



TALLINNA TEHNICAÜLIKOOL  
EESTI MEREAKADEEMIA  
Merenduskeskus

Jekaterina Tatartsuk

# **Uue tarkvara rakendamine ettevõttes Unilog SSC OÜ ning sellega kaasnev töötajate motivatsioon ja rahulolu**

Lõputöö

Juhendaja: Tõnis Hunt,  
doktorant-nooremteadur

Tallinn 2022

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõigile teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Jekaterina Tatartšuk

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Üliõpilase kood: 178450VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: katjuuwa.kt@gmail.com

Juhendaja doktorant-nooremteadur Tõnis Hunt:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

Kaitsmiskomisjoni esimees DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor Marko Jürioja

Lubatud kaitsmisele

*(allkirjastatud digitaalselt, kuupäev digiallkirjas)*

# Sisukord

Jooniste loetelu .....	5
Annotatsioon.....	6
Kasutatud lühendid .....	7
Sissejuhatus .....	8
1 Teoreetiline osa.....	10
1.1 Konteinerite veo olemus .....	10
1.1.1 Konteinerite ajalugu .....	10
1.1.2 Konteinerite standardiseerimine .....	11
1.1.3 Suuremaid konteinerlaevanduse ettevõtted .....	12
1.2 Digitaliseerimine logistikavaldkonnas .....	13
1.3 Ettevõtte ülevaade ja struktuur .....	15
1.3.1 A.P. Moller-Maersk A/S.....	16
1.3.2 Hamburg Süd A/S & Co KG .....	16
1.3.3 United Shipping Services AB.....	17
1.3.4 Unilog SSC OÜ .....	18
1.3.5 Unilog SSC ekspordimeeskonna tööprotseduur .....	20
1.4 Konossement .....	22
1.4.1 Elektrooniline konossement .....	23
1.4.2 Esimesed elektroonilise konossementi tarkvarad .....	26
2 Metoodiline osa .....	29
2.1 Tarkvarade ülevaade .....	29
2.1.1 DOCSYS .....	30
2.1.2 GDOC .....	31
2.2 GDOC ja DOCSYS võrdlusanalüüs .....	32
2.2.1 Tarkvarade välimus .....	32
2.2.2 Konossementi loomiseks peamised väljad .....	35
2.2.3 Tarkvarade võrdluse lühikokkuvõte .....	42
2.3 Intervjuu.....	42
2.4 Töötajate rahulolu küsitlus .....	46
3 Järeldused ja ettepanekud .....	55
3.1 Arengukohad.....	56
Kokkuvõte .....	58

Summary.....	61
Viidatud allikad .....	63
Lisa 1 Küsitlus .....	66
Lisa 2 Intervjuu küsimused.....	70

## Jooniste loetelu

Joonis 1 Uuritava ettevõtte positsioon .....	15
Joonis 2 Ettevõtte Unilog SSC struktuur .....	19
Joonis 3 Lihtsustatud protsessi ahel.....	22
Joonis 4 Digitaalse dokumendivoo visualiseerimine.....	24
Joonis 5 Docsys Station 7 peamine aken.....	33
Joonis 6 Gdoc peamine aken .....	33
Joonis 7 Joonis Docsys ja Gdoc otsingu aknad .....	34
Joonis 8 Docsys esimene aken konossementi koostamiseks .....	35
Joonis 9 Gdoc konossementi osapoolte informatsioon.....	36
Joonis 10 Gdoc transpordiplaan .....	37
Joonis 11 Docsys konteineri ja lasti andmete aken .....	37
Joonis 12 Gdoc konteineri ja lasti andmete aken .....	38
Joonis 13 Docsys ja Gdoci maksude aknad.....	39
Joonis 14 Gdoc printimise võimaluste aken .....	40
Joonis 15 Gdoc-i konossementi muudatuste failid .....	40
Joonis 16 Gdoc informatsiooni aken .....	41
Joonis 17 Gdoc konossementi ülekande aken .....	41
Joonis 18 Tööülesannete jaotus päevas .....	47
Joonis 19 Väljaõpe raskusaste .....	48
Joonis 20 Raskused Gdoc tarkvara kasutamisel .....	49
Joonis 21 Arusaamatuste esinemine .....	49
Joonis 22 Tehniliste probleemide mõju .....	50
Joonis 23 Funktsioonide puuduvus.....	51
Joonis 24 Tarkvarade täiustamisega seotud motivatsioon.....	52
Joonis 25 Töötajate motivatsioon Gdoc tarkvara tulekuga .....	52
Joonis 26 Gdoc juurutamise põhjendatus .....	53
Joonis 27 Töötajate rahulolu.....	53

## Annotatsioon

Töö teemaks on „Uue tarkvara rakendamine ettevõttes Unilog SSC OÜ ning sellega kaasnev töötajate motivatsioon ja rahulolu“. Digitaliseerimine võtab logistikasektoris suure osa ning on tähtis, et kõik vajalikud dokumendid liiguksid kiiresti, turvaliselt ja võimalikult odavalt. Selles uuringus analüüsitakse konossementide koostamise programmi. Paljud ettevõtted rakendavad elektrooniliste konossementide kasutamise võimalusi ettevõtte siseselt kasutavasse programmi.

Antud uuringu hüpotees on, kui põhjendatud on uue programmi juurutamine ja kas see toob positiivset mõju ettevõttele tervikuna. Uuringu eesmärk on uurida ettevõtte Unilog SSC OÜ tegevust ning analüüsida uue tarkvara rakendamist.

Töö koosneb kolmest osast ning esimene osa on üldine ülevaade digitaliseerimisest ja uuritava ettevõtte tegevusest. Teine osa on meetodiline osa, kus uuring toimub läbi võrdluse, intervjuu ning küsitluse läbiviimisest. Viimane osa sisaldab uuringu käigus saadud tulemusi ja ettepanekuid.

Uuringu käigus selgus, et ettevõttes võeti kasutusele uus konossementi koostamiseks programmi, mis on täiesti erinev vanast programmist. Intervjuu peamiselt puudutas uue programmi ülemineku otsuse, väljaõpe, funktsionaalsuse ja kasutusmugavusega seotud teemasid. Intervjuu käigus selgus peamine eelis, et pärast täieliku ülemineku kaob nõudlus andmete edastamine jaamade vahel. Küsitluse peamine eesmärk oli hinnata töötajate motivatsioon ja rahulolu. Küsitluse käigus märkisid kõik töötajad, et nad on uue programmiga rahul, nende töö kiirus on tõusnud. Samuti jäid töötajad selle programmi välimuse ja funktsioonidega rahul. Motivatsiooni tase jäi samal tasemel.

Üldjoontes näitas see uuring, et töötajad on positiivselt meelestatud, nad on rakendatud programmiga rahul, kuid loodavad ka, et edaspidi programmi täiustatakse ja uuendatakse, et muuta selle kasutamine veelgi meeldivamaks ja produktiivsemaks. Antud uuringu hüpotees leidis kinnitust, et tarkvara juurutamine oli põhjendatud ning toob positiivset mõju ettevõtte tervikuna.

Märksõnad: *konossement, digitaliseerimine, tarkvara, rahulolu, allhange*

## Kasutatud lühendid

AEOLIX	Architecture for European Logistics Information Exchange
BCMP	Bolero Core Messaging Platform
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BO	Booking Office
BTR	Bolero Title Registry
CMI	Comite Maritime International
DCSA	Digital Container Shipping Association
EDI	Electronic Data Interchange
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations
INCOTERMS	International Commercial Terms
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
ISO	International Organization for Standardization
MSC	Mediterranean Shipping Company
SI	Shipping Instruction
SSC	Shared Service Centre
SWB	Sea Waybill
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications
TEU	Twenty-foot equivalent unit
UNCITRAL	The United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USS	United Shipping Services

## Sissejuhatus

Logistika iseennast on väga lai mõiste. Kõik logistikavaldkonnad laienevad ja arenevad iga päev. Terminit "logistika" oli isegi Rooma impeeriumis, kasutati seda toidu jagamise reeglite tähistusena ja toidujagamise seotud teenijad kandsid "logistikute" tiitlit. Siiani puudub logistika üldtunnustatud definitsioon. Ja seda on järjest keerulisem teha, kuna iga aastaga tuleb järjest uusi suundi logistika põhimõtete rakendamiseks ning need kõik peavad ühilduma ülddefinitsiooniga. Paljud valdkonnad on muutumas iseseisvateks logistikavaldkondadeks.

Turg areneb pidevalt, konkurentide arv kasvab ning konkurentsieelise omamine muutub pidevalt oluliseks. Nendes tingimustes saavad hakkama ainult need ettevõtted, kes suudavad oma äri ajada tõhusalt, vähendades kulusid ja säästes samal ajal kvaliteetseid tooteid ja teenuseid. Üks ettevõtte efektiivsuse tõstmise meetodeid on allhange.

Uuringu objektiks on firma Unilog Shared Service Centre OÜ, mis pakub tugifunktsiooni Hamburg Süd-i liini teenindavatele agenteerimis ettevõttele Safe Shipping. Uuringu alamobjektiks on kasutatav konossementi koostamiseks tarkvara, nimetusega GDOC, mille hakati kasutada vana asemel. Käesolevas töös käsitletakse tehtud töö tulemuslikkust ning võimalusi tehtud töö kvaliteedi ja töötajate rahulolu parandamiseks. Töötajate rahulolu on tihedalt seotud pakutavate teenuste kiiruse ja kvaliteediga, sest töötajate rahulolu kasvades tõuseb ka tehtud töö kvaliteet ning vastupidi.

Selle teema on tihedalt seotud autori igapäevatöö ja meeskonnaga, kus autor töötab. Autori jaoks on oluline, et töö oleks nauditav, võimalikult kiire ja tõhus ning et iga töötaja oleks rahul. Sest mida sujuvam on tööülesanded, seda parem on kogu tehtud töö kvaliteet. Seetõttu aitab see lõputöö hinnata ettevõttes juba tehtud täiustusi, töötajate rahulolu ning võrrelda kahte konossementi koostamiseks kasutatud programmi - vana ja uus ning saada teada, millist kasu uue programmi kasutuselevõtt ettevõttele toob. Uuring aitab välja selgitada, kui palju suurendab uus programm ülesannete täitmise kiirust ja kaotab niinimetatud topelt töö. Omakorda läbiviidud uuring samuti aitab juhtida ettevõtte tähelepanu viimistlemist vajavatele punktidele ning töötajate üldistele soovidele töökvaliteeti parandamiseks. Samuti on võimalik ellu viia mitmeid uuringu käigus saadud üldreegleid ja ideid, tänu millele saavad töötajad üksteisest paremini aru ning nende suhtlus oleks tõhusam.



Antud uuringu hüpoteesiks on, et uue programmi juurutamine on põhjendatud, tuues kaasa ettevõtte positiivse mõju. Uurimistöö käigus saab autor saadud andmeid uurides ja analüüsides seda hüpoteesi kinnitada või ümber lükata.

Antud töö eesmärgid:

- Uurida Unilog SSC OÜ tegevust
- Uute tarkvara rakendamise analüüs
- Vana programmi Docsys ning uue Gdoc võrlus
- Hinnata töötajate rahulolu juurutatud tarkvaraga

Selles uuringus kasutatakse kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid uurimismeetodeid. Kvalitatiivsed uurimismeetodid hõlmavad kirjanduse ja avaldatud teoste ülevaadet ning andmete kogumist. Ka selles töös kasutatakse kvantitatiivset meetodit, mis seisneb küsitluse läbiviimises ettevõtte töötajate seas.

Uurimismeetodid, mida selles töös kasutatakse:

- Vaatlus
- Tekstianalüüs
- Intervjuu uue tarkvara rakendamise kohta USS Shipping Services AB juhiga
- Küsitluse läbiviimine uue tarkvara kasutajate seas

Käesoleva töö metoodilises osas on ka eraldi osa, kus autor hindab töötajate küsitluse abil rahulolu uue programmi tutvustamisega ja juurutamisega ning sellest järgnev töötajate motivatsioon. Küsitluses, mis viiakse läbi töötajate seas, kes oma igapäevatöös uue programmiga vahetult kokku puutuvad, on osa küsimusi seotud töötajate rahuloluga. Pärast metoodilist osa järgneb kõigi saadud andmete analüüs ja ettepanekud ettevõtte täiustamiseks ning parandamiseks

# 1 Teoreetiline osa

## 1.1 Konteinerite veo olemus

### 1.1.1 Konteinerite ajalugu

Konteineriseerumine on kaupade transpordi, ladustamise ja ladustamise korraldamise üks tehnilise progressi suundi, mis aitab kaasa transpordiprotsesside efektiivsuse tõstmisele.

Konteinervedu on üks ökonoomsemaid ja töökindlaimaid kaupade kohaletoimetamise viise, kuna vähendab oluliselt transpordikulusid ja tõstab klienditeeninduse kvaliteeti. (Azamat, 2019)

Konteinervedu on kõige optimaalsem viis kauba vedamiseks mööda mereteid. Omades suurt tähtsust mereoperatsioonide olemusele, tekitas konteineri vedamise tulek merendussektori suurt vajadust, viies selle seninägematutesse kõrgustesse. (Chopra, 2021)

Maailmakaubanduse ja transporditehnoloogia areng on alati olnud paralleelne: nõudlus transpordi järele on ajendanud tehnoloogia arengut ning viimase aja edusammud on stimuleerinud majanduskasvu ja lõpuks ka transpordimahtude kasvu.

Lastide unifitseerimise puuduse tõttu ning aeganõudvate ja rasket füüsilist tööd nõudvate laadimis- ja lossimisoperatsioonide tõttu võis laev viibida sadamas väga pikka aega. Peale seda olid laadimis- ja lossimisoperatsioonid väga kulukad, kuna lisaks füüsilisele tööjõule nõudis iga last erinevaid oskusi selle tõstmiseks ja kinnitamiseks. Merel sõitev laev toob omanikule kasumit ning kai ääres seisev laev toob kulusid ja rikub omanikku. Selle tulemusena väga piiratud arvu reise aastas ja laeva eluea jooksul püüdis igal reisil laevaomanik teenida oma kulude hüvitamiseks võimalikult palju raha.

Mida suurem on veetava kaubapartii maht, seda odavam on veetava kaubaühiku hind. Seda seadust järgides muutusid laevad aina suuremaks nii suuruse kui ka võimsuse ja mahutavuse poolest.

Tööstuse arenguga kasvas iga aastaga vajadus standardiseeritud kaubaveomeetodi järele, kuid see eeldaks kõigi transpordiliikide ja seadmete ühendamist sadamaterminalides. Ainult tõeline kaubaveo valdkonna entusiast ja professionaal saab selliseid globaalseid muutusi algatada, rääkimata nende elluviimisest. (ООО «ЛОГИНОФ», 2020)

Lahenduse leidis 1956. aastal USA kaubaveofirma omanik Malcom McLean. See oli geniaalselt lihtne: kõik üldkaubad, mis ei kuulunud "*neobulk*" (üldveoste alamkategorია) kategooriasse, tuleks paigutada tavalistesse kastidesse (konteineritesse). Selline lahendus eeldas muidugi

muudatusi laeva konstruktsioonis, mis oli arvestatav risk: kui idee osutuks ebaõnnestuks, oleks sellistele laevadele raske muud kasutust leida.

Vaatamata oma lihtsusele osutus idee mitte ainult edukaks, vaid ka täiesti revolutsiooniliseks. Konteiner vähendas oluliselt laeva töötlemisaega sadamas, muutes kulu majanduslikku alust ja seeläbi alandades meretranspordi tariife. Laeva kiire käitlemine sadamas muutis laeva kiiruse suurendamise majanduslikult otstarbekaks. Kõik see on järsult lühendanud veose tarneaega saatjalt saajale. Samuti konteiner viis selleni, et suurem osa laadimis ja mahalaadimis toimingutest viidi nüüd läbi mitte sadamas, vaid saatja ja saaja ladudes. Sadamas olid konteinerid klassikaline standardpakendi suurusega, mis võimaldas neid standardeid laiendada kõigile tõste- ja transpordivahenditele, nii sadama- kui ka maatranspordile. (Кузнецов, Кириченко, Соляков, & Семенов, 2019)

Konteinervedu on aja jooksul kujunenud üheks suurimaks meretranspordi valdkonnaks, millega kaasnes vajadus spetsialistide järele. Konteinerveo kiire ja ulatuslik areng on nõudnud enam kui sadamakäitlemist ning on viinud paljude ettevõtete arenguni, olgu siis laevaagendid, laevaliinid, logistika- või ekspedeerimisfirmad, mis pakuvad ainult konteinerveo teenuseid.

### **1.1.2 Konteinerite standardiseerimine**

Praegu konteinervedu on intermodaalne kaubaveosüsteem, mis kasutab merekonteinereid. Konteinerid on standardse suurusega. Neid saab peale ja maha laadida, virnastada, transportida tõhusalt pikkade vahemaade taha ja teisaldada ühest transpordiliigist teise – konteinerlaevad, platvormvagunid ja poolhaagised ilma avamist. Konteinerite laadimis- ja mahalaadimissüsteem on täielikult mehhaniseeritud mistõttu kõik peale- ja mahalaadimistoimingud tehakse kraanade ja spetsiaalsete tõstukite abil. Kõik konteinerid on nummerdatud ja neid jälgitakse erinevate arvutisüsteemide abil. Kõik see vähendab oluliselt tarneaega ning vähendab kahjudest ja vargustest tulenevaid kahjusid.

Oluliseks sammuks konteinervedude kui globaalse transpordisüsteemi arendamisel oli konteinerite rahvusvaheline sertifitseerimine ja standardiseerimine. Rahvusvaheline standardiorganisatsioon ISO (*International Organization for Standardization*) töötas välja ja vormistas juriidiliselt neli dokumenti, mis said aluseks konteinerite (nimetakse ka ISO konteineriteks) kui korduvkasutatava pakendi standardimisel kogu maailmas:

- Jaanuar 1968: R-668 – määratletud terminoloogia, mõõtmed ja omadused.
- Juuli 1968: R-790 – määratletud identifitseerimismärgised.
- Jaanuar 1970: R-1161 – soovitud nurgaliitmikute kinnitamiseks.
- Oktoober 1970: R-1897 – määratletud minimaalsed sisemõõtmed.

(Galín & Davydenko, 2020)

Tänu sellele loodi maailmas ühtne standard suurendatud lastiüksuse jaoks ja ühtne standard erinevate sõidukite kinnitussüsteemide jaoks. See oli aluseks nii erinevate kaupade konteinerites transportimiseks kohandamise süsteemi väljatöötamisele kui ka kaupade veoks erinevat tüüpi (spetsialiseeritud) konteinerite loomisele.

### 1.1.3 Suuremaid konteinerlaevanduse ettevõtted

Veebileheküljel „Marine Sight“ 16. jaanuaril 2022 ilmunud artikli kohaselt on Mediterranean Shipping Company (MSC) suurim konteinerlaevandusettevõtte. Maersk on olnud 1. kohal pärast seda, kui ta 1996. aastal Evergreen-i möödus. MSC on esimest korda 25 aasta jooksul murdnud Maersk Line domineerimise TEU (*Twenty-foot equivalent unit*) võimsuse osas. Nüüd mitmekesistab ettevõtte oma kohalolekut rohelise kütuse ja digitaaltehnoloogia valdkonnas. Praegu on Maersk-i laevastikus ligikaudu 738 konteinerlaeva mahutavusega ligikaudu 4 275 542 TEU. MSC lisas viimase aastaga oma laevastikku peaaegu 100 laeva, millel nüüd on üle 645 konteinerlaeva, mis on hinnatud üheks ulatuslikumaks kaubaveoettevõtteks maailmas, mille mahutavus on ligikaudu 4 287 473 TEU. (MI News Network, 2022)

Tabel 1 Viis suuremaid konteinerlaevanduse ettevõtteid (MI News Network, 2022)

<b>Ettevõtte</b>	<b>TEU mahtuvus</b>
Mediterranean Shipping Company	4,287,473 TEU
A.P. Moller-Maersk Group	4,275,542 TEU
CMA-CGM Group	3,198,217 TEU
COSCO - China Ocean Shipping Company	2,932,779 TEU
Hapag-Lloyd	1,743,983 TEU

## 1.2 Digitaliseerimine logistikavaldkonnas

Maailmamajanduse praeguse arenguetapi iseloomulik tunnus on digitaliseerimise rolli tugevnemine. Digitaliseerimine on täies hoos ja ükski tööstus ei saa sellest eemale jääda. Transpordilogistika valdkonnas aitab trendide ja nende olulisuse korrektne mõistmine nii transpordituru üksuste efektiivsust tõsta kui ka lühikeses perspektiivis konkurentsieeliseid. Kasu võivad saada kõik ettevõtted. Digitehnoloogiate levik määrab ära majanduse ja ühiskonna arengutrajektoorid ning toob kaasa põhimõttelised muutused elanikkonna elus.

Tänapäeva tehnoloogiline areng, laienevad turud ja rahvastiku kasv suurendavad nõudlust kaupade ja teenuste järele. See nõuab suuremat tähelepanu logistikale, kuna see avaldab suurt survet logistika efektiivsusele, näiteks materjalide õigeaegse tarnimise, materjalide tõhusa käitlemise operatsioonide raames ja valmistoodete õigeaegse tarnimise näol. Seetõttu on logistika roll tootmisnäitajates ja ettevõtete konkurentsivõimes suur.

Kaubavoogude globaliseerumine, maailmamajanduse ja rahvusvahelise kaubanduse areng nõuavad järjest keerukamaid kaupade kohaletoimetamise skeeme ning kaupade transpordi ja ladustamise kulude optimeerimist, mis määrab kasvava nõudluse integreeritud transpordi- ja logistikateenuste järele. On olemas ka selline asi nagu „tark logistika“. Rahvusvahelised logistikaoperaatorid (transpordiettevõtted) saavad võimaluse lahendada kliendi vajadustele kohandatud vastuse loomise probleem. (ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2019)

Logistika pakub järjest enam lahendusi kaupade kohaletoimetamise korraldamiseks lühema ajaga, alustades sellest, et e-kirjade ja telefonikõnede asemel saab transpordi valiku kiiresti teha internetis. Digitaliseerimine logistikas võimaldab vahetult leida õige transpordilahenduse ning jälgida kaupade liikumist reaalajas. Kokkuvõttes annab see igapäevase aja kokkuhoiu ja tõhususe suurendamise kaudu aitab vähendada tarneahela üldkulusid.

