

Konttipunnitukset Vaikuttavuustutkimus

Jouni Lappalainen

Sisällysluettelo

Tiivistelmä.....	3
1 Tausta.....	4
2 Käsitteiden määrittely	5
3 Tutkimuskysymykset ja tutkimusmenetelmä	6
4 Tulokset.....	7
4.1 Taustatietoja vastaajista	7
4.2 VGM-tiedon selvittämiseen käytetty menetelmä ja tiedon välittäminen	8
4.3 Punnituksista aiheutuneet investoinnit ja kustannukset	10
4.4 Viivästykset ja ongelmat konttipunnituksissa	11
4.5 Konttipunnitusten määräyksen hyvät puolet ja mahdolliset hyödyt.....	12
4.6 Parannus- ja kehitysehdotukset	13
5 Yhteenveto ja johtopäätökset	13

Tiivistelmä

Tässä tutkimuksessa selvitettiin 1. heinäkuuta 2016 voimaan tulleen merikuljetuskonttien massan varmentamista koskevan SOLAS-määräyksen vaikutuksia kuljetusketjussa. Määräyksen tavoitteena on parantaa konttialusten turvallisuutta vähentämällä konttien virheellisistä massatiedoista aiheutuvia onnettomuuksia ja vahinkoja. Ennen määräyksen voimaantuloa tiedotusvälineissä, kirjallisuudessa ja Trafín järjestämissä tilaisuuksissa esitettiin asiaan liittyviä huolenaiheita. Epäselvyyttä oli mm. punnitusten työnjaosta ja kustannusten kattamisesta. Epäiltiin jopa kuljetusten ruuhkautumista satamissa.

Tutkimuksessa selvitettiin, miten määräyksen alkuvaihe on sujunut, jotta mahdollisiin ongelmakohtiin voidaan miettiä parannuksia ja esimerkiksi täsmentää Trafín ohjeistusta. Tutkimus tehtiin kyselytutkimuksena. Kohderyhmään kuuluivat konttikuljetusketjun kaikki osapuolet. Tutkimuksessa keskityttiin määräyksestä koituneisiin toiminnallisiin ja taloudellisiin vaikutuksiin.

Tutkimus osoitti, että määräyksestä on koitunut jonkin verran ongelmia ja haittoja joillekin toimijoille. Mutta myös merkittäviä hyötyjä pystyttiin osoittamaan.

Negatiivisena puolena tutkimuksessa nostettiin esiin se, että määräyksen toimeenpano aiheutti investointeja mm. punnituskalustoon, tietojärjestelmiin ja tietoliikenteeseen. Lisäksi kustannuksia on tullut VGM-punnitusten palvelumaksuista sekä lisääntyneestä työn määrästä. Määräyksen vuoksi useille vastaajista on sattunut myös viivästyksiä konttien kuljetuksissa ja konttien kuljetus on ruuhkautunut joko satamassa tai tehtaalla konttien lähtöpaikassa. Viivästyksiä olivat aiheuttaneet myös tiedonkulun ongelmat.

Tutkimuksessa löydetyistä hyödyistä merkittävin oli alusturvallisuuden paraneminen. Muita hyötyjä olivat konttien käsittelyn turvallisuuden paraneminen satamissa ja maakuljetuksissa, alusten lastauksen parempi tehokkuus ja hyötysuhde, lastaussuunnittelun helpottuminen ja tehokkuuden paraneminen muualla kuljetusketjussa. Tutkimuksessa löydetty hyödyt näyttäisivät olevan pysyviä ja pitkällä tähtäimellä näistä tulee olemaan hyötyä koko kuljetusketjulle.

Lisäksi tutkimuksessa tuotiin esille konkreettisia kehitys- ja parannusehdotuksia, joiden toteuttamiseen tulisi yhteistyössä kuljetusketjun toimijoiden ja viranomaisten kesken ryhtyä.

Avainsanat: Konttipunnitukset, SOLAS VGM, Vaikuttavuustutkimus

1 Tausta

Merikuljetuskonttien massan varmentamista koskeva SOLAS-määräys tuli voimaan 1. heinäkuuta 2016. Määräyksessä vaaditaan, että kontin laivaajan tulee ilmoittaa kontin massa kirjallisesti aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen sekä sataman terminaalin edustajalle ennen sen ahtaamista alukseen.

Määräyksen taustalla olivat lukuisat onnettomuudet, jotka johtuivat siitä, että virheellisten tietojen takia yli- tai alipainoisia kontteja oli lastattu aluksiin. Konttirivistöjä on romahtanut tai kaatunut aluksilla ja suuret määrät kontteja on kadonnut merellä. Pahimmillaan onnettomuudet ovat aiheuttaneet alusten kaatumisia ja ympäristöhaittoja (King, 2016; Nylén & Prevolnik, 2016). Määräyksen avulla pyritään varmistamaan, että aluksen lastauksen suunnittelussa käytetään todellisia massatietoja ja tätä kautta pyritään ennaltaehkäisemään mahdollisista yli- tai alipainoisista konteista aiheutuvia onnettomuuksia ja vahinkoja (IMO, 2017; King, 2016; Nylén & Prevolnik, 2016).

Maailman merikonttiliikenteessä massan ilmoittamisessa on kuitenkin ilmennyt pahoja laiminlyöntejä. Ilmoittamalla massan alakanttiin laivaaja saattoi säästää rahtikustannuksissa (King, 2016). Lisäksi virheelliset massatiedot saattoivat johtua epätarkasta arvioinnista, kontin taarapainon tai tavaran pakkausmateriaalin huomiotta jättämisestä tai tiedonkulun ongelmista (King, 2016).

Uuden määräyksen mukaan kontin laivaajan tulee ilmoittaa kontin vahvistettu bruttomassa kirjallisesti aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen sekä sataman terminaalin edustajalle ennen sen ahtaamista. Laivaaja voi ilmoittaa kontin bruttomassan kahdella eri menetelmällä, joko konkreettisesti punnitsemalla tai kirjalliseen dokumentaatioon tukeutuen:

1. punnitus – konttivaakojen tulee olla tyyppihyväksytyjä
2. summaus – kontin kokonaismassa voidaan laskea yhteen kirjallisesti toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä menetelmällä

Aluksen päällikkö tai hänen edustajansa ei saa ottaa konttia ehdattavaksi alukseen, mikäli kontin bruttomassaa ei ole asianmukaisesti ilmoitettu.

Ennen määräyksen voimaantuloa esitettiin asiaan liittyviä huolenaiheita mm. tiedotusvälineissä, kirjallisuudessa ja Trafin järjestämissä tilaisuuksissa.

Merkittävin huolenaihe liittyi kuljetusketjun sujuvuuteen. Konttiliikenteessä on kysymyksessä suuret volyymit ja se on erittäin nopeatempoista. Esimerkiksi HaminaKotkan sataman läpi kulkee yli 600 000 TEU-yksikköä¹ kontteja vuodessa (HaminaKotkan satama, 2017). Vuonna 2015 vietiin Suomesta tavaraa 413 657 konttillista yhteensä 708 942 TEU-yksikköä (Liikennevirasto, 2016). Konttialukset viipyvät satamassa vain hyvin vähän aikaa. Konttisatamien tehokas toiminta perustuu konttien sujuvaan käsittelyyn. Kontit on siirrettävä mahdollisimman sujuvasti rekoista tai junan vaunuista laivaan sekä päinvastoin. (Logistiikan maailma, 16.2.2017). Kuitenkin konttipunnitusten käyttöönottoon oli varauduttu Suomessa huonosti vielä joitakin kuukausia ennen määräyksen voimaantuloa (Kauppalehti, 13.4.2016). Kuljetusyritykset peläsivät, että vientisatamissa edessä olisi ollut pieni kaaos. Epäiltiin, että osa vientiyrityksistä on valmistautunut heikosti uudistukseen, jonka seurauksena punnitsemattomat kontit jäisivät satamaan (Kauppalehti, 13.4.2016). Kuljetusten viivästymisiä pelättiin. Kauppalehden (13.4.2016) mukaan Suomessa ei ollut tehty tarvittavia investointipäätöksiä huolimatta kohta voimaan tulleesta määräyksestä. Investointeja tarvittiin sekä punnituslaitteisiin että tietojärjestelmiin, jotta painotiedot siirtyisivät kuljetusketjussa.

