämään taloudellisia kustannuksia ja viivästyksiä maksuliikenteessä standardisoimalla elektronisten dokumenttien liikkeen ostajien, myyjien, kuljetusliikkeiden ja pankkien välillä. Lisäksi GT Nexus:n tarjoama Supply Chain Finance -palvelu mahdollistaa maksuliikenteen tarkastelemisen ja hallitsemisen pilvipalvelun avulla. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Palvelun kautta vientiyritys voi vertailla kilpailevia tarjouksia eri kuljetusyritysten ja -muotojen välillä. Ohjelman kautta voi vertailla kuljetuskustannuksia eri palvelun

tarjoajien välillä luomalla skenaarioita eri mahdollisuuksista. Palvelusopimuksia voi hallita digitaalisesti GT Nexus:n kautta. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

GT Nexus tarjoaa ohjelmiston myös rahtilaskujen hoitamiseen ja tarkastamiseen. Laskun tullessa ohjelma automaattisesti vertaa rahdin summaa rahtisopimuksessa ilmoitettuihin hintoihin. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

Shipment planning -toiminto tarjoaa mahdollisuuden suunnitella maanteitse, meritse ja lentorahtina toimitettaville tuotteille ihanteelliset reitit sopivilla kuljetusmuodoilla ajallaan tapahtuvan ja edullisen kuljetuksen takaamiseksi. GT Nexus:n kautta on myös mahdollista jakaa kuljetuksessa tarvittavat asiakirjat sähköisesti. Sen kautta voi lähettää bookkaukset, konossementtiohjeet, laivausohjeet varustamoille, ja toimitusohjeet maantiekuljetuksista ja lentorahdeista vastaaville yrityksille. Myöhemmin vientiyritys voi sen kautta vastaanottaa ja tulostaa hyväksytyt konossementit. (GT Nexus:n www-sivut 2013)

7 HUOLITSIJAN ROOLI MERIKULJETUKSISSA

7.1 Yleistä

Huolitsijan tehtävänä on huolehtia lähetyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä toimeksiantajansa puolesta. Kansainvälisen kaupan alati laajentuessa ja lisääntyessä kansainvälistä kauppaa harjoittaville yrityksille on muodostunut mahdottomaksi hoitaa ja olla selvillä kaikista vientiin ja tuontiin liittyvistä säädöksistä, toimenpiteistä ja kuljetusmahdollisuuksista. Huolitsijan tehtäväksi on muodostunut huolehtia näistä asioista asiakkaansa puolesta. Tätä varten huolitsijalla tulee olla kattava kansainvälinen ja asiantunteva verkosto, joka on selvillä eri maiden välillä vallitsevista muodollisuuksista ja hoitaa lähetyksen toimittamisen sekä kohde- että lähtömaassa. Melinin (2011, 232) mukaan ”kohde- ja lähtömaan toimintoihin kuuluvatkin mm. nouto, lastaus, kuljetuskapasiteetin varaus ja osto, tullaus, purkaminen, luovutus, edelleen toimittaminen, laskutus, varastointi, Intrastat-tilastointi, arvonlisäveroasioiden hoito sekä logististen kokonaisratkaisujen hoito.”

Huolitsijan käsitettä ei ole määritelty Suomen, eikä monen muunkaan maan lainsäädännössä. Suomessa huolitsijan vastuun ja velvollisuuksien määrittelystä vastaa Pohjoismainen Speditööriliitto. (Melin 2011, 232)

7.2 Huolintaprosessit

Asiakkaan huolitsijalta ostamat palvelut määritellään huolintasopimuksessa ja niiden toteuttamista valvotaan huolitsijan velvollisuuksilla. Huolitsijan velvollisuuksiin kuuluu toimimisvelvollisuus, joka velvoittaa huolitsijan hoitamaan päämiehen kanssa sovitut tehtävät. Tähän kuuluu edustajien ja rahdinkuljettajien valitseminen asiakkaan edun mukaisesti (lojaliteettivelvollisuus) ja päämiehen kuljetusohjeissa määrittelmiä ohjeiden mukaisesti (toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus). Huolitsijan tulee tarkastaa rahdattavan tavaran kunto ja pakkauksien lukumäärän, numerot, merkinnät ja asiapaperit (tarkastusvelvollisuus). Lopuksi huolitsijan on tilitysvelvollisuuden perusteella raportoitava päämiehelleen toimistaan. (Melin 2011, 234-235)

Tavaraa lähetettäessä lähettäjä sopii vientikuljetuksesta huolitsijan, feeder-, tai valtameriagentin kanssa. Tätä kutsutaan kuljetuksen bookkaamiseksi, ja siitä vahvistukseksi asiakas saa bookkausvahvistuksen, jossa asiakkaalle ilmoitetaan kontin nouto-osoite, viitetiedot ja merikuljetuksen arvioitu aikataulu. Tyhjä kontti tuodaan vientiyrityksille joko junalla tai rekalla ja kuljetuksesta vastaa huolitsija, varustamo tai vientiyritys itse sopimuksesta riippuen. Kolmansiin maihin tavaraa lähetettäessä vientiyritysten velvollisuutena on ilmoittaa lastauksesta tullille. Lastattu kontti sinetöidään ja vientiyritys ilmoittaa sen sisällön kontti- ja sinettinumeroineen varustamolle. Feeder-aluksen lähdettyä satamasta varustamo luovuttaa konossementin vientiyrityksille, kun taas varustamo varten laaditaan laivamanifesti. (Melin 2011, 237)

7.3 Vastuu, velvollisuudet ja oikeudet

Huolitsija voi toimia joko rahdinkuljettajan tai välittäjän vastuulla. (Melin. 2011. Sivu 238) Huolitsijan toimiessa välittäjänä hän ei ole vastuussa kolmansien

osapuolten, eli esimerkiksi rahdinkuljettajien laiminlyönneistä. Huolitsijan vastuulla on kuitenkin asiakkaansa etujen valvominen, ja huolitsija on velvollinen hoitamaan tehtävänsä huolellisuutta noudattaen. Mikäli huolitsija ei ole hoitanut velvollisuuksiaan välittäjänä huolellisesti, hän on rajoitetusti vastuussa sen seurauksena syntyneistä vahingoista. (Melin 2011, 240)

”Huolitsija toimii rahdinkuljettajan vastuulla, kun huolitsija

- suorittaa kuljetuksia omalla kuljetusvälineellään
- on sopimuksen tehnyt rahdinkuljettaja
- on antanut kuljetusasiakirjan omissa nimissään
- on tarjonnut omaa hintaansa kuljetuksille
- tarjoaa maantiekuljetusta.” (Melin 2011, 238)

Rahdinkuljettajan vastuulla toimiessaan huolitsija on vastuussa kuljetuksen aikana sattuneesta tavarankatoamisesta, vähenemisestä, vahingoittumisesta ja viivästymisestä. Huolitsijan vastuu ulottuu myös kuljetusmuodon valinnasta aiheutuneisiin viivästyksiin, katoamisiin ja vahingoittumisiin. Tällöin vastuuseen sovelletaan kyseessä olevan kuljetusmuodon lainsäädäntöä. Mikäli vahingoittuminen on aiheutunut toimeksiantajan laiminlyönnistä tai virheestä johtuen, huolitsija ei ole siitä vastuussa. (Melin 2011, 239)

