

OPINNÄYTETYÖ

MIIKA AUNOLA 2012

**ELINTARVIKKEIDEN MAAHANTUONTI
LOGISTISESTA NÄKÖKULMASTA**



Rovaniemen
ammattikorkeakoulu
University of Applied Sciences
LUC

Liiketalouden koulutusohjelma

ROVANIEMEN AMMATTIKORKEAKOULU
YHTEISKUNTATIETEIDEN, LIIKETALouden JA HALLINNON ALA
Liiketalouden koulutusohjelma

Opinnäytetyö

**ELINTARVIKKEIDEN MAAHANTUONTI
LOGISTISESTA NÄKÖKULMASTA**

Miika Aunola

2012

Ohjaaja Ari Nevalainen

Hyväksytty _____ 2012 _____

Tekijä	Miika Aunola	Vuosi	2012
Työn nimi	Elintarvikkeiden maahantuonti logistisesta näkökulmasta		
Sivu- ja liitemäärä	51 + 2		

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää elintarvikkeiden maahantuonnin haasteita logistisesta näkökulmasta, kun tuontimaana on Euroopan unionin jäsenvaltio. Työn tavoite oli myös selvittää muun Euroopan ja Suomen välisen elintarvikelogistiikan haasteita ja solmukohtia. Tämän opinnäytetyön on tarkoitus tarjota oleellista tietoa alan haasteista ja kompastuskivistä jokaiselle, joka on aloittamassa elintarvikkeiden maahantuontia.

Työn teoriaosuudessa käsitellään elintarvikkeiden maahantuonnin ja elintarvikelogistiikan osaprosesseja. Taustamateriaali kerättiin sähköisistä lähteistä ja englannin- ja suomenkielisistä kirjoista. Työn keskeisiä aihealueita ovat logistiset ratkaisut, maahantuontiin liittyvät asiakirjat sekä ulkomaankaupan maksukäytänteet. Työstä löytyy tietoa myös arvonlisäverotuksesta EU-maissa ja elintarvikkeiden maahantuonnin nykytilasta.

Tutkimus suoritettiin käyttämällä kvalitatiivista teemahaastattelua. Teemahaastattelua varten laadittiin haastattelurunko, joka piti sisällään seitsemän tutkimuksen kannalta oleellista teemaa. Haastattelut suoritettiin syyskuussa 2012 vierailuilla. Haastatteluja oli kolme ja ne nauhoitettiin sekä litteroitiin.

Tutkimuksen tuloksista selvisi, että elintarvikkeiden maahantuonnin suurimmat haasteet eivät löydy logistiikasta, vaan maksukäytänteistä ja toimijoiden välisistä voimasuhteista. Tuloksista käy ilmi se, että logistiikka on vain yksi maahantuonnin mutkattomimmista osaprosesseista.

Author	Miika Aunola	Year	2012
Subject of thesis	A Logistics Perspective on Grocery Imports from the EU to Finland		
Number of pages	51 + 2		

The main objective of this thesis is to detect the challenges that lie in grocery imports between Finland and the rest of the European Union. The study is made from a logistical standpoint. This thesis will aim to define the obstacles and problems that one should be familiar with before beginning to import groceries from EU-countries to Finland.

The purpose of the theoretical section is to explore the components and processes of grocery imports. The fundamental themes of this section include logistical solutions; the documents involved in grocery imports and payment policies and procedures. This thesis also includes information of VAT policy in the EU and the current state of grocery imports in Finland.

The empirical part of this thesis consists of three theme-based interviews that were carried out in person in September 2012. The interviews consisted of seven themes introduced in the theoretical section of this thesis. Qualitative content analysis was used to analyse the data gathered from the interviews.

The findings of the study indicate that the biggest challenges of grocery imports are not to be found in the logistics but in the other parts of the process. The main difficulties come across in terms of payment and delivery. The general opinion of the interviewees indicates that the small companies come across difficulties dealing with larger enterprises. It turns out that logistics are one of the least complicated processes involved in the grocery imports.

Key words: logistics, import, grocery, European Union, INCOTERMS

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	1
2 LOGISTIIKKA	2
2.1 Logistinen ketju	2
2.2 Osapuolet.....	3
2.3 Kuljetusmuodon valinta	4
2.4 Merirahti	5
2.5 Rautatierahti.....	6
2.6 Lentorahti	6
2.7 Maantiekuljetukset.....	7
3. INCOTERMS	9
3.1 EXW – Ex Works.....	9
3.2 FCA – Free Carrier.....	9
3.3 CPT - Carriage Paid To.....	10
3.4 CIP – Carriage and Insurance Paid to.....	10
3.5 DAT – Delivered At Terminal.....	10
3.6 DAP – Delivered At Place	11
3.7 DDP – Delivered Duty Paid	11
3.8 FAS – Free Alongside Ship.....	11
3.9 FOB – Free On Board	11
3.10 CFR – Cost and Freight	12
3.11 CIF – Cost, Insurance and Freight	12
4 ELINTARVIKKEIDEN LOGISTISET HAASTEET	14
4.1 Yleistä.....	14
4.2 Kuljetukset.....	14
4.3 Pakkaaminen.....	15
4.3.1 <i>Elintarvikkeiden pakkaaminen</i>	16
4.4 Varastointi	17
5 ELINTARVIKKEIDEN MAAHANTUONNIN NYKYTILA	18
5.1 Ulkomaisen elintarviketuotannon osuus Suomessa.....	18
6 VEROTUS EU-TAVARAKAUPASSA	22
6.1 Arvonlisävero Suomessa.....	22
6.2 Arvonlisävero yhteisökaupassa.....	22

6.3 EU:n tulli- ja veroalue	23
7 MAAHANTUONNIN ASIAKIRJAT	25
7.1 Kauppalasku.....	25
7.2 Konossementti (bill of lading)	25
7.3 Merirahtikirja.....	27
7.4 Autorahtikirja	28
7.5 Rautatierahtikirja	29
7.6 Lentorahtikirja.....	30
8 ULKOMAANKAUPAN MAKSUTAVAT	31
8.1 Perittävät	31
8.1.1 Vientiperittävä	32
8.1.2 Tuontiperittävä	33
8.2 Remburssi	33
9 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	35
9.1 Tutkimusmenetelmä ja –aineisto.....	35
9.2 Aineiston analysointi ja käsittely.....	36
10 TULOKSET.....	37
10.1 Tuotteet	37
10.2 Hankintamaa	38
10.3 Logistiset ratkaisut ja kuljetusmuodot.....	38
10.4 Huolintaliikkeet	39
10.5 Maksukäytänteet	40
10.6 Asiakirjat, valvonta ja lainsäädäntö	41
10.8 Vapaa sana	42
11 POHDINTA	43
11.1 Yhteenveto opinnäytetyöstä.....	43
11.2 Opinnäytetyön onnistuminen.....	44
11.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet	45
LÄHTEET	46
LIITTEET	51

KUVA- JA TAULUKKOLUETTELO

KUVA 1. INCOTERMS 2000	13
KUVA 2. LÄHIRUOKA OSANA SUOMALAISTA RUOKAA.....	19
KUVA 3. ELINTARVIKKEIDEN TUONTI SUOMEEN 1985-2011	19
KUVA 4. ELINTARVIKKEIDEN TUONTI 2011 KAUPPA-ALUEITTAIN	20
KUVA 5. ELINTARVIKKEIDEN TUONTI 2011 TUOTERYHMITÄIN	21
KUVA 7. BILL OF LADING.....	27
KUVA 8. MAKSUTAPANA PERITTÄVÄ	32
KUVA 9. MAKSUTAPANA REMBURSSI	34
TAULUKKO 1. ELINTARVIKELAJIEN SÄILYTYSLÄMPÖTILAT	18
TAULUKKO 2 ARVONLISÄVEROKANNAT SUOMESSA.....	22

1 JOHDANTO

Tähtään opinnäytetyössäni selvittämään elintarvikkeiden maahantuontiin liittyviä prosesseja, erityisesti logistiikkaa silmälläpitäen. Tuontimaina ovat Euroopan Unionin (EU) jäsenmaat. Opinnäytetyöni tarkoitus on tarjota oleellinen tieto seikoista, joihin on kiinnitettävä huomiota aina, kun harkitaan elintarvikkeiden maahantuontia EU:n alueelta. Opinnäytetyöni ei ole opas, vaan selvitys asioista, joita elintarvikkeiden maahantuonti ja sen käynnistäminen pitää sisällään.

Työni auttaa heitä, jotka ovat käynnistämässä maahantuonnin, erityisesti EU:n alueelta ja elintarvikkeiden osalta. Opinnäytetyön pääongelma on seuraava: Mitkä ovat elintarvikkeiden maahantuonnin haasteita erityisesti logistisesta näkökulmasta. Työssä etsitään vastauksia myös muihin ongelmiin: Mitä asioita täytyy selvittää elintarvikkeiden maahantuonnin käynnistämiseksi ja mitä seikkoja on otettava huomioon esimerkiksi tuontimaata valittaessa.

Opinnäytetyön lähtökohta on henkilökohtainen kiinnostus aihetta kohtaan ja tarve selvittää opinnäytetyössäni esiteltäviä teemoja. Työn osana tehtävässä tutkimuksessa tullaan haastattelemaan elintarvikkeiden maahantuonnin ja logistiikan osaajia, jotka toimivat alan eri tehtävissä. Tällä tavoin on tarkoitus kerätä tietoa samoista aihepiireistä eri näkökulmista.

2 LOGISTIIKKA

2.1 Logistinen ketju

Logistiikka käsittää yrityksen tieto-, raha-, materiaali ja paluuvirtoja. Rahaa, materiaaleja ja tietoa virtaa niin toimittajilta asiakkaille kuin asiakkailta toimittajille. Tietovirralla tarkoitetaan koko logistisen ketjun kattavaa informaation jakamista. Tietovirralla ohjataan logistiikkaa toimittajalta yritykselle ja yritykseltä asiakkaalle. Tietovirta pitää sisällään esimerkiksi pakkauksiin sisällytettävät tiedot, kommunikaation niin sidosryhmien, kuin organisaation sisällä. Huomionarvoista on, että tiedonkulku on nopeaa ja siihen reagoidaan. Tiedon on siirryttävä toimintaan ja sitä kautta tuotteeseen. Eri organisaatioissa tietovirtaa voivat muodostaa esimerkiksi taloushallinnon tuottama informaatio, toiminnanohjausjärjestelmät ja tiedottaminen.

Raha- eli pääomavirta on vastike, joka maksetaan esimerkiksi raaka-aineista ja tuotteista. Rahavirta kattaa koko logistisen ketjun ja se näyttelee suurta roolia toimitusketjun suunnittelussa ja toiminnassa. Yritysten rahavirrat ovat maksuehdoista ja –käytännöistä johtuen usein materiaalivirtaa jäljessä. (Ritvanen-Inkiläinen-Bell-Santala 2011, 22.) Logistiikan rahavirralla on suuri merkitys koko Suomen kansantalouteen. Suomalaisten yritysten logistiikkakustannukset olivat vuonna 2011 keskimäärin 12,1 % liikevaihdosta. Teollisuuden ja kaupan alan logistiikkakustannukset muodostivat vuonna 2011 8,6 % Suomen bruttokansantuotteesta. Logistiikan rahavirroista alle kolmannes muodostuu kuljetuskustannuksista. Muut rahavirrat koostuvat varastoinnista, sekä raaka-aine- ja materiaalikustannuksista. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2012)

Yrityksen materiaalivirta logistisessa ketjussa sisältää materiaalien ja tuotteiden kuljettamisen ja säilyttämisen. Hyvin hoidettu materiaalivirta tarkoittaa käytännössä tuotteen lyhyttä toimitusaikaa ja sitä kautta asiakastyytyvyyttä. Materiaalivirtaa ohjataan tietovirralla. Materiaalista pitää olla kummallakin osapuolella tieto, ennen kuin se toimitetaan. Materiaalivirran sivutuotteena tulee paluuvirtaa, jolla tarkoitetaan esimerkiksi jäte- ja sivutuotevirtaa sekä käytöstä poistettujen tuotteiden ohjaamista takaisin kiertoon tai loppukäsiteltäväksi. (Ritvanen-Inkiläinen-Bell-Santala 2011, 22.) Erityisesti elintarvikelo-

gistiikassa materiaalivirtojen hallinnalla on suuri merkitys. Tuotteiden herkkyyks mekaanisille vaurioille, haju- ja makutartunnoille ja pilaantumiselle edellyttää tehokasta, mutta tarkkaa materiaalivirtojen hallintaa. Elintarvikkeiden käyttöikä vaihtelee muutamista päivistä vuosiin ja jokainen elintarviketyyppi vaatii erilaisia ominaisuuksia varastoinnin, jakelun ja myyntitilojen suhteen.

Prosessilähtöisesti ajatellen yrityksen logistiikka voidaan jakaa yrityksen tulo-, sisä- ja lähtölogistiikaksi. Tulologistiikka alkaa hankintatoimella, jota seuraa tavaran vastaanotto, tarkastus, purkaminen ja varastoon sijoittaminen. Sisälogistiikalla tarkoitetaan kaikkea tuotteiden ja materiaalin käsittelyä organisaation sisällä, kun kyse ei ole tulo- tai lähtölogistiikasta. Esimerkiksi laitteiden huolto ja kokoonpano ovat sisälogistisia toimenpiteitä. Lähtölogistiikkaan sisältyvät varastosta keräily, tavaroiden pakkaaminen, lastauslaiturilta lähtevä kuljetus ja paluulogistiikka. (Ritvanen-Inkiläinen-Bell-Santala 2011, 21.)

2.2 Osapuolet

Kansainvälisessä kaupassa logistiikalla ja oikean kuljetusvaihtoehdon valinnalla on suora vaikutus moniin kaupankäynnin avaintekijöihin. Hinta, toimituksen nopeus ja tavaran vaurioitumisen riskit on otettava huomioon valittaessa oikeita logistisia ratkaisuja. (Jiménez 2008, 225.) Tavarankuljetuksen laativat lähtökohtaisesti kaksi osapuolta: myyjä ja ostaja. Kuljetussopimuksissa voidaan kuitenkin katsoa olevan kolmas osapuoli eli rahdinkuljettaja. Lähettäjä solmii rahdinkuljettajan kanssa kuljetussopimuksen, jossa rahdinkuljettaja sitoutuu kuljettamaan tavaran. Rahdinkuljettaja voi halutesaan siirtää kuljetustoimeksiannon kokonaan tai osittain toisen suorittavaksi. Rahdinkuljettajan vastuulla on tavaran kuljettaminen sovittuun määräpaikkaan sovittuna ajankohtana, jolloin se luovutetaan sopimuksen mukaiselle vastaanottajalle. Rahdinkuljettajalla on vahinkovastuu tavarasta ja siksi sen velvollisuuksiin lukeutuu myös kuljetettavan tavaran tarkastaminen sitä vastaanottaessaan. Vaikka lähettäjä ja rahdinkuljettaja sopivat kuljetussopimuksen, on vastaanottajalla oikeus esittää vaatimuksia rahdinkuljettajalle. Kaupantasopimuksessa rahdinkuljettaja katsotaan avustavaksi alihankkijaksi, jonka teoista sopimuskumppani eli lähettäjä on lähtökohtaisesti vastuussa. Toimintulausekkeessa osoitetaan, milloin vastuu tavarasta siirtyy lähettäjältä vastaanottajalle. On ensisijaisen tärkeää, että rahdinkuljettaja saa käyttöönsä

kaiken kuljetuksen kannalta olennaisen tiedon, kuten rahdin nouto- ja kuljetuspaikka, tavarankäsittelyyn liittyvät erityispiirteet, toimituksen aikataulu ja rahdin pakkaamista koskevat huomionarvoiset seikat. (Haapio ym., 2005, 136.)