Lisäksi ennen määräyksen voimaantuloa oli vielä toimijoiden keskuudessa jonkin verran epätietoisuutta vastuista, kenelle kuuluu kontin tarkan massa ilmoittaminen ja miten kustannukset jae-

¹ TEU (twenty foot equivalent unit). Yksi TEU on 20 x 8 x 8,5 jalkaa eli sen sisätilavuus on 32 kuutiometriä ja kokonaistilavuus 38 kuutiometriä. Kaksi kertaa suurempi kontti on FEU (forty foot equivalent unit eli suurkontti). (Logistiikan maailma, 16.2.2017).

taan (Kymen Sanomat, 16.4.2016). Vastuu painon ilmoittamisesta on tavarán laivaajalla, mutta varsinkin pienille vientiyrityksille mahdolliset investoinnit tarvittaviin punnituslaitteisiin olisivat taloudellisesti raskaita (Kauppalehti, 13.4.2016; Kymen Sanomat, 16.4.2016; Nylen & Prevolnik, 2016).

Ennakkoon esitettiin jonkin verran epäilyksiä määräyksen toimeenpanon ja noudattamisen suhteen (King, 2016). Kingin (2016) mukaan uusi määräys ei juuri parantaisi tilannetta aikaisemmasta. Edelleenkin oikean massatiedon ilmoittaminen perustuu ilmoittajan ”rehellisyyteen” ja määräyksen valvonta olisi vaikea toteuttaa (King, 2016). Kingin (2016) mukaan määräyksen tehokas toimeenpano edellyttää toimijoiden keskinäistä yhteistyötä (self-regulation) sekä toimijoiden ja viranomaisten välistä yhteistyötä (co-operative policing).

Kuitenkin jo syyskuussa 2016 World Shipping Council (WSC) raportoi, että uutta määräystä noudatettaisiin jo varsin hyvin. Määräyksen noudattamisen aste olisi ollut jo tuolloin hyvin korkea ja tietoisuus määräyksestä kuljetusketjun toimijoiden keskuudessa hyvä. WSC:n arvion mukaan yli 95 % kaikista aluksiin lastautuista konteista sisälsi oikean tiedon kontin massasta. (Lloyds List, 16.9.2016). Lisäksi WSC raportoi, että uuden määräyksen käyttöönotto ei olisi aiheuttanut mitään merkittäviä häiriöitä kansainvälisessä konttien kuljetusketjussa. (Lloyds List, 16.9.2016).

WSC:n mukaan jonkin verran ongelmia on ollut konttien massatietojen siirrossa satamaoperaattorin ja aluksien tietojärjestelmien välillä (Lloyds List, 16.9.2016). Näiden ongelmien arveltiin ajan myötä väistyvän.

Suomessa Trafi varautui määräyksen voimaantuloon järjestämällä kaksi seminaaria. Ensimmäinen seminaari (Konttipunnituksen uudet tuulet) pidettiin 9. lokakuuta 2015. Seminaariin oli kutsuttu kaikki konttikuljetuksiin liittyvät keskeiset toimijat (mm. Yleinen Teollisuusliitto YTL, Satamat, Satamaoperaattorit ry, Suomen Varustamot, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry ja Laivameklarit). Toimijat olivat yhtä mieltä täsmennettyjen konttipunnitusmääräysten tarpeellisuudesta meriturvallisuudelle, mutta niiden käytännön toimeenpanossa on avoimia kysymyksiä, erilaisia tulkintoja ja jopa epäselvyyksiä. Jatkoseminaari järjestettiin 29. huhtikuuta 2016. Seminaarissa pyrittiin selvittämään avoimia tulkintoja ja ratkaisemaan käytännön ongelmia.

2 Käsitteiden määrittely

FCL - Full Container Load eli koko kontti toimitetaan tavarán lähettäjälle, joka lastaa sen itse tai vaihtoehtoisesti toimittaa tavarán rahdinkuljettajalle konttiin lastattavaksi.

LCL - Less than Container Load, jolloin tavara lähetetään satamaan tai terminaaliin (container freight station, CFS) konttiin lastattavaksi ja puretaan vastaavasti purkusatamassa ja samassa LCL -kontissa kuljetaan siis useiden eri laivaajien lasteja.

Laivaaja (Shipper) on se taho, joka luovuttaa tavarán kuljetettavaksi.²

Satamaoperaattori on ahtaus- ja terminaalitoimintaa harjoittava sekä satamien muita tavarán käsittely- ja logistiikkapalveluja tuottava yritys.³

SOLAS - The International Convention for the Safety of Life at Sea, Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä.

VGM – Verified Gross Mass, Kontin vahvistettu bruttomassa

² Tapaninen, (2013)

³ (Ibid.)

3 Tutkimuskysymykset ja tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen tarkoituksena on arvioida, miten 1. heinäkuuta 2016 voimaantulleen konttipunnitusk-sia koskevan SOLAS VGM -määräyksen soveltaminen on onnistunut ja minkälaisia vaikutuksia määräyksellä on ollut koko kuljetusketjussa.

Tutkimuskysymykset ovat:

- Miten määräyksen edellyttämä konttien bruttomassan ilmoittaminen on toteutettu käytännössä?
 - Kumpaa menetelmää käytetään?
 - Miten tieto välitetään aluksille ja satamaoperaattoreille?
- Minkälaisia investointi- tai käyttökustannuksia määräyksestä on aiheutunut?
- Miten määräyksen soveltaminen on vaikuttanut kuljetusketjun sujuvuuteen?
- Mitä mahdollisia ongelmia määräyksen noudattaminen on aiheuttanut ja onko määräyksestä koitunut mitään hyötyjä?

Tutkimusmenetelminä käytettiin haastatteluita ja kyselytutkimusta. Kyselytutkimus toteutettiin Webropol -nettikyselynä. Kyselylomake on liitteessä 1. Tutkimuksen kohderyhmänä oli koko kuljetusketju, joka liittyy konttikuljetuksiin. Kyselyssä vastaajat luokiteltiin toimialoittain seuraavasti: elektroniikkateollisuus, elintarviketeollisuus, kemianteollisuus, konepajateollisuus, kuljetusala, huolinta-ala, paperi- ja kartonkiteollisuus, massanvalmistus, mekaaninen metsäteollisuus, rakennusteollisuus ja muu toimiala. Osallistumiskutsu ja linkki kyselyyn lähetettiin sähköpostilla useamman eri jakelulistan kautta. Trafin omalla jakelulistalla oli 220 nimeä. Tämä jakelulista perustui Trafin konttipunnituksista pitämien seminaarien osallistujalistaan. Lastiturvallisuustyöryhmän⁴ jakelulistalla lähetettiin 184 vastaanottajalle. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry:n jakelulistalla kutsu kyselyyn lähetettiin 158 vastaanottajalle. Lisäksi kyselykutsua lähetettiin Kauppakamarin ja Keskuskauppakamarin liikennejakelu -jakelulistoilla. Edellä mainituissa jakelulistoissa on paljon päällekkäisyyksiä sekä ryhmäsähköpostiosoitteita ja kutsuja on moni voinut lähettää edelleen, minkä vuoksi tarkan luvun selvittäminen siitä, kuinka moni on saanut osallistumiskutsun kyselytutkimukseen, ei ole mahdollista.

Ennen kyselytutkimusta tekemistä haastateltiin kuutta asiantuntijaa, jotka edustivat satamaoperaattoreita, varustamoita ja yhtä tutkimuslaitosta. Haastattelut suoritettiin teemahaastatteluina. Haastattelurunkona käytettiin kyselytutkimuksen kysymyksiä. Haastatteluiden tarkoitus oli testata kysymyksiä ennen varsinaisen kyselytutkimuksen käynnistämistä.

⁴ Lastiturvallisuustyöryhmä – LASTU: Suomen logistiikan ja hankinnan asiantuntijoiden verkoston LOGY ry:n lastiturvallisuustyöryhmä
LASTU pyrkii edistämään kuljetusten turvallisuutta ja laatua.

4 Tulokset

4.1 Taustatietoja vastaajista

Kyselyyn osallistui 51 vastaajaa. Suurimmat vastaajaryhmät edustivat huolinta-alaa (n 12), metsäteollisuutta (n 12) ja kuljetusalaa (n 10). Metsäteollisuuteen on tässä laskettu paperi- ja kartonkiteollisuus, mekaaninen metsäteollisuus sekä kaksi vastaajaa, jotka edustivat useampaa metsäteollisuuden toimialaa mutta olivat vastanneet ryhmässä muut. Rakennusteollisuudesta ja elektroniikkateollisuudesta ei ollut yhtään vastaajaa. Elektroniikkateollisuus vie hyvin vähän tavaraa konteissa (Sähköposti tiedonanto, 10.5.2017) ja rakennusteollisuudella ei ole käytännössä vietinkuljetuksia (Lapp & Iikkanen, 2014). Alla olevasta taulukosta näkyy vastaajien määrät ja suhteelliset osuudet toimialoittain (Taulukko 1.)