Tavarankatoaminen lasketaan arvioidun perille saapumispäivän mukaan ja huolitsija on korvausvelvollinen viivästyksistä. Korvaus voi kuitenkin enimmillään olla tehtävästä sovitun hinnan suuruinen. Jos huolitsija on antanut toimeksiantajalle aikataulukorvauksen, huolitsijan tulee aikataulukorvauksessa korvata kuljetuksesta sovitun hinnan kokonaisuudessaan. Kun toimitus viivästyy maantiekuljetuksessa yli 30 päivää tai muussa kuljetusmuodossa yli 60 päivää, nähdään tavara kadonneeksi, mikäli huolitsija ei voi osoittaa tavarankatoamista tarkkaa sijaintia eikä luovutakaan sitä kohtuullisen ajan kuluessa vastaanottajalle. (Hörkkö ym. 2010, 34)

Huolitsija vastaa tavarankatoamisesta 15 vuorokautta tuotteen toimituksen jälkeen ollessaan rahdinkuljettajan vastuulla. Mikäli huolitsija välittää varastotoimintoja, huolitsijaa koskevat vastuu välittäjänä -säännökset. Jos kyseessä taas on

varastotoimeksianto, huolitsija on vastuussa alihankkijoiden toimista. Huolitsijan toimintaa näissä tapauksissa säännellään joukolla yksityiskohtaisia säännöksiä. (Hörkkö ym. 2010, 35)

Huolitsijalla on oikeus pantata toimeksiantajan tavarat, mikäli toimeksiantaja ei ole hoitanut laskujaan. Panttioikeus koskee kaikkia huolitsijan saamia, eikä pelkästään kyseessä olevan toimituksen saamia. Huolitsijalla onkin oikeus pantata kaikki toimeksiantajan huolitsijan hoidettavaksi antamat tavaravirrat periäkseen saamisensa. (Hörkkö ym. 2010, 36)

8 VIENTIDOKUMENTAATIO

8.1 Yleistä

Kaupan osapuolten on hankittava toimitukseen oikeat asiakirjat satojen vaihtoehtojen joukosta. Oikeiden asiakirjojen määräytymiseen vaikuttavat useat tekijät. Lähtö- ja kohdemaan viranomaiset asettavat vaatimuksensa asiakirjojen käytölle. Suomesta lähteviin toimituksiin tarvittavat asiakirjat määräytyvät suurimmilta osin EU:n vaatimusten perusteella. Kauppasopimuksen ehdot ja toimitus- ja maksutapa määrittelevät osiltaan, mitä asiakirjoja tarvitaan ja kuka niiden hankkimisesta on vastuussa. Lisäksi ostaja saattaa tarvita tiettyjä asiakirjoja. Jos tuotteelle on esimerkiksi tiukat laatuvaatimukset, ostaja saattaa vaatia analyysitodistuksen laadun takaamiseksi. Näiden tekijöiden vaatimusten lisäksi tiettyjä asiakirjoja vaaditaan vientitukea nauttiville tuoteryhmille, kuten maataloustuotteille. Väliaikaiseen käyttöön tai jalostettavaksi ulkomaille vietäviin tuotteisiin vaaditaan omat asiakirjansa. (Melin 2011, 84)

Oikeiden asiakirjojen käyttö on välttämätöntä onnistuneen toimituksen kannalta ja siinä epäonnistuminen saattaa johtaa esimerkiksi maksun tai toimituksen myöhästymiseen. Asiakirjoissa esiintyvät virheet johtavat helposti viiveisiin ja ongelmiin tullauksessa ja maksuliikenteessä tullen helposti kalliiksi vientiyrityksille. (Branch 2006, 352)

8.2 Konossementti

Merikuljetuksissa konossementti on tällä hetkellä keskeisimpiä dokumentteja, ja sitä käytetään kuljetusasiakirjana linjakuljetuksissa. Konossementti myönnetään, kun kuljetettava rahti on toimitettu rahdinkuljettajalle, joka punnitsee ja tarkastaa tavarán. Sillä on useita tehtäviä. Se oikeuttaa tavarán fyysiseen kuljetukseen ja toimii kuittina vastaanotetusta tavarasta. Lisäksi se on todiste kuljetussopimuksesta. Konossementti on neuvoteltavissa oleva asiakirja, minkä vuoksi sitä voidaan käyttää edustamaan rahdattavaa tavaraa. Se voidaan myydä tai pantata, ja kulloinkin yritys, jolle konossementti lain mukaan kuuluu, on oikeutettu siinä mainittuun tavararaan. (Melin 2011, 202-203) (Jimenez 2012, 193-194)

Konossementista tulee ilmetä tietyt tiedot, jotka sisältyvät merilakiin ja kansainväliseen konossementtisopimukseen, johon Suomi on liittynyt. Sen tulee ilmoittaa mm. tiedot tavarasta ja vastaanottaja määräsatomassa. Siinä tulee olla myös päiväys, josta selviää missä ja milloin konossementti on myönnetty ja sen tulee olla varustettuna huolitsijan edustajan allekirjoituksella. (Melin 2011, 202) Anni Pasasen (2005, 293) mukaan ”Konossementin tulee sisältää tiedot:

1. vientiyritysten ilmoituksen mukaisesti tavarán laadusta, tavarán tunnistamiseksi tarpeellisista merkinnöistä, kolli- tai kappalemäärästä sekä tavarán painosta tai sen määrästä ilmaistuna muulla tavoin;
2. tiedot tavarán ja pakkauksen havaittavasta tilasta;
3. rahdinkuljettajan nimestä ja pääkonttorin sijaintipaikasta;
4. vientiyritysten nimestä;
5. vastaanottajasta, jos vientiyritys on tämän ilmoittanut;
6. kuljetussopimuksessa mainitusta lastaussatomasta ja päivästä, jolloin rahdinkuljettaja vastaanotti tavarán;
7. kuljetussopimuksessa mainitusta purkaussatomasta ja mahdollisesta sopimuksesta tavarán luovutusajankohdasta
8. kappalemäärästä, jos se on laadittu useampana kuin yhtenä kappaleena;
9. konossementin laatimispaikasta;
10. rahdin suuruudesta, jos sen maksaa vastaanottaja, tai maininta siitä, että hänen on maksettava rahti, sekä muista tavarán kuljetus- ja luovutusehdoista;

11. kuljetukseen sovellettavista ehdoista;
12. tavarankuljettamisesta kansilastina, mikäli se on sallittu;
13. osapuolten mahdollisesti sopimasta korkeammasta vastuurajasta.”

”Konossementti voidaan asettaa: nimetylle henkilölle, nimetylle henkilölle tai hänen määräämaalleen, tai haltijalle (orderille)”. (Melin 2011, 203) Yleisimmin käytössä on haltijalle määrätty konossementti. Siinä tapauksessa tavarankuljettajaksi konossementtiin merkitään ”to order” ja tavarankuljetusyritys merkitsee myöhemmin konossementin takapuolelle avoimen siirron, jonka näyttämällä tavarankuljettaja voi noutaa tavarankuljetuksen määräsattamasta. Laivattaessa tavaraa, jonka ulkomainen ostaja on jo maksanut, konossementti voidaan asettaa nimetylle henkilölle varmistaen, että tavara päättyy oikealle kuljettajalle. (Melin 2011, 203)