Tänapäeval integreeritakse digitaalsed tarneahelad üha enam üldisesse tarneahela juhtimise protsessi. Pabertöövoos kasutamine, teabe salvestamine kohalikesse arvutivõrkudesse annavad teed pilvetehnoloogiatele ja digitaalsetele logistikahaldussüsteemidele.

Hiljuti on digitaalsetes tarneahelates kasutusele võetud elektrooniline andmevahetus EDI (*electronic data interchange*). Need arvutitevahelised sidevõrgud kasutavad dokumentide mahu vähendamiseks standardseid elektroonilisi formaate, see tähendab tellimuste, arvete ja mitmesuguste muude dokumentide koostamisel, saatmisel või allkirjastamisel äripartnerite poolt.

Praegu on palju usaldusväärseid EDI-võrke, mis toetavad digitaalses tarneahelas osalejate vahelist suhtlust. (Logist FM, 2017)

Pandeemia on näidanud, et ettevõtted, kes on pikka aega digitaliseerimisega kohanenud, suudavad COVID-19 ajal töötingimuste muutustega paremini toime tulla. Logistikaettevõtted peaksid selles valdkonnas eriti intensiivselt arenema, kuna digitaliseerimine võimaldab kiiresti ja tõhusalt töödelda andmeid, mitte füüsilist andmetöötlust. Võttes arvesse kasvavat veomahtu, peab kaasaegne logistika tagama kõrge tootlikkuse, kaubakäitluse töökindluse ja efektiivsuse, veoaja vähenemise, katkematu töö. See eeldab muudatusi logistika korralduses ja kaasaegsete digitehnoloogiate kasutamisel.

Digipööre võimaldab ettevõtetel suurendada veos osalejate kliendibaasi ja tegevuse läbipaistvust, paremini ja kiiremini määrata veohinnad ning teha õigeid ja kiireid müügiotsuseid, mis kokkuvõttes tõstavad ettevõtete kasumit. Tööstuse digitaliseerimise arengu peamiseks suundadeks võib pidada lihtsustamist ja töövoos, asjade interneti ja tehisintellekti uuele tasemele viimist. (ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2019)

Merelogistikas oli konossementi digitaliseerimine väga oluline samm. Kõik suured ettevõtted on juba pikka aega kasutanud erinevaid programme, mis on ettevõttesiseselt välja töötatud konossementide koostamiseks, vaatamiseks ja töötlemiseks. Elektrooniline konossement ei ole tulevikus enam midagi kauget. Tänu sellistele programmidele on juba praegu võimalik originaali adressaadile mitte posti teel saata, vaid see lihtsalt sihtriigis asuvas agendi kontoris välja printida. Ühtset süsteemi ja regulatsioone siiski veel ei ole. Praegu on sellised manipulatsioonid võimalikud ainult konkreetse ettevõtte või ettevõtete rühma piires.

Transpordisektori moderniseerimise küsimus on paljudes välismaistes digimajanduse arendamise strateegiatel üsna tõsisel kohal. Euroopa Liit praegu viib ellu Euroopa raamistiku logistikateabe vahetamise projekti AEOLIX (*Architecture for European Logistics Information Exchange*).

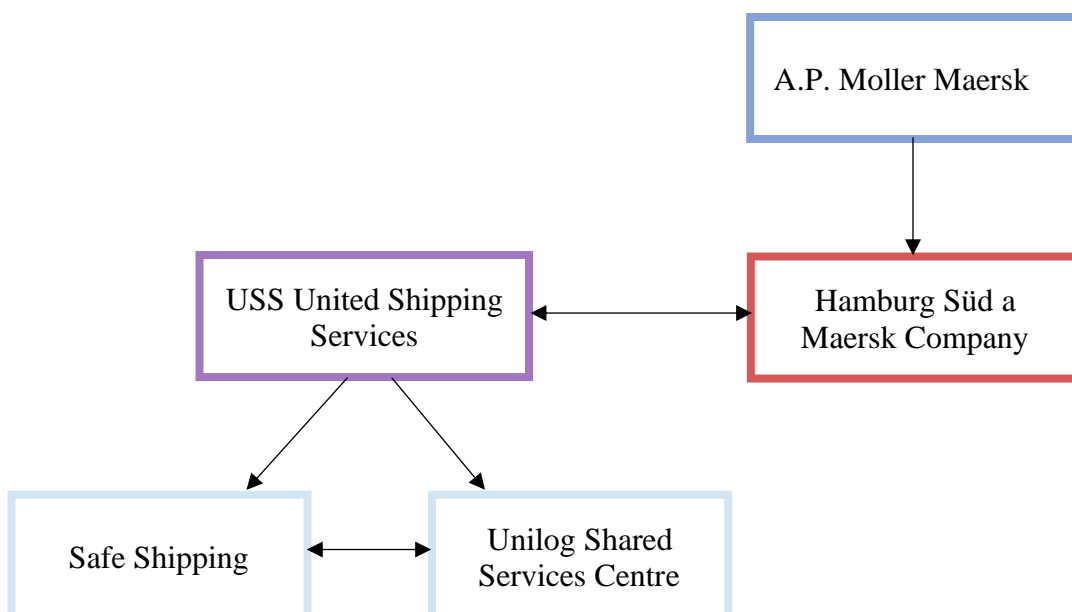
Paljud olemasolevad logistikaandmebaasid, infokanalid, infohaldussüsteemid ja andmekaevetööriistad ei ole omavahel ühendatud, neil on erinevad süsteemispetsifikatsioonid ja erinevad kasutajandused. See toob kaasa teabe killustatuse ja muudab selle optimaalse kasutamise väga keeruliseks. Ökosüsteem tagab nähtavuse kogu tarneahelas, võimaldades säästvat ja tõhusamat kaubavedu üle Euroopa. Lähenedamise oluline element on tagada, et ökosüsteemi oleks turuosalistele lihtne kasutada. (Департамент транспорта и инфраструктуры, 2020)

Konteinervedajate digitaalühing DCSA (*Digital Container Shipping Association*), BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), FIATA (*International Federation of Freight Forwarders Associations*), Rahvusvaheline Kaubanduskoda ja rahvusvaheline pankadevaheline teabeedastus- ja maksesüsteem SWIFT (*Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications*) allkirjastasid vastastikuse mõistmise memorandumi. DCSA teatel leppisid pooled kokku liidu moodustamises, mille raames töötavad selle liikmed välja rahvusvahelise kaubanduse digitaliseerimise standardid.

Alliansi liikmete lõppeesmärk on edendada elektrooniliste konossementide vastuvõtmist ja rakendamist reguleerivate asutuste, pankade, kindlustusandjate poolt ning ühtlustada suhtlust nende organisatsioonide ja vedajate, nende klientide ja teiste protsessis osalejate vahel. DCSA ülesandeks on välja töötada IT-standardid, mis tagaksid konteineredude turul osalejate poolt kasutatavate tarkvaralahenduste koostalitlusvõime, et hõlbustada andmevahetust. (SeaNews, 2020)

### 1.3 Ettevõtte ülevaade ja struktuur

Uuringu objektiks on firma Unilog Shared Service Centre OÜ, mis pakub tugifunktsiooni Hamburg Süd-i liini teenindavatele agenteerimise ettevõtetele Safe Shipping. Unilog ja Safe Shipping on USS gruppi tütarettevõtted, milles on omakorda jagatud tööülesanded. Unilog peamiselt tegeleb dokumentatsiooniga ning Safe Shipping tegeleb laevaagenteerimisega. USS grupp teeb koostööd Hambur Süd liiniga, mis kuulub A.P Moller Maersk-ile toodud (Joonis 1).



Joonis 1 Uuritava ettevõtte positsioon (Allikas: autori koostatud)

### **1.3.1 A.P. Moller-Maersk A/S**

Maersk on Taani laevandusettevõtte spetsialiseerunud kaubaveoga ookeanil ja sisemaal ning sellega seotud teenustega, nagu tarneahela juhtimine ja sadamaoperatsioon. Peakorter asub Kopenhaagenis ning omab tütarettevõtteid ja kontorid üle 130 riigis ning 2021. aastal töötab umbes 95 000 töötajat üle maailma. (A.P. Moller - Maersk A/S, 2021)

Svendborgi laevakompanii asutati 16. aprillil 1904 Svendborgis. Selle ettevõtte, millest sai praeguse ettevõtte A. P. Moller - Maersk eelkäija, asutasid A. P. Möller ja tema isa Peter Maersk Möller. Vaatamata esialgsetele raskustele õnnestus 6. oktoobril 1904 koguda vahendeid kasutatud auriku ostmiseks.

Esimene igakuise regulaarse laevaliin avati 1928. aastal kaubamärgi Maersk Line all. Enne seda ettevõtte tegeles tramplaevandusega, millel puudus sadamakülastuste graafik. Esimene reis tehti Baltimore-ist läbi Panama kanali ja USA lääneranniku Aasia sadamatesse. USA ja Kaug-Ida vaheline marsruut oli Maersk Line'i ainus liiniliin kuni 1947. aastani. (A. P. Moller - Maersk A/S, 2022)

Standardkonteineri väljatöötamisega 1960. aastate keskel algas maailmakaubanduses revolutsioon. Maersk ei olnud konteinerite kasutuselevõtu teerajaja, kuid 1975. aastal klientide nõudmisel hakkas Maersk kasutama konteinereid esimesel marsruudil, mis oli kasutusel alates 1928. aastast. (A. P. Moller - Maersk A/S, 2022)

2016. aasta lõpus teatas Maersk Line kavatsusest omandada Saksa ettevõtte Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg Süd), mis oli sel ajal maailma suuruselt seitsmes konteinerveo operaator. Hamburg Südi omandamine viidi lõpule 2017. aasta detsembris.

### **1.3.2 Hamburg Süd A/S & Co KG**

Alates selle asutamisest 1871. aastal on Hamburg Süd muutunud tavapärasest kauba- ja reisijateveo ettevõttest ülemaailmseks tegutsevaks transpordilogistika organisatsiooniks. Kuni viimase ajani kuulus see edukasse Oetker Group-i, mis on üks Saksamaa suurimaid ja tuntumaid pereettevõtteid. Pärijad ja omanikud müüsid Hamburg Süd maailma suurimale konteinerveoettevõttele Taani Maersk ettevõttele. Ettevõtte nimi ja peakontor Hamburgis jäävad samaks. (Von Earl of Cruise, 2017)



Alates 1. detsembrist 2017 kuulub Hamburg Süd A.P. Moller – Maersk-ile. Samal ajal jääb Hamburg Süd äriiselt sõltumatuks ettevõtteks, millel on oma kaubamärgiväärtused, jääb oma müügi- ja turundusosakond, klienditeenindus ning abiosakonnad, nagu IT, personaliosakond ning rahandus ja raamatupidamine. Hamburg Süd-i kaubamärk esindab ka edaspidi kvaliteeti, usaldusväärset ja paindlikkust, lisaks pakub eripakkumist silmapaistvate kohalike teadmiste ja isiklike kontaktidega rohkem kui 250 kontoris üle maailma.

Varem Hamburg Süd-i ettevõttele kuulunud laevad liitusid Maersk Line üldise laevastikuga, neid oli kokku 773 (omanduses ja prahitud) laeva kogumahutavusega 4,25 miljonit TEU. Nii kasvas Maersk ettevõtte osakaal globaalses konteinerlaevade laevastikus 19,3%-ni. (Maxcubelog, 2018)

1996. aastal sai Hamburg Süd Group üks esimesi rahvusvahelisi konteinerlaevanduse ettevõtteid, mis sai akrediteeringu ISO 9001 järgi. Samal ajal võeti kasutusele rahvusvaheline ohutusjuhtimise koodeks. Lisaks täiendati 2000. aastal ohutus-, keskkonna- ja kvaliteedikontrollisüsteemi ISO 14001 keskkonnajuhtimissüsteemi standardiga ning 2002. aasta suvel tehti lõplikud muudatused standardis ISO 9001:2000. (Блог логистики, 2014)

Tänu terviklikule juhtimissüsteemile tagab Hamburg Süd kvaliteedi tagamise meetodite kõrge kvaliteedi, mis on esmatähtis. Eesmärk on pakkuda oma klientidele kõrgetasemelist teenuse kvaliteeti ja rahulolu töövoos toimivuse parandamise kaudu.

### **1.3.3 United Shipping Services AB**

United Shipping Services AB (USS AB) on juhtiv üle-euroopaline valdusettevõtte, mis tegeleb ülemaailmse transpordilogistikaga merelaevanduse agentuuride, ekspedeerimise ja logistikateenuste valdkondades.

USS AB on asutatud 1. jaanuaril 2001. aastal Rootsis, Göteborgis ning on püüdnud saavutada dünaamilist orgaanilist kasvu, mis on seotud edukate omandamistega, laiendades järk-järgult oma piirkondlikku katvust ja suurendades tegevuse ulatust. USS grupi tütarettevõtted tegutsevad spetsiaalsete kaubamärkide all, tugevdades oma piirkondlikku identiteeti liinilaevanduse, logistika ja ekspedeerimise segmentides. USS AB üle Euroopa paiknevad tütarettevõtted tegelevad kaupade ekspedeerimise ja merekonteinerivedudega. USS Group pakub emasettevõttena ettevõtte juhtimisteenuseid, tõhusat organisatsioonilist struktuuri, finants- ja IT-alaseid teadmisi kõikidele oma tütarettevõtetele. (USS United Shipping Services AB, 2022)

Kontserni enda Eestis asuv tugiteenuste keskus Unilog Shared Service Centre (Unilog SSC) mängib olulist rolli erinevate ühtsete tööprotsesside optimeerimisel USS-i tütarettevõtete ja välisklientide jaoks. Peamised tütarettevõtted on Safe Shipping ja Unilog SSC. USS gruppi tütarettevõtte - Safe Shipping on agent ja esindab Hamburg Süd laevaliini erinevates Euroopa riikides. Tänapäevaks on Safe Shipping, mis on osa ettevõttest United Shipping Services AB, märkimisväärselt arenenud ja laienenud ning omab 12 Euroopa riigis liinilaevanduse agentuurid. Unilog on omakorda ettevõtte, mis teeb koostööd ning pakub tugifunktsioone Safe Shipping agentidele.

Ekspedeerimise ja liinilaevanduse tugi mis osutab Unilog SSC:

- Veoseandmete haldamine
- Arvete esitamine
- Statistika koostamine
- Laeva käitlemine
- Müügiandmete haldamine

(USS United Shipping Services AB, 2022)

### **1.3.4 Unilog SSC OÜ**

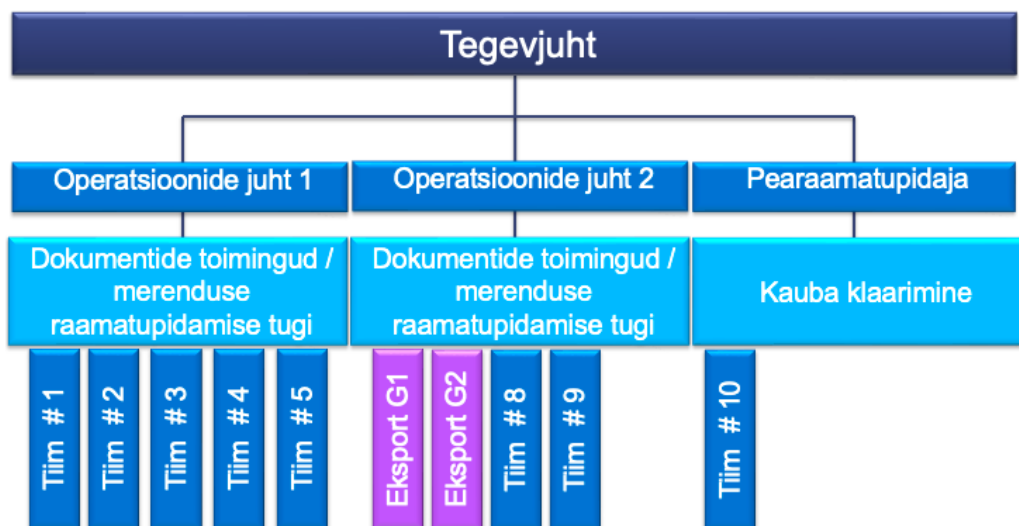
Unilog Shared Services Centre OÜ on rahvusvahelise holdingettevõtte USS United Shipping Services AB tütarettevõtte. Unilog Shared Services Centre OÜ on asutatud 11. novembril 2003. aastal. Ettevõtte asub Ahtri 6A Admirali Maja Tallinn hoones. Ettevõttes töötab hetkeseisuga 52 inimest.

Unilog SSC pakub emafirma tütarettevõtetele erinevaid tugiteenuseid. Need tugiteenused on: mereside raamatupidamise tegemine, laevaliikluse operatsioonide ning dokumentatsioonile teenuste osutamine. Peamine eesmärk on võimaldada sise- ja välisklientidel optimeerida tegevus ja personaliga seotud kulusid, võimaldades neil seeläbi rohkem keskenduda oma põhitegevusele ja ülesannetele. Ettevõttes on kolm suunda: merenduse raamatupidamine, dokumentatsioon ja arvelduskeskus.

Ettevõttes on 10 meeskonda eri laevaliini/agentuuri jaoks. Meeskondade liikmete arv on 2-9 liiget. Meeskonnad alluvad meeskonnajuhile, kes omakorda allub operatsioonide juhile, kes omakorda allub tegevjuhile. Joonisel 2 on näha ettevõtte struktuur. Eksport grupp 1 ja eksport grupp 2 on

meeskonnad kus töötab autor. Need meeskonnad pakuvad tugiteenuseid mis on seotud ekspordiga Euroopa riikidest, kus asuvad Safe Shipping kontorid. Autor tegeleb korraga 4 riikiga. Need on Sloveenia, Horvaatia, Serbia ning Austria.

## Struktuur ja organisatsioon



Joonis 2 Ettevõtte Unilog SSC struktuur (Allikas : autori koostatud)

Unilog SSC on niinimetatud allhanke ettevõtte. Logistika allhange ehk "lepinguline logistika" on kolmanda osapoole organisatsiooni kaasamine kõigi või osa logistikafunktsioonide täitmiseks ettevõtte tegevuse parandamiseks. Tulemuseks on vähenenud logistikakulud, parem tootekvaliteet ja maksimaalne toimimispaindlikkus.

Ettevõtluses kasutatakse allhanget erinevatel eesmärkidel. Selle meetodi abil saab optimeerida mittepõhitegevuste kulusid ja samal ajal parandada nende kvaliteeti. Logistika on osa ettevõtte tegevusest, mida saab delegeerida kolmandatele isikutele. Kuna e-kaubanduse segment areneb praegu aktiivselt ja ettevõtted suurendavad käivet, on logistikaoperaatorite teenused nõutud.

Allhange annab võimaluse keskenduda oma põhitegevusele. Kui ettevõtte pühendab palju aega mittepõhiülesannete lahendamisele, ei pruugi see tema põhitegevusele kõige paremini mõjuda. Logistika sisseostmine vabastab aega olulisemate ja tulusamate tegevustega tegelemiseks ning võimaldab tõsta oma ettevõtte efektiivsust ja kasumlikkust. Nii saavad Safe Shipping agendid keskenduda klientide leidmisele, nendega suhtlemisele ja pakkumiste koostamisele ning pakkuda

võimalikku parimat teenust, ilma dokumentide ja arvete töötlemiseks.

### 1.3.5 Unilog SSC ekspordimeeskonna tööprotseduur

Unilog-is ekspordi meeskond on hetkel ainus, kes on uue programmi kasutamisele üle läinud. Impordi meeskonna jaoks on võimalik üleminek kavandatud 2022. aasta suve alguses. Et mõista, milleks sellist programmi vaja on, kõigepealt peab aru saama ekspordi meeskonna rolli Unilog-is ja kogu dokumentatsiooniahelas tervikuna.

Protsess alustakse kui klient lepib kokku ja arutab läbi kõik konteineri broneerimise tingimused Safe Shipping töötajatega: arutatakse läbi marsruut ja transpordi maksumus, räägitakse läbi erinevad lasti vedamise spetsifikatsioonid lasti (temperatuur, ventilatsioon, kui see on külmutuskonteiner). Pärast seda täidab klient broneerimistaotluse, kus on juba märgitud orienteeruv laeva väljumiskuupäev, valitud laev, konteineri eripära ja üldine kaubagrüppi kirjeldus.

Klient täidab selle taotluse koheselt Hamburg Süd veebilehel ja see jõuab automaatselt Safe Shipping jagatud postkasti PDF failina. Alates selle taotluse saamise hetkest töötlevad nad seda ise või näiteks Poola ja Austria puhul töötleb seda päringut ka Unilog eksporditiimi liige kes vastutab selliste riikide eest. Safe Shipping või Unilog töötlevad seda taotlust ja sisestavad spetsiaalsesse programmi mis nimetatakse Globe. Globe on Hamburgi Süd programm, kuhu kogutakse palju erinevat infot, siit leiakse kõik juba tehtud broneeringud, saab jälgida *onboard-* ja *load* listid (*onboard list* – bookingute nimekiri mis planeeritakse laadida ning *load list* – see mis on juba laeva peal), kontrollida, kas iga laeva kohta on kõik SI (*Shipping instruction* - saatmisjuhend) saadetud ja veel palju tegevusi. PDF faili alusel sisestatakse kogu info Globe broneerimisaknasse käsitsi. Produkt (konteiner) täidetakse juba seal, lasti seletus mis on selles konteineris, saatelepingu alusel laaditakse alla tasud, kontrollitakse ka kliendi poolt soovitud marsruuti ja laeva. Mõnikord võib see marsruut või laev mõne muudatuse tõttu muutuda ning tuleb valida ajaliselt ja marsruudilt sobivaim uus laev. Peale Globe broneeringu tegemist saadetakse kliendile broneeringu kinnitus ning seejärel juba klient peab saatma SI.