Taulukko 1. Vastaajien määrä ja osuudet toimialoittain⁵

Toimiala	N	Prosentti
Elektroniikkateollisuus	0	0%
Elintarviketeollisuus	1	1,96%
Kemianteollisuus	6	11,76%
Konepajateollisuus	5	9,8%
Kuljetusala	10	19,61%
Huolinta-ala	12	23,53%
Paperi- ja kartonkiteollisuus	4	7,84%
Massanvalmistus (Sellu)	0	0%
Mekaaninen metsäteollisuus (saha- ja levyteollisuus)	6	11,76%
Rakennusteollisuus	0	0%
Muu, mikä?	7	13,73%
Yhteensä	51	100%

Yrityskoon perusteella suurin vastaajaryhmä oli suuryritykset, joita oli 55% vastaajista (n 28).(ks. taulukko 2.). Kyselyssä mukana olleet kaksi mikroyritystä edustivat kuljetusalaa ja huolinta-alaa. Pienistä yrityksistä viisi edusti huolinta-alaa ja kaksi kuljetusalaa. Lisäksi yksi pieni yritys toimii mekaanisessa metsäteollisuudessa. Keskisuurista yrityksistä neljä toimi huolinta-alalla ja loput keskisuuret yritykset jakautuivat eri toimialoille.

Suuryrityksistä kaiken kaikkiaan kahdeksan edusti metsäteollisuutta, johon tässä luetaan paperi-, kartonki- ja selluteollisuus sekä mekaaninen metsäteollisuus. Loput suuryritykset edustivat kemianteollisuutta, konepaja- ja terästeollisuutta, kaivosteollisuutta ja kuljetusalaa mukaan lukien yksi varustamo.

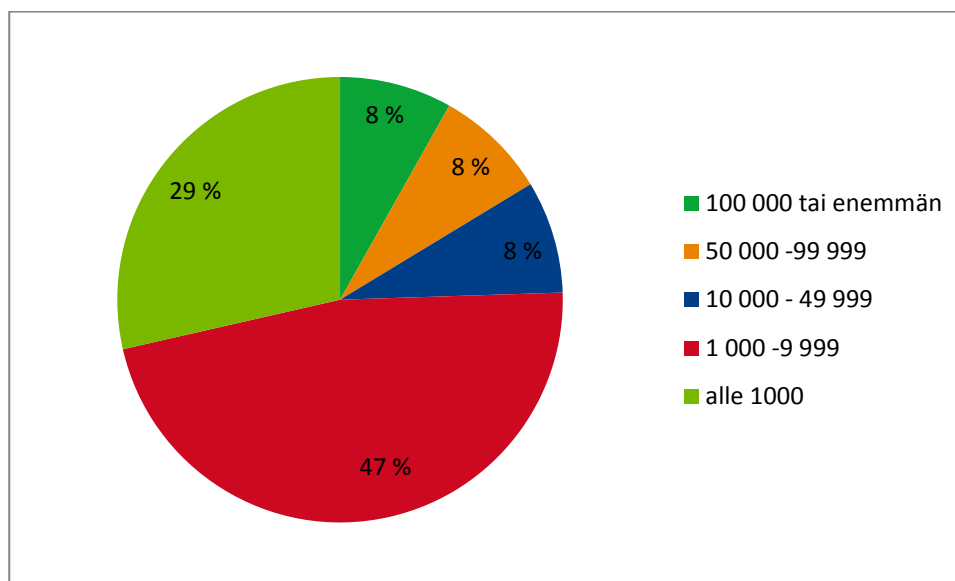
⁵ Tilastokeskuksen tilastollinen toimialaluokitus (TOL 2008).

Taulukko 2 Vastaajat yrityskoon mukaan

Yrityksen koko ⁶	N	Prosentti
Mikroyritys	2	4 %
Pieni yritys	8	16 %
Keskisuuryritys	13	25 %
Suuryritys	28	55 %
Yhteensä	51	100%

Kysymykseen konttien määrästä vastasi 49 vastaajaa. Vastaajien edustamien yritysten käsittelemien konttien määrät vaihtelivat voimakkaasti. Pienin toimija arvioi käsittelevänsä 30 konttia vuodessa. Neljä vastaajaa (8%) ilmoitti edustamansa yrityksen käsittelevän 100 000 tai enemmän konttia vuodessa. Suurin konttien määrä oli 200 000 konttia vuodessa.

Alla olevassa kuvassa (Kuva 1.) vastaajat on jaoteltu luokkiin heidän käsittelemien konttien määrien mukaisesti. Suurin osa toimijoista (23 toimijaa, 47%) ilmoitti käsittelevänsä 1 000 – 9 999 konttia vuodessa. 14 vastaajaa (29%) vastasi heidän yrityksen käsittelevän alle 1 000 konttia vuodessa. Loput vastaajat jakautuivat tasaisesti luokkiin 10 000 – 49 999 konttia, 50 000 – 99 999 konttia ja 100 000 enemmän.



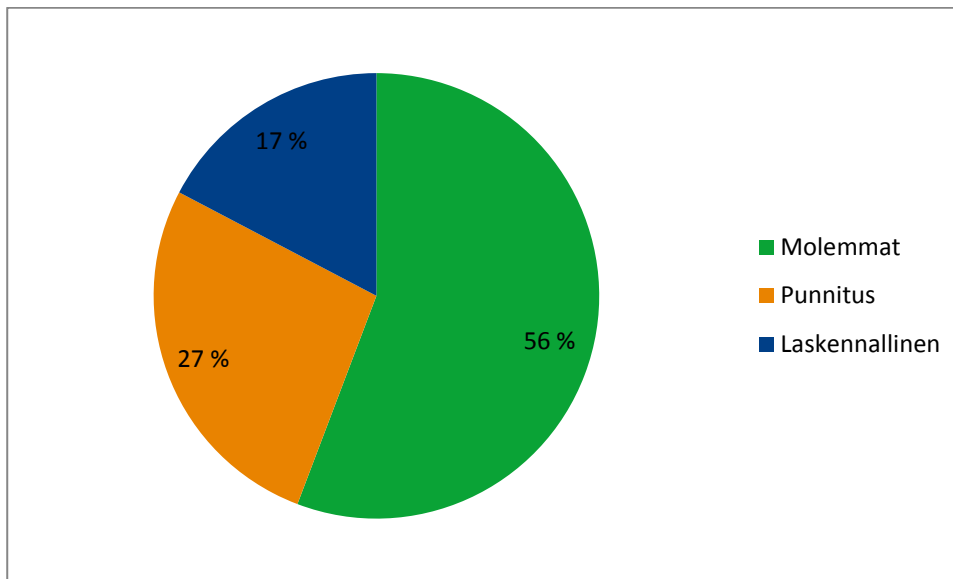
Kuva 1. Vastaajien jakautuminen konttimäärien mukaisiin luokkiin

4.2 VGM-tiedon selvittämiseen käytetty menetelmä ja tiedon välittäminen

Yhteensä 50 vastaajaa vastasi kysymykseen, kumpaa menetelmää he käyttävät VGM-tiedon selvittämiseen. 13 vastaajaa ilmoitti käyttävänsä pelkästään tyyppihyväksyttyä vaakaa. Yhdeksän vastaajaa ilmoitti käyttävänsä pelkästään laskennallista menetelmään. 29 vastaajaa käyttivät molempia menetelmiä VGM-tiedon selvittämiseen. Joillakin vastaajilla (4) vain hyvin pieni osuus konteista 1 - 5 prosenttiin oli punnittu ja vastaavasti kolmella vastaajalla oli laskennallisesti selvitetty vain 1 - 5 prosenttia konttien VGM-tiedoista. 21 vastaajaa ilmoitti käyttävänsä tasaisemmin

⁶ Mikroyritys: palveluksessa tilikauden aikana on keskimäärin 10 työntekijää; vuosiliikevaihto alle 700 000 euroa). Pieni yritys: (yrityksen palveluksessa tilikauden aikana on keskimäärin 50 työntekijää; vuosiliikevaihto on enintään 12 miljoonaa euroa). Keskisuuryritys (vähemmän kuin 250 työntekijää; vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa). Suuryritys (liikevaihto enemmän kuin 50 miljoonaa euroa; palveluksessa enemmän kuin 250 henkilöä)