Konossementtiä myönnettäessä tarkastetaan myös tavarankuljetuksen kunto. Jos tavara on kunnossa, myönnetään puhdas, eli ehdoton konossementti, johon merkitään ”clean on board”. (Melin 2011, 203-204) (Jimenez 2012, 194-195) Konttikuljetuksessa konossementtiin merkitään ”said to contain”, joka tarkoittaa, että rahdinkuljettaja ei ole tarkastanut kontin sisältöä, eikä täten ole siitä vastuussa. (Pasanen 2005, 295) Jos tavarassa tai sen pakkauksessa on sen sijaan huomattavissa virheitä tai vahinkoja, myönnetään siitä niin sanottu likainen konossementti ja siihen merkitään ”dirty on board”. (Melin 2011, 203-204) (Jimenez 2012, 194-195) Likainen konossementti voi osoittautua ongelmalliseksi varsinkin remburssikaupassa, ja tavarankuljettajalla on oikeus kieltäytyä vastaanottamasta tavaraa konossementin ollessa likainen. Tällaisissa tapauksissa myyjä voi tarjota rahdinkuljettajalle vastuuvapaussitoumusta, englanniksi letter of indemnity, jonka avulla rahdinkuljettaja vapautuu puhtaan konossementin myöntämisestä mahdollisesti aiheutuvista kustannuksista. (Pasanen 2005, 295) Myytäessä tavaraa konossementin perusteella, ostajan oikeusturvan takaamiseksi rahdinkuljettajan on kuitenkin vastaanottajan pyynnöstä kerrottava, onko sitoumus annettu ja mikä on sen sisältö. (Hörkkö ym. 2010, 223)

Jos tavaraa kuljetetaan kahdella eri varustamon laivalla, esimerkiksi Raumalta Rotterdamiin ja sieltä valtamerialuksella johonkin kaukaisempaan määräsattamaan, käytetään kauttakuljetuskonossementtiä (Through Bill of Lading). Silloin päärahdinkuljettaja, eli valtamerikuljetuksesta vastaava varustamo, myöntää

konossementin koko matkalle. (Melin 2011, 203-204) (Jimenez 2012, 194-195) Käytännössä kaikissa Suomesta Euroopan ulkopuolelle lähetetyissä toimituksissa tarvitaan kahta varustamoita, eli paikallisvarustamoita ja valtamerivarustamoita. (Pasanen 2005, 293)

Varustamo laatii konossementista useita kopioita, joista osaa kutsutaan alkuperäiskappaleiksi. Alkuperäisiä konossementteja, eli originaalikonossementteja laaditaan yleensä kolme kappaletta ja mikä tahansa niistä riittää todisteeksi tavaran saamiseksi ulos laivasta. Lisäksi varustamo tekee konossementista useita jäljennöksiä, jotka on tarkoitettu kaupanvälittäjien ja viranomaisten käyttöön. (Melin 2011, 204)

8.3 Konossementin korvaavat asiakirjat

Konossementin käyttö on nykyisin vähentymään päin, koska matka-ajat ovat lyhentyneet ja konossementtia ei enää saada välttämättä ennen tavaraa perille. Usein sen korvaajana toimii merirahtikirja, eli Liner Waybill (LWB), jota käytetään varsinkin lyhyempien välimatkojen laivaliikenteessä. Merirahtikirjassa varustamo todistaa, että se on vastaanottanut tavaran asiakirjassa mainitussa kunnossa. Vastaanottaja tai vastaanottajan edustaja on aina mainittu asiakirjassa ja varustamon tulee luovuttaa tavara kyseiselle vastaanottajalle. Merirahtikirjaa ei voida asettaa haltijalle, vaan se on aina osoitettava nimetylle vastaanottajalle. (Melin 2011, 204) Merirahtikirja ei ole siirtokelpoinen, (Pasanen 2005, 294) eikä se sovellu kuljetuksiin, joissa maksuehtona toimii CAD tai remburssi. Konossementti korvataan lähiliikenteessä myös asiakirjattomilla kuljetuksilla, jossa vastaanottaja saa kuljetusasiakirjojen sisältämän tiedon elektronisesti. (Melin 2011, 204)

8.4 Muita laivarahdissa vaadittavia asiakirjoja

8.4.1 Kauppalasku

Ostaja maksaa myyjälle tilaamastaan tuotteesta kauppalaskun, Commercial Invoice, perusteella. Lasku on kuitenkin tärkeä myös monille muille kaupan osapuolille. (Melin 2011, 89) Monissa maissa tulliviranomaiset käyttävät kauppalaskua tuontiveron määrittämiseen. (Jimenez 2012, 192) Lisäksi siinä olevia tietoja tarvitsevat mm. tavaran kuljettaja, huolitsijat, agentit, pankit ja vakuutusyhtiöt. Näille yrityksille luodaankin usein erilliset kopiot laskusta. Kauppalasku on eräänlainen ulkomaankaupan perusasiakirja, jota käytetään pohjana monille muille käytössä oleville dokumenteille. (Melin 2011, 89-90) Kauppalaskusta on selvittävä kaikki kaupan kannalta oleelliset tiedot: tarkka tuotekuvaus, myyjän ostajan nimet ja osoitteet, ja toimitus- ja laskutusehdot. (Jimenez 2012, 192)

Lasku on laadittava jollain valtakielellä tai ostajamaan virallisella kielellä. Lisäksi useiden maiden viranomaisilla on erityisvaatimuksia kauppalaskun sisältöön ja muotoon liittyen. Useissa maissa saatetaan vaatia esimerkiksi kauppalaskun allekirjoittamista, vaikka tulliyhteistyöneuvosto ei sitä vaadikaan. Monissa maissa vaaditaan myös kauppalaskun vahvistamista tai laillistamista. (Melin 2011, 90) Epärehellisten kaupantekijöiden tiedetään luoneen erillisen laskun tullimuodollisuuksia varten, jotta he selviäisivät kevyemmällä verotuksella. (Jimenez 2012, 192-193)

Kun maksuehtona toimii remburssi, laskun sisältövaatimukset saattavat poiketa normaaleista Laivauskäsikirjan ohjeista. Tapauskohtaiset sisältövaatimukset selviävät remburssin avausilmoituksesta. (Melin 2011, 90)

Yhteisökaupassa laskusta tulee löytyä myyjän ja ostajan alv-tunnukset. Jos myytävä tuote tai palvelu täyttää arvonlisäverottomuuden ehdot, on syytä löydyttävä laskusta. (Melin 2011, 90)

8.4.2 Pakkausluettelo

Pakkausluettelo, englanniksi Packing List tai Kaukoidässä Weigh List, liitetään jokaisen pakkauksen kylkeen ja laaditaan kollokohtaisesti. (Melin 2011, 192) Viime vuosina pakkausluettelon rooli viennissä on kasvanut ja tullit ja pankit usein vaativat sitä. Pakkausluetteloon on kirjoitettu erittäin yksityiskohtaiset tiedot pakkauksesta, painosta, tilavuudesta, sisällöstä, vastaanottajasta, ostajasta, alkuperämaasta, laivan lähtöpäivämäärästä, konttinumerosta ja purku- ja lastaussatamasta. (Branch 2006, 388) Sen lähettäminen toimituksen mukana nopeuttaa tullin toimintaa, ja listassa olisikin hyvä olla yhteystiedot. Pakkausluetteloon ei merkitä hintatietoja. (Melin 2011, 92)

8.4.3 Alkuperätodistus

Alkuperätodistuksen, englanniksi Certificate of Origin, myöntää yleensä paikallinen kauppakamari ja siinä ilmoitetaan maa, jossa kyseessä oleva tuote on valmistettu. (Jimenez 2012, 193) Alkuperätodistuksessa ilmoitetaan muun muassa tuote, sen määrä ja arvo. Joissain tapauksissa alkuperätodistukseen vaaditaan paikallisen kauppakamarin vahvistus. Alkuperätodistusta saatetaan käyttää ilmaisemaan tullisuotuisuutta (Favoured Nation Status) ja täten alentamaan tuontitullia tai tunnistamaan tuotteita, joiden alkuperämaa tai -alue on kauppakieltojen tai -rajoitusten kohteena. Yleisesti käytössä oleva EU-todistus ei sinällään kelpaa arabimaissa Irania lukuun ottamatta. Näissä maissa vaaditaan alkuperätodistus, josta tiedot löytyvät sekä kohdemaan että todistuksen asettaneen maan virallisella kielellä. Yleensä todistus täytyy vahvistaa alkuperätodistuksen asettaneen maan ja Arabian kauppakamarien toimesta. (Branch 2006, 375-376)