Kansainvälisissä kuljetuksissa on mahdollista käyttää kuljetuspalveluita tarjoavia yrityksiä. Erityisesti pienten kuljetusten toimitusketjussa asiakas ei usein edes tiedä kuljetusta suorittavia yrityksiä. Kuljetusketjuissa vallitsevat käytännöt, jotka eivät usein vastaa oikeudellisia säännöksiä, mutta asianosaiset ovat kuitenkin suorassa oikeussuhteessa keskenään. Huolintayritykset ovat erityisesti kansainvälisessä kaupassa käytettäviä palveluntuottajia. Huolitsijan tehtävät sovitaan huolintatoimeksiannossa ja ne voivat sisältää esimerkiksi kuljetusten välittämistä tai hoitamista itse, tavarankäsittelyä ja –tuontia, prosessiin liittyvien asiakirjojen hallintaa, tavaroiden tullausta ja varastointia. Huolitsijan katsotaan kantavan rahdinkuljettajan vastuun vain jos se suorittaa kuljetuksen itse, muussa tapauksessa se toimii vain välittäjän roolissa. (Haapio ym., 2005, 136-138, 141.)

2.3 Kuljetusmuodon valinta

Tammikuussa 2012 Suomeen tuotiin Suomen tullin mukaan 12636 tuhatta tonnia tavaraa. Venäjän osuus tästä oli 5185 tuhatta tonnia, Ruotsin 1920 tuhatta tonnia, Norjan 795 tuhatta tonnia ja Saksan 638 tuhatta tonnia. Ruotsin ja Saksan ollessa Suomen tärkeimmät vientikumppanit, on siis Venäjä Suomen ylivoimaisesti suurin tuontimaa. Suomeen tuodusta tavarasta vain noin 4 prosenttia oli elintarvikkeita ja eläviä eläimiä. Suurimmat osuudet Suomeen tuodusta tavarasta kattavat raaka-aineet (4080 tuhatta tonnia), poltto- ja voiteluaineet sekä sähkövirta (4794 tuhatta tonnia) sekä kivennäisöljyt ja –tuotteet (3783 tuhatta tonnia). (Suomen Tulli 2012a)

”Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat yritykseen, lähetykseen ja kuljetusmuotoon liittyvät ominaisuudet. Yritykseen liittyviä valintaperusteita ovat toimiala, kuljetustarpeen säännöllisyys, toimitustiheys ja lähittäjän maantieteellinen sijainti. Lähetykseen liittyviä ominaisuuksia ovat kuljetusetäisyys, erä koko ja arvo. Kuljetusmuotojen välillä on yleensä eroja kapasiteetin saatavuudessa, hinnassa, luotettavuudessa ja nopeudessa. Kuljetusten täsmällisyys on yleensä sitä tärkeämpää mitä

kalliimpia tuotteita kuljetetaan. Esimerkiksi koneita valmistavalle metalliteollisuudelle täsmällisyys on keskeinen tekijä, kun taas massatavaran kuljetuksissa hinta on merkittävämpi tekijä. JIT-tyyppisessä (just in time) toiminnassa kuljetusvarmuus on koko tuotannon perusedellytys: tuotteen on oltava oikeaan aikaan, oikean kokoisena eränä ja vaurioitumattomana tuotantolaitoksessa. Kuljetusjärjestelmää ja -muotoa valittaessa pyritään yhdistämään vaatimukset hyvästä palvelutasosta, laadusta ja kohtuullisista kustannuksista. Kuljetusmuoto määräytyy sen mukaan tapahtuuko kuljetus teitse, rautateitse, vesiteitse vai ilmassa. Jokaisella kuljetusmuodolla on etuja ja heikkouksia, joten kuljetusmuodon valinta on tehtävä tapauskohtaisesti” (Suomen Kuljetusopas 2012a)

2.4 Merirahti

Kansainvälisessä meriliikenteessä vallitsee vapaa kilpailu ja tästä johtuen kova kilpailu. Merikuljetusten osuus maailmanlaajuisessa kaupassa on merkittävä, vaikka kalusto ja infrastruktuuri vaativat suuria investointeja. Merikuljetuksia käytetään yleensä vienti- ja tuontikuljetuksiin kansainvälisessä kaupassa. Meriteitse kuljetettavan rahdin yksikkökustannukset ovat alhaiset, joten se soveltuu erinomaisesti massatavaroiden ja suurten yksikkötavaroiden kuljettamiseen. (Suomen Kuljetusopas 2012b)

Suomen tullin mukaan tammi-maaliskuussa 2012 maahantuodusta tavarasta 10704 tuhatta tonnia tuotiin vesiteitse. Tästä määrästä vain 3 tuhatta tonnia tuotiin sisävesiteitse. Meriteitse Suomeen tuotiin siis noin 85 prosenttia kaikesta maahamme tuodusta tavarasta. Merkittävimmät tuontimaat olivat Venäjä, Ruotsi ja Saksa. Elintarvikkeiden ja elävien eläinten osuus Suomeen laivakuljetuksilla tuodusta tavarasta oli vain noin 4,5 prosenttia. Elintarvikkeita ja eläviä eläimiä Suomeen tuotiin noin 503 tuhatta tonnia. Suomeen tuoduista elintarvikkeista 478 tuhatta tonnia, eli 95 prosenttia, tuotiin merikuljetuksina. (Suomen Tulli 2012e)

Suomen satamat ovat jaoteltavissa Saimaan syväväylän satamiin ja rannikosatamiin. Ne voidaan myös jakaa niiden käyttötarkoitusten mukaan yleisatamiin ja teollisuuslaitosten satamiin. Kilpilahdessa, Porvoossa sijaitsee

Suomen suurin satama, joka on yksityinen kemikaali- ja öljysatama. Suurin on Helsingin satama, joka onkin lähinnä tuontikäytössä. (Karhunen-Hokkanen 2007, 26-27.)

2.5 Rautatierahti

Junakuljetukset eivät ole rikollisuuden kannalta kovinkaan riskialttiita. Maakuljetusten rikollisuudesta noin 2 prosenttia tapahtuu junakuljetusten aikana. Tavaramäärien ollessa suuria, kuljetusmatkojen pitkiä tai kuljetustarpeen ollessa säännöllistä, käytetään usein rautatiekuljetuksia. Rautatiekuljetusten etuna ovat sen kustannustehokkuus ja ympäristöystävällisyys. Vaikka maantieverkosto on kattavampi, on se myös ruuhkautuneempi, joten rautatiekuljetusten käyttäminen osana toimitusketjua voi usein olla järkevää. (Vesterinen 2011, 41-42)

Suomeen tuotiin tammi-maaliskuussa 2012 rautateitse noin 1280 tuhatta tonnia tavaraa, josta Venäjän osuus oli 1195 tuhatta tonnia ja Kazakstanin 75 tuhatta tonnia. Rautateitse tuodusta tavarasta noin 0,8 prosenttia oli luettavissa elintarvikkeiksi tai eläviksi eläimiksi. Suomeen tuoduista elintarvikkeista ja elävistä eläimistä rautateitse tuotiin alle hieman 2 prosenttia. (Suomen Tulli 2012f)

2.6 Lentorahti

Lentokuljetukset ovat nopea ja luotettava kuljetusvaihtoehto. Kuljetukset tarjoavat usein valmiiksi aikataulutetun kuljetuksen pitkienkin matkojen päähän. Lentokuljetukset ovat rahdin painoon suhteutettuna kalliita, mutta niissä sattuu myös verrattain vähän vaurioita. Näistä syistä niitä käytetään yleensä arvokkaiden tavaroiden kuljettamiseen. Lentorahtina toimitetaan myös paljon kiireellistä ja nopeasti vanhenevaa tavaraa, esimerkiksi postia ja elintarvikkeita. Huomionarvoista on kuitenkin se, että lentokoneen rahtitila ja kantavuus ovat rajallisia, joten yhteensopivuus muiden kuljetusmuotojen kanssa voi olla rajoitettua. (Suomen kuljetusopas 2012c)

Tammi-maaliskuussa 2012 Suomeen tuodusta tavarasta 8 tuhatta tonnia, eli vain noin 0,06 prosenttia tuli lentorahtina. Merkittävä osa lentorahdista tulee kaukomaista, kuten Kiinasta ja Yhdysvalloista. Tästä kahdeksasta tuhannes-

ta tonnista 0,078 tuhatta tonnia eli vajaa prosentti luokiteltiin elintarvikkeiksi tai eläviksi eläimiksi. (Suomen Tulli 2012b)

Lentorahdin kuljetuskustannukset ovat pääsääntöisesti korkeampia, kuin merirahdin. Vakuutuksien osalta tilanne on kuitenkin päinvastainen. Yleisesti voidaan sanoa, että lentorahdin vakuutusmaksut ovat noin 50 prosenttia merirahdin vastaavista. Säästöjä voidaan saada myös pakkauskuluista, koska lentorahti ei vaadi raskasta pakkausta. (Jiménez 2008,244)

2.7 Maantiekuljetukset

Rikollisuus ja varkaudet ovat Euroopassa maantiekuljetuksien kannalta melko pieni riski. Rahtihävikki on suurempi ongelma Yhdysvalloissa, Meksikossa, Brasiliassa, Etelä-Afrikassa ja Venäjällä, mutta se ei ole vierasta myöskään Euroopasta. Iso-Britannia, Ranska, Hollanti ja Saksa ovat Euroopan riskialttiimmat alueet kuljetuksiin liittyvien rikosten osalta. Noin neljäsosa maakuljetusten varkauksista tapahtuu maantiekuljetusten aikana. Noin kolme neljäsosaa tapahtuu esimerkiksi varastoissa tai terminaaleissa. (Vesterinen 2011, 41-42)

Maanteitse tapahtuva kuljetus on suuressa ja tärkeässä roolissa erityisesti valtioiden sisällä tapahtuvissa kuljetuksissa. Sen suurimpia etuja ovat joustavuus, edullisuus, nopeus ja sen soveltuvuus pienille kuljetuserille. Mikäli kuljetusmatkat ovat lyhyitä, vaaditaan ovelta ovelle kuljetusta tai toimitusaikataulu on kiireellinen, on tiekuljetus usein ainoa kuljetusmuoto. Tiekuljetukset voidaan jakaa karkeasti kahteen luokkaan: pakettiautokuljetukset ja kuorma-autokuljetukset. Pakettiautokuljetuksilla hoidetaan usein jakelu- ja keräilykuljetukset, joissa liikkuu kerrallaan pieniä tavaraeriä. Kuorma-autokuljetuksilla voidaan niinkään hoitaa jakelukuljetuksia, mutta ne soveltuvat suuremman kuljetuskapasiteettinsa ansiosta myös pidempien matkojen kuljetuksiin ja niitä käytetään usein säännöllisesti hoidettavissa kuljetuksissa. (Suomen kuljetusopas 2012d)

Vuoden 2012 tammi-maaliskuussa Suomeen tuotiin maanteitse noin 622 tuhatta tonnia tavaraa, josta ylivoimaisesti suurin osa, noin 482 tuhatta tonnia tuotiin Venäjältä. Seuraavaksi suurimmat maahantuojat olivat Ruotsi 95 tuhannella tonnilla ja Norja 30 tuhannella tonnilla. Elintarvikkeiden ja elävien

eläinten osuus kokonaistuonnista oli 14 tuhatta tonnia eli noin 2,3 prosenttia.
(Suomen Tulli 2012c)

3. INCOTERMS

Yritysten välisessä kansainvälisessä tavarakaupassa noudatetaan käytäntöjä, joita määritellään Incoterms-toimituslausekkein. Kansainvälisen kauppakamarin laatimat ja säännöllisesti uudistamat toimituslausekkeet on laadittu helpottamaan yritysten jokapäiväistä toimintaa. Incoterms-toimituslausekkeet on laadittu siten, että ne ovat hyödynnettävissä toimialasta riippumatta ja tästä johtuen ne eivät ole kovin yksityiskohtaisia. Toimituslausekkeet määrittävät kaupan osapuolten, eli myyjän ja ostajan välisiä velvollisuuksia sekä riskien ja kustannusten jakoa heidän välillään, mutta eivät korvaa kauppasopimusta. Ne eivät myöskään sido myyjän ja ostajan lisäksi muita osapuolia, kuten rahdinkuljettajia. Incoterms-toimituslausekkeet eivät määrittele tavarantoimituksen omistusta, hintaa eikä maksuehtoja, vaan niitä säätelevät kauppasopimuksen ehdot ja sovellettava lainsäädäntö. Käytettävä toimituslauseke on esitettävä mahdollisimman täsmällisesti kauppasopimuksessa esimerkiksi ”valittu Incoterms, määräpaikka, Incoterms 2010”. Talouden, tekniikan ja lainsäädännön muuttuessa toimituslausekkeisiin tehdään muutoksia, joista viimeisimmät on tehty vuonna 2010 ja ne astuivat voimaan 1.1.2011. (Räty 2012, 5-6, 8.)

Incoterms-toimituslausekkeet on lyhennetty kolmikirjaimisiksi lyhenteiksi ja ne tulee ilmoittaa osana kauppasopimusta. Incoterms-lausekkeita on yksitoista ja ne ovat jaettavissa kahteen ryhmään: Kaikki kuljetusmuodot ja vesikuljetukset. (Räty 2006, 7.)

3.1 EXW – Ex Works

Toimituslauseke EXW määrittää myyjälle vähimmäisvelvollisuudet. Lausekkeen mukaan tavara toimitetaan ostajalle myyjän toimesta silloin, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi. Myyjän ei tarvitse esimerkiksi lastata tavaraa sitä noutavaan ajoneuvoon, kuljettaa tavaraa tai huolehtia vientiselvityksestä vaan myyjä voi asettaa tuotteen ostajan käyttöön esimerkiksi varastossaan tai tuotantolaitoksessaan. Kaikki riskit ja kustannukset siirtyvät ostajalle, kun tämä vie tavarantoimituksen sovitusta kohdasta nimetyltä toimituspaikalta. Ostajan tulee vakuuttaa tavara. (Räty 2006, 15-21.)

3.2 FCA – Free Carrier

FCA eli ”vapaasti rahdinkuljettajalla” – toimituslauseke tarkoittaa myyjän kannalta sitä, että hänen tulee toimittaa ja tarvittaessa vientiselvittää tavara,

ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle. Riskit ja vakuutusvelvollisuus siirtyvät myyjältä ostajalle hetkellä, jolla tavara on rahdinkuljettajan ajoneuvossa. Mahdolliset tuontitullit, -selvitykset ja muut – muodollisuudet ovat ostajan velvollisuuksia. Tullimuodollisuuksilla tarkoitetaan niitä vaatimuksia, esimerkiksi asiapapereita, tarkastuksia ja turvallisuuden tietoja, jotka on täytettävä tullimääräysten vuoksi. (Räty 2006, 23-25.)

3.3 CPT - Carriage Paid To

Toimituslauseketta CPT eli ”kuljetus maksettuna” käytettäessä noudatetaan samoja periaatteita, kuin lauseketta FCA käytettäessä. Merkittävänä erona näiden kahden toimituslausekkeen välillä on se, että CPT:tä käytettäessä on myyjän solmittava kuljetussopimus ja maksettava rahti tavarankuljettamisesta tiettyyn määräpaikkaan. Tätä lauseketta käytettäessä on otettava huomioon se, että riski ja kustannukset siirtyvät myyjältä ostajalle eri paikoissa. Vaikka myyjän vastuulla on kuljetussopimuksen solmiminen ja rahdin kustannuksista vastaaminen, täytyy hänen toimitusvelvollisuutensa jo silloin, kun hän luovuttaa tavarankuljettajalle. Toimitusvelvollisuuden siirtyessä, vaihtuu myös velvollisuus vakuuttaa tavara. (Räty 2006, 33-37.)

3.4 CIP – Carriage and Insurance Paid to

Kaupan osapuolten sopiessa toimituslausekkeen CIP käytöstä tulisi heidän ottaa huomioon edellisistä lausekkeista poikkeava vakuutusmenettely. Myyjä tekee kuljetussopimuksen ja vastaa rahtikuluista nimettyyn määräpaikkaan. Vaikka tavara on rahdin aikana ostajan vastuulla, tulee myyjän solmia vakuutusopimus sitä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu rahdin aikana. Vakuutuksen tulee olla Institute Cargo Clauses-ehdokokoelman (LMA/IUA) C-ehdojen mukainen. Vakuutuksen tulee olla 110% kauppasopimuksessa mainitusta hinnasta. (Räty 2006, 41-46.)