Instruktsioonid töötleb täielikult Unilog ekspordi meeskond. Selliste instruktsioonide põhjal vormistatakse kogu konossement ning instruktsiooni peal klient peab andma maksimaalselt korrektne info. Instruktsioonid võivad olla manuaalsed või elektroonilised. Manuaalne instruktsioon on siis, kui klient saadab andmed kirjutades või lisab faili e-posti teel. Elektrooniline instruktsioon nimetatakse Intra EDI ja klient saab seda täita ka oma isikliku konto kaudu

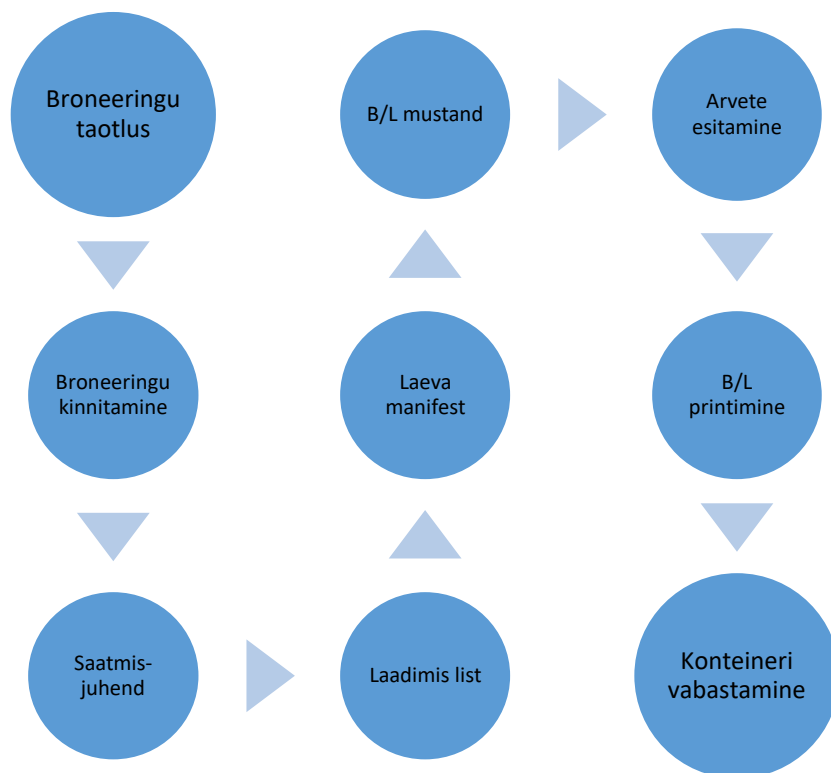
Hamburgi Süd kodulehel läbi „E-commerce“ portaali. Sellised instruktsioonid ei nõua konossementi koostamiseks käsitsi andmete sisestamist, programm laadib automaatselt alla andmed, mille klient on veebilehel täitnud. Enamasti nõuavad need vaid mõningaid parandusi, kuna klient sisestab mõnikord andmeid või lauseid, mida õiguslikel põhjustel ei saa konossementile märkida. Sellise SI vormistamise võimalus vähendab oluliselt konkreetse broneeringu menetlemise aega nii Unilog töötajatel, kui ka klientidel, kes teevad mingisuguseid vedusid regulaarselt ja neil on vaja muuta vaid konteineri numbrit ja plommi, samas kui muud lasti andmed jäävad muutumatuks.

Saadud SI alusel koostab töötaja programmis konossementi mustandi. Varem oli kasutusel Docsys tarkvara, kuid nüüd, peale uue programmi loomist, luuakse konossement Gdoc-is. Kuni laeva väljumiseni ja manifesti ilmumiseni (andmete edastamine kõigi laeval olevate broneeringute/konossementide sihtpunktidesse) saab klient ka ilma lisatasuta teha konossementis muudatusi ja saada iga kord uuendatud koopia.

Peale laeva sadamast väljumist koostatakse lõplik lastinimekiri, mis tuleb läbi töödelda. See tähendab kontrollida, kas kõik konteinerid laaditi sellele laevale plaanipäraselt, broneeringute ülekandmist uuele, kui neid ei laaditud, arvete väljastamist nii Docsys-is kui ka teha klientidele arveid, mis koostatakse iga broneeringu kohta eraldi USS gruppi loodud süsteemis nimetusega „Uniteam 5“.

Olenevalt riigi nõudmistest, kus kontor asub võivad erinevad meeskonnaliikmed väljastada konossementi lõpliku versiooni erineval viisil. Kasutades näitena riike, mille eest autor vastutab, siis Sloveenia, Horvaatia ja Serbia puhul saadetakse kliendile elektrooniliselt ainult SWB (*Sea Waybill*) lõplik versioon ning originaalid printitakse ja väljastatakse kliendile agendi kontoris või sihtpunkti agendi kontoris. Mis puudutab Austriat, siis nende klientide jaoks on vaja saata nii originaalide lõplik versioon kui ka SWB.

Joonisel 3 on näidatud lihtsustatud ülaltoodud protsesside ahel. Unilog alustab oma tegevust saatmisjuhendi saamisest või mõnikord ka broneeringu kinnitamiseks, ning protsess lõpeb arvete esitamisega.



Joonis 3 Lihtsustatud protsessi ahel (Allikas: autori koostatud)

## 1.4 Konossement

Konossemendi dokument on laevanduses ja logistikas äärmiselt oluline dokument. Konossement on dokument, mille kaubavedaja väljastab kauba “saatjale”. Lisaks tagab see kohustuse toimetada kaup sihtkohta ja toimetada see saajale.

Konossement on rahvusvahelises kaubanduses äärmiselt oluline, kuna see näitab, kellele last seaduslikult omab. Veelgi enam, konossement toimib veolepingu, kauba kättesaamise ja kauba omandiõigust tõendava dokumendina. Veose omanikul (konossementi omanikul) on seaduslikud õigused kaubale nõuda või korraldada kauba omandiõiguse üleandmine teisele tarneahela osapoolle.

Eialgu kasutati konossementi kaupade meretranspordiks. Nüüd saab konossementi kasutada mitte ainult vedu meretranspordiga, vaid ka neid juhtumeid, kui vedu toimub erinevate transpordiliikidega.

UNCTAD (*United Nations Conference on Trade and Development*) loodud dokumendi alusel 1. peatüki punktis 19 on kirjas, et konossementi kaasaegset vormi võib kirjeldada järgmiselt:

1. Vedaja poolt või nimel allkirjastatud ja saatjale väljastatud kviitung, mis kinnitab, et selles kirjeldatud kaup on konkreetse laevaga määratud sihtkohta saadetud või laevaomaniku käsutusse saadetises vastu võetud
2. Memorandum veolepingu tingimuste kohta, mis on tegelikult peaaegu alati sõlmitud palju varem kui dokumendi allkirjastamine
3. Kauba omandiõigust tõendav dokument, mis võimaldab kauba saajal kauba sihtkohta vastu võtta või konossementi kinnitamise ja üleandmise teel käsutada. (UNCTAD, 1971)

Konossement on üks peamisest transpordidokumentidest. Kuivõrd on võimalik lahendada meretranspordi valdkonna elektroonilise dokumendihalduse rakendamiseks õigusliku raamistiku loomise probleemi, sõltub veodokumentide, eelkõige konossementi ja mereveokirja juriidiliste tunnuste mõistmisest. Siinkohal tasub pöörata tähelepanu asjaolule, et konossement ei ole lihtsalt transport, vaid ka omandiõigusdokument, omamoodi tagatis, konossementi valdajal on õigus lasti käsutada ning konossementiga tõendatud veost saab transiidina müüa konossementi üleandmisega. Seetõttu on nõuded konossementi kui väärtpaberi vormile ja andmetele, samuti seadusega kehtestatud nõuded väärtpaberi üleandmisele. See muudab konossementi elektrooniliseks vorminguks muutmise keeruliseks. (Малюков, 2016)

#### **1.4.1 Elektrooniline konossement**

Aja- ja personaliressursside tarbimine paberdokumentide käsitlemiseks võib vähendada kasumit ja tekitada palju takistusi andmete salvestamisel, auditeerimisel ja haldamisel. Tänapäeval on visualiseerimine ja digitaliseerimine ettevõtete ja organisatsioonide jaoks populaarsed lähenemisviisid äri arendamiseks ja optimeerimiseks. Seetõttu on digitaalse dokumendi kasutuselevõtt üks kättesaadavamaid optimaalseid lahendusi.

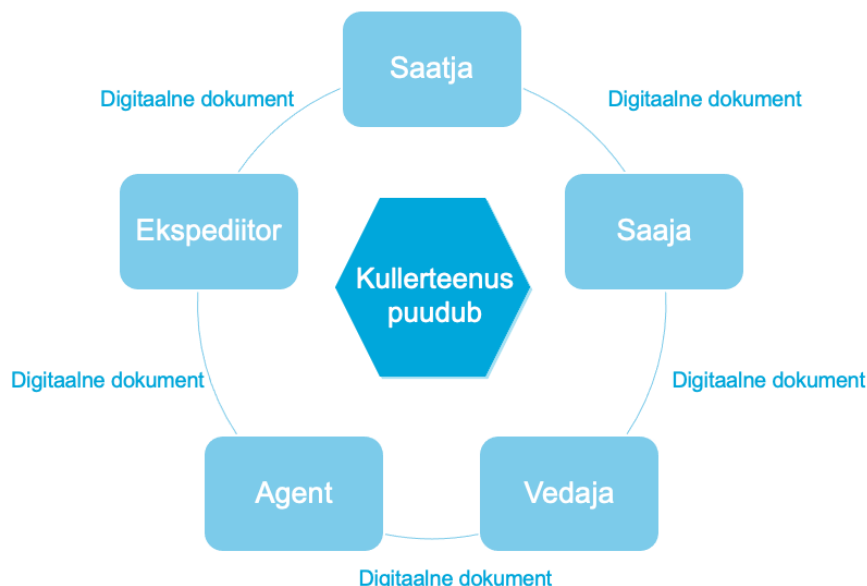
Tänase päevani on konossement endiselt paber kandjal dokument. Mitmed katsed konossementi digitaliseerimiseks ebaõnnestusid erinevate põhjustel. Eelkõige ei ole turg aktsepteerinud keske vahendaja kasutamist ning on väga oluline, et elektrooniline dokument täidaks kõiki samu funktsioone kui paberdokument. See on eriti huvitav, sest digitaliseerimine on meremajanduse ühine eesmärk. Digitaliseerimine on majandusarenguga sammu pidamiseks hädavajalik.

Hoolimata konossementi juriidilisest erilisest olemusest eeldatakse, et lähiajal asendatakse see elektroonilise dokumendiga. Juba Incoterms 1990. aasta väljaanne võttis seda arengut arvesse. Tingimuste punkti A8 kohaselt võib paberdokumente asendada elektrooniliste sõnumitega, kui pooled on elektroonilise side kasutamises kokku leppinud. Sellist teavet võib edastada otse

asjaomasele poolele või lisateenuseid pakkuva kolmanda isiku kaudu. Üks selline teenus, mida on järjestikuste konossementiomanike registreerimine. Selliseid teenuseid pakkuvaid süsteeme, nagu süsteem BOLERO, võib olla vaja toetada asjakohaste õigusnormide ja põhimõtetega, nagu Rahvusvahelise Merekomitee reeglid elektrooniliste konossementide kohta CMI (*Comite Maritime International*) 1990. aasta elektrooniliste konossementide reeglid ja UNCITRAL-i Elektroonilise kaubanduse näidisseadus. (Консультант Плюс, 2022)

1990 aastal Rahvusvahelise Merekomitee CMI loodi välja elektrooniliste konossementide reeglid, mida tuntakse CMI reeglid, samuti ilmusid kolm konkureerivat süsteemi, mis võimaldavad elektrooniliselt konossementi väljastada: Bolero, @GlobalTrade ja TradeCard. Selleks ajaks oli kõige esimene süsteem SEADOCS juba pankrotti läinud ja suutis turult lahkuda. CMI reegleid kohaldatakse ainult juhul, kui pooled on nende kohaldamises kokku leppinud. Järelikult ei ole CMI eeskiri kohustuslik ja üldkohaldatav, ilmselt seetõttu ei ole need laialdaselt kasutusel. (Голубчик & Катюха, 2017)

Elektroonilise dokumendihalduse eelised kaubanduses on ilmsed - need on tehingute kiirus, võimalus töötada dokumendiga ilma paberposti kasutamata, konkreetse toiminguga täpne fikseerimine, dokumendi volitamata muutmise võimatus või allkirja võltsimine. Joonisel 4 on näha kuidas toimub dokumendivoog kasutades elektroonilise andmeedastust.



Joonis 4 Digitaalse dokumendivoogu visualiseerimine (Allikas: autori koostatud)



Liinilaevanduse merevedajad pole kõik aastad paigal seisnud. Nende loodud kiirväljastamise, mis nimetatakse *Telex release* protseduur on saanud täiesti harjumuspäraseks. See on osalt tavaline protseduur, mis on olulise osa kaubasaatjate ja kaubasaajate elu oluliselt lihtsustanud. Saatja, andes konteinerid koos lastiga liinilaeva vedajale üle, ei saa kätte konossementide paberikandjal originaale, vaid annab vedajale ülesanne väljastada nimetatud kaubasaadetis käesolevates konossementis märgitud saajale. (Голубчик & Катюха, 2017). Safe Shipping agendid samuti harjutavad sageli lasti vabastamist teleksi teel.

Kiirus ja paindlikkus on e-kaubanduse kaks peamist ilmset eelist. Kui lasti omandiõigus kauba enda transiidi ajal mitu korda muutub, võib kuluda kuid, enne kui paberkonossement läbib kõik finantstoimingud, et jõuda tühjendussadamasse laeva kai äärde. Seetõttu hakkasidki laevaomanikud maha laadima garantiikirja vastu, et vältida kaubavahetuse ja liikluse seiskumist, see tähendab mitte hoida oma laevu nädalaid ja isegi kuid selle saabumist ootamas olulist paberi. Elektrooniliste konossementide tulekuga kulub kinnituste tegemiseks vaid nii kaua, kui kulub arvutiklahvi vajutamiseks või hiireklõpsamiseks. See võib tuua ka mõningast kokkuhoidu kauplemiskuludelt.

Elektrooniliste konossementide eeliseks on ka see, et konossementiga tähistatud kaupade kaubanduslugu on paremini jälgitav, kuna see kajastub elektroonilisel omandiõiguse dokumendil, sealhulgas täpne omandiõiguse ülemineku aeg. See võib olla oluline, kui risk liigub läbi paljude kinnitajate, on tekkinud tegelikud kahjud ja on vaja teada, milline kaubasaaja tegelikult vastutab. (Brokert, 2022)

Hetkel on juba olemas liit, mille eesmärk on luua ühtsed reeglid elektroonilisele konossementile. DCSA avatud standardid töötatakse välja DCSA liikmesoperaatorite, valdkonna sidusrühmade ja teiste tööstusharude tehnoloogiaekspertide panuse põhjal. DCSA liikmete hulka kuuluvad: MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, Yang Ming, HMM ja ZIM.

DCSA on koostöös liikmesvedajatega avaldanud andme- ja protsessistandardid saatmisjuhiste esitamiseks ja konossementi väljastamiseks. Selle algatuse kaudu on DCSA eesmärk hõlbustada elektroonilise konossementi vastuvõtmist ja vastuvõtmist reguleerivate asutuste, pankade ja kindlustusandjate poolt ning ühtlustada suhtlust nende organisatsioonide ning klientide, vedajate ja kõigi teiste tehinguga seotud sidusrühmade vahel. (DCSA, 2022)

DCSA eesmärk konossementi standardimisel ja digitaliseerimisel on digitaalsete standardite edendamiseks ja regulatiivsete muudatuste esilekutsumiseks, töötades täielikult automatiseeritud

dokumenteerimisprotsessi ja paberivaba kaubavahetuse kallal konteinerveo valdkonnas, sealhulgas:

- Täielikult digitaliseeritud saadetise dokumenteerimise protsess
- Elektroonilise konossementi kasutuselevõtu reguleeriv raamistik
- Turvastandardid omandidokumentide digitaalse edastamise tagamiseks
- Digitaliseeritud saatedokumendid ja tõendid (DCSA, Standard for the Bill of Lading, 2020)

Konossementi standardimine ja digitaliseerimine toob kaasa palju väljakutseid ja sidusrühmade nõudeid, millega tuleb tegeleda. Üks võtmeküsimusi on, kuidas digitaliseerida konossementi põhifunktsioone.

Käesoleva uuringu põhiobjektiks olev Unilog SSC ettevõtte kasutab erinevaid programme ja elektroonilist andmeedastust EDI. Üks peamisi programme on loodud selleks, et töötaja saaks koostada elektroonilise konossementi. Kuigi konossement koostatakse elektrooniliselt ja kõik muudatused tehakse ka elektrooniliselt, uuendades juba sisestatud andmeid, ei ole tegemist täiesti elektroonilise konossementiga, kuna konossementi originaalid (lõplikud versioonid) trükitakse laevaagendi kontoris ja antakse kliendile/ekspediitorile üle. Kuid sellel elektroonilisel kujul saab andmetele juurdepääs nii saatja kontor kui ka saaja kontor. Tänu programmile on mõlemal juurdepääs konossementile PDF-failina ning dokumente pole vaja postiga edastada.

Ekspordi- ja impordimeeskonna põhiülesanneteks on vastavalt kliendi juhiste SI või vastavalt juba täidetud instruksiooni kliendi poolt Hamburg Süd „E-commerce“ lehekülje kaudu. Selliseid juhiseid nimetatakse Intra EDI. Seda lihtsustab konossementi täitmine kuna kliendi poolt andmed süsteem sisestab automaatselt ja seda ei pea manuaalselt sisse panna. Töötajate poolt on jäänud ainult kontrollida kas kõik vajalikud andmed on sisestatud ning konossementi nõuded täidetud. Konossement väljastatakse üldreeglite ja nõuete alusel mis kehtivad Hamburg Süd-il. Üks sellistest nõuetest on veose maksumuse kandmine konossementile, kuna seda nõuab sihtriik. Tänu programmile konossementide koostamiseks on dokumendi liikumine kliendi, saatja ja saaja vahel väga lihtne ja kiire. Samuti sihtriik, kuhu veos saabub, omab juurdepääsu sellele konossementile peaaegu kohe pärast seda vormistamist.

#### **1.4.2 Esimesed elektroonilise konossementi tarkvarad**

Paljud suured merevedajad tegutsevad praegu väljatöötatud elektrooniliste programmide alusel. Näiteks CMA CGM-il on oma väljatöötatud LARA süsteem, mis pakub palju võimalusi alates

esialgse broneerimisjärjendi loomisest kuni võimaluseni luua ühe klõpsuga transpordi jaoks vajalikke dokumente. Eestis isegi väikesed ettevõtted võrreldes globaalse ettevõttega tegutsevad erinevatel platvormidel. ACE Logistics Estonia AS kasutab valmis Trans.EU platvormi, mida on optimeeritud enda vajadustele vastavaks ning täiendavad regulaarselt erinevate funktsioonidega vastavalt töötajate soovidele.

Alates juba 1980. aastatest on tehtud katseid luua tarkvarasid meredokumentatsiooni protsesse digitaliseerimiseks.

#### - SEADOCS

Esimene selles valdkonnas oli SeaDocs projekt mis loodi juba 1986 aastal. SeaDocs oli esimene märkimisväärne katse rakendada elektroonilist tehnoloogiat kaupade mereveol. Londonis asuva SeaDocs Registry Ltd. juhitud projekti Chase Manhattan pangi ja Rahvusvahelise Sõltumatute Tankerite Omanike Assotsiatsiooni (INTERTANKO - *International Association of Independent Tanker Owners*) ühisel algatusel oli üks peamiste eesmärkide hulgas oli naftakaubanduse äris paberkonossementide pettusega seotud ohvrite kaitsmine. SeaDocs Ltd. üritas simuleerida kaubeldavat konossementi, kasutades Chase Manhattan pangi keskregistrit, et registreerida saadetise vara läbimise faasid.

Saatja vabastab paberkonossementi, mida SeaDocs Ltd hoidis kõigi osapoolte esindajana. Saatjale, kes pidi SeaDocs Ltd-le elektrooniliselt teatama oma kavatsusest arve üle läbi rääkida, väljastatakse elektrooniline võtmekood. (Delmedico, 2003)

Projekt näitas siiski, et kaubeldavate konossementide dematerialiseerimise idee on saavutatav keskregistril põhineva süsteemi kaudu.

#### - BOLERO

Konossementi elektroonilise registri organisatsiooni (Bolero) programmi käivitati täielikult 1999 aastal, pärast katsetusi ja tootarendusi, seda haldas ja toetas SWIFT. Erinevalt SeaDocs-ist, mis oli mõeldud naftakaubanduseks, on Bolero-sse kaasatud suur hulk kaubasektoreid. Bolero katsetamises osalesid ka mitmed pangad, kaubasaatjad, ekspedeerijad ja vedajad. (Laryea, 2002)

Süsteemi juhivad põhiliselt kaks registrit: põhisõnumite platvorm (BCMP-*Bolero Core Messaging Platform*), kus kasutajad suhtlevad üksteisega elektrooniliselt ja omandiregister (BTR-*Bolero Title*

*Registry*), mis hoiab arvestust kõigi Bolero konossementi omanike ja omandiõiguse ülemineku kohta, reguleerides seega poolte õigused ja kohustused.

- @Global Trade

@Global Trade algatas 2000. aasta lõpus CCEWeb Corp. ettevõtte, mis pakub teenuseid rahvusvahelise kaubavahetusega seotud finantsasutustele. CCEWeb koos laevanduse ja muude asjakohaste tööstusharude osalejatega käivitas 2000. aasta novembris pilootprojekti.

@Global Trade süsteem on Interneti-põhine interaktiivne kaubanduse töötlemise süsteem, mis võimaldab kõigil kaubandusahela osapooltel (ostjad, müüjad, vedajad, ekspedeerijad, kindlustusandjad, pangad) ühes süsteemis tehinguid teha. Süsteem töötab järgmiselt: ostja saab oma pangast krediitlimiidi või eLC-kaardi (elektroniline krediitkaart), mida saab kasutada akreditiivide avamiseks, registreerub @Global Trade süsteemis, täites elektronilise registrivormi. (Laryea, 2002)

Kahtlemata aja jooksul see valdkond areneb ja lõpuks on võimalik jõuda põhinoüeteni, et paberkonossementid täielikult eemalduda. Loomulikult, eeldab see teatud reeglite loomist ja täpsustusi seadustes, kuid infotehnoloogia nii kiire arenguga liigub üha rohkem valdkondi paberivabasse töövoogu. Koroonaviiruse pandeemia on andnud suure tõuke ka erinevate valdkondade elektronilisse keskkonda üleminekule, kuna see aitab tõsta mistahes osutatavate teenuste kiirust, ilma et see kaotaks pakutavate teenuste kvaliteeti. Igal juhul on üleminek elektronilisele keskkonnale vältimatu, kuna enamik näeb selles suuri võimalusi ja eeliseid.