8.4.4 Vakuutustodistus

On tärkeää järjestää vakuutustodistus, Insurance Certificate, toimitusta varten. Vakuutuksella suojataan kuljetuksessa oleva tavara matkalla mahdollisesti sattuvia vahinkoja vastaan. Siksi onkin tärkeää määritellä selkeästi, missä kaupan vaiheessa vastuu tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle. Vakuutuksen ottamisesta kussakin

toimituksen vaiheessa vastuussa oleva osapuoli määräytyy käytössä olevan toimitusehdon mukaisesti. (Branch 2006, 374) Vakuutus on myös vaatimus pyydettyessä lainaa pankilta matkalla olevaa toimitusta vastaan. (Branch 2006, 255-256)

Vakuutustodistuksesta on löydyttävä seuraavat tiedot:

- vakuuttajan nimi ja allekirjoitus
- vakuutettavan nimi
- hyväksyntä vakuutettavalta, jotta oikeus korvausvaatimukseen voidaan tarvittaessa siirtää toiselle kaupan osapuolelle
- kuvaus riskeistä, jotka vakuutus kattaa
- kuvaus lastista
- vakuutusmäärä tai -määrät
- paikka, jossa korvausvaatimus maksetaan ja edustajan, jolle korvausvaatimus esitetään, nimi. (Branch 2006, 374-375)

Näiden lisäksi vakuutuksen tulisi yleisesti ottaen kattaa samat riskit, jotka on määritelty luottojärjestelyssä, sen tulisi olla valmiissa ja siirrettävässä muodossa ja päivättyinä konossementin kanssa samalle tai sitä edeltävälle päivälle. Lisäksi vakuutustodistuksessa tulisi käyttää samaa valuuttaa kuin luottokirjeessä tai remburssissa. (Branch 2006, 374-375)

8.4.5 Selvitys vaarallisesta aineesta

Kuljetettaessa vaarallisia aineita merellä on noudatettava kansainvälisen merikuljetusjärjestön IMO:n laatimaa vaarallisten aineiden merikuljetussäännöstöä, IMDG code, jota sovelletaan 50 maassa. (Branch 2006, 202). Sen mukaan rahtikirjasta tulisi käydä ilmi, että kyseessä on vaaralliseen aineen kuljetus kuljetusmuodosta riippumatta. Merikuljetuksessa liitteeksi vaaditaan selvitys vaarallisesta aineesta, eli Dangerous Goods Declaration, jossa lähettäjän tulee antaa selvitys kuljetettavasta aineesta ja vakuuttaa tiedot oikeaksi allekirjoituksellaan. Onnettomuus- ja vaaratilanteiden varalta mukaan on annettava turvaohjeet. (Melin 2011, 225)

8.4.6 Rahtikirja

Kuljetettaessa tavaroita meritse vientiyritysten tai merikuljetuksesta vastaavan yrityksen on aluksi toimitettava laivattava tavara satamaan. Lain mukaan maantiekuljetusta varten on laadittava rahtikirja, eli CMR consignment note. Rahtikirjasta tehdään kolme kopiota, joista yksi jää rahdinantajalle, yksi rahtia kuljettavalla yritykselle ja yksi pidetään rahdin mukana kuljetuksen ajan. Jos tavarat viedään useammalla ajoneuvolla tai rahti koostuu useammasta eri tuotteesta, on jokaisella kuljetuksen osapuolella oikeus vaatia erillinen rahtikirja jokaiselle ajoneuvolle tai tuotteelle. (Branch 2006, 379)

Rahtikirjasta on löydyttävä seuraavat tiedot:

- rahtikirjan luomispaikka ja -päivämäärä
- tavarantoimituspaikka ja -päivämäärä
- lähettäjän, kuljetusyrityksen ja vastaanottajan nimet ja osoitteet
- toimitusosoite
- tuotteen ja sen pakkauksen kuvaus
- vaarallisen aineen luokitus ja kuvaus
- pakkausten määrä, erityismerkinnät ja numerot
- tuotteen bruttopaino tai niiden määrä jollain muulla tavalla ilmaistuna
- kuljetukseen liittyvät kulut
- tullin ja muiden muodollisuuksien vaatimat tiedot
- lausunnon, joka ilmaisee kuljetuksen olevan säännösten mukainen. (Branch 2006, 379-380)

Lisäksi rahtikirjasta on löydyttävä tiettyjä tietoja niiden soveltuessa kyseessä olevaan toimitukseen, muun muassa: lausunnon, joka ilmaisee, että jälleenlastaus ei ole sallittu; kulut, jotka lähettäjä on luvannut maksaa; ja postiennakon määrän. (Branch 2006, 380)

9 TUTKIMUSPROSESSI SEKÄ TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS JA VALIDIUS

Tutkimuksen teoriaosuus perustui suurimmilta osin kirjoihin, joita voidaan pitää luotettavina ja ajankohtaisina. Intra-portaalista tietoa taas löytyi lähinnä yrityksen verkkosivustolta ja siellä oleva tieto on tarkoitettu uusien asiakkaiden hankintaan, minkä vuoksi se on lähtökohtaisesti puolueellista. Silti sivuston sisältämiä tietoja voidaan pitää luotettavina ja ajankohtaisina, ja lehdistä löytyneet artikkelit Intra-portaalista tukivat yrityksen kotisivulta löytyneitä tietoja. Vaikka osa artikkeleista oli jo hieman vanhentuneita Intra-portaalin huiman kehittymistahdin takia, on niiden sisältämä tieto ohjelmiston tarjoamia palveluita lukuun ottamatta paikkansapitävää.

Konossementtien korjaamiseen kuluvan ajan seuranta tutkimusta toteutettiin kahden viikon ajan kolmen vientiassistentin voimin. Tutkimuksessa muuttujina käytettiin kohdemaata ja toimituksesta vastannutta huolitsijaa (liite 3). Vientiassistentteja pyydettiin täyttämään kyseistä taulukkoa aina konossementteja korjattaessa ja hyväksyttäessä. Seuranta tehtiin vain kahden viikon ajan, jottei se muodostuisi turhan isoksi taakaksi vientiassistenttien normaalien työtehtävien päälle. Jotta tuloksista olisi saatu luotettavia, olisi sitä täytynyt jatkaa useamman kuukauden ajan, mutta nykyiselläänkin tutkimus antaa hyvän yleiskuvan konossementtien korjaamiseen kuluvasta ajasta. Silti seuraamiseen käytetty aika oli lyhyt ja on mahdollista, että tutkimustulokset olisivat muuttuneet, mikäli tutkimusta olisi jatkettu pidempään. Intra-portaalin, kuten muidenkin ohjelmistojen käyttöönotto, vie huomattavan määrän työaikaa ja mahdollinen säästö työajassa tullaan todennäköisesti huomaamaan vasta pidemmällä aikavälillä.