3.5 DAT – Delivered At Terminal

DAT eli ”toimitettuna määräpaikalle” toimituslauseketta käytettäessä kaupan kohteena oleva tavara on myyjän vastuulla ja vakuutettavana siihen saakka, kun se on sovitussa määräpaikassa tai –satamassa ostajan käytettävissä, eli kuljetusvälineestä purettuna. Määräpaikka ja –aika sovitaan kaupan osapuolten välillä. Myyjän vastuulla on täten luonnollisesti myös mahdollinen vientiselvitys, mutta tuontimuodollisuudet ja –tullimaksut ovat ostajan vastuulla. (Räty 2006, 53-54.)

3.6 DAP – Delivered At Place

Toimituslausekkeet DAT ja DAP eroavat toisistaan siten, että jälkimmäisessä vastuu tavarasta ja riskit siirtyvät myyjältä ostajalle tavarán saapuessa määräaikana määräpaikkaan. Tavarán kuljetusvälineestä purkamisen on siis ostajan vastuulla. On kuitenkin otettava huomioon se, että mikäli myyjälle aiheutuu kustannuksia tavarán purkamisesta määräpaikalla tai sen jälkeen, ei hän ole oikeutettu perimään niitä ostajalta. Kansainvälinen kauppakamari (ICC) suosittelee osapuolia täsmentämään menettelyitä määräpaikalla kauppasopimuksessa. (Räty 2006, 61-62.)

3.7 DDP – Delivered Duty Paid

Tätä lauseketta käytettäessä myyjällä on suurimmat velvoitteet tavarasta. DDP eli ”toimitettuna tullattuna” tarkoittaa sitä, että ostajan vastuulla on kaikki kustannukset, riskit ja velvollisuudet siihen hetkeen saakka, kun tavara on määräpaikalla ostajan purettavana. Toisin kuin muissa toimituslausekkeissa, DDP:tä noudatettaessa myyjä vastaa kaikista vienti- ja tuontimuodollisuuksista sekä tullimaksuista. Arvonlisävero ja muut tuonnin aiheuttamat kustannukset ovat myyjän vastuulla, joten tätä lauseketta ei tulisi käyttää, mikäli myyjä ei pysty tuontiselvitykseen. Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää myös lauseketta ”DDP VAT unpaid”, jolloin arvonlisävero tai muu tuonnin yhteydessä maksettava vero lankeaa ostajan maksettavaksi. (Räty 2006, 69.)

3.8 FAS – Free Alongside Ship

Vesikuljetuksissa käytettävä toimituslauseke FAS, vapaasti aluksen sivulla, velvoittaa myyjän vastaamaan tavarán vakuutuksista, rahdeista ja muista kustannuksista siihen saakka, kunnes tavara on ostajan käytettävissä laivan vierellä, esimerkiksi laiturilla tai proomussa hänen nimeämässä laivaussatamassa. Riskit ja velvoitteet myyjän osalta päättyvät, kun tavara on aluksen vierellä ja ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista. Kaupan mahdolliset vientimuodollisuudet ja –tullaus ovat myyjän vastuulla, kun taas tuonnin osalta niistä vastaa ostaja. (Räty 2006, 79-81.)

3.9 FOB – Free On Board

”Vapaasti aluksessa”, eli FOB on vesikuljetuksissa käytettävä toimituslauseke. Myyjän tulee toimittaa tavara ostajan nimeämään alukseen nimetyssä laivaussatamassa. Vastuu riskeistä ja kustannuksista siirtyy myyjältä ostajalle hetkellä, jolla tavara on lastattu alukseen. Ostaja vastaa kaikista tästä eteen-

päin ilmenevistä kustannuksista. Vastuut vienti- ja tuontimenettelyistä jakautuvat samalla lailla, kuin FAS-toimituslausetta noudatettaessa. (Räty 2006, 87-88.)

3.10 CFR – Cost and Freight

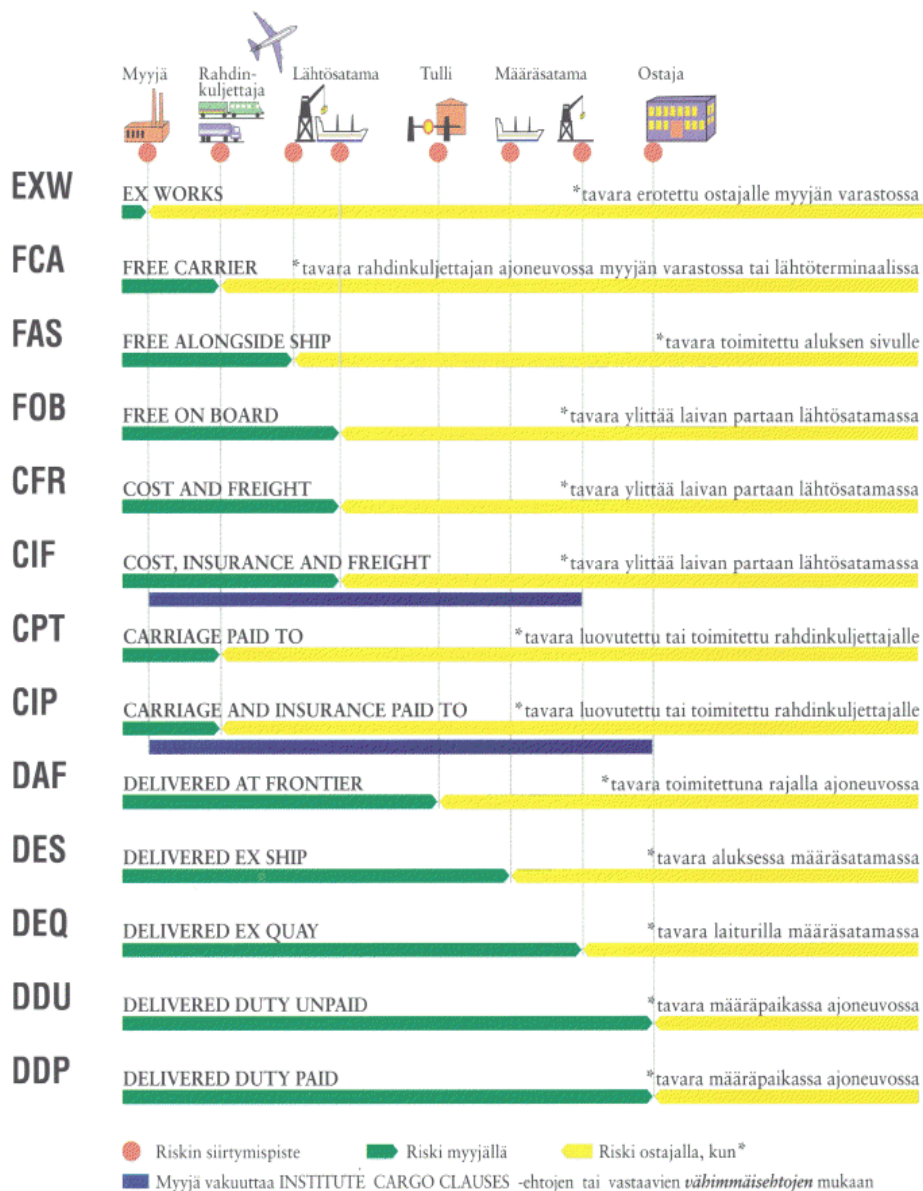
Toimituslauseke CFR, eli ”kulut ja rahti maksettuna” voidaan käyttää vain vesikuljetuksissa. Lausekkeen mukaan myyjän vastuulla on toimittaa tavara alukseen, tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut ja rahti tavarantoimitukseksi määräsatamaan. Riski siitä, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu toimituksen aikana, siirtyy ostajalle kun tavara on aluksessa. Vaikka myyjä vastaakin kuljetussopimuksesta ja rahtikuluista, on ostajan vastuulla mahdollinen tavarantoimituksen vakuuttaminen. Mahdolliset vientimenettelyt ovat myyjän vastuulla, kun taas tuontimenettelyt ja –tulli hoidetaan ostajan toimesta. (Räty 2006, 95-96.)

3.11 CIF – Cost, Insurance and Freight

Ainoastaan vesikuljetuksissa käytettävä tuontilauseke CIF, eli ”kulut, vakuutus ja rahti maksettuna” velvoittaa myyjää vastaamaan kaikista kuluista siihen saakka, kunnes tavara on toimitettu määräsatamaan. Myyjän vastuulla on siis maksaa kulut ja rahti sekä laatia solmia kuljetussopimus tavarantoimitukseksi määräsatamaan. Myyjän on myös tehtävä vakuutus, joka kattaa riskit tavarantoimituksesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana. Vakuutus, jonka myyjän tulee ottaa, on oltava Cargo Clauses-ehtokokoelman (LMA/IUA) C-ehtojen mukainen. Halutessaan ostaja voi omakustanteisesti hankkia tavaralle esimerkiksi sota- ja lakkosuojan. Myyjällä on velvollisuus vientiselvittää tavara, jos se on tarpeellista. Myyjä ei kuitenkaan vastaa tuontiselvityksestä, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia. (Räty 2006, 104-105, 110.)

INCOTERMS 2000

RISKIN SIIRTYMINEN MYYJÄLTÄ OSTAJALLE JA VAKUUTTAMINEN



Kuva 1. Incoterms 2000, Riskien siirtyminen myyjältä ostajalle ja vakuuttaminen (Fennia 16.7.2012)

4 ELINTARVIKKEIDEN LOGISTISET HAASTEET

4.1 Yleistä

Elintarvikkeella tarkoitetaan EU:n yleisen elintarvikeasetuksen mukaan mitä tahansa ainetta tai tuotetta, joka on tarkoitettu ihmisen nautittavaksi. Määritelmä käsittää jalostamattomat, jalostetut ja osittain jalostetut aineet ja tuotteet. Elintarvikkeita voivat siis olla esimerkiksi eläin- ja kasvipäriset elintarvikkeet, riippumatta niiden jalostusasteesta. Elintarvikkeiksi voidaan lukea myös juomat, kuten vesi, purukumi ja kaikki aineet, joita elintarvikkeisiin tarkoituksellisesti lisätään. Elintarvikeasetuksessa rajataan elintarvikkeiden ulkopuolelle muun muassa rehut, elävät eläimet, lääkkeet, kosmetiikka, tupakka ja kasvit ennen niiden korjuuta. Logistiikan osalta on olennaista jakaa elintarvikkeet niiden säilyvyyden mukaan. Säilyvyydellä tarkoitetaan pilaantumisasian lisäksi valon ja lämpötilan asettamia vaatimuksia. Huomionarvoista on myös elintarvikkeen kuljetuksen kannalta olennaiset ominaisuudet, kuten elintarvikkeen rakenne ja kestävyys, jotka määrittävät sen miten niitä voidaan pakata, pinota ja kuljettaa. (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus EY N:o 178/2002). Eri elintarviketyypit vaativat erilaiset kuljetus-, pakkaus- ja varastointiolosuhteet. Vääränlaiset olosuhteet ja menetelmät voivat vaurioittaa elintarviketta mekaanisesti, altistaa sen hajuille tai kosteudelle tai aiheuttaa sen ennenaikaisen pilaantumisen. Hävikin ja elintarviketurvallisuuden vuoksi on tärkeää, että kuljetus-, pakkaus- ja varastointi hoidetaan voimassaolevien standardien ja määräysten mukaisesti.

4.2 Kuljetukset

Vuonna 1981 Suomi liittyi helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainvälisiä kuljetuksia ja näissä kuljetuksissa käytettävää kalustoa koskevaan sopimukseen, joka tunnetaan ATP-sopimuksena. Sopimuksessa määritellään sekä ATP:n soveltamisalat sekä kalusto. ATP -sopimus koskee maa- ja rautatiekuljetuksia sekä maakuljetusvälineillä tehtäviä alle 150 km pitkiä merikuljetuksia.

”ATP-sopimus on lisävaatimus helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainväliselle kuljetustoiminnalle. Kuljetusvälineiden tulee olla ATP-luokituksen lisäksi kunnan elintarvikevalvontaviranomaisen hyväk-

symiä ja niissä tulee noudattaa kunnan elintarvikevalvontaviranomaisen hyväksymää oma- ja valvontasuunnitelmaa” (Elintarviketurvallisuusvirasto 2012a).

Maantiekuljetuksissa ei ole määritelty erillisiä laitteistovaatimuksia, mutta helposti pilaantuvien, jäähdytetyssä säilytystilassa (0 - +8 °C) kuljetettavien elintarvikkeiden valvonta on tarkkaa. Säilytyslämpötilatiedot tulee tallentaa riittävän pitkältä aikaväliltä. (Elintarviketurvallisuusvirasto 2012b)

Merikuljetuksissa alle 150 kilometrin pituiset helposti pilaantuvien tuotteiden kuljetukset voidaan tehdä ATP-luokitetuissa maakuljetusvälineissä, eli kuorma-auton rahtia ei tarvitse purkaa ajoneuvosta lyhyttä merikuljetusta varten. Pidemmässä merikuljetuksissa elintarvikkeiden tulee olla lämpöeristetyissä merikonteissa. Jos kuljetus tapahtuu ilman valtion rajanylityksiä ja merimatkan pituus ei ylitä 150 kilometriä, ei kuljetukseen sovelleta ATP-sopimusta. (Elintarviketurvallisuusvirasto 2012c)

Elintarvikkeiden kansainvälinen kuljettaminen lentokoneessa ei kuulu ATP-sopimuksen soveltamisalaan. Useimmiten helposti pilaantuvat elintarvikkeet kuljetetaan lentokoneessa lämpöeristetyissä laatikoissa, joissa käytetään kylmävaraajia. EY:n säädöksissä on annettu ohjeet lämpötilavaatimuksista ja EY:n ulkopuolisilla mailla on omat vaatimuksensa.

”Lentoyhtiöiden kansainvälinen kuljetustoiminta perustuu IATA:n (International Air Transport Association) yhdenmukaisiin käsittely- ja vastuumääräyksiin, jotka säätelevät lentoyhtiöiden kansainvälistä kuljetustoimintaa. Lisäksi yhteistyötä tehdään kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kanssa” (Elintarviketurvallisuusvirasto 2012d).