## **2 Metoodiline osa**

Antud osas teeb autor ülevaadet konossementide koostamise programmi GDOC, mis juurutati Unilog SSC ettevõttes 2021. aasta novembris. Tarkvarade võrreldes selgitatakse välja peamised erinevused uue programmi ja vana vahel ning tutvustakse ka Gdoc-i pakutavate funktsioonide ja võimalustega. Samuti viib autor läbi intervjuu USS AB juhiga, milles esitakse küsimusi uue programmi juurutamise olemuse ja vajalikkuse kohta. Lisaks viiakse läbi küsitlus töötajate seas, kes oma igapäevatöös Gdoc-iga vahetult kokku puutuvad ning pööratakse erilist tähelepanu nende rahulolule selliste muudatustega.

Selles uuringus kasutatakse kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid uurimismeetodeid. Kvalitatiivseid meetodeid on vaatlus ning tekstianalüüs. Vaatlus seisneb programmi ning meeskonna tegevuse kirjeldusest. Samuti kvalitatiivsed uurimismeetodid hõlmavad kirjanduse ja avaldatud teoste ülevaadet ning andmete kogumist ning selline meetod nimetatakse tekstianalüüs. Kvantitatiivse meetodite hulka kuuluvad intervjuu ja küsitluse läbiviimine.

Autor viis läbi intervjuu United Shipping Services AB juhiga, kes vastutab tarkvara kasutusele võtmise õnnestumise eest Unilogis ja nõustab tarkvaraga seotud küsimustes. Intervjuu toimus Teams-i kaudu 20.04.2022 ning kestas 30 minutit. Intervjuu käigus programmi mõju hindamiseks esitati küsimusi, mille vastuseks eeldatakse üksikasjalikku vastuseid.

Samuti 11-18.04 vahemikul ekspordimeeskonna töötajatel oli võimalus vastata autori poolt koostatud küsimustikule. Kokku küsimustikule vastasid 7 inimest, mis on terve meeskond peale autori. Esimeses osas esitati 9 üldisi küsimusi tarkvara kohta ning teises osas 5 küsimusi pöörati erilist tähelepanu motivatsioonile ja rahulolule uue tarkvaraga töötamisel.

### **2.1 Tarkvarade ülevaade**

Andmetöötuse ülesehituse jaoks on mitmeid alternatiive, põhilised alternatiivid on tsentraliseerimine või detsentraliseerimine, mida tavaliselt rakendatakse erineval määral. Erilist tähelepanu tuleb pöörata detsentraliseerimisele, et tagada andmete järjepidevus ja kättesaadavus vastavalt kasutaja nõudmistele, järjepidevuse tagab peamiselt tarkvara ning kättesaadavus regulaarsete või nõudmisel edastavate andmete transmissioonide kaudu.

### 2.1.1 DOCSYS

Docsys on välja töötatud ja seda hooldatakse Hamburgis. Docsys täismahus töötamist iseloomustab paindlik andmebaas ja sidesagedus vastavalt individuaalsetele vajadustele.

Hamburg Süd-i jaoks määrasid detsentraliseerimise otsuse järgmised põhjused:

- suur ajavahe ja pikad vahemaad riikide vahel
- töötlemisüksuse olemasolu
- minimaalne andmete järjepidevus kõigi süsteemielementide vahel

Mõiste Docsys tuleneb kombinatsioonist „*DOCumentation*“ ja „*SYStem*“, kusjuures süsteemi eesmärk on dokumentatsioon. Tarkvara arendamise peamiseks ülesandeks oli kõigi agentide ühtne standardne dokumentatsioonisüsteemi väljatöötamine. Seetõttu oli äärmiselt oluline välja töötada universaalne, kauplemistingimustest sõltumatu tarkvara. Seejuures võeti arvesse ka põhilist huvi standardaruande ja andmestruktuuri vastu.

See universaalne tarkvara loodi järgmiste eesmärkide saavutamiseks

- andmete veebis sisestamine ja töötlemine
- paindlikkus kaubandusega seotud tingimuste ja uute nõuetega kohanemisel
- lihtne side erinevate süsteemielementide vahel standardsete andmestruktuuride ja sideprotseduuride abil
- detsentraliseeritud süsteemide struktuurid
- ökonoomne tarkvara tootmine ja hooldus

Dokumentatsiooni keskkonda ülekantud detsentraliseerimine tähendab seda, et laeva reisi andmeid tuleb säilitada ainult nendes punktides, kus tuleb koostada manifestid ja/või konossementid. Seetõttu on loodud vastavate alade kontseptsioon, mis nimetatakse *Station*. Dokumentatsioonisüsteem on üle maailma paigaldatud nii nimetatud jaamadesse. Kaks jaamad on laeva teekonnale vastavad alad, kui need alad on laadimissadamas või lossimissadamas. Konossementi ja manifesti andmed koostatakse erinevates laadimissadamates või agentuurides ning edastatakse seejärel lossimissadama või agentuurile. Transmissioon (edastamine) algatatakse alles siis, kui andmed on täielikud ja õiged, mis tähendab pärast lõpliku manifesti koostamist. Seejärel asuvad andmed mõlemas piirkonnas ja on saadaval vajalike dokumentide printimiseks.

Docsys on tarkvara, mis töötab JAVA programmi kaudu. See on üsna lihtne visuaalselt programm, mis koosneb paljudest koodidest. Samuti selle programmiga töötamiseks peab kasutama ainult

klaviatuuril erinevaid koode ja nuppude kombinatsioone. See programm loodi kaua aega tagasi ja programmi visuaalne osa näeb välja üsna lihtne. See on tavaline aken, kuhu on kirjas erinevad funktsioonid, mille kasutamiseks peab minema sisse. Visuaalne lihtsus ja jaamadeks jaotus aitavad sellel programmil sujuvalt töötada kõikjal maailmas, kus asuvad Hamburg Süd-i agentuurid.

### 2.1.2 GDOC

Gdoc töötati välja ka Hamburg Süd Hamburgis. Kuna Docsys on olnud kasutusel juba üsna pikka aega aga vajadus uute ülesannete järele suureneb ning mõnes kohtades kaob vajadus osade ülesannete täitmiseks ära, siis võiks uue programmi loomisel võtta arvesse kõiki neid punktid ja veelgi enam vastavad nii töötajate kui ka klientide vajadustele luua.

Mõiste Gdoc tuleneb sõnade „Globe“ ja „DOCumentation“ kombinatsioonist. Programm on nüüd samas süsteemis broneeringute ja laevaandmetega ning laadimislistidega. Erinevalt Docsysist on juurdepääs Gdoc-ile nüüd koheselt kättesaadav üldise Globe süsteemi kaudu ja enam ei pea midagi eraldi avama. Gdoc on brauseripõhine programm. Gdoc-i tuleks kasutada ainult *Google Chrome* brauseris ja seega on sellel kõik brauseri omadused, näiteks saab korraga avada mitu vahelehte, et töötada korraga erinevate konossementidega.

Projekti eesmärgid:

- Pakkuda vajalikku süsteemituge äsja standardiseeritud ekspordidokumentide käsitlemise ja impordi käsitlemise protsesside jaoks
- Suureneda täieliku protsessi läbipaistvus, parem väljundi kvaliteet, tõhusam ja õigeaegsem protsess koos kõrgema automatiseerimise ja integratsiooni tasemega
- Kolmandate osapoolte süsteemide väiksem kasutamine
- Tarkvara rakendatakse uuel tehnoloogilisel baasil, ajakohane ja kaasaegne

Gdoc kasutamise eelised:

- Suurenenud konossementi kvaliteet, vähendades paranduste arvu
- Tootlikkuse tõstmine ekspordidokumentatsiooni ja impordikäitluse protsessides, kõrvaldades tsentraliseeritud süsteemiarhitektuurist tuleneva parandustealiste käsitlemise üleliigse käsitlemise
- Efektiivsuse suurendamine klientide suhtes, mida mõõdetakse kindlaksmääratud teenindustaseme lepingutega

- 16 Docsys jaamade asendamine ühe süsteemiga

## **2.2 GDOC ja DOCSYS võrdlusanalüüs**

Üks uurimismeetodeist on vana ja uue programmi võrdlus. Selles osas uurib ja võrdleb autor oma tähelepanekute ja vaatluste põhjal erinevusi Gdoc ja Docsys põhifunktsioonides ja struktuurides. Samuti võtab autor võrdluseks aluseks ühe püsikliendi, kellele väljastati konossemente nii vanas Docsys programmis kui ka uues Gdoc-is. Võrdluse aluseks on võetud kaks broneeringu numbrit: 1RJK001150 oli vormistatud Docsys-is ja 2RJK000154 Gdoc-is. Mõlematel broneeringutel on sama klient ning lasti andmed, et tarkvarade erinevusi paremini näidata sama andmete alusel.

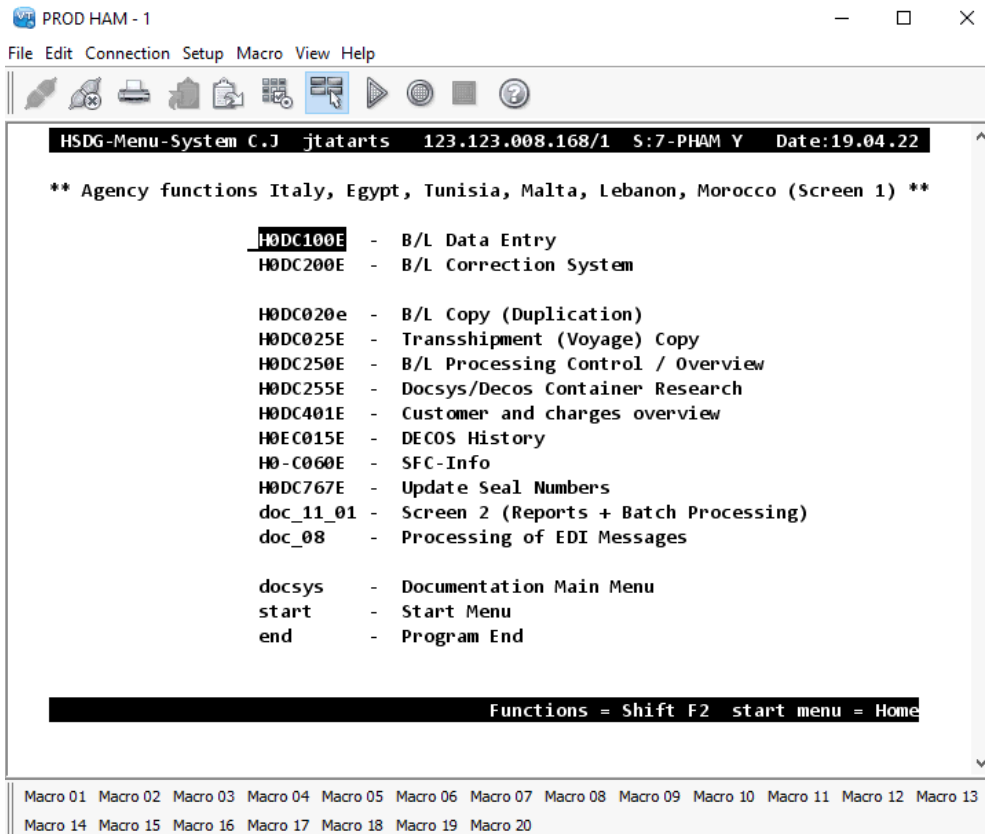
### **2.2.1 Tarkvarade välimus**

Docsys on väga lihtne välimusega programm, nagu on näha joonisel number 5. Samas inimesele, kes pole seda programmi kasutanud ja näeb esimest korda, tundub kõik väga keeruline ja arusaamatu. Ka selles programmis puudub hiire ja kursori kasutamise võimalus. Kõik toimingud tehakse klaviatuuri nuppude ja nuppude kombinatsiooni abil. See tekitab ebamugavusi süsteemiga töötamisel, kuna süsteemis ei ole võimalik kindlat välja valida ja täita. Samuti tekitab programm esmakordsel kasutamisel segadust, kuna on väga raske aru saada, mida ja milleks kasutatakse, mida tuleks täita ja mida mitte. See tekitab raskusi ka väljaõppimise ajal. Konossementi koostamisel oli vaja kasutada iga üksikut ekraani ja ka nupukombinatsioonide abil sellele edasi minna.

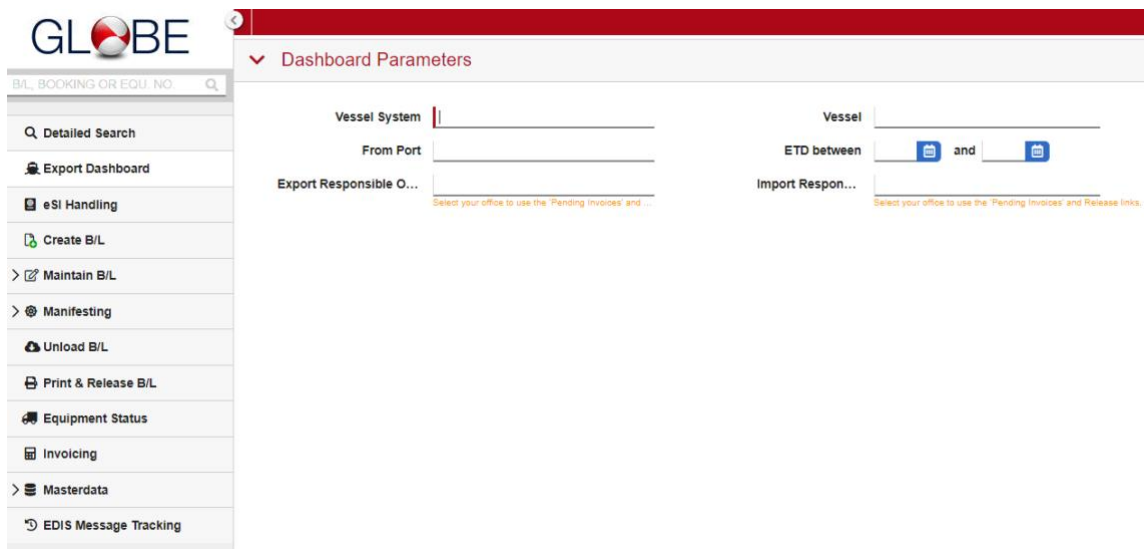
Gdoc, mis on näidatud joonisel 6, näeb omakorda välja väga lihtne ja inimene, kes seda programmi esimest korda näeb, saab kergesti aru, kus ja mis asub. Uut tüüpi programm aitab uut töötajat palju kiiremini ja lihtsamalt välja õpetada. Kuna programm avaneb brauseris, on kõik brauseris kasutatavad funktsioonid olemas. Gdoc-is saab kasutada hiirt ja valida hiirenupuga konkreetse akna või välja. Ka konossementi kujundus on jagatud rühmadesse, kuid neid on üsna lihtne valida, neil on nimed, milleks iga aken on mõeldud.

Samuti on oluliselt vähenenud täitmiseks avatavate akende arv, kuna osad funktsioonid on nüüd koondatud ühte gruppi ja neid ei pea eraldi täpsustama, näiteks Brasiilia puitpakendi puhul oli vaja täida eraldi aknas spetsiaalse vastava pakendi tüübile koodi.





Joonis 5 Docsys Station 7 peamine aken (Allikas: autori koostatud)



Joonis 6 Gdoc peamine aken (Allikas: autori koostatud)

## Otsingupäringu võimalused

Docsys-is peamised kasutus funktsioonid oli konossementi koostamine ning selle otsimine paranduste ja arvete tegemiseks.

Otsimis funktsioon annab vähe võimalusi, kui otsida laeva peal olevaid broneeringuid kuna seal on piiratud otsingu kriteeriumi kogus (sinisega märgitud joonisel nr 7). Otsing annab kõik mis on selle laeva peal kuid tihti on vaja vaadata ainult konkreetse töötaja või konkreetse riigi seotud broneeringuid. Samuti leitud broneeringute nimekiri ei anna palju informatsiooni broneeringu kohta.

Gdoc-is on olemas eraldi aken mis nimetatakse detailne otsing. See annab võimalusi otsida ühe töötaja tehtud konossementid samuti saab panna ajavahemik millest kuni mis kuupäevani peab otsingupäring sooritama. Laeva järgi ja BO (*Booking Office*) järgi saab veelgi rohkem otsingu täpsustada. Kui otsing on tehtud siis hüperlingi vajutades saab kohe minna konossementi sisse, et edasi seda töödelda või uuendada.

Töötajate jaoks selline lihtne otsing on väga oluline, sest lihtsustab töötajate tööd, kuna otsimine on kiire ja lihtne ning erinevalt Docsys-ist saab kohe tööle asuda. Joonisel 7 on näha kuidas välja näevad aknad nii Docsys-is kui ka Gdoc-is. Samuti võimaldab see avada kõik konkreetsel laeval asuvad konossementid korraka ja läbi selle otsingu avada need *Print&Release* aknas (aken kus saab vaadata konossementi staatus, printida ning saata originaalid), et pärast kõigi konteinerite laadimist saata lõplikud versioonid.

The image displays two side-by-side screenshots of search interfaces. The left screenshot shows the Docsys search screen with a list of search criteria and a search button. The right screenshot shows the Gdoc search screen with a search bar and various filters.

**Docsys Search Interface (Left):**

- Header: HAMBURG SUD STATION:7, PROGRAM:HBDC250E VERSION:LS, DATE:19.04.22, TIME:18:42:26
- Search Criteria: 01.Issu, 02.Voy, 03.VoyD, 04.Bounds, 05.Books, 06.Orig, 07.Port, 08.Port, 09.DEST, 10.Grp, 11.Owner, 12.U, 13.Serv, 14.Agt, 15.ACorp, 16.TSKY/SORT, 17.SNFI, 18.U.DST, 19/19.SAC, 20.ALLV, 21.SLDEST, 22.NWCC/SF10, 22/23.Date +n-to, 25.CDI, 26.Fee/Vess, 27.Area
- Buttons: 50.Output <SF10>, Field-No.:

**Gdoc Search Interface (Right):**

- Search: Search
- General Information: Created by, Agreement No., Last, days, Status, Having Issues, Alteration In Progress
- Transport Plan Overview: POB, POI, POD, PLD, ETD at POB bet., and
- Origin Leg: Vessel, Voyage Direction, From Port, To Port
- BL Party: Only to enter BL, Party 1, Number, Code, Name, Party 2, Number, Code, Name
- Additional Parameters: Release Office, Release Status, Export Response, Import Response, Equip. No., Blank BL, Exclude, Docsys BL, Include
- Import Details: Cargo Delivery, Transport Mode, CAT, Include, JOR Status
- Buttons: Search, Clear

Joonis 7 Joonis Docsys ja Gdoc otsingu aknad (Allikas: autori koostatud)

## 2.2.2 Konossementi loomiseks peamised väljad

### Konossementi loomine ja elektrooniline SI

Nii Docsys-is kui ka Gdoc-is on konossementi koostamine manuaalse instruksiooni ja elektrooniliste instruksiooni järgi erinevates akendes. Docsys-is on see protsess üsna keeruline, kuna on vaja sisestada palju mittevajalikke andmeid, samuti parandada transpordiplaani, kuna see on sageli kliendi juhiste tõttu vale. Kui seda kohe ei parandata, siis on seda kõike veel keerulisem parandada ja see võtab aega. Gdoc-is sisestatakse broneeringu numbri või instruksiooni numbri ning see avaneb kohe nagu tavaline konossement, vahe on vaid selles, et see on juba täidetud ja tuleb vaid sisestatud andmete õigsust kontrollida. Joonis 8 näitab esimese akna Docsys-is, kus algab konossementi koostamine.

```
HAMBURG SÜD          PROGRAM:H0DC100E VERSION:Q1          001 DATE:19.04.22
STATION:7  VOYAGE:5961-149E ROUTE:5490-0673 B/L:RJ001150  VERS.:98 TIME:19:06:00

*01.Client      : 001                21.Bound [O/I]: 0 B/L-Rel: Y Cargo.Rel:Y
*02.Vessel      : 5961 MAHAV          23.Service      : MESA      MEDITERRANEA
*03.Voyage      : 149                24.Sail/arr.dt: 19.12.21
*04.Direction   : E                  25.Signed at   : 5490     RIJEKA HR
*05.Origin      : 5490 RIJEKA HR      26.Issue date  : 02.01.22
 08.Load port   : 5490 RIJEKA HR      27.Orig. B's/L: 3
 09.Disc. port  : 0673 BUENOS AIRES  28.B/L copies  : 3
*06.Destination: 0673 BUENOS AIRES  29.Waybill     : < /Y/E>
*07.B/L No.     : RJ001150          30.Slot owner  : 350      MESA
*10/11.UBLI    : 71156AII3005       31.Agree/Party: 400906507 AGENT PLUS
  Booking No.: 1RJK001150          32.StatConsig.:
 12.To order    : N <Y/N>           33.'E'-Column  : <P/C>
 13.Payable     : P <P,C,D or E>    34./35.Free d.: <W/C>
 14.Forwarder   :
 15.Shipper     : 400964262 ELIXIR ZORKA - MINERALNA 41.Sched.Check: (Y/N)
 16.Consignee   : 920904266 BH BIO COMBUSTIBLES 42.Limit Check: Y (Y/N)
 17.Notify 1    : 920903309 RED SURCOS S.A.
 18.Notify 2    :
 19.Notify 3    :

FIELD-NO.: __  SCREEN:1  ITEM:NNN-NNN  ITEMS TOTAL: 001  B/L HEADER
```

Joonis 8 Docsys esimene aken konossementi koostamiseks (Allikas: autori koostatud)

Mõlema programmi manuaalsete instruksioonide korral tuleb sisestada broneeringu number ja kohe ilmub esimene täitmiseks valmis aken. Docsys-i esimesel ekraanil tuli sisestada ja näidata palju andmeid. Gdoc-is tuleb vaid määrata konossementi tüüp ning lisada saatja, saaja ning *notify* nagu on märgitud joonisel 9. Docsys kui ka Gdoc laadib automaatselt alla transpordiplaani puudutava informatsioone. Kuid siin on ka erinevus selles, et kui transpordi plaanis vahesadamaid on rohkem kui 1, siis seda peab eraldi manuaalselt lisada kaheksandal ekraanil.