Intra-portaalin käyttöönottoa harkinneelle yritykselle suunnatun kyselyn tarkoitus oli kartoittaa tarkemmin ja eri näkökulmasta Intra-portaalin käyttöönoton hyötyjä ja haittoja. Intra-portaalista ei juuri ole löydettävissä riippumattomia artikkeleita tai informaatiota internetistä tai kirjoista, ja kyselylomakkeen tarkoituksena oli saada tietoja, joita muista lähteistä ei löydy. Kyselyn avulla haluttiin syventää työtä Intra-portaalin osalta ja mahdollisesti löytää ohjelmistosta negatiivisia puolia, joista yrityksen internet-sivustolla ei kerrota tai jotka eivät ole yhtenäisiä sivuston tietojen kanssa. Kyselylomakkeen avulla saadut vastaukset edustavat siihen vastanneen

yrityksen mielipiteitä ja niihin vaikuttavat muun muassa yrityksen käytössä oleva toiminnanohjausjärjestelmä, liiketoimintamalli ja vientiprosessit. Haastatellun kansainvälistä kauppaa harjoittavan yrityksen vientitoiminta on kuitenkin hyvin samantyyppistä kuin tutkimuksen kohdeyrityksen, eli he vievät isoja tavaravolyymejä pääasiassa konttiliikenteessä. Toimitukset ovat molemmilla yrityksellä yleensä säännöllisiä ja tuotteet viedään täysinä kontillisina. Siksi voidaankin ajatella, että saadut vastaukset ovat monin paikoin erittäin hyödyllisiä ja luotettavia pohdittaessa, tulisiko Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n ottaa kyseinen palvelu käyttöönsä.

Kahdelle Rauman ja Porin seudulla toimivalle huolintayritykselle suunnatulla kysymyslomakkeella oli tarkoitus saada tietoa ja mielipiteitä ohjelmasta heidän näkökulmastaan, koska Norilsk Nickel Harjavalta Oy heidän palveluitaan vientitoiminnassaan hyödyntää. Yritykset ovat tehneet pitkään yhteistyötä kohdeyrityksen kanssa ja heidän vastauksiaan voidaan pitää totuudenmukaisina.

10 TUTKIMUSTULOKSET

10.1 Kansainvälistä kauppaa harjoittavan yrityksen haastattelu

Intra-portaalin käyttöönottoon liittyen haastateltiin kansainvälistä liiketoimintaa harjoittavan ja Intra-portaalin käyttöönottoa harkinneen yrityksen Shipping supervisorina. Alun perin heidän tarkoituksenaan oli ollut ottaa ohjelma käyttöön helpottamaan kuljetusten ja konttien varausprosessia hyödyntäen sen liittämistä SAP-toiminnanohjausjärjestelmään. Yrityksen IT-osaston resurssipulan vuoksi projekti oli kuitenkin jäänyt odottamaan. Yritys oli käynyt keskusteluja varustamoiden kanssa ohjelman käyttöönotosta ja he olivat päätyneet ratkaisuun, että ottavat ohjelman käyttöön ilman SAP:ia luomalla kattavan mallitoimitusten kirjon, jota hyödyntämällä he voisivat alkaa toimituksia varaamaan.

Yritys ei Intra-portaalin käyttöönottoa harkitessaan käyttänyt huolitsijoiden palveluita, vaan he hoitivat kuljetuksena yhteistyössä suoraan varustamoiden kanssa.

Joidenkin varustamoiden kanssa käydyissä keskusteluissa oli käynyt ilmi, että aluksi pitää sopia koetoimituksia ja näkyvyydet Intra-portaalin ja varustamoiden välillä eivät lopultakaan ole aivan yhtenäisiä. Osa varustamoista ei Intra-portaalia tämän vuoksi aivan varauksetta suositellut. Vientiyritys oli kuitenkin kiinnostunut Intra-portaalin käyttöönotosta ja sen vuoksi erään varustamon kautta lähetettiin yhteydenottopyyntö Intra-portaalin Tanskan toimistoon, josta vastauksen saaminen oli kestänyt noin kolme kuukautta. Vastausta odotellessa yrityksen merikuljetusten varausprosessin yhtenäistämistä alettiin suunnitella haastatellun yrityksen ulkomaisten toimipisteiden kanssa, minkä seurauksena yritys aloitti huolitsijan käyttämisen varustamoiden ja heidän välissään. Huolitsijan mukaantulon vuoksi koettiin, että Intra-portaalin käyttöönotossa ei enää olisi järkeä.

Tämä prosessi vei yritykseltä kokonaisuudessaan lähes kaksi vuotta ja yrityksestä kerrottiin, että mikäli varustamot olisivat heti antaneet kannustavaa palautetta Intra-portaalin käyttöönotosta ja Intra-portaalin tukihenkilö olisi ollut suomalainen, ohjelma olisi ehtinyt olla käytössä jo vuoden. Yrityksestä kuitenkin kerrottiin, että mikäli huolitsijayhteistyöstä päätetään luopua, Intra-portaalin käyttöönotosta tulee jälleen ajankohtainen, koska yrityksen edustajan vakaa uskomus on, että Intra-portaali olisi erittäin hyvä järjestelmä kontissa kuljetettavien toimitusten hoitamiseen. Yrityksen edustajan mukaan Intra-portaalin palvelut olisivat olleet heille erityisen hyödyllisiä, koska he lähettävät samaa tavaraa, samoihin satamiin ja samoille asiakkaille täysissä konteissa. Intra-portaalin kautta he olisivat voineet luoda valmiin pohjan näille toimituksille, jolloin kuljetusten varaaminen olisi jatkossa ollut helpompaa ja nopeampaa. Lisäksi ohjelmiston kautta on mahdollista tehdä laivaus- ja konossementtiohjeet valmiiksi pohjiksi, mikä olisi myös ollut prosessia nopeuttava tekijä.

10.2 Huolitsijoiden haastattelut

Kahdelle Porin ja Rauman seudulla toimivalle huolintayrityksen, yritykset A ja B, edustajalle lähetetyllä kyselylomakkeella (liite 2) selvisi, että toinen yrityksistä oli ottanut ohjelman käyttöönsä, kun taas toinen ei. Yrityksen A edustajana kyselyyn vastasi yrityksen vientihuolitsija, kun taas yrityksen B puolesta kyselyyn vastasi

yrittäjän Branch manager. Intra-portaalin käyttöönsä ottanut yritys A oli ottanut ohjelman käyttöönsä kolme vuotta sitten varustamoiden pyynnöstä. Ohjelman tärkeimmiksi hyödyiksi lueteltiin yksinkertaisuus, nopeus ja valmiit pohjat sekä tiedot. Lisäksi buukkausviitteen ohjelman kautta saa heti. Negatiivisena puolena mainittiin, että ohjelma on hieman kankea, eivätkä kaikki tarvittavat tiedot välttämättä välity varustamoille. Intra-portaalin käyttö ei kyseessä olevan huolintayrityksen asiakkaiden parissa ole kovinkaan yleistä, mutta huolitsijan edustaja suosittelee ohjelman käyttöönottoa, koska ohjelma on nopea ja yksinkertainen, ja mahdollistaa kaikkien tietojen siirtämisen samassa muodossa.

Yritys B ei Intra-portaalia toiminnassaan käytä, eikä ohjelma ollut edustajalle ennalta tuttu. Yrityksessä on käytössä oma sisäinen ohjelmisto, jolla hoidetaan monia Intra-portaalin tarjoamia palveluita. Silti yrityksen edustajan mielestä olisi mahdollista, että ainakin Intra-portaalin tarjoamaa kuljetusten varaustoimintoa voitaisiin hyödyntää luomalla EDI-yhteys kohdeyrityksen ja huolitsijan välille. Sen sijaan laivauksien statistiikka ja toimituksien statukset ovat heidän omassa järjestelmässään ja näiden tietojen yhdistäminen EDI-yhteyden avulla voisi olla melkoinen haaste. Intra-portaalia ei siis kokonaisuudessaan voitaisi ottaa käyttöön huolitsijan ja Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n välillä, eikä täten saataisi kuin osa ohjelman hyödyistä käytäntöön.

