



Eemeli Kivistö

Urheiluvälineiden maahantuonti

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Tradenomi

Liiketalouden koulutusohjelma

Opinnäytetyö

Syyskuu 2022

Tiivistelmä

Tekijä(t): Eemeli Kivistö
Otsikko: Urheiluvälineiden maahantuonti
Sivumäärä: 45 sivua
Aika: Marraskuu 2022

Tutkinto: Tradenomi
Tutkinto-ohjelma: Liiketalouden koulutusohjelma
Suuntautumisvaihtoehto: Laskentatoimi ja rahoitus
Ohjaaja(t): Lehtori Heikki Heponiemi

Opinnäytetyön tarkoitus oli tarkastella urheiluvälineiden maahantuontiprosessia tuontiyrityksen näkökulmasta ja toimia tiedonlähteenä maahantuontia aloittelevalle yritykselle. Työn keskeisin tavoite on antaa lukijalle mahdollisimman hyvä yleiskäsitys siitä, mitä maahantuonti tarkoittaa, mistä se koostuu ja miten sitä on mahdollista toteuttaa käytännössä.

Maahantuontiprosessi alkaa tuontia edeltävästä toiminnasta, joka käsittää esimerkiksi kysynnän ja toimittajan kartoittamisen. Edeltävän toiminnan jälkeen työssä käydään tuontiprosessia mahdollisimman johdonmukaisesti läpi aina siihen asti, kunnes maahantuodut urheiluvälineet on saatu tullattua Suomessa. Tuontiprosessin tarkastelun yhteydessä opinnäytetyössä pyritään tuomaan ilmi sen välivaiheisiin liittyviä mahdollisuuksia ja tunnistamaan niihin sisältyviä riskejä.

Työssä tarkastellaan tuontiprosessiin liittyvää ammattikirjallisuutta laadullisin menetelmin. Viitekehys perustuu maahantuontia säätelevään lainsäädäntöön sekä toimialalla toimivien yritysten ja järjestöjen julkaisemiin aineistoihin.

Maahantuojia on vastuussa lähes kaikkien maahantuontiin liittyvien toimenpiteiden laillisuudesta. Tästä syystä opinnäytetyön lukijaa pyydetään suhtautumaan työssä mainittuihin lakeihin ja säännöksiin kriittisesti ja tarkistamaan niiden ajantasaisuus, sillä maahantuonnin lainsäädäntö on jatkuvassa muutoksessa.

Avainsanat: Maahantuonti, kansainvälinen liiketoiminta, globalisaatio, logistiikka, tullaus

Abstract

Author(s): Eemeli Kivistö
Title: The importing process of sports equipment
Number of Pages: 45 pages
Date: November 2022
Degree: Bachelor of Business Administration
Degree Programme: Economics and Business Administration
Specialisation option: Accounting and Finance
Instructor(s): Heikki Heponiemi, Senior Lecturer

The aim of the thesis was to examine the process of importing sports equipment from a company's point of view and to act as a source of information for a company that is starting its importing business. One of the main goals was to give the reader the best possible general understanding of what importation means, what it consists of and how it can be implemented in practice.

The import process starts with pre-import activities which include e.g. surveying demand and different suppliers. After this, the import process will be reviewed as consistently as possible until the imported sports equipment has cleared customs in Finland. In connection with the examination of the import process, the thesis aims to reveal the opportunities related to its intermediate stages and to identify the risks that might be involved.

The thesis examines the professional literature related to the import process using qualitative methods. The theoretical framework is based on the legislation regulating imports and the materials of companies and organizations operating in the industry.

The importer is responsible for the legality of all measures related to the import process. For this reason, the reader is asked to take a critical view on the laws and regulations mentioned in the thesis and to familiarize him/herself with the current import legislation, as it is constantly changing.

Keywords: Import, International trade, globalization, logistics, customs

Sisällys

1	Johdanto	1
2	Tietoa maahantuonnista	2
2.1	Maahantuonti	2
2.2	Maahantuonnin kehitys	2
3	Maahantuontiprosessin valmisteleva toiminta	4
3.1	Tuotteiden ja toimittajan etsintä	4
3.2	Kannattavuuden arviointi	5
4	Maahantuontiprosessissa käytettävä kuljetusmuoto	6
4.1	Kuljetusmuodon valinta	6
4.2	Lentokuljetus	7
4.3	Merikuljetus	9
4.4	Rautatiekuljetus	11
4.5	Yhdistetyt kuljetukset	12
5	Sopimus toimittajan kanssa	13
5.1	Kansainväliset kauppasopimukset	13
5.2	Kauppasopimuksen sisältö	14
6	Toimituslauseke osana kauppasopimusta	16
6.1	Incoterms 2020	16
6.2	Toimituslausekkeen valinta	16
6.3	Free carrier (FCA)	17
6.4	Free on board (FOB)	18
6.5	Free alongside ship (FAS)	18
6.6	Cost and freight (CFR) ja Cost insurance and freight (CIF)	19
7	Kansainvälisen kaupan maksuehdot ja -tavat	19
7.1	Valintaan liittyviä tekijöitä	19
7.2	Maksuehdoista	20
7.3	Yleisimmät ulkomaankaupan maksutavat	20
7.3.1	Maksumääräys	21

7.3.2	Perittävä	22
7.3.3	Remburssi	23
8	Maahantuotavan tavaran vakuuttaminen	24
8.1	Vakuutukset	24
8.2	Kuljetusvakuutukset	25
9	Huolinta maahantuontiprosessissa	25
9.1	Huolitsija	25
9.2	Huolintasopimus	26
9.3	Huolitsijan vastaanottotodistus (FCR)	26
9.4	Huolitsijan konossementti (FBL) & kuljetussopimus (FCT)	27
9.5	Huolitsijan varastotodistus (FWR)	27
10	Toimitukseen ja kuljetukseen liittyviä asiakirjoja	28
10.1	Kauppalasku	28
10.2	Pakkausluettelo	28
10.3	Rahtausopimus	28
10.4	Konossementti	29
10.4.1	Konossementtimenettely	29
10.4.2	Telex release	30
10.5	Merirahtikirja (LWB)	30
10.6	Lentorahtikirja (AWB) ja alarahtikirja (HAWB)	31
11	Tullaus	32
11.1	Tullitariffi	32
11.2	Tullausprosessi	32
11.3	Tullinimike	33
11.4	Tulliselvitysmuoto ja tullimenettely	34
11.5	Tullaus- ja luovutus päätös	34
11.6	Tullimaksut	35
12	Maahantuonnin arvonlisäverotus	35
12.1	Arvonlisäveron suorittaminen ja menettely	35
12.2	Arvonlisäveron syntymisajankohta ja peruste	36
13	Yhteenveto	37

14	Päätäntö	40
	Lähteet	42

1 Johdanto

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan urheiluvälineiden maahantuontia yrityksen näkökulmasta. Maahantuonti tapahtuu Euroopan ulkopuolelta, tarkemmin ottaen Kiinasta. Opinnäytetyön tavoitteena on antaa lukijalle mahdollisimman laaja kokonaiskuva urheiluvälineiden maahantuontiprosessin vaiheista.

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää kattavasti maahantuontiprosessin vaiheisiin ja toimintatapoihin liittyviä vaihtoehtoja sekä tunnistaa niihin liittyviä huomioita ja mahdollisia riskejä. Tuontiprosessia tarkastellaan tutustumalla laajasti maahantuontiin liittyvään lainsäädäntöön sekä ammattikirjallisuuteen laadullisin tutkimusmenetelmin. Laadullinen tutkimusmenetelmä on tässä tapauksessa oikea, sillä työssä pyritään luomaan lukijalle ymmärrys siitä, mistä urheiluvälineiden maahantuontiprosessi koostuu ja miten se on mahdollista toteuttaa käytännössä. Kyseinen tutkimusmenetelmä mahdollistaa laajan tarkastelun tutkittavasta aiheesta. Tämän lisäksi valittavissa olevia toimintatapoja ei ole määrällisesti paljoa toimialan tiukan sääntelyn ja vakiintuneiden toimintamenetelmien johdosta, joten kyseistä menetelmää voidaan pitää opinnäytetyölle sopivana.

Työn lopusta löytyvästä yhteenveto-osiossa nostetaan esille maahantuontiprosessin aikana ilmenneitä huomioita ja pyritään selvittämään kannattavimmat toimintatavat jokaiselle työssä käsitellylle tuontiprosessin vaiheelle. Opinnäytetyö on toteutettu ilman toimeksiantajaa.

Koin aiheen ajankohtaiseksi ja mielenkiintoiseksi omien työtehtävieni kautta. Työskentelen tällä hetkellä maahantuontia harjoittavassa yrityksessä, jonka liiketoiminta on saanut alkunsa nimenomaan urheiluvälineiden maahantuonnista ja laajentunut ajan saatossa useisiin eri tuotekategorioihin. Työssäni pääsen olemaan päivittäin tekemisissä erinäisissä tuontiprosessiin liittyvissä vaiheissa. Tuontiprosessin kokonaisuus on helpommin ymmärrettävissä, kun sitä pääsee seuraamaan sekä toteuttamaan käytännön tasolla työelämässä. Pyrin siihen,

että pystyisin tuomaan lisäarvoa opinnäytetyön sisällölle työtehtävissä tekemieni huomioiden kautta.

2 Tietoa maahantuonnista

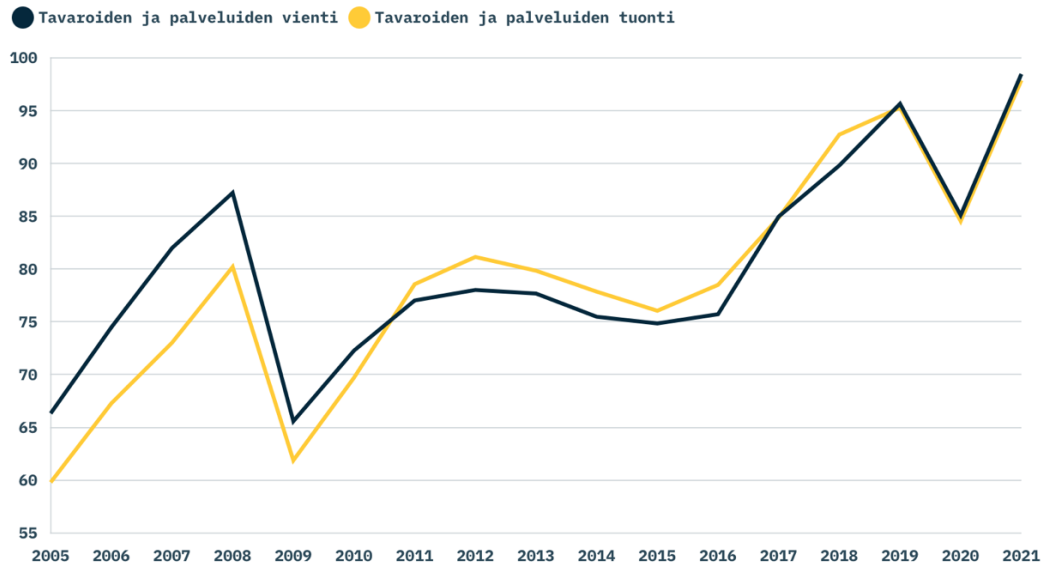
2.1 Maahantuonti

Tavaranto maahantuonnilla tarkoitetaan tavaranto tuontia EU:n arvonlisäveroalueelle (ALV 86§). Kyse on maahantuonnista silloin, jos tavara tuodaan EU:n tullija arvonlisäveroalueen ulkopuolelta EU:n tullija arvonlisäveroalueelle. Tämän lisäksi kyse on maahantuonnista siinä tapauksessa, jos tavara tuodaan EU:n arvonlisäveroalueelle EU:n tullialueen sisältä, mutta EU:n arvonlisäveroalueen ulkopuolelta. Tästä hyvä esimerkki on Ahvenanmaa, sillä sieltä tuotavien tavaroiden kohdalla sovelletaan tavaranto maahantuontia koskevia säännöksiä. (Tamminen 2021, 102.)

Maahantuonti tapahtuu aina siinä valtiossa, jossa tavara on silloin kun se tuodaan EU:n arvonlisäveroalueelle (AVL 86 a § 1 momentti). Maahantuojaja voi olla yksityishenkilö, yksityinen elinkeinonharjoittaja tai yritys, jonka näkökulmasta maahantuontiprosessia tässä opinnäytetyössä tarkastellaan.

2.2 Maahantuonnin kehitys

Kansainvälistä kaupankäyntiä sekä maahantuontia on suurelta osin vauhdittanut globalisaatio (Euroopan parlamentti 2019, Talouden globalisaation hyödyt Euroopassa). Tilastokeskuksen kaavio (kuva 1) antaa hyvän kuvan siitä, kuinka tavaroiden tuonti ja vienti ovat kehittyneet edellisten vuosien aikana Suomessa. Kaaviota tulkitsemalla voidaankin todeta, että maahantuonti on ollut nousujohteista koko tarkasteluajanjakson ajan vuosina 2005–2021, lukuun ottamatta vuoden 2008 finanssikriisiä ja vuonna 2020 alkanutta pandemiaa.



Kuva 1. Suomen vienti ja tuonti vuosina 2005-2021 (Elinkeinoelämän keskusliitto 2022.)

Suomessa tapahtunutta maahantuontia ovat kiihdyttäneet useat eri tekijät, kuten esimerkiksi ulkomailla tuotettujen tuotteiden pienemmät tuotantokustannukset. Alhaisempien tuotantokustannusten selittävä tekijänä voidaan pitää Kiinan teollistumista, joka mahdollistaa sille suhteellisen edun matalan jalostusasteen tuotteiden valmistuksessa Suomeen verrattuna. Tämän lisäksi matalan jalostusasteen tuotteiden valmistuksesta aiheutuvia palkkakustannuksia voidaan pitää lähtökohtaisesti alhaisempina kuin Suomessa. Kiinan elintason nousu on kuitenkin johtanut siihen, että kyseisten tuotteiden tuotanto on siirtymässä entistä alhaisempien tuotantokustannusten maihin. (Nuutilainen 2020.)

Kauppasopimusten myötä maahantuojat maksavat matalampia tullimaksuja aiempaan verrattuna. Markkinoiden lisääntynyt kilpailu sen sijaan vaikuttaa tuotteiden ja palveluiden hintoihin positiivisesti kuluttajien näkökulmasta. (Euroopan parlamentti 2022.)

3 Maahantuontiprosessin valmisteleva toiminta

3.1 Tuotteiden ja toimittajan etsintä

Tuonnin valmisteleva toiminta käsittää aina valmistajan ja maahantuotavien tuotteiden etsinnän. Nämä toimet voidaan ulkoistaa niihin erikoistuneille välittäjille tai erilaisille neuvonta- ja palveluorganisaatioille. Ulkoistamisen lisäksi on tavanomaista, että liikeyhteyksiä solmitaan liiketuttavien välityksellä, kansainvälisillä messuilla ja näyttelyissä. Entuudestaan tuttujen yhteyshenkilöiden tai toimittajien hyödyntämisestä voi olla merkittävä apu maahantuontiprosessin alkuvaiheessa. (Euroopan komissio 2022.)

Uusien tavarantoimittajien löytäminen on helpottunut digitalisaation johdosta. Verkossa toimivia tavarantoimittajia on nykypäivänä suhteellisen helppo löytää globaaleista markkinapaikoista. Näistä mainittakoon esimerkiksi eBay ja Amazon. Globaalit markkinapaikat ovat lähtökohtaisesti alustoja, joille käytännössä kuka tahansa voi liittyä. (Lindblom & Mitronen & Hänninen 2020.) Opinnäytetyön näkökulmasta globaalit markkinapaikat mahdollistavat parhaimmillaan suomalaisen maahantuojan ja kiinalaisen tavarantoimittajan yhteistyön.

Paikallisten agenttien käyttö on myös erittäin varteenotettava vaihtoehto, kun maahantuotaville tuotteille etsitään uutta toimittajaa. Agenteilla on yleisesti parempi tuntemus paikallisten tehtaiden toiminnasta ja tarjonnan yleisestä laadusta. Ostajan ja agentin välisessä yhteistyössä suureen rooliin nousevat keskinäinen luottamus ja sen kehittäminen. Agentin käyttöön liittyvänä etuna voidaan pitää toimittajatuntemuksen lisäksi paikallista kielitaitoa. Tätä hyödyntämällä ostaja voi helpottaa tuontiprosessiin liittyvää kommunikaatiota toimittajan välillä sekä ehkäistä kielimuurista aiheutuvia väärinkäsityksiä. (Immonen 2005, 35–36.)

3.2 Kannattavuuden arviointi

Maahantuonnin kannattavuuden arviointi on aina tapauskohtaista, sillä siihen vaikuttavat monet tekijät. Laajemmassa kuvassa yleiseen kannattavuuteen vaikuttavat maailmantilanne ja inflaatio. Nämä taas vaikuttavat suoraan ihmisten ostovoimaan ja sitä kautta maahantuonnin kannattavuuteen. (Nordea 2022.) Tästä syystä niitä tulee tarkastella tuontiprosessin kannattavuuden arvioinnissa. Kun kannattavuutta tarkastellaan tuotekohtaisesti, tuotteen markkinoilla esiintyvää kokonaiskysyntää voidaan luonnollisesti pitää merkittävimpänä kannattavuuteen vaikuttavista tekijöistä. (Euroopan komissio 2022.)

Kysynnän kartoittamista prosessin alkuvaiheessa helpottaa se, mikäli maahantuotavia tuotteita on tilattu maahantuojalta etukäteen, mutta tilanne ei kuitenkaan ole aina näin ihanteellinen. Mikäli tuote ei ole maahantuojalle entuudestaan tuttu, eikä sen kysyntää voida verrata esimerkiksi edellisen vuoden myynteihin, täytyy tuontimääriä ja kokonaiskannattavuutta pohtiessa tarkastella potentiaalisesti kannattavuuteen vaikuttavia tekijöitä. Näitä voivat olla muun muassa urheilulajin harrastajamäärät, urheilulajin yleinen suosio sekä lajin ja sitä kautta urheiluvälineen kausiluontoisuus ja sen vaikutus maahantuontiprosessiin. Tuotetta ei välttämättä ole kannattavaa maahantuoda keskellä kesää, mikäli urheilulaji ja siinä käytettävien urheiluvälineiden käyttö painottuu talvikauteen.

Kannattavuuden määrittämiseen on olemassa erilaisia menetelmiä. Kaikki määrittämismenetelmät eivät ole soveltamiskelpoisia jokaisessa tilanteessa, joten käytettävän menetelmän valintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Koska tämä opinnäytetyön varsinaisena tarkoituksena ei ole keskittyä maahantuontiprosessin kannattavuuden määrittämiseen, mainittakoon käytettävissä olevista menetelmistä lyhyesti aikasarja- ja Delfoi-menetelmät.

Delfoi- menetelmää käytetään usein tulevaisuuden tutkimisessa ja ennustamisessa. Käytännössä se on arvaamista, koska usein sitä käytettäessä aiempaa tietoa kysynnästä ei ole. Delfoi- menetelmää voidaan käyttää uutuustuotteiden ennustamisessa ja se pohjautuu asiantuntijoiden ammatti- ja laadulliseen tietoisuuteen. (Routio 1997.)

Aikasarjamenetelmät ovat ennustemalleja, jotka ekstrapoloivat menneisyydestä kerättyä tietoa. Tämän perusteella niiden perusoletuksena on, että tulevaisuus mukailee lähimenneisyyttä. Aikasarjaennusteet perustuvat painotettuihin keskiarvoihin ja tästä syystä ne usein peittävät tai vuorostaan aliarvoivat suuret heittelyt ja muutokset. Tästä syystä niiden antamiin ennusteisiin ei voida hyväksyä yksiselitteisesti, vaan arvioida muiden menetelmien rinnalla. (Bowersox & Closs 1996.)

Kannattavuuden ja kysynnän kartoittamiseen voidaan käyttää myös apuna nykyaikaisempia työkaluja, kuten internetselainten ja muiden palveluntarjoajien kehittämiä ratkaisuja. Kysynnän kartoittamistyökaluista voidaan mainita esimerkiksi Microsoftin kysynnän perusennuste, jota isännöidään Azuressa ja toteutetaan Dynamics 365 ohjelman avulla. Perusennusteen luonnissa on kyse historiallisten tapahtumien yhteenvedon viemisestä Azuren automaattianalyysiin. Historialliset tapahtumat koostuvat muun muassa tietyinä ajanjaksona tapahtuneesta myynnistä. Tämän jälkeen automaatioanalyysi etsii viidestä aikasarjan ennustemenetelmästä sopivinta perusennusteen laskemiseen. Tämän löydettyään ohjelma luo tilastollisen perusennusteen kysynnästä. (Microsoft 2022.)

4 Maahantuontiprosessissa käytettävä kuljetusmuoto

4.1 Kuljetusmuodon valinta

Kun halutun urheiluvälineen maahantuonti on todettu kannattavaksi, voidaan maahantuontiprosessissa siirtyä siinä käytettävän kuljetusmuodon valintaan. Kaikki yleisesti käytettävissä olevat pääkuljetusmuodot voidaan jakaa käytännössä neljään vaihtoehtoon.

Sopivimman kuljetusmuodon valinta on hyvinkin tapauskohtaista ja oikean valintaan vaikuttavia tekijöitä on useita. Näitä ovat muun muassa maahantuotavan tavarantyyppi, maahantuotavien tuotteiden määrä ja kuljetettavien tavaroiden

fyysinen koko. Kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat myös kuljetukseen käytävissä oleva aika, eli lähetyksen kiireellisyys sekä kuljetukseen käytettävissä oleva yrityksen pääoma ja kuljetusmuodon ajankohtainen markkinahinta.

4.2 Lentokuljetus

Lentokuljetuksen valinta pohjautuu yleensä pyrkimykseen minimoida kuljetuksessa käytetty aika ja saavuttaa sitä kautta kokonaissäästöjä tai toiminnallisia etuja esimerkiksi kilpailijaan nähden. Yksikkökustannuksiltaan lentorahti on kaikista kuljetusmuodoista kallein. (Logistiikan maailma 2022, Lentokuljetus.)

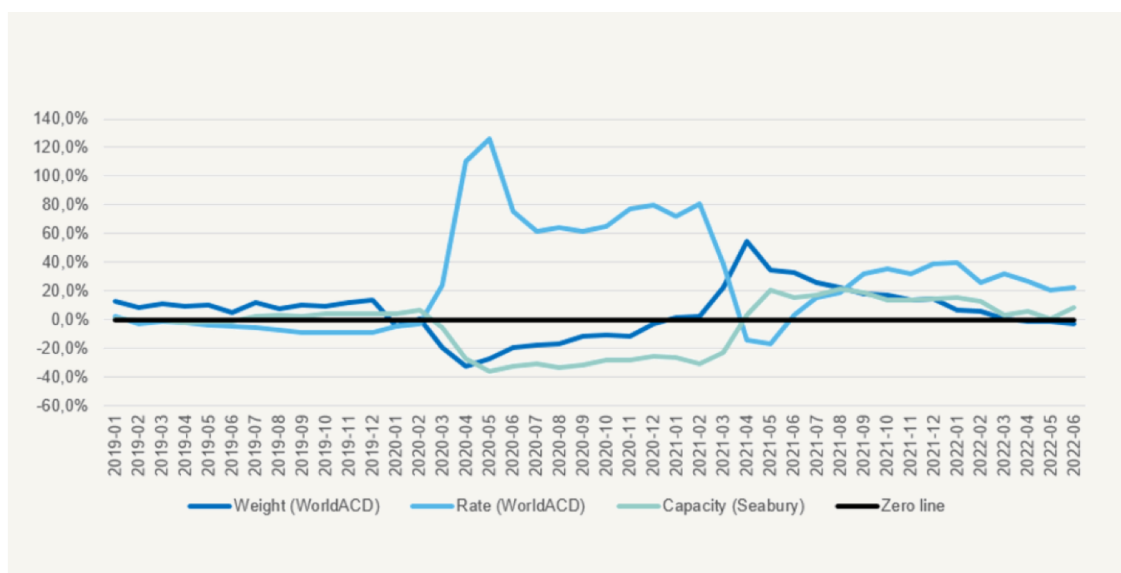
Tyypillisiä lentokuljetuksen valintaan vaikuttaneita perusteita on useita. Kiireellisyydellä voidaan tarkoittaa esimerkiksi toimitustarpeita, joilla pyritään tukemaan tuotteen elinkaarta saavuttamalla tuotteen loppumarkkinat mahdollisimman nopeasti. Erilaiset varaosatoimitukset jo myynnissä olevien tuotteiden korjaamiseksi tai tuotantolinjojen toiminnan palauttamiseksi ovat myös yleisiä lentorahdin parissa. JOT- toimitukset (Just on Time) suuntautuvat usein erilaisiin tapahtumiin, kuten tuotejulkaisuihin tai messuille. Ajan optimointiin liittyy useasti myös varastosaldojen matalina pitäminen ja varastojen täydentäminen tiheällä syklillä lentorahattia hyödyntäen. (Logistiikan maailma 2022, Lentokuljetus.)

Lentorahdin aikataulua voidaan optimoida tavallista kuljetusta tarkemmin ottamalla se pikakuljetuksena. Pikakuljetus on varteenotettava vaihtoehto pienimuotoisessa maahantuonnissa siinä tapauksessa, jos lähetyksen halutaan liikkuvan nopeasti ja olevan tiettyä hetkenä osoitetussa määränpäässä. Ajan optimoinnin lisäksi pikakuljetusten peruspalvelu kattaa lähtökohtaisesti kuljetuksen ovelta ovelle sekä kuljetukseen liittyvän huolintaprosessin. Pikakuljetuksille on tyypillistä, että vain muutama kansainvälisistä toimijoista hallitsee valtaosaa niiden kokonaismarkkinasta. Pikakuljetusten kokonaismarkkinaa hallitsevista toimijoista mainittakoon DHL, Fedex ja UPS. (Logistiikan Maailma 2022, Pikakuljetus.)

Lentorahti kulkee pääasiallisesti reittiliikenteessä rahtikoneissa tai vaihtoehtoisesti matkustajakoneissa. Huomattava osa lentorahdista kuljetetaan ensiksi rekkakuljetuksina kansainvälisille lentokentille, joissa ne lastataan koneisiin. (Melin 2011, 218.)

IATA (International air transport association) on kansainvälinen reittiliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden yhteistyöjärjestö. Pääosa merkittävimmistä lentoyhtiöistä kuuluu siihen. Sen tehtäviin kuuluu muun muassa lentolippujen hintojen ja rahtimaksujen yhdenmukaistaminen, lentoreittien suunnittelu sekä aikatauluttaminen, yhteisten kuljetusehtojen laatiminen ja lentoasiakirjojen standardointi. IATA toimii läheisessä yhteistyössä useiden huolintaliikkeiden kanssa, jotka auttavat järjestöä edellä mainittujen tehtävien hoidossa. (Melin 2011, 218.)

Lentorahdin haasteina voidaan tällä hetkellä pitää Venäjän ylilentokieltoa, joka tarkoittaa käytännössä pidempiä lentomatkoja ja vaikuttaa erityisesti Euroopan ja Aasian välisiin lentoihin. Kuehne+Nagel:in kaaviossa (kuva 2) hintatasoa on verrattu prosentuaalisesti aina edellisen vuoden vastaavaan kuukauteen. Sitä tarkastelemalla voidaan kuitenkin todeta, että lentorahdin hinta on pysynyt suhteellisen tasaisena vuonna 2022 verrattuna vuoteen 2020.



Kuva 2. Lentorahdin keskimääräinen hintakehitys (Kuehne+Nagel 2022.)

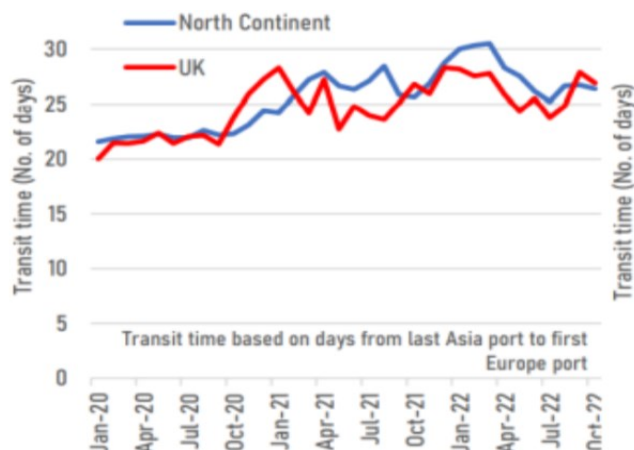
4.3 Merikuljetus

Merikuljetus on yksi kaikkien aikojen käytetyimmistä kuljetusmuodoista. Kaikesta Suomessa tapahtuvasta maahantuonnista noin 80 prosenttia liikkuu meriteitse. (Logistiikan maailma 2022, Merikuljetus.) Merirahtiliikenne voidaan jakaa kolmeen eri kuljetusjärjestelmään, jotka ovat hakurahti-, linja- ja sopimusliikenne.

Hakurahtiliikenteessä on kyse tavaroiden kuljettamisesta satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Tämä kuljetusjärjestelmä käsittää yli kolme neljännesosaa kaikista meriteitse kulkevista kauppataavaroista ja lähes kaikki maailman kauppalaivastoista kuuluvat hakurahtiliikenteeseen.

Linjaliikenteeseen kuuluvat kuljetukset tapahtuvat tiettyjen satamien välillä säännöllisesti. Linjaliikenteessä on tavanomaista, että varustamot ovat yhteydessä keskenään, jotta laivojen kulku saadaan taattua sovittujen aikataulujen mukaisesti. Maailman kauppalaivastoista noin 10 - 15 prosenttia kuuluvat linjaliikenteeseen ja noin 10 prosenttia kaikesta kauppataavarasta kulkee tällä kuljetusjärjestelyllä. Linjaliikenteen käytetyin asiakirja on konossementti (Melin 2011, 197), jota käsitellään tarkemmin tämän opinnäytetyön kappaleessa 10.

Sopimusliikenteessä kauppataavaran kuljetusehdoista sovitaan tapauskohtaisesti kuljetukseen kuuluvien osapuolten välillä. Yleisesti sopimusliikenteessä kuljetetaan suuria tavaramääriä ja sen soveltaminen painottuu usein erilaisiin massakuljetuksiin. Suurista massakuljetuksista puhuttaessa kyse voi olla esimerkiksi öljy- tai hiilikuljetuksista. (Melin 2011, 198.) Kuvassa 3 nähdään Kauko-idästä Eurooppaan saapuvien merikuljetusten keskimääräisen ajallisen keston kehitys vuoden 2020 tammikuusta tämän vuoden lokakuuhun.



Kuva 3. Merikuljetusten ajallinen kesto Kaukoidästä Eurooppaan (DSV Air & Sea market update 2022.)

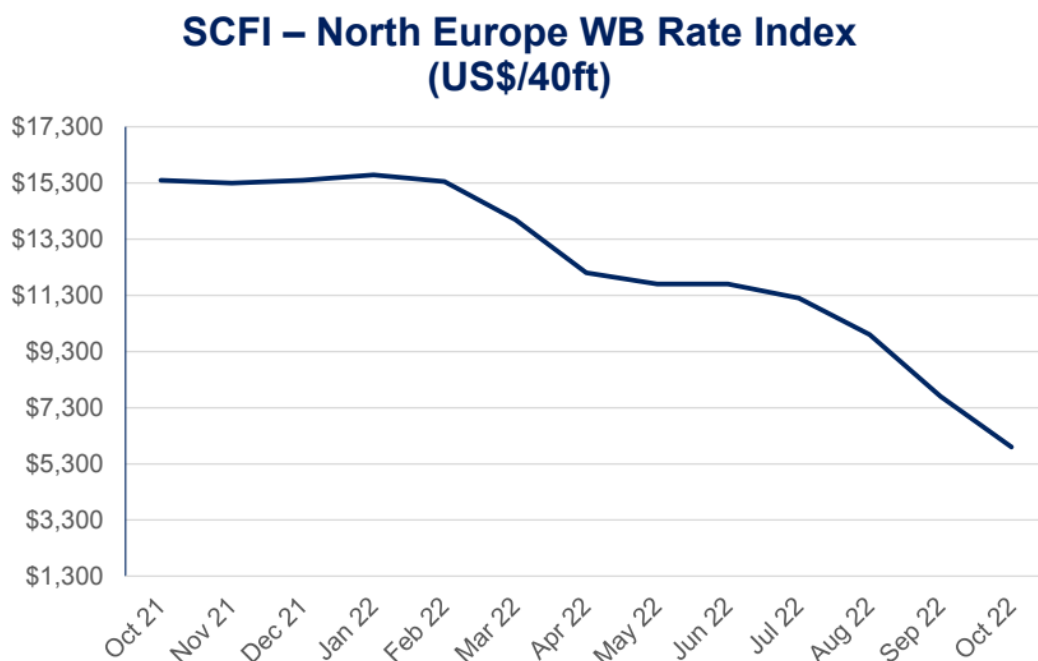
Merikuljetuksissa kauppatavara kuljetetaan lähtökohtaisesti aina konteissa. Tavalliset merikontit (Dry container, DC) ovat eniten käytetty konttityyppi kaikista maailman konttikuljetuksista. Lähes 90 % kaikista meritse kuljetetuista tavaroista lastataan tavallisiin merikontteihin. DC- konttien lisäksi 40'HC (High cube) -kontit ovat hyvinkin yleisiä. Edellä mainitut kontit on valmistettu joko alumiinista tai teräksestä ja ne soveltuvat käytännössä kaiken tyyppiselle kauppatavaralle. Opinnäytetyön näkökulmasta, myös urheiluvälineitä voidaan kuljettaa edellä mainituissa konteissa. (DSV 2022, Merirahti.)

Konttityyppi	20' DC	40' DC	40' HC
Pituus	6050 mm	12200 mm	12200 mm
Leveys	2440 mm	2440 mm	2440 mm
Korkeus	2590 mm	2590 mm	2896 mm

Kuva 4. Merikonttien mitat (Finncontainers, 2022.)

Konttiliikenteessä käytetään useita eri rahdinmääräytymisperiaatteita, mutta tärkeimpiä näistä ovat kuitenkin FCL (Full Container Load) ja LCL (Less than Container Load). FCL tarkoittaa joko sitä, että kontti lähetetään tavaran toimittajalle

lastattavaksi tai tavarantoimittaja toimittaa kauppatavaran rahdinkuljettajalle konttiin lastattavaksi. Mikäli kyseessä on LCL-kuljetus, tavarantoimittajan tulee lähettää kauppatavara satamaan tai terminaaliin konttiin lastattavaksi ja vastavasti purettavaksi purkusatamassa. LCL-konteissa kuljetetaan mahdollisesti siis useiden eri tahojen tavaroita. (Logistiikan maailma 2022, Merikuljetus.) Kuvassa 5 tarkastellaan Aasiasta Eurooppaan kulkevan 40-jalkaisen merikontin hinnan kehitystä.



Kuva 5. Aasiasta Eurooppaan saapuvan 40- jalkaisen kontin hinnan kehitys (DSV, Air & Sea market update 2022.)

4.4 Rautatiekuljetus

Rautatiet ovat tehokkaimmillaan suurten massojen säännöllisissä kuljetuksissa. Suomen kuljetusjärjestelmässä rautateille sopivia tavaroita ovat muun muassa raskaan metsä- ja metalliteollisuuden vientikuljetukset tuotantolaitoksilta satamiin sekä Venäjältä saapuvat, Suomen läpi kulkevat, metalli- ja kemianteollisuuden raaka-ainekuljetukset. (Logistiikan maailma 2022, Rautatiekuljetus.)

Rautatiekuljetukset mahdollistavat kauppatavaroiden kuljettamisen Kiinan pohjois- ja keskiosista suoraan Euroopan maihin, vaikka tiettyjen maiden kohdalla kuljetuksen viimeinen osuus tulee suorittaa maantiekuljetuksena tai merirahtina. Tavarajunille on olemassa kaksi pääreittiä, joilla taas on useampia sivureittejä. (DSV 2022, Rautatiekuljetukset Kiinan ja Euroopan välillä.)



Kuva 6. Rautatiekuljetusten reitit Kiinan ja Euroopan välillä (DSV, Rautatiekuljetukset Kiinan ja Euroopan välillä 2022.)

Rautatiekuljetus Kiinasta Eurooppaan kestää terminaaleista riippuen 15 - 18 päivää. Se on suunnilleen puolet merirahdin ajallisesta kestosta (kuva 3). Rautatiekuljetus ei kuitenkaan ole tällä hetkellä valittavissa oleva kuljetusmuoto urheiluvälineille, sillä rautatiekuljetukset Suomen ja Kiinan välillä on keskeytetty toistaiseksi Ukrainan sodan takia. (DSV, Rautatiekuljetukset Kiinan ja Euroopan välillä 2022.)

4.5 Yhdistetyt kuljetukset

Lähes kaikki kuljetukset vaativat edellä mainittujen pääkuljetusmuotojen lisäksi maantiekuljetusosuuden. Maantiekuljetukset itsessään ovat keskeisin osa koko kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarakuljetuksen muoto. Tämän kuljetusmuodon käytön yleisyyteen vaikuttavat sen rooli nimenomaan muiden kuljetusmuotojen

esi- ja jälkikuljetuksissa sekä Suomessa maantieteellisesti laajalle alueelle hajajäijottunut teollisuus ja asutus. Muihin kuljetusmuotoihin verrattuna, maantiekuljetukset ovat helposti toteutettavia ja kestoltaan nopeita. (Logistiikan maailma 2022, Maantiekuljetus.)

Yhdistetyt kuljetukset voidaan jakaa modaalikuljetuksiin, multimodaalikuljetuksiin sekä intermodaalikuljetuksiin. Modaalikuljetuksissa runkokuljetus, eli niin sanottu pääkuljetus tapahtuu rautateitse tai vesiteitse aluksella, mutta lyhyet nouto- ja jakelukuljetukset tapahtuvat maateitse. Multimodaalikuljetuksissa käytetään niin ikään useampaa kuljetusmuotoa, joka voi edellyttää maantie-, rautatie-, meri- ja lentokuljetusosuuksia. Yhdistetyistä kuljetuksista viimeisin, eli intermodaalikuljetus tarkoittaa kuljetusta, jossa kauppavaravaa säilytetään koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä. Kuljetusyksikkö voi tässä tapauksessa tarkoittaa esimerkiksi merikonttia. (Logistiikan maailma 2022, Yhdistetyt ja intermodaalikuljetukset.)

5 Sopimus toimittajan kanssa

5.1 Kansainväliset kauppasopimukset

Kun maahantuotaville urheiluvälineille on löydetty toimittaja ja käytettävä kuljetusmuoto on valittu, voidaan siirtyä toimittajan kanssa laadittavaan kauppasopimukseen. Sopimus on sopimusosapuolten välinen oikeustoimi, jonka laatiminen on oleellinen osa kaupantekoa, etenkin ulkomaankaupassa. (Melin 2011, 42.)

Sopimuksessa sovitut asiat sitovat molempia osapuolia, eikä sovituista asioista päästä eroon yksiselitteisesti. Sopimuksessa sovittuihin kohtiin kannattaa paneutua kunnolla, sillä puutteellisesti laadittu kauppasopimus heikentää molempien sopimusosapuolten asemaa ongelmatilanteissa. Sopimusneuvotteluiden aloitus tapahtuu usein jo ostajan tarjouspyynnön seurauksena ja kauppasopimuksessa sovitut asiat vaikuttavat monesti kaupankäynnin kohteena olevan tavaran hintaan. (Melin 2011, 42.)

5.2 Kauppasopimuksen sisältö

Kauppasopimukset voivat poiketa sisällöltään hyvinkin paljon ja niissä sovitut asiat riippuvat muun muassa sopimuksen laatijoista, kaupankäynnin kohteena olevasta tavarasta sekä esimerkiksi sopijapuolten välisestä yhteydestä. Näistä tekijöistä riippumatta, sopimuksen laatimiseen ja siinä sovittuihin kohtiin suositellaan käytettävän erityistä huomiota. Seuraavissa kappaleissa käsiteltävät asiat olisi hyvä sisällyttää kauppasopimukseen. (Melin 2011, 47.)

Ostajan yhtiömuoto sekä laskutusosoite tulee tarkistaa. Tämän lisäksi kaupankäynnin kohde tulee määrittellä mahdollisimman yksityiskohtaisesti. Tavarantyyppi, laatu, paino, määrä, kappaleluku, hintaan kuuluvat varaosat ja muut ominaisuudet on syytä kirjata sopimukseen mahdollisimman yksiselitteisesti. (Melin 2011, 47.)

Kauppahinta ja sen määrittelyn perusteet tulee ilmoittaa sopimuksessa. Hinnan osalta tulee välttää epämääräisiä ilmaisia ja kaikki kustannukset tulee aina pyrkiä ottamaan huomioon jo hinnan määrittelyvaiheessa. Näiden lisäksi kauppahinnan muuttumisen edellytykset sekä muutoksesta aiheutuvat seuraamukset tulee olla kauppasopimuksessa. (Melin 2011, 47.)

Sopimuksessa tulee luonnollisesti määrittellä myös maksun suoritusajankohta, mistä ajankohdasta se lasketaan sekä maksutapa ja suoritusvaluutta. Sopimuksesta tulisi käydä myös ilmi pankkikulujen maksaja ja muut mahdolliset ehdot. Tämä on erityisen tärkeää, mikäli maksu suoritetaan remburssiehdoin. Myös maksun viivästyminen ja siitä aiheutuvat seuraamukset tulee määrittellä. (Melin 2011, 47.)

Toimitusaika, toimituksen viivästyminen ja siitä toimittajalle aiheutuvat seuraamukset tulee määrittellä kauppasopimuksessa. Ostajan näkökulmasta, kauppasopimuksessa tulisi määrittellä hänen oikeutensa kauppahinnan vähennykseen, mikäli toimitus viivästyy.

Kauppasopimuksessa tulisi määritellä myös toimitustapa. Tämän määrittelyyn tulisi mieluiten käyttää kansainvälisesti vahvistettuja toimitusehtoja. Kyseisiä toimitusehtoja käsitellään tarkemmin tämän opinnäytetyön kappaleessa 6. Toimitusosoitteen määrittäminen on tärkeätä arvonlisäveron maksamisen kannalta, sillä lasku voi vahingossa mennä eri maahan kuin tavarat. (Melin 2011, 47.)

Vapauttamisperiaatteista tulisi mainita ne tilanteet, joissa toinen sopimuksen osapuolista voi vetäytyä sopimuksen velvoitteista. Näihin tilanteisiin liittyvät korvauserusteet toiselle osapuolelle tulee myös määritellä sopimuksessa selkeästi. (Melin 2011, 47.)

Ostajan kannalta tärkeät, mahdolliset tavarankäytön tarkastuksiin ja reklamaatioihin liittyvät velvoitteet tulee kirjata kauppasopimukseen. Lisäksi toimittajan myöntämä takuu kauppatavaralle tulee määritellä yksityiskohtaisesti. Takuuseen liittyviä asioita voivat olla muun muassa takuun sisältö, sen kattamat viat, takuu-aika sekä osapuolten velvollisuudet ja velvollisuuksien täyttämättä jättämisestä aiheutuvat seuraamukset. (Melin 2011, 47.)

Kauppatavarankäytön omistusoikeuden siirtyminen ja mahdollinen omistusoikeuden pidätys tulee määritellä sopimuksessa. Siirtämällä omistusoikeutta esimerkiksi vaiheeseen, jolloin tavara on kokonaisuudessaan maksettu, voi myyjä myötävaikuttaa ostajan maksuhaluun. Mikäli omistusoikeus siirtyy tavarankäytön yhteydessä, on hyvä määritellä myös ne kohdat, jolloin myyjä voi pidättää omistusoikeuden itsellään. (Melin 2011, 47.)

Vahingonvaaran siirtymisestä tulee määritellä kauppasopimuksessa muut kuin kansainvälisten toimituslausekkeiden sisältämät tapaukset. Myyjän velvollisuuksiin kuuluu pakata kauppatavara tavanomaiseen pakkaukseen, mutta erityispakkauksista tulee sopia osapuolten välillä erikseen. (Melin 2011, 47.)

Sopimuksessa tulee mainita, miten ja milloin sopimus astuu voimaan ja mitkä ovat osapuolten toimenpiteet kaupan aikana. Mahdollisten kauppiaan liittyvien

ongelmatilanteiden varalta, osapuolten tulee sopia etukäteen kauppasopimuksessa siitä, missä yleisessä tuomioistuimessa tai välituomioistuimessa ja minkä sovellettavan lain mukaan asia ratkaistaan. (Melin 2011, 47.)

6 Toimituslauseke osana kauppasopimusta

6.1 Incoterms 2020

Yksi tärkeimmistä toimittajan kanssa sovituista kauppaan liittyvistä ehdoista on kaupassa sovellettava toimituslauseke. Kansainvälistä kauppaa varten on luotu erillinen käsikirja tavarankuljettamiseen liittyvien vastuiden selkeyttämiseksi.

Toimituslausekkeiden avulla tavarankuljettajan ja tilaajan sopivat keskinäisistä vastuistaan kuljetuksen aikana. Toimituslausekkeissa ei säännellä kaupanteon osallistuvien osapuolten oikeusasemaa muulla tavoin, vaan se tulee olla määriteltyinä edellisessä kappaleessa mainitussa kauppasopimuksessa. Toimituslauseke, jonka rinnalla on käytetty sen pidempää muotoa toimitustapalauseke, koostuu seuraavassa kappaleessa mainituista vastuista. (Railas 2020, 25.)

Toimenpidevastuulla ymmärretään myyjän ja ostajan velvoitteita esimerkiksi kuljetussopimuksen solmimisen ja tuontiselvityksen suhteen. Kustannusvastuu määrittelee kuljetustoimenpiteistä aiheutuvien kustannusten korvaamista ja maksujen suoritusvelvollisuutta. Vaaranvastuulla kuvataan kuljetuksen riskiä, eli tavarankuljettamiseen liittyvien taloudellisten seuraamusten suoritusvelvollisuutta osapuolten välillä. (Railas 2020, 25.)

6.2 Toimituslausekkeen valinta

Merkittävin toimituslausekkeen valintaan vaikuttavista tekijöistä on kaupassa sovellettava kuljetusmuoto. Kaikki toimituslausekkeista eivät ole sovellettavissa esimerkiksi merikuljetuksissa, jota voidaan pitää lähtökohtaisesti kannattavim-

pana kuljetusmuotona etäisyyden ja urheiluvälineiden koon perusteella tässä tapauksessa. Kuljetusmuodon valintaan vaikuttaa erityisesti maahantuojan aikataulu ja kannattavinta kuljetusmuotoa tulee tarkastella tapauskohtaisesti.

Mikäli kuljetusmuotona on merirahti, toimituslausekkeista jäävät seuraavissa kappaleissa käsiteltävät vaihtoehdot jäljelle. F-lausekkeille on ominaista se, että myyjä hoitaa omat velvollisuutensa, kuten vientiselvityksen omassa maassaan ja ostaja tuontiselvityksen omassaan. Tämän lisäksi molemmat osapuolet hoitavat kauttakulkumuodollisuudet omassa kotimaissaan. Myyjän tulee myös toimittaa ostajalle näyttö siitä, että tavara on toimitettu sovellettavan lausekkeen mukaisesti kaikissa F-lausekkeissa. (Railas 2011, 259.)

6.3 Free carrier (FCA)

Voidaan todeta, että FCA- lausekkeessa säännellään tavaran toimitusta hyvin tarkasti. Myyjän tehtävä on toimittaa kauppatavara luovuttamalla se ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle tai muulle hänen nimeämälle henkilölle. Luovutus tapahtuu myyjän omissa tiloissa tai muussa aiemmin nimetyssä paikassa. (Railas 2011, 264.) Nimetty paikka on yleisesti ottaen myyjän tehdas tai erillinen varastorakennus. Myyjän tulee lastata kauppatavara ostajan tai hänen nimeämänsä toimijan lähettämään kuljetusvälineeseen. Mikäli ostaja ei ole lähettänyt kuljetusvälinettä, myyjän tulee asettaa kauppatavara ostajalle noutovalmiiksi, purkamatta niitä omasta ajoneuvostaan. (Railas 2011, 259.)

Useimmissa merikuljetuksissa FCA- lauseke voi korvata perinteisemmän ja yleisesti tunnetumman FOB- toimituslausekkeen. Tässä tapauksessa, kun urheiluvälineet on pakattu kontteihin, tapahtuisi tavaran luovutus ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle terminaali-alueella. Tässä ongelmaksi syntyy tietämättömyys siitä, ketä satamaoperaattori laskuttaa purkaustoimenpiteestä, joten tavaran luovutuksesta tulisi sopia ennakoon tarkemmin FCA- lauseketta käytettäessä. (Railas 2020, 267.)

6.4 Free on board (FOB)

FOB- toimituslauseke on muuttunut niin, että kuljetukseen sisältyvä riksi siirtyy ostajalle vasta siinä tilanteessa, kun myyjä on saanut lastattua kauppatavaran alukseen sataman tavan mukaisesti (Railas 2020, 259). FOB- toimituslauseke ei sovi terminaali liikenteeseen, mikäli tavara luovutetaan varustamolle ennen alukseen lastaamista. Tässä tapauksessa tavara on hallussa varustamolla, mutta edelleen myyjän vastuulla ja riskillä.

Käytännössä FOB ei sovellu konttiliikenteeseen, sillä varustamoilla ei ole mahdollisuutta tarkistaa kontin sisältöä aluksen sivulla ennen laivaan lastaamista. Tästä muodostuu riski ja ongelma eritoten tavaran ostajalle. (Railas 2020, 289-290.) Osapuolten tulee sopia rahdin tarkastuksesta tai sen puutteellisuudesta aiheutuvista toimenpiteistä etukäteen erityisen tarkasti FOB- toimituslauseketta käytettäessä.

6.5 Free alongside ship (FAS)

Tämän toimituslausekkeen mukaisesti tavaran luovutus ostajalle tapahtuu aluksen sivulla. (Railas 2020, 259.) Myyjän tehtävänä on toimittaa kauppatavara esimerkiksi satamassa sijaitsevalle laiturille sekä hoitaa kaikki toimitukseen liittyvät kustannukset. Myyjä myös vastaa kaikista tavaroille sattuvista vahingoista siihen asti, kunnes ne on asetettu aluksen sivulle. (Railas 2020, 278.)

Ostajan tehtävänä on vastaanottaa toimitus aluksen sivulla. Kauppatavaran lastaaminen alukseen ja siitä aiheutuvat kustannukset ovat ostajan vastuulla. Vastaanoton jälkeen myös tavaran vahinkovastuu siirtyy ostajalle ja hänen vastuulleen on hoitaa tuontiin liittyvät muodollisuudet. Lauseke soveltuu parhaiten nimenomaan merikuljetuksiin, joissa ei ole terminaali liikennettä ja toimitus on mahdollista suorittaa aivan aluksen lähistöllä. (Railas 2020, 278.)

6.6 Cost and freight (CFR) ja Cost insurance and freight (CIF)

Kaikista Incoterms 2020 -käsikirjan C-lausekkeista, CFR ja CIF ovat soveltuvia käytettäväksi merikuljetuksissa. Olennaisin ero näiden kahden toimituslausekkeen välillä on vakuutuksen puuttuminen CFR-lausekkeesta. Käytännöt ovat vaihdelleet ajan saatossa ja tästä syystä myyjä saattaa vakuuttaa tavaransa myös CFR-lauseketta käytettäessä. Näitä lausekkeita käytettäessä, myyjän päävelvoitteisiin kuuluvat tavaransa kuljettaminen satamaan ja siihen liittyvän kuljetussopimuksen laatiminen, kuljetukseen liittyvien kulujen maksaminen sekä CIF-lausekkeen kohdalla kyseisen kuljetuksen vakuuttaminen. (Railas 2020, 329-339.)

Kansainvälisen kauppakamarin mukaan, C-lausekkeita on merikuljetuksissa varjostanut ns. Kiina-lisä. Tätä useita vuosia vallinnutta käytäntöä on kuvailtu suomalaisen huolintaliikkeen taholta kuvailtu seuraavasti. Tavaransa toimittajan valitsema rahdinkuljettaja myy satamaan vievän kuljetuksen alihintaan tai jopa käytännössä ilmaiseksi myyjälle ja perii rahdin ylimääräisinä kuluina tavaransa ostajalta vastaanottajapäätä. Tässä tapauksessa ostaja tai hänen apunaan toimiva huolintaliike joutuu maksamaan rahdinkuljettajan laskuttamat lisäkustannukset kuljetuksesta saadakseen tavaransa haltuunsa. (Kansainvälinen kauppakamari 2022.) Tätä silmällä pitäen, kuljetussopimuksen laatiminen omatoimisesti voi olla kannattavampaa ostajalle. Näin toimimalla, on mahdollista ehkäistä jälkikäteen perittävät ylimääräiset kulut, jotka ovat varjostaneet C-lausekkeiden kuljetussopimuksia.

7 Kansainvälisen kaupan maksuehdot ja -tavat

7.1 Valintaan liittyviä tekijöitä

Onnistuneen ulkomaankaupan edellytys on se, että yritykset voivat saada maksun vientikaupasta ja maksaa tuontikaupasta luotettavasti (Logistiikan maailma 2022, Ulkomaankaupan maksamisesta). Ulkomaankaupassa sovellettavaan maksutapaan ja maksuehtoihin vaikuttavat monet eri tekijät.

Ostajalla ja myyjällä on kummallakin omat intressinsä kaupassa käytettävään maksutapaan ja -ehtoon liittyen. Ostajan intresseissä ovat muun muassa pitkä maksuaika. Pitkä maksuaika mahdollistaa ostajalle muun muassa tilaisuuden hyödyntää sitoutumatonta pääomaa muissa tilauksissa. Sitoutumattoman pääoman lisäksi ostaja voi myydä tuotteet ennakkoon ennen sovittua maksupäivää ja saada näin rahoituksen kaupassa sovitulle loppuhinnalle. Myyjän intressit ovat päinvastaiset ostajaan verrattuna. Myyjälle tärkeitä asioita ovat lyhyt maksuaika sekä saatavien turvaaminen myydyistä tuotteista. Syy lyhyeen maksuikaan voi olla esimerkiksi se, että myydyistä tuotteista tienatut rahat olisivat mahdollisimman nopeasti käytössä tuotannon jatkamisessa tai sen kasvattamisessa. (Logistiikan maailma 2022, Ulkomaankaupan maksamisesta.)

7.2 Maksuehdoista

Urheiluvälineiden kaupassa sovellettavat maksuehdot ovat keskeinen osa ostajan ja toimittajan välistä kauppasopimusta. Näistä voidaan aina sopia kaupan osapuolten välillä tapauskohtaisesti.

On tavanomaista, että myyjä pyytää ostajalta ennakkomaksua, esimerkiksi 30 prosenttia koko kauppalaskun loppusummasta aloittaakseen tuotannon ja saadaakseen sitä kautta varmistuksen ostajan ostohalukkuudesta. Ennakkomaksun jälkeen kauppalaskusta maksettavaksi jäänyt summa voidaan tässä tapauksessa suorittaa omistajuudenvaihdon jälkeen.

7.3 Yleisimmät ulkomaankaupan maksutavat

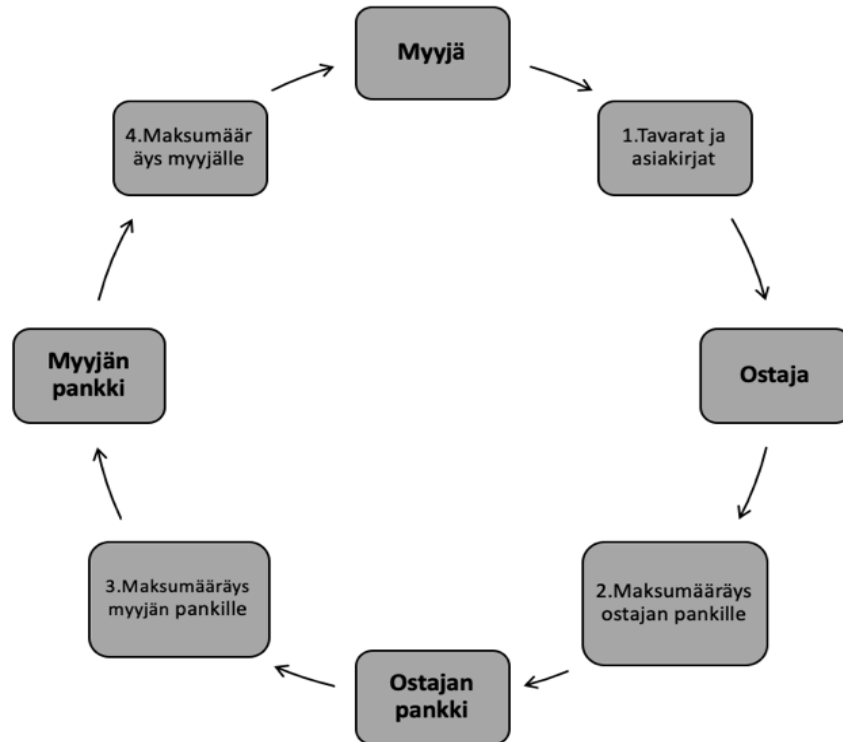
Maksutavan valinta voi olla kriittinen keino molemmille sopimuksen osapuolille ulkomaankaupaan liittyvien riskien välttämiseksi ja sillä voi olla merkittävä rooli kaupan syntymisessä ja siihen liittyvässä maksuliikenteessä. Tämän lisäksi, sen valinta on oleellinen osa ulkomaankaupan neuvotteluita, joten se tulee ottaa puheeksi heti yhteistyön alkuvaiheessa. (Melin 2011, 120.)

Maksutavan valintaan vaikuttavat luonnollisesti kaupan osapuolten välinen luottamus, markkinoiden kilpailutilanne, kaupan kohteena olevat tavarat sekä mahdollisuus poistaa toiseen osapuoleen liittyviä riksejä. Näiden lisäksi, maksutapa valittaessa on hyvä ottaa vielä seuraavat tekijät huomioon. Toimialan perinteet ja kauppatavat, osapuolten rahoitusmahdollisuudet, maksutapoihin liittyvät kustannukset, valuuttamääräykset sekä osapuolten kotimaiden poliittinen ja taloudellinen tilanne. (Melin 2011, 120.)

7.3.1 Maksumääräys

Maksumääräys on erinomainen maksutapa varsinkin siinä tapauksessa, kun ostajan ja myyjän välinen liikesuhde on vakiintunut. Maksumääräyksen käyttö kaupankäynnin maksutapana edellyttää kaupan osapuolilta molemminpuolista luottamusta. (Melin 2011, 123.)

Ostajalta lähtevä maksu perustuu hänen pankilleen välittämästä ohjeistuksesta suorittaa maksu myyjän tilille. Tätä voidaan verrata käytännössä tavalliseen tili-siirtoon. Maksumääräys saa siis alkunsa siitä, että myyjä veloittaa ostajan tiliä oman pankkinsa avustuksella tai myyjä pankki vastaanottaa siirron ostajalta tavallisena pikasiirtona tai SWIFT-maksuverkoston kautta. (Melin 2011, 123.)

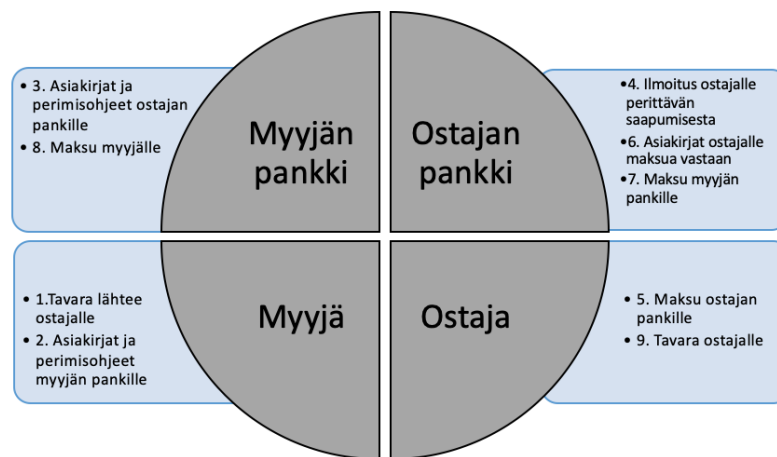


Kuva 7. Maksumääräyksen vaiheet (Melin 2011.)

7.3.2 Perittävä

Perittävä sen sijaan on maksutapa, jossa myyjä antaa pankilleen ohjeet kaupamaksun perimiseen ostajalta. Perimisen yhteydessä, pankin tulee luovuttaa kauppaan ja toimitukseen liittyvät asiakirjat ostajalle myyjän ohjeiden mukaan. (Melin 2011, 125.)

Perittävä sopii kansainvälisen kaupan maksutavaksi niissä tapauksissa, joissa myyjä haluaa olla vastuussa kauppatavarasta siihen asti, kunnes siitä oin maksettu kauppasopimuksessa sovittu hinta. Tässä tapauksessa myyjän on huolehdittava siitä, ettei tavaraa toimiteta ostajalle, että se toimitetaan luotettavalle toimijalle, kuten rahdinkuljettajalle ennen luovutusta. Tavara luovutetaan ostajalle vasta sen jälkeen perittävän ehdot ovat täyttyneet, eli kauppahinta on maksettu. (Melin 2011, 125.)



Kuva 8. Perittävän vaiheet (Melin 2011.)

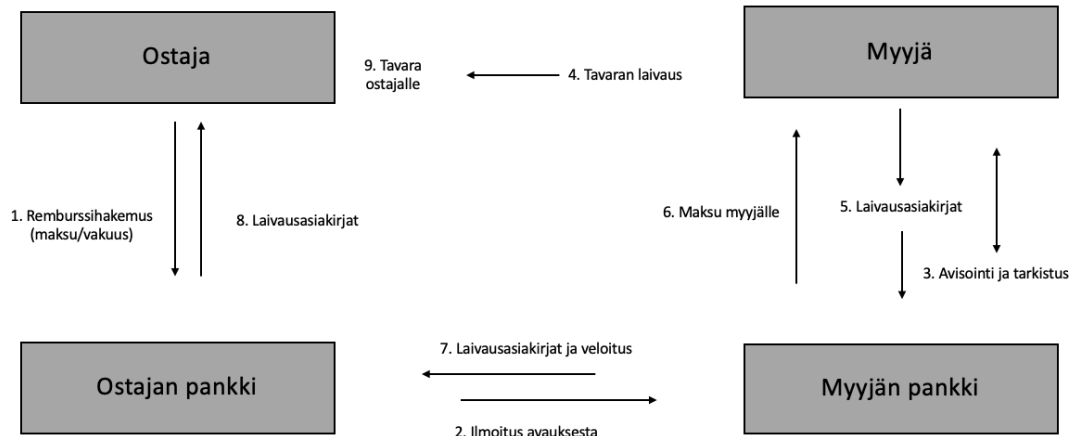
7.3.3 Remburssi

Remburssi on yksi ulkomaankaupan käytetyimmistä maksutavoista. Käytännössä se on avaajapankin kirjallinen sopimus siitä, että pankki maksaa kauppahinnan myyjälle sen jälkeen, kun myyjä on esittänyt pankille remburssiehdossa sovitut asiakirjat (Melin 2011, 130). Koska opinnäytetyö käsittelee nimenomaan maahantuontiprosessia, otetaan seuraavaksi tarkasteluun tuontiremburssi.

Tuontiremburssi saa alkunsa siitä, kun ostaja antaa pankilleen tuontiremburssihakemuksen. Tämä tulee antaa hyvissä ajoin ennen sovittua toimitusajankohdtaa. Itse remburssin avaaminen edellyttää ostajalta pankissa tehtyä luottopäätöstä tai sitä, että ostaja maksaa remburssissa ilmoitetun kaupp-arvon hakemisen yhteydessä pankilleen. Tämän jälkeen remburssi kulkee nimellä avattu remburssi. Avattu remburssi lähetetään avaaja pankin toimesta myyjän ilmoittamalle pankille SWIFT- sanomana. (Melin 2011, 137.)

Remburssi on erinomainen maksutapa esimerkiksi silloin, jos myyjä edellyttää ostajalta erillistä vakuutta ennen maahantuotavien urheiluvälineiden tuotantoa tai hän tarvitsee rahoitusta tuotantoprosessia. Tämän lisäksi, se antaa myyjälle varmuuden maksun suorituksesta, jopa ennen tavaroiden toimitusta. (Melin 2011, 136.) Ostajan kannalta remburssi antaa varmuuden taas siitä, ettei hänen

tarvitse suorittaa sovittua kauppahintaa tilauksestaan ennen tavarantoimituksen vastaanottamista tai kunnes myyjä on suorittanut omat velvoitteensa (Melin 2011, 137).



Kuva 9. Tuontiremburssin vaiheet (Melin 2011.)

8 Maahantuotavan tavarantoimituksen vakuuttaminen

8.1 Vakuutukset

Maahantuotava tavara vakuutetaan laatimalla vakuutusasiakirja vakuutusyhtiön kanssa. Sen tehtävänä on osoittaa vakuutuksen voimassaolo kyseisen kuljetuksen kohdalla ja se toimii todistuksena korvauksen vaatimisoikeudesta. Vakuutusasiakirja on yksi remburssikaupassa vaadittavista asiakirjoista, joka tulee toimittaa pankkiin remburssiehtojen mukaisesti, mikäli se on valittu kaupankäynnin maksutavaksi. (Logistiikan maailma 2022, Vakuutusasiakirja.)

Koska urheiluvälineiden kuljetusprosessissa on useita vaiheita, kuten purkuja ja uudelleen lastauksia, voi kuljetettava tavara vahingoittua. Erityisesti merikuljetuksissa on riskinä se, että kosteus pääsee vaikuttamaan kauppatavaraan tai niiden pakkauksiin, joten tavarantoimituksen vakuuttaminen on enemmän kuin suositeltavaa. Kuljetusvakuutukset voidaan jakaa tavarankuljetusvakuutuksiin sekä kuljetusvastuuvakuutuksiin (Melin 2011, 181).

8.2 Kuljetusvakuutukset

Tavarankuljetusvakuutuksella vakuutetaan kuljetettava tavara, eli se on siis erillinen esinevakuutus. Niin kuin yleisesti vakuutuksissa, tavarankuljetusvakuutus korvaa vahinkotilanteesta aiheutuneen vahingon siinä lueteltujen vakuutusehtojen mukaisesti. Toimituslausekkeen määrittämä vakuuttamisvelvollinen ottaa vakuutuksen tavaransa suojaksi. (Melin 2011, 181.)

Kuljetusvastuuvakuutus on oleellinen osa maahantuontiprosessia, mikäli se toteutetaan yhteistyössä huolitsijan kanssa. Kuljetusvastuuvakuutus on tavarankuljettamisesta tai käsittelystä vastaavalle rahdinkuljettajalle tai huolitsijalle tarkoitettu vakuutus, joka vakuuttaa näiden osapuolten korvausvastuuta. Kuljetusvastuuvakuutus korvaa kuljetuksessa tapahtuneen vahingon vakuutusehtojen mukaisesti, jos kuljettaja tai huolitsija on lain tai kuljetussopimuksen mukaan vastuussa tavarankuljetuksen vahingoittumisesta. (Melin 2011, 181.)

9 Huolinta maahantuontiprosessissa

9.1 Huolitsija

Huolitsija toimii tässä tapauksessa urheiluvälineiden huolehtijana maahantuontin kuljetusvaiheessa. Sen tehtävänä on lähtökohtaisesti toimeksiantajan avustaminen kuljetusprosessiin liittyvissä toimenpiteissä. Tuontihuolinnassa huolitsijan tehtäviin kuuluvat usein raportointi tavarankulusta ja saapumisesta, rahdin maksaminen, kuljetuksen aikana tapahtuvat lastaukset ja purut, tullaus ja siihen liittyvät toimenpiteet sekä tavarankuljetuksen väliaikainen varastointi ja kuljettaminen lopulliseen määränpäähänsä. (Melin 2011, 234.)

Useat Suomessa toimivat huolintaliikkeet ovat kansainvälisiä konserneja tai mukana monikansallisessa yhteistyöketjussa. Tästä syystä huolintaliikkeet tarjoavatkin huolinnan lisäksi kuljetuspalveluita. Huolinnasta ja kuljetuksesta koostuvaa kokonaissopimusta hyödyntämällä voidaan saavuttaa huomattavaa hintaetua useista yksittäissopimuksista koostuvaan kuljetusprosessiin nähden (Melin

2011, 234.) Ala on suhteellisen kilpailtu, joten huolintaliikkeet kannattaa ehdottomasti kilpailuttaa ennen sopimusta. Kansainvälisistä huolinta- ja kuljetuspalveluita tarjoavista yrityksistä voidaan mainita esimerkiksi DHL, Kuehne+Nagel, DSV ja CHS.

9.2 Huolintasopimus

Tärkein huolintaan liittyvä asiakirja on luonnollisesti toimeksiantajan ja huolintaliikkeen välinen huolintasopimus. Huolitsijan rooli yksittäisessä kuljetuksessa sovitaan tapauskohtaisesti tämän asiakirjan avulla. Sopimus voi käsittää esimerkiksi tuontihuolintaan liittyviä tehtäviä, kuten tavarankuljetuksen, varastoinnin sekä kuljetuksen aikana tapahtuvat välipurut ja välilastaukset. (Melin 2011, 234.)

Pohjoismainen Speditööriliitto (PSYM) on asettanut yleiset määräyksensä huolintaan liittyen, sillä huolinta muodostaa taloudellisen kokonaisuuden, jota ei ole yhtenäisesti oikeudellisesti säännelty. Huolintaprosessi toteutetaan Pohjoismaissa yleisesti PSYM:in määräysten mukaan, mutta edellyttäen, että huolitsija ja toimeksiantaja sopivat siitä. Määräyksissä on määritelty huolitsijan ja toimeksiantajan oikeuksista sekä velvollisuuksista toisiaan kohtaan. (PSYM 2015.)

9.3 Huolitsijan vastaanottotodistus (FCR)

Huolitsijan vastaanottotodistus on huolitsijan laatima kirjallinen todistus siitä, että hän on vastaanottanut kauppatavaran. Vastaanoton lisäksi, se toimii todistuksena tavarankuljetuksesta ennalta nimitetylle vastaanottajalle. Huolitsijan vastaanottotodistusta käytetään varsinkin kappaleitavarojen yhteislähetysten kanssa. (Logistiikan maailma 2022, Huolitsijan vastaanottotodistus.)

Huolitsijan vastaanottotodistus ei ole siirrettävissä oleva asiakirja, eikä tavarankuljetuksen vastaanottaja tarvitse sen alkuperäiskappaletta lunastaakseen tavarankuljetuksen. Sitä käytetään tavallisimmin rahdin ja kulujen suoritusta vastaan, jolloin edellä mainitut kulut suoritetaan vastaanoton tapahduttua tai perittävän ja remburssin yhteydessä, jolloin kauppatavara toimii osavakuutena ja sen luovuttaminen eteenpäin

tapahtuu erillistä luovutusmääräystä vastaan. (Logistiikan maailma 2022, Huolitsijan vastaanottotodistus.)

9.4 Huolitsijan konossementti (FBL) & kuljetussopimus (FCT)

Huolitsijan konossementin antaessaan, huolitsija toimii kuljetuksessa rahdinkuljettajan vastuulla ja vastaa käytännössä koko kuljetusprosessista. Sitä käytetään yleisimmin yhdistetyissä kuljetuksissa ja se toimii siirtokelpoisena asiakirjana. Huolitsijan antaessa FBL:n, kuljetusprosessi hoidetaan huolitsijan kuljetussopimuksella. (Melin 2011, 241.)

Huolitsijan kuljetussopimus on asiakirja, jonka antaessaan, huolitsija ottaa vastuulleen tavaran kuljettamisen toimeksiantajan määrittämään paikkaan. Huolitsijan kuljetussopimuksen ja huolitsijan konossementin erottaa se, että kuljetussopimuksen antaessaan, huolitsija ei toimi kuljetuksessa toimeksiantajan vastuulla. (Melin 2011, 241.)

Huolitsijan kuljetussopimus toimii siirrettävänä asiakirjana, kun se on laadittu lähettäjälle tai lähettäjän määräämälle taholle. Näin ollen kuljetettava tavara voidaan myydä huolitsijan kuljetussopimusta vastaan. Asiakirja toimii sitoumuksena siitä, että saavutettuaan määränpänsä, kauppatavara luovutetaan ainoastaan alkuperäistä kuljetussopimusta vastaan siinä mainituin ehdoin. (Melin 2011, 241.)

9.5 Huolitsijan varastotodistus (FWR)

Viimeinen huolintaan liittyvistä asiakirjoista on huolitsijan varastotodistus. Se on kuitti huolitsijan vastaanottamasta tavarasta. Varastotodistus toimii käytännössä juoksevana velkakirjana, eli se on siirtokelpoinen asiakirja. (Melin 2011, 241.)

Tavara voidaan lunastaa huolitsijan varastosta joko kerralla tai pienemmissä erissä. Huolitsijan varastotodistukseen tehdään merkintä, mikäli kaikkea tavaraa ei lunasteta kerralla. Näin toimiessa, huolitsija saa varastotodistuksen itselleen

luovuttaessaan viimeisen erän tavarasta. (Logistiikan maailma 2022, Huolitsijan varastotodistus.)

10 Toimitukseen ja kuljetukseen liittyviä asiakirjoja

10.1 Kauppalasku

Kauppalasku (Commercial invoice) on myyjän toimittama asiakirja ostajalle suunnatusta maksuvaatimuksesta. Ostajan tulee maksaa sen perusteella kauppatavara myyjälle. (Melin 2011, 89.)

Kauppalasku on tärkeä asiakirja molemmille kaupan osapuolille. Ostajan ja myyjän lisäksi, se sisältää tietoja Tullille, tavarankuljettajalle, huolitsijalle, agentille ja molempien osapuolten pankeille. Näin ollen se onkin yksi ulkomaankaupan perusasiakirjoista. Sen laadinnassa tulisi suorittaa erittäin tarkasti, sillä siinä ilmenneet virheet kertaantuvat muiden maahantuontiin liittyvien kauppakirjojen kautta. (Melin 2011, 89.)

10.2 Pakkausluettelo

Pakkausluettelo (Packing list) koostuu lähetykseen liittyvistä tiedoista, kuten sen sisällöstä, siihen kuuluvien pakettien määrästä sekä painosta. Se laaditaan kollokohtaisesti ja kiinnitetään kollin kylkeen esimerkiksi erilliseen muovitaskuun. Pakkausluettelon liittäminen lähetyksen mukaan nopeuttaa tullaustoimintaa useissa maissa. (Melin 2011, 92-32.)

Pakkausluettelo olisi hyvä varustaa kauppalaskun kaltaisilla yhteistiedoilla. Oleellisin ero näiden kahden välillä on hintatietojen puuttuminen pakkausluettelosta.

10.3 Rahtaus sopimus

Merikuljetuksen hakuliikenteessä, tavarankuljettajan tai hänen apunaan toimiva huolitsija, sopivat varustamon kanssa laivaukseen ja merikuljetukseen liittyvistä

toimenpiteistä erillisellä rahtaus sopimuksella. Tämän sopimuksen laatija on lähtökohtaisesti laivameklari. (Melin 2011, 201.)

Rahtaus sopimuksessa varustamolle siirtynyt tavaravastuu on yleisesti ottaen pienempi kuin opinnäytetyön seuraavassa kappaleessa käsiteltävässä konossementissa, rahtaus sopimukseen liitetään lauseke, jonka mukaan se liitetään osaksi konossementtia. Rahtaus sopimuksella sovitaan kauppatavaran meri- teitse tapahtuvan kuljetukseen liittyvistä kysymyksistä, kuten tavaraa kuljetta- vasta laivasta, tavaraerästä, lastaus- ja purkaussatamista, niihin liittyvien kus- tannusten jakautumisesta sekä muista, kuljetukseen liittyvistä asioista. (Melin 2011, 201.)

10.4 Konossementti

Konossementti on ehdottomasti yksi tärkeimmistä merikuljetuksissa käytettä- vistä asiakirjoista. Konossementteja on useita erilaisia, joista osa poikkeavat ominaisuuksiltaan toisistaan. Poikkeavaisuuksista huolimatta, konossementilla on käytännössä kuitenkin kolme päätehtävää. Sen tulee toimia todisteena siitä, että tavara on toimitettu kuljetuksessa käytettävään alukseen, olla näyttönä kul- jetussopimuksesta sekä toimia niin sanotusti juoksevana velkakirjana, jota vas- taan kauppatavara luovutetaan. (Railas 2020, 213-214.)

Konossementti laaditaan usein monena eri alkuperäiskappaleena. Lunastaak- seen kauppatavaran, ostajan tulee saada haltuunsa kaikki konossementin kap- paleet. Tämä on myös Kansainvälisen kauppakamarin remburssisääntöjen mu- kainen vaatimus. (Railas 2020, 213-214.)

10.4.1 Konossementtimenettely

Konossementtimenettely etenee yksinkertaistettuna seuraavin askelein. Myyjä tai tietyissä tapauksissa huolitsija laatii kuljetuksen apuna käytetyn varustamon lomakkeelle. Itse konossementti esitetään varustamon edustajalle allekirjoitetta- vaksi ja palautetaan myyjälle tai kuljetussa käytetylle huolitsijalle. Tämän jäl-

keen, huolitsija toimittaa asiakirjan muiden vaadittujen asiakirjojen lisäksi myyjän ilmoittamaan pankkiin, kun kauppatavara on samanaikaisesti matkalla sille osoitettuun määränpäähänsä. (Melin 2011, 204.)

Myyjän pankin tehtävänä on välittää alkuperäinen konossementti ostajan ilmoittamalle pankille, jonka tehtävänä on ilmoittaa sen saapumisesta ostajalle. Konossementtimenettelyn viimeinen vaihe on se, että ostaja lunastaa alkuperäisen konossementin pankilta ja saa kauppatavaran haltuunsa sitä vastaan sata-masta. (Melin 2011, 204.)

10.4.2 Telex release

Telex release on nykyaikaisempi sekä usein käytännöllisempi tapa toimia perinteiseen konossementtimenettelyyn verrattuna. Käytännössä se on sähköinen varmistus siitä, että tavarat vapautetaan myyjän toimesta hänen omistusoikeudestaan. (Abrams 2022.)

Vapautuksen jälkeen tavaroiden omistusoikeus siirtyy ostajalle. Telex releasen avulla osapuolet säästyvät perinteisten asiakirjojen kuljettamiselta ja niiden katoamis- ja sekoittumisriskiä voidaan ehkäistä. (Abrams 2022.)

10.5 Merirahtikirja (LWB)

Merirahtikirja on nimensä mukaisesti merikuljetuksissa käytetty kuljetusasiakirja. Se on rahdinkuljettajan puolesta laadittu todistus tavarahan vastaanottamisesta, kuljettamisesta ja luovuttamisesta sovittulle henkilölle tai toimijalle. Merirahtikirja on myös ennalta sovittuihin kuljetusehtoihin viittaava kuljetussopimus ja se annetaan vain yhtenä alkuperäiskappaleena laivaajalle. (Logistiikan maailma 2022, Merirahtikirja).

Täyttäkseen tehtävänsä merirahtikirja tulee aina osoittaa nimetylle vastaanottajalle. Se vastaakin ominaisuuksiltaan sekä oikeusvaatimuksiltaan aiemmin käsitellyä konossementtia. Nämä kaksi asiakirjaa eroavat kuitenkin siirtokelpoi-

suudeltaan ja luovutusmenettelyltään toisistaan. (Melin 2011, 205.) Luovutusmenettelyssä esiintyvän eriäväsyyden takia, merirahtikirja ei sovellu kuljetuksiin, joissa kaupankäynnin maksutapana käytetään remburssia.

10.6 Lentorahtikirja (AWB) ja alarahtikirja (HAWB)

Lentorahtikirja on lentokuljetuksissa käytetty asiakirja. Se kirjoitetaan yleensä 12 kappaleena, joista kolme ovat alkuperäiskappaleita ja loput jäljennöksiä. Ensimmäinen alkuperäiskappale jää lentoyhtiölle, toinen tavarantoimittajalle ja kolmas lähettäjälle. Jäljennökset käytetään muun muassa tulli- ja liikennetaroituksiin. Perimismenettelyssä on otettava huomioon se, että lähettäjä saattaa saada hallintaoikeuden haltuunsa maksamatta perittävää, jos tavaraa ei ole osoitettu perimistehtävää hoitavalle huolitsijalle tai pankille. Tavarantoimittaja saa lähetetyn tavarantoimittajalle haltuunsa lentoyhtiöltä pankin tai huolitsijan antamalla valtakirjalla. (Logistiikan maailma 2022, Lentorahtikirja ja alarahtikirja.)

Alarahtikirjaa käytetään tavaralähetysten yksilöintiin, mikäli huolitsijalla on useampi lähetys samalla lentorahtikirjalla. Lähetysten yksilöinnin lisäksi sitä voidaan käyttää yksittäisten lentolähetysten kanssa varsinaisena kuljetusasiakirjana. Alarahtikirja eroaa lentorahtikirjasta siinä, että sen antajana toimii huolitsija lentoyhtiön sijaan. Alarahtikirja ei lähtökohtaisesti ole kelvollinen kuljetuksissa, joiden kaupankäynnin maksutapana sovelletaan remburssia. Sen soveltuvuudesta remburssikaupoissa tulee mainita erikseen remburssiehdossa, sillä pankeilla on tähän liittyen eri käytäntöjä. Tästä huolimatta alarahtikirja on hyvinkin samanlainen toimintamalleiltaan lentorahtikirjaan verrattuna. (Logistiikan maailma 2022, Lentorahtikirja ja alarahtikirja.)

11 Tullaus

11.1 Tullitariffi

Euroopan Union ulkopuolelta tulevan tavarauksen tullauksessa noudatetaan EU:n yhteistä tullitariffia (TARIC) ja yhteistä kauppapolitiikkaa (Melin 2011, 252). Tullitariffi on kaikille EU:n jäsenmaille yhteinen tietokanta, jonka mukaan jäsenmaiden tulee toimia. Se sisältää tullinimikkeistöt ja tiedot tavaroiden maahantuontiin liittyvistä tullimaksujen määristä, kuten yleisestä tullista sekä etuus-, polkumyynti-, tasoitus- ja lisätulleista. Lisäksi sieltä löytyy tietoa EU:n kansallisista tuonti- ja vientirajoituksista. (Tulli 2022, Fintaric.)

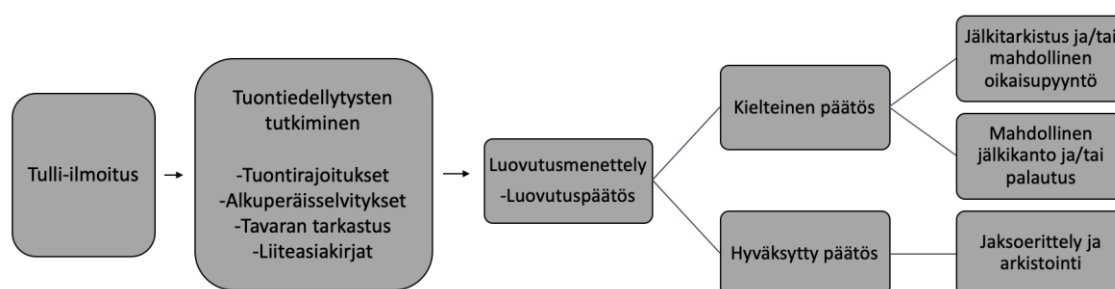
Kansallisten tullilainsäädäntöjen tarkoituksena on täydentää Euroopan Unionin asettamaa lainsäädäntöä. Suomessa, kansallisen tullilainsäädännön tärkeimpiä osa-alueita ovat tullilaki ja -asetus. Kansallisilla säädöksillä määrätään monista tullilainsäädäntöön liittyvistä menettelykeinoista, kuten tulliverotuksesta, -valvonnasta, -rikostutkinnasta sekä tullin keräämien tietojen luovuttamisesta. (Logistiikan maailma 2022, Ulkokaupan lainsäädäntö.)

11.2 Tullausprosessi

Maahantuotavasta tavarasta tulee aina ilmoittaa Tullille ja tullausprosessi alkaa tavaroiden ilmoittamisella. Ilmoittaakseen maahantuotavista tavaroista, tuontiyrityksen tulee hakea itselleen EORI-numero tullin asiointipalvelussa. Ilmoittaminen tapahtuu joko maahantuojan tai kuljetuksessa apuna toimivan huolitsijan toimesta. Maahantuotavien tavaroiden ilmoittamisessa on kyse tavaroiden esittämisestä Tullille. Maahantuotavista tavaroista tulee ilmoittaa aina ennen tavaroiden käyttöönottoa tai jälleenmyyntiä. (Tulli 2022, Tuonti.)

Tulli-ilmoittaminen voidaan suorittaa kolmella eri tavalla. Näitä ovat Tullin sivuilla laadittava saapumisilmoitus, SAD-lomake tai määrämuotoinen ilmoitusnoma. Ilmoitusnoma vaatii yrityksen rekisteröitymistä sanomailmoittajaksi, mitä voidaan suositella yritykselle, mikäli se maahantuo tavaraa säännöllisin vä-

liajoin ja maahantuontierät koostuvat useista eri tavaraeristä. Ilmoittamisen lisäksi, Tullille tulee toimittaa sen vaatimat asiakirjat kauppatavarasta. Näitä asiakirjoja ovat esimerkiksi aiemmin opinnäytetyössä mainitut kauppalasku ja pakkausluettelo sekä mahdollisesti vaaditut alkuperäisselvitykset ja sertifikaatit. Edellä mainittujen asiakirjojen lisäksi, Tullille tulee ilmoittaa erillinen tullinimike, millä tavarat tullataan. (Tulli 2022, Tuonti.)



Kuva 10. Tulliselvitysprosessi (Railas 2011.)

11.3 Tullinimike

Tullinimikkeet löytyvät Suomen kansallisesta tullinimikepalvelusta (FINTARIC). Tämä palvelu perustuu EU:n yhteiseen tullitariffiin ja sen ajantasaisuudesta vastaa luonnollisesti Suomen Tulli. Tullinimikkeet toimivat pohjana tavaroiden tulliverotukselle sekä niistä koostuvien kauppatilastojen laatimiselle. (Tulli 2022, Nimikkeiden selailu.)

Tullinimike, toiselta nimeltään tullikoodi, on EU:n ulkopuolelta maahantuotavien tavaroiden kohdalla 10-numeroinen yhdistelmä. Urheiluvälineet voidaan lähtökohtaisesti tullata 9506-alkuisella tullinimikkeellä, jonka viimeiset kuusi numeroa tarkentuvat erikseen maahantuotavan urheiluvälineen mukaan. (Tulli 2022, Nimikkeiden selailu.) Kuvassa 11 nähdään 9506-alkuisella tullinimikkeellä tullattavat tavarat sekä erikseen kymmenen numeroinen tullinimike pöytätennisvälineille ja -varusteille.

NIMIKKEIDEN SELAILU

Etsi 9506400000 X

Tiedot nimikkeelle 9506400000 (Tuonti 24.10.2022)

XX	ERINÄISET TAVARAT:
95	LELUT, PELIT JA URHEILUVÄLINEET; NIIDEN OSAT JA TARVIKKEET:
9506	Välineet ja varusteet liikuntaa, voimistelua, voimailua, muuta urheilua (myös pöytätennistä) tai ulkoilmapelejä tai -leikkejä varten, muualle tähän ryhmään kuulumattomat; uima-altaat ja kahluualtaat:
9506 40 00 00	- pöytätennisvälineet ja -varusteet

Kuva 11. Tullinimike pöytätennisvälineille ja -varusteille (Nimikkeiden selailu, Tulli 2022.)

11.4 Tulliselvitysmuoto ja tullimenettely

Kolmansista maista maahantuoduille tavaroille on osoitettava tulliselvitysmuoto maahantuojan toimesta. Maahantuonnin tulliselvitysmuotoja ovat seuraavat. Asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta, hävittäminen tullivalvonnassa sekä luovuttaminen valtiolle.

Opinnäytetyön kohdalla kyse on tullimenettelyyn asettamisesta. Tullimenettelyyn asettaminen taas voi tarkoittaa jotain seuraavista. Luovutus vapaaseen liikkeeseen, passitus, tullivarastointi, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, väliaikainen maahantuonti tai ulkoinen jalostus. (Railas 2011, 256.) Näistä yleisin ja yksinkertaisin vaihtoehto maahantuonnin kohdalla on luovutus vapaaseen liikkeeseen. Sen kohdalla EU:n ulkopuolelta toimitettu tavara tullaan Euroopan Unionin rajojen sisäpuolelle ja tässä tapauksessa Suomeen. Menettelyn päätyttyä maahantuodut tavarat ovat valmiita kulutettavaksi tai hyllyttäväksi jälleenvietyiksi. (Tulli 2022, Tuonti.)

11.5 Tullaus- ja luovutuspäätös

Tulli lähettää tuontiyritykselle tullaus- ja luovutuspäätöksen sekä laskun, kun tuonti-ilmoitus on hyväksytty. Maksamalla tullauslaskun tuontiyritys vapauttaa varatun yleisvakuuden. (Tulli 2022, Tuonti.)

Tullauspäätöksen tärkein tehtävä on kertoa maahantuojalle siitä, päästetäänkö maahantuotu kauppatavara vapaaseen liikkeeseen. Tullauspäätöksen toinen tärkeä tehtävä liittyy arvonlisäveroon. Päätöksessä Tulli vahvistaa kauppatavaran tullausarvon, jota taas käytetään arvonlisäveron perusteen lähtöarvona, kun maksettavan arvonlisäveron osuutta lasketaan. Tullausarvo näkyy tullauspäätöksessä tai Tullin antamassa laskussa. (Vero 2022.)

11.6 Tullimaksut

Tullimaksuihin voidaan sisällyttää verot, tullit ja muut maahantuojan kannettavat maksut, lukuun ottamatta arvonlisäveroa. Edellä mainittuja tullimaksuja suoritetaan kauppatavaran tyypistä riippuen joko Suomen valtiolle tai EU:lle. Esimerkki tullaukseen liittyvistä veromaksuista on valmistevero, jota kannetaan muun muassa tupakan ja alkoholin maahantuonnista. Maahantuonnin tullimaksut määräytyvät tullinimikkeen ja tullausarvon mukaan. (Tulli 2022, Tuonti.)

Polkumyynti- ja tasoitustullimaksujen tarkoituksena on suojata Euroopan Unionin sisäistä teollisuutta ja tasata markkinoiden kokonaiskilpailua. Polkumyyntitulleja on olemassa väliaikaisia sekä lopullisia. Väliaikainen polkumyyntitulli on voimassa enintään kuusi kuukautta, kun taas lopullinen on voimassa viisi vuotta. Polkumyyntitullista aiheutuva tullimaksu voidaan kantaa tullausarvon perusteella prosentuaalisena, yksikköhinnan määräisenä tai perushinnan ja tullausarvon välisenä erotuksena. (Tulli 2022, Tuonti.)

12 Maahantuonnin arvonlisäverotus

12.1 Arvonlisäveron suorittaminen ja menettely

Tullakseen liittyvien maksujen lisäksi Suomessa tapahtuvasta maahantuonnista suoritetaan arvonlisäveroa (AVL 1§ 2 kohta). Tavarain maahantuonnista suoritetaan arvonlisävero riippumatta maahantuojasta. Kun maahantuoja on rekisteröity arvonlisäverovelvolliseksi, maahantuonnin arvonlisävero ilmoitetaan ar-

vonlisäveroilmoituksella ja maksetaan Verohallinnolle, kuten muutkin arvonlisäverot. Siinä tapauksessa, kun maahantuojalla ei ole arvonlisäverovelvollisuus, Tulli vastaa maahantuonnin arvonlisäverotuksesta ja maahantuonnin arvonlisävero maksetaan Tullille. (Tamminen 2021, 112-116.)

Arvonlisäverovelvolliseksi rekisteröityneen maahantuojan tulee ilmoittaa tavaransa maahantuonnista suoritettavan arvonlisävero omalla arvonlisäveroilmoituksellaan. Mikäli kauppatavara on maahantuotu maahantuojan arvonlisäverollista liiketoimintaa varten, maahantuojan tulee vastaavasti ilmoittaa maahantuonnista aiheutunut arvonlisävero myös vähennettävänä arvonlisäverona. (Tamminen 2021, 112-116.)

12.2 Arvonlisäveron syntymisajankohta ja peruste

Maahantuonnin arvonlisäveron suorittamisen syntymisajankohta määräytyy tullivelan syntymisajankohdan perusteella (AVL 87§). Maahantuonnista aiheutuvan arvonlisäveron syntymisajankohta on kuitenkin käytännössä tull ilmoituksen hyväksymisajankohta (Tamminen 2021, 106).

Kun maahantuonnin kohteena olevan kauppatavaran arvonlisäveron perustetta määritetään, sen lähtökohdaksi on yleisesti tavaransa tullauksen yhteydessä käytetty tullausarvo, joka taas määritetään tavaransa kauppaa-arvon perusteella. Tavaransa kauppaa-arvo on se hinta, joka siitä on maksettu tai siitä maksetaan, kun se saapuu EU:n tullialueelle. (AVL 88§.)

Tullausarvon määrittämiseen käytetään poikkeustilanteissa toissijaisia arvonmäärittämenetelmiä, mikäli kyseessä on esimerkiksi tavaransa siirto, mihin ei sisälly erikseen myyntiä. Tietyissä tapauksissa maahantuontiin liittyvät kuljetus- ja vakuutus- ja kustannukset sekä kuljetukseen liittyvät lastaus- ja käsittelykustannukset sisältyvät tullausarvoon. Edellä mainituista lisäkustannuksista vain ne voivat sisältyä tullausarvoon, jotka ovat syntyneet ennen kauppatavaransa saapumista ensimmäiseen Euroopan Unionissa sijaitsevaan määränpäähen. Tässä tapauksessa maahantuonnin arvonlisäveroon sisällytetään ne kustannukset, jotka aiheutuvat maahantuojalle kauppatavaransa kuljettamisesta tästä ensimmäisestä

EU:n rajojen sisäpuolella sijaitsevasta määränpäästä kuljetussopimuksen mukaiseen ensimmäiseen määränpäähän Suomessa. Mikäli nämä kustannukset ovat jo olleet mukana tavarán tullausarvossa, ei niitä lisätä arvonlisäveron perusteeseen. (Vero 2022.)

Tullausarvon lisäksi arvonlisäveron perusteeseen lisätään maahantuontiin liittyvät verot, tullit ja muut tuontiin liittyvät maksut. Tässä tapauksessa muita maksuja voivat olla esimerkiksi huolinnasta aiheutuneet kustannukset, jotka ovat eriteltynä huolintalaskussa. Arvonlisäveron perusteeseen sisällytetään myös Suomen ulkopuolella maksettavat verot ja muut maksut. (AVL 93§.) Suomen ulkopuolella maksettavia muita maksuja voivat olla esimerkiksi konttien käsittely- ja terminaalmaksut satamassa. (AVL91§). Maahantuonnista suoritettavan arvonlisäveron määrä saadaan näin muodostuva arvonlisäveron peruste tavaraan sovellettavalla arvonlisäverokannalla. Nämä ovat Suomessa 24 %, 14 % tai 10 %. (Tamminen 2021, 116.)

13 Yhteenveto

Opinnäytetyön alussa kiinnitettiin huomiota maahantuontiprosessin valmistelemaan toimintaan. Tuonnin valmisteleva toiminta koostuu toimittajan ja tuotteen löytämisestä sekä maahantuotavan kauppatavaran kysynnän määrittämisestä. Edellä mainitut muuttujat ovat erittäin merkittävässä roolissa käytännössä koko prosessin syntymisessä ja toiminnan käynnistämisessä. Aloitteleva maahantuojaja voi halutessaan ulkoistaa valmistelevan toiminnan siihen erikoistuneelle organisaatiolle tai suorittaa sen itse. Uusien toimittajien ja tuotteiden etsinnässä helpottavat globaalit markkinapaikat, kansainväliset messut sekä erilaiset näyttelyt, joiden tarkoituksena on saattaa ostaja ja toimittaja yhteen.

Seuraavaksi työssä käsiteltiin maahantuotavan kauppatavaran kuljetusprosessia ja siihen olemassa olevia vaihtoehtoja hieman tarkemmin. Kaikista valittavissa olevista kuljetusmuodoista kannattavimpana vaihtoehtona voidaan yleisesti pitää merikuljetusta sen kustannusten, kauppatavaran yleisluonteen sekä

kuljetusetäisyyden perusteella. Maahantuonnille kannattavin kuljetusmuoto riippuu niin ikään yrityksen tilanteesta, maailmantilanteesta, maahantuotavan urheiluvälineen fyysisestä koosta sekä siitä, millä aikataululla maahantuonti tulee saada suoritettua. Mikäli maahantuotavat urheiluvälineet ovat kooltaan pieniä ja ne tulee saada tuotua nopeasti, voi lentorahti olla tässä tapauksessa varteenotettava vaihtoehto.

Tuontiprosessissa sovellettava toimituslauseke tulee niin ikään neuvotella aina tapauskohtaisesti toimittajan kanssa. Olettaen, että tehtaan kanssa saataisiin neuvoteltua ostajan näkökulmasta kannattavin lopputulos, kannattaisi toimituslausekkeeksi valita joko FCA tai FOB. Lähtökohtaisesti voitaisiin ajatella, että C-lausekkeet olisivat edellä mainittuja F-lausekkeita kannattavampia, sillä niitä soveltamalla toimitukseen sisältyvä vastuu on pidempään myyjällä. C-lausekkeita on kuitenkin varjostanut niin sanottu Kiina-lisä (kappale 6.6), jolta voidaan suojautua soveltamalla FCA tai FOB toimituslausekettä kuljetuksessa. Ottamalla kuljetukseen liittyvän vastuun itselleen, ostaja voi käyttää kuljetusprosessissa kokeneita sekä luotettavia huolitsijoita ja kuljetusyhtiöitä. FCA lauseke voi useimmissa tapauksissa korvata perinteisemmän FOB:n, mutta sitä käytettäessä tulisi kiinnittää erityistä huomioita tavaran luovuttamiseen sekä siihen, ketä sataoperaattori laskuttaa tavaran purkaustoimenpiteestä. FOB lausekkeesta on todettu, ettei se ole käytettävissä konttiliikenteessä, sillä varustamalla ei ole mahdollisuutta tarkistaa kontin sisältöä ennen laivaan lastaamista. Näin ollen ostajan tulisi saada muilla keinoin varmuus siitä, että merikonttiin on todellisuudessa lastattu kauppasopimuksessa sovitut määrät. Kuljetuksessa käytettävä toimituslauseke vaikuttaa lähtökohtaisesti aina tuotteen kappalehintaan, joten toivottu toimituslauseke ja sen soveltamiskelpoisuus on tärkeää varmistaa myyjältä jo tarjousvaiheessa.

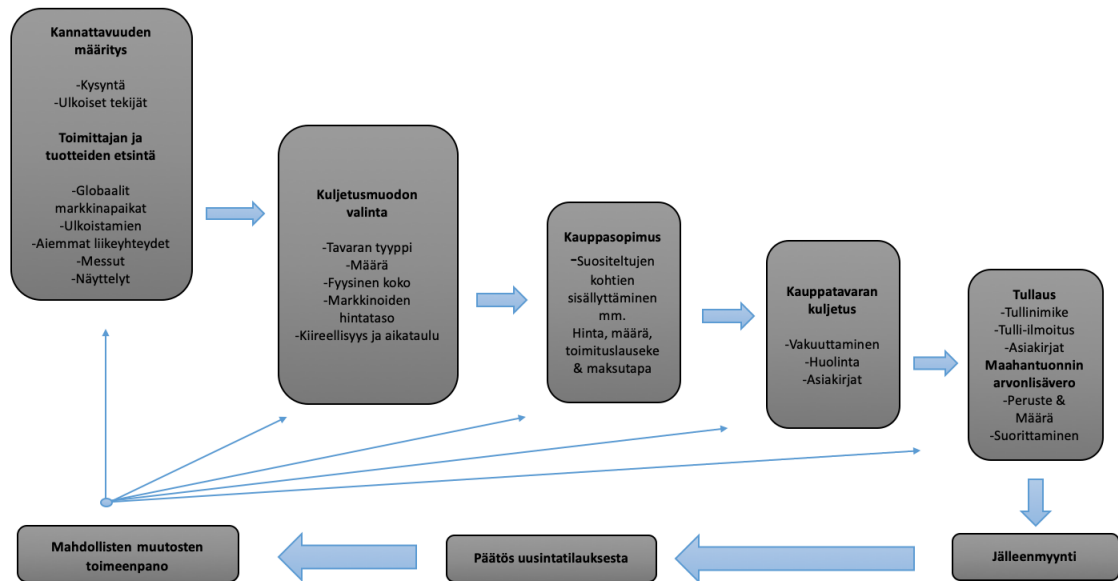
Tilauksessa käytettyyn maksutapaan vaikuttavat niin ikään useat eri tekijät, kuten ostajan ja toimittajan välinen historia. Mikäli kaupan osapuolet eivät tunne toisiaan entuudestaan, valittavaksi maksutavaksi voidaan suositella tuontiremburssia. Kyseistä maksutapaa soveltamalla suojaudutaan mahdolliselta petoksesta sekä saadaan enemmän maksuaikaa tilaukselle. Pitempää maksuaikaa

voidaan pitää lähtökohtaisesti aina positiivisena asiana ostajan, eli tässä tapauksessa maahantuojan näkökulmasta.

Huolitsijan käyttö on käytännössä välttämätöntä Kiinasta tapahtuvan maahantuonnin kohdalla, mikäli kuljetusprosessi on maahantuojan vastuulla. Käytön välttämättömyydestä huolimatta, se helpottaa merkittävästi maahantuontiprosessin kulkua ja siihen liittyvien toimenpiteiden hoitoa. Tästä syystä huolitsijan valinta onkin tehtävä huolellisesti ja huolintaliikkeiden kilpailuttaminen on suositeltavaa. Pienimuotoisessa maahantuonnissa huolitsijan tehtävät ja vastuut sovitaan erillisellä huolintasopimuksella tapauskohtaisesti. Huolitsijan tehtäviin liitetään usein kuljetuksesta raportointi, rahdin maksaminen, lastaukset ja purut, tullaus ja siihen liittyvät toimenpiteet sekä tavaran väliaikainen varastointi ja kuljettaminen maahantuojan osoittamaan paikkaan.

Viimeisinä kokonaisuuksina opinnäytetyössä käsiteltiin maahantuontiin liittyvää tullausprosessia sekä maahantuontiin liittyvää arvonlisäveroa. Tullausprosessi on pääpiirteiltään samanlainen urheiluvälineen tyypistä huolimatta ja se noudattaa tiettyä kaavamaista prosessia. Mainittavia eroavaisuuksia kuitenkin esiintyy esimerkiksi tullinimikkeiden ja tullausmaksujen kohdalla. Nämä on erikseen määritelty jokaiselle maahantuotavalle tavaralle ja maahantuojan tulee olla niistä tietoinen mielellään jo tuontiprosessin alkuvaiheessa.

Maahantuoja on aina velvollinen suorittamaan maahantuomastaan kauppatavarasta arvonlisäveroa myydessään sen eteenpäin esimerkiksi kuluttajille. Se kenelle arvonlisävero maksetaan, riippuu siitä, onko maahantuoja rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi vai ei. Mikäli maahantuoja on rekisteröitynyt arvonlisäverovelvolliseksi, tulee hänen maksaa arvonlisävero Verohallinnolle. Jos maahantuoja ei ole arvonlisäverovelvollisten rekisterissä, tuontiin perustuva arvonlisävero maksetaan Tullille. Maksettavan arvonlisäveron summa määräytyy tullausarvon ja sovellettavan arvonlisäveroprosentin perusteella.



Kuva 12. Urheiluvälineiden maahantuonnin prosessikaavio.

14 Päätäntö

Tämän opinnäytetyön päämääränä oli tarkastella urheiluvälineiden maahantuontiprosessia ja siihen liittyviä toimenpiteitä. Yleisesti ottaen koko urheiluvälineiden maahantuontiprosessi ja sen aikana valittavat toimintatavat ovat hyvin riippuvaisia itse maahantuontiyrityksestä ja yleisestä markkinatilanteesta. Prosessin aikana tehtäviin valintoihin vaikuttavat muun muassa yrityksen koko, käytettävissä oleva pääoma, kuljetusmuodon ajankohtainen markkinahinta sekä yrityksellä jo entuudestaan olemassa olevat kontaktit. Tämän takia esimerkiksi kannattavuutta, maksutapaa, kuljetuslauseketta ja huolitsijan kanssa laadittua huolintasopimusta tuleekin tarkastella aina tapauskohtaisesti, eikä opinnäytetyössä käytettäväksi valittuja toimintamenetelmiä voida suositella kaikille urheiluvälineiden maahantuojille.

Maahantuontia ja siihen liittyviä toimenpiteitä säätelevä lainsäädäntö on jatkuvassa muutoksessa ja maahantuojia on itse vastuussa toimiensa oikeudenmukaisuudesta. Tästä syystä opinnäytetyössä käsitellyt lainsäädäntöön liittyvät aihealueet eivät välttämättä ole valideja tietyn ajanjakson jälkeen. Lukijaa pyydetäänkin tarkastelemaan lakeihin ja asetuksiin pohjautuvaa tekstiä kriittisesti ja

tutustumaan ajankohtaiseen lainsäädäntöön. Esimerkkinä tulevista maahan-
tuontiin vaikuttavista asetuksista mainittakoon vuonna 2023 merikuljetuksiin vai-
kuttava IMO2023-asetus (Kauppalehti 2021). Asetuksen päätavoitteena on pie-
nentää merikuljetuksista aiheutuvia päästöjä. Asetus tulee mitä suuremmalla to-
dennäköisyydellä vaikuttamaan merikuljetusten ajallisiin kestoihin ja kyseisen
kuljetusmuodon kokonaiskustannuksiin.

Itse maahantuontiprosessi on kuitenkin pääpiirteiltään samanlainen ja se koos-
tuu kaikkien urheiluvälineiden kohdalla työssä käsitellyistä aiheista. Tuontipro-
sessia pystyttiin tarkastelemaan luotettaviin lähteisiin pohjautuen, vaikka siihen
liittyvä lainsäädäntö on hyvinkin altista muutoksille. Koen, että opinnäytetyössä
onnistuttiin tarkastelemaan urheiluvälineiden maahantuontiprosessiin liittyviä
vaiheita ja mahdollisuuksia kattavasti.

Lähteet

Abrams, Mark 2022. What is a Telex release? Trade finance global. <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/telex-release/>. Viitattu 20.10.2022.

Alibaba 2022. Kotisivut. <https://www.alibaba.com>. Viitattu 16.9.2022.

Aliexpress 2022. Kotisivut. <https://www.aliexpress.com>. Viitattu 16.9.2022.

Amazon 2022. Kotisivut. <https://www.amazon.com>. Viitattu 16.9.2022.

Arvonlisäverolaki. 30.12.1993/1501. Viitattu 10.8.2022.

Bowersox, Donald & Closs, David 1996. Logistical Management, The integrated supply chain process. Viitattu 24.7.2022.

CHS 2022. Logistiikkapalvelut. <https://chs.fi/palvelut/>. Viitattu 7.10.2022.

DSV 2022. Air & Sea market update 2022. Webinaari. Viitattu 23.10.2022.

DSV 2022. Merirahti. <https://www.dsv.com/fi-fi/palvelumme/kuljetusmuodot/merirahti>. Viitattu 7.10.2022.

DSV 2022. Rautatiekuljetukset Kiinan ja Euroopan välillä. <https://www.dsv.com/fi-fi/asiaa-logistiikasta/asiantuntijajulkaisut/rautatiekuljetukset-euroopan-ja-kiinan-valilla>. Viitattu 25.10.2022.

DHL 2022. Global forwarding. <https://www.dhl.com/fi-en/home/our-divisions/global-forwarding.html>. Viitattu 7.10.2022.

Ebay 2022. Kotisivut. <https://www.ebay.com>. Viitattu 1.9.2022.

Elinkeinoelämän keskusliitto 2022. Suomen vienti ja tuonti vuosina 2005-2021. https://ek.fi/wp-content/uploads/2022/03/vienti_ja_tuonti_kayvin-hinnoin_2005-2021.csv. Viitattu 24.7.2022.

Euroopan komissio 2022. Access2Markets. <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/fi/content/tavaroiden-kaupan-aloittaminen>. Viitattu 24.10.2022.

Euroopan parlamentti 2019. Talouden globalisaation hyödyt Euroopassa. <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/headlines/economy/20190603STO53520/talouden-globalisaation-hyodyt-euroopassa>. Viitattu 24.10.2022.

Finland International chamber of commerce 2022. Kansainvälinen kauppa ICC tools & rules for trade. <https://www.icc.fi/kansainvalinen-kauppa-icc-tools-rules-trade/>. Viitattu 2.9.2022.

Finncontainers 2022. Merikonttien mitat. <https://www.kontti.fi/mitat>. Viitattu 24.10.2022

Immonen, Henrik 2005. Vientiedustaja: Valinta, sopimukset ja yhteistyö. 8., uudistettu painos. Multiprint, Helsinki. Viitattu 1.8.2022.

Kananen, Jorma 2010. PK-yritysten kansainvälistyminen. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Viitattu 24.7.2022.

Kauppalehti 2022. Merenkulun tiukentuvat päästörajat iskevät Suomeen. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/merenkulun-tiukentuvat-paastorajat-iskevät-suomeen/498ee2a6-422d-4b5a-9b12-993c090a448a>. Viitattu 25.10.2022.

Kuehne+Nagel 2022. Markkinakatsaukset, elokuu 2022. Webinaari. Viitattu 7.10.2022.

Lindblom, Arto & Mitronen, Lasse & Hänninen, Mikko 2020. Globaalit markkinapaikat muokkaavat nyt voimakkaasti kaupan alaa. Kauppätieteellinen yhdistys. <https://www.kauppätieteellinenyhdistys.fi/globaalit-markkinapaikat-muokkaavat-nyt-voimakkaasti-kaupan-alaa/>. Viitattu 25.20.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Huolitsijan varastotodistus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/huolitsijan-fcr-fct-fbl-fwr/>. Viitattu 9.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Huolitsijan vastaanottotodistus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/huolitsijan-fcr-fct-fbl-fwr/>. Viitattu 9.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Lentokuljetus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/lentokuljetus/>. Viitattu 2.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Lentorahtikirja ja alarahtikirja. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/lentorahtikirja-awb/>. Viitattu 26.20.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Maantiekuljetus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>. Viitattu 3.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Merikuljetus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/>. Viitattu 15.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Merirahtikirja. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkomaankaupan-asiakirjoja/merirahtikirja-liner-waybill-lwb/>. Viitattu 15.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Pikakuljetus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/pikakuljetus/>. Viitattu 6.11.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Rautatiekuljetus. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/rautatiekuljetus/>. Viitattu 2.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Ulkokaupan lainsäädäntö. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/ulkokauppa/ulkokaupan-lainsaadanto/>. Viitattu 20.10.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Ulkomaankaupan maksamisesta. <https://www.logistiikanmaailma.fi/osto-ja-myynti/ulkomaankaupan-maksamisesta/>. Viitattu 1.9.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Vakuutusasiakirja. <https://www.logistiikanmaailma.fi/sopimukset/vakuutukset/tavarankuljetusvakuutus/vakuutuskirja-insurance-policy/>. Viitattu 25