

Marika Kemppinen

SIMULAATTOREIDEN VIENTI EUROOPAN ULKOPUOLELLE
CASE: TEAM SIMRAC FINLAND OY

Logistiikan koulutusohejlma

2008



SIMULAATTOREIDEN VIENTI EUROOPAN ULKOPUOLELLE
CASE: TEAM SIMRAC FINLAND OY

Kemppinen, Marika
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Joulukuu 2008
Ohjaaja: DI Jussi Saarinen
UDK: 656.073
Sivumäärä: 37

Asiasanat: vienti, simulaattorit, pakkaus

Tämän opinnäytetyön aiheena oli tutkia mahdollisuuksia, tapoja ja kustannuksia viedä linja-auto- ja rekkasimulaattoreita Euroopan ulkopuolelle. Lisäksi tavoitteena oli esitellä eri tavat ja kustannukset. Työn tilaaja oli saanut useita tarjouspyyntöjä Euroopan ulkopuolelta, ja seulonnan jälkeen tarkempaan tarkasteluun valittiin Etelä-Afrikka, Botswana, Marokko ja Arabiemiraatit.

Työn teoreettisessa osuudessa käsiteltiin ulkokauppaa ja sen eri osa-alueita, erilaisia kuljetusmuotoja ja pakkausratkaisuja. Lisäksi teoreettisessa osuudessa esiteltiin kyssä olevat maat pintapuolisesti. Teoreettisen osuuden lähdeaineina käytettiin logistiikka-alan ammattilaisten teoksia.

Case-osuudessa vertailtiin eri kuljetusmuotojen toimivuutta Team Simrac Finlandin tarpeet huomioiden. Myös eri pakkaustavat käytiin läpi. Vaihtoehdot hyvine ja huonoine puolineen esiteltiin, mutta päätöksiä ei vielä tehty. Team Simrac Finland tekee päätöksen käytettävistä kuljetus- ja pakkaustavoista sitten, kun kauppa on ajankohdainen.

EXPORTING SIMULATORS TO COUNTRIES OUTSIDE EUROPE
CASE: TEAM SIMRAC FINLAND

Kemppinen, Marika
Satakunta University of Applied Sciences
Technology and Maritime Management Rauma
Degree Programme in Logistics Engineering
December 2008
Commissioned by Team Simrac Finland Oy
Supervisor: Hannu Kosonen
Tutor: Jussi Saarinen, MSc (Eng.), MBA
UDC: 656.073
Number of Pages: 37

Keywords: export, simulator, packing

The purpose of this thesis was to make an export plan for Team Simrac Finland Oy. Team Simrac Finland Oy sought to find means to export bus and truck simulators to countries outside Europe.

In the theoretical part of this thesis exterior trading was studied and briefly introduced. The countries were selected on the basis of their interest in the products of Team Simrac Finland Oy. A short introduction of every country was also made. Different means of transportation were compared and their advantages and disadvantages were brought out. Different ways of packing were also introduced and compared with each other.

As a result of the thesis Team Simrac Finland gets important information on selecting the packing material and means of transportation. The special nature of the product was taken into consideration when selecting these elements.

LYHENTEET

AKE	Ajoneuvohallintokeskus
TOR	Top-of-the-Range
EPA	Economic Partnership Agreement
SKAL	Suomen kuljetus ja logistiikka
ISO	International Standardization Organisation
CCC	The Customs Convention on Containers

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ ABSTRACT LYHENTEET

1	JOHDANTO	7
2	ULKOKAUPPA.....	8
2.1	Epäsuora vienti.....	8
2.2	Suora vienti	9
2.3	Välitön vienti.....	9
2.4	EU:n ja kolmansien maiden väliset sopimukset.....	9
2.4.1	Vapaakauppasopimus.....	10
2.4.2	Assosiaatiosopimus	10
3	KULJETUSMUODOT	11
3.1	Maantiekuljetus	11
3.1.1	TIR-Carnet -järjestelmä	11
3.2	Merikuljetus	12
3.2.1	Meriliikenteen toimintamallit.....	12
3.2.2	Merikuljetuspakkaukset	13
3.3	Ilmakuljetus.....	14
3.4	Rautatiekuljetus.....	14
4	PAKKAAMINEN	15
4.1	Suuryksiköt	16
4.1.1	Kontti	16
4.1.2	Suurlavat ja lauttavaunut.....	17
4.2	Puu- ja vaneripakkaukset	18
5	MAAKOHTAISIA TIETOJA.....	19
5.1	Etelä-Afrikka.....	19
5.2	Botswana	20
5.3	Marokko	20
5.4	Yhdistyneet arabiemiirikunnat.....	21
6	CASE: TEAM SIMRAC FINLAND OY	21

6.1	Yritys.....	21
6.2	Rallisimulaattorit.....	22
6.3	Koulutussimulaattorit.....	23
6.3.1	Linja-autosimulaattorit.....	24
6.3.2	Rekkasimulaattorit	25
6.4	Simulaattoreiden pakkaaminen	26
6.4.1	Puu- tai vaneripakkaus	27
6.4.2	Suuryksikkö	28
6.5	Oheistarvikkeiden pakkaaminen	28
6.6	Kuljetusmuodon valinta	31
6.6.1	Maakuljetus	31
6.6.2	Merikuljetus	31
6.6.3	Lentokuljetus.....	33
7	YHTEENVETO	35
	LÄHTEET.....	36
	LIITTEET	38

1 JOHDANTO

Työn tarkoituksena on selvittää mahdollisuudet ja tavat linja-auto- ja rekkasimulaattoreiden kuljetuksista Euroopan ulkopuolelle. Team Simrac Finland valmistaa linja-auto- ja rekkasimulaattoreita koulutuskäyttöön ja on saanut useita tiedusteluja toimituksista mm. Lähi-Itään. Suuret, painavat, arvokkaat ja herkästi hajoavat hienomekaniikkaa sisältävät simulaattorit ovat haastavia kuljetettavia. Siksi on tehtävä tarkkaa tutkimustyötä, jotta saadaan selville, millä ne kannattaisi kuljettaa ja mitä reittiä tulisi käyttää.

Vientikauppa EU:n ulkopuolelle ja etenkin Lähi-Itään on haastavaa ja monivaiheista. Tässä tapauksessa kyseessä on vientirajoitusten alainen tuote, joka sisältää korkeaa teknologiaa. Työssä siis perehdytään tapoihin, välineisiin ja kustannuksiin tällaisen tuotteen kuljettamisesta kolmansiin maihin.

Yrityksellä on hieman etukäteistietoa simulaattoreiden kuljetuksesta ulkomaille, sillä kaksi linja-autosimulaattoria on aiemmin viety Belgiaan. Tässä työssä kyseessä oleviin maihin vienti on kuitenkin hankalampaa ja haastavampaa, onhan matka huomattavasti pidempi ja olosuhteet vaihtelevammat.

2 ULKOKAUPPA

Ulkokaupasta eli EU:n ulkopuolisesta kaupasta eli kaupasta kolmansien maiden kanssa on olemassa tarkat säädökset ja määräykset, ja siinä sovelletaan yhteistä tullitariffia ja yhteistä kauppapolitiikkaa. Vienti ja tuonti kolmansista maista on rajoitumpaa kuin Euroopan yhteisöjen jäsenmaiden välinen kauppa eli yhteisön alueen sisäkauppa. Rajoitusten tarkoituksena on pyrkimys torjua toimintaympäristöstä mahdollisesti aiheutuvia uhkia ja suojata yritysten etuja. Ulkokauppaa hallitaan vientiin ja tuontiin kohdistuvilla rajoituksilla, alkuperämaakohtaisilla erityismääräyksillä ja tullinimikkeillä. (Karhu 2002, 65.)

Kaikki Suomesta yhteisön ulkopuolelle vietävä tavara tulee vientiselvittää. Myyjän eli viejän tai hänen edustajansa, yleensä huolitsijan, on ilmoitettava vietäväksi tarkoitettujen yhteisötavarat asetettavaksi vientimenettelyyn. Kun yhteisön tullialueelta vietäväksi tarkoitettujen tavarat on asetettu vientimenettelyyn, tulliviranomainen määrittää, mitkä vientisäännökset ja määräykset koskevat kyseistä tavaraa ja miten niitä sovelletaan. Nämä säännökset ja määräykset koskevat yleensä vientitukea, vientitullia tai muuta maksua, tullinpalautusta tai -peruutusta, vientilupaa tai muuta vientirajoitusta. (Tulli 2008.)

2.1 Epäsuora vienti

Epäsuorassa viennissä yritys myy tuotteensa kotimaassa olevan välijäsenen kautta. Välijäsen on yleensä joko vientiagentti, vientiliike tai kauppahuone. Epäsuoraa vientiä käytetään hyvin usein ulkomaankaupassa ja nykyään Suomessa on useita eri huolintaliikkeitä, jotka hoitavat viennin asiakkaidensa puolesta. Epäsuoran viennin etuihin voidaan lukea helppous. Vientiliike tuntee tavat, säännökset ja käytännöt sekä ottaa riskit kantaakseen. (Karhu 2002, 79.)

2.2 Suora vienti

Suorassa viennissä yritys käyttää ulkomaista välijäsentä. Välijäsen on joko jälleenmyyjä tai edustaja. Edustaja tekee kauppaa valmistajan lukuun, kun taas jälleenmyyjä ostaa tuotteet valmistajalta ja myy ne eteenpäin. Suora vienti vaatii suomalaiselta yritykseltä huomattavasti enemmän osaamista ja resursseja kuin epäsuora vienti. Kielitaidon ja vientiosaamisen on oltava parempi, kuten myös tuotannollisen kapasiteetin. Suoraa vientiä käytetään usein kulutus- ja päivittäistavaroiden viennissä jossa pyritään pääsemään helposti ja kattavasti paikallisille markkinoille. Arvokkaiden ja korkeaa teknologiaa olevien tuotteiden vientiin suora vienti soveltuu huonommin kuin epäsuora vienti, koska näissä tarvitaan todellista asiantuntemusta. (Karhu 2002, 88; Selin 2004, 64-65.)

2.3 Välitön vienti

Välittömässä viennissä yritys myy itse tuotteensa suoraan ulkomaiselle loppukäyttäjälle ilman välikäsiä. Tämä vientitapa on käyttökelpoinen esimerkiksi silloin, kun vienti suuntautuu muutamalle suurelle asiakkaalle, mutta tuotteet ovat arvoltaan hyvin suuria. Etenkin korkean teknologian tuotteita valmistavat yritykset markkinoivat tuotteensa suoraan loppukäyttäjälle. Arvokkaita, teknisiä laitteita vietäessä yrityksen on lähes välttämätöntä käyttää omaa, asiantuntevaa myyjää, joka tuntee myymänsä tuotteen hyvin yksityiskohtaisesti. Välitön vienti vaatii suomalaiselta yritykseltä vankkaa perusosaamista ja hyvää kielitaitoa sekä kulttuurituntemusta. (Karhu 2002, 110-111; Selin 2004, 65-66.)

2.4 EU:n ja kolmansien maiden väliset sopimukset

EU on sopinut ETA- ja EFTA- maiden sekä yhteisön ulkopuolisten Euroopan maiden kanssa kaksipuolisesta tullien poistamisesta. ETA-maihin kuuluvat Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Irlanti, Islanti, Iso-Britannia ja Pohjois-Irlanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Kypros, Latvia, Liechtenstein, Liettua, Luxemburg, Malta, Norja, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Slovenia, Suomi, Tanska, Tsekki, Unkari ja Viro. Näistä maista Islanti, Liechtenstein ja Norja eivät ole EU:n jäseniä. Lisäksi eräiden Välimeren ympäristön, Afrikan, Karibian alueen ja Tyynenmeren maiden kanssa on tehty yksipuolisia sopimuksia näistä tuotavien tavaroitten tullittomuudelle. (Karhunen & Hokkanen 2007, 38-40.)

2.4.1 Vapaakauppasopimus

Vapaakauppasopimuksella on sovittu tullien ja määrällisten rajoitusten poistamisesta sopimusosapuolten välillä. Vapaakauppasopimuksen piiriin kuuluvat ETA-maiden lisäksi Sveitsi, Färsaaret, Ceuta ja Melilla, Etelä-Afrikan tasavalta sekä Meksiko. (Karhunen, ym. 2007, 39.)

2.4.2 Assosiaatiosopimus

Euro-Välimeri-assosiaatiosopimukset on solmittu Egyptin arabitasavallan, Israelin valtion, Jordanian hašemiittisen kuningaskunnan, Libanonin tasavallan, Marokon kuningaskunnan, Tunisian tasavallan sekä Algerian demokraattisen kansantasavallan kanssa. Sopimuksissa on sovittu mm. kauppaa, taloudellista toimintaa, ympäristöä ja sosiaalista kehitystä koskevista tavoitteista ja niiden edellytyksistä. Assosiaatiosopimusten perusteella myös asteittain vapautetaan kauppaa välimeren alueella. **Vaikka assosiaatiosopimukset ovatkin luonteeltaan kahdenvälisiä ja kunkin kumppanimaan erikoispiirteet otetaan huomioon, ne ovat rakenteeltaan samanlaisia.** (Europa.eu 2007; Karhunen, ym. 2007, 39.)