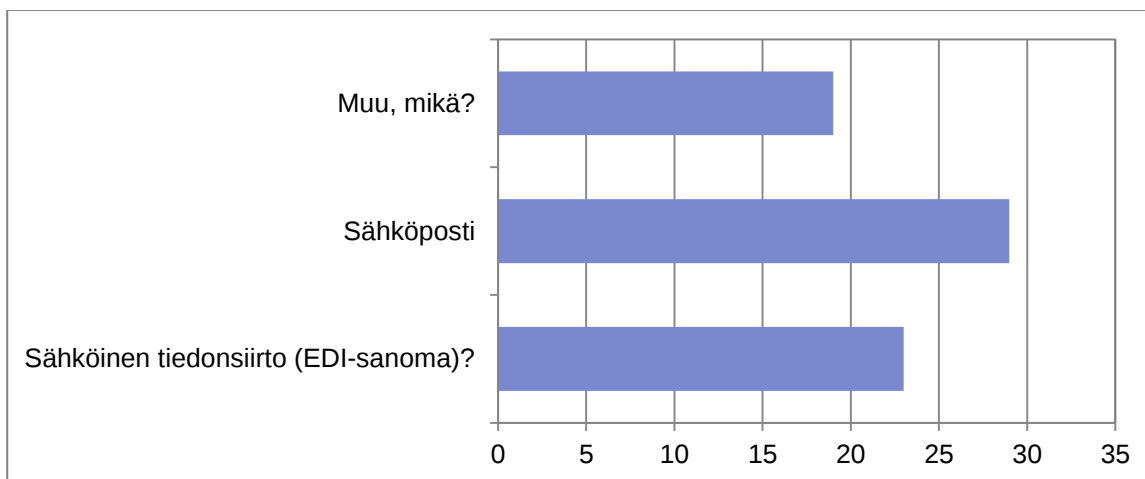
molempia menetelmiä. Kyselyn avoimiin kysymyksiin annetuissa vastauksissa SOLAS VGM-määräyksen hyvinä puolina mainittiin mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisena menetelmänä laskennallista menetelmää. Alla olevassa kuvassa (Kuva 2.) on esitetty vielä vastaajien suhteelliset osuudet siitä, mitä menetelmää nämä käyttävät VGM-tiedon selvittämiseen. 56% vastaajista ilmoitti käyttävänsä molempia menetelmiä.



Kuva 2. VGM-tiedon selvittämisen menetelmät

32 ilmoitti lähettävänsä kontit täysinä (FCL) ja yksi toimija ilmoitti lähettävänsä kontit kappaleta-varakontteina (LCL). Loput 18 toimijaa ilmoitti käyttävänsä sekä FCL- että LCL-kontteja.

Kysymykseen, kuinka välitätte konttien massatiedot alukselle, vastasivat kaikki vastaajat ja vastauksia tuli yhteensä 71. Alla olevassa kaaviossa (Kuva 3.) on esitetty vastausten jakautuminen. Useat vastaajat käyttävät useampaa eri välitystapaa VGM-tiedon välittämiseen. Sähköposti on eniten käytetty tapa (n 29) ja sen jälkeen sähköinen tiedonsiirto kuten EDI-tiedon siirto laivaajan ja varustamon tai sataman tietojärjestelmien välillä.

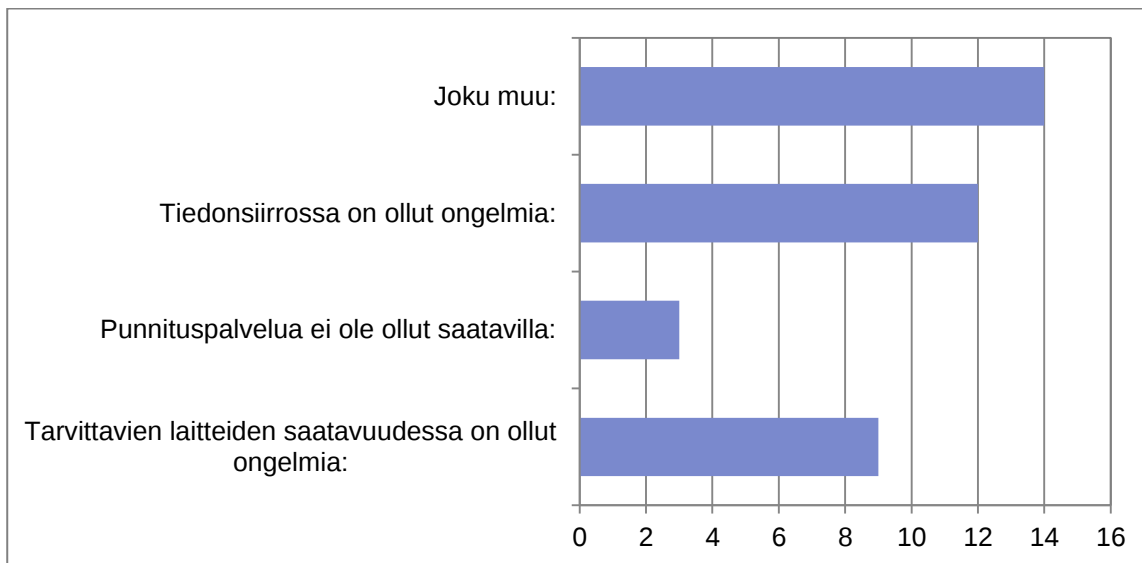


Kuva 3. VGM-tiedon välittäminen

Useat toimijat (n 11) kertoivat, että VGM-tieto välitetään syöttämällä tieto huolitsijan, kuljetusliikkeen, satamaoperaattorin tai varustamon nettiportaalin kautta.

Mahdollisia ongelmia punnitusten suorittamisessa tai VGM-tietojen välittämisessä ilmoitti 35 vastaajaa, jotka antoivat 38 vastausta (Kuva 4.). Tiedonsiirrossa oli ollut ongelmia 12 vastaajan mielestä. Tarvittavien punnituslaitteiden saatavuudessa oli ollut ongelmia yhdeksällä vastaajalla. Tähän liittyen kyselyn lopun avoimissa vastauksissa kerrottiin, että tarvittavien vaakojen toimittajil-

la olisi ollut ruuhkaa ennen määräyksen voimaantuloa, jolloin punnituslaitteiden toimituksia oli jouduttu odottamaan. Kolme vastaajaa ilmoitti, että punnituspalvelua ei ole ollut saatavilla.

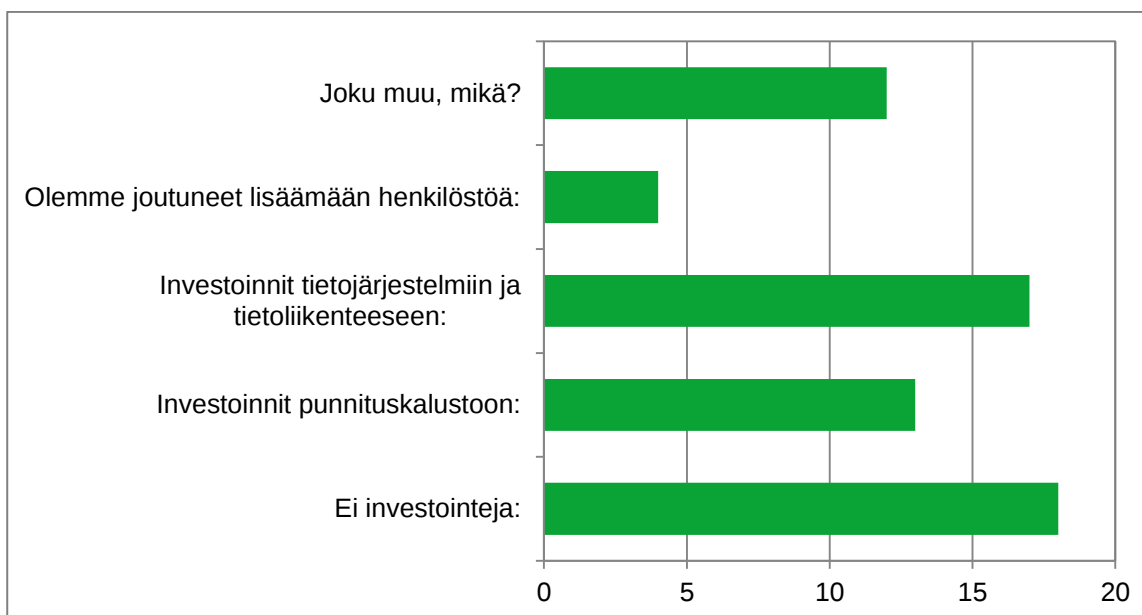


Kuva 4. Ongelmat punnitusten suorittamisessa

Neljätoista vastaajaa vastasi kohtaan ”joku muu –ongelma”. Tähän kohtaan liittyvissä avoimissa vastauksissa kuusi vastaajaa kertoi, että VGM-tiedot tulevat varustamoon tai ahtajalle viiveellä tai myöhässä. Kolme vastaajaa kertoi, että VGM-tiedoissa olisi ollut virheitä. Virheitä mainittiin olevan esimerkiksi konttien taarapainoissa.