4.3 Pakkaaminen

Pakkaukset voidaan jakaa niiden tarkoitusperän mukaan kolmeen kategoriaan: kuljetuspakkaus, tukkupakkaus ja kuluttajapakkaus. Pakkauksilta vaaditaan eri ominaisuuksia eri vaiheissa. Kuljetuspakkauksen ensisijainen tehtävä on suojata tuote kuljetuksen aikana. Kuljetuspakkauksen tulee olla riittävän kestävä, vähän tilaa vievä ja edullinen. Pakkauksen valintaan vaikuttavat tuote, kuljetusmatkan pituus ja kuljetusmuoto. Lavoittain kuljetettavien pak-

kausten tulee olla mitoitettu ISO 3394 tai INSTA 551 – standardien mukaisesti. Huomiota tulee kiinnittää myös siihen, että kuljetuspakkauksessa on jokaiselle kuljetusvaiheelle tärkeä informaatio. (Ahola-Johnsson-Taskinen-Uski 1998, 55)

Tukkupakkauksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon pakkauksen ulkonäkö, materiaalit ja sen vaatima tila. On tärkeää, että pakkaukset ovat helposti käsiteltäviä ja ne sopivat kauppojen standardimitoitettuihin hyllyihin. Tukku-pakkauksen ja kuljetuspakkauksen suurimpia eroja ovat pakkauksien ulkonäkö ja avattavuus. Tukkupakkauksen tulee olla myyvä ja helposti avattava, kun taas kuljetuspakkauksen ulkonäkö ei ole tärkeää. (Ahola-Johnsson-Taskinen-Uski 1998, 55)

Kuluttajapakkauksen tulee olla mitoitettu siten, että se mahtuu kaupan hyllyyn jättämättä turhaa tilaa. Pakkauksen tulee myös sisältää lain vaatimaa informaatiota, kuten aineosaluettelo ja ravintoarvot. Suunniteltaessa kuluttajapakkausta on tärkeää kiinnittää huomiota myös pakkauksen visualiseen ilmeeseen. Pakkauksen tulee herättää kuluttajassa mielenkiintoa ja vaikuttaa myönteisesti ostopäätökseen. Myymälävalmiit pakkaukset säästävät aikaa myynnin ennakkotyöstä, eli tukkupakkauksista purkamisesta ja hyllyttämisestä sekä mahdollistavat hyllytilan tehokkaan käytön. (Ahola-Johnsson-Taskinen-Uski 1998, 55)

4.3.1 Elintarvikkeiden pakkaaminen

Elintarvikkeita pakatessa tulee ottaa huomioon useita tekijöitä. Pakkauksia koskevan ympäristölainsäädännön, kestävyys- ja toimivuustestauksien ja käyttäjätutkimusten lisäksi on tärkeää selvittää pakkauksen säilytysominaisuudet ja elintarvikkeen ja pakkauksen väliset vuorovaikutukset. Elintarvikkepakkauksen tulee myös suojella tuotetta likaantumiselta, mikrobisaastutukselta, hapen vaikutukselta, kemiallisilta muutoksilta, kosteuden siirtymiseltä, vierailta hajuilta ja mekaanisilta vaurioilta. Elintarvikkepakkauksen myös tarjoaa kuluttajalle tietoa tuotteesta. Hyvä pakkaus esittelee ja myy tuotetta. (Järvi-Kääriäinen-Leppänen-Turkula 2002, 44,210)

Elintarvike on kosketuksissa materiaaliin, johon se on pakattu. Pakkauksesta voi siirtyä elintarvikkeeseen hajuja, makuja tai jopa terveydelle haitallisia ai-

neita, mikäli pakkausmateriaalin valinnassa ollaan epäonnistuttu. Pakkauksen materiaaleja valittaessa tulee varmistua siitä, että materiaali täyttää kauppa- ja teollisuusministeriön asettamat vaatimukset. Pakkauksiin kohdistuvat vaatimukset vaihtelevat materiaalien mukaan, mutta niiden kaikkien perimmäinen tarkoitus on suojata ihmisten terveyttä mahdollisilta haitta-aineilta. Valtaosa Suomessa noudatetuista elintarvikkeiden pakkausmateriaaleja koskevista säädöksistä on yhdenmukaisia Euroopan yhteisöjen säädösten kanssa. (Järvi-Kääriäinen-Leppänen-Turkula 2002, 56)

Elintarvikepakkauksissa koskevat määräykset Suomessa perustuvat pääosin elintarvikelakiin 361/95 ja sen säädöksiin sekä EY:n antamiin säädöksiin. Elintarvikevalmistajan on pakkauksessaan lakisääteisesti ilmoitettava ainakin seuraavat asiat:

- elintarvikkeen nimi, ainesosaluettelo ja niiden määrät
- sisällön määrä ja tarvittaessa pakkauksen täyttöaste
- viimeinen käyttöajankohta ja säilytysohje
- valmistajan, pakkaajan tai Suomessa toimivan myyjän nimi sekä osoite
- alkuperämaa ja elintarvike-erän tunnus
- käyttöohje ja varoitusmerkintä sekä alkoholipitoisuus tarvittaessa

(Järvi-Kääriäinen-Leppänen-Turkula 2002, 54-55)

4.4 Varastointi

Varastointi on oleellinen osa elintarvikelogistiikkaa ja sitä koskevat ratkaisut vaikuttavat koko logistiseen ketjuun. Tuotteena elintarvike on vaativa varastoitava tila- ja tehokkuustekijöiden lisäksi myös säilytyslämpötilan ja -ajan, sekä kosteus- ja hajutekijöiden vuoksi. Elintarviketurvallisuuden tähden eri elintarvikkeet vaativat erilaiset säilytysolosuhteet, jotka varastoinnissa on otettava huomioon. Välittömästi saavuttuaan on elintarvike siirrettävä sille tarkoitettuun säilytystilaan. Elintarvikealalla tyypillisiä varastoja ovat:

- kuivatavaravarastot
- viileät varastot
- kylmävarastot
- liha-, kala- ja siipikarjavarastot
- pakkasvarastot

Varastoitaessa elintarvikkeita tulee varmistua siitä, että eri elintarvikkeet eivät ole kosketuksissa toisiinsa. Elintarvikkeita varastoitaessa noudatetaan oma-valvontasuunnitelmaa, jossa on määritelty muun muassa säilytyslämpötilat ja -paikat sekä näiden valvonnasta vastaavat henkilöt tuoteryhmittäin. (Elintarviketurvallisuusvirasto 2012e)

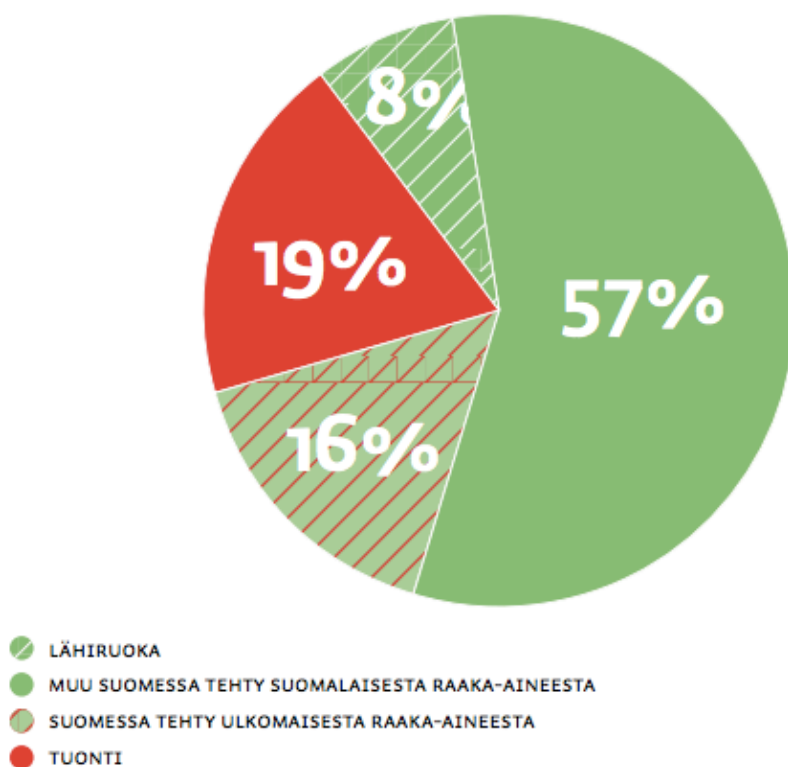
Lämpötila °C	Elintarvikelaji
(n. 0)	Tuoreet kalastustuotteet, keitetyt äyriäiset ja nilviäiset sekä sulatetut jalostamattomat kalastustuotteet mukaan lukien maito
0 - + 3	Kylmäsavustetut ja tuoresuolatut kalastustuotteet sekä tyhjiö- ja suojakaasupakatut jalostetut kalastustuotteet
alle +4	Jauheliha ja jauhettu maksa
enintään +6	Muut helposti pilaantuvat elintarvikkeet, mukaan lukien maito, kerma, idut, paloitetut kasvikset, kalapuolisäilykkeet, elävät simpukat, sushi sekä kaikki muut helposti pilaantuvat elintarvikkeet, joille ei ole annettu +6 -asteesta poikkeavaa säilytyslämpötilaa
enintään +8	Helposti pilaantuvat maitopohjaiset tuotteet, joiden valmistukseen sisältyy vähintään pastörointi tai sitä vastaava käsittely

Taulukko 1. Elintarvikelajien säilytyslämpötilat (Elintarviketurvallisuusvirasto 3.10.2012)

5 ELINTARVIKKEIDEN MAAHANTUONNIN NYKYTILA

5.1 Ulkomaisen elintarviketuotannon osuus Suomessa

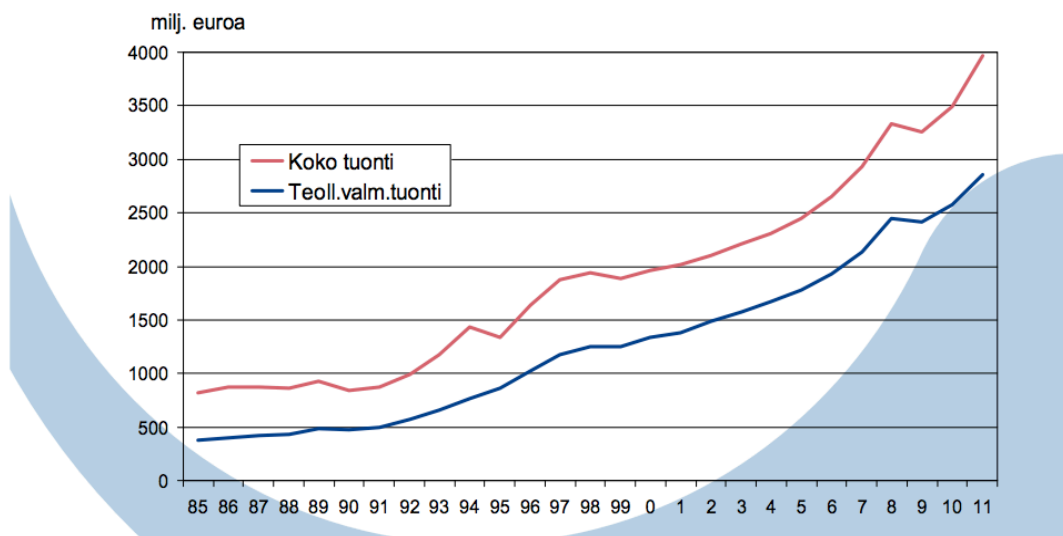
Maa- ja metsätalousministeriön tekemän lähiruokaselvityksen mukaan noin 65% Suomessa syödystä ruoasta on kotimaassa, täysin kotimaisista raaka-aineista tuotettua. 16% Suomessa valmistetusta ruoasta on valmistettu ulkomaisista raaka-aineista. Jäljelle jäävä 19% on siis ulkomailta tuotuja ja ulkomailta tuotettuja elintarvikkeita. Tämä tarkoittaa sitä, että noin 65% Suomessa syötävän ruoan raaka-aineista on täysin kotimaista.



Kuva 2. Lähihuoka osana suomalaista ruokaa (Maa- ja metsätalousministeriö 15.7.2012)

Elintarviketeollisuusliiton tullihallitukselta saamien tietojen mukaan ulkomailla tuotettujen elintarvikkeiden tuonti Suomeen on ollut kasvussa vuodesta 1985 saakka.

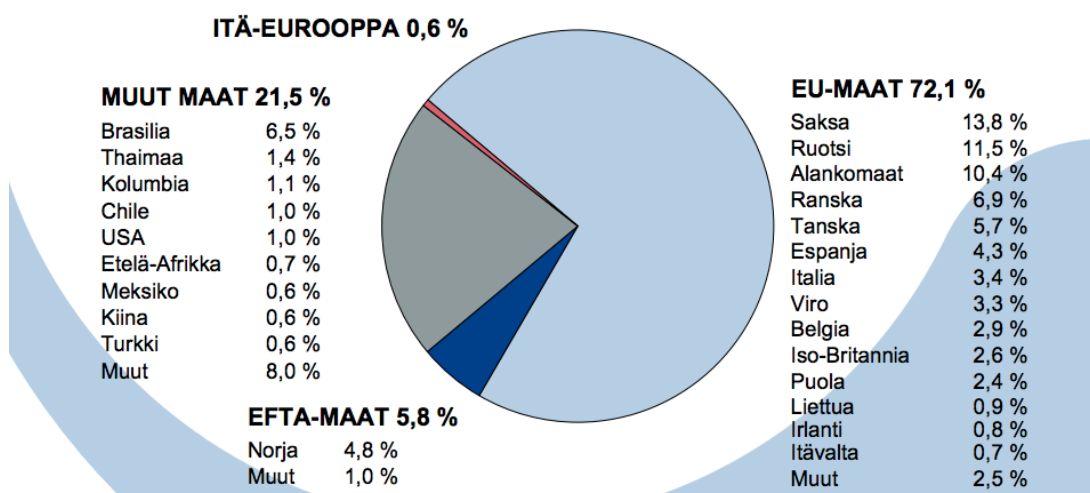
Elintarvikkeiden tuonti Suomeen 1985–2011



Kuva 3. Elintarvikkeiden tuonti Suomeen 1985-2011 (Elintarviketeollisuusliitto ry 1.8.2012)

Vuonna 2011 Suomeen tuotujen elintarvikkeiden arvo oli yhteensä noin 3.972 miljoonaa euroa. EU-maiden osuus tuosta arvosta oli 72.1%. Suomeen tuotujen elintarvikkeiden neljä suurinta alkuperämaata olivat Saksa, Ruotsi, Hollanti ja Ranska, joiden osuus oli 42.6% kaikista Suomeen tuoduista elintarvikkeista.

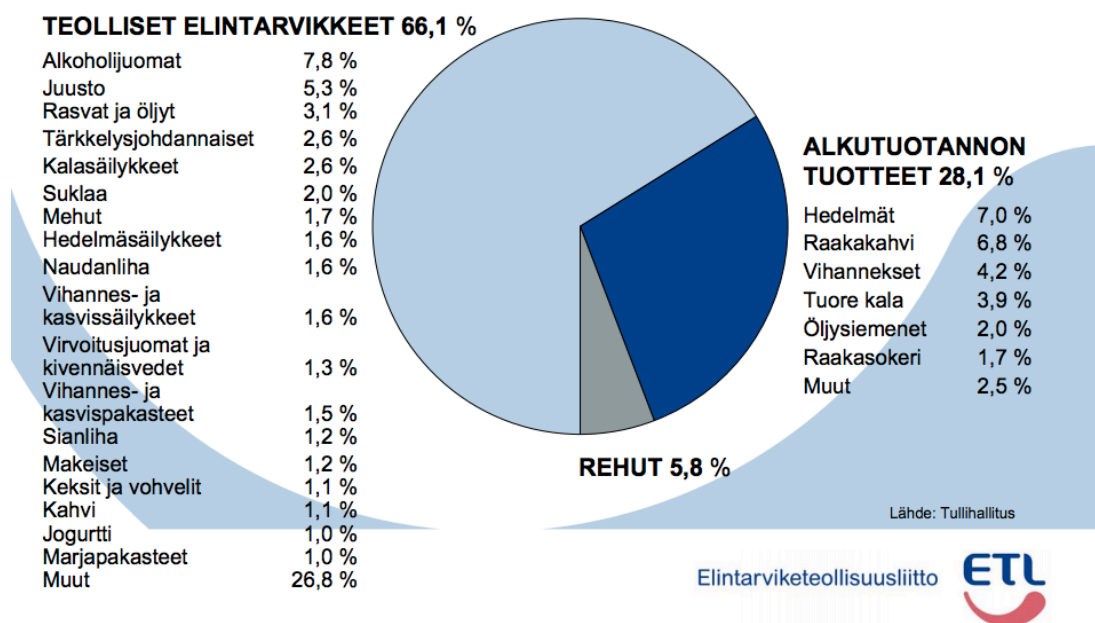
Elintarvikkeiden tuonti 2011 kauppalueittain 3.972 milj. euroa



Kuva 4. Elintarvikkeiden tuonti 2011 kauppalueittain (Elintarviketeollisuusliitto ry 1.8.2012)

Suomeen tuotavien elintarvikkeiden jakautuminen tuoteryhmittäin on suhteellisen tasaista. Ulkomailta tuodaan kaikkia elintarvikkeita, mutta suurimpina yksittäisinä teollisen tuotannon elintarvikkeina ovat alkoholijuomat, juusto ja rasvat ja öljyt. Alkutuotannon tuotteista eniten Suomeen tuodaan hedelmiä, raakakahvia ja vihanneksia. Huomionarvoista on myös se, Suomen teollisten elintarvikkeiden viennin ja tuonnin kolme tärkeintä tuoteryhmää ovat täysin samat. (Elintarviketeollisuusliitto ry 2011)

Elintarvikkeiden tuonti 2011 tuoteryhmittäin 3.972 milj. euroa



Kuva 5. Elintarvikkeiden tuonti 2011 tuoteryhmittäin (Elintarviketeollisuusliitto ry 1.8.2012)

6 VEROTUS EU-TAVARAKAUPASSA

6.1 Arvonlisävero Suomessa

Arvonlisävero on kuluttajien maksettavaksi tarkoitettu välillinen vero. Suomen yleinen arvonlisäverokanta on 23 prosenttia, jonka lisäksi käytössä on kaksi alennettua arvonlisäverokantaa: 9 prosenttia ja 13 prosenttia sekä nollaverokanta. Heinäkuussa vuonna 2010 arvonlisäverokantoja korotettiin yhdellä prosentilla ja ravintola- ja ateriapalvelut siirtyivät 23 prosentin verokannasta 13 prosentin arvonlisäverotuksen piiriin.