10.3 Konossementtien korjaamiseen kuluva aika

Konossementtien seuranta tutkimuksessa (liite 3) havaittiin, että kaikki tutkimuksen aikana käsitellyt konossementit saatiin kuntoon kahden päivän kuluessa ensimmäisestä draftista. Tutkimuksessa mukana olleet toimitukset kulkivat konteissa Aasiaan ja Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan, ja niissä kaikissa käytettiin huolitsijoina opinnäytetyötä varten haastateltuja huolintayrityksiä. Tutkimuksessa mukana olleista toimituksista 71 prosenttiin saatiin hyväksytty konossementtidrafti jo samana päivänä alkuperäisen draftin kanssa, kun taas vastaavasti 29 prosenttiin hyväksytty konossementtidrafti saatiin vasta seuraavana työpäivänä. Keskimäärin yksi konossementti kaikkine korjauksineen vei työaikaa kolmesta kahdeksaentoista minuuttiin toimituksesta riippuen. Koska tutkimusta suoritettiin vain kahden viikon

ajan, ei tutkimuksen perusteella voida tehdä luotettavia päätelmiä siitä, vaihtelee ko korjaukseen kuluva aika huolitsijasta tai kohdemaasta riippuen.

Yhden konossementin korjaaminen vie vientiassistentilta keskimäärin 6 minuuttia, jonka seurauksena konossementtien korjaaminen vie viikossa keskimäärin 17 minuuttia. Kuten jo edellä mainittiin, vaihteluväli on huomattava, ja koska yhden konossementin korjaaminen voi viedä jopa 18 minuuttia, on mahdollista, että viikossa korjaamiseen kuluva aika saattaa olla huomattavasti pidempi tai lyhyempi.

Intra-portaalin toivotaan lyhentävän konossementin käsittelyyn kuluva aikaa ohjelmiston tarjoamalla konossementtitoiminnolla. Ohjelma siirtäisi konossementtiohjeiden ja konossementtidrafttien lähettämisen pois sähköpostista ja tarjoaisi mahdollisuuden tehdä konossementtiohjeet suoraan konossementtimuotoon. Tällöin konossementtiohjeita ei enää siirrettäisi huolitsijan toimesta sähköpostilla lähetetystä tekstipohjasta konossementtiin, vaan huolitsija saisi ne jo valmiiksi oikeassa muodossa. Tämä vähentäisi ihmisten erehdysten riskiä prosessin eri vaiheissa ja mahdollisesti lyhentäisi konossementtidrafttien korjaamiseen kuluva aikaa.

10.4 Vientiportaalien vertailu

Tutkimuksessa mukana olevat vientiportaalit ovat tällä hetkellä alan johtavia palveluntarjoajia, eikä niille löydy muita haastajia, jotka tarjoaisivat yhtä kattavia ja monipuolisia ratkaisuja. Mukana olleiden vientiportaaleiden tarjoamat palvelut eroavat selvästi toisistaan, vaikka ne ovatkin monin kohdin luotu helpottamaan samoja vientiprosessin osa-alueita. Vientiportaaleista Intra ja CargoSmart muistuttavat palveluiltaan eniten toisiaan, kun taas GTNexus tarjoaa hieman erilaista palvelupakettia. Kun CargoSmart ja Intra pyrkivät helpottamaan varustamoiden ja vientiyritysten välistä yhteistyötä tarjoamalla palveluitaan pääasiassa konttien varaus- ja toimitusprosesseihin, GT Nexus tarjoaa palveluita myös finanssiprosessin yhtenäistämiseen ja tarkastelemiseen, sekä toimitusketjun ja verkoston jäsenten toiminnan näkyvyyden lisäämiseen. Jokaisen vientiportaalin hinnoittelu eroaa toisistaan. Intra-portaali on vientiyrityksille ilmainen ja käytöstä koituvat kulut

maksavat varustamot, jotka Intra-portaalia käyttävät. CargoSmart:n käyttämässä ratkaisussa vientiyritys maksaa palvelun käytöstä ostamiensa ohjelman osien perusteella. Käyttäjä voi siis hankkia vain omaan tarpeeseensa sopivat palvelut. GT Nexus:n hinnoitteluratkaisussa vientiyritys taas maksaa palveluista käytön perusteella. Tällöin hinta perustuu ohjelmiston käyttömäärään, eikä yrityksen hankkimien sovellusten määrään.

Kaikista kolmesta ohjelmistosta löytyy mahdollisuus kuljetusten varaamiseen, aikataulujen tarkastelemiseen, laivaus- ja konossementtiohjeiden luomiseen, konossementtien vastaanottamiseen ja sähköisten rahtilaskujen lähettämiseen ja vastaanottamiseen. Lisäksi jokainen portaali tarjoaa erilaisia analyysejä ja tietoja toimitusten statuksesta. Portaalien tarjoamat ohjelmat, palvelut ja analyysit kuitenkin eroavat monin paikoin toisistaan.

Intra-portaali tarjoaa laajimman varustamoverkoston, joista tärkeimmät on lueteltu liitteessä 4, ja se on selkeä markkinajohtaja vientiportaaleja verrattaessa. Se tarjoaa kattavan määrän työkaluja alkaen aikataulujen etsimisestä ja sen kautta tehdystä kuljetuksen varauksesta aina rahtilaskun vastaanottamiseen. Intra-portaalin tarjoama konossementtityökalu mahdollistaa laivausohjeiden tekemisen suoraan konossementtimuotoon ja draftien tarkastamisen ja hyväksymisen suoraan palvelun kautta.

CargoSmart tarjoaa myös palvelut kuljetusten varauksesta rahtilaskujen sähköiseen vastaanottamiseen. Se ei tarjoa laivausohjeiden tekemistä konossementtimuodossa, mutta sen sijaan sen kautta on mahdollista tulostaa originaalikonossementti ja sen kopiot. CargoSmart tarjoaa ainoana käsitellyistä vientiportaaleista ohjelmiston älypuhelimelle, vaikka ohjelmisto tarjoaakin pelkästään mahdollisuuden aikataulujen selaamiseen ja jakamiseen esimerkiksi sähköpostiin ja puhelimen kalenteriin. Lisäksi portaalin kautta näkee ajan tasalla olevat valuuttakurssit, jotka voivat olla hyödyllisiä rahtien hintoja vertailtaessa.

GT Nexus tarjoaa laajaa pilvilaskentaa hyödyntävää palvelua, joka yhdistää kaikki toimitusketjun jäsenet tarjoten mahdollisuuden elektronisten dokumenttien jakamisen myös pankin kanssa. Ohjelma lisääkin sekä toimitusketjun että maksuliikenteen

näkyvyyttä. Lisäksi sen kautta on mahdollista lähettää toimitusohjeita myös lentorahdista ja maantiekuljetuksesta vastaaville yrityksille. Kuten CargoSmart myös GT Nexus mahdollistaa konossementtien hyväksynnän lisäksi niiden tulostamisen.

11 JOHTOPÄÄTÖKSET

Merikonttiliikenteen hallinnointi on pitkään perustunut perinteisiin tiedonsiirtomenetelmiin, fakseihin, sähköposteihin ja puhelinsoittoihin, jotka ovat hitaita ja altistavat virheille. Tutkimuksessa saatujen tulosten perusteella Intra-portaali tarjoaa kattavan ja viejän tarpeita tukevan palvelukokonaisuuden, joka siirtää toimituksiin liittyvän datan elektronisesti vähentäen tiedonsiirrossa tapahtuvia virheitä. Haastatellun ohjelman käyttöönottaneen yrityksen edustaja oli tyytyväinen ohjelmiston toimintaan lukuun ottamatta erityistapauksissa esiintyvää kankeutta, jolloin kaikki tiedot eivät aina välity varustamolle. Kyseessä oleva huolintayritys kuitenkin suositteli ohjelman käyttöönottoa asiakasyrityksilleen, joista yksi kohdeyritys on, koska Intra-portaali on nopea ja yksinkertainen ohjelma, jossa kaikki tiedot kulkevat samassa muodossa. Myös ohjelman käyttöönottoa harkinneen kansainvälistä kauppaa harjoittavan yrityksen edustajan mielestä ohjelma olisi ollut erittäin hyvä ratkaisu konttibookkauksiin, koska heidän toimituksensa ovat samankaltaisia ja toistuvia, ja Intra-portaalin kautta olisi ollut helppo luoda valmiit pohjat jokaiselle toimitukselle. Silti he eivät lopulta ottaneet ohjelmaa käyttöönsä huolitsijayhteistyön alettua. Molemmat edellä mainituista yrityksistä kertoivat Intra-portaalin olevan nopea ja käyttäjäystävällinen ohjelma.

Vientiportaaleja tutkimalla selvisi, että kaikilla niistä on omat vahvuutensa ja heikkoutensa. Kuitenkin Intra-portaali on Case-yrityksen tarpeisiin sopivin ja sen on ottanut käyttöönsä suurin osa isoista varustamoista. Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä toivotaan Intra-portaalin helpottavan konossementin hyväksymisprosessia ja ohjelman tarjoamat konossementtipalvelut ovat huomattavasti laajemmat kuin sen kilpailijoiden. Tutkimuksen perusteella Intra-portaali on varteenotettavin vientiportaali Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n tarpeita ajatellen.

Konossementtien korjaamiseen kuluvan ajan seurantatutkimuksessa kävi ilmi, että korjaamiseen kuluva aika vaihtelee huomattavasti toimitusten välillä. Intra-portaalin pitäisi vähentää virheitä tiedonsiirrossa ja auttaa vientiyrityksen edustajaa näyttämällä konossementtiohjeet konossementtimuodossa jo ohjeita laadittaessa. Tällöin on helpompi huomata jo tässä vaiheessa mahdolliset virheet tiedoissa. Intra-portaalin avulla informaatio huolitsijan ja Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n välillä kulkisi elektronisessa muodossa, jolloin inhimillisten virheiden mahdollisuus pienenee ja tiedonkulusta tulee luotettavampaa. Lisäksi ohjelma selkeyttää konossementtiprosessia tuomalla kaikki tarpeelliset tiedot ja konossementtidraftit samaan paikkaan helposti löydettäväksi. Tutkimuksen perusteella ei kuitenkaan voida sanoa, kuinka paljon Intra-portaali vähentäisi korjaamiseen kuluva-aikaa. Lisäksi tulee ottaa huomioon aika, jonka ohjelman käyttöönotto vaatii. Jotta ohjelmasta saataisiin kaikki hyöty irti, täytyy ohjelman asentamisen jälkeen vielä luoda pohjat jokaiselle Harjavallan tehtaalta kontissa lähtevälle toimitukselle, mikä varsinkin alkuvaiheessa voi viedä huomattavasti aikaa. Mahdollinen ajansäästö yksittäisissä toimituksissa tullaan siis huomaamaan vasta pidemmällä aikavälillä.

12 SUOSITUKSET

Tutkimuksen perusteella suosittelen Intra-portaalin käyttöönottoa Norilsk Nickel Harjavalta Oy:lle. Ohjelman tarjoamat edut ovat merkittäviä ja uskon niiden olevan sekä tarpeellisia että toimitusprosessia nopeuttavia ja selkeyttäviä. Intra-portaali tarjoaa helpon ajan tasalla olevan palvelun aikataulujen etsimiseen, lastitilan ja kontin varaukseen, laivaus- ja konossementtiohjeiden luomiseen, sekä konossementtidrafttien käsittelyyn ja hyväksymiseen. Ohjelman tarjoamat analyysit voivat osoittautua hyvin hyödylliseksi, ja Track & Trace -palvelu helpottaa toimitusten silmälläpitoa ja perillesaapumisajan arviointia.

Intra-portaalin avulla toimituksia voi hoitaa usean maailman suurimpaan kuuluvan varustamon kautta ja ohjelman käyttäjämäärät kasvavat alati. Ohjelma on vasta 13

vuotta vanha, mutta se on onnistunut vakiinnuttamaan paikkansa nopeasti konttiliikenteessä. Tutkimuksessa on ollut silmäänpistävää palveluiden määrän nopea lisääntyminen ja on hyvin mahdollista, että Intra-portaalin tarjoamien toimintojen määrä tulee kasvamaan tulevaisuudessa.

Negatiivisena puolena tutkimuksessa on käynyt ilmi, että Intra-portaali on vielä hieman kankea erityistapauksissa, eivätkä kaikki tiedot silloin välity varustamoille. Lisäksi toinen haastatelluista huolitsijoista, jonka asiakas Norilsk Nickel Harjavalta Oy on, ei käytä ohjelmistoa toiminnassaan. Tämän vuoksi ohjelman käyttöönotosta toivottua hyötyä konossementeissa olevien virheiden vähentämiseen ei kyseessä olevan huolitsijan kanssa tekemisissä oltaessa saavuteta. Tosin heidänkin edustajansa arveli, että ainakin kuljetusvarausten tekeminen olisi EDI-yhteyden avulla mahdollista tehdä suoraan heidän järjestelmäänsä. Täten ainakin osaa Intra-portaalin tarjoamista palveluista voitaisiin käyttää myös heidän kanssaan.

13 LOPPUSANAT

Opinnäytetyöprosessi lähti kohdaltani hyvin verkkaisesti liikkeelle ja varsinkin tutkimussuunnitelmassa esiteltävän teoriaosuuden luominen aiheutti huomattavasti päänvaivaa. Kuitenkin tutkimussuunnitelman valmistuttua teoriaosuus alkoi muodostua hyvää tahtia ja eteen tulleet ongelmat ratkesivat opinnäytetyöni ohjaajan avustuksella.

Työn tekoa eniten häytti lähteiden puute varsinkin Intra-portaalin kohdalla. Työn aiheesta sopiessani olin kuvitellut, että kyseisestä ohjelmistosta olisi saatavilla kirjallisuutta ja enemmän lehtiartikkeleita. Uskon kuitenkin, että löytämilläni lähteillä ja yritysten haastatteluilla onnistuin saamaan varsin laajan ja totuudenmukaisen kuvan Intra-portaalista. Työharjoittelu Norilsk Nickel Harjavalta Oy:ssä oli suurempi apu opinnäytetyötä tehtäessä kuin olin sitä aloittaessa osannut edes kuvitella. Yrityksessä työskennellessä olin omaksunut heidän vientiprosessinsa liittyvät menettelyt ja yhteistyökumppaneiden roolin paremmin kuin yrityksessä

suoritettavien haastattelujen perusteella olisi luultavasti edes ollut mahdollista. Tämä auttoi minua tutkimaan aihetta yrityksen kannalta, mikä oli oleellista työn lopputuloksen kannalta.

Työtä tehdessäni opin paljon uutta Intra-portaalista, josta minulla oli vain hyvin pintapuoliset tiedot aloittaessani. Myös vientidokumentaatiosta ja huolitsijoiden toiminnasta sain paljon uutta tietoa, minkä uskon olevan erittäin hyödyllistä, mikäli alalle aikanaan työllistyn. Aiheet olivat minulle jo tuttuja koulusta ja käytännön työtehtävistä, ja työn tekeminen antoi minulle tilaisuuden soveltaa ja syventää jo hankkimaani tietoa aiheiden saralta.

Opinnäytetyöni jättää mahdollisuuden jatkotutkimukseen, jossa Intra-portaalin käyttöönottoon ja sen vaatimuksiin voisi tutustua tekniseltä kannalta katsottuna. Intra-portaali tarjoaa mahdollisuuden käyttää ohjelmaa osana yrityksen toiminnanohjausjärjestelmää, suoraan internetin välityksellä, tai itsenäisen tietokoneelle asennettavan ohjelmiston kautta. Näiden vaihtoehtojen käyttöliittymät ja käyttöönotto eroavat toisistaan joissain määrin, vaikka niiden tarjoamat palvelut ovatkin samat.

LÄHTEET

- Alkula, T., Pöntinen, S. & Ylöstalo, P. 1994. Sosiaalitutkimuksen kvantitatiiviset menetelmät. Juva: WSOY.
- Applen www-sivut. 2013. Viitattu 6.2.2013. <http://www.apple.com>
- Branch, A. 2006. Export Practice and Management, Fifth Edition. London: Thomson Learning.
- CargoSmartin www-sivut. 2013. Viitattu 5.2.2013. <http://www.cargosmart.com/>
- Eskola, J. & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Tampere: Vastapaino.
- Fintra 2008. Vientikaupan asiakirjat 2008. Helsinki: Multikustannus.
- Google Playn www-sivut. 2013. Viitattu 5.2.2013. <https://play.google.com/>
- GT Nexus:n www-sivut. 2013. Viitattu 12.2.2013. <http://gtnexus.com/>
- Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Helsinki: Huolinta-alan käsikirja. Suomen Spedservice Oy.
- Intra-portaalin www-sivut. 2013. Viitattu 15.1.2013. <http://www.intra.com/>
- Jimenez, G. 2012. ICC Guide to Export / Import: Global Standards for International Trade. Paris: ICC.
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: Vienti ja tuonti. Tampere: AMK-kustannus.
- MMC Norilsk Nickel:n www-sivut. 2012. Viitattu 13.12.2012. <http://www.nornik.ru/en/>
- Norilsk Nickel Harjavalta Oy:n www-sivut. 2012. Viitattu 13.12.2012. <http://www.nornik.fi/>
- Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy.
- Sherlock, J. & Reuvid, J. 2008. The Handbook of International Trade: a Guide to the Principles & Practice of Export 2nd edition. London: GMB.
- Simon Thomas, P. 2009. Global Supply Chain IT Solutions. Luento GPCA Supply Chain Forum Bahrain 14.10.2009.
- Solving the Ocean Booking Problem. 2009. Supply Chain Digest 27.5.2009. <http://www.scdigest.com/>
- Zuckerman, A. 2002. Intra Turns to the Web to Cut Supply Chain Costs. World Trade October. 16.

KANSAINVÄLISTÄ KAUPPAA HARJOITTAVALLE YRITYKSELLE
LÄHETETTY KYSYMYSLOMAKE

Kysymyslomake on osa Case-yrityksen puolesta tehtävää tutkimusta, jossa pyritään selvittämään Intra-portaalin mahdollisesta käyttöönotosta koituvia hyötyjä ja haittoja. Tarkoituksena on kysymyslomakkeen avulla syventää tutkimusta ja saada ensikäden tietoa yrityksiltä, jotka ovat Intra-portaalia käyttäneet tai sen käyttöönottoa suunnitelleet.

Vastauksenne tullaan käsittelemään luottamuksellisesti ja ne tulevat olemaan tärkeä osa tutkimusta.

Haastateltavan yrityksen edustajaa pyydetään vastaamaan alla olevaan seitsemään kysymykseen mahdollisimman kattavasti:

1. Oletteko ottaneet Intra-portaalin käyttöönnne? Jos olette, kuinka kauan olette ohjelmaa käyttäneet? Jos ette, siirrykää suoraan kysymykseen 7.
2. Perustelisitteko päätöstänne ottaa Intra-portaali käyttöön vientikuljetuksissanne?
3. Mitkä Intra-portaalin tarjoamista palveluista ovat käytössänne?
4. Käytättekö huolitsijoiden palveluita? Jos käytätte, aiheuttaako huolitsijan välissä olo ongelmia Intra-portaalin käytössä?
5. Onko teillä ollut ennen Intra-portaalin käyttöönottoa ongelmia konossementtien laadinnan yhteydessä esiintyvien virheiden kanssa? Jos on, onko Intra-portaali helpottanut tai nopeuttanut konossementin hyväksymisprosessia?

6. Suositteko Intra-portaalin käyttöönottoa muille vastaavaa vientiä harjoittaville yrityksille? Perustelkaa vastaustanne.

7. Miksi ette ottaneet Intra-portaalia käyttöön? Jos aikomuksenne on vielä myöhemmin ottaa Intra-portaali käyttöön, perustelkaa aikomustanne muutamalla lauseella.

Mika Heino
Puhelinnumero
Sähköpostiosoite

HUOLITSIJOILLE LÄHETETTY KYSELYLOMAKE

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää Case-yrityksen puolesta Intra-portaalin mahdollisen käyttöönoton tuomia hyötyjä ja haittoja. Kysymyslomakkeen tarkoituksena on syventää tutkimusta ja kerätä mahdollisimman laajat tiedot aiheesta. Kysymyslomakkeella pyritään selvittämään asiaa huolitsijan kannalta.

Huolitsijan edustajaa pyydetään vastaamaan mahdollisimman kattavasti seuraaviin kahdeksaan kysymykseen. Kysymykset 2-7 ovat tarkoitettu yksinomaan yrityksille, joiden käytössä ohjelma on, kun taas kysymys 8 on tarkoitettu yksinomaan yrityksille, jotka ohjelmaa eivät ole käyttöönsä ottaneet.

Vastaukset ovat tärkeä osa tutkimusta ja ne käsitellään luottamuksellisesti.

1. Käytättekö Intra-portaalia? Jos ette, siirtykää suoraan kysymykseen 8.
2. Kuinka kauan olette käyttäneet ohjelmaa?
3. Miksi ohjelma on teillä käytössä?
4. Mitkä ovat tärkeimmät ohjelman tarjoamat hyödyt ja palvelut yrityksellenne?
5. Mitkä ovat ohjelman aiheuttamat haasteet yrityksellenne?
6. Onko Intran käyttö yleistä asiakasyritystenne parissa?

7. Suositteletteko Intran käyttöönottoa asiakasyrityksillenne? Perustelkaa vastaustanne.

8. Miksi ette käytä Intra-portaalia?

*Mika Heino
Puhelinnumero
Sähköpostiosoite*

KONOSSEMENTTIDRAFTIEN KORJAAMISEEN KULUVAN AJAN SEURANTATUTKIMUS

Viikko 1	maanantai	tiistai	keskiviikko	torstai	perjantai
Toimitus (kohdema / logistiikka yritys / korjaukseen päivässä käytetty aika)					
- Jos konun korjaamiseen menee useampi päivä, merkatkaa keikan korjaamiseen seuraavina päivinä kulunut aika samalle riville seuraavan päivän sarakkeeseen.					
-Merkitse keikkaa koskevaan ruutuun ok, kun konu on kunnossa					
-Jos useampia toimituksia menee saman huolitsijan kautta samaan maahan, erottakaa keikat toisistaan					

SUURIMMAT INTTRA-PORTAALIA TOIMINNASSAAN
HYÖDYNTÄVÄT VARUSTAMOT

Alianca

ANL

APL

CMA CGM

CSAV

CSAV NORASIA

Deutsche Afrika-Linien

Econocaribe

Ecu-Line

Emirates Shipping Line

Fortune International Transport

Hamburg Sud

Hanjin Shipping Co.

Hapag-Lloyd

IFS

"K" Line

Libra

Maersk Line

MCC Transport Pte Ltd.

Mitsui O.S.K. Lines

MSC Mediterranean Shipping Com-
pany S.A.

NYK Line

Safmarine

Seago Line

United Arab Shipping Company

ZIM

(Intra-portaalin www-sivut 2013)