4.3 Punnituksista aiheutuneet investoinnit ja kustannukset

Kysymykseen, *onko teille aiheutunut määräyksen vuoksi investointeja tai onko siitä aiheutunut teille muita kustannuksia*, vastasi 51 vastaajaa, jotka antoivat yhteensä 64 vastausta (Kuva 5.). 18 vastaajaa (35% vastaajista) ilmoitti, että heidän ei ole tarvinnut tehdä investointeja SOLAS VGM-määräyksen vuoksi.



Kuva 5. SOLAS VGM –määräyksestä aiheutuneet investoinnit ja kustannukset

17 toimijaa oli tehnyt investointeja tietojärjestelmiin ja tietoliikenteeseen ja 13 toimijaa oli investoinut punnituskalustoon. Neljä vastaajaa ilmoitti, että olivat joutuneet lisäämään henkilökuntaa. Kohtaan ”joku muu –kustannus” annettiin 12 vastausta. Yhdeksän vastaajaa ilmoitti, että heille on aiheutunut kustannuksia, kun he ostavat konttipunnitukset palveluna. Lisäksi konttipunnituk-

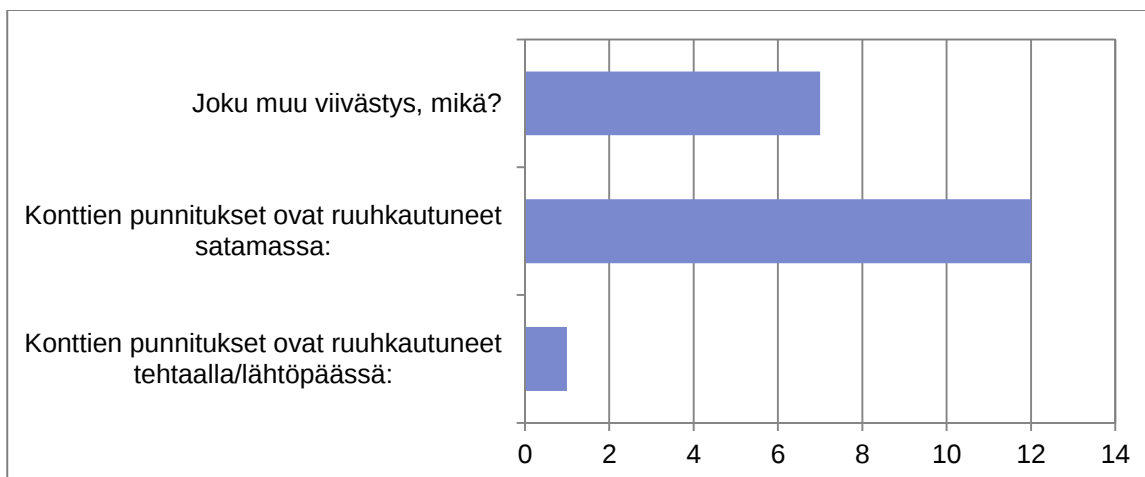
set olivat aiheuttaneet lisää työtä (neljä vastausta) ja yhden vastaajan mukaan toimitukset olisivat hidastuneet tämän lisätyön vuoksi. VGM-tiedon välitys on myös aiheuttanut kustannuksia (yksi vastaus).

Kysymykseen arvioista investointien tai mahdollisten kustannusten suuruudesta vastasi 33 vastaajaa. Neljä vastaajaa arvioi kustannuksiksi 0 euroa. Loput 28 vastaajaa ilmoitti arvioidun summan heille koituneista kustannuksista. Suurimmat kustannukset olivat 200 000 euroa, jotka olivat vastaajan mukaan koituneet alihankkijan perimistä konttien siirtokustannuksista sekä punnituskustannuksista. Toimijan arvio lähettämiensä konttien lukumäärästä oli 10 000 konttia vuodessa. Lisäksi viisi toimijaa ilmoitti heille aiheutuneen kustannuksia 100 000 euroa tai enemmän vuositasolla. Kustannuksia oli aiheutunut investoinneista punnituskalustoon, tietojärjestelmiin sekä lisähenkilöstöstä ja palvelumaksuista ulkopuoliselle konttipunnituksen tekijälle. Nämä vastaajat edustivat kaikki suuryrityksiä. 14 vastaajaa ilmoitti, että heille oli aiheutunut kustannuksia SOLAS VGM -määräyksestä 10 000 – 60 000 euroon. Kahdeksan vastaajan kustannukset olivat jääneet alle 10 000 euron.

26 vastaajaa vastasi, että he hankkivat VGM-punnitukset palveluna ja ilmoittivat tälle palvelulle konttikohtaisen hinnan. Suurin ilmoitettu summa oli 100 euroa per kontti. Pienin 4,5 euroa per kontti. Keskiarvo oli 27 euroa per kontti. Mediaani 25 eli puolet vastaajista arvioi, että konttikohmainen punnitus maksaa vähemmän tai yhtä paljon kuin 25 euroa.

4.4 Viivästykset ja ongelmat konttipunnituksissa

Yhdeksäntoista (19) vastaajaa kertoi, että heidän konttien kuljetuksissa on sattunut viivästyksiä SOLAS VGM-määräyksen vuoksi (Kuva 6.). Kahdentoista toimijan kohdalla konttien kuljetus oli ruuhkautunut satamassa ja yhden toimijan kohdalla tehtaalla tai kontin lähtöpäässä. Neljän vastaajaa kertoi, että heillä viivästyksiä oli aiheuttanut tiedonkulun ongelmat laivaajalta varustamolle. Kahdelle vastaajalle viivästyksiä oli aiheutunut siitä, että SOLAS VGM-määräyksen vuoksi Closing-aika⁷ on aikaistunut eli tiedot konteista on lähetettävä varustamolle aikaisemmin kuin aiemmin, minkä vuoksi viime hetken toimituksia ei voi tehdä ja kontteja on voinut jäädä myös pois laivasta.



Kuva 6. Viivästykset konttien kuljetuksissa

Mahdollisten viivästysten lisäksi kysyttiin vastaajilta vielä erikseen avoimella kysymyksellä mahdollisia muita SOLAS VGM-määräyksestä koituneita haittoja ja ongelmia. Kysymykseen vastasi 39 vastaajaa (n 51), joista kolme vastaajaa kertoi, että heidän toiminnalleen ei ollut aiheutunut mitään ongelmia tai haittoja.

Avoimissa vastauksissa toistui usein maininta tiedonkulun ongelmista laivaajan ja varustamon välillä. Vastauksissa kerrottiin myös, että tiedonkulussa satamaoperaattorilta laivaajalle on ollut ongelmia niissä tapauksissa, kun konttien punnitus on tilattu satamaoperaattorilta. Samoin vas-

⁷ Closing-aika: Aikaraja, jota ennen kuljetusyksikön on saavuttava satamaan ehtiäkseen laivaan.

tauksissa mainittiin useasti haittana konttien Closing-ajan aikaistuminen SOLAS VGM-määräyksen vuoksi.

Useissa vapaamuotoisissa vastauksissa mainittiin myös työmäärän lisääntyminen. Haittana mainittiin esimerkiksi manuaalisen työn ja muun paperityön lisääntyminen, kun tietojärjestelmät eivät ole tukeneet VGM-tiedon käsittelyä ja tiedonsiirtoa. VGM-tietoja syötetään manuaalisesti varustamoiden järjestelmään. Vastauksissa kerrottiin myös, että virheet VGM-tiedoissa ja mahdollinen kontin painon muuttuminen matkalla laivaajalta satamaan aiheuttavat ylimääräistä selvittelytyötä. Virheitä VGM-tiedoissa saattaa aiheuttaa esimerkiksi se, että konttien kirjanpidossa oleva taarapaino on eri kuin kontin todellinen taarapaino, mikä aiheuttaa virheitä silloin, kun käytetään laskennallista menetelmää. Kontin paino voi muuttua matkalla laivaajalta satamaan esimerkiksi, jos se sisältää puutavaraa lastina tai pakkausmateriaalina, joka kuivuu tai kostuu matkan aikana.