3 KULJETUSMUODOT

3.1 Maantiekuljetus

Maantiekuljetus on suosittu ja melko edullinen kuljetusmuoto. Maantiekuljetuksiin kohdistuu useita määräyksiä ja rajoituksia, esimerkiksi monissa Keski-Euroopan maissa raskasta ajoneuvoliikennettä rajoitetaan kansallisilla ajokielloilla, jotka koskevat myös kansainvälisessä liikenteessä olevaa kalustoa. Tietullit ja maksulliset tiet ovat hyvin tavallisia Euroopassa. Tiemaksuilla rahoitetaan pääasiassa tieinfrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa. Tiemaksujen lisäksi monet kaupungit keräävät ruuhkamaksuja keskustan liikenneruuhkien purkamiseksi. (Karhunen, ym. 2007, 140-142.)

3.1.1 TIR-Carnet -järjestelmä

Kansainvälisen maantiekuljetustoiminnan nopeuttamiseksi ja helpottamiseksi sekä ajohenkilöstön työajan lyhentämiseksi on rajan ylittävää liikennettä varten luotu TIR-Carnet-järjestelmä, jonka tarkoituksena on tullimuodollisuuksien helpottaminen. Suomi on liittynyt järjestelmään sopimuksella SopS 41/78 (saatavissa: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21975A1114\(01\):FI:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:21975A1114(01):FI:HTML)). Sopimuksen tuomia etuja viranomaisten kannalta ovat asiakirjavilppien väheneminen ja läpikulkumaiden viranomaisten tarkastustyön määrän väheneminen ja käyttäjän kannalta mm. tullimuodollisuuksien väheneminen, kuljetusaikojen lyheneminen ja kustannusten väheneminen. (Karhunen, ym. 2007, 40.)

TIR-Carnet´ta käytettäessä lähtömaan viranomaiset asettavat ajoneuvon tavaratilaan sinetin, joka poistetaan vasta määränpäässä tulliviranomaisten valvonnassa. Tästä johtuen ajoneuvo pääsee läpikulkumaiden tarkastusasemilta eteenpäin ilman tarkas-

tusmuodollisuuksia. SKAL on sitoutunut tullihallituksen kanssa tehdyn sopimuksen nojalla korvaamaan carnetin väärinkäytöstä aiheutuvat vaateet 50 000 USD asti. Järjestelmän piiriin liittyvältä kuljetusyritykseltä takuuketju vaatii 5 000 USD:n suuruisen vakuuden. Valkovenäjälle, Venäjälle, Kazakstaniin ja Ukrainaan tai niiden kautta tapahtuviin kuljetuksiin vaaditaan 8 000 USD:n vakuus. Riskialttiita tavaroita kuljettavalta yritykseltä vaaditaan lisäksi 50 000 USD:n vakuus. (Karhunen ym. 2007, 40-41.)

TIR-yleissopimuksen mukaan tullivarmuus edellyttää, että tullisinetöitynä tapahtuvaan tavarakuljetukseen voidaan hyväksyä ainoastaan sellaiset kulkuneuvot ja kontit, joiden tavaratilat on rakennettu siten että tullisinetit voidaan kiinnittää yksinkertaisesti ja tehokkaasti, mitään tavaroita ei voida poistaa kulkuneuvon tai kontin sinitöidystä osasta tai lisätä sinne jättämättä näkyviä jälkiä tai rikkomatta tullisinetiä eikä niissä ole salattua tilaa, johon voi kätkeä tavaroita. Kaikki tavarain säilytykseen käytettävissä tila on oltava helposti tarkastettavissa tullissa. (Karhunen ym. 2007, 41.)

3.2 Merikuljetus

Meriliikenne on maailman vanhin ja kansainvälinen liikennemuoto ja se on tärkein kuljetusmuoto mantereiden välisessä tavaraliikenteessä. Meriliikenne on myös kaikista liikennemuodoista vähiten energiaa kuluttavaa ja aiheuttaa vähiten päästöjä. Meriliikenne on myös suhteellisen edullinen kuljetustapa muihin kuljetusmuotoihin verrattuna. Noin 95 % maailmankaupan tonnimäärästä kulkee meriteitse. (Karhunen, Pouri, & Santala, 2004, 214; Karhunen ym. 2007, 56; Mäkinen, Saarialho & Timmerbacka, 1992, 213-216.)

3.2.1 Meriliikenteen toimintamallit

Meriliikenteellä voidaan ajatella olevan kaksi toimintamallia, linjaliikenne ja hakurahtiliikenne. Linjaliikenne on nimensä mukaisesti kiinteiden aikataulujen mukaan tiettyä ennalta määrättyä reittiä ajettavaa säännöllistä, aikataulutettua liikennettä. Linjaliikennettä käytetään erityisesti kuljettaessa suuryksiköitä konttialus- ja ro-ro-liikenteessä. Pitkillä reiteillä sääolosuhteet ja kanavien ruuhkautumiset aiheuttavat aikatauluihin poikkeamia ja epävarmuutta, mutta lyhyillä reiteillä aikataulut ilmoitetaan tunnin tarkkuudella. (Karhunen, ym. 2007, 60.)

Linjaliikennealuksissa kuljetetaan pääasiassa jalostettuja tuotteita mutta suuryksiköiden kehittyminen on johtanut siihen, että mm. konteissa kuljetetaan yhä enemmän myös massatavaroita ja jopa raaka-aineita. (Karhunen, ym. 2007, 61.)

Hakurahti- eli sopimusliikennettä harjoitettaessa tavaroita kuljetetaan satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Hakurahtiliikenteessä yleisimmät rahtausmuodot ovat matkarahtaus ja aikarahtaus. Usein rahti määräytyy kuitenkin vapaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan. Hakurahtiliikenteessä rahdit ovat usein alhaisempia kuin linjaliikenteessä, mutta ne edellyttävät suurta kuljetusvolyymiä. Hakurahti- eli trampimarkkinoilla haetaan laivalle lastia ja lastille laivaa. Markkinat hakurahtiliikenteessä voidaan jakaa karkeasti kuivalasti- ja säiliömarkkinoihin. (Karhunen ym. 2004, 238; Karhunen ym. 2007, 70.)

Aikarahtauksessa rahtaja vuokraa laivan varustamolta määrättyä korvausta vastaan. Rahtauksen pituus voi vaihdella. Yleisimmin rahti ilmoitetaan tiettyinä rahamäärinä/päivä (USD 10 000/d), ja joissakin tapauksissa jonakin rahamääränä aluksen kuollutpainotonnilta kuukaudessa. (Karhunen 2004, 238; Karhunen 2007, 70.)

3.2.2 Merikuljetuspakkaukset

Kuljetusketjuun sisältyvä merikuljetus asettaa pakkaukselle monenlaisia vaatimuksia. Pakkaus on riippuvainen itse tuotteesta, alustyyppistä ja liikennealueesta. Pakkauksen tulee olla iskun- ja usein myös pinoamisen kestävä. Sen on kestävä myös tärinää, heilumista sekä mahdollista kosteutta. Ennen pakkauksen valintaa pitää myös selvit-

tää, millä sitä käsitellään, jotta se soveltuu tarvittaviin lastikäsittelytekniikoihin.

Myös pakkausmerkintöihin ja niiden kestävyys tulee kiinnittää huomiota. (Karhunen 2004, 220.)

3.3 Ilmakuljetus

Ilmakuljetus on nopea, joskin kallis keino saada tavara perille määränpäähän. Lentorahtimarkkinat voidaan jakaa kahteen osaan, pikarahtiyhtiöihin ja perinteisiin lentoyhtiöihin. Perinteiset lentoyhtiöt kuljettavat rahtia sekä matkustaja- että rahtikoneissa tai ovat keskittyneet vain rahtikoneilla suoritettavaan lentorahtiliikenteeseen. Pikarahtiyhtiöt taas toimittavat nopeilla aikatauluilla pienikokoisia kuriiri- ja postilähettyksiä. Pikarahtiyhtiöillä on yleensä myös kevyt tai keskiraskas maantiekalusto jake-lua ja keräilyä varten. (Karhunen 2007, 159.)

Lentokuljetuksissa kuljetettavien rahtikollien mittoja rajoittavat niin lentokoneen kantavuus kuin rahtiruuman ovien mitoituskin. Rahtiruuman tilavuus puolestaan rajoittaa lähetysalan kokoa. Varsinaisten rahtikoneiden lastausovet ovat huomattavasti matkustajakoneiden ovia suuremmat. (Karhunen. 2007, 165.)

Lentorahdin suuryksiköistä käytetään nimitystä Unit Load Device (ULD). Termillä kuvataan lentokontteja, erikoiskontteja ja lentokonekuormalavoja, joista voidaan muodostaa kutistekalvon, kuristekalvon, verkon, suojakankaan tai –kehikon avulla kuljetusyksiköitä. Standardin mukaisia 10', 20', 30' ja 40':n suurkontteja voidaan kuljettaa vain suurissa laajarunkokoneissa. Pienemmissä koneissa käytetään yleensä koneen rungon muotoa myötäileviä kontteja, joita on olemassa useita eri malleja erilaisille koneille ja tavaroille. (Karhunen 2007, 168.)

3.4 Rautatiekuljetus

Rautatieliikenteen katsotaan saaneen alkunsa antiikin aikana, jolloin kivipäälystettyihin teihin koverrettiin uria helpottamaan kärrynpyörien kulkua. Miehet ja hevoset vetivät kärryjä vuosisatojen ajan, kunnes 1700-luvulla käyttöön tullutta höyrykonetta

alettiin hyödyntää tähänkin. Ensimmäinen sähköveturi puolestaan rakennettiin Skotlannissa vuonna 1842. Vielä sähköveturiakin merkittävämpi keksintö oli vuonna 1912 esitelty dieselveturi. Vielä nykyäänkin huomattava osa maailman rautatieliikenteessä tapahtuu dieselveturien vetämillä junilla. (Karhunen 2004, 127.)

Kaikki rautateiden junaliikenne perustuu aikatauluihin. Tutuimpia aikatauluja ovat asemilla jaettavat tai myytävät yleisöaikataulut. Junaliikenteen aikatauluja muokataan tarpeen mukaan kuluttajien matkailu- ja ajankäyttötottumusten mukaan. Myös tavarajunaliikenne on asiakaslähtöistä. Rautatierahdin kansallinen markkinaosuus vaihtelee runsaasti eri maissa. Esimerkiksi venäjällä rautateitse kulkee noin 88 % kaikista maakuljetuksista. Keski-Euroopan maissa vastaava luku on keskimäärin 13 % johtuen lyhyistä välimatkoista ja suuresta väestötiheydestä. Kansainvälisen rautatierahdin ongelmia ovat järjestelmien yhteensopimattomuudesta johtuvat viiveet kuljetuksissa. Kansallisia kuljetuksia suoritettaessa kuljetuksen läpimenoaika on suhteellisen lyhyt, mutta rajoja ylittävässä liikenteessä odotusajat lisääntyvät ja se kasvattaa kokonaisläpäisyäikää. (Karhunen 2004, 127.)

4 PAKKAAMINEN

Jakelureitit vaikuttavat osaltaan tuotteen tarvitsemaan pakkaukseen. Jakeluketju nostaa tuotteen hintaa, mutta ei lisää sen arvoa. Jakelukustannuksiin voidaan vaikuttaa monin tavoin, muun muassa asiantuntevalla pakkaussuunnittelulla. Pakkaukselta vaadittavat kestävyysominaisuudet määräytyvät käsittelykertojen määrän ja jakeluketjun rasittavimman osan mukaan. Rasituksia aiheutuu kuljetusmatkan pituudesta, keliolosuhteista ja lämpötiloista. Myös se vaikuttaa rasitukseen, lähetetäänkö yksittäinen tuote toiselle puolelle maailmaa vai suuri erä tavaraa lähikaupunkiin. Pakkausmateriaalien iskunvaimennuskyky ja lujuusominaisuudet riippuvat ilman kosteudesta ja lämpötilasta. Suomessa suhteellinen kosteus on hyvin alhainen, talvella jopa vain 5 %, kun taas tropiikissa suhteellinen kosteus on hyvin korkea, tavallisesti lähes 100 %. Ympäristön muuttuva lämpötila heikentää yleensä sekä pakkauksen että tuotteen

ominaisuuksia. Kylmälle pinnalle tiivistyvä kosteus voi aiheuttaa sekä kosteusvahinkoja että lujuusominaisuuksien muutoksia. (Järvi-Kääriäinen & Leppänen-Turkula 2002, 24-25, 28.)

4.1 Suuryksiköt

4.1.1 Kontti

Konttiliikenne nykyisessä muodossaan on alkanut USA:ssa 1960-luvun alussa. Vuonna 1965 päätettiin ensimmäisen kerran konttien mittojen ja teknisten ominaisuuksien standardoinnista. Konttien mitoitus on määritetty ISO-standardissa. Viimeksi vuonna 1972 uudistettu CCC-sopimus on laadittu konttien tullikäsitteilyn yksinkertaistamiseksi. CCC-sopimuksen mukaan kontin tulee olla rakennettu ja varustettu siten, että kontissa olevia tavaroita ei voi poistaa tai lisätä ilman, että sen sientöintiin jäisi tästä jälki. Kontin koko tavaratilan tulee olla tullitarkastettavissa eikä siinä saa olla mitään sellaista tilaa johon voisi kätkeä tavaroita. (Karhunen 2004, 217, Karhunen 2007, 180-181.)

Käytössä on useita erilaisia ja erilaisille tuotteille tarkoitettuja kontteja. Konttien rakennusaineena yleisimmin käytettyjä ovat teräs, alumiini ja vaneri. Tavallisimmat kontit ovat 20':n ja 40':n umpinaiset yleiskontit. Suurin mahdollinen standardikokoinen kontti on 40' HC, jonka ulkomitat ovat 12200 mm x 2440 mm x 2696 mm (p x l x k). Sisämitat saattavat hiukan vaihdella valmistajan mukaan. Avokontti on kuin umpinainen kontti, mutta siitä on poistettu katto, ja näin se soveltuu korkeiden lastien kuljettamiseen. Lisäksi on olemassa lämpö- tai kylmäeristettyjä kontteja, joilla kuljetetaan lämpötilasäädelyjä tuotteita sekä alusta, joka on raskaiden tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettu alusta. On olemassa myös Flat-kontteja, jotka sopivat suurten yksikköjen kuljettamiseen. Flat-kontti on kontti ilman seiniä ja kattoa ja näin siihen pystytään lastaamaan ylileveitä- ja korkeita lähetyksiä. Flat-kontteja on saatavana kiinteillä ja kääntyvillä päädyillä. (Finncontainers 2008; Karhunen 2004, 218, 418; Karhunen 2007, 181.)



Kuva 1. Flat-kontti (Kuva: Scandic Container).



Kuva 2. Open Top-kontti (Kuva: Konttivuokraus).

4.1.2 Suurlavat ja lauttavaunut

Suurlavat ja lauttavaunut ovat lastausalustoja, joille tavarat voidaan sijoittaa ja sitoa aluksiin siirtämistä varten. Nämä alustat siirretään vetomestarilla laivaan. Myös trailerit ja perävaunut on mahdollista vetää vetomestarilla laivan ruumaan, jolloin itse rekka-autoa ei välttämättä tarvitse kuljettaa mukana laivassa. Nämä menetelmät ovat käytössä ro-ro-kuljetuksissa. Ro-ro-aluksella tarkoitetaan laivaa, johon kuormaus tapahtuu aluksen sivusta, perästä tai keulasta rullaten, eikä sen lastaamisessa tarvita nosturia. (Karhunen 2004, 218; Wikipedia 2008d.)



kuva 3. Lauttavaunu kahdesta kulmasta (Kuva: Transtec Equipment).

4.2 Puu- ja vaneripakkaukset

Puuta käytetään pakkausmateriaalina sen kestävyys ja lujuuden tähden. Tärkeimmät pakkaus käyttökohteet ovat lavat, häkit ja laatikot. Häkkejä eli harvoja puulaatikoita käytetään vaativien ja raskaiden tuotteiden pakkauksessa etenkin vientitoimittuksissa. Häkki rakennetaan yleensä pakattavan tuotteen mittojen mukaan, ja se tulee suunnitella siten, että tukeva kehikko ympäröi koko tuotteen joka puolelta ja se on koneellisesti siirrettävissä. Suomessa yleisimmät pakkaustarkoituksiin käytettävät puumateriaalit ovat kuusi- ja mäntylauta sekä vaneri. Oikein valittu ja valmistettu puupakkaus antaa erittäin hyvän suojan tuotteella vaativissakin olosuhteissa. Se sallii pinoamisen, suojaa sisältöään iskuilta ja töytäisyltä, estää näpistelyn ja helpottaa

käsittelyä. Arkakin tuote kestää puuhäkkiin pakattuna pitkätkin kuljetusmatkat, jos se suojataan kosteudelta sisäpakkauksen avulla. (Järvi-Kääriäinen 2002, 191-192.)

5 MAAKOHTAISIA TIETOJA

Team Simrac Finland on saanut tiedusteluja linja-auto- ja rekkasimulaattoreista mm. Etelä-Afrikasta, Botswanasta, Marokosta ja Arabiemiirikunnista.

Vienti kaikkiin näihin maihin on säädellympää ja rajoitetumpaa kuin Euroopan maihin. Myös maan tavat ja kulttuuri tulee ottaa huomioon kaupanteossa.

5.1 Etelä-Afrikka

Etelä-Afrikka sijaitsee aivan Afrikan mantereeseen eteläisimmässä kärjessä, Intian valtameren rannalla. Maa toimii porttina Eteläiseen Afrikkaan hyvän logistisensa sijainnin vuoksi. Rantaviiva jatkuu Intian valtamereltä aina Pohjoiselle Atlantin valtamerelle saakka. Etelä-Afrikalla on Afrikan mantereeseen ylivoimaisesti suurin talous, ja sitä voidaan pitää alueen suurvaltana. Maan nuori väestö ja nopea kaupungistuminen ovat lisänneet rikollisuutta Etelä-Afrikassa. Etelä-Afrikan sijainti on logistiselta kannalta hyvä ja siellä on useita satamia, mm. Cape Town, Durban, Port Elizabeth, Richards Bay ja Saldanha Bay. Etelä-Afrikka on solminut EU:n kanssa vapaakauppasopimuksen, jossa sovitaan tullien ja määrällisten rajoitusten poistamisesta sopimusosapuolien väliltä. Etelä-Afrikan markkinat ovat hyvin hintaherkkiä, ostopäätöstä tehtäessä punnitaan tuotteen laatua, hintaa ja huoltopalvelua sekä taustalla olevan yrityksen luotettavuutta. Etelä-afrikkalaisten tapa käydä kauppaa on saanut paljon vaikutteita Britanniasta ja viime aikoina myös USA:sta. Tapaamisissa etenkin vanhempien liikemiesten kanssa kannattaa käyttäytyä muodollisesti. Pukeutumisen tulee olla liiketapaamisissa muodollista ja täsmällisyyttä arvostetaan. Etelä-Afrikan tärkeimmät liikekielet ovat englanti ja afrikaans. Englanninkieliset ovat keskimäärin

avoimempia liikeneuvotteluissa kuin afrikaansit. (Karhunen & Hokkanen 2007, 38-39; Wikipedia 2008; Wilén 2008, 6-7, 14.)

5.2 Botswana

Botswana sijaitsee Afrikan sisäosissa, Etelä-Afrikan naapurissa. Yleinen turvallisuustilanne Botswanassa on melko hyvä, vaikkakin rikollisuus on lisääntymään päin. Maan talous on melko hyvässä kunnossa, ja se on ylläpitänyt yhden maailman suurimmat kasvuluvut itsenäistymisensä jälkeen. Transparency Internationalin mukaan Botswana on Afrikan maista vähiten korruptoitunut. Kehityksen haasteina ovat vaikea hiv-tilanne ja korkea työttömyys. Virallisesti työttömyyden arvioidaan olevan 17,3 prosenttia. Botswana kuuluu EPA-sopimusmaihin. EPA-sopimus liitteenä. Botswanaan ei ole yhteyttä meriteitse koska se sijaitsee sisämaassa. Tieliikenne on vasemmanpuoleista. Suuri osa tiestöstä kaupunkien ulkopuolella on päällystämätöntä ja vaatii nelivetoajoneuvoa. (CIA 2008; Ulkoasiainministeriö 2008.)

5.3 Marokko

Monikulttuurinen Marokko sijaitsee Afrikan luoteisosassa. Marokon pitkä rantaviiva ulottuu Atlantin valtamereltä aina Gibraltarinsalmen kautta Välimerelle asti. Marokko on solminut vapaakauppasopimuksen EU:n ja Yhdysvaltojen kanssa. Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välinen assosiaatiosopimus solmittiin 24.1.2000. Sopimus liitteenä. Marokossa on neljä satamaa: Agadir, Casablanca, Mohammedia ja Safi. Marokko on solminut EU:n kanssa assosiaatiosopimuksen eli Euro-Välimeri-sopimukset (Maghreb), jossa on sovittu mm. kauppaa, taloudellista toimintaa, sosiaalista kehitystä ja ympäristöä koskevista tavoitteista. (CIA 2008; Karhunen ym. 2007, 38-39; Wikipedia. 2008.)

5.4 Yhdistyneet arabiemiirikunnat

Yhdistyneet arabiemiirikunnat sijaitsee Persianlahdella, Arabian niemimaan kaakkoisosassa. Tämä maa, jonka asukasluvusta suuri osa on vailla kansalaisuutta olevia vierastyöläisiä, on pääosin autiomaan peitossa. Arabiemiraateilla on vahva ja monipuolinen talous, joka ei muista arabimaista poiketen ole riippuvainen ainoastaan öljystä. Arabimaailmassa politiikka on liike-elämää vaikeuttava tekijä. Lämpökulkuliikenne on joskus hankalaa, ja jo Israelin leima passissa voi vaikeuttaa arabimaihin pääsyä. Tämä on huomioitava tarkasti toimitusreittien valinnassa. (Käri-Zein 2003, 104; Wikipedia. 2008.)

6 CASE: TEAM SIMRAC FINLAND OY

6.1 Yritys

Team Simrac Finland on aloittanut toimintansa vuonna 1993, kun Hannu ja Heikki Kosonen ostivat akkukaupan Tampereen keskustasta. Vuonna 1994 yritys rekisteröitiin nimellä Tammer-Akku Ky. Simulaattoreiden valmistus alkoi vuonna 1995 akkukaupan sivubisneksenä.



Kuva 4. ”Heteka”, ensimmäinen simulaattorin prototyyppi (Kuva: H. Kosonen).

Tammer-Akulle rekisteröitiin apunimi Team Simrac Finland vuonna 1999. Tätä nimeä oli käytetty jo aiemmin epävirallisesti simulaattorin vuokrauksen yhteydessä. Vuonna 2000 Tammer-Akku Ky muutettiin virallisesti Team Simrac Finland Oy:ksi ja Tammer-Akku jäi apunimeksi. (Kosonen 2008a.)

6.2 Rallisimulaattorit

Kuten jo edellä mainittiin, rallisimulaattoreiden valmistus alkoi vuonna 1995. Ensimmäinen varsinainen simulaattori oli Nissan Micran koriin rakennettu Simrac Micra, joka valmistui vuonna 1996. Seuraava projekti alkoi, ja vuodesta 1998 maailman messuja ja erilaisia yritystilaisuuksia on kiertänyt Volvo S40:n koriin rakennettu simulaattori. Seuraavaa sukupolvea edustaa Simrac Golf, joka on Volkswagen Golfin pohjalle rakennettu simulaattori. Se on huomattavasti edeltäjiään kehittyneempi, ja tarjoaa aivan todentuntuisen ajokokemuksen. Uusin evoluutio rallisimulaattorista on heinäkuussa valmistunut Simrac Focus WRC. Se on rakennettu Fordin englantilaisen tehdastallin M-Sportin toimittamaan Ford Focus WRC:n koriin. Se eroaa tekniikaltaan täysin aiemmista simulaattoreista. Simrac Focus paljastettiin yleisölle heinäkuussa 2008 Neste Oil Rallyn yhteydessä pidettävässä RallyExpo näyttelyssä. (Kosonen 2008a; Kosonen 2008c.)



Kuva 5. Rallisimulaattori Simrac Focus WRC (Kuva: Joonas Kosonen).

6.3 Koulutussimulaattorit

Simulaattorit koostuvat pääpiirteittäin osasta kyseisenlaisen ajoneuvon koria, hallintalaitteista, tietokoneista, tietokoneohjelmistoista, elektroniikasta, sähkösisistä, kame-roista, pneumatiikasta, paine-ilmakompressorista, videotykeistä, peileistä ja kuvan heijastinpinnoista sekä raudasta.

Tietokoneeseen asennetulla ohjelmistolla luodaan virtuaalimaisema, jossa kuljettajat voivat turvallisesti harjoitella ajoneuvon käyttäytymistä ja erilaisia liikennetilanteita erilaisissa olosuhteissa harjoitteiden avulla. Myös taloudellisen ajotavan opettelu on mahdollista. Ohjelmistossa on mahdollista simuloida erilaisia linja-autoja kuten nivelbussia sekä erilaisia rekkayhdistelmiä. Kukin näistä ajoneuvoista on pyritty simuloimaan vastaamaan oikean samankaltaisen ajoneuvon käytöstä. Koska simulaattoreissa ei ole oikeaa moottoria ei niistä myöskään synny kasvihuonepäästöjä ja näin ne ovat myös ympäristöystävällinen ratkaisu koulutustarpeisiin. (Kosonen 2008b.)

Team Simrac Finland Oy:n valmistamat simulaattorit ovat Suomen liikenne- ja viestintäministeriön sekä AKE:n hyväksymiä koulutusvälineitä ja täyttävät EU:n direktiivissä EC/2003/59 simulaattoreille säätämät TOR-vaatimukset.

6.3.1 Linja-autosimulaattorit

Simrac Bus -simulaattorit on modifioitu oikeasta linja-autosta simulaattorikäyttöön soveltuvaksi. Korista on käytössä noin viisi metriä pitkä, 2,55 metriä leveä ja 3,5 metriä korkea osa ikkunoineen, tuulilaseineen ja takaseisineen. Kojetaulun mittaris-to, näytöt ja katkaisijat toimivat kuten oikeassa vastaavanlaisessa linja-autossa ja valittavissa on seitsemänvaihteinen manuaali tai neljävaihteinen automaattivaihteisto. Mitat ja matkustajamäärä ovat pitkälti toteutettavissa asiakkaan toiveiden mukaan. Liikkeistä vastaava liikealusta on toteutettu paineilmalla, ja sitä ohjaa itsenäisesti toimiva ohjausyksikkö, joka reagoi kuskin tekemisiin ja tienpinnan muutoksiin. (Kosonen 2008a.)



Kuva 6. VanHoolin koriin rakennettu linja-auto simulaattori (Kuva: Hannu Kosonen).

Euroopan ensimmäisen linja-autosimulaattorin valmistus alkoi vuonna 2002 pitkien neuvotteluiden ja laajan pohjatutkimuksen tuloksena. Simulaattorin tilaaja oli yritysrupäs STC Simulator Training Oy, johon kuuluvat Korsisaari Group/Nurmijärven

Linja Oy, Team Larus Oy, TTS Instituutti ja Motiva Oy. Myös Simrac oli aluksi STC:n osakkaana mutta myi sittemmin osuutensa. (Kosonen 2008a.)

Volvo Bus & Truck Finlandin järjestämästä linja-autosta otettiin käyttöön noin viisi metriä pitkä osa, jotta saatiin luotua ison ajoneuvon tuntua. Linja-autosimulaattorin kyytiin mahtuu kuljettajan lisäksi 11 matkustajaa. Tämä 24.2.2004 oli Euroopan ensimmäinen linja-auto simulaattori ja on tällä hetkellä koulutuskäytössä Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskuksessa Vantaalla. Lisäksi Simrac on valmistanut kaksi linja-autosimulaattoria Vanhoolilta tilattuihin räätälöityihin linja-auton koreihin. Nämä simulaattorit toimitettiin asiakkaalle Belgiaan elokuussa 2006. (Kosonen2008b.)

6.3.2 Rekkasimulaattorit

Team Simrac Finland Oy:n valmistama rekka-autosimulaattori on, kuten linja-autosimulaattoritkin, tehty oikean auton koriin sitä hieman modifioiden. Esimerkiksi Simrac Truck Scania on Scanian R Topline -sarjan täydelliseen, ilman runkorakennetta olevaan, koriin tehty. Korin liikkeistä vastaa linja-autosimulaattoreista tuttu paineilmatoiminen liikealusta yhdessä ohjausyksikön kanssa. Kaikki hallintalaitteet toimivat kuten vastaavanlaisessa oikeassa Scanian ohjaamossa, aivan kuten linja-autosimulaattoreissakin. Myös rekkasimulaattori löytyy työtehoseuran koulutuskeskuksesta Vantaalta. (Kosonen 2008a.)



Kuva 7. Rekkasimulaattori Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskuksessa Vantaalla (Kuva: Hannu Kosonen).

6.4 Simulaattoreiden pakkaaminen

Yksi rekkasimulaattori sekä yksi bussisimulaattori on jo aiemmin kuljetettu Vantaalle. Nämä kuljetukset hoidettiin rekan lavetin päällä ilman suojausta. Samoin hoidettiin linja-autosimulaattoreiden kuljetukset Belgiaan. Mutta koska tässä työssä kyseessä oleviin maihin kuljetusmatka on huomattavasti pidempi ja sääolosuhteiltaan vaihtelevampi sekä kaikilta osin vaarallisempi, tämä kuljetusmuoto ei sellaisenaan tule kysymykseen. Simulaattoreita ei voi pakata kyljelleen tai katolle vaan ainoastaan pystyasentoon.



Kuva 8. Linja-autosimulaattorit matkalla Belgiaan (Kuva: Joonas Kosonen).

6.4.1 Puu- tai vaneripakkaus

Kuten edellä todettiin, puuhäkkiin pakattu ja sisäpakkauksella suojattu arkakin tuote kestää erinomaisesti pitkiä kuljetusmatkoja ja vaativia olosuhteita. Simulaattoreiden kuljettamiseen soveltuvista, mittojen mukaan rakennetuista puukehikoista pyydettiin tarjousta Pakkaus ja lastaus Seppälä Oy:ltä sekä Rakennuspalvelu Jurva Rinne Oy:ltä. Rakennuspalvelu Jurva Rinne ei vastannut tarjouspyyntöön, Pakkaus ja lastaus Seppälän tarjous liitteenä. Sisäpakkauksesta pyydettiin tarjousta Nefab Oy: ltä. Sieltä ei ole saatu tarjousta, mutta on sovittu neuvottelusta, jossa käsitellään lähemmin Team Simrac Finlandin sisäpakkaustarpeita.

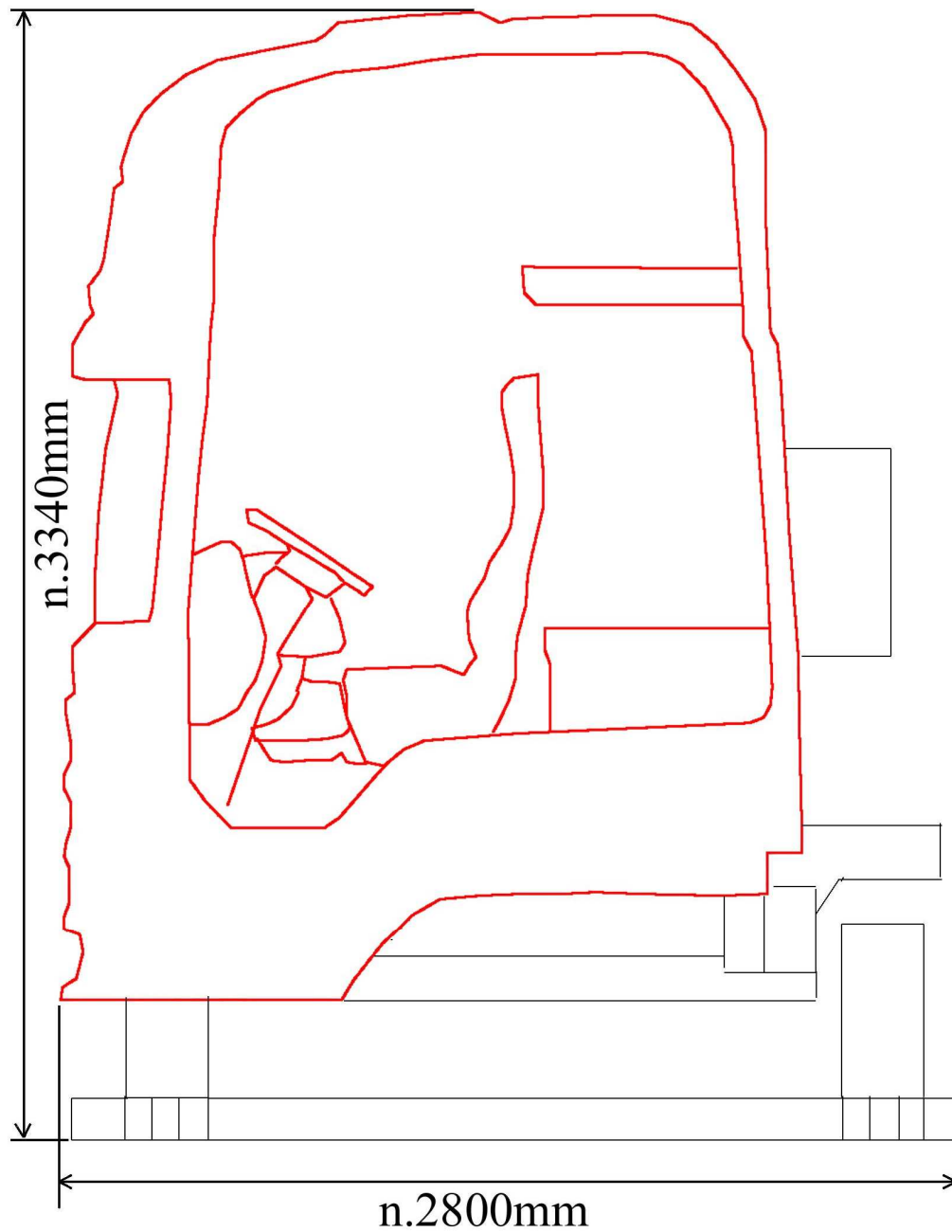
Puuhäkki- tai kehikko sisäpakkauksella varustettuna on hyvä vaihtoehto simulaattoreiden kuljettamiseen ainakin, jos ne kuljetetaan lavetilla eikä niitä tarvitse matkan aikana poistaa kuljetusalustalta.

6.4.2 Suuryksikkö

Toinen pakkausvaihtoehto on suurayksikköpakkaus. Pakkausvaihtoehdot riippuvat valitusta kuljetusmuodosta. Merikuljetuksessa simulaattori voidaan pakata lauttavau-
nun päälle ja kuljettaa siinä, mutta siinäkin tapauksessa se on joko pakattava puuhäk-
kiin tai suojattava huolellisesti. Simulaattori voidaan pakata myös Flat-konttiin, mut-
ta se edellyttää suojauksia sivuille ja yläpuolella, eli tässäkin tarvitaan puuhäkkiä tai
vastaavaa. Rekkasimulaattori mahtuu myös Open-top-konttiin mutta siinäkin tapauk-
sessa on avoimen yläosan suojaksi saatava jotain.

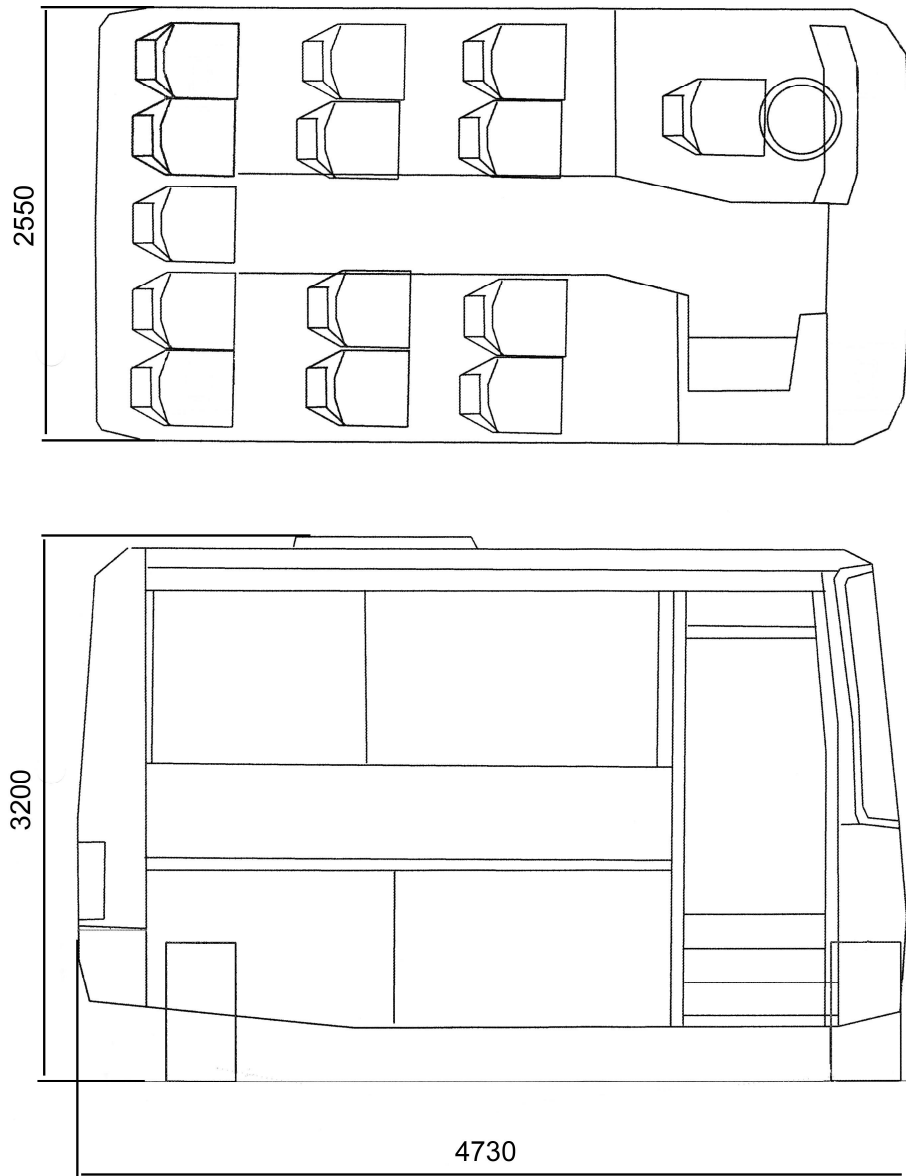
6.5 Oheistarvikkeiden pakkaaminen

Kun simulaattoreita lähdetään asentamaan, tarvitaan myös mittava määrä erilaisia
oheistarvikkeita. Tärkeimpinä näistä ovat valkokangas, projektori, tietokone, monito-
ri ja erilaiset johdot ja kaapelit. Nämä tavarat lähetetään etukäteen määränpään
kontissa ja varmistetaan huolellisesti, että ne varmasti ovat saapuneet päämäärään
ennen simulaattoria, jotta asennus päästään aloittamaan välittömästi. Tavarat paka-
taan huolellisesti kosteuden- ja iskunkestäviin sisäpinnoitettuihin puulaatikoihin.
Asennus- ja käyttöönottohenkilökunta matkustaa määränpään joko lentäen, tai
mikäli käytetään autoa kuljetusvälineenä, sen kyydissä.