**B/L General Information**

B/L Type: ORIGINAL  
 Release Basis: ON BOARD  
 Release Office: RIJEKA SAFE (LHRRJKSAF)  
 Master B/L:

Credit Status Check:   
 Brand: HS  
 Export Responsible Office: RIJEKA SAFE (LHRRJKSAF)  
 NVOCC SCAC:

Memo B/L:   
 Import Responsible Office: BUENOS AIRES (LARBUJO)

> Booking Information  
 > Routing Description

**B/L Parties**

TO ORDER B/L  DISABLE AGREEMENT PARTY VALIDATION

Party Role	Partner Number	Partner Short Na	Partner Name & Address	Name & Address on B/L	Item #/1 Acc	ID Type	ID
SHIPPER	101107794	ELIXRZRSSAB	ELIXIR ZORKA MINERALNA DULJER ... SABAC HALDUJK VELJKOVA 1 15000 SABAC SERBIA	ELIXIR ZORKA-MINERALNA DULJER ... DOO SABAC HALDUJK VELJKOVA 1 15000 SABAC, SERBIA	400964262		
CONSIGNEE	101189938	BHBCOARSPN	BH BIO COMBUSTIBLES CALCHAQUI LOTE 9Y10 3000 SANTA FE ARGENTINA	BH BIO COMBUSTIBLES LOTE 9Y10 CALCHAQUI SANTA FE ARGENTINA CUIT: 30709738040	920504266	CUIT	30-70973804-0
NOTIFY-1	101140812	REDSURCARBUE	RED SURCOS S.A. LIMA 305, PISO 2 A, C.P. 1073 BUENOS AIRES ARGENTINA	RED SURCOS S.A. ARGENTINA CUIT:30589027115 BUENOS AIRES CAPITAL FEDERAL LIMA 305, PISO 2 A (CP: 1073)	50503308	CUIT	30589027115

Joonis 9 Gdoc konossementi osapoolte informatsioon (Allikas: autori koostatud)

Docsys-is kasutamisel oli nõue kõigi osapoolte kõrval panna spetsiaalse koodi mis on Globe süsteemis unikaalne ühendatud konkreetse firmaga kood, mille järgi väljastatakse saajale arveid. Gdoc pakub täiustatud võimalust ühendada kliendi Globe süsteemist ja osapoolte andmed instruksioonist. Gdoc-is kasutatakse mitte kood vaid ka unikaalne number (äripartneri number) ning selle numbri sisestades Gdoc laadib alla selle partneri andmeid ja need saab lihtsalt võrrelda instruksioonis antud andmetega.

Tähelepanu väärib ka see, et transportplaani või laeva muutmisel Docsys-is oli spetsiaalse funktsiooni kaudu nõutav kogu plaani käsitsi muutmine ja algversiooni kustutamine. Mis puutub Gdoc-i, siin on seda ülesanne võimalikult palju lihtsustatud: tuleb vaid avada konossement ja koheselt uuendatakse transpordiplaani automaatselt ning tuleb vaid kliendile saata uuendatud konossement. Transportplaani aken on näidatud joonisel 10, ning transportplaani uuendusel uus laev või kuupäevad laadivad automaatselt.

Routing Description	
POR: SREMSKA MITROVICA, RS	Feeder B/L
POL: RIJEKA, HR	Precarriage by
POD: BUENOS AIRES, B, AR	Ocean Voyage: MAERSK HORSBURGH 206E
PLD:	Origin Service Type: INLAND TERMINAL
TS	Dest. Service Type: PORT
1ST TRANSSHIPMENT PORT: PORT SAID, EG, TO DISCHARGE PORT TANGER MED, MA 2ND TRANSSHIPMENT PORT: TANGER MED, MA, TO DISCHARGE PORT PARANAGUA, PR, BR 3RD TRANSSHIPMENT PORT: PARANAGUA, PR, BR, TO DISCHARGE PORT BUENOS AIRES, B, AR	

SREMSKA MITROVICA, RS	
RAIL	DEP 21-FEB-2022, 08:00
RIJEKA, HR	ARR 22-FEB-2022, 08:00
MAERSK HORSBURGH 206E	DEP 02-MAR-2022, 00:10
PORT SAID, EG	ARR 06-MAR-2022, 00:21
MAERSK GUATEMALA 208W	DEP 16-MAR-2022, 14:16
TANGER MED, MA	ARR 22-MAR-2022, 08:48
CMA CGM RIO GRANDE 212S	DEP 27-MAR-2022, 17:00
PARANAGUA, PR, BR	ARR 11-APR-2022, 12:00
CAP SAN ANTONIO 212S	DEP 21-APR-2022, 06:00
BUENOS AIRES, B, AR	ARR 23-APR-2022, 18:00

Joonis 10 Gdoc transpordiplaan (Allikas: autori koostatud)

## Konteinerite nimekiri

Docsys-is informatsioon kauba kohta sisestatakse kolmandal ekraanil. Teisel ekraanil Docsys-is sisestatud andmeid ei pea Gdoc-is täpsustama, ainus asi, mis on alles jäänud, kuid nüüd teise kohta liidetud, on makse tüüp kas ettemakstud prahiraha või sihtsadamas tasutav prahiraha. Seepärast saab Gdoc-is pärast osapoolte täitmist kohe minna lasti kirjeldusele. Allpool on konteinerite loetelu ning samal kohal saab kohe lisada juurde broneeringu number ja konteinerid kui see on kombineeritud konossement ning täida kõike konteinerite andmed. Docsys-is see oli ka keeruline protsess kus oli vaja neid liitada ning maksud ümber kirjutada manuaalselt.

Nagu jooniselt 11 näha, on kaubakirjeldusel palju ridu. Docsys-i peamine probleem oli see, et kogu teksti ei olnud võimalik kopeerida ja programmi panna. Iga rida tuli eraldi kopeerida ja vaadata, et see laiusesse mahuks. Gdoc seevastu võimaldab kopeerida täisteksti ja redigeerida sõnade paigutust juba programmis.

HAMBURG SÜD		PROGRAM:H0DC100E VERSION:Q1		001 DATE:19.04.22	
STATION:7		VOYAGE:5961-149E ROUTE:5490-0673 B/L:RJ001150		VERS.:98 TIME:19:32:38	
01-05.No. pkgs:	LEVEL 1	L DESCRIPTION OF GOODS 1 L 5			
06-14.Kind pkg:	24	SURCOSTART NP 10,5:37 + 4,4%\$ + 2%ZN			
15-19.Grswtg :	PX PALLET	25/1			
21-25.Netwtg :	24720.000	HS CODE: 310559			
26-30.CrgoTare:	24000.000	QTY PALLETS: 24			
31-35.Volume :	0.000	NET WEIGHT: 24.000 KG			
36-38.WgtUnits:	Grswtg.01 KGS / N	NET WEIGHT PER PALLET: 1.000 KG			
41-45.M + Nos.:		BAGS PER PALLET: 40 BAGS			
46-50.D.o.G. :	SURCOSTART	NET WEIGHT PER BAG: 25 KG			
51-60.B/LRems :		18 PALLETS - BATCH NUMBER: Z221021			
61-65.StowRems:	LINER IN/L	18 PALLETS - MFG DATE: 22/10/2021			
66.Chassis No.:		6 PALLETS - BATCH NUMBER: Z202146			
70.ContainerNo:	PONU0134622	6 PALLETS - MFG DATE: 26/05/2021			
74-76.Seal 1-3:	ML-HR0034045	71. EXP DATE: UNLIMITED PROVIDED IF			
77.TarifItem :	310559	S00 PROPERLY STORED			
78.CargoSpec :	02 DRY CARG	79. MADE IN: REPUBLIC OF SERBIA			
80.CargoType :	0	001			
90.Cust'pcount:		81.DlvMode:			
93.CustRefNo :		82.TrspCus:			
FIELD-NO.: 46	SCREEN:3	91.CustPkg: 92.Com.desc. : SURCO			
		96.IR: 94.FCL/LCL:FCLFCL			
		ITEM:001 ITEMS TOTAL: 001 ITEM HEADER			

Joonis 11 Docsys konteineri ja lasti andmete aken (Allikas: autori koostatud)

Docsys-is iga konteiner asus eraldi ekraanil kui Gdocis ühel aknal saab vaadata ja täita kõik konteinerid mis on selle broneeringu sees. Tarkvara loojad mõtlesid ette, et tihti ühes broneeringus on palju konteinereid aga kauba kirjeldus ja kogus on sama. Selleks on olemas spetsiaalne linnuke ja täida on vaja ainult üks kord lasti detailid ning süsteem automaatselt paneb sama info kõikidele konteineritele. Kõik andmed konteinerite ja lastide kohta on ühes kohas nagu temperatuuri ja ventilatsiooni andmed, aga see on juba lisatud automaatselt Gdoc-i.

Gdoc-is peab sisestama ainult plommi numbri, kaalu, kaubakoodi ja lasti kirjelduse mis on näidatud joonisel 12. Kaubakood ei anna vigu nagu Docsys-is ja pole seotud konkreetse riigiga. Näiteks Araabia Ühendemiraadi jaoks kaubakood peab olema 8-kohane ning seal pidi olema märk „AE“ kõrval. Kui seda koodi süsteemis ei olnud peaks kliendilt üle küsima uue koodi. Gdoc-iga selline vajadus kadus. Mugav on ka see, et Brasiilia jaoks on kohustuslik märkida puitpakend ja Docsys-is selleks oli vaja eraldi ekraanile minna ja panna spetsiaalse koodiga pakendi tüübi.

Seal Numbers		MSKU5835501	
Carrier Seal No.	NA	Shipper Seal No.	SGSS0007004
Customs Seal No.	NA	Veterinary Seal No.	NA
Terminal Operator Seal No.	NA	Other Seal No.	ML-RS0005423

Cargo Items		1 in total		MSKU5835501	
No. of Packages	24	PACKAGE (PK)		Print on B/L as	PACKAGE
Gross Weight	24720	kg	Net Weight		kg
Marks & Numbers			Volume	25	ctm
Short Cargo Descr.			MINERAL OR CHEMICAL FERTILIZERS CONTAINING THE TWO FERTILIZING ELEMENTS NITROGEN & PHOSPHORUS, IN TABLETS OR SIMILAR FORMS OR IN PACKAGES OF		

Joonis 12 Gdoci konteineri ja lasti andmete aken (Allikas: autori koostatud)

## Veotasud

Veotasude andmed on osa kus ilma lubadeta ei saa muutusi teha. Gdoc-is visuaalsed maksud on paremini näidatud kui Docsys-is. Seal on nimekiri koos maksude nimetustega ning summaga. Docsys-is töötajad pidid makse peale minna, et vaadata sellise nimetust.

Gdoc-is maksud laetakse kohe otse saatelepingust, mis ühest küljest on mugav ja enamasti ka tõesti õiged makse summad tulevad, kuid viimasel ajal on rohkem juhtumeid, kus määratud maksude summad erinevad maksudest mis on näha Globe süsteemis, kuivõrd nad peavad klappima. See juhtub pärast BO poolt tehtud muudatust, seal uuendatakse kuupäevad ja laetakse uuesti maksud. Siin tuleb uurida, mis peaks olema õige ja kohaldatav.

Samuti on lihtne vahele jätta, kui BO uuendab maksud ja ei teavitanud sellest, sellisel juhul võib jääda märkamatuks või kui tehakse muudatusi siis annab vea, mis omajärel võib tekidata suure trahvi. Joonisel 13 on toodud Docsys ja Gdoc aknad, kuhu sisestatakse veotasusid.

The screenshot displays two windows from a shipping management system. The left window is a terminal-style interface showing Docsys data for a Hamburg SUD voyage. The right window is a graphical 'Charges Overview' from the GLOBE system, listing various charges with columns for RCC, Occurring At, Basis, Qty, Rate, Amount, Cur, and PPGCOL.

**Docsys Data (Terminal):**

```

HAMBURG SUD          PROGRAM:H00C100E VERSION:Q1          001 DATE:19.04.22
STATION:7 VOYAGE:5961-149E ROUTE:5490-0673 B/L:R7001150 VERS.:98 TIME:19:46:32

01.Payment : P          52.Agency: 0156 SAFEKO CODE PAY/AT -----R/D AMOUNT-
02.Payable at : 5490 R3K          80.5000 P 5490          1000.00 EUR
03.R/D Cur.: 200 EUR ** EXCHANGE RATES ** 01.9100 P 5490          193.00 EUR
04.Tariff Cur.: 200 EUR R/D->Trf.: 1.00000 02.9444 P 5490          13.00 EUR
05.Domestic Cur.: 200 EUR R/D->Dom.: 1.00000 03.9292 C 0673          122.00 USD
06.InvoiceCur.: 200 EUR R/D->Inv.: 1.00000 04.9204 P 5490          145.00 EUR
07.Customer : 400056594 SAFE SHIPPING D.O.D. 05.9203 C 0673          230.00 USD
08.Agency SFC :400056594 SAFE SHIPPING D.O.D. 06.          86.
09.F/R/D code : 8000 OCEANFRT TYP: ETP: 07.
10.Rate :c          1900.000 SAP: N SBI: N 08.
11.Rate times:*          1.000 ACI: 1 ACC:760 09.
12.Value Basis:G          BTW: 01 MK: 0 00.
13.Prt.control: YYYYYY YMC:011 SUB:000 01.
CALCULATION BASIS PAY. R/D-AMOUNT Trf.-AMOUNT 02.
P EUR 1351.00 EUR 1351.00 03.
INV.: 0760100617 C USD 352.00 EUR 310.39 04.
Dat.: * / 11.01.22 Screen : 01 of 01 -> pls.select
CRE.: Charges: 06 of 06 -> maximum 45
Dat.: /
ACC.: 11.01.22 Total:EUR 1661.39
FIELD-NO.: SCREEN:4 ITEM:001 ITEMS TOTAL: 001 FRT. DETAILS
  
```

**GLOBE Charges Overview Table:**

RCC	Occurring At	Basis	Qty	Rate	Amount	Cur	PPGCOL
OFFRUGHT	OCEAN	CONTAINER	1	1150.00	1150.00	EUR	PREPAID
BAP	OCEAN	CONTAINER	1	217.00	217.00	EUR	PREPAID
ISPS-CAR	OCEAN	CONTAINER	1	13.00	13.00	EUR	PREPAID
PRECARR	ORIGIN	CONTAINER	1	300.00	300.00	EUR	PREPAID
THC-EX	ORIGIN	CONTAINER	1	145.00	145.00	EUR	PREPAID
DOC FIM	DESTINATION	RI	1	61.00	61.00	USD	COLLECT
IMP SERV	DESTINATION	CONTAINER	1	285.00	285.00	USD	COLLECT
M RLPNR	DESTINATION	CONTAINER	1	45.00	45.00	USD	COLLECT
THC IM	DESTINATION	CONTAINER	1	250.00	250.00	USD	COLLECT

Joonis 13 Docsys ja Gdoci maksude aknad (Allikas: autori koostatud)

## Printimise võimalused

Printimise võimaluse aknal tuleb laadida spetsiaalse nupuga erinevad klausid mis kohandatakse konkreetse konossementi kohta. Samuti siin klauside kohta pannakse kas ettemakstud prahiraha või sihtsadamaks tasutav prahiraha. Sarnased andmed Docsys-is olid teisel ekraanil kuid Docsys-is nende klauside kohta kasutaksid spetsiaalsed lühendid/koodid. Gdoc-is iga väljundis töötab automaatne täitmine – see tähendab seda, et kui alustada kirjutada näiteks klausid nimetuse Gdoc automaatsel pakub sobivaid variante.

Docsys-is oli võimalus kogemata kustutada klausid kood, mis oli raske otsida. Gdoc-is seda juhtuda ei saa kuna iga kord vajutades nuppu klausid saab uuendada ning isegi kui see kustutada ära, see võib ühe sekundiga tagasi panna. Samuti on mugav kohe valida, kas maksud peavad olema näidatud konossementil või mitte, seda on näha joonisel 14.





- Informatsiooni aken on toodud joonisel 16, see on väga kasulik aken, mis võimaldab jälgida kõiki selle konossementiga tehtud toiminguid, samuti näitab töötajaid, kes vastutavad selle muudatuste või toimingute eest.

Information	B/L Completed	Status of B/L changed from OPENED to COMPLETED.	TEC-GDOCSERV
Charges	Working Copy published	B/L Alteration published from SOU: HQ.	SYSTEM
Print Options	Print OBL Set	B/L printed in RIJEKA SAFE (LHRRJKSAF).	ANAAZIC
House B/L	B/L XML forwarded to Saf...	B/L sent by TONIS KUNINGAS to SafeGate.	TONIS KUNINGAS
Alterations	B/L Completed	Status of B/L changed from OPENED to COMPLETED.	TONIS KUNINGAS
Import Details	Working Copy published	B/L Alteration published from SOU: LEETLLA.	TONIS KUNINGAS
> Manifesting	Reissue B/L	B/L re-issued from Release Status PRINTED in RIJEKA SAFE (LHRRJKSAF).	TONIS KUNINGAS
Unload B/L	Print OBL Set	B/L printed in RIJEKA SAFE (LHRRJKSAF).	ANAAZIC
Print & Release B/L	B/L Unloaded to DOCSYS	B/L has been sent to Station 7 for purpose IMPORT/TRANSSHIPMENT with file name H7DDL8E...	JEKATERINA TATARTSUK
Equipment Status	Send B/L Draft	Draft B/L data sent from UNILog BACK OFFICE SAFE as e-mail to MERILYN@UNIOLOGSSC.EE.	MERILYN ZUTS
Invoicing	B/L XML forwarded to Saf...	B/L sent by MERILYN ZUTS to SafeGate.	MERILYN ZUTS
	B/L Completed	Status of B/L changed from OPENED to COMPLETED.	MERILYN ZUTS

Joonis 16 Gdoc informatsiooni aken (Allikas: autori koostatud)

## Konossementi Docsys-i saatmine

Kuna täielikku üleminekut pole veel tehtud, kasutavad paljud agendiettevõtted endiselt vana programmi. Selleks, et konossementid sihtkohta ilmuksid, on vajalik andmete edastamine Gdoc-ist Docsys-i sse. Samuti kasutatakse seda transmissiooni varem kasutatud enda jaamadesse, et oleks võimalus arvet väljastada. Otse Gdoc-ist arvet veel väljastada ei saa ja kuni täieliku ülemineku lõpuni tuleb kasutada vana programmi, mis kahtlemata tekitab ebamugavusi. Täieliku üleminekul peavad kõik need andmete edastamised lõplikult kaduma ja siis muutub konossementide töötlemine veelgi kiiremaks. Andmete ülekande tegemiseks kasutatakse spetsiaalse akna (Joonis 17) kus korraga saab laadida kogu laeva konossementid ning valida sihtjaama, kuhu kõik konossementid saadetakse.

The screenshot shows the GLOBE system interface. On the left is a sidebar with navigation options: B/L, BOOKING OR EQUI. NO. (search), Detailed Search, Export Dashboard, eSI Handling, Create B/L, Maintain B/L, Manifesting, Unload B/L, Print & Release B/L, and Equipment Status. The main area is titled 'Search' and contains several input fields: Purpose (set to ALL EXPORT), Vessel (with a red error message 'Vessel is mandatory'), Exp. Resp. Office (UNIOLOG BACK OFFICE SAFE (LEETLLA)), Imp. Resp. Office, Voyage/Direction, Load Port, and Discharge Port. Below this is a section for 'Single/Bulk B/L Unload' with fields: Purpose (IMPORT/TRANSSHIPMENT), Target Station (1), B/L No. (with a red error message 'Please enter at least one valid B/L Number'), Vessel, and Voyage/Direction. There is also a checkbox for 'Exclude already unloaded Bs/L'.

Joonis 17 Gdoc konossementi ülekande aken (Allikas: autori koostatud)

### 2.2.3 Tarkvarade võrdluse lühikokkuvõte

Võrdlusanalüüs on selle uuringu oluline osa, mis võimaldab uut tarkvara ja selle funktsioone põhjalikumalt uurida, samuti hinnata positiivseid ja negatiivseid aspekte võrreldes vana tarkvaraga. Võrdluse käigus autor märgib peamised positiivsed küljed, millest olulisemad on:

- **Kaasaegne välimus.** Docsys oli loodud palju aega tagasi ning see välimus on primitiivne. Väljaõpe koolitusel eraldi märgiti, et Gdoc nüüd sai kaasaegne välimust, mis aitab uut töötajat palju kiiremini ja lihtsamalt välja õpetada ning töötajatelt oma ülesandeid kiiremini täita. Kuna programm nüüd avaneb brauseris, on kõik brauseris kasutatavad funktsioonid olemas. Gdoc-is saab kasutada hiirt ja valida hiirenupuga konkreetse akna või välja, mis Docsys-is polnud võimalik.
- **Detailne otsing.** Aken annab võimalusi otsida ühe töötaja tehtud konossementid samuti saab panna ajavahemik millest kuni mis kuupäevani peab otsingupäring sooritama. Otsingu saab veelgi rohkem täpsustada. Kui otsing on tehtud siis hüperlingi vajutades saab kohe minna konossementi sisse, et edasi seda töödelda või uuendada. Töötajate jaoks selline lihtne otsing on väga oluline, sest lihtsustab tööd, kuna otsimine on kiire ja lihtne ning erinevalt Docsys-ist saab kohe tööle asuda korraga mitme konossementituga.
- **Täitmisväljude vähenemine.** Gdoc kasutusele võtmisest mõne välju pole vaja enam käsitsi täita, kuna programm laadib puuduva infot automaatselt ise, mis kiirendab konossementi täitmist.
- **Muudatuste fail.** Gdoc kogub info kõike muudatuste kohta ning koostab selle jaoks faili, kõik muudatused saab alla laadida ühe failina. Docsys-i parandamisel oli vaja manuaalselt Word faili vormistada ja panna kirja tehtud muudatusi, et edastada seda sihtkoha sadamasse pärast laeva manifesti saatmist.

Kahtlemata selgus võrdluse käigus, et mõnes aspektis on töötaja võimalused piiratud. Seega ei ole töötajal veoetasude muutmise võimalust, kuigi varem oli see võimalik. Samuti Gdoc-is puudub võimalus arveid väljastada ja selleks igal juhul tuleb kasutada vana programmi.