Joidenkin vastaajien mielestä VGM-tiedot vaaditaan liian tarkkoina eikä sallita toleransseja. Vastaajien mukaan pieniä eroja aiheuttavat eri vaakojen antamat erilaiset lukemat ja esim. edellä mainittu lastin painon muuttuminen matkan aikana. Vastaajien mielestä joidenkin kilojen erot eivät käytännössä vaarantaisi turvallisuutta mutta voivat aiheuttaa suhteettomasti oikaisu- ja selvittelytyötä.

Sen lisäksi, että tutkimuksessa kysyttiin erikseen SOLAS VGM -määräyksen aiheuttamia investointeja ja kustannuksia (ks. edellinen kappale ja kuva 5.), useat vastaajat mainitsivat kustannusten lisääntymisen yhtenä haittana määräyksen toimeenpanosta. Erityisesti mainittiin erilaisten lisätöiden aiheuttamat kustannukset.

Jotkut vastaajat kertoivat, että ongelmat ja haitat olivat korostuneet erityisesti SOLAS VGM-määräyksen voimaantulon alkuvaiheessa. Koettiin, että ohjeistus oli ollut puutteellista ja muutenkin tietoa asiasta oli ollut liian vähän. Joidenkin vastaajien mielestä määräyksen implementoinnissa lähdettiin liikkeelle myöhään. VGM-tietoon liittyvien toimintatapojen ja käytäntöjen sopiminen kuljetusketjun eri toimijoiden välillä oli vastaajien mukaan vaatinut runsaasti aikaa ja resursseja. Joidenkin vastaajien mukaan käytäntöjen yhteensovittaminen on jossain määrin vieläkin kesken. Tällä hetkellä joidenkin laivaajien mielestä ongelmia aiheuttavat eri varustamoiden ja satamaoperaattoreiden erilaiset toimintatavat ja käytännöt.

Vastauksissa tuli myös ilmi huoli, että osa laivaajista ei olisi muuttanut käytäntöjään vaan yhä edelleen vain arvioisi kontin VGM-tiedon käyttämättä punnitusta tai laskennallista menetelmää, jolloin VGM-tiedot voivat olla todella pielessä.

4.5 Konttipunnituksien määräyksen hyvät puolet ja mahdolliset hyödyt

32 vastaajaa vastasi avoimeen kysymykseen, mitkä ovat mahdolliset hyödyt tai hyvät puolet, jotka ovat aiheutuneet SOLAS VGM-määräyksen voimaantulosta. Näistä vastaajista kymmenen kertoi, ettei heidän toiminnalleen olisi määräyksen voimaantulosta ollut mitään hyötyä. Jotkut vastaajat tarkensivat, että heidän toiminnassaan oli jo aiemmin tiedetty konttien tarkat painot. Edelleen näistä vastaajista jotkut uskoivat, että määräyksestä olisi kuitenkin hyötyä yleisellä tasolla turvallisuuden paranemisen vuoksi.

Turvallisuuden paraneminen mainittiin kaiken kaikkiaan yhdeksässä vastauksessa. Näissä vastauksissa nähtiin, että alusturvallisuus paranee tarkentuneiden painotietojen ansioista. Yhdessä vastauksessa kerrottiin, että aiemmin ennen määräyksen voimaantuloa konttien painotiedot olisivat heittäneet +/- 5% oikeasta kontin painosta.

Lisäksi turvallisuuden arveltiin paranevan myös satamissa konttien lastauksen ja purkamisen yhteydessä sekä yleensä konttien käsittelyn yhteydessä. Yhdessä vastauksessa mainittiin myös turvallisuuden paraneminen muissa liikennemuodoissa kuten tieliikenteessä.

Turvallisuushyödyn lisäksi mainittiin joissakin vastauksissa myös tehokkuuden lisääntyminen. Nyt kun konttien painot tiedetään tarkalleen, alukset voidaan lastata tehokkaammin ilman varmuus-

kertoimia. Lastisuunnittelussa esiintyy vähemmän yllätyksiä, eikä lastin uudelleen suunnittelua enää tarvita niin usein eikä lastausta tarvitse keskeyttää uudelleen suunnittelun yhteydessä.

Myös laivaajien omalle toiminnalle nähtiin koituvat hyötyjä. Vastauksissa kerrottiin, että lähettäjänä ja tavarantoimittajana on hyvä olla itsekkin tietoinen oman tuotteen/lähetysten painosta. Tarkempien painotietojen nähtiin hyödyttävän useampia toimijoita koko kuljetusketjussa tosin näitä hyötyjä ei yksilöity tarkemmin.

4.6 Parannus- ja kehitysehdotukset

Parannus- ja kehitysehdotuksia koskevaan kysymykseen vastasi 18 vastaajaa. Joidenkin tähän kysymykseen vastanneiden mielestä konttipunnitukset toimivat kokonaisuutena jo hyvin. Kuljetusketjun osapuolet ovat saaneet prosessit kuntoon ja pelisäännöt ovat kaikilla toimijoilla samat.

Parannusehdotuksissa toivottiin, että satamissa tehtäviä punnituksia saataisiin nopeammiksi, jolloin kontit ennättäisivät paremmin Closing-ajan puitteissa lastattaviksi laivaan. Lisäksi toivottiin Closing-aikojen pidentämistä.

Kappaleessa viivästyksiset ja ongelmat konttipunnituksissa todettiin, että konttien taarapainot aiheuttavat virheitä VGM-tiedoissa. Laivaajia edustavien vastaajien mielestä varustamoiden tulisi päivittää konttien taarapainot järjestelmiinsä kohdalleen ja tarjota tämä tieto mahdollisimman oikeana laivaajille. Jotkut laivaajat kokivat, että heille voi aiheutua ylimääräistä selvittelytyötä ja että he voivat joutua maksamaan uudelleen punnituksia myös alun perin heille virheellisenä toimitetun taarapainon vuoksi.

Usea vastaaja ehdotti jonkinlaisten ohjeiden tai yksiselitteisten toleranssien sallimista VGM-tiedoissa. Vastaajien mielestä toleranssi ei voi olla nolla. Käytännössä virheitä voi aiheutua käytettävien vaakojen virhemarginaalista, lastin painon muuttumisesta matkalla. Lisäksi ehdotettiin sahatavaralle ja yleensä puutuotteille tilavuuteen perustuva laskennallisen menetelmän sallimista. Vastaajien mielestä myös puutuotteissa keskiarvoisilla massoilla saavuttaisiin turvallisuuden kannalta riittävä tarkkuus.

Muutamissa vastauksissa Trafilta ja muilta viranomaisilta toivottiin tehokkaampaa valvontaa SOLAS VGM-määräyksen noudattamiselle. Lisäksi toivottiin Trafilta ja Tullilta yhteistyötä tehokkaamman valvonnan järjestämiseksi. Myös jonkinlaisia selkeitä sanktioita määräyksen laiminlyönnistä ehdotettiin.

Koko kuljetusketjun turvallisuuden parantamiseksi ehdotettiin mietittäväksi palveluita, joilla kaikki kontit saataisiin punnittua jo lähtöpaikassaan eikä vasta satamassa, jossa suuri osa konteista punnitaan tällä hetkellä. Todettiin, että pienillä toimijoilla ei ole mahdollisuutta investoida punnituskalustoon. Kuitenkin tarkka massatieto kontista palvelisi myös maakuljetuksien turvallisuutta ennen satamaa.

5 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tutkimuksen tarkoituksena oli arvioida, miten 1. heinäkuuta 2016 voimaantulleen konttipunnitusta koskevan SOLAS VGM -määräyksen soveltaminen on onnistunut ja minkälaisia vaikutuksia määräyksellä on ollut koko kuljetusketjussa.

Tutkimus tehtiin kyselytutkimuksena nettiin avatun kyselyn kautta. Osallistumiskutsu ja linkki kyselyyn lähetettiin sähköpostilla useamman eri jakelulistan kautta. Kyselyyn saatiin 51 vastausta. Edellä mainituissa jakelulistoissa on paljon päällekkäisyyksiä sekä yhteisiä sähköpostiosoitteita. Lisäksi tietoa kyselystä on voitu lähettää edelleen, minkä vuoksi tarkan vastaajamäärän selvittäminen ei ole mahdollista. Kaiken kaikkiaan osallistumiskutsun on saanut useampi sata vastaanottajaa, mihin verrattuna lopullinen vastaajamäärä jäi kovin pieneksi, mikä voi tarkoittaa sitä, että kovin monella toimijalla ei olisi määräyksen suhteen kommentoitavaa. Joka tapauksessa täysin varmoja johtopäätöksiä ei tutkimuksen pohjalta voi tehdä.