Arvonlisäverokannat Suomessa:

Yleinen verokanta	23 %
Elintarvikkeet, rehu, ravintola- ja ateriapalvelut	13 %
Kirjat, lääkkeet, liikuntapalvelut, elokuvanäytökset, kulttuuri- ja viihdetilaisuuksien sisäänpääsy, henkilökuljetus, majoituspalvelut ja televisioluvat	9 %
Parturi- ja kampaamopalvelut, pienet korjauspalvelut	23 %
Sanoma- ja aikakauslehtien tilausmaksut	9 %

Taulukko 2 Arvonlisäverokannat Suomessa (Suomen Yrittäjät 2.8.2012)

6.2 Arvonlisävero yhteisökaupassa

Euroopan unionin jäsenmaiden kauppa voidaan jakaa ulko- ja sisäkauppaan, eli kolmansien maiden kauppaan ja yhteisökauppaan. Kolmansien maiden kaupalla tarkoitetaan kauppa, jota käydään EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. Käsittelen opinnäytetyössäni EU:n sisäistä, eli yhteisökauppa. Euroopan unionin jäsenenä Suomi kuuluu EU:n sisämarkkina-alueeseen, jossa on käytössä yhteisökaupan säännöt. Euroopan sisämarkkina-alueen säännökset edellyttävät jäsenmailta arvonlisäverojärjestelmän yhdenmukaisuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että arvonlisäveron maksaa hyödykkeen loppukuluttaja, oli sen valmistus- ja alkuperäismaa mikä hyvänsä. Tällä menettelytavalla pyritään mahdollistamaan vapaa kilpailu ja kauppa EU:n sisämarkkina-alueella. Vero siis kannetaan ja maksetaan siinä maassa, missä tavara kulutetaan. (Verohallinto 2011a)

EU:n sisämarkkina-alueella verovelvollisten yritysten välinen tavarakauppa perustuu pääsääntöisesti määrämaa-periaatteelle. Ostaessaan EU-maasta, verovelvollinen suomalainen yritys ei suorita veroa ostomaahan vaan voi tehdä oston arvonlisäverottomaan hintaan. Ostaja suorittaa arvonlisäveron kotimaahansa. Käytännössä yhteisöhankinnat merkitään kausiveroilmoitukseen seuraavasti:

- Hankintojen yhteismäärä euroina kohtaan 313 Tavaraostot muista EU-maista
- Suoritettavien verojen yhteismäärä kohdassa 305 Vero tavarastoista muista EU-maista
- Mikäli vero on vähennyskelpoinen, merkitään se kohtaan 307 Kohdekauden vähennettävä vero. (Verohallinto 2011b)

6.3 EU:n tulli- ja veroalue

EU:n tulli- ja veroalue ovat eri käsitteitä. EU:n tullialueella tarkoitetaan aluetta, jolla sovelletaan yhteistä tulli- ja kauppapolitiikkaa suhteessa yhteisön ulkopuolisiin maihin. Tullialueen tarkoitus on siis yhtenäistää sen jäsenten kauppapoliittiset toimenpiteet, kuten tullimaksut, kiintiöt ja tuontirajoitukset yhteisön ulkopuolelta tuotaviin tavaroihin. (Björklund-Puustinen 2006, 345.) Yhteisiä tullitariffeja sovelletaan EU:n ulkopuolelta tulevien tavaroiden, tuotteiden ja palveluiden osalta koko tulliliitossa. Tulliliiton periaate sisältä katsottuna on tavaroiden vapaa liikkuvuus ja jäsenmaiden välistä kilpailua vääristävien tullimaksujen ja –toimenpiteiden poistaminen. Lähtökohtana on Cassis de Dijon –periaate, jonka mukaan yhden jäsenmaan alueellaan hyväksymä lailinen tavara tai palvelu on esteittä hyväksyttävä myös muiden jäsenmaiden markkinoille. Yhteisön veroalueen tarkoitus on yhtenäistää jäsenvaltioiden välillistä verotusta eli arvonlisä- ja valmiste veroja. Yhteisölainsäädäntö ei kuitenkaan koske kansallisia valmisteveroja, joiden kohteena Suomessa ovat esimerkiksi makeiset, jäätelöt ja virvoitusjuomat. Historiassa Euroopan unioni mielletään alun perin tulliliitoksi. (Viinamäki 2007, 81-84.)

EU-maat ja niiden alueet	kuuluu EU:n tullialueeseen	kuuluu EU:n veroalueeseen
Alankomaat (Euroopassa sijaitsevat alueet)	kyllä	kyllä
Belgia	kyllä	kyllä
Bulgaria	kyllä	kyllä
Espanja	kyllä	kyllä
– Kanariansaaret	kyllä	ei
– Ceuta ja Melilla	ei	ei
Irlanti	kyllä	kyllä
Italia	kyllä	kyllä
– Livigno ja Campione d'Italia	ei	ei
– Lugano-järven Italialle kuuluvat vesialueet	ei	ei
Itävalta	kyllä	kyllä
Kreikka	kyllä	kyllä
– Agio Óros	kyllä	ei
Kypros	kyllä	kyllä
– Kyproksen pohjoisosa	ei	ei
Latvia	kyllä	kyllä
Liettua	kyllä	kyllä
Luxemburg	kyllä	kyllä
Malta	kyllä	kyllä
Portugali	kyllä	kyllä
Puola	kyllä	kyllä
Ranska	kyllä	kyllä
– merentakaiset departementit Guadeloupe, Ranskan Guyana, Martinique, Reunion	kyllä	ei
– muut merentakaiset alueet Mayotte ja Saint Pierre-et-Miquelon sekä Uusi Kaledonia, Wallis ja Futunasaaret, Ranskan Polynesia, Ranskan territoriot Australaasiassa ja Etelämantereella	ei	ei
Romania	kyllä	kyllä
Ruotsi	kyllä	kyllä
Saksa	kyllä	kyllä
– Helgoland ja Büsingen	ei	ei
Slovakia	kyllä	kyllä
Slovenia	kyllä	kyllä
Suomi	kyllä	kyllä
– Ahvenanmaa	kyllä	ei
Tanska	kyllä	kyllä
Tšekki	kyllä	kyllä
Unkari	kyllä	kyllä
Viro	kyllä	kyllä
Ison-Britannian ja Pohjois-Irannin yhdistynyt kuningaskunta	kyllä	kyllä
– Gibraltar	ei	ei

Kuva 6. EU:n tulli- ja veroalueeseen kuuluvat valtiot (Suomen Tulli 2.7.2012)

7 MAAHANTUONNIN ASIAKIRJAT

Ulkomaankaupassa käytettävien asiakirjojen merkitys on suuri. Niiden tulee sisältää kaupankäynnin kannalta keskeiset tiedot, jotta välttyttäisiin turhilta riskeiltä, kuten tavaroiden vahingoittumiselta, katoamiselta ja palautuksilta, jotka aiheuttavat lisäkustannuksia ja vievät aikaa. (Suomen kuljetusopas 2012e)

7.1 Kauppalasku

Kauppalasku on pohja monille muille ulkomaankaupassa käytettäville asiakirjoille ja sen laatii tavarantoimittaja. Kauppalaskusta tulee ilmetä tietyt pääkohdat, mutta niiden lisäksi myös hyödyllistä tietoa eri tahoille, jotka käsittelevät lähetystä sen toimituksen aikana. Näitä tahoja ovat esimerkiksi tavarantoimittaja, tulliviranomaiset, huolitsija, kuljetusliike ja mahdollisesti myyjän edustaja. Tiedot, jotka kauppalaskun tulee pitää sisällään ovat:

- kauppalaskun asettamispäivä
- myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka
- tavarakollien yksilöintitiedot
- tavarantoimituksen yksityiskohtaisesti ja yksilöitynä
- tavarantoimituksen määrä sekä brutto- ja nettopaino
- tavarantoimituksen hintatiedot
- hinnanalennukset ja niiden perusteet
- toimitus- ja maksuehdot
- tullitariffinimike
- ostajan alv-numero
- alkuperämaa ja määrämaa
- allekirjoitus

(Suomen kuljetusopas 2012f)

7.2 Konossementti (bill of lading)

Konossementti on asiakirja, jonka rahdinkuljettaja tai hänen nimeämä taho laatii. Konossementti on kuljetettavaan tavarantoimitukseen oikeuttava asiakirja ja se toimii myös todisteena rahtisopimuksesta. Konossementilla rahdinkuljettaja kuittaa kuljetusta varten vastaanottamansa tavarantoimituksen ja sitoutuu toimittamaan sen määräpaikkaan. Konossementilla voidaan tarkoittaa vastaanottokonossementtia sekä lastauskonossementtia. Vastaanottokonossementilla (re-

ceived for shipment B/L) varustamo vahvistaa vastaanottaneensa tavarat. Lastauskonnosmentilla (shipped on board (B/L) taas varustamo vahvistaa lastanneensa tavarat alukseen. Konosmentti voi olla kirjallisessa tai elektronisessa muodossa. Konosmentti on annettava, mikäli laivaaja sitä pyytää, mutta se on laajassa käytössä vain valtameriliikenteessä. Se siis toimii viidessä eri ominaisuudessa:

- kuljetussitoumuksena
- luovutussitoumuksena
- kuittina
- arvopaperina
- kuljetusehtojen selvittäjänä

(Neptun Juridica 2007)

tulevista kustannuksista. Merirahtikirjan tyhjentävä ja oikeudellinen luonne selviää hyvin merilain 13 luvun pykälässä 58:

” Merirahtikirjalla (sea waybill) tarkoitetaan asiakirjaa, joka:

1) on todisteena merikuljetusta koskevasta sopimuksesta ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat; ja

2) sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara asiakirjassa mainitulle vastaanottajalle.

Lastinantaja voi vielä merirahtikirjan antamisen jälkeen määrätä, että tavara on luovutettava jollekin muulle kuin asiakirjan mainitsemmalle vastaanottajalle, jollei hän suhteessa rahdinkuljettajaan ole luopunut tästä oikeudesta tai jollei vastaanottaja jo ole käyttänyt oikeuttaan.

Konossementtia voidaan vaatia 44 §:n mukaisesti, jollei lastinantaja ole luopunut oikeudestaan määrätä toinen vastaanottaja” (ML 13:58).

7.4 Autorahtikirja

”Kansainvälinen autorahtikirja (CMR) on kansainvälisessä kuorma-autoliikenteessä samalle lähettäjän ja rahdinkuljettajan välinen sopimus, jonka molemmat allekirjoittavat. Rahtikirja laaditaan vähintään kolmena kappaleena: lähettäjälle, vastaanottajalle ja tavarankuljettajalle” (Suomen kuljetusopas 2012g)

Kansainvälisessä autorahtikirjassa tulee aina olla selvitettyä ainakin seuraavat tiedot:

- tekopaikka ja -aika
- lähettäjän nimi ja osoite
- rahdinkuljettajan nimi ja osoite
- tavarat kuljetettavaksi ottamispaikka ja -aika sekä määräpaikka
- vastaanottajan nimi ja osoite
- tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun kysymys on vaarallisesta tavarasta, sen yleisesti hyväksytty nimitys

- kollien määrä, niiden erityismerkit ja numerot
- tavarankokonaispaino tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna;
- kuljetukseen liittyvät kustannukset (rahti, lisämaksut, tullimaksut ja muut sopimuksen tekemisen ja tavarankuovuttamisen välisenä aikana syntyvät kustannukset)
- tulli- ja muita muodollisuuksia varten tarvittavat ohjeet
- maininta, että tämän yleissopimuksen määräykset koskevat kuljetusta päinvastaisista määräyksistä huolimatta

Tarpeen vaatiessa rahtikirjaan tulee myös sisällyttää seuraavia tietoja:

- uudelleenkuormaamiskielto
- kustannukset, jotka lähettäjä ottaa maksaakseen
- tavaraa kuovutettaessa perittävä jälkivaatimuksen määrä
- tavarankilmoitettu arvo sekä sen perille toimittamiseen liittyvän erityisen etuuden arvo
- lähettäjäntavarankuovuttamisesta rahtikuljettajalle antamat ohjeet
- aika, jonka kuluessa kuljetus on sovittu saatettavaksi loppuun
- luettelo rahtikuljettajalle annetuista asiakirjoista

Rahtikirjaan voidaan edellä mainittujen lisäksi merkitä muita tarpeelliseksi katsottuja tietoja. (SopS 50/1973)

7.5 Rautatierahtikirja

Kansainvälinen rautatierahtikirja (CIM) seuraa jokaista rautateitse tapahtuvaa ulkomaanliikenteen tavarankuljetusta, ja on todiste kuljetussopimuksen sisällöstä. Lähettäjänt vastuulla on rahtikirjaan merkitsemänsä tiedot ja rautateiden vastuulla on merkitä siihen muun muassa tavarankpaino, kappalemäärä ja ulkoista kuntoa vastaavat tiedot. Rautatierahtikirjasta jää lähettäjäntelle kaksokappale ja sen haltija voi muuttaa esimerkiksi kuljetuksen määränpäättä kuljetuksen aikana. Kuljetuksen saavuttua määräpaikkaan, se kuovutetaan vastaanottajalle. (Suomen kuljetusopas 2012h)

7.6 Lentorahtikirja

Lentorahtikirja on ikään kuin lentorahdin lentolippu, johon merkitään kaikki kuljetuksen kannalta oleelliset tiedot:

- lähettäjän tiedot
- vastaanottajan tiedot
- lähtöasema
- määräasema
- tavarán laatu
- pakettien lukumäärä ja paino

Vain lentoyhtiön virkailija tai IATA:n valtuuttama rahtihuolitsija voivat kirjoittaa lentorahtikirjan. Lentorahtikirja laaditaan normaalisti 12 kappaleena, joista kolme ensimmäistä ovat alkuperäiskappaleita. Muut kappaleet ovat jäljennöksiä, jotka jäävät muun muassa tullille. Alkuperäiskappaleet jäävät tavarán luovuttavalle lentoyhtiölle sekä tavarán lähettäjälle ja vastaanottajalle. (Finnair Cargo 2012)

Lentorahtikirjan tehtäviä ovat myös:

- kuljetussopimuksen vahvistaminen
- vahvistaa, että tavara on vastaanotettu lentorahtikuljetukseen
- toimia kuittina lentorahtimaksuista tai vaihtoehtoisesti laskuna
- suoritettavista maksuista
- vahvistaa lähettäjän sitoutuneen kuljetusehtoihin
- toimia tullausdokumenttina

(Suomen kuljetusopas 2012i)

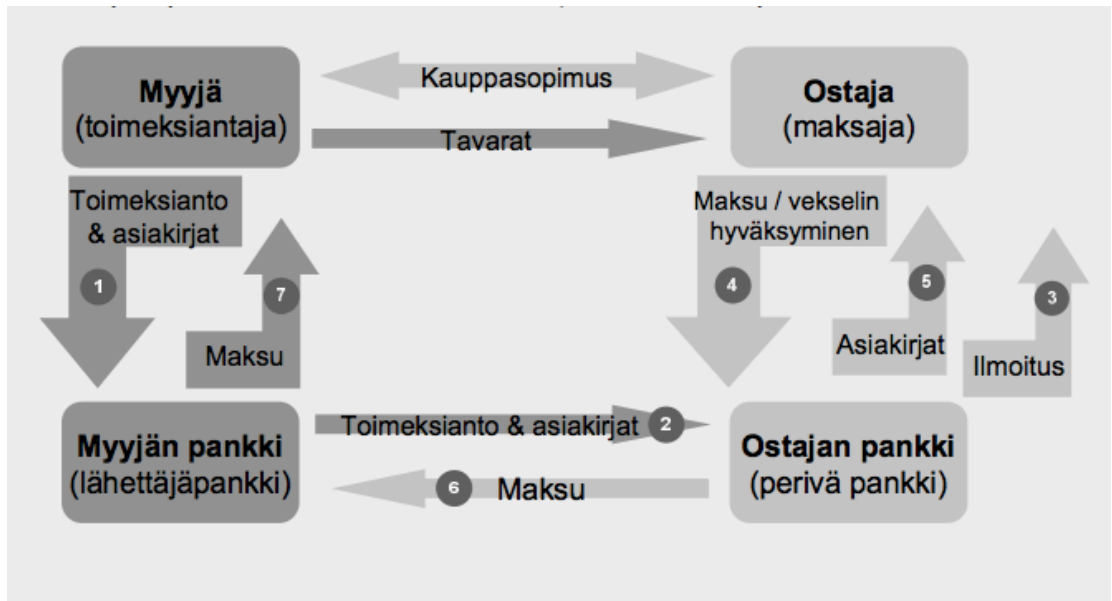
8 ULKOMAANKAUPAN MAKSUTAVAT

Ulkomaankaupassa on usein riskejä, joita kotimaankaupassa ei esiinny. Oikean maksutavan valinta on yksi tapa vähentää ulkomaankaupan riskejä. Vakiintuneita maksutapoja yritysten välisessä ulkomaankaupassa ovat avoimet maksut – maksumääräykset ja shekki – sekä asiakirjamaksut – perittävä ja remburssi. Vakiintuneissa liikesuhteissa käytetään kotimaista pankkisiirtoa muistuttavaa maksumääräystä, jossa raha lähetetään ostajalta myyjälle pankkien välityksellä. Pankkien ja rahoituslaitosten otettua käyttöön SWIFT-järjestelmän, shekkien käyttö ulkomaan kaupassa on vähentynyt huomattavasti. SWIFT on kansainvälisten rahoituslaitosten tietoverkko, jota käytettäessä maksut kulkevat pankkien välillä automaattisesti, ilman manuaalista käsittelyä. SWIFT –tiedonsiirtojärjestelmän ansiosta sekä maksaja, että maksun saaja välttyvät ylimääräisiltä kustannuksilta ja maksujen kulku nopeutuu. Mikäli maksumääräyksestä kuitenkin koituu pankkikuluja, voidaan valita kolme eri tapaa jakaa ne maksajan ja maksun saajan välillä: SHA, OUR ja BEN. Sovittaessa kulukäytännöksi SHA maksavat kummatkin kaupan osapuolet oman pankkinsa kulut. Käytettäessä OUR –lauseketta maksajan tulee vastata kummankin osapuolen pankkikuluista, kun taas BEN –lauseketta käytettäessä kaikki pankkikulut lankeavat maksun saajan kannettavaksi. (OP-Pohjolan ulkomaan pankkipalvelut 2011a)

8.1 Perittävät

Maksutavan ollessa perittävä, toimittaa myyjä asiakirjat pankillensa, joka luovuttaa ne ostajalle maksua tai vekselin hyväksymistä vastaan. Perittävä on maksutapa, jossa pankit toimivat maksun välittäjinä. Maksuvelvollisuus on siis ostajalla, eikä pankilla. Maksun saanti on kiinni täysin ostajan maksukyvyistä ja –halukkuudesta. Laivakuljetuksissa konossementti on tavaran hallintaan oikeuttava asiakirja, eli viejä voi varmistua siitä, että ostaja ei saa tavaraa haltuunsa muuten kuin täyttämällä asiakirjojen luovutusehdon, eli suorittamalla maksun. Kansainvälisessä kaupassa käytettävät perittävän maksutapalausekkeet ovat D/P ja D/A. D/P, eli documents against payment; tarkoittaa sitä, että ostajan on asiakirjoja lunastaessaan suoritettava maksu heti käteissuorituksella. D/A, eli documents against acceptance; tarkoittaa sitä, että ostaja esittää asiakirjoja lunastaessaan vekselin. Tällä tavoin myyjä myöntää

ostajalle maksuaikaa vekselin eräpäivään saakka. (Svenska Handelsbanken AB 2012)



Kuva 8. Maksutapana perittävä (OP-Pohjolan ulkomaan pankkipalvelut 7.8.2012)

8.1.1 Vientiperittävä

Vientiperittävässä myyjä antaa pankilleen toimeksiannon ja muut kaupalliset tavaranomistukseen liittyvät asiakirjat. Toimeksiannon antaminen tapahtuu täyttämällä pankin toimeksiantolomake. Pankki lähettää annettujen ohjeiden mukaisen toimeksiannon ja kaupalliset asiakirjat ostajan pankkiin luovutettavaksi joko maksua (D/P) tai vekseliä (D/A) vastaan. Pankki tilittää saamansa suorituksen mahdollisine vähennyksineen viejän tilille. Vähennyksiä voivat olla esimerkiksi pankin tai agentin palkkiot, joiden kattamisesta ostaja ja myyjä sopivat keskenään. Pankit eivät ole vastuussa maksun suorittamisesta, vaan se riippuu täysin ostajasta. Pankit eivät myöskään tutki asiakirjojen oikeellisuutta. Vientiperittävää käytettäessä onkin tärkeää, että myyjä antaa pankille riittävät ohjeet ja tarkastaa ostajan maan asiakirjavaatimukset itse, ennen tavarantoimitusta. (OP-Pohjolan ulkomaan pankkipalvelut 2011b)

8.1.2 Tuontiperittävä

Tuontiperittävässä menettelytapa on samankaltainen vientiperittävän kanssa. Myyjä antaa ulkomailla pankilleen toimeksiannon ja kaupalliset asiakirjat, jotka he sitten lähettävät ostajan pankkiin Suomeen. Ostajan pankki ilmoittaa saapuneesta perittävästä ostajalle, joka voi noutaa asiakirjat joko maksua (D/P) tai vekseliä (D/A) vastaan. Ostajan ja myyjän vastuut ovat tuontiperittävässä samat, kuin vientiperittävässä ja pankki toimii tässäkin vain välittäjän roolissa. (Svenska Handelsbanken AB 2012b)

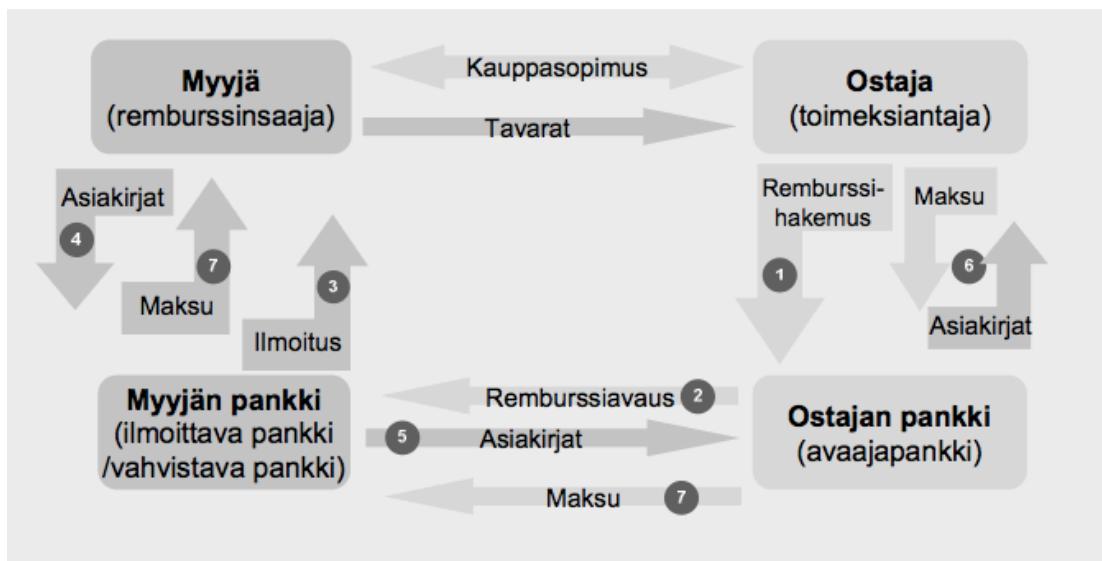
8.2 Remburssi

Remburssi on maksutapa, jossa ostajan pankki sitoutuu maksamaan myyjälle remburssin määrän. Maksu edellyttää kuitenkin sitä, että myyjä esittää pankille remburssin ehtojen mukaiset asiakirjat remburssin voimassaoloaikana. Maksutavaksi remburssi valitaan usein myyjän vaatimuksesta. Myyjä haluaa maksun ennen tavarantoimitusta, mutta ostaja ei halua maksaa ennakoon. Remburssissa pankit valvovat maksun suorittamista ja tavarantoimitusta ja näin ollen kantavat osansa kaupan riskistä. Juuri tästä syystä remburssi sopii erityisesti uusiin asiakassuhteisiin tai tilanteisiin jossa ostajan maan poliittinen tai taloudellinen tilanne on epävakaa. Remburssi valitaan maksutavaksi usein myös kauppasumman ollessa suuri. Pankit käsittelevät remburssia Kansainvälisen Kauppakamarin Yhdenmukaisten remburssisääntöjen mukaisesti, eli niiden käytännöt ovat yhdenmukaiset kaikkialla maailmassa. Remburssia käytettäessä pankki veloittaa asiakkaaltaan palkkion. Pankkikulujen jakautumisista kaupan osapuolten välillä tulee sopia jos kauppasopimuksessa. Yleinen käytäntö remburssissa kuitenkin on, että kummatkin osapuolet maksavat oman pankkinsa maksut. (Aktia Oyj 2011a)

Remburssit voidaan jakaa maksuajankohdan mukaan avista- ja aikaremburssihin. Avista- eli käteisremburssissa myyjä saa maksun heti pankin saatua vastaavan maksun tai kun hän esittää remburssiehtojen mukaiset asiakirjat pankilleen. Aikaremburssissa myyjä on myöntänyt ostajalle maksuaikaa, jonka täytyttyä myyjä saa maksun. (Aktia Oyj 2011b)

Remburssit voidaan jaotella myös ostajan pankin sitovuuden mukaan vahvistettuihin ja vahvistamattomiin remburssihin tai peruuttamattomiin ja peruut-

tettävissä oleviin rembursseihin. Vahvistetussa remburssissa myyjän pankki ottaa saman vastuun maksamisesta kuin ostajan pankki eli se vahvistaa remburssin. Vahvistamattomassa remburssissa myyjän pankki ei ota vastuuta maksamisesta vaan ostajan pankki yksin vastaa remburssista myyjälle. Peruuttamattoman remburssin ehtoja ei voi muuttaa ilman kaikkien osapuolten suostumusta. Ostajan pankin maksuvelvoite on siis sitova remburssin voimassaoloaikana. Peruutettavissa oleva remburssi voidaan muuttaa tai perua kokonaan ilman myyjän suostumusta, mikäli remburssin asiakirjoja ei ole vielä toimitettu pankkiin. (OP-Pohjolan ulkomaan pankkipalvelut 2011d)



Kuva 9. Maksutapana remburssi (OP-Pohjolan ulkomaan pankkipalvelut 10.8.2012)

9 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Opinnäytetyöni tutkimusongelma oli selvittää elintarvikkeiden maahantuontiprosessia muista EU-maista Suomeen silmälläpitäen sen logistisia haasteita. Tutkimukseni tähtäsi luomaan selkeän kokonaiskuvan siitä, mitä kaikkea elintarvikkeiden maahantuonti prosessina pitää sisällään, eikä ainoastaan tarkastelemaan siihen liittyvää logistiikkaa. Tutkimukseni tutkimusote oli laadullinen.

9.1 Tutkimusmenetelmä ja –aineisto

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada kokonaisvaltainen kuva elintarvikkeiden maahantuonnista, joten tutkimusmenetelmäksi valittiin laadullinen tutkimus. Kvalitatiivinen teemahaastattelu valikoitui parhaaksi tutkimusmenetelmäksi. Valinnan kriteereinä olivat tutkimuksen luonne, tiedonkeruun instrumentti, aineiston hankinnan metodit ja kohdejoukko. Kvalitatiiviselle tutkimukselle ominaista, on kokonaisvaltaisen tiedon hankkiminen todellisissa tilanteissa ja ihmisten suosiminen tiedonkeruussa. Tutkimusongelman ratkaisemiseksi oli haastateltava asiantuntijoita, eli kohdejoukko valittiin tarkoituksenmukaisesti (Hirsjärvi–Remes–Sajavaara 2010,164). Kvalitatiivisen teemahaastattelun käyttäminen tutkimuksessani oli perustelua myös siksi, että tutkimukseni tarkoitus ei ollut testata olemassa olevaa hypoteesia tai teoriaa, vaan kokonaisvaltainen tiedonhankinta. (Hirsjärvi–Remes–Sajavaara 2009,164.)

Valitsin haastateltaviksi kolme elintarvikkeiden maahantuonnin ammattilaista, Haastateltavat valikoituivat eliittiotannan kautta. Jokainen haastateltavista toimi eri tehtävissä maahantuonnin parissa, joten jokainen haastattelu tulisi muodostumaan rakenteeltaan hieman erilaiseksi. Haastattelu tiedonkeruumenetelmänä mahdollistaa aineiston keruun säätelyn tilanteen mukaan, eli teemahaastattelun teemoja voitiin käydä läpi tarpeen vaatiessa eri järjestyksessä, haastateltavaa myötäillen. Haastattelutilanteessa voidaan myös esittää selventäviä ja syventäviä kysymyksiä vastauksien pohjalta. (Hirsjärvi–Remes–Sajavaara 2009,205).

Haastatteluni runko (liite 1) koostui kahdeksasta teemasta, joihin kysymykseni pohjautuivat. Haastattelutilanteen tarkoitus oli olla keskustelunomainen ja vapautunut, joten kysymykset olivat avoimia, eikä kaikilta haastateltavilta

kysyty samoja kysymyksiä. Haastattelut tehtiin kasvokkain. Haastattelut tehtiin vierailamalla haastateltavan toimitiloissa Tampereella ja Helsingissä. Haastattelut toteutettiin syyskuussa 2012 ja ne kestivät 35-90 minuuttia. Haastattelujen pituuden vaihtelu johtui haastateltavien käytössä olevasta ajasta sekä siitä, kuinka luontevaksi haastateltavat tilanteen kokivat. Koska haastateltaviksi valittiin elintarvikkeiden maahantuonnin eri tehtävissä toimivia henkilöitä, haastateltavien tiedon määrä vaihteli suuresti teemoittain. Haastattelut nauhoitettiin, koska vastausten kirjaaminen olisi vienyt liikaa aikaa haastattelutilanteessa ja vaikeuttanut keskusteluun syventymistä. Ennen haastattelun alkamista sovittiin haastateltavan kanssa nauhurin käytöstä, mahdollisuudesta anonymiteettiä, vastauksien lainaamisesta opinnäytetyösäni ja mahdollisuudesta sensuroida vastauksia myös haastattelun jälkeen. Kaikki haastateltavat antoivat luvan nauhoitukseen ja vastausten lainaamiseen. Kukaan haastateltavista ei toivonut pysyä nimettömänä. Kaikki edellä mainitut seikat varmistettiin ennen haastattelua ja haastattelun jälkeen.

9.2 Aineiston analysointi ja käsittely

Empiirisessä tutkimuksessa on tehtävä kolmivaiheinen esityö, jotta tutkimuksessa kerätystä aineistosta päästään tekemään johtopäätöksiä. Ensimmäisessä vaiheessa tarkistetaan, että puuttuuko aineistosta tietoja ja sisältyykö siihen virheellisyyksiä. Toisessa vaiheessa tarkastetaan, täytyykö tietoja täydentää esimerkiksi ottamalla jälkikäteen yhteyttä haastateltuihin henkilöihin. Kolmas vaihe pitää sisällään aineiston järjestämisen tiedon tallentamisen ja järjestämisen niiden pohjalta laadittavaa analyysiä varten. (Hirsjärvi–Remes–Sajavaara 2007,216-217.)

Haastattelut litteroitiin nauhoitteiden perusteella. Litteroinnissa käytettiin peruslitterointia. Litteroinnista jätettiin pois täytesanat, kirosanat ja kontekstiin liittymätön keskustelu, sillä ne eivät tuo lisäarvoa tutkimukselle.

10 TULOKSET

Tutkimuksen tulokset yllättivät monimuotoisuudellaan. Haastatteluihin haastateltiin elintarvikkeiden maahantuonnin parissa, eri tehtävissä toimivia asiantuntijoita, joten eri teemojen painottuminen vastaajien välillä oli odotettavissa. Se, kuinka erilailla haastateltavat näkivät samat prosessit ja miten he priorisoivat ne, oli yllättävää. Haastateltavien vastaukset linjailivat pitkälti opinnäytetyössäni esiteltyä teoriatietoa, painottaen sen eri osa-alueita vaihtelevasti. Tutkimus piirsi selkeän kuvan maahantuonnin kiireisestä rytmistä, jossa luotettavia yhteistyökumppaneita pidetään arvossa ja turhaa riskinottoa välteetään. Tutkimuksessa nousi selkeästi esiin se, että maahantuojan on ensisijaisesti keskityttävä ydinliiketoimintaansa: maahantuotujen tuotteiden myymiseen. Tutkimuksen tuloksissa korostui neuvottelutaitojen ja maahantuojan aktiivisuuden merkitys. Seuraavaksi käyn läpi haastattelujen tuloksia teema-kohtaisesti.

10.1 Tuotteet

Tutkimuksessa ilmeni, että elintarvike tuotteena asettaa nykypäivänä hyvin vähän erityisvaatimuksia. Yksi haastateltava painotti kylmäketjujen luotettavuutta, kun tuontimaina on esimerkiksi entisen Neuvostoliiton maat. Haastateltava näki, että luottaminen paikallisiin logistiikkafirmoihin voi olla turha riski ja että olisi aiheellista harkita suuremman logistiikkafirman palveluita. Haastattelussa tuli esille, että muun muassa tästä syystä Valio hoitaa kaikki Venäjälle suuntautuvat kuljetukset itse. Myös toinen haastateltava totesi, että

hyvällä ja turvallisella pohjalla ollaan silloin, kun tuntee ne toimittajat hyvin, keneltä ostaa ja että ne on yleisesti tunnettuja ja hyväksytyjä. Ei lähdetä hakemaan mitään yksittäisiä eriä joltain jobbareilta.

Luotettavuus on siis arvossa, kun kyseessä on elintarvikekauppa ulkomailla. Sekä toimittajien, että myyjien osalta on turvallista ja viisasta luottaa tunnetuihin toimijoihin.

10.2 Hankintamaa

Haastateltavien vastaukset erosivat suuresti toisistaan, kun pohdittiin seikkoja, joita tulisi ottaa huomioon tuontimaan valinnassa. Jokaisella haastateltavalla oli eri prioriteetit. Eräs haastateltava nosti tärkeimmäksi kustannustason ja elintarviketurvallisuuden.

No ensinäkin se maan kustannustaso. Jos ajattelen sitä bisneksenä tännepäin niin ensimmäisenä pitää ottaa huomioon, että mikä on maan kustannustaso. Seuraavaksi tulee se, että millaiset on standardit, joiden mukaan ne elintarvikkeet siellä tehdään.

Toinen haastateltava huomioisi tuotteen ja sen tuontimaan mielikuvat.

Esimerkiksi Kreikan fetat ja oliiviöljyt menee kuin häkä täällä.
Pizza, jos tuodaan Italiasta niin sillä on positiivinen vaikutus.

Haastatteluissa kävi myös ilmi, että pienemmistä maista ja pienemmiltä firmoilta ostettaessa, on usein enemmän neuvotteluvaraa. Eräs haastateltava piti logistiikan toimivuutta ja varmuutta tärkeimpänä tekijänä tuontimaan valinnassa. Haastattelujen pohjalta voidaan vetää johtopäätös, että tuontimaan valintaan vaikuttaa ratkaisevasti tuote, jota ollaan tuomassa. Elintarvike, erityisesti sen säilyvyys ratkaisevat, onko toimituksen nopeus tärkeämpää, kuin esimerkiksi tuotteen autenttisuus.

10.3 Logistiset ratkaisut ja kuljetusmuodot

Haastatteluiden perustella voidaan olettaa, että merkittävä osa Suomeen tuotavista elintarvikkeista, tuodaan hyvin samankaltaisia logistiikkaketjuja käyttäen.

Yleensä, kun on tilaa vieviä ja volyymitavaraa, niin sitten tulee vain kumipyörät kyseeseen, kun Euroopasta tuodaan.

Jokainen haastateltu asiantuntija oli sitä mieltä, että elintarvikelogistiikassa yleinen ketju muodostuu tie- ja merikuljetuksista. Haastatteluissa mainittiin,

että rekat ajavat joko Pohjois-Saksaan tai Tukholmaan, mistä ne jatkavat matkaa meriteitse. Elintarvikkeiden laadusta ja vaatimuksista riippuen ne kulkevat joko konteissa tai kylmäkuljetusrekoissa.

No tuota, kyllä. Rekoillahan ne tulee, mutta tavallisesti siten että Tanskasta Ruotsin kautta. Varsinkin Schenkerillä ne ajaa Tukholmaan ja tulee Ruotsin laivalla.

Lentorahti nähtiin vaihtoehdoksi ainoastaan erityisen kiireellisissä lähetyksissä sekä kilohinnaltaan erityisen kalliiden elintarvikkeiden kuljetuksissa. Kuljetuskustannuksien osuus rahdin arvosta riippuvat tuontimaasta, -tavasta ja tavarantoimittajan vaikeudesta kuljettaa. Yleisesti voidaan sanoa, että rahtikustannukset ovat noin 5-20%. Yksi haastateltava mainitsi tyypilliseksi toimitusajaksi 3-4 päivää, kun tuontimaana on Saksa.

Se on semmoinen 3 tai 4 päivää. Se riippuu siitä, mihin satamaan se menee.

Haastateltavat eivät nähneet Suomen sijaintia ongelmaksi logistiikan kannalta.

Minun mielestä logistiikka mistään tai mihinkään ei ole nykypäivänä ongelma.

10.4 Huolintaliikkeet

Tutkimuksessa haastatelluista kaikki olivat yksimielisiä huolintaliikkeiden palveluiden käyttämisestä. Erityisesti maahantuonnin alkuvaiheessa suositeltiin huolintaliikkeiden palveluita.

Silloin, kun minulle soitellaan niin olen sanonut, että ota huolintaliikkeeseen yhteyttä, että älä ota tätä murheeksi itsellesi.

Tätä perusteltiin sillä, että huolintaliikkeiden palkkiot suhteessa kokonaiskustannuksiin ovat suhteellisen pienet. Tärkein peruste huolintapalveluille oli kui-

tenkin selkeästi omaan ydinliiketoimintaan keskittyminen. Maahantuonnin huolinta voi olla kokemattomalle aikaa ja resursseja vievää ja sen ulkoistaminen koettiin lisäkustannuksista huolimatta yksimielisen järkeväksi.

Eräs haastateltavista neuvoi, että erityisesti tuonnin määrän kasvaessa, huolintaliikkeiden palkkiot ovat neuvoteltavissa ja näin voidaan tehdä merkittäviä säästöjä.

Jos nyt suuruusluokasta puhutaan niin maksettiin noin 700 markkaa per kontti huolintamaksuja niin sain sen tippumaan 175 markkaan konttia kohden. Tämä pelkästään sillä, että neuvoteltiin kun oli niin suuret erät tavaraa.

Samassa haastattelussa asiantuntija kehotti aina kilpailuttamaan huolintaliikkeitä.

10.5 Maksukäytänteet

Maksukäytänteet koettiin tutkimuksessa ongelmallisiksi ja vastaukset eivät olleet yhdenmukaisia. Uusien kauppakumppanuuksien välillä suositetaan remburssia tai etukäteismaksua. Tuttujen ja luotettavien yhteistyökumppaneiden kesken yleinen maksukäytäntö on lasku, aivan kuten Suomessa.

Esimerkiksi kun viimeisimmän kanssa aloitettiin niin ensimmäinen kuorma maksettiin etukäteen, mikä tuntuu olevan ihan tavallinen käytäntö. Sen jälkeen se on ihan normaali, että 30 päivää ja näin pois päin.

Erona Suomalaiseen tapaan, laskujen maksuajat vaihtelevat. Niiden pituus määräytyy tuontimaan ja yrityksen mukaan. Erään haastateltavan mielestä eteläeurooppalaisten yritysten kanssa toimiessa on syytä varautua pitkiin maksuaikoihin ja maksujen myöhästymisiin. Ostaja- ja myyjäosapuolten voimasuhteet vaikuttavat maksuehtoihin. Suurempi toimija on vahvemmillä, oli kyseessä ostaja tai myyjä.

Kun puhutaan isoista toimijoista, on suuret volyymit, mutta ne haluaa pitkät maksuajat – 60 tai 90 päivää. Sitten kun tuot kauempaa Euroopasta tavaraa, niin joudut maksamaan sen samalla tai 14 tai 30 päivän sisällä. Kuka rahoittaa sen välin?

Haastatteluissa tuotiin toistuvasti esille rahoituksen tarve. Erityisesti pienelle toimijalle, jolla mahdollisuudet hyviin maksuehtoihin on vähäiset, rahoitus voi koitua ongelmaksi. Alan tunnetut toimijat voivat ratkaista rahoitusongelmansa vientiluotolla. Pienemmille ja aloitteleville toimijoilla mahdollisuuksina mainittiin remburssi ja osarahoitusta, joka saattaa edellyttää sitä, että osa tuotteista on jo myyty etukäteen.

10.6 Asiakirjat, valvonta ja lainsäädäntö

Tutkimuksessa haastatellut kokivat elintarviketurvallisuusviraston (Evira) ja Tullin valvonnan varsin luonnolliseksi osaksi elintarvikkeiden maahantuontia. Yksi haastateltavista totesi valvonnan olevan erityisen tiukkaa Suomessa ja Ruotsissa ja että sen määrä on lisääntynyt runsaasi vuosien saatossa. Tuottaessa elintarvikkeita Suomeen ja Ruotsiin, täytyy varmistua, että tuotantolaitoksilla on valmius vastata tuotteita koskeviin kysymyksiin, joita heidän kotimaassaan ei välttämättä edes esitetä.

Meillä Suomessa ja Ruotsissa on aika paljon pidemmälle vietyjä elintarvikehygieniaan asioita. Esimerkiksi laktoosin osalta, se täytyy deklaroida samoin, kuin suola.

Haastatteluista ilmeni, että Tullilaboratorion ja Eviran lisäksi paikallisen kunnan eläinlääkintäviranomaiset. Tullilaboratorio tekee pääosin pistokokeita, eläinlääkintäviranomaiset valvovat varaston lämpötiloja ja Eviralle tehdään tuotetta koskevia selvityksiä sekä annetaan näytteet. Erityisen tarkkoja valvonnassa ollaan, kun tuontimaa on Euroopan unionin ulkopuolella. Elintarvikevalvonnasta koituvat kustannukset on otettava huomioon maahantuontia suunniteltaessa, sillä ne voivat olla sadoissa euroissa.

Jos se tuote menee ihmisen sisälle tai lähelle, niin pitää ottaa huomioon, että tullilaboratorion kustannukset voivat olla yllättä-

vänkin suuret. Se voi olla jotain 300-400 euroa, kun he tarkastaa erän. Semmoista on tuonti.

Euroopan unionin lainsäädäntö elintarvikkeiden osalta koettiin haastatteluisa suhteellisen harmoniseksi. Yksikään haastateltavista ei ollut sitä mieltä, että asiaan tulisi kiinnittää erityistä huomiota, ellei tuomassa olla esimerkiksi alkoholituotteita.

Asiakirjojen ja toimitusehtojen suhteen vastauksissa oli hajontaa. Yksi haastateltavista piti toimituslausekkeita ja maksuehtoja erinomaisena tapana neuvotella kustannuksista ja vastuusta tavarantoimituksissa. Toinen haastateltava koki, että niiden opettelu on turhaa ja totesi, että

jos joku minulta joskus kysyy niin osaan neuvoa. Itse en lähde siihen, enkä suosittelen kenellekään.

10.8 Vapaa sana

Haastattelun lopussa tiedustelin asiantuntijoilta mahdollista lisätietoa, jota en osannut itse kysyä. Vastaukset keskittyivät lähinnä tuotteen valintaan ja sen myymiseen. Myös toiminnan rahoittaminen nousi toistuvasti esiin haastateltavien keskuudessa. Lähes jokainen haastateltavista koki Suomen elintarvikemarkkinat homogeenisiksi ja haastaviksi. Alalla on vähän toimijoita, joilla on suuri osuus markkinoista. Yksi haastateltavista suositteli harkitsemaan myös muita jakelukanavia.

..onko meidän elintarvikkeet tulossa vähittäiskauppaan, HoReCa- vai jollekin muulle segmentille. Ja sitten sille segmentille, että missä on se tarve.

11 POHDINTA

11.1 Yhteenveto opinnäytetyöstä

Kansainvälisen kaupan merkitys korostuu globalisaation myötä. Suomen elintarvikeomavaraisuus on laskenut 1970-luvun lukemista ja vaikka tuotannon määrä suhteessa kulutukseen on vieläkin lähellä sataa prosenttia, on kauppojen hyllyillä entistä enemmän ulkomaisia tuotteita. Ainoa syy tähän voi olla elintarvikeviennin- ja tuonnin lisääntyminen, johon EU-jäsenyys ja sitä myötä yhteisökauppa, on omalta osaltaan vaikuttanut. (Tilastokeskus 2012)

Elintarvikkeiden maahantuonti on prosessi, jossa on otettava huomioon tekijöitä, jotka eivät välttämättä riipu itsestään ja riskien hallintaan vaikuttaa suuresti kokemus ja luotettavat yhteistyökumppanit. Elintarvikkeiden maahantuonnin suurimmaksi haasteeksi nousi toiminnan käynnistämisen rahoitustarve, joka johtuu maksukäytänteistä, joka puolestaan johtuu kansainvälisen tavarakaupan toimijoiden epätasaisista voimasuhteista. Pienelle toimijalle asetetaan lyhyemmät maksuehdot ja joissain tapauksissa etukäteismaksu. Tuotteiden realisointi markkinoilla tulee siis tapahtua mahdollisimman nopealla tempolla, jotta rahoituksen korkokulut eivät syö voittoa. Tutkimuksen päätuloksiksi saatiin, että modernit logistiset ratkaisut ovat niin kehittyneitä, että ne eivät itsessään aiheuta ongelmia elintarvikkeiden maahantuonnin suhteen, ellei tuotteen käyttöikä ole huomattavan lyhyt. Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan todeta, että elintarvikkeiden maahantuonnin suurimmat haasteet eivät ole logistisia.

Tutkimuksessa ilmeni, että tuotteen valinta vaikuttaa sen logistiikkaketjun suunnitteluun. Elintarvikkeiden välillä on suuria eroja erityisesti niiden hinnan ja säilyvyyden suhteen. Haastatteluissa selvisi, että esimerkiksi lentorahdin käyttäminen ei ole kovin tavanomaista, mutta joissain tapauksissa se tulee kysymykseen. Tuotteen ollessa erityisen arvokas tai vaatiessa nopeaa toimistusta pienissä erissä, on lentorahti varteenotettava vaihtoehto. Säilyvyyden vaikutus logistiikkaketjun suunnittelussa huomioidaan tuontimaan ja kuljetusmuodon valinnassa. Vaikka suuri osa nopeasti pilaantuvista tuotteista valmistetaan Suomessa, maahantuodaan elintarvikkeita, joiden käyttöikä ei ole kovin pitkä. Kylmäketjun varmistaminen ei tutkimuksen mukaan ole varsinaisen ongelma, kunhan yhteistyökumppanit ovat luotettavia ja tunnettuja.

Tuontimaan valinta vaikuttaa suoraan toimitusaikaan, joka puolestaan vaikuttaa tuotteen hyllykään Suomessa. Helposti pilaantuvia elintarvikkeita ei siis hävikin puolesta ole välttämättä kannattavaa tuoda kovin kaukaa vaikka esimerkiksi kylmäketju olisikin turvattu. Säilyvyys muodostuu kynnyksysymykseksi lähinnä maito- ja lihatuotteiden osalta, sillä esimerkiksi kasvikset kuljetetaan nykyisin raakoina ja kypsytetään varastoissa.

11.2 Opinnäytetyön onnistuminen

Alusta asti oli selvää, että tutkimuksessa tulisi käyttää kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä ei tullut kyseeseen, sillä vastausta tutkimusongelmaan haluttiin nimenomaan alan asiantuntijoilta. Teemahaastattelu osoittautui ainoaksi keinoksi saada haluttu tieto. Opinnäytetyöni aihepiiri on sen verran laaja ja monitahoinen, että liian strukturoitua haastattelua käyttämällä en olisi saanut tarpeeksi tietoa, jota en osannut kysyä. Tutkimusmenetelmänä haastattelu tarjosi mahdollisuuden kysyä täydentäviä ja selventäviä kysymyksiä ja haastateltava pystyi puhumaan kertomaan juuri hänen erityisosaamistaan koskevista asioista. Haastattelun haittapuolella on haastateltavan taipumus esittää ihanteellisia vastauksia. Uskon, että haastatteluiden vapautunut ilmapiiri minimoi haastateltavien taipumuksen tähän. Postitse, sähköpostitse tai sähköisesti tehdyn kyselyn vastaukset eivät olisi olleet todennäköisesti yhtä luotettavia. Eliittiotanta onnistui hyvin. Haastateltaviksi onnistuin saamaan saman alan asiantuntijoita, jotka kuitenkin toimivat eri tehtävissä. Valitsemalla haastatteluun henkilöitä eri tehtävissä varmistin, että tieto ei ole yksipuolista ja että tutkimuksessa saataisiin mahdollisimman kokonaisvaltaista tietoa monesta näkökulmasta. Tutkittavan joukon ja heidän antamiensa haastatteluiden perusteella voidaan sanoa, että tutkimuksen valideetti on hyvä. Haastatteluja sovittiin alun perin neljä, mutta peruuntumisesta johtuen niitä toteutettiin kolme. Haastatteluiden lukumäärä vaikuttaa tutkimuksen reliabiliteettiin. Uskon kuitenkin, että tutkimuksen reliabiliteetti ei ole kyseenalainen. Haastattelun kysymyksen esitettiin haastateltaville hieman erijärjestyksessä, johtuen keskusten suunnasta. Haastattelun vastauksien avoimuus ja määrä yllättivät positiivisesti ja niitä ei johdateltu.

Teoreettisen viitekehyksen rajaaminen osoittautui haasteelliseksi, tutkimusongelman ollessa jo selvillä. Elintarvikkeiden maahantuonti pitää sisällään lukuisia eri prosesseja, joista yhdessä tutkimuksessa voidaan käsitellä vain tärkeimmät. Onnistuin rajaamaan alueen ulkopuolelle tutkimuksen kannalta epäoleelliset asiat. Teoriaosuudessa esiteltiin kattavasti tutkimuksessa käsiteltävät teemat. Teemahaastattelun runkoon olisi tutkimusten tulosten perusteella voinut lisätä aihealueeksi toiminnan alun rahoittamisen. Lähdekritiikin käytössä keskityin ensisijaisesti tiedon ajankohtaisuuteen ja alkuperän luotettavuuteen. Kaikki työssäni käyttämäni teokset ovat tämän vuosituhanen tuotantoa ja tästä syystä luotettavat sähköiset lähteet tulivat usein kyseeseen.

Tutkimukseni ja opinnäytetyöni hyöty kohdistuu heille, jotka harkitsevat elintarvikkeiden maahantuonnin aloittamista. Opinnäytetyöni kokonaisuudessaan käsittelee maahantuonnin oleellisia prosesseja, mutta se ei ole täydellinen maahantuonnin opas. Kokonaisuudessaan, opinnäytetyöni ja tutkimukseni antaa hyviä viitteitä siihen, mihin toiminnan osa-alueisiin on suotuisinta keskittyä, kun aloitetaan elintarvikkeiden maahantuontia ja mitkä ovat yleisiä kompastuskiviä aloittelevien toimijoiden keskuudessa.

11.3 Jatkotutkimusmahdollisuudet

Työn pohjalta voidaan tehdä useita jatkotutkimuksia. Maahantuonnin sisällään pitämät osa-alueet voitaisiin tutkia yksi kerrallaan. Jatkotutkimusideoita voidaan hakea opinnäytetyöni teemoista sekä tutkimuksen tuloksista. Haastatteluiden vastauksien pohjalta voidaan saada useita tutkimuksen aiheita: maahantuonnin rahoituksen instrumentit, logistisen kylmäketjun turvaaminen, elintarvikkeiden tuontimaan valintaperusteet.

LÄHTEET

- Ahola, M. – Johnsson, R. – Taskinen, A-L. – Uski, S. 1998. Pienten elintarvikerytysten kansainvälistymisopas. Kokemäki: Satakunnan Painotuote Oy
- Aktia Oyj 2011a. Vientiremburssi. Osoitteessa <http://www.aktia.fi/ulkomaankauppa/vienti/vientiremburssi>. 9.8.2012.
- Aktia Oyj 2011b. Tuontiremburssi. Osoitteessa <http://www.aktia.fi/ulkomaankauppa/tuontiremburssi>. 10.8.2012.
- Björklund, M. – Puustinen, S. 2006. WTO Sopimuskäytäntöjä ja taustoja. Helsinki: Taloustieto Oy
- Elintarviketeollisuusliitto ry. Elintarvikkeiden tuonti Suomeen 1985-2011. Osoitteessa http://www.etl.fi/www/fi/liitetiedostot/tilastot/tuonti_vienti/Elintarv_tuonti_Suomeen.pdf. 1.8.2012.
- Elintarviketeollisuusliitto ry. Elintarvikkeiden tuonti kauppa-alueittain 2011. Osoitteessa http://www.etl.fi/www/fi/liitetiedostot/tilastot/tuonti_vienti/Tuonti_Kaupp_a-alueittain.pdf. 1.8.2012.
- Elintarviketeollisuusliitto ry. Elintarvikkeiden tuonti tuoteryhmittäin 2011. Osoitteessa http://www.etl.fi/www/fi/liitetiedostot/tilastot/tuonti_vienti/Tuonti_Tuoter_yhmittain.pdf. 1.8.2012.
- Elintarviketurvallisuusvirasto 2012a. ATP-sopimus. Osoitteessa http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus_ja_myynti/kuljetus_ja_logistiikka/kansainvaliset_kuljetukset/. 23.7.2012.
- Elintarviketurvallisuusvirasto 2012b. Elintarvikkeiden maakuljetukset. Osoitteessa http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus_ja_myynti/kuljetus_ja_logistiikka/kansainvaliset_kuljetukset/maakuljetukset/. 23.7.2012.
- Elintarviketurvallisuusvirasto 2012c. Elintarvikkeiden merikuljetukset. Osoitteessa http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus_ja_myynti/kuljetus_ja_logistiikka/kansainvaliset_kuljetukset/merikuljetukset/. 23.7.2012.
- Elintarviketurvallisuusvirasto 2012d. Elintarvikkeiden lentokuljetukset. Osoitteessa http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus_ja_myynti/kuljetus_ja_logistiikka/kansainvaliset_kuljetukset/lentokuljetukset/. 23.7.2012.

- Elintarviketurvallisuusvirasto 2012e. Elintarvikkeiden säilytystilat. Osoitteessa http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/hygieniaosaaminen/tietopaketti/elintarvikkeiden_hygieeninen_kasittely/elintarvikkeiden_sailytystilat. 3.10.2012.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 178/2002. Osoitteessa <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:031:0001:0024:FI:PDF>. 17.11.2012.
- Fennia-ryhmä. Incoterms 2000, Riskien siirtyminen myyjältä ostajalle ja vakuuttaminen. Osoitteessa http://www.recair.fi/pdf/Fennia-toimitustapalausekheet_Incoterms_2000.pdf. 16.7.2012.
- Finnair Cargo. Rahtiasiakirjat. Osoitteessa <http://www.finnaircargo.com/fi/cargo/rahtiasiakirjat.html>. 15.7.2012.
- Freight Forwarders. Bill of lading. Osoitteessa http://forwardersins.com/img/bill_of_lading.gif. 14.7.2012.
- Haapio, H. – Hällström, E. – Järvinen, M. – Koivu, S. – Lehto, J. – Leskinen, J. – Lintumaa, S. – Nystén-Haarala, S. – Pohjonen, S. – Salmi-Tolonen, T. – Taivalmaa, P. 2005. Yritysten sopimus- ja vastuuketjut. Helsinki: Tietosanoma Oy
- Hirsijärvi, S. – Remes, P. – Sajavaara, P. 2007. Tutki ja kirjoita. 14., uudistettu painos Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi
- Hirsijärvi, S. – Remes, P. – Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15., uudistettu painos Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi
- Jiménez, G. 2008. Guide to Export-Import Basics. Paris: ICC Services Publications
- Järvi-Kääriäinen, T. – Leppänen-Turkula, A. 2002. Pakkaaminen – perustiedot pakkauksista ja pakkaamisesta. Helsinki: Hakapaino Oy
- Karhunen, J. – Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Sho Business Development Oy
- Liikenne- ja viestintäministeriö. Logistiikkaselvitys 2012. Osoitteessa http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986562&name=DLFE-15768.pdf&title=Julkaisu%2011-2012. 4.10.2012.
- Maa- ja metsätalousministeriö. Lähiruoka osana suomalaista ruokaa. Osoitteessa <http://www.mmm.fi/attachments/mmm/julkaisut/muutjulkaisut/65w113c5F/Lahiruokaselvitys.pdf>. 15.7.2012.
- Merilaki 15.7.1994/674. 58§ Merirahtikirja. Osoitteessa <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940674#a674-1994>. 14.7.2012.

- Neptun Juridica. Konossementti ja muut kuljetusasiakirjat. Osoitteessa <http://www.neptunjuridica.com/Transport%20Documents%202007.pdf>. 14.7.2012.
- OP-Pohjola. 2011d. Ulkomaan pankkipalvelut. Osoitteessa <https://www.op.fi/media/liitteet?cid=150826941&srcpl=3>. 10.8.2012.
- OP-Pohjola. Maksutapana remburssi. Osoitteessa <https://www.op.fi/media/liitteet?cid=150826941&srcpl=3>. 10.8.2012.
- OP-Pohjola. Maksutapana perittävä. Osoitteessa <https://www.op.fi/media/liitteet?cid=150826941&srcpl=3>. 7.8.2012.
- OP-Pohjola 2011b. Ulkomaan pankkipalvelut. Osoitteessa http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/istartfi.nsf/FrameSet?OpenView&iddef=&navid=10_Rahoitus&sa=/Shb/Inet/ICentFi.nsf/Default/q330FFF02EA4F7E06C225715400451281. 7.8.2012.
- OP-Pohjola 2011a. Ulkomaankaupan pankkipalvelut. Osoitteessa <https://www.op.fi/media/liitteet?cid=150826941&srcpl=3>. 7.8.2012.
- Ritvanen, V. – Inkiläinen, A. – von Bell, A. – Santala, J. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Saarijärvi: Suomen huolintaliikkeiden Liitto ry
- Räty, A. 2006. Incoterms kauppatavarat ja toimituslausekkeet. Helsinki: Suomen logistiikkayhdistys
- Räty, A. 2012. Incoterms 2010. Helsinki: ICC Palvelu Oy
- Suomen kuljetusopas 2012a. Yleistä kuljetusmuodoista. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>. 10.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012b. Merikuljetukset. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/merikuljetukset/>. 10.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012c. Lentokuljetukset. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/>. 10.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012d. Tiekuljetukset. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/tiekuljetukset/>. 10.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012e. Ulkomaankaupan asiakirjat. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. 14.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012f. Ulkomaankaupan asiakirjat. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. 14.7.2012.

- Suomen kuljetusopas 2012g. Ulkomaankaupan asiakirjat. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. 14.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012h. Ulkomaankaupan asiakirjat. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. 15.7.2012.
- Suomen kuljetusopas 2012i. Ulkomaankaupan asiakirjat. Osoitteessa <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/ulkomaankauppa/asiakirjat/>. 15.7.2012.
- Suomen Tulli. 2012a. Ulkomaankaupan kuljetukset maittain: Tammi-maaliskuu 2012. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp. 27.6.2012.
- Suomen Tulli 2012b. Ulkomaankaupan kuljetukset: Tammi-maaliskuu 2012. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp. 27.6.2012.
- Suomen Tulli. 2012c. Ulkomaankaupan kuljetukset maittain: Tammi-maaliskuu 2012. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp. 27.6.2012.
- Suomen Tulli 2012d. EU:n tulli- ja veroalue. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/tulli_ja_veroalue/index.jsp. 2.7.2012.
- Suomen Tulli 2012e. Ulkomaankaupan kuljetukset maittain: Tammi-maaliskuu 2012. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp. 15.7.2012.
- Suomen Tulli 2012f. Ulkomaankaupan kuljetukset maittain: Tammi-maaliskuu 2012. Osoitteessa http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp. 15.7.2012.
- Suomen Yrittäjät. Arvonlisäverokannat Suomessa. Osoitteessa <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/verotjarahat/verotus/arvonlisaverokannatsuomessa/>. 2.8.2012.
- Svenska Handelsbanken AB 2012a. Perittävät. Osoitteessa http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/istartfi.nsf/FrameSet?OpenView&iddef=&navid=10_Rahoitus&sa=/Shb/Inet/ICentFi.nsf/Default/q330FFF02EA4F7E06C225715400451281. 7.8.2012.
- Svenska Handelsbanken AB 2012b. Tuontiperittävät. Osoitteessa <http://www.handelsbanken.fi/shb/inet/istartfi.nsf/FrameSet?OpenView>

&iddef=&navid=10_Rahoitus&sa=/Shb/Inet/ICentFi.nsf/Default/q330FFF02EA4F7E06C225715400451281. 7.8.2012.

Tilastokeskus 2012. Elintarvikeomavaraisuus. Osoitteessa http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_maatalous.html#elintarvikeomavaraisuus. 19.9.2012.

Verohallinto 2011a. Tavaroiden yhteisöhankinta. Osoitteessa [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Arvonlisaverotus_EUtavaraakaupassa\(14381\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Arvonlisaverotus_EUtavaraakaupassa(14381)). 2.8.2012.

Verohallinto 2011b. Tavaroiden yhteisöhankinta. Osoitteessa [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Arvonlisaverotus_EUtavaraakaupassa\(14381\)](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Arvonlisaverotus/Arvonlisaverotus_EUtavaraakaupassa(14381)). 2.8.2012.

Vesterinen, P. 2011. Turvaa logistiikka. Helsinki: Helsingin Kamari Oy

Viinamäki, O-P. 2007. Eurooppahallinto ja Suomi. Helsinki: Gaudeamus Kirja Oy

Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) 50/1973. III luku 6. artikla. Osoitteessa http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1973/19730050/19730050_2. 14.7.2012.

LIITTEET

LIITE 1

Teemahaastattelun kehysrunko

LIITE 2

Haastattelujen litterointi

LIITE 1

HAASTATTELUN TEEMAT

Opinnäytetyön esittely ja haastattelun tarkoituksen selventäminen haastateltavalle

Haastateltava

Nimi, yritys, asema

Toimiala

Toiminta-ajatus

Tuote/tuotteet

Erityisvaatimukset, joita tuote asettaa logistiikan kannalta

Hankintamaa

Ostomaan valinta

Erot kauppataivoissa

Ongelmat

Miten tuodaan

Valinnan perusteet

Hyödyt ja haitat

Logistiikkaketju

Toiminta satamissa ja tulleissa

Huolintaliikkeet

Hyödyt ja haitat

Maksukäytänteet

Toimituslausekkeet

Maahantuonnin kustannukset

Asiakirjat ja lainsäädäntö

Maahantuontiin liittyvät asiakirjat

Maahantuonnin ja elintarvikkeiden valvonta

Tuontimaan lainsäädännön vaikutus

Kotimaan lainsäädäntö

Muuta tietoa, jota haastateltava pitää oleellisena maahantuontiin liittyen