## 2.3 Intervjuu

Selles töös kasutatakse erinevaid uurimismeetodeid. Üks nendest on andmete kogunemine läbi intervjuu. Autor otsustas läbi viia intervjuu USS Group juhiga – Andreas Plickertiga. Selline uurimismeetod on sobilik käesoleva lõputöö eesmärkide saavutamiseks. Intervjuu toimus

20.04.2022 Teams-i video kõne kaudu. Kokku esitati 14 küsimusi ning intervjuu kestvus 30 minutit. Esitatud küsimuste eesmärk oli rohkem teada saada uuest programmist, selle elluviimise eesmärkide ja uue rakendamise positiivsete omaduste kohta. Intervjuu küsimused on toodud lisa 2 all.

Eelkõige autor esitas küsimus intervjuueeritava ametikohta ning kuidas koostööd tehakse Unilog ekspordimeeskonnaga. Andreas on kvaliteedi- ning *shared services* juht, mis tähendab, et ta on seotud tegevustega, mis orienteerub automatiseerimise protseduuridele. Ta on spetsialiseerunud üldises arusaamises uutest süsteemidest, uutest protseduuride käsitlemise viisidest ning jooksvate küsimuste lahendamisest. Üldiselt ei piirdu tema tegevuse olemus ühegi konkreetse raamistikuga. Mis puudutab koostööd, siis peamiselt see on ühine töö erinevate meeskondade juhtidega. Gdoc-i juurutamine ja meeskonna nõustamine on üks tema tegevusest.

Nagu juba võrdluses oli mainitud, on Docsys vana programm mida Andrease teadmiste kohaselt loodi Docsys millalgi 1995. aastal. See tähendab, et see on olnud kasutusel juba üle 20 aasta. Ka viimane uuendus, mis seal tehti, oli 2006. aastal. Seepärast otsus üle minna uuele programmile oli juba üsna vajalik. Andrease arvamus selle kohta miks tuli ülemineku idee ühtib autoriga, et süsteem vananeb, kogu maailm vananeb ja teatud hetkel tehnoloogia muutub ja seepärast tuli Gdoc sisse. Gdoc omakorda on Andrease sõnul oleks kasutusel vähemalt 10 aastat, kuna see on praegu väga hästi kohandatud kassaegsetele eesmärkidele ning täieliku elektroonilise konossementidele üleminekuks ka ei oleks takistus ning põhjust uue tarkvara rakendada, kuna Gdoc-is on elektroonilise konossementi tegemise võimalus juba olemas.

Nii ulatuslik juurutamine on üsna keeruline protsess ja seetõttu on oluline teada saada, milliseid samme ja protseduure tuleks teha, et uus programm töötajate seas hästi vastu võtaks. Üldiselt peab nende juurutuste tegemisel alati vaatama/arvestama süsteemi kasutama hakkavate töötajate vaatenurka. See tähendab, et peab tagama, et koolitus ja koolituskeskkond näitas ja toetas alati seda, et töötajad näeksid uues programmis suuremat kasu. Töötajad peavad koolituse läbiviimisel saama positiivse kogemuse, sest kui neil on seda koolitust tehes positiivsed kogemused, siis on rohkem inimesi, kes on valmis uuele programmile üle minema. Inimesed tunnevad end alati

turvalisemalt, kui nad kasutavad seda, mis neil juba on ja see toimib. Kõik arvavad, et Docsys on suurepärane või vähemalt teavad, et see töötab, ja muretsevad, kui tuleb kasutada uut süsteemi. See sõltub tõesti sellest, kes koolitusi teeb ja muidugi ka koolituse läbiviimise protseduuridest, kuidas koolitus läbi viiakse. Väljaõpe protsess on see, mida tuleb hoolikalt läbi mõelda. Andreas

mainib, et peab eriti kohanema psühholoogilise aspektidega, mis tähendab, et on vaja, et inimesed näeksid süsteemi kui võimalust, mitte kui takistust ja väljakutset tulevikus.

Uuringu andmete põhjal on teada, et Docsys loodi Hamburgis. Intervjueeritav ei oska kindlalt öelda, kes programmi välja töötas. Tema arust võib-olla võeti Gdoc loomise aluseks mõni muu programm ja kaasati IT-spetsialiste mitte ainult oma ettevõttest. Õigused Gdoc tarkvarale kuuluvad Hamburg Süd/Maerski-le.

Küsimusele millised olid peamised eesmärgid Gdoc-i juurutamisega intervjueeritav vastas, et see on andmebaasi läbipaistvus, mis tähendab, et pole seda andmebaasi asukohta / jaama asukohta, kui üks töötab ühes andmebaasis või jaamas ja teine kasutab teist andmebaasi. Põhimõtteliselt kasutavad kõik sama platvormi, seetõttu nimetatakse seda läbipaistvuseks. Nii et üldse pole jaamade vahel andmevahetust. See on üks põhielemente, et kõik töötavad samas andmebaasis ja kõik kasutavad sama andmebaasi. Loomulikult oli põhieesmärgiks ka tänapäevase tehnoloogiaga võrreldes kaasaegsema süsteemi loomine. See on asi, mis ka loomulikult mängib.

Andmebaasi läbipaistvus tähendab, et programm pole andmebaasi/jaamade asukohtadega seotud, kui üks töötajatest töötab ühe andmebaasi või jaamadega ja teine kasutab teist. Nüüd hakkavad kasutama põhimõtteliselt kõik sama platvormi, seega nimetatakse seda läbipaistvuseks. Seega ei ole enam vaja andmete transmissiooni jaamade vahel. Loomulikult oli põhieesmärgiks ka kaasaegsete tehnoloogiatega võrreldes kaasaegsema süsteemi loomine.

Nagu intervjuust selgus, on üleminek kestnud juba veidi üle aasta ning täielik üleminek peaks kestma kuni kaks aastat. Selline protsess võtab aega, sest erinevate jaamade olemasolu tekitab raskusi kõige üheks süsteemiks ühendamisel. Kõik jaamad erinevad ka üksteisest ja neid kõike Gdoc-i ülekandmisel tuleb arvesse võtta. Ainus oluline muudatus mis tuleb on Gdoc import, praegu on kasutusel ainult Gdoc eksport, nii Gdoc-i import tulekuga tähendab kogu dokumentatsiooni protsessi ülemineku lõpetamist.

Autor mõtles, kas programm ei oleks ülekoormatud ja aeglustub pärast seda, kui kõik jaamad võtavad Gdoc kasutusele. Andreas arvab seda kui kõik alustavad kasutada ainult Gdoc-i süsteemis tehakse tõenäoliselt rohkem täiustusi, et vältida võimalikke ülekoormusi. Gdoc eeldas, et saab hakkama kõigega, kasutusel on ka Globe, mis kasutavad juba kõikides kontorites töötajad ja probleemi pole.

Nii võrdluse kui ka küsitluse tulemuste kohaselt raskendab tööd ja võtab ka aega andmete edastamise vajadus teistesse jaamadesse. Hetkel on Andrease sõnul juba väljatöötamisel ja on peagi kasutusele võtmas Gdoc import. Pärast seda kaob vajadus andmeedastuse järele, kõik töötajad saavad ligipääsu samale konossementile kõikjalt maailmast. Loomulikult, Docsys arhiveeritakse ja veel vähemalt viis aastat ning jääb võimalus vaadata varasemate konossementide andmeid.

Gdoc tugevustest toob Andreas välja olulisima erinevate jaamade puudumise ja kõikide töötajate ühesuguse kättesaadavuse ühes andmebaasis. Süsteemil on loogilisem mõtteviis, samas kui Docsys mõtleb siis, kui kasutaja on välja täitnud. Gdoc-il on loogilisem mõtteviis, loogilisem kodeerimine. Samuti kõik näevad samu andmeid ning töötavad ainult ühe konossementi versiooniga, kuna Docsys-il on pärast iga muudatust erinevad versioonid. Muidugi süsteemil on ka nõrkuse. Et Gdoc on süsteem, mis teeb enamiku asjadest automaatselt aga nõrkuseks on see, et kui Gdoc näitab vea, mis tegelikult ei tohiks olla viga, seda on raske parandada. Docsys-is oli suurem paindlikkus, mis tähendab, et töötajad said sundida süsteemi palju rohkem asju vastu võtma kuid Gdoc-is ei saa seda teha.

Lõpetuseks, viimane küsimus oli Gdoc-i kaasa toonud olulisemate muudatuste kohta. Andrease arust loomulikult on jaamade kaotamine ning tarkvara kaasaegne välimus. Süsteem nüüd on brauseripõhine ning saab kasutada hiirt ja brauseri funktsiooni kuid Docsys oli seotud ainult klaviatuuriga ning peale seda ei saa midagi kasutada. Gdoc võimaldab töötajatel korraga otsida ning töödelda mitu konossementi. See on üks häid omadusi, mis on funktsionaalsusele kasulik.

### **Intervjuu lühikokkuvõte**

Andreas valiti intervjuuks, kuna ta on peamine inimene, kes ühendab kokku Unilog, agentide kontorid ja Hamburg Süd. Kõik programmiga seotud tehnilised küsimused käivad läbi tema, kuna ta on emattevõtte töötaja ning Unilog ja Safe Shipping on nende tütarettevõtted. Tema kaudu toimub peamine suhtlus oluliste muudatuste kohta. Samuti oli Andreas see, kes vastutas Unilog-is uue programmi elluviimise ja töötajate koolitamise eest ning ise pidas töötajate väljaõpe.

Intervjuu peamiselt puudutas uue programmi ülemineku otsuse, väljaõpe, funktsionaalsuse ja kasutusmugavusega seotud teemasid. Järgmisena on toodud põhipunktid intervjuust:

**Ülemineku otsus** – Docsys on vana programm, mis on olnud kasutusel juba üle 20 aastat. Seepärast otsus üle minna uuele programmile oli juba üsna vajalik. Samuti tehnoloogiat muutuvad

ning Docsys ei suuda muudatustega sammu pidada. Kaasaegne programm võimaldab kohandada klientide ja töötajate vajadusi tänapäevaste nõuetega.

**Koolituste läbiviimine ning väljaõpe** – Väljaõpe protsess on see, mida tuleb hoolikalt läbi mõelda. Intervjueeritav märkis, et peab eriti kohanema psühholoogilise aspektidega, mis tähendab, et on vaja, et inimesed näeksid süsteemi kui võimalust, mitte kui takistust ja väljakutset tulevikus. Unilogis viidi läbi kolmepäevane koolitus, kus kasutati nii esitlust kui ka praktilisi ülesandeid, mille sisuks oli ülevaade teostatavast tarkvarast. See kõik võimaldas töötajatelt lihtsam alustada tarkvaraga töötamist

**Jaamade kaotamine** – Erinevalt Docsys-ist pole pärast Gdoc importi loomist vaja andmeid teistesse jaamadesse üle kanda. Kõigil on juurdepääs samale andmebaasile ja originaal konossementidele. Sellest järeldub, et töötajad ei pea enam iga muudatuse kohta andmeid teistesse jaamadesse edastama ja faile saatma, see kõik on korraga kõigile kättesaadav ühes aknas.

## 2.4 Töötajate rahulolu küsitlus

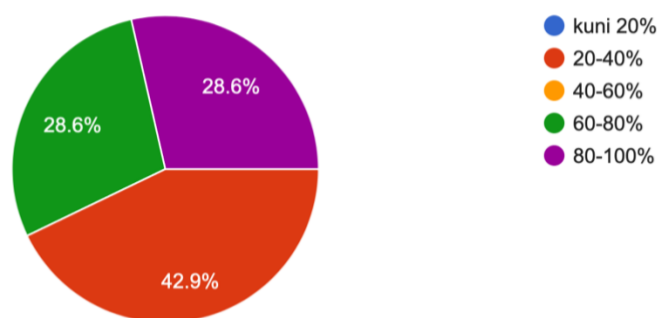
Käesolevas lõputöös püstitatud eesmärkide lahendamiseks kasutatakse kvantitatiivseid uurimismeetodeid, millest üks neist on küsitluse läbiviimine. Antud töö üheks eesmärgiks on uurida töötajate rahulolu uue programmi kasutuselevõtuga. Et paremini uurida uue programmi rakendamise protsessi, aga ka töötajate rahulolu, pidas autor vajalikuks läbi viia uuring Unilog SSC ettevõttes. Antud küsitluse eesmärk on uurida uue programmi õppimise protsessi, uue programmi mõju igapäevastele ülesannetele ning ka töötajate rahulolu programmiga.

Küsitlus oli vormistatud keskkonnas *Google Forms* (Lisa 1), mille abil koguti töötajate statistilisi vastuseid. Esitatud küsimused olid hinnanguskaalaga, valikvastusega ning ka lahtised küsimused. Küsitlus oli jagatud kaheks osaks. Esimeses osas esitati üldisi küsimusi tarkvara kohta ning teises osas pöörati erilist tähelepanu motivatsioonile ja rahulolule uue tarkvaraga töötamisel. Esimeses osas oli 9 küsimusi ning teises osas 5 küsimusi.

Kogu uurimises võttis osa ekspordi meeskonna töötajad kuna see meeskond on ainuke kes kasutab Gdoc-i igapäevasel tööol kogu ettevõtte. Esimest küsimust kasutades selgus, et kõik vastajad töötavad ekspordimeeskonnas ja neid kokku on 7 inimest. Positiivne oli see, et kõik meeskonna töötajad vastasid küsimustikule. Sellegi poolest on peamine eesmärk täidetud ning kõik töötajad tagasiside andnud. Küsimustik oli anonüümne.

Järgmisena oli lahtine küsimus kus autor palus loetleda töötajate igapäevase peamised ülesanded. Iga töötaja andis oma vastust. Iga töötaja märkis, et tema igapäevaste tööülesannete hulka kuulub konossementi koostamine ning parandamine vastastavalt kliendi soovidele. Järgmisena kõik mainisid Uniteam arvete tegemine, kuna see on kindlasti seotud konossementi loomisega. Konossementi tegemisel tuleb alati teha duplikaatfail ja igas failis arvet klientidele täita. Samuti olid vastused, et on vaja palju suhelda klientidega ja *booking office*-ga ning erinevaid probleeme lahendada. Iga töötaja igapäevase tegevuse hulka kulub ka laadimislistide ning fiider listide kontrollimine ja andmete transmissioon vastavalt tähtjaja. Kuna tiimi kaks töötajat on samuti tiimijuhid, siis küsitluse käigus autor sai vastuseid, et igapäevase ülesannete hulka kuulub ka tiimi juhtimine, töötajate probleemide lahendamine, statistika koostamine ning uute töötajate koolitamine. Vastuseid analüüsid tuleb välja, et iga töötaja, ühel või teisel määral, kasutab Gdoc-i oma igapäevatoos.

Küsimuses kui palju iga töötaja töötab Gdoc-is protsentides ühes tööpäevas saanud kolm erinevad vastust. Nagu jooniselt 18 on näha, kolm küsitletud inimestest kasutavad Gdoc-i 20% kuni 40% tööpäevas. Kuid arvestada sellega, et küsitlusele vastasid ka tiimijuhid, kelle otsese ülesannete hulka ei kuulu konossementide tegemine, siis võib eeldada, et nad valisid selle variandi ka. Järgmise protsentide intervall mille valisid küsitluse osalejad on 60% kuni 80%, seda valisid 2 osalejat. Sama palju inimesi valis vastuse vahemikuga 80% kuni 100%. Võib järeldada, et enamus kasutab endiselt oma igapäevatoos põhiprogrammina Gdoc-i rohkem kui 50% oma tööajast päevas.

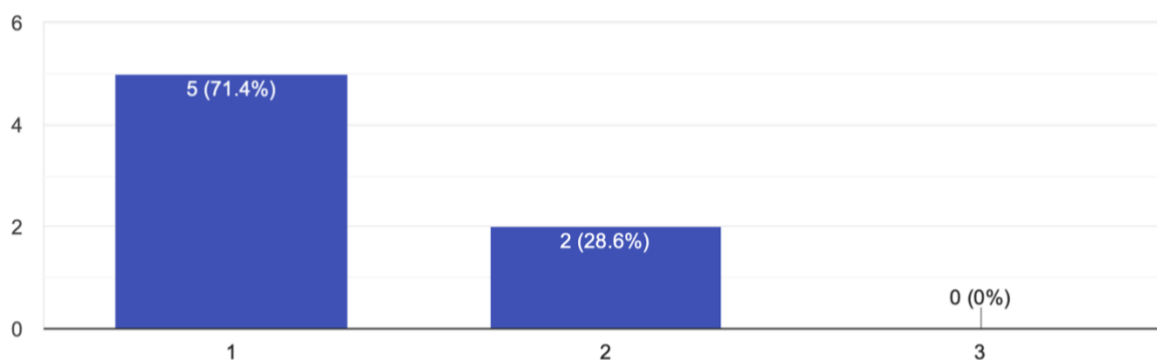


Joonis 18 Tööülesannete jaotus päevas (Allikas: autori koostatud)

Enne Gdoc-i töötamisega alustamist töötajad läbisid väljaõppe koolitust. Koolitusel kasutati programmi funktsioone selgitavat ettekannet ning spetsiaalse testversiooni abil harjutasid töötajad konossementi koostamist. Selle põhjal autor esitas küsimus väljaõppe kohta. Selleks kasutati skaala

ühel kolmen, kus 1 tähendas, et väljaõpe oli kerge ning 3, et väljaõpe oli raske (Joonis 19). Viis töötajat vastasid, et nende jaoks väljaõpe oli kerge, ning kahe töötajate jaoks väljaõpe uue programmi õppimisel tekitas mõningaid raskusi aga pole täielikult raske.

Nende andmete põhjal võib järeldada, et koolitus oli väga hästi ja selgelt läbi mõeldud. Programmi funktsioonide ja võimalustega tutvumiseks oli piisavalt materjale ning pärast koolitust oli töötajatel piisavalt teadmisi, et asuda iseseisvalt oma tööülesandeid täitma Gdoc-is.

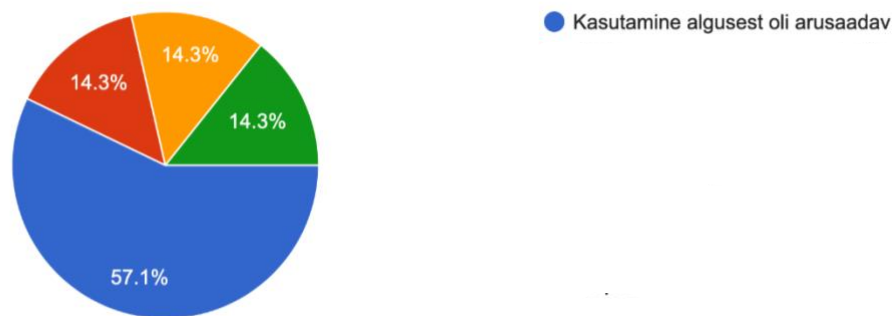


Joonis 19 Väljaõpe raskusaste (Allikas: autori koostatud)

Küsimusele väljaõpe kohta järgnes teine küsimus raskuste kohta esmakordsel kasutamisel. Nagu on näha jooniselt 20, enamus töötajatelt vastasid, et nende jaoks kasutamine oli algusest arusaadav ja nendel polnud raskusi. Kolm jäänud töötajat jätsid oma vastused. Üks nendest vastas, et protsessid ei olnud täielikult läbi mõeldud ja väga palju asju tema jaoks oli ebaselge. Teine töötaja märkis, et talle jaoks olid ebaselge kuidas teha transmissioon Gdoc-ist Docsys-isse. Viimane töötaja märkis ka transmissiooniga seotud probleemid, aga tema jaoks olid ebaselged konossemendi parandamisega seotud tegevusi. Temal tekkis küsimused kas oli vaja parandusi teha kahes programmis või mitte ning millal on vaja paranduste faili sihtkohta saata.

Vastuseid analüüvides, tuleb välja et ei olnud palju raskusi tarkvara kasutamisel. Raskusi mida märkasid kolm töötajat on seotud andmete transmissiooniga, kuid vajadus andmete laadimisel vana tarkvarasse peab varsti kaduma.

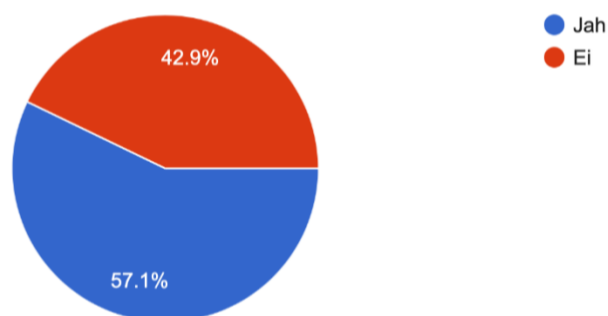




Joonis 20 Raskused Gdoc tarkvara kasutamisel (Allikas: autori koostatud)

Gdoc programmi tulekuga ei muutunud mitte ainult programm ise ja konossementi täitmine, vaid muutunud on ka konossementi välimus. Näiteks pärast tarkvara juurutamist lisati punkt sihtkohasadama oleva agendi kohta, muutus ka osade lahtrite asukoht ja lisandusid uued nõuded. See tekitas klientidel arusaamatusi ja soovetähtsust see või teine väli eemaldada. Samuti Gdoc-i tulekuga kadus võimalus tasude muuta või kustutada ja eksporditiim sai kaebusi selle kohta ka. Joonisel 21 on näha, et 57,1% ehk neli töötajat vastasid, et nendel olid arusaamatusi *booking office-ga* ning 42,9% ehk 3 inimest vastasid, et nendel see kogemus puudub.

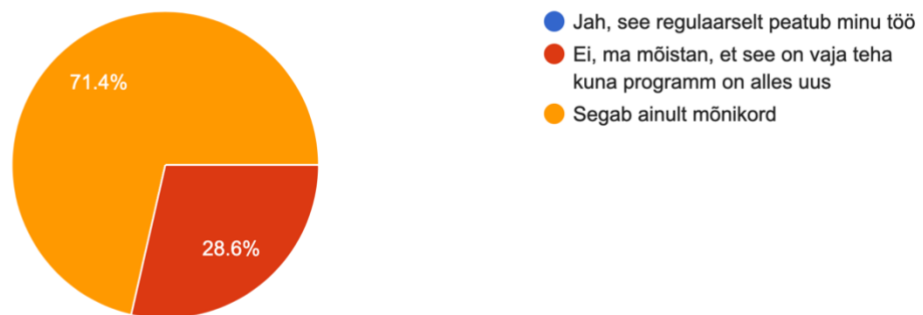
Võib järeldada seda, et peale muudatust nägid kõik midagi uut ja mitte seda, millega harjunud, seetõttu tekkis arusaamatus, kuid ajapikku need muutused juurdusid ja probleeme enam ei olnud. Loomulikult on näiteks tasude muutmise võimalus endiselt vajalik ja võib-olla võtavad arendajad selle teadmiseks ja võimaldavad tulevikus neid muudatusi teha.