Suurimmat vastaajaryhmät edustivat huolinta-alaa, metsäteollisuutta ja kuljetusalaa. Vastaajien edustamien yritysten käsittelemien konttien määrät vaihtelivat voimakkaasti. Pienin toimija arvioi käsittelevänsä 30 konttia vuodessa ja suurimmat toimijat ilmoittivat käsittelevänsä 100 000 tai enemmän konttia vuodessa. Suurin osa vastaajista ilmoitti käyttäneensä molempia vaihtoehtoisia menetelmiä VGM-tiedon selvittämiseen ja ilmoittamiseen. Pelkästään tyyppihyväksyttyä vaakaa käytti 13 vastaajaa ja yhdeksän vastaajaa käytti vain laskennallista menetelmää. Laskennallisen menetelmän käyttömahdollisuus mainittiin yhtenä määräyksen hyvänä puolena. Useat vastaajat ilmoittivat käyttävänsä useampia menetelmiä VGM-tiedon välittämiseen laivaajalta varustamolle. Sähköposti on eniten käytetty tapa ja sen jälkeen sähköinen tiedonsiirto VGM-tiedon välittämiseen.

SOLAS VGM-määräyksen toimeenpano on aiheuttanut kustannuksia useille vastaajille. Investointeja on tehty punnituskalustoon, tietojärjestelmiin ja tietoliikenteeseen. Lisäksi jatkuvia kustannuksia aiheuttaa VGM-punnituksien palvelumaksut sekä lisääntynyt työn määrä. Jotkut vastaajat ovat joutuneet lisäämään työvoimaa. Työmäärää on lisännyt manuaalisen työn kasvu kuten esimerkiksi VGM-tietojen syöttäminen varustamon järjestelmään.

Useille vastaajista konttien kuljetuksissa on sattunut viivästyksiä SOLAS VGM-määräyksen vuoksi, konttien kuljetus oli ruuhkautunut satamassa tai tehtaalla konttien lähtöpaikassa. Lisäksi viivästyksiä olivat aiheuttaneet tiedonkulun ongelmat. Useissa vastauksissa tuli esille Closing-ajan aikaistuminen, mikä vaikeuttaa viime hetken lähetysten tekemistä ja sitä kautta voi heikentää yrityksen mahdollisuuksia nopeisiin toimituksiin loppuasiakkaalle.

Taulukko 3. Yhteenveto SOLAS VGM -määräyksen ongelmista, haitoista ja hyödyistä

Ongelmat ja haitat	Hyödyt
Viivästykset konttikuljetuksissa	Alusturvallisuuden paraneminen
Lisääntyneet kustannukset investoinneista ja palvelumaksuista	Konttien käsittelyn turvallisuuden paraneminen satamissa ja myös maakuljetuksissa
Lisääntynyt työ mm. virheiden selvittelyssä ja oikaisuisissa	Parantunut tehokkuus alusten lastauksessa, aluksilla parempi hyötysuhde
Tiukentuneet aikataulut (Closing-ajan aikaistuminen)	Lastaussuunnittelun helpottuminen ja uudelleen suunnittelun välttäminen
VGM-tietojen virheet tai muuttuminen esim. virheelisten taara-painojen tai lastin painon muuttumisen vuoksi	Tehokkuuden paraneminen muualla kuljetusketjussa

Sen lisäksi, että tutkimus nosti esiin edellä mainittuja ongelmia ja haittoja, tutkimuksessa löydettiin myös SOLAS VGM-määräyksen toimeenpanosta koituneita hyötyjä. Merkittävin hyöty nähtiin alusturvallisuuden paranemisena, mikä oli määräyksen pohjimmainen tarkoitus. Lisäksi tutkimuksessa tuli esille, että turvallisuus paransi myös muualla kuljetusketjussa. Tosin turvallisuuden paranemista ei kyetä vielä esimerkiksi tilastojen valossa osoittamaan. Hyötyjä nähtiin myös kuljetusketjun tehokkuuden paranemisessa ja erityisesti kontteja kuljettavien alusten kuljetuskapasiteetin parantuneena hyötysuhteena.

Tutkimuksen tuloksista ei voida johtaa täysin yksiselitteisiä päätelmiä. Joillekin toimijoille on määräyksestä koitunut haittoja ja ongelmia. Samanaikaisesti toiset toimijat ovat selvinneet vastausten perusteella lähestulkoon ongelmitta. Tutkimus kuitenkin osoitti, että pelättyä konttikaaosta satamissa ei tapahtunut. Alkuvaiheen ongelmat osoittivat todeksi kuitenkin sen, että monessa kohtaa valmistautuminen aloitettiin viimetinkaan, kuten tiedotusvälineissä ennakkoon arveltiin.

Onneksi tutkimuksessa esiin tulleet ongelmat eivät näyttäisi olevan yleisiä ja ongelmat ja haitat olisivat enimmäkseen ajoittuneet määräyksen voimaan tuloa edeltäneeseen aikaan ja juuri voimaantulon jälkeiseen aikaan. Kyselytutkimukseen annettujen vastausten perusteella voidaan olettaa, että monet ongelmat ovat monelta osin jo väistyneet ja koko ajan tapahtuisi kehitystä parempaan suuntaan. Hyödyt kuitenkin näyttäisivät olevan pysyviä ja pitkällä tähtäimellä hyötyjä koituisikin koko kuljetusketjulle.

Lisäksi tutkimus toi esille myös konkreettisia parannus- ja kehitysehdotuksia. Ehdotuksista on yhteenvedo alla olevassa taulukossa (Taulukko 4.) Kuljetusketjussa tulisi yhteistyössä tutkia ja toimeenpanna parannuksia.

Taulukko 4. Parannus- ja kehitysehdotukset

Ehdotus

Satamassa tehtävien punnitusten nopeuttaminen ja Closing-aikojen lyhentäminen
 Konttien taarapainojen korjaaminen
 Toleranssien mahdollistaminen ja yksiselitteinen ohjeistus
 Tehokkaammat valvontatoimet ja selkeät sanktiot

Tutkimuksen perusteella ei voida vetää tarkkoja johtopäätöksiä määräyksen noudattamisen asteesta eli kuinka suuri osuus kaikista konteista päättyy laivaan tarkan ja oikean VGM-tiedon perusteella ja vastaavasti, kuinka suuri osuus VGM-tiedoista olisi virheellisiä. Vain yksi vastaaja viittasi mahdollisuuteen, että jotkut toimijat lähettäisivät kontteja matkaan pelkästään arvioitujen VGM-tietojen kanssa. Muuten tutkimuksessa ei käynyt esille, että vääriä tietoja välitettäisiin merkittävässä määrin. Sen sijaan kyselyssä esitetyt hyödyt puoltaisivat sitä, että lähestulkoon kaikkien konttien VGM-tiedot olisivat oikein. Tämä käy ilmi mm. siinä, että alusten lastaussuunnittelu on helpottunut ja suunnitelmia ei tarvitse niin paljoa enää muuttaa kesken lastauksen ja myös siinä, että aluksissa ei tarvitse käyttää enää niin suuria turvallisuusmarginaaleja konttien yhteispainon suhteen. Nykyisin ei aluksilla ole enää niin paljon ns. pimeää painoa eli erotus ilmoitettujen painojen suhteen ja aluksen todellisen kuorman suhteen olisi nykyisin pienempi.

Määräyksen noudattamisen asteesta tulisi tehdä jatkotutkimus, jossa selvitettäisiin onko ilmoitetuissa VGM-tiedoissa virheitä, kuinka suuri virheet ovat ja mistä mahdolliset virheet johtuvat. Tehtävän tutkimuksen avulla voitaisiin tarkemmin arvioida tarvittavia valvontatoimia ja -menetelmiä.

Lähteet:

HaminaKotkan satama, (2017). Liikennetilasto 2016. <http://www.haminakotka.fi/fi/tilastot-2016> (noudettu 10.5.2017)

IMO, (2017). SOLAS container mass verification requirements. IMO – International Maritime Organisation <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/container/Pages/default.aspx> (noudettu 10.5.2017)

Kauppalehti, (13.4.2016). Iskeekö kesällä konttikaaos? - Uudet säännöt vaativat punnitsemaan kaikki kontit.

King, M. (2016). The problem of misdeclared container weight: perspectives from New Zealand and implications for its law. WMU Journal of Maritime Affairs, 15(2), 205-220.

Kymen Sanomat, (16.4.2016). Jatkossa konttien paino on ilmoitettava varustamolle — punnituk-
sen työnjako on yhä epäselvä

Lapp, T. & Iikkanen, P. (2014). Suomen ja ulkomaiden välisen meriliikenteen ennuste 2040. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 51/2014.

Liikennevirasto, (2016). Ulkomaan meriliikennetilasto 2015. Liikenneviraston tilastoja 4/2016

Lloyds List, (16.9.2016). Container lines report 95% VGM compliance rate - and rising

Logistiikan maailma, (16.2.2017). Kontti, logistiikan mullistaja.
<http://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikka-lukiolaisille/kontti-logistiikan-mullistaja/>

Nylén, K., & Prevolnik, F. (2016) Sveriges implementering av SOLAS krav på verifierad bruttovikt. Institutionen för sjöfart och marin teknik, Chalmers tekniska högskola.

Tapaninen, U. (2013). Merenkulun logistiikka. Tampere: Tammerprint Oy.

Haastattelut ja tiedonannot:

Aulanko, M. Merikapteeni, Langh Ship Oy (6.3.2017)

Hänninen, M. Manager, Cargo techniques, Finnlines Oyj (Haastattelu 8.3.2017 ja sähköpostitiedonannot 8.3.2017 ja 10.5.2017))

Mylläri, M. Järjestelmäasiantuntija, Steveco Oy (7.3.2017)

Ramsay, C. Turvallisuuspäällikkö, Finlines Oyj (2.3.2017)

Soininen, J. Tietohallintopäällikkö, Steveco Oy (7.3.2017)

Suominen, A. Erikoissuunnittelija, Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus (17.2.2017)

Liite 1: Kyselylomake



Vaikuttavuustutkimus konttipunnituksia koskevasta määräyksestä

Tässä tutkimuksessa arvioidaan 1. heinäkuuta 2016 voimaan tulleen merikuljetuskonttien massan varmentamista koskevan SOLAS-määräyksen vaikutuksia. Tutkimuksessa selvitetään miten määräyksen alkuvaihe on sujunut, jotta mahdollisiin ongelmakohtiin voidaan miettiä parannuksia ja esimerkiksi täsmentää Trafifin ohjeistusta. Tutkimuksessa keskitytään määräyksestä koituneisiin toiminnallisiin ja taloudellisiin vaikutuksiin. Tutkimuksesta laaditaan raportti, joka julkaistaan toukokuussa 2017. Lisäksi tutkimustuloksista tullaan järjestämään erillinen tiedotustilaisuus 19. toukokuuta 2017. Lisätietoja tilaisuudesta tullaan julkaisemaan Trafifin nettisivuilta: <http://www.trafi.fi>

Vastaajan taustatiedot

Vastaajan taustatietoja käytetään vain tilastollisiin tarkoituksiin niin, ettei yksittäisiä vastaajia pystytä tunnistamaan.

1. Toimiala *

Valitse alla olevista vaihtoehdoista edustamasi yrityksen toimiala.

- ☐ Elektroniikkateollisuus
- ☐ Elintarviketeollisuus
- ☐ Kemiateollisuus
- ☐ Konepajateollisuus
- ☐ Kuljetusala
- ☐ Huolinta-ala
- ☐ Paperi- ja kartonkiteollisuus
- ☐ Massanvalmistus (Sellu)
- ☐ Mekaaninen metsäteollisuus (saha- ja levyteollisuus)
- ☐ Rakennusteollisuus
- ☐ Muu, mikä?
- ☐ _____

2. Yrityksen koko *

Valitse alla olevista vaihtoehtoista yrityksesi kokoa parhaiten kuvaava vaihtoehto.

- ☐ Mikroyritys (palveluksessa tilikauden aikana on keskimäärin 10 työntekijää; vuosiliikevaihto alle 700 000 euroa)
- ☐ Pieni yritys (yrityksen palveluksessa tilikauden aikana on keskimäärin 50 työntekijää; vuosiliikevaihto on enintään 12 miljoonaa euroa)
- ☐ Keskisuuriyritys (vähemmän kuin 250 työntekijää; vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa)
- ☐ Suuryritys (liikevaihto enemmän kuin 50 miljoonaa euroa; palveluksessa enemmän kuin 250 henkilöä)

Konttipunnitusten suorittaminen

Merikuljetuskonttien massan varmentamista koskevassa SOLAS-määräyksessä vaaditaan, että kontin laivaajan tulee ilmoittaa kontin bruttomassa (VGM-massatieto) kirjallisesti aluksen päällikölle tai hänen edustajalleen sekä sataman terminaalin edustajalle ennen sen ahtaamista alukseen. Laivaaja voi ilmoittaa kontin bruttomassan kahdella eri menetelmällä, joko konkreettisesti punnitsemalla tai kirjalliseen dokumentaatioon tukeutuen:

1. punnitus – konttivaakojen tulee olla tyyppihyväksytyjä
2. summaus – kontin kokonaismassa voidaan laskea yhteen kirjallisesti toimivaltaisen viranomaisen hyväksymällä menetelmällä

Aluksen päällikkö tai hänen edustajansa ei saa ottaa konttia ahdattavaksi alukseen, mikäli kontin bruttomassaa ei ole asianmukaisesti ilmoitettu.

3. Arvio lähettämienne konttien määrästä vuositasona?

(kappaletta)

Konttien lukumäärä: _____

4. Mitä menetelmää käytätte kontin bruttomassan (VGM-massatieto) määrittämiseen?

Merkitse alla olevien vaihtoehtojen kohdalle punnittujen konttien prosenttiosuus ja/tai niiden konttien osuus, joissa on käytetty laskennallista menetelmää. (Yhteensä 100%)

Punnitus tyyppihyväksyttyä vaakaa käyttäen (%) _____

Summaus eli laskemalla rahdin ja kontin kokonaismassa yhteen (%) _____

Summa on yhtä kuin 100

5. Kuinka suuri osuus lähettämistänne konteista on täysiä kontteja (FCL-kontti) ja kuinka suuri osuus kappaletavarakontteja (LCL-kontti)?

Merkitse alla olevien vaihtoehtojen kohdalle FCL- ja/tai LCL-konttien prosenttiosuudet. (Yhteensä 100%)

FCL- eli täysien konttien osuus (%) _____

LCL- eli kappaletavarakonttien osuus (%) _____

Summa on yhtä kuin 100

6. Kuinka välitätte konttien massatiedot (VGM-massatieto) alukselle/ahtaaajalle?

Voit valita alla olevista vaihtoehdoista yhden tai useamman vaihtoehdon.

☐ Sähköinen tiedonsiirto (EDI-sanoma)?

☐ Sähköposti

☐ Muu, mikä?

☐

7. Mahdolliset ongelmat punnitusten suorittamisessa tai summausmenetelmän käytössä?

Voit valita alla olevista vaihtoehdoista yhden tai useamman vaihtoehdon.

☐ Tarvittavien laitteiden saatavuudessa on ollut ongelmia (autovaa'at, punnituslaitteet työkoneisiin jne.)

☐ Punnituspalvelua ei ole ollut saatavilla

☐ Tiedonsiirrossa on ollut ongelmia

☐ Joku muu, mikä?

☐

Konttipunnitusten taloudelliset vaikutukset

8. Onko teille aiheutunut määräyksen vuoksi investointeja tai onko siitä aiheutunut teille muita kustannuksia?

Voit valita alla olevista vaihtoehdoista yhden tai useamman vaihtoehdon.

☐ Ei investointeja

☐ Investoinnit punnituskalustoon (autovaa'at, punnituslaitteet työkoneisiin jne.)

☐ Investoinnit tietojärjestelmiin ja tietoliikenteeseen

☐ Olemme joutuneet lisäämään henkilöstöä

☐ Joku muu, mikä?

☐

9. Arvionne investointien/mahdollisten kustannusten suuruudesta:

10. Jos hankitte punnitukset palveluna, voitteko arvioida mitä palvelu maksaa esim. per kontti?

Vaikutukset konttikuljetusten sujuvuuteen

11. Onko teidän konttikuljetuksissa tapahtunut viivästyksiä?

Voit valita alla olevista vaihtoehtoista yhden tai useamman vaihtoehdon.

☐ Konttien punnitukset ovat ruuhkautuneet tehtaalla/lähtöpäässä.

☐ Konttien punnitukset ovat ruuhkautuneet satamassa.

☐ Joku muu viivästys, mikä?

☐

12. Konttipunnituksia koskevan määräyksen hyvät puolet ja mahdolliset hyödyt teidän kannalta?

Keskeiset hyvät puolet ja hyödyt perusteluineen:

13. Konttipunnituksia koskevista määräyksistä ja ohjeista aiheutuneet ongelmat ja mahdolliset haitat teidän kannalta?

Keskeiset ongelmat ja mahdolliset haitat perusteluineen:

14. Mitä parannus- ja kehitysehdotuksia teillä olisi konttipunnituksiin liittyen?

Parannus- ja kehitysehdotukset perusteluineen:
