

Satamissa viestitään sama asia moneen kertaan

Merikotka-tutkimuskeskus tunnusteli mahdollisuuksia yhdistää hajanaiset tietovirrat.

ANNA ONALI

KOTKA. Satamissa luovitaan katkeamattoman informaatiotulvan keskellä. Selviytymiskeinot ovat monet: on vanhanaikaisia leimoja, käsinkirjoitettuja huomautuksia, soittopyyntöjä ja sähköisiä tietojärjestelmiä.

Tullitarkastajat esimerkiksi tutkivat paperisia rahtikirjoja. Rahtikirjasta pitää selvittää, mitä rekan kuljettamasta kontista löytyy. Tavarankuvauksen tulisi olla tarkkuudeltaan ostoslistan luokkaa: kuvaukseksi kelpaa 'pikakahvi', mutta jo 'musta nestemäinen juoma' on liian epämääräinen.

Epäselvissä tapauksissa rekkakuusi joutuu palaamaan takaisin rahtikirjan laatijan eli huolitsijan luokse, koska vain huolitsija voi tarkentaa tavarankuvauksista. Korjausten jälkeen rekkakuusi palaa takaisin tulliin. Siellä dokumentit leimataan, ja leimoja vastaan satamaoperaattori luovuttaa kuskille rahtikirjoja vastaavan kontin.

Kuljetusketjussa kontin sisälöstä ja olinpaikasta vaihtavat tietoja lukuisat tahot: muun muassa varustamo, satamaoperaattori, huolitsija ja tulli. Yhden ja saman kontin tiedot käydään läpi moneen kertaan, koska viestintä on kahdenkeskistä.

Tulevaisuudessa moninkertainen tiedonvälitys on ehkä historiaa. Merikotka-tutkimuskeskuksen toteuttama TUKKE-hanke selvitti, kuinka satamien hajanaiset tietovirrat voidaan yhdistää. Tutkimus räätälöitiin Kotkan ja Haminan satamien tarpeita nähdessä. Satamien tiedonkulku ja siinä ilmeneviä ongelmia kartoitettiin tutustumalla muutamien satamaisdonnaisten yritysten toimintaan.



PÄIVIVIRTA-SALO

Satamaoperaattori viestii tarkasti jo nyt

- Steveco viestii niin kutsuttujen edi-viestien välityksellä, kuten monet muutkin satamaoperaattorit ja varustamot.
- Edi-viesti on sanomatyyppi, jota voi verrata kännykän tekstiviestiin. Molemmissa tapauksissa kaksi eri käyttäjää lähettää toisilleen viestejä. Kumpikaan käyttäjä ei pääse käsiksi toisen tietojärjestelmään: kännykän käyttäjä ei voi lukea toisen käyttäjän puhelutietoja, eivätkä edi-viestijät näe toistensa tietoja.
- Tietojärjestelmiä ei ole linkitetty. Jos jollain käyttäjällä on viruskia tai järjestelmä kaatuu, se ei vaikuta muihin.
- Edi-viestien lähettäminen tapahtuu pääasiassa automaattisesti. Jos tehtaalla joku tulostaa rekan rahtikirjan, lähtee edi-sanoma Stevecolle automaattisesti.
- Edi-sanomien lähettäminen maksaa, eikä niitä lähetellä turhaan.

Tapio Mattila, Steveco

saapumassa käsittelypisteeseen. Käsitteilyyn voidaan varata tarpeellinen määrä työntekijöitä. Kiire tulee sitten, kun joku menee vikaan, Tapaninen sanoo.

Tietovirtojen yhtenäistämiseen TUKKE-hanke ehdottaa erillisen info-keskuksen perustamista. Tänä syksynä alkavassa mobiilisatama-hankkeessa perustetaan pienimuotoinen info-keskus Kymenlaakson ammattikorkeakoulun tiloihin.

–Tietokeskuksesta on tavoitteena seurata muutamaa tietovirtaa. Katsotaan, mikä lasti on saapumassa ja mihin se on menossa. Lisäksi selvitetään tullukset, Tapaninen muotoilee.