Joonis 21 Arusaamatuste esinemine (Allikas: autori koostatud)

Kuna programm on veel väga uus, tehakse selles palju muudatusi ja täiendusi ning mõnikord esineb tehnilisi tõrkeid või probleeme. See toob kaasa küsimuse, kas need tehnilised probleemid ja uuendused mõjutavad töötajate tööd. Enamus töötajad valisid variante, et segab ainult mõnikord.

Kuigi uuendusi tehakse üsna sageli, suhtuvad töötajad nendesse tõrgetesse rahulikult ning see ei mõjuta oluliselt nende tööülesannete täitmist. Iga programm vajab regulaarset hooldust ja uuendusi, kuid edaspidi on tõenäoliselt vähem ettenägematuid tehnilisi rikkeid. Joonisel 22 on toodud töötajate vastuseid tehnilise probleemide esinemise kohta ja nende suhtumine selliste probleemidele.

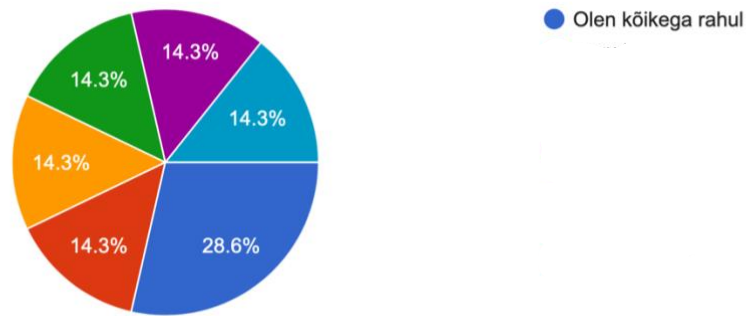


Joonis 22 Tehniliste probleemide mõju (Allikas: autori koostatud)

Vana programmi iseärasuste, ainult klaviatuuri kasutamise ja käsitsi lisaväljade kohustusliku täitmise tõttu võttis Docsys-i konossementi koostamise aega. Seetõttu tekkis autoril küsimus, kas uus programm aitab vähendada konossementi menetlemise aega või mitte. Töötajatel pakuti valida kolmest variandist: kas võtab vähema aega, võtab sama palju aega ning võtab rohkem aega. Selles küsimuses nõustus kõigi töötajate arvamus ja nad märkasid, et konossementi menetlemine võtab nüüd vähem aega. See on positiivne tulemus, kuna ühe konossementi täitmise aega vähenemisega jääb töötajal rohkem aega teiste instruktsioonide töötlemiseks päevas ja konossementi kvaliteet sellest ei kannata.

Selles osas viimasena küsis autor millistest funktsioonist või toimingutest töötajad puudust tunnevad. Joonis 23 näitab, et 28,6% vastajates ehk 2 inimest vastaksid, et nad on kõikidega rahul. Teised töötajad andis sellele küsimusele oma vastust. Viis töötajat mainisid oma vastuses, et nad tunnevad puudust uues programmis konossementi kopeerimise võimalust. See oleks väga kasulik funktsioon, sest mõnikord tuleb käsitsi koostada üle 20 ühesuguse konossementi, kus ainsaks erinevuseks on konteineri number ja plomm. Konossementi kopeerimise võimalus vähendaks oluliselt ulatuslike instruktsioonide töötlemise aega. Kahes neist viiest vastusest mainisid töötajad ka seda, et neil puudub võimalus Gdoc-is tasusid muuta, nagu nad varem Docsys-is tegid.

Peaasi, et töötajad annaksid tagasisidet ja võimalik, et arvestatakse nende soovidega ja tulevad mingeid uuendusi.



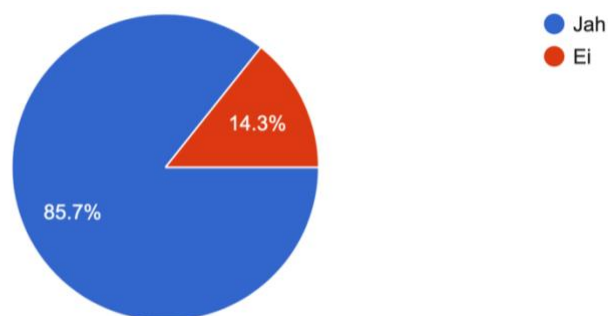
Joonis 23 Funktsioonide puuduvus (Allikas: autori koostatud)

Selle uuringu teine osa loodi selleks, et välja selgitada töötajate rahulolu ja motivatsioon pärast uue programmi juurutamist.

Esimene küsimus oli programmi välimuse kohta. Kõik töötajad vastasid, et nad on rahul Gdoc-i välimusega. Tõenäoliselt on see tingitud asjaolust, et see programm on rohkem seotud kaasaegse maailmaga, sest docsys tundub nii väliselt kui ka võimaluste poolest ammu aegunud.

Järgmisena oli küsimus motivatsiooni kohta. Autor leiab, et muudatused ettevõtte paremaks muutmiseks peaksid suurendama ka töötajate motivatsiooni oma ülesannete täitmiseks. Joonisel 24, enamik töötajaid nõustub autori arvamusega ja ainult üks vastas, et sellised täiustused ei mõjuta motivatsiooni kuidagi. Organisatsiooni töötajate vahelise koordineerimise ja suhtluse parandamine, tööülesannete õige jaotamine, selge süsteem, vastastikuse abi ja toetuse vaimu loomine, juhtide ja alluvate vaheliste suhete parandamine - kõik see aitab kaasa efektiivsuse, tootlikkuse ja motivatsiooni suurenemisele.

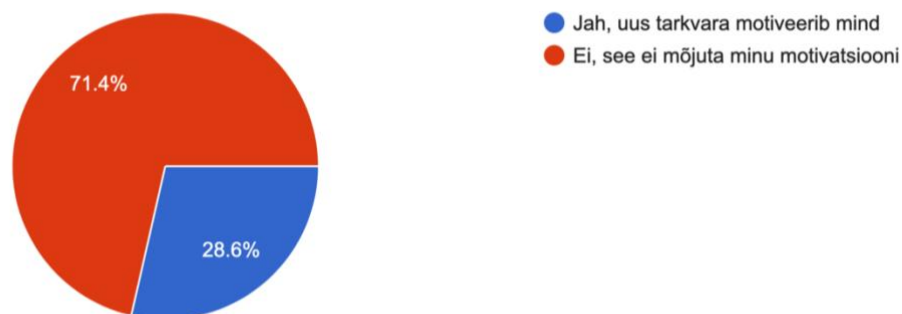
Autor on veendunud, et rakendatav programmil võiks olla kompleksne positiivne mõju ettevõtte sisesuhetele ning ettevõtte konkurentsivõime üldisele tõusule.



Joonis 24 Tarkvarade täiustamisega seotud motivatsioon (Allikas: autori koostatud)

Eelmises küsimuses nõustus enamus, et programmide täiustamine ja rakendamine on kasulik ja suurendab motivatsiooni. Kahjuks nagu on näha joonisel 25, arvavad vaid kaks vastanutest uue programmi tulekuga, et nende motivatsioon on tõusnud. Enamikul ja neid on viis inimest, pole motivatsioon Gdoc tulekuga tõusnud.

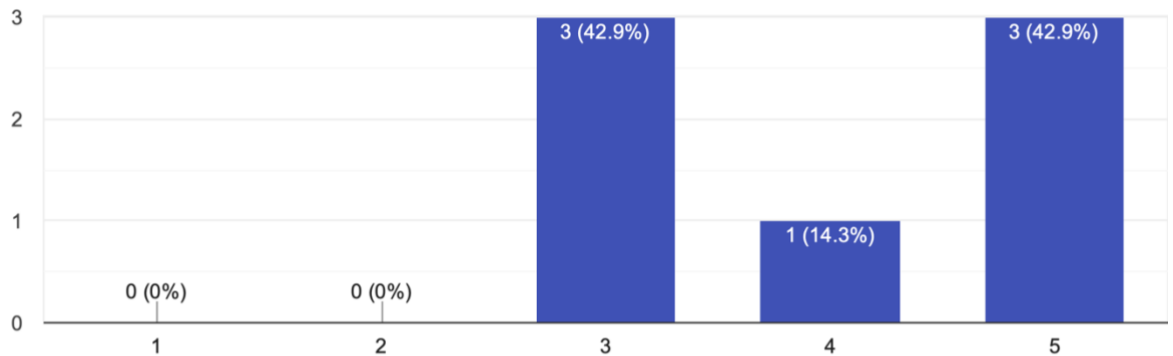
Võib-olla on see tingitud asjaolust, et ettevõtte ei kasuta programmi veel täielikult ja on ebameeldivaid hetki, mis ei võimalda programmi eeliseid täielikult realiseerida.



Joonis 25 Töötajate motivatsioon Gdoc tarkvara tulekuga (Allikas: autori koostatud)

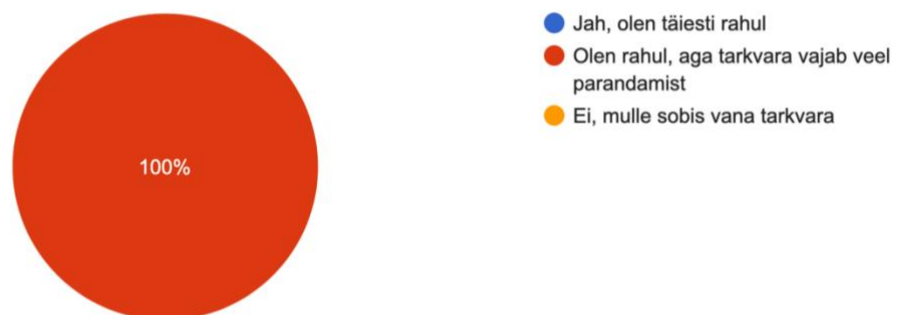
Eelviimane küsimuse eesmärk oli uurida töötajate arvamus kas uue süsteemi juurutamine on õigustatud ja toob kasu. Töötajatele pakuti hinnata ühest viieni juurutamise kasut (Joonis 26). Üks tähendas, et Gdoc ei vastanud ootustele ning viis, et Gdoc toob kasu ettevõtte tervikuna. Kolm inimest valisid skaalal kõrgeima hinnangu ja nad nõustuvad, et uus programm kindlasti toob kasu. Veel kolm inimest valisid keskmise variandi ja hindasid Gdoc-i juurutamise põhjendatust 3-ga ja üks hindas 4-ga.

Nende tulemuste alusel võib järeldada, et kõik töötajad näevad endiselt uue programmi rakendamise positiivseid külgi.



Joonis 26 Gdoc juurutamise põhjendatus (Allikas: autori koostatud)

Viimane küsimus esitati, et teada saada, kas töötajad on rahul sellega, et nad nüüd uut programmi kasutavad mis on paremini kohandatud kaasaegsete standarditele (Joonis 27). Kõik töötajad vastasid, et nad on rahul Gdoc-i kasutamisega aga tarkvara vajab veel parandusi. On väga oluline, et töötajad lõpuks nõustuksid, et nad on rakendatud programmiga rahul. Ka nende soov programmi uuendada ja parandusi teha on õigustatud ning aja jooksul pärast kõiki parandusi on tuleb sellest tarkvarastõesti kasu nii töötajatele kui ka ettevõttele ja klientidele.



Joonis 27 Töötajate rahulolu (Allikas: autori koostatud)

### Küsitluse lühikokkuvõte

Antud uuringu eesmärk oli uurida töötajate suhtumist uude programmi ja nende rahulolu selle programmiga. Tähelepanuväärne on, et antud uuringu käigus märkisid kõik töötajad, et nad on uue programmiga rahul, nende töö kiirus on tõusnud. Samuti jäid töötajad selle programmi välimuse ja funktsioonidega rahul. 85,7% vastanutest märkis, et programmide täiustamine või uute loomine

tõstab töötajate motivatsiooni. Kahjuks selgus selle uuringu käigus, et töötajate motivatsioon uue programmi tulekuga peaaegu ei muutunud, vastanutest oli motivatsiooni tõus vaid kahel inimesel ning nad on rahul sellega, et ettevõtte areneb ning nad töötavad kaasaegsema programmiga, mis vastab paremini nende vajadustele.

Võib-olla on see tingitud sellest, et programm on veel väga uus ja vajab kahtlemata muudatusi ja täiendusi, samuti ei lisa motivatsiooni vana programmiga töötamise, kuna see võtab aega. Lähiajal kaob vajadus kasutada Docsys-ist igapäevatoos paralleelselt Gdoc-iga ning kui ettevõttes tehakse siseuuringuid, muutub töötajate arvamus. Töötajad märkisid ka mitmeid tegureid ja funktsioone, millest nad tunnevad puudust.

Tõenäoliselt saavad Hamburg Süd küsitluse läbiviimisel Gdoc-i kasutavad töötajad jätta tagasisidet ja kui konkreetse funktsiooni lisamise taotlus on tehnilisest ja juriidilisest seisukohast teostatav, siis lisatakse need programmi täiustamise käigus.

Üldjoontes näitas see uuring, et töötajad on positiivselt meelestatud, nad on rakendatud programmiga rahul, kuid loodavad ka, et edaspidi programmi täiustatakse ja uuendatakse, et muuta selle kasutamine veelgi meeldivamaks ja produktiivsemaks. Lõpuks kõik töötajad vastasid, et nad on rahul Gdoc-i kasutamisega aga tarkvara vajab veel parandusi. Antud uuringu jaoks on väga oluline, et töötajad lõpuks nõustuksid, et nad on rakendatud programmiga rahul. Ka nende soov programmi uuendada ja parandusi teha on õigustatud ning aja jooksul pärast kõiki parandusi tuleb sellest tarkvarastõesti kasu nii töötajatele kui ka ettevõttele ja klientidele.

### 3 Järeldused ja ettepanekud

Tänapäeval logistikasektoris kasutatakse palju erinevaid programme. Osa nende programmide juurutamisel on kahtlemata digitaliseerimise areng. Üks neist muudatustest digitaliseerimisel mida uuriti antud töös on see, et suurvedajate merekonossement väljastatakse elektrooniliselt. See on väga suur samm digitaliseerimisel, kuna merenduses on nii palju inimesi, kes peavad kinni traditsioonilistest väärtustest. Kuid turu ja Interneti arenguga kaasaegses maailmas on paberkonossementide kasutamine olematuks muutumas ning rohkem ja rohkem vedajad integreerivad oma ettevõttes erinevaid tarkvarad.

Käesoleva uuringu eesmärk oli hinnata uue programmi rakendamist Unilog ettevõttes ning töötajate rahulolu nende muudatustega. Selleks valis autor uurimistöö läbiviimine võrdluse, intervjuu ja küsitluse kaudu. Nende uuringute läbiviimisel sai autor järgmised andmed. Esiteks oli üleminek uuele programmile vajalik meede, kuna vana programmi on kasutatud juba aastaid. Kuna meretransport areneb kiiresti, tuleb programmi, millega inimesed töötavad, kohandada tänapäevaste vajadustega. Need vajadused on kvaliteet, kiirus ja mugavus. Antud uuringu käigus võib järeldada, et Gdoc täiesti vastab kõigile ülaltoodud nõuetele. Küsitluse käigus märkisid kõik töötajad, et konossementi koostamise kiirus on märgatavalt langenud, mis omakorda tähendab, et töötajal on võimalus täita rohkem tööülesandeid ning ühtlasi jääb aega rohkem konossemente koostada. Seega jääb rahule rohkem kliente, kes saavad konossementi palju kiiremini kätte. Samuti on konossementi muudatused nüüd töötaja enda jaoks kiiremini ja lihtsamini tehtud. Töötajad veel märgivad, et nad on programmi uue välimusega rahul, see lihtsustab nii programmi kasutamist kui ka uute töötajate koolitamist. Programmi on väga lihtne kasutada ning mõnede eriülesannete täitmiseks on nende sooritamise protseduur võrreldes vana programmiga väga lihtne. Paljudel juhtudel laadib ja muudab andmed ise uus programm automaatselt ning töötajal tuleb ainult kontrollida ja salvestada, ilma käsitsi muutmata. Programmi loojad on need punktid väga hästi läbi mõelnud ja tänu sellele säästab see tõesti palju aega.

Intervjuu käigus märkis intervjuueeritav ka seda, et uuritud programmil on suured väljavaated edasiseks arenguks ning ka palju positiivseid omadusi. Põhiline kvaliteet on loomulik, et kõik töötajad saavad nüüd ühe nii nimetatud andmebaasi alusel ühes programmis ligipääsu konossementi kõige esimesele versioonile. Pole vaja jagada jaamadeks, mis oli varem asjakohane, kuna iga jaam vastas iga piirkonna spetsiifilistele vajadustele ning oli seotud suure ajavahemikuga riikide vahel. Nüüd on protsessid nii palju kui võimalik lihtsustatud ja ühtlustatud. Seega kaob probleem andmete edastamisel erinevatesse jaamadesse, mis toob kahtlemata palju positiivseid

omadusi. Peamine selline kvaliteet on muidugi see, et trahvide arv väheneb. Varem võis inimfaktori tõttu tekkida probleeme andmeedastusega ja sihtriigil puudus võimalus õigeaegselt maksudeklaratsiooni esitada, pärast tähtaega võis andmeedastus kaasa tuua suuri trahve. Selle programmiga lahendatakse see probleem iseenesest, kuna kõigil on juba kohe juurdepääs kõikidele dokumentidele ühes kohas.

### **3.1 Arengukohad**

Vaatamata selle programmi kasutamise väga headele tulemustele ja näitajatele, ei tohiks kindlasti sellega peatuda ning jätkata selle arendamist ja täiustamist. Samuti on uuringu põhjal enamus töötajatest, kuigi üldiselt on selle programmiga rahul, märgivad isegi nemad, et see programm nõuab mõningaid muudatusi. Nagu näiteks, kogu konossementi kopeerimine, kuid tuleb järjest samasuguste andmetega valmistada samasuguseid konossemente ning võimalus maksud muuta. Suure tõenäosusega edaspidi neid soovet kogutakse ja võetakse arvesse, kuid hetkel tunnevad töötajad mõnest funktsioonist ja võimekusest puudust.

Kuna Unilog ei ole selle programmi loomisega otseselt seotud, kuna kõik õigused kuuluvad laevaliinile Hambur Süd koos Maersk-iga ja nemadki on selle loomisega seotud, siis ei saa ettevõtte iseseisvalt muudatusi teha. Selle programmi rakendamine pärast aastatepikkust Docsys kasutamist avaldab aga väga tugevat mõju kogu ettevõttele ning töötajate soovile tasub pöörata tähelepanu, osaleda aktiivselt uute muudatuste aruteludes ja anda tagasisidet.

Saadud andmete põhjal peaks Unilog ettevõtte rohkem tähelepanu pöörama töötajate kommentaaridele, korraldama uuringuid programmi funktsionaalsuse kohta ning koguma statistilisi andmeid. Selleks saab kasutada näiteks Excel faili, kuhu meeskonnajuht koondab kõik töötajate kommentaarid ja ettepanekud. Nii saab juhtkond kohe saada koondfaili, mis näitab nõrkusi ja ideid, mida saab kvaliteedi ja mugavuse edasiseks parandamiseks rakendada.

Samuti peab rohkem tähelepanu pöörama materjalide ja juhendite kohandamisele ekspordimeeskonna vajadustega. Hetkel on enamus manuaale kohaldatakse vana programmi järgi või kirjeldavad Gdoc kasutamist väga abstraktselt. Kahtlemata on seda programmi lihtsam kasutada ja õppida, kuid erinevate situatsioonide jaoks, mis erinevad tavapärasest konossementi täitmisest, tuleks luua täpsed juhendid.



Pärast täielikku üleminekut peab Hamburg Süd koos tarkvara loojatega keskenduma tagasiside saamisele kõigilt uue programmiga seotud töötajatelt, see tähendab kontorid ja meeskonnad kes tegelevad dokumentatsiooniga.

On vaja läbi viia nii täismahus küsitlusi kui ka spetsiaalse rühmadele suunatud eriuuringuid. Spetsiaalseks rühmaks saab määratleda näiteks Unilog ettevõtte, mis katab enamiku Euroopa agentuuride dokumentatsiooni osa nii impordi kui ka ekspordi puhul. Sellised küsitlused aitavad välja selgitada, milliseid lisavõimalusi on vaja konkreetse kontinendi jaoks luua, olenevalt nende vajadustest.

Seejärel peavad programmi loojad analüüsima nii üldküsimustest kui ka spetsiaalsetest erirühmadest saadud andmeid ning tuvastama ühised nõuded ja erinevused, mis on iga piirkonna jaoks iseloomulik, kui neid on. Sellest lähtuvalt võib pärast juba proovida programmi nendele ootuste ja ettepanekute kohandada, kui muidu ei lähe see vastuollu muude nõuete ja seadusega.

## Kokkuvõte

Käesolevas lõputöös on põhitähelepanu pööratud uue tarkvara rakendamisele ettevõttes, mis teostab meredokumentatsiooni tugi. Uuringu aluseks valiti ettevõtte Unilog SSC OÜ. See ettevõtte kuulub USS gruppi, mis pakub dokumentatsiooni tugiteenuseid Hamburg Süd laevaliinile, mis kuulub Maersk ettevõttele.

Antud töö eesmärgiks oli uurida Unilog SSC OÜ tegevust, analüüsida juurutatud tarkvara läbi küsitluse ja intervjuu läbiviimise samuti ka võrrelda vana ja uus tarkvara. Selleks uuringus kasutati kvalitatiivseid ja kvantitatiivseid uurimismeetodeid. Kvalitatiivsed uurimismeetodid hõlmavad kirjanduse ja avaldatud teoste ülevaadet ning andmete kogumist. Ka selles töös kasutatakse kvantitatiivset meetodit, mis seisneb küsitluse läbiviimises ettevõtte töötajate seas.

Esimeses osas kasutati kvalitatiivseid meetodeid mis on vaatlus ning tekstianalüüs. Kvantitatiivse meetodite hulka kuuluvad intervjuu ja küsitluse läbiviimine. Omakorda läbiviidud uuringud aitavad juhtida ettevõtte tähelepanu viimistlemist vajavatele punktidele ning töötajate üldistele soovidele töökvaliteeti parandamiseks. Samuti autori poolt oli püstitatud hüpotees kui põhjendatud on uue programmi juurutamine ja kas see toob positiivset mõju ettevõttele tervikuna.

Käesoleva töö esimeses osas keskendub autor ülevaatele logistikasektori digitaliseerimisest ning uuritavas ettevõttes läbiviidavatest töövoogudest. Samuti antakse ülevaadet ettevõtetest, mis on mingil määral uurimisobjektiga seotud. Konossementi koostamise programm on otseselt seotud digitaliseerimisega, kuna üha rohkem paberkonossemente läheb digitaalseks. Selleks luuakse spetsiaalseid programmid ning hiljem aitavad need programmid otseselt üle minna täielikult elektroonilisele konossementile.

Elektrooniline konossement on kiirem, mobiilsem ja arvestades tänapäevaseid tehnoloogiaid, palju turvalisem kasutuses. Paljud ettevõtteid eelistavad rakendada elektroonilise konossementi süsteemi juba olemasolevass tarkvarasse. Sama olukord on ka Hamburg Süd-is, mis ise rakendab konossementi koostamiseks programmi ning uus tarkvara juba omab võimalust üle minna täiesti elektroonilise konossementile.

Teine osa on meetodiline osa, kus autor teeb uurimistööd püstitatud eesmärkide saavutamiseks ning hüpoteesi kinnitamiseks või ümberlükkamiseks. Selleks teostatakse võrdlusanalüüsi ning intervjuu ja küsitluse läbiviimine.

Võrdlusanalüüsi käigus oma tähelepanekute ja vaatluste põhjal võrdleb autor erinevusi Gdoc ja Docsys põhifunktsioonides ja struktuurides. Analüüsi käigus selgitati välja, et programm erineb põhimõtteliselt varem palju aastaid kasutatud programmist. Uus programm on saanud moodsama välimuse, aga ka sai palju lisavõimalusi konossementi menetlemise lihtsustamiseks. Eelised on ka töötajatel, kuna nüüd on programmi palju mugavam kasutada, erinevate akende asukoht on hästi nähtav ning mõningaid täitmise välju on nii palju kui võimalik lihtsustatud.

Samuti on uuringu oluline osa intervjuu USS AB juhiga, kes vastutab üldises arusaamises uutest süsteemidest, uutest protseduuride käsitlemise viisidest ning jooksvate küsimuste lahendamisest. Intervjueeritavale esitatud küsimuste eesmärk oli rohkem teada saada uuest programmist, selle elluviimise eesmärkide ja uue rakendamise positiivsete omaduste kohta.

Intervjuu käigus saadud teadmiste põhjal võib järeldada, et üleminek uuele programmile oli vältimatu, kuna vana programmi on kasutatud juba üle 20 aastat. Samuti tehnoloogiat muutuvad ning Docsys ei suuda muudatustega sammu pidada. Kaasaegne programm võimaldab kohandada klientide ja töötajate vajadusi tänapäevaste nõuetega. Oluline osa nii autori kui ka intervjueeritava arvates väljaõpe ja töötajate koolitamine on oluline osa uue programmi rakendamisel ettevõttes ning sellele peab pöörata suurt tähelepanu. Arutati ka juurutatud programmi peamisi muudatusi ja eeliseid. Lõpuks tuli järeldusele, et jaamade kaotamine on kõige suurim muutus ning pärast täieliku üleminekut uuele programmile kõikidel töötajatel on ühtne andmebaas ja liigipääs originaal konossementi versioonile.

Töötajate seas läbi viidud küsitluse peamine eesmärk oli hinnata töötajate rahulolu. Tähelepanuväärne on, et antud uuringu käigus märkisid kõik töötajad, et nad on uue programmiga rahul, nende töö kiirus on tõusnud. Samuti jäid töötajad selle programmi välimuse ja funktsioonidega rahul. Kahjuks, selgus selle uuringu käigus, et töötajate motivatsioon uue programmi tulekuga peaaegu ei muutunud, vastanutest oli motivatsiooni tõus vaid kahel inimesel ning nad on rahul sellega, et ettevõtte areneb ning nad töötavad kaasaegsema programmiga, mis vastab paremini nende vajadustele. Üldjoontes näitas see uuring, et töötajad on positiivselt meelestatud, nad on rakendatud programmiga rahul, kuid loodavad ka, et edaspidi programmi täiustatakse ja uuendatakse, et muuta selle kasutamine veelgi meeldivamaks ja produktiivsemaks.

Kuna Unilog ei ole selle programmi loomisega otseselt seotud, kuna kõik õigused kuuluvad laevaliinile Hambur Süd koos Maersk-iga ja nemadki on selle loomisega seotud, siis ei saa ettevõtte iseseisvalt muudatusi teha. Selle programmi rakendamine pärast aastatepikkust Docsys kasutamist

avaldab aga väga tugevat mõju kogu ettevõttele ning töötajate soovile tasub pöörata tähelepanu, osaleda aktiivselt uute muudatuste aruteludes ja anda tagasisidet. Saadud andmete põhjal peaks Unilog ettevõtte rohkem tähelepanu pöörama töötajate kommentaaridele, korraldama uuringuid programmi funktsionaalsuse kohta ning koguma statistilisi andmeid.

Tulemusena uuringu käigus leidis kinnitust see hüpotees, et uue tarkvara juurutamine oli põhjendatud ning see toob kasu ettevõtte tervikuna. Kuid samal ajal ei tohi piirduda saavutatud tulemustega ja tasub jätkata selle programmi arendamist teenuste kvaliteedi parandamiseks. Vaatamata selle programmi kasutamise väga headele tulemustele ja näitajatele, ei tohiks kindlasti sellega peatuda ning jätkata selle arendamist ja täiustamist. Samuti on uuringu põhjal enamus töötajatest, kuigi üldiselt on selle programmiga rahul, märgivad isegi nemad, et see programm nõuab mõningaid muudatusi.

Antud töö autor arvab, et tema uuring sunnib ettevõtet rohkem pöörama tähelepanu töötajate tagasisidele juurutatud tarkvara kohta. Võta aluseks küsitluste korrapärane läbiviimine või täida soovidega ning kommentaaridega spetsiaalne koondfail. Võib-olla paneb selle tööga tutvumine kaasa mõtlema täiustamist vajavate kohtade üle ning proovib need tihedas koostöös partnerettevõtetega ellu äratada.

## Summary

### **Implementation of new software in Unilog SSC OÜ and the accompanying employee motivation and satisfaction**

Jekaterina Tatartšuk

This thesis is written in Estonian language. This paper contains 71 pages, one table and 27 figures. Number of extras is two.

The aim of this work was to study the activities of Unilog SSC OÜ, to analyze the implemented software through a survey and interview, as well as to compare old and new software. The hypothesis of this study is the implementing of the new program is justified and it will have a positive impact on the company as a whole.

The main focus of this thesis is the implementation of new software in a company that provides marine documentation support. The company Unilog SSC OÜ was chosen as the basis for the study. The company is part of the USS group, which provides documentation support services for the Hamburg Süd shipping line, which is owned by Maersk.

Qualitative and quantitative research methods are used in this study. Qualitative methods are observation and text analysis. The observation consists of a description of the software and the tasks of the team. Qualitative research methods also include a review of the literature and published works and data collection. Quantitative methods include conducting an interview and a survey.

This work consists of three main parts. The first part is a theoretical part, which describes digitalization in logistics and also examines the company under study and the procedures that it implements. The second part is the methodological part, where the author conducts research to achieve the set goals and to confirm or refute the hypothesis. The last part of conclusions and suggestions is where the author collects all the data and makes suggestions for further development.

Based on own observations the author compares the differences in the basic functions and structures of Gdoc and Docsys. The analysis revealed that the program is fundamentally different from the program used for many years. The new program has got a more modern look, but also got many additional opportunities to simplify the bill of lading procedure. Employees also have

the advantage that the program is now much easier to use, the location of the various windows is clearly visible, and some of the fields have been simplified as much as possible.

Based on the knowledge gained during the interview, it can be concluded that the transition to the new software was inevitable as the old software has been in use for more than 20 years. The modern software allows you to adapt the needs of customers and employees to today's requirements. An important part is that training is an important part of the implementation of the new software in the company and must be given great attention. The main changes and benefits of the implemented software were also discussed. Finally, the abolition of the stations was the biggest change, and after the full transition to the new software, all employees will have a single database and access to the original version of the bill of lading.

The main purpose of the employee survey was to assess employee satisfaction. During survey, all employees noticed that they were satisfied with the new software, and the speed of their work had increased. Employees were also satisfied with the look and features of this program. Unfortunately, only two of the respondents had an increase in motivation. Employees are satisfied that the company is developing and they are working with a more modern software that better meets their needs. Overall, this survey showed that employees are positive, satisfied with the implemented software, but also hope that Gdoc will be further refined and updated to make it even more enjoyable and productive.

As a result of the study, this hypothesis was confirmed that the introduction of new software was justified and would benefit the company as a whole. At the same time, however, must not limit ourselves to the results achieved, and it is worth continuing to develop this software to improve the quality of services. Despite the very good results and indicators of the use of this software, it should certainly not be stopped and further developed and improved. Also, according to the survey, the majority of employees, although generally satisfied with the program, even note that the program requires some changes.

The author of this work thinks that his research forces the company to pay more attention to employee feedback on the implemented software. Use regular surveys or fill in a special summary file with wishes and comments. Perhaps getting to know this work will make think about areas that need improvement and try to bring them to life in close collaboration with partner companies.

Keywords: bill of lading, digitization, software, satisfaction, outsourcing

## Viidatud allikad

- A. P. Moller - Maersk A/S. (2022). *Исторические вехи Маерск*. Kasutamise kuupäev: märts 2022. a., Allikas: <https://www.maersk.com/about/our-history/explore-our-history>
- A.P. Moller - Maersk A/S. (2021). *2021 annual report*. Allikas: <https://investor.maersk.com/static-files/b4df47ef-3977-412b-8e3c-bc2f02bb4a5f>
- Azamat. (24. veebruar 2019. a.). *Studfiles*. Allikas: <https://studfile.net/preview/7603312/>
- Brokert. (2022). *Таможенный брокер*. Kasutamise kuupäev: aprill 2022. a., Allikas: <http://www.brokert.ru/material/elektronnyi-konosament>
- Chopra, K. (30. september 2021. a.). *The History Of Containerization In The Shipping Industry*. Allikas: Marine insight: <https://www.marineinsight.com/maritime-history/the-history-of-containerization-in-the-shipping-industry/>
- DCSA. (15. veebruar 2022. a.). *Future International Trade (FIT) Alliance*. Allikas: <https://dcsa.org/newsroom/resources/future-international-trade-alliance/>
- DCSA. (detsember 2020. a.). *Standard for the Bill of Lading*. Allikas: <https://dcsa.org/standards/ebill-of-lading/>
- Delmedico, A. (2003). *EDI Bills of Lading: Beyond Negotiability*. Allikas: [https://www.academia.edu/680014/EDI\\_Bills\\_of\\_Lading\\_Beyond\\_Negotiability](https://www.academia.edu/680014/EDI_Bills_of_Lading_Beyond_Negotiability)
- Galin, A. V., & Davydenko, E. A. (16. detsember 2020. a.). *CONTAINERIZATION AS THE NEXT STAGE IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEMS*. Kaliningrad, Venemaa.
- Hambur Süd. (1. november 2021. a.). *150 years by your side - thank you!* Allikas: <https://www.hamburgsud.com/en/red-notes/articles-2021/anniversary-interview-poul.html>
- Laryea, E. T. (2002). *Paperless Trade: Opportunities, Challenges and Solutions*. Allikas: <https://books.google.ee/books?id=NM1u9O59LEAC&pg=PA87&lpg=PA87&dq=trade+card+software+bill+of+lading&source=bl&ots=n31oVC1W0h&sig=ACfU3U21YshcAe5NEe1j6uffmrMVxpJr8g&hl=en&sa=X&ved=2ahUKEwiz7rKWuf32AhXs-SoKHcK0AfsQ6AF6BAgVEAM#v=onepage&q=bolero&f=false>
- Logist FM. (28. oktoober 2017. a.). Allikas: <https://logist.fm/publications/preimushchestva-cifrovoy-epochki-postavok>
- MI News Network. (16. jaanuar 2022. a.). *10 Largest Container Shipping Companies in the World in 2022*. Allikas: <https://www.marineinsight.com/know-more/10-largest-container-shipping-companies-in-the-world/>

- Maxcube24. (19. mai 2018. a.). *Покупка Hamburg Sud улучшила финансовые показатели Maersk Line*. Allikas: <https://www.maxcube24.com.ua/2018/05/19/pokupka-hamburg-sud-uluchshila-finansovye-pokazateli-maersk-line/>
- Offshore energy. (30. november 2017. a.). *Maersk Line Closes Hamburg Süd Acquisition*. Allikas: <https://www.offshore-energy.biz/maersk-line-closes-hamburg-sud-acquisition/>
- SeaNews. (2020, veebruar 17). *Новый альянс будет продвигать электронный коносамент*. Allikas: <https://seanews.ru/2022/02/17/ru-novyj-aljans-budet-prodvigat-jelektronnyj-konosament/>
- UNCTAD. (1971). *Bill of Lading*. Allikas: [https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl6rev1_en.pdf)
- USS United Shipping Services AB. (2022). Kasutamise kuupäev: märts 2022. a., Allikas: <https://uss.se/about/>
- USS United Shipping Services AB. (2022). Kasutamise kuupäev: märts 2022. a., Allikas: Facts: <https://uss.se/facts/>
- Von Earl of Cruise. (25. jaanuar 2017. a.). *HISTORY - HAMBURG-SÜD and the CAP express liner*. Allikas: <https://earlofcruise.blogspot.com/2017/01/history-hamburg-sud-and-cap-express.html>
- Блог логистики. (3. juuni 2014. a.). *Shipping Lines*. Allikas: <http://www.galaxylogistics.ru/analitika/sudohodnyie-linii-shipping-lines.html>
- Голубчик, А., & Катюха, П. (2017). *Возможность применения электронного коносамента в практике международных нефтетрейдеров*. Allikas: [https://www.gubkin.ru/faculty/meb\\_old/info/Электронный%20коносамент%20в%20нефтетрейдинге.pdf](https://www.gubkin.ru/faculty/meb_old/info/Электронный%20коносамент%20в%20нефтетрейдинге.pdf)
- Департамент транспорта и инфраструктуры. (2020). *Аналитический доклад «О принципах и подходах цифровой логистики в сфере транспортных услуг государств – членов Евразийского экономического союза»*. Allikas: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20главная/АД%20О%20принципах%20и%20подходах%20цифровой%20логистики%20в%20сфере%20транспортных%20услуг%20государств%20–%20членов%20ЕАЭС.pdf>
- Консультант плюс. (2022). *Консоамент и электронная торговля*. Kasutamise kuupäev: märts 2022. a., allikas [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_57195/0b233973b1d349e9654f062c9a280f9eb7b76339/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_57195/0b233973b1d349e9654f062c9a280f9eb7b76339/)



- Кузнецов, А. Л., Кириченко, А. В., Соляков, О. В., & Семенов, А. Д. (2019). *Морские контейнерные перевозки*. Allikas: [https://www.morkniga.ru/read\\_book/00-01025966.pdf](https://www.morkniga.ru/read_book/00-01025966.pdf)
- Малюков, К. (29. september 2016. а.). *Электронные документы в международной морской перевозке грузов*. Allikas: <http://lexandbusiness.ru/view-article.php?id=7950>
- ООО «ЛОГИНОФ». (17. jaanuar 2020. а.). *История создания контейнеров*. Allikas: Loginof: <https://loginof.ru/news-info/istoriya-sozdaniya-konteynerov/>
- ПОЛИТЕХ-ПРЕСС. (2019). *ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ЛОГИСТИКЕ И ИНФРАСТРУКТУРЕ*. Санкт-Петербург.

# Lisa 1 Küsitlus

19/04/2022, 23:14

Gdoc küsitlus

## Gdoc küsitlus

Mina olen Jekaterina Tatartšuk ja ma õpin TalTech Eesti Mereakadeemias Mereveonduse ja sadamatöö korraldamise erialal. Mina kirjutan lõputöö teemal "Uue tarkvara rakendamine ettevõttes Unilog SSC OÜ ning sellega kaasnev töötajate motivatsioon ja rahulolu". Vastates küsimustikule aidate uurida ja koguda statistilisi andmeid lõputöö kirjutamiseks.

Uuringu sisuks on välja selgitada kui põhjendatud on uue programmi juurutamine ja kas töötajad on sellega rahul.

Küsitlus võtab aega 5-10 minutit.

Ette tänades Teie vastuste eest!

---

\*Required

1. Palun valige millises meeskonnas Te töötate. \*

*Mark only one oval.*

Import

Export

2. Loetlege palun millised on Teie igapäevased peamised tööülesanded. \*

---

---

---

---

---

3. Kui palju Teie töö on seotud tööga Gdocis protsentides tööpäevas? \*

*Mark only one oval.*

kuni 20%

20-40%

40-60%

60-80%

80-100%

4. Palun hinnake, kas Gdoc'i õppimine oli Teie jaoks raske / kas väljaõpe oli piisavalt selge. \*

Mark only one oval.

	1	2	3	
Väljaõpe oli kerge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väljaõpe oli raske

5. Mis oli Teie jaoks Gdoc'i esmakordsel kasutamisel kõige raskem? Kirjeldage palun raskusi millega kokku puutusite. Juhul kui kõik oli selge palun valige esimene variant. \*

Mark only one oval.

- Kasutamine algusest oli arusaadav
- Other: \_\_\_\_\_

6. Kas Teil oli booking office'iga arusaamatusi seoses Gdoc'iga, mida Docsys'i kasutamisel polnud (Nt olid kaebused draftide uue välimuse kohta, võimatus/suutmatus tasude muuta jne) \*

Mark only one oval.

- Jah
- Ei
- Other: \_\_\_\_\_

7. Kas tehnilised probleemid või Gdoc'i uuendused aeglustavad Teie tööd palju? \*

Mark only one oval.

- Jah, see regulaarselt peatub minu tööd
- Ei, ma mõistan, et see on vaja teha kuna programm on alles uus
- Segab ainult mõnikord

8. Kas olete märganud, et B/L draftide valmimise aeg on vähenenud võrreldes Docsysiga? \*

Mark only one oval.

- Võtab vähem aega  
 Võtab sama palju aega  
 Võtab rohkem aega

9. Millistest funktsioonidest või toimingutest programmis Teie puudust tunnete / mida soovite Gdocis näha (näiteks Notify automaatne kopeerimine, kui see on sama nagu Consignee; kogu B/Li kopeerimine kui teete mitu samad järjest). Palun kirjutage oma vastust Other lahtris. \*

Mark only one oval.

- Olen kõikega rahul  
 Other: \_\_\_\_\_

Rahulolu ja  
motivatsioon

Selles osas toodud küsimused on mõeldud selleks, et teada saada Gdoci kasutamisega seotud töötajate motivatsioon ja rahulolu.

10. Kas olete programmi liidesega / välimusega rahul? \*

Mark only one oval.

- Jah  
 Ei  
 Other: \_\_\_\_\_

11. Kuidas te arvate, kas tarkvarade täiustamine motiveerib töötajaid oma tööd paremini ja kiiremini tegema? \*

Mark only one oval.

- Jah  
 Ei

12. Kas saite Gdoci tulekuga rohkem motivatsiooni töö tegemiseks? \*

Mark only one oval.

- Jah, uus tarkvara motiveerib mind
- Ei, see ei mõjuta minu motivatsiooni
- Other: \_\_\_\_\_

13. Kuidas hinnate üldiselt Gdoci juurutamise likviidsust / kas Docsysi vahetamine täiesti uue süsteemi vastu on õigustatud ja toob kasu? \*

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Gdoc ei vastanud ootustele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Gdoc toob kasu ettevõtte tervikuna

14. Kas olete rahul, et kasutate nüüd kaasaegsetele standarditele paremini kohandatud programmi? \*

Mark only one oval.

- Jah, olen täiesti rahul
- Olen rahul, aga tarkvara vajab veel parandamist
- Ei, mulle sobis vana tarkvara

---

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

## **Lisa 2 Intervjuu küsimused**

- What is your position in USS AB and under what conditions do you cooperate with the export team. Do you coordinate them in all questions or in some specific fields?
- What year was Docsys created and how long has it been in use?
- Why it was decided to switch from Docsys to Gdoc?
- What steps/procedures should be considered when implementing the program after workers have been accustomed to using the old program Docsys for a long time?( For example, provide workers with materials and tell them about the possibilities and advantages of using the new program)
- Who developed the program, what inspired to create such a program, and who owns the rights to the program?
- What were the main goals of creating this programm?
- How long will it take to fully switch to Gdoc? And why does it take so long to implement it at all stations?
- As far as I know, many companies make their programs as simple as possible in terms of design, as this affects the speed of the program. Gdoc is a program that, after the final transition, will be used in many countries around the world. This raises the question of how much the speed and functionality of Gdoc depends on the fact that it has a rather colorful design and whether this will slow down the programm after a complete transition?
- In your opinion how long do you think Gdoc will be in use? Over time, after all, there will be a need to switch to a fully electronic B/L. Therefore, do you think it will be necessary to adapt the program or it will be easier to create a new one?
- Now there is still the need to transfer data to Docsys stations and regions that do not yet use Gdoc. When the need to use Docsys disappears, will we need to still transfer data to other stations?
- What strengths and weaknesses of Gdoc can you name?
- Do you conduct any Gdoc satisfaction surveys and get feedback?
- Are there any major changes in Gdoc planned?
- What do you think is the most important change associated with the implementation of the new program?

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina, Jekaterina Tatartšuk:

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Uue tarkvara rakendamine ettevõttes Unilog SSC OÜ ning sellega kaasnev töötajate motivatsioon ja rahulolu“, mille juhendaja on Tõnis Hunt:

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

/kuupäev/

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingu tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.