Kuva 9. Scania Top Liner -mittakuva.

Rekkasimulaattorissa korina käytetyn Scania Top Linerin mitat ovat (k x l x p) 3340 mm x 2430 mm x 2800 mm. Puuhäkissä simulaattorin reunojen ja häkin väliin jätetään 10 cm tilaa sisäpakkaukselle eli häkin mitat tulevat olemaan 3440 mm x 3000 mm x 2630 mm. Simulaattori painaa n. 3000 kg ja sen tilavuus on 22,73 m³.



Kuva 10. Linja-autosimulaattorin mittakuva.

Pidemmän linja-auto simulaattorin mitat ovat (k x l x s) ovat 3200 mm x 4730 mm x 2550 mm. Myös linja-autosimulaattorin häkissä häkin seinämän ja simulaattorin väliin jätetään 10 cm sisäpakkausta varten, joten häkin mitat ovat 3300 mm x 4930 mm x 2750 mm. Simulaattori painaa n. 3500 kg ja sen tilavuus on 38,60 m³.

6.6 Kuljetusmuodon valinta

Kuljetusmuotovaihtoehtoina voidaan pitää merikuljetusta, maakuljetusta ja lentokuljetusta. Rautatiekuljetus ei tässä tapauksessa tule kysymykseen, koska reitti on pitkä ja raiteet paikoitellen erittäin huonossa kunnossa, jos niitä on lainkaan. Kuljetusmuodon valintaan vaikuttaa varmasti vahvasti hinta, mutta myös kuljetusajalla on merkitystä. Seuraavassa esitellään eri kuljetusvaihtoehdot Team Simracin näkökulmasta.

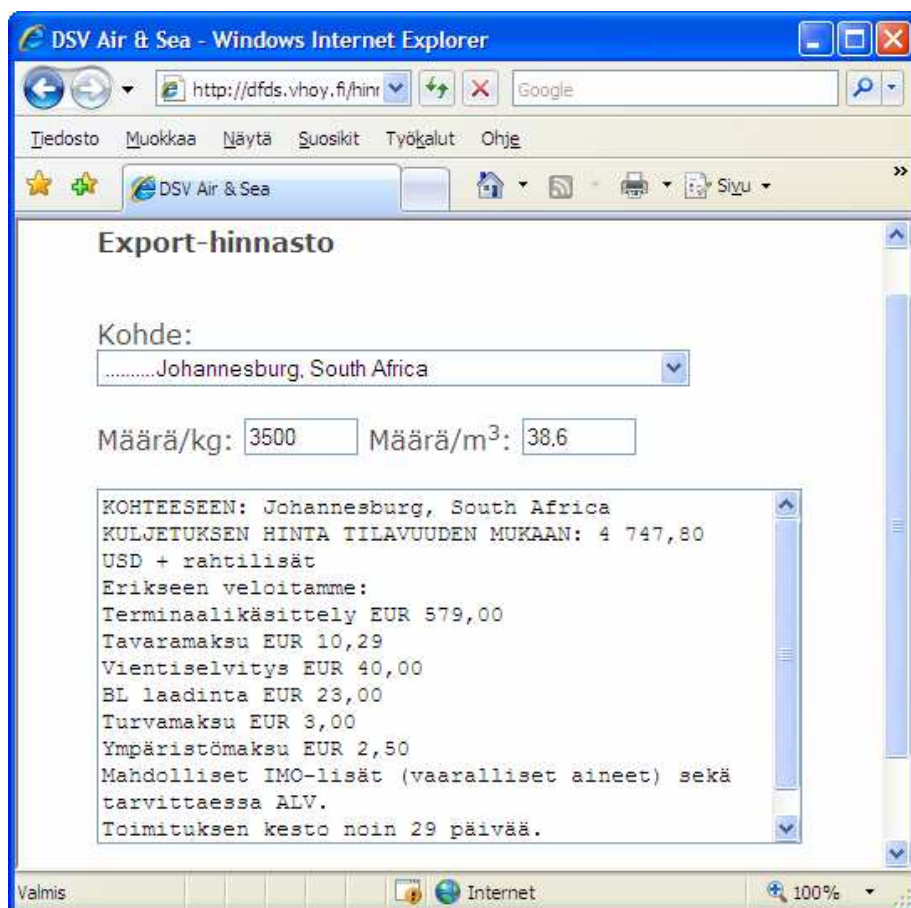
6.6.1 Maakuljetus

Maakuljetuksen hoitamiseen on kaksi eri vaihtoehtoa. Joko käytetään kuljetusliikkeen valmiiksi räätälöityä ovelta ovelle palvelua tai hoidetaan kuljetus kokonaan itse. Kuljetuksen itse hoitaminen ja työlästä ja haastaa ja vaatisi paljon asiantuntemusta. Lisäksi autolle pitäisi joko hankkia paluukuorma tai myydä se määränpäässä, koska tyhjänä takaisin ajaminen lisäisi turhia kustannuksia. Maakuljetuksesta pyydettiin tarjousta Varovalta, DHL:tä ja Schenkeriltä mutta tarjouksiin ei saatu vastausta. Maakuljetuksen voidaan kuitenkin olettaa sijoittuvan hinnaltaan lentokuljetuksen ja merikuljetuksen väliin, hieman merikuljetusta kalliimpi mutta kuitenkin huomattavasti edullisempi kuin lentokuljetus. Mikäli simulaattoreiden kuljetuksessa käytetään maakuljetusta, suositellaan käytettäväksi kuljetusliikkeen valmiiksi räätälöityä palvelua.

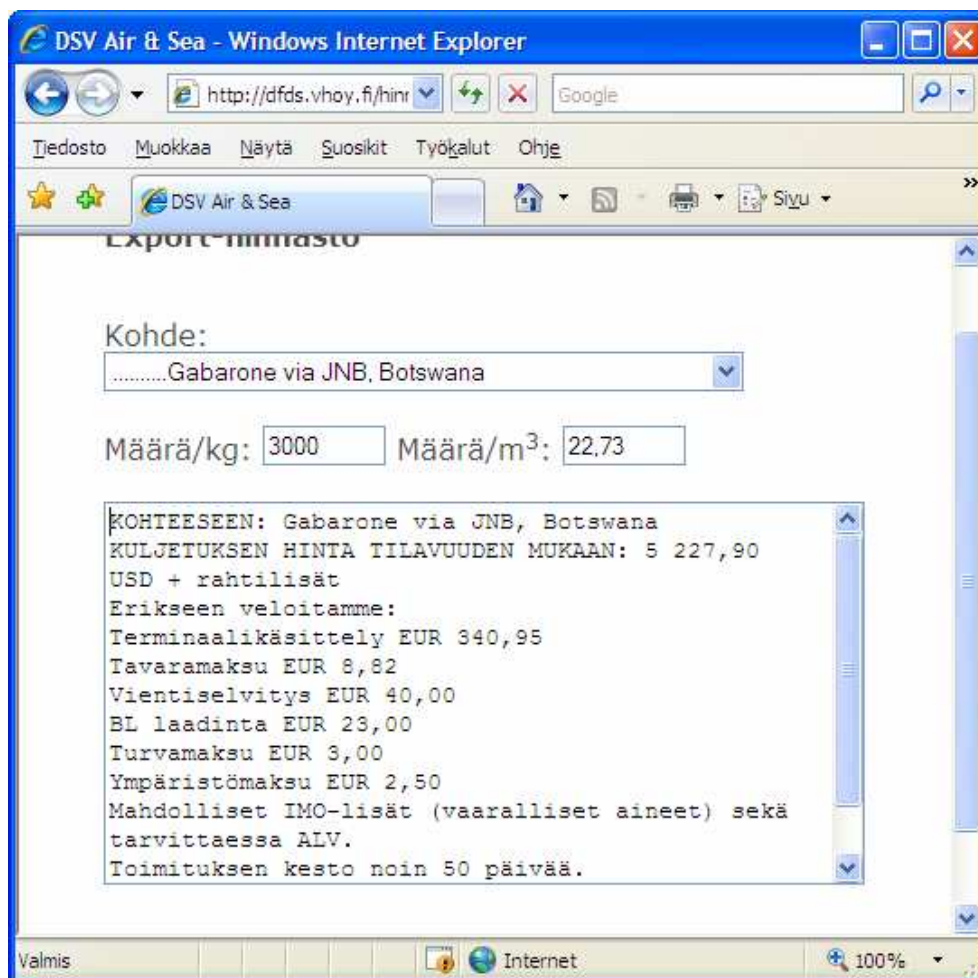
6.6.2 Merikuljetus

Merikuljetus on varteenotettava vaihtoehto. Se on melko edullinen mutta myös hidas kuljetustapa. Suomesta ovat hyvät laivayhteydet Etelä-Eurooppaan ja aina Etelä-Afrikkaan asti. Finnlines liikennöi Suomesta Espanjaan josta jatkoylehteyksiä on useita eri puolille Afrikkaa. mm. Etelä-Afrikan Kapkaupunkiin ja Marokon Rabatiin. Linjoilla liikennöi useita yhtiöitä, mm. Ticozar Eurotransport Maroc.

Merikuljetukseen tulisi tietenkin yhdistää maakuljetus niille osin, joita ei ole mahdollista kulkea meriteitse. Maakuljetusosuuksilla käytettäisiin paikallisia kuljetusyhtiöitä. Merikuljetuksista pyydettiin tarjouksia useilta kuljetusyhtiöiltä mutta vastauksia ei saatu. DSV Air & Sea: n kotisivuilla on merivientilaskuri, jonka avulla pystyy laskemaan suuntaa antavan hinnan kuljetukselle.





Kuva 11. Esimerkkiedot linja-auto simulaattorin meriviennistä Johannesburgiin (DSV).



Kuva 12. Esimerkkietiedot rekkasimulaattorin viennistä Johannesburgin kautta Gabaroneen, Botswanaan. (DSV).

6.6.3 Lentokuljetus

Lentokuljetus on myös varteenotettava vaihtoehto, joskin muita kuljetusmuotoja kalliimpi. Myös lentokuljetusta varten tuote on pakattava joko konttiin tai puulaatikoon. Lentokuljetuksesta pyydettiin tarjous DHL:ltä ja Kühne & Nagelilta. DHL ei vastannut tarjoukseen, mutta Kühne & Nagelin kotisivuilla on tarjouslaskuri. Tämän laskurin perusteella lentokuljetus Helsingistä Johannesburgiin maksaisi vähintään 25 793, 24 € ja enintään 65 314, 28 €. Kühne & Nagelilta myös soitettiin ja kerrottiin, että tämän tarjouksen hinnat ovat listahintoja ja niistä voidaan neuvotella. Yhteys henkilön yhteystiedot on toimitettu Team Simracille.

Cargo Routing	Cargo Details	Specials	Price Information
Price Information			
<p>Thank you for your enquiry!</p> <p>Please note that shipment prices displayed below are for information purposes only and do not constitute a quotation for the requested shipment.</p> <p>Details of your request have been sent to your nearest Kuehne + Nagel office. A member of our staff will contact you to provide a quotation based on the information you entered. You will also shortly be receiving an e-mail with the request and an individual ticket number for your future reference.</p>			
Summary of shipment information			
Departure	Helsinki (HEL)	Destination	Johannesburg (JNB)
Weight	3,500 kg	Terms of Delivery	Door to Door
Chargeable Weight	6,333.5 kg		Pick-up Zone C > 100 km
Volume	38 cbm	Delivery Zone	Zone B 50 - 100 km
Incoterms	(CIF) Cost, Insurance and Freight		
Price Information			
Departure	Hel (HEL)	Destination	JNB
KN Express	KN Expert	KN Extend	Currency
65,314.28	28,326.64	25,793.24	EUR
<p>KN Express, KN Expert and KN Extend are the new standard airfreight products of Kuehne + Nagel. Prices displayed here include all charges for your choice of delivery terms. They are "All-In" prices for standard shipments, meaning that all charges are already covered except for the applicable surcharges (i.e. fuel, security and AAMS surcharges).</p> <p>Kuehne + Nagel's suite of airfreight products has been designed to meet the challenges our customers face in today's dynamic production and customer service environments. Differing only by their transit times, all products include maximum shipment visibility, time-defined delivery, proactive alerting in the event of delay, simplified and standardized invoicing as well as dynamic track & trace reporting.</p>			
Print list 		Adjust request or request new shipment 	
<p>Please click below to find more information and see the general terms and conditions that apply.</p>			

Kuva 13. Kuehne & Nagelin tarjous lentokuljetuksesta Helsingistä Johannesburgiin (Kuehne & Nagel).

7 YHTEENVETO

Työn tarkoituksena oli selvittää mahdollisuuksia, tapoja ja kustannuksia simulaattoreiden kuljettamiselle Etelä-Afrikkaa, Botswanaan, Arabiemiraatteihin ja Marokkoon. Työssä käsiteltiin asiaa niin pakkaamisen kuin kuljetusmuodon valinnan kannalta.

Teoriaan tutustumisen pohjalta tehtiin päätelmiä, joiden perusteella Team Simrac Finlandille esitetään eri vaihtoehtoja simulaattoreiden kuljettamiseen näihin kaukaisiin maihin. Myös eri pakkaus- ja kuljetustapojen kustannuksiin perehdyttiin ja ne esitellään yritykselle.

Työ tekeminen oli melko haastavaa ja motivaation heitellessä työn tekoaika venyi aiottua pidemmäksi. Lopputulos on kuitenkin molempia osapuolia tyydyttävä ja siitä on hyötyä työn teettäneelle yritykselle.

LÄHTEET

CIA 2008a. CIA World Factbook, Botswana. [online]. [viitattu 28.7.2008]. Saatavissa:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bc.html>

CIA 2008b. CIA World Factbook, Morocco. [online]. [viitattu 28.7.2008]. Saatavissa:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mo.html>

DSW. 2007. [verkkodokumentti, viitattu 17.6.2008]. Saatavissa:

<http://www.kolumbus.fi/ralf.ahlskog/refs/cargo407.pdf>

DSW. 2008. [online] [viitattu 03.11.2008]. Saatavissa:

http://dfds.vhoy.fi/hinnasto_exp.php

Europa.eu 2007. Euro-Välimeri assosiaatiosopimukset. [Verkkodokumentti, viitattu 22.10.2008]. Saatavissa: <http://europa.eu/scadplus/leg/fi/lvb/r14104.htm>

Finncontainers 2008. [online]. [viitattu 07.11.2008]. Saatavissa:

<http://www.kontti.fi/>

Järvi-Kääriäinen, T. & Leppänen-Turkula, A. 2002. Pakkaaminen – perustiedot pakkausista ja pakkaamisesta. Helsinki: Hakapaino Oy.

Karhu, K. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: Edita Prima.

Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerrus Oy.

Karhunen, J., Pouri, R. & Santala, J. 2004. Kuljetukset ja varastointi – järjestelmät, kalusto ja toimintaperiaatteet. Helsinki: WS Bookwell Oy.

Konttivuokraus 2008. [online] [viitattu 07.11.2008]. Saatavissa:

[www.konttivuokraus.fi /kontit.html](http://www.konttivuokraus.fi/kontit.html)

Kosonen, S. henkilökohtainen tiedonanto 2.1.2008a.

Kosonen, S. henkilökohtainen tiedonanto 27.1.2008b.

Kosonen, S. henkilökohtainen tiedonanto 22.8.2008c.

Kühne&Nagel. 2008. [online] [viitattu 03.11.2008]. Saatavissa:

www.kuehne/nagel.com

Käri-Zein, P. 2003. Bisneskohteena Arabimaat. Helsinki: Multiprint Oy.

Mäkinen, I., Saarialho, A. & Timmerbacka, E. 1992. Kuljetusjärjestelmät. Espoo: MH-Konsultit Oy.

Scandic Container 2008. [online] [viitattu 07.11.2008]. Saatavissa:
<http://www.scandiccontainer.fi/erikoiskontit.html>

Selin, S. 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Juva: Tietosanoma Oy.

Suomen huolintaliikkeiden liito Ry. 2000. Huolinta-alan käsikirja. Vantaa: Suomen Speedservice Oy.

Tulli. 2008. [verkkodokumentti, viitattu 15.7.2008]. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/05_Vienti_EUn_ulkopuolelle/index.jsp

Ulkoasianministeriö 2008. Botswana. [Online]. [viitattu 28.7.2008]. Saatavissa:
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=17285&contentlan=1&culture=fi-FI>

Wikipedia 2008a. Etelä-Afrikka. [online]. [viitattu 24.7.2008]. Saatavissa:
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Etel%C3%A4-Afrikka>

Wikipedia 2008b. Marokko. [online]. [viitattu 24.7.2008]. Saatavissa:
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Marokko>

Wikipedia 2008c. Arabiemiirikunnat. [online]. [viitattu 24.7.2008]. Saatavissa:
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Arabiemiirikunnat>

Wikipedia 2008d. Ro-ro-alus. [online]. [viitattu 11.11.2008]. Saatavissa:
<http://fi.wikipedia.org/wiki/Ro-ro-alus>

Wilén J. 2008.: Maaraportti Etelä-Afrikka. [Verkkodokumentti, viitattu 29.7.2008]. Saatavissa:
<http://www.finpro.fi/NR/rdonlyres/5A2C141D-7B98-46B9-AA30-615A91A1536A/10574/MaaraporttiEteläAfrikantasavalta2.pdf>

LIITTEET

LIITE 1: Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välinen assosiaatiosopimus

LIITE 1: EPA-sopimus

LIITE 2: Tarjous Pakkaus ja lastaus Seppälä Oy:ltä

LIITE 1

NEUVOSTON JA KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 24 päivänä tammikuuta 2000,

Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välistä assosiaatiota koskevan Euro-Välimeri-sopimuksen tekemisestä

(2000/204/EY, EHTY)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO ja

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 310 artiklan yhdessä 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan toisen virkkeen ja 3 kohdan toisen alakohdan kanssa,

ottavat huomioon Euroopan hiili- ja teräsyhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ovat kuulleet neuvoa-antavaa komiteaa neuvoston yksimielisestä päätöksestä,

ottavat huomioon parlamentin puoltavan lausunnon(1),

sekä katsovat seuraavaa:

Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisestä assosiaatiosta tehty, Brysselissä 26 päivänä helmikuuta 1996 allekirjoitettu Euro-Välimeri-sopimus olisi hyväksyttävä,

OVAT PÄÄTTÄNEET SEURAAVAA:

1 artikla

Hyväksytään Euroopan yhteisön ja Euroopan hiili- ja teräsyhteisön puolesta Euroopan yhteisöjen ja niiden jäsenvaltioiden sekä Marokon kuningaskunnan välisestä assosiaatiosta tehty Euro-Välimeri-sopimus sekä sopimuksen liitteinä olevat pöytäkirjat sekä sen päätösasiakirjaan liitetyt julistukset ja kirjeenvaihto.

Sopimusteksti, pöytäkirjatekstit sekä päätösasiakirjateksti liitetään tähän päätökseen.

2 artikla

1. Neuvosto tekee komission ehdotuksesta, tai tarvittaessa komissio, päätöksen yhteisön kannasta assosiaationeuvostossa ja -komiteassa siten kuin siitä määrätään Euroopan yhteisön perustamissopimuksessa ja Euroopan hiili- ja teräsyhteisön perustamissopimuksessa.

2. Neuvoston puheenjohtaja toimii sopimuksen 79 artiklan mukaisesti assosiaationeuvoston puheenjohtajana, ja hän esittää yhteisön kannan. Neuvoston puheenjohtajan edustaja toimii sopimuksen 82 artiklan mukaisesti assosiaatiokomitean puheenjohtajana, ja hän esittää yhteisön kannan.

3 artikla

Neuvoston puheenjohtaja antaa Euroopan yhteisön puolesta sopimuksen 96 artiklassa tarkoitetut ilmoitukset. Komission puheenjohtaja antaa Euroopan hiili- ja teräsyhteisön puolesta kyseiset ilmoitukset.

Tehty Brysselissä 24 päivänä tammikuuta 2000.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

R. PRODI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. GAMA

(1) EYVL C 181, 24.6.1996, s. 15.

EPA-sopimus

LIITE 2

Valtioneuvoston kirjelmä Eduskunnalle komission ehdotuksesta neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä CARIFORUM-valtioiden talouskumppanuussopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta sekä sen tekemisestä (*Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä CARIFORUM-valtioiden välinen talouskumppanuussopimus, EPA*)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään Eduskunnalle Euroopan yhteisöjen komission 19 päivänä maaliskuuta 2008 tekemä ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan yhteisön ja sen jäsenvaltioiden sekä CARIFORUM-valtioiden talouskumppanuussopimuksen allekirjoittamisesta ja sen väliaikaisesta soveltamisesta (KOM(2008) 155 lopullinen) sekä Euroopan yhteisöjen komission 4 päivänä huhtikuuta 2008 tekemä ehdotus neuvoston päätökseksi edellä mainitun sopimuksen tekemisestä (KOM(2008) 156 lopullinen). Lisäksi lähetetään ehdotuksista laadittu muistio.

Helsingissä 12 päivänä kesäkuuta 2008

Ulkomaankauppa- ja kehitysministeri *Paavo Väyrynen*

Lähetystöneuvos Pirjo Suomela-Chowdhur

ULKOASIAINMINISTERIÖ MUISTIO

EHDOTUS NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI EUROOPAN YHTEISÖN JA SEN JÄSENVALTIOIDEN SEKÄ CARIFORUM-VALTIOIDEN TALOUSKUMPPANUUSSOPIMUKSEN ALLEKIRJOITTAMISESTA JA VÄLIAIKAISESTA SOVELTAMISESTA SEKÄ SEN TEKEMISESTÄ

1. Tausta

Afrikan, Karibian ja Tyynenmeren valtioiden (jäljempänä AKT-valtiot) sekä Euroopan yhteisön (EY) ja sen jäsenvaltioiden välillä kesäkuussa 2000 allekirjoitettu kumppanuussopimus, nk. Cotonoun sopimus, tuli voimaan huhtikuussa 2003. Cotonoun sopimus on Euroopan Unionin (EU) ja AKT-valtioiden välisten suhteiden perusta. Sen päämääränä on EU:n ja AKT-valtioiden yhteistyön kehittäminen muun muassa AKT-valtioiden kestäväen kehityksen, joustavan ja asteittaisen maailmantalouteen integroitumisen edistämiseksi sekä ennen kaikkea alueen köyhyyden vähentämiseksi.

Cotonoun sopimuksessa sovittiin AKT-maille edullisista, mutta Maailman kauppajärjestön (WTO) sopimusten vastaisista kauppajärjestelyistä, joille saatiin kuitenkin WTO:n poikkeuslupa vuoden 2007 loppuun saakka. Cotonoun sopimuksen mukaisesti EU ja AKT-valtioista muodostuvien alueiden tuli vuoteen 2008 mennessä neuvotella WTO-yhteensopivat talouskumppanuussopimukset (Economic Partnership Agreement, jäljempänä EPA-sopimus), joilla purettaisiin Cotonoun sopimuksen mukainen suosi-tuimmuusasema ja jotka siten korvaisivat Cotonoun sopimuksen kauppaa käsittelevät osat. EPA-sopimukset

koskisivat siis AKT-valtioiden ja EU:n välisen kaupan asteittaista vastavuoroista vapauttamista. Lisäksi niissä olisi kehitysyhteistyötä koskevia osia.

EU:n neuvosto hyväksyi 17.6.2002 komissiolle annetun mandaatin neuvotella EPA-sopimukset EY:n, sen jäsenvaltioiden sekä AKT-valtioiden välille. Sopimus-neuvotteluja on sittemmin käyty läntisen Afrikan, Keski-Afrikan, itäisen ja eteläisen Afrikan (ESA), eteläisen Afrikan SADC-ryhmän, Tyynenmeren alueen sekä Karibian AKT-valtioiden foorumin (Forum of the Caribbean ACP States, jäljempänä CARIFORUM) kanssa.

EY:n ja sen jäsenvaltioiden sekä CARIFORUM-valtioiden välinen talouskumppanuussopimus (jäljempänä EPA-CARIFORUM-sopimus) on ensimmäinen EU:n ja AKT-valtioiden välille tehtävä täysimittainen EPA-sopimus.

CARIFORUM-ryhmään kuuluvat seuraa-vat Karibianmeren valtiot: Antigua ja Barbuda, Bahaman liittovaltio, Barbados, Belize, Dominican liittovaltio, Dominikaaninen tasavalta, Grenada, Guyanan tasavalta, Haiti, Jamaika, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinit, Surinamen tasavalta sekä Trinidadin ja Tobagon tasavalta. CARIFORUM-valtioista Haiti kuuluu YK:n määrittelemiin vähiten kehittyneisiin maihin (Least Developed Countries, LDC).

CARIFORUM-valtioiden alueella asuu yhteensä noin 25 miljoonaa ihmistä. Alueellinen bruttokansantuote (BKT) on 81,4 miljardia dollaria ja keskimääräinen BKT/asukas 8 687 dollaria. Palvelut muodostavat 65 % alueen BKT:sta. CARIFORUM-valtiot ovat erittäin riippuvaisia ulkomaankaupasta. Yhdys-valtoihin suuntautuu alueen viennistä 55 % ja tuonnista 38 %. EU on toiseksi suurin kauppakumppani (11 % viennistä ja 6 % tuonnista). Alueen sisäinen kauppa (noin 6 % alueen kaupasta) on varsin kehittymätöntä. CARIFORUM-valtioiden talouksille on tyypillistä erittäin pienet paikalliset markkinat ja maantieteellinen eristyneisyys. Maita vaivaa haavoittuvuus luonnon-katastrofeille, ilmastonmuutokselle ja meren-pinnan nousulle.

2. EPA-CARIFORUM-sopimusneuvottelut ja sopimuksen käsittely EU:ssa

EPA-CARIFORUM-sopimusneuvottelut alkoivat vuonna 2003. Euroopan komissio neuvotteli EU:n puolesta sopimuksesta vuonna 2002 annetun mandaatin mukaisesti. Neuvottelujen kuluessa jäsenmaita informoitiin useaan otteeseen niiden etenemisestä ja neuvotteluissa tehdyistä esityksistä. Alueen neuvottelutulokset parafoitiin 16.12.2007.

Kuudesta EPA-neuvottelualueesta neuvottelut sujuivat nopeimmin Karibian alueen kanssa. Etenemiseen vaikutti alueen maiden jo hyvällä alulla ollut oma integraatio-prosessi, sitoutuminen aikatauluun sekä maiden suhteellisen vahva neuvottelu-kapasiteetti.

Kaikkien EPA-neuvottelujen peruslähtö-kohta on asymmetrinen. Neuvotteluosapuolet tunnustavat erot sopimuspuolten kehitys-tasoissa, mistä syystä EU-sopimuspuoli hyväksyy Karibian maille ja muille AKT-alueille lukuisia erilaisia helpotuksia esimerkiksi siirtymäkausiensa muodossa ja kaupan vapautuksen tuotekatteessa.

EY:n komissio teki 19.3.2008 neuvostolle ehdotuksen (KOM (2008) 155 lop.) EPA-CARIFORUM-sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta. Ehdotusta on käsitelty neuvoston AKT-työryhmässä. Lisäksi komissio teki 4.4.2008 neuvostolle ehdotuksen (KOM (2008) 156 lop.) sopimuksen tekemisestä. Viimeksi mainitun ehdotuksen käsittely neuvoston työryhmässä ei ole vielä alkanut.

Sopimuksen allekirjoittamista ja väliaikaista soveltamista koskeva päätös pyritään tekemään neuvostossa viimeistään heinäkuun puolessa välissä 2008. Sopimus on suunniteltu allekirjoitettavaksi 23.7.2008 Barbadosella. Sopimuksen tekemistä koskeva päätös on tarkoitus käsitellä neuvostossa sen jälkeen, kun sopimus on allekirjoitettu.

3. Sopimuksen sisältö

1. Yleistä

EPA-CARIFORUM-sopimus on perinteisistä vapaakauppasopimuksista poikkeava sopimus, jonka avulla EU toteuttaa WTO-yhteensopivaa kauppapolitiikkaa suhteessaan CARIFORUM-valtioihin.

Sopimuksella pyritään laajentamaan CARIFORUM-valtioiden markkinoita muun muassa monipuolistamalla ja kasvattamalla paikallista tuotantoa, vahvistamalla alueen kilpailukykyä sekä lisäämällä vientiä ja alueen sisäistä kauppaa.

Sopimuksella turvataan CARIFORUM-sopimuspuolen edullinen pääsy EU-markkinoille ja jopa parannetaan sitä, sekä kehitetään alueen investointiympäristöä ja yksityisen sektorin toimintaedellytyksiä. Tavoitteena on alueen joustava ja asteittainen integroituminen maailmantalouteen, kuitenkin niin että samalla tuetaan alueen valtioiden köyhyysvähentämisyrittämiä.

Kehitysyhteistyöllä on sopimuksessa tärkeä rooli. Siinä korostetaan EU-puolen roolia riittävän tuen takaamisessa CARIFORUM-valtioille, jotta niillä olisi mahdollisuus sopeutua uusiin olosuhteisiin ja ennen kaikkea hyödyntää sopimusta. Euroopan kehitysrahaston merkitys sopimuksen toimeenpanon tukemisessa on keskeinen. Varsinaisia määräyksiä kehitysyhteistyön tasosta tai ohjelmoinnista Euroopan kehitysrahaston tai jäsenmaiden kahden-välisen kehitysyhteistyön osalta ei sopimuksessa kuitenkaan ole.

Sopimuksen tärkeänä elementtinä on myös alueellisen integraation (nk. etelä-etelä-kaupan) vahvistaminen sekä taloudellisen yhteistyön ja hyvän hallinnon tukeminen luomalla tehokas, ennakoitava ja läpinäkyvä kauppaa ja investointeja koskeva sääntö-kehys. Taustalla on pyrkimys lisätä alueen taloudellista kehitystä ja poliittista vakautta. Integraatioprosessit ovat Karibian alueella edenneet hyvin ja integraatio on syvempää kuin esimerkiksi muilla AKT-alueilla. Yksipuolinen tuotantorakenne (banaani, sokeri) muodostaa kuitenkin integraatiolle haasteen. Lisähaasteena on alueen koostuminen hajanaisista pienistä Karibianmeren saarista, mikä tekee liikkumisesta alueen sisällä hankalaa.

CARIFORUM-valtioiden tulot laskevat EU-tuonnin tariffien poistuessa. Vaikka tuontitullien merkitys alueen talouksille vaihtelee suuresti, on se keskimäärin huomattava verrattuna OECD-maihin. Tullitulojen laskun vaikutuksia pyritään kuitenkin lieventämään suuntaamalla tukea alueen valtioiden verotusjärjestelmien ja verohallinnon kehittämiseen ja siten kasvattamaan verotuksella saatavien budjettitulojen määrää.

2. Sopimuksen sisältö yksityiskohtaisesti

Seuraavassa kuvataan sopimuksen eri osa-alueiden määräyksiä yksityiskohtaisemmin. Tavarakauppa

Sopimuksen tavoitteena on helpottaa sopimuspuolten välistä tavarakauppaa poistamalla kaupan esteitä. Samanaikaisena tavoitteena on ylläpitää ja lisätä sopimuspuolten kapasiteettia suojella terveyttä, turvallisuutta, kulutusta ja ympäristöä. Sopimuspuolten tulee vaihtaa tietoja kauppaan ja tuotteisiin liittyvistä standardeista sekä harmonisoida niitä.

Neuvosto antoi 20.12.2007 markkinoille-pääsyasetuksen (Neuvoston asetus (EY) N:o 1528/2007), jolla EU toteutti yksipuolisesti ja ennen varsinaisten EPA-sopimusten voimaantuloa EPA-neuvotteluissa AKT-valtioille tekemänsä markkinoillepääsy-tarjouksen. EU-alueelle suuntautuvan CARIFORUM-tuontiin (pl. aseet) liittyvät tullimaksut, tullimaksujen lisäverot ja lisämaksut poistuivat siten asetuksen nojalla 1.1.2008 alkaen. Poikkeuksena ovat riisi ja sokeri, joiden osalta sekä markkinoillepääsy-asetukseen että EPA-CARIFORUM-sopimukseen sisältyy erilliset siirtymäajat (riisi 2009 ja sokeri joustavasti 2009–12 asti). EPA-CARIFORUM-sopimuksella taataan Cotonoun sopimuksen mukaisen markkinoillepääsyn jatkuminen myös WTO-poikkeusluvan päättymisen jälkeen.

EU-osapuoli sitoutuu vaiheittain lopettaamaan vientituen sellaisilta maataloustuotteilta, joiden tuontitullit CARIFORUM-osapuoli poistaa. Sopimukseen on sisällytetty määräyksiä perinteisten maataloustuotteiden aseman turvaamiseksi CARIFORUM-valtioissa.

CARIFORUM-valtiot sitoutuvat sopimuksessa poistamaan tullit ja kiintiöt EU-tuonnilta sopimuksessa määritellyn tavarakaupan osalta seuraavasti: 61,1 % (arvosta) 10 vuoden kulu-

essa, 82,7 % 15 vuoden kuluessa ja 86,9 % 25 vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä. Poikkeuksena ovat niin sanotut sensitiiviset tuotteet, muun muassa tietyt maataloustuotteet, joista on säädetty erikseen tai jotka jäävät kokonaan vapautuksen ulkopuolelle.

Kauppan suojaamista koskevat sopimuksen osat sisältävät WTO-sopimusten mukaisia säännöksiä polkumyynnistä, tasoitustulleista sekä suoja-toimista. Polkumyynti- ja tasoitustullitoimien osalta on lisäksi sovittu mahdollisuudesta selvittää rakentavien keinojen käyttöä ja läpinäkyvyyden osalta on sovittu osin WTO-säännökset ylittävistä käytännöistä.

Investoinnit, palvelukauppa ja verkko-kauppa

Sopimus on EY:n tähän mennessä tekemistä kattavin palveluiden ja investointien markkinoillepääsyn osalta. Markkinoille-pääsyä koskevien kysymysten lisäksi sopimus sisältää muun muassa sääntely-yhteistyön vahvistamiseen tähtäviä määräyksiä muun muassa ATK-, kuriiri-, telekommunikaatio-, rahoitus-, matkailu- ja merikuljetuspalveluiden sekä sähköisen kaupan osalta. Lisäksi sopimus sisältää määräyksiä ympäristö-, työ- ja sosiaalisten standardien polkemisen vastaisista toimista sekä korruption vastaisuuteen tähtäävän yhteistyön vahvistamisesta. Sopimuksella luodaan myös raamit pätevyyden vastavuoroista tunnustamista koskeville neuvotteluille.

Sopimuksen yksi keskeisimmistä tavoitteista on CARIFORUM-valtioiden välisen alueellisen integraation edistäminen. Sopimus sisältää nk. alueellista suosituimmuus-kohtelua koskevan lausekkeen, jonka mukaan CARIFORUM-valtiot antavat muille CARIFORUM-valtiolle saman kohtelun kuin mitä ne antavat yhteisölle. CARIFORUM-valtiot puolestaan hyötyvät vastaavasta kohtelusta kuin minkä yhteisö myöntää minkä tahansa vastaavan sopimuksen osapuolille. Näihin sopimuksiin ei kuitenkaan lukeudu mukaan muun muassa EU-kandidaattimaiden yhteisön kanssa tekemät stabilisointi- ja assosiaatiosopimukset.

EU sitoutuu avaamaan markkinoitaan CARIFORUM-valtioiden palvelutuottajille ja investoijille. Sopimus kattaa yhteisön osalta noin 95 % palvelusektoreista. CARIFORUM-valtiot ovat tehneet myönnytyksiä EU-puolen palveluntarjoajille esimerkiksi telekommunikaatio-, liikenne-, turismi-, tuotanto- ja ympäristösektorilla. CARIFORUM-valtioiden sitoumukset kattavat keskimäärin noin 56–60 % palvelusektoreista. Poikkeuksena on Dominikaaninen tasavalta, jonka sitoumukset kattavat noin 80 % palvelusektoreista. Dominikaanisella tasavallalla on vastaava sopimus myös Yhdysvaltojen kanssa.

Kilpailukysymykset

Kilpailulainsäädäntöä koskevassa sopimuksen osassa määritellään kielletyt kilpailua vääristävät toimet. Nämä rajoitukset koskevat nimenomaisesti määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä. Toisin kuin EU:n omassa kilpailulainsäädännössä, yritysten yhteenliittymisiä tai valtioneuvostoja ei käsitellä sopimuksessa. Sopimuksen kilpailu-lainsäädäntöä koskevia määräyksiä ei sovelleta yrityksiin, jotka hoitavat tiettyjä rajattuja erityistehtäviä, vaikka niillä olisikin monopoliasema.

Innovaatiot ja henkinen omaisuus

Henkisen omaisuuden tulee palvella sopimuksen mukaan innovaatioiden ja luovuuden kehittymistä. Sopimuksessa on yksityiskohtaisia lausekkeita innovaatio-orientoituneen yhteistyön lisäämiseksi. Sopimus pohjautuu TRIPS-sopimukseen (Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights), mutta sisältää myös TRIPS-sopimusta täydentäviä määräyksiä. Sopimus sisältää muun muassa tekijänoikeutta, tavaramerkkejä, maantieteellisiä merkintöjä, mallioikeutta, patenteja, hyödyllisyysmalleja, kasvinjalostajan oikeutta, geenivaroja, periteistä tietämystä ja kansanperinnettä koskevia määräyksiä. Sopimuksen innovaatioita ja henkistä omaisuutta koskevia sopimusehtoja ei sovelleta Haitiin (LDC) ennen vuotta 2021.

Julkiset hankinnat

Sopimus lähtee siitä, että julkisissa hankinnoissa tulee pyrkiä kustannustehokkuuteen, ennakoitavuuteen ja läpinäkyvyyteen sekä tuotteiden tarjoajien tasa-arvoiseen kohteeluun. Sopimuksen julkisia hankintoja koskevia määräyksiä sovelletaan ainoastaan keskushallinnon

hankintayksiköihin. EU:n osalta sitoumukset perustuvat WTO:n julkisten hankintojen sopimuksessa annettuihin sitoumuksiin.

Henkilötietosuojaja

Sopimus sisältää henkilötietosuojaan liittyviä säännöksiä, joilla turvataan vapaa informaation kulku kansainvälisesti määritellyjä henkilötietosuojastandardeja loukkaamatta. Tällä pyritään kehittämään esimerkiksi alueellista sähköistä kaupankäyntiä.

Alkuperäsäännöt

Sopimuksen alkuperäsäännöt perustuvat Cotonoun sopimuksen alkuperäsääntöihin, mutta niihin on tehty eräitä merkittäviä muutoksia. Kumulaatiota koskevia määräyksiä on helpotettu ja eräisiin maataloustuotteisiin, tekstiileihin ja kalastukseen liittyviä sääntöjä on muokattu CARIFORUM-valtioiden etujen mukaisesti. Pidemmän siirtymäajan tuotteista kuten sokerista, sokeripitoisista tuotteista ja riisistä määrätään lisäksi erikseen maahantuontisääntöjen kiertämisen estämiseksi.