Avoimien kysymysten esimerkiksi se, kuka alkaa rakentaa systeemiä ja ottaa siitä vastuun: Piehillä yrityksillä siihen ei ole varaa. Projektipäällikkö **Henna Riina Pullin** mukaan jarruttava tekijä on myös tietoturva: tietovirtaa ei voi yhdistää toimijoiden tietoturvan kustannuksella.

– Satamissa kulkee hirveästi tietoa. Tulli, ahtaajat ja varustamot välittävät jokainen tieto erikseen. Yhtenäinen tuoteseuranta puuttuu, professori

Ulla Tapaninen toteaa. Tapanisen mukaan tietovirtojen yhdistämisellä voitaisiin torjua ruuhkia ja ehkäistä tavaroiden turhia hakuja. Turha te-

keminen kuormittaa Tapanisen mukaan ympäristöä. Siksi ennakoinnin pitäisi olla logistiikka-
ketjun avainsana. Tavarat ovat oikeassa paikassa oikeaan ai-

kaan, kunhan ketju on suunniteltu huolellisesti ja tiedonkulku sujuu.

– Silloin voidaan ennakoida paremmin, milloin tavara on

Kuljetusten seuranta lisääntyy tulevaisuudessa

Kuljetukset sujuvat, jos huolitsija osaa tulkita laiva-aikatauluja.

ANNA ONALI

KOTKA. Stevecon myynti- ja markkinointijohtaja **Tapio Mattila** uskoo, että tulevaisuudessa kuljetuksia seurataan yhä tarkemmin.

– Jäljitettävyyden on lisääntynyt trendi. En tarkoita vain yh-

den kuljetusyksikköä (rekkaa), vaan seurattava kohde voi olla yksi nyssäkä auton sisällä, Mattila sanoo.

Nyssäkä voi sisältää esimerkiksi auton varaosia. Mattilan mukaan reaaliaikaisia tietoja tarvitaan myös henkilöautojen liikkeistä: terävään asiakaspalveluun kuuluu, että autonostaja voi seurata uuden menopelinsä tuotanto- ja kuljetusprosessia päivän tarkkuudella.

Satelliittipaikantimien arkipäiväistämiseen hän ei silti us-

ko. Tavallisissa kuljetuksissa riittää hyvin, että tavarain olinpaikka tiedetään sataman, laivan tai maantiekuljetuksissa muutaman sadan kilometrin tarkkuudella.

Satelliitteja tarvitaan vasta arvokuljetuksissa, esimerkiksi öljynporaustarvikkeiden viemisessä Siperiaan.

Merikotkan mobiilisatama-idea kaipaa Mattilan mielestä konkreettisia tarkennuksia. Nykyisellään varustamo ilmoittaa huolitsijoille lai-

van saapumisajan ja tiedottaa mahdollisista myöhästymisistä. Merikotkan mallissa info-keskus lähettää huolitsijoille konttikohdattaiset aika-

taulut, eli tiedon siitä mihin aikaan mikin kontti on noudettavissa.

– Se tarkoittaisi, että jopa kuuden tuhannen kontin nouto-
aika-taulut menisivät kaikkien. Se ei toimisi, Mattila huomauttaa.

– Huolitsijan on tosin otettava huomioon, että laivan saapumisaika ei mene yksi yhteen sen kanssa, milloin tietty rekkakuusi saa kontin kyytiinsä. Huolitsijan on osattava arvioida, kuinka kauan lai-

van purkamisen kestää. Mattila kertoo, että vaikka Steveco ei tiedota konttien paikoista ja purkajajoista, siellä tiedetään pilkkuntarkasti missäpäin laivaa mikin kontti on.

– Kiiretapauksissa voimme muuttaa laivan purkajajärjestystä. Esimerkiksi jos panimo ilmoittaa tarvitsevansa kiireesti tarkkelystä, ja tiedämme että kontti on ruumassa, voimme purkaa laivaan ensin "kuilun" jotta saamme tarkkelyksen ulos nopeasti.