Instituutiot ja valvonta

Sopimuksella perustetaan CARIFORUM-EY-yhteisneuvosto, jonka tehtävänä on valvoa sopimuksen täytäntöönpanoa. Yhteisneuvosto muodostuu CARIFORUM-valtioiden, EU:n jäsenvaltioiden sekä Euroopan komission edustajista. Neuvoston puheenjohtajana toimii vuorotellen CARIFORUM-sopimuspuolen ja EU-sopimuspuolen edustaja. Yhteisneuvostoa avustaa niin ikään sopimuksella perustettava CARIFORUM-EY-kauppa- ja kehityskomitea. Lisäksi sopimuksella perustetaan EY-CARIFORUM-parlamentaarinen komitea sekä konsultatiivinen komitea, joiden tehtävänä on toimia keskustelufoorumeina kysymyksissä, jotka koskevat sopimuksen täytäntöönpanoa sekä sopimusosapuolten välisiä suhteita.

Syrjäisimmät alueet sekä merentakaiset maat ja alueet

Sopimuksessa pyritään lisäämään EU:n ja syrjäisimpien alueiden sekä merentakaisen maiden ja alueiden välistä kaupallista ja muuta yhteistyötä alueiden erityistarpeet huomioiden.

Kehitysyhteistyö

Kehitysyhteistyöllä ja tietojen vaihtamisella on sopimuksessa tärkeä rooli. Kaikissa sopimuksen osissa määritellään ne toimet ja teemat, joiden osalta kehitysyhteistyötä tullaan edistämään. Euroopan kehitysrahaston merkitys sopimuksen toimeenpanon tukemisessa on keskeinen. Varsinaisia määräyksiä kehitysyhteistyön tasosta tai ohjelmoinnista Euroopan kehitysrahaston tai jäsenmaiden kahdenvälisen kehitysyhteistyön osalta ei sopimuksessa kuitenkaan ole.

4. Sopimuksen taloudelliset ja muut vaikutukset

Sopimuksella ei ole välittömiä vaikutuksia valtion talousarvioon. CARIFORUM-valtioista EU-alueelle suuntautuvalta tuonnilta on poistettu tullit jo aikaisemmin neuvoston markkinointiläpääsasetuksella 1528/2007. Sopimuksessa ei ole kehitysyhteistyön tasoa koskevia määräyksiä. Sopimuksen keskeisimmät vaikutukset liittyvät sopimuksen myötä saatavaan oikeudelliseen varmuuteen.

Komission ehdotus sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta sisältää rahoitus selvityksen yhteisön talousarvion tulopuoleen vaikuttavana säädös-ehdotuksena.

5. Sopimuksen lainsäädännölliset vaikutukset

1. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat osat

Eräät sopimukseen sisältyvät tullien määriä koskevat määräykset kuuluvat valtioneuvoston käsityksen mukaan perustuslain 96 §:ssä tarkoitettulla tavalla eduskunnan toimivaltaan lainsäädännön alaan kuuluvina asioina. Määräykset kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Tullimenettelyjä ja tullauservoa koskeviin määräyksiin, jotka kuuluvat yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan, sisältyy niin ikään lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Tulliasioissa vaihdettavia tietoja ja niihin liittyvää vastavuoroista apua koskevat yhteisön ja jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan kuuluvat velvoitteet edellyttävät laintasoista sääntelyä. Tulleihin liittyvää hallinnollista yhteistyötä koskeva sopimuksen osa sisältää lisäksi myös määräyksiä henkilötietojen suojasta, josta on perustuslain mukaan säädettävä lailla.

Sopimuksen määräykset, jotka koskevat tiettyjen liiketoimintaa varten maahan tulevien erityisryhmien maahantuloa ja maassaoloa kuuluvat lainsäädännön alaan. Eri tarkoituksia varten maahan tulevien henkilöiden maahantulon ja maassaolon edellytykset on kansallisella tasolla määritelty ulkomaalaislaissa (301/2004). Sopimuksessa säädettävät menettelyt eivät valtioneuvoston käsityksen mukaan vastaa kaikilta osiltaan voimassa olevia kansallisia menettelyjä, minkä vuoksi sopimuksen hyväksyminen saattaa näiltä osin vaatia myös lainsäädäntömuutoksia.

Investoijien ja palveluntarjoajien oikeus-turvaa koskevien määräysten on niin ikään katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan. Sopimus ei kuitenkaan vaadi näiltä osin muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Myös eräät muut sopimuksen investointeja, palvelukauppaa ja sähköistä kauppaa koskevat määräykset, erityisesti markkinoille-pääsyn osalta, ovat sellaisia, joihin sisältyy lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen sisältämät pääomanliikkeitä koskevat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Sopimus ei kuitenkaan vaadi näiltä osin muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Sopimuksen kauppaa koskevan osan sisältämät tavaramerkkejä ja mallioikeutta sekä immateriaalioikeuksien toteuttamista koskevat määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, mutta eivät edellytä lainsäädäntö-muutoksia.

Maantieteellisiä merkintöjä, patenteja, hyödyllisyysmalleja ja kasvinjalostajan oikeutta koskevien määräysten osalta on selvitettävä tarkemmin kuuluvatko ne lainsäädännön alaan ja vaativatko ne muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Sopimus sisältää myös julkisia hankintoja koskevia määräyksiä, joiden on katsottava kuuluvan lainsäädännön alaan. Ne eivät kuitenkaan vaadi muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Sopimuksessa on lisäksi pakollinen ja sopimuspuolia sitova riitojenratkaisu-järjestelmä, jossa voi tulla Suomea sitovasti ratkaistavaksi esimerkiksi sopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskeva riita. Koska sopimuksen muut osat sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä, voi riidan ratkaisu vaikuttaa siihen, miten Suomessa laintasoisena säänneltyä asiaa koskevaa määräystä on sovellettava. Näin ollen riitojen ratkaisua sekä sitovan välitystuomion täytäntöönpanoa suoranaisesti koskevat sopimuksen määräyksen kuuluvat lainsäädännön alaan. Myös asiakirjojen salassapitoa koskevat sopimuksen määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

EY-CARIFORUM-yhteisneuvostolle ja EY-CARIFORUM-kauppa- ja kehitys-komitealle annetaan sopimuksella valta tehdä sopimuspuolia sitovia päätöksiä, mistä syystä määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

2. Ahvenanmaan asema

Sopimuksen palvelukauppaa koskeviin määräyksiin on liitetty Ahvenanmaata koskevat rajoitukset teknisesti lyhennettyinä, mutta asiallisesti Suomen GATS-sitoumusten mukaisina.

Sopimuksen 245 artiklan voidaan katsoa viittaavan SEY 299 artiklaan ja sen sisältämiin alueellista soveltamisalaa koskeviin rajoituksiin. Näin ollen sopimuksen 245 artikla sisältää epäsuoran viittauksen myös Ahvenanmaa-pöytäkirjaan.

Sopimus sisältää Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä. Maakuntapäivien hyväksyminen sopimuksen voimaansaattamissädökseen, niiltä osin kuin se koskee maakunnan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, on Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n mukaan tarpeen.

3. Ehdotuksen oikeusperusta

Komissio ehdottaa sopimuksen allekirjoit-tamista ja väliaikaista soveltamista koskevan neuvoston päätöksen oikeusperustaksi EY:n perustamissopimuksen artikloita 57(2), 133(1) ja (5) sekä 181 yhdessä 300 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisen virkkeen kanssa. Komission ehdotuksesta neuvoston AKT-työryhmässä käydyn keskustelun pohjalta oikeusperustaksi on lisätty artikkelit 71, 80(2) sekä 133(6). Valtioneuvosto katsoo edellä mainituin lisäyksin täydennetyin oikeusperustan olevan asianmukainen.

6. Sopimuksen kansallinen valmistelu

Komissiolle annettusta EPA-neuvottelu-mandaatista on informoitu eduskuntaa perustuslain 97 §:n perusteella 21.5.2002 (E 56/2002 vp). Tämän jälkeen EPA-neuvotteluista on tiedotettu eduskunnalle seuraavasti:

- E-kirje 14.12.2005 (UM2005-03290), jossa määritellään Suomen kanta EPA-neuvotteluihin;

- E-jatkokirje 11.9.2007 (E 74/2007 vp), jossa täydennetään Suomen kantaa EPA-neuvotteluihin; sekä

- E-kirje 18.12.2007 (E 126/2007 vp) EU:n ja eräiden AKT-maiden välisistä talouskumppanuussopimuksista (EPA-sopimukset) ja markkinoillepääsystä.

Lisäksi eduskuntaa on informoitu EPA-neuvotteluista säännöllisesti yleisten asioiden ja ulkosuhteiden neuvoston (YAUN) kokous-ten yhteydessä.

EPA-CARIFORUM-sopimus on jaetun toimivallan sopimus. Osana asian kansallista valmistelua ulkoasiainministeriö on selvittänyt yhdessä valtiovarainministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, maa- ja metsätalous-ministeriön, ympäristöministeriön, sisäasiainministeriön, tullihallituksen sekä sosiaali- ja terveysministeriön kanssa, missä määrin sopimus sisältää eduskunnan hyväksymis-toimivaltaan kuuluvia asioita sekä minkä-laisia mahdollisia lainsäädäntötoimenpiteitä sen hyväksyminen edellyttää hallinnon eri aloilla. Lisäksi lausuntopyyntö on ulkoasiain-ministeriön toimesta lähetetty myös liikenne- ja viestintäministeriölle, oikeusministeriölle, puolustusministeriölle sekä opetusminis-teriölle. EPA-CARIFORUM-sopimusta on myös käsitelty 133-jaoston (suppea kokoonpano) kirjallisessa menettelyssä 9.6.2008.

Koska osa sopimuksen määräyksistä kuuluu valtioneuvoston käsityksen mukaan lainsäädännön alaan, lähetetään komission 19.3.2008 tekemä ehdotus sopimuksen allekirjoittamisesta ja väliaikaisesta soveltamisesta (KOM (2008) 155 lop.) sekä komission 4.4.2008 tekemä ehdotus sopimuksen tekemisestä (KOM (2008) 156 lop.) oheisena eduskunnalle perustuslain 96 §:n mukaisesti. Kun sopimus on allekirjoitettu, se tullaan perustuslain 94 ja 95 §:ien mukaisesti saattamaan hallituksen esityksellä eduskunnan hyväksyttäväksi.

EPA-CARIFORUM-sopimustekstin (7505/08) suomen- ja ruotsinkielistä käännöstä ei ole vielä saatavilla. Sopimus-teksti ja sen liitteet ovat luettavissa englanninkielisinä neuvoston julkisessa asiakirjarekisterissä.

7. Sopimuksen allekirjoittaminen, väliaikainen soveltaminen ja voimaantulo

Sopimuksen allekirjoittamista ja väliaikais-ta soveltamista koskeva päätös pyritään tekemään neuvostossa viimeistään heinäkuun puolessa välissä 2008. Sopimus on suunniteltu allekirjoitettavaksi 23.7.2008 Barbadosella. Sopimuksen tekemistä koskeva päätös on tarkoitus käsitellä neuvostossa sen jälkeen, kun sopimus on allekirjoitettu. Komission esityksen mukaisesti väliaikainen soveltaminen tulee koskemaan ainoastaan sopimuksen yhteisötoimivaltaan kuuluvia osia.

Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan kuukauden ensimmäisenä päivänä, kun kaikki sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen sopimuksen hyväksymisestä valtiosääntöjensä mukaisesti.

8. Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto katsoo, että saavutettu neuvottelutulos vastaa EU:n neuvoston hyväksymiä neuvotteluohjeita. Komission ehdotus on siten valtioneuvoston käsityksen mukaan perusteltu. AKT-EY-yhteistyöllä on merkittävä sija EU:n ulkosuhteissa. Kehitys- ja kauppapolitiikan keskinäisen johdon-mukaisuuden edistäminen on lisäksi yksi Suomen kehityspolitiikan painopisteistä. Valtioneuvoston näkee hallitun vasta-vuoroisen markkinoiden avaamisen sekä Karibian alueellisen integraation tärkeänä, mutta tunnustaa, että prosessi on haasteellinen. Valtioneuvosto korostaa, että EPA-CARIFORUM-sopimusta on pidettävä ensisijaisesti kehityssopimuksena. Sekä EY:n komission että jäsenvaltioiden on kannettava vastuu riittävän tuen takaamisessa, jotta CARIFORUM-valtioilla olisi mahdollisuus sopeutua sopimukseen ja ennen kaikkea hyödyntää sitä.

9. Arvio siitä milloin eduskunnan kanta tulisi olla valtioneuvoston käytössä

Sopimuksen allekirjoittamista ja väli-aikaista soveltamista koskeva päätös pyritään tekemään neuvostossa viimeistään heinäkuun puolessa välissä 2008. Valtioneuvosto toivoo saavansa eduskunnan kannan käyttöönsä heinäkuun ensimmäisellä viikolla 2008.

Tarjous Pakkaus ja lastaus Seppälä Oy:ltä

LIITE 3

Tervehdys!

Tarjoaisimme tiedustelemianne puuhäkkeitä seuraavin hinnoin:

3440x3000x2630 mm: 1100 euroa (Alv 0%)

3300x4930x2750 mm: 750 euroa (Alv 0%)

Kiitämme kiinnostuksestanne tuotteitamme kohtaan.

Ystävällisin terveisin.

Antti Seppälä

Pakkaus ja lastaus Seppälä Oy.

0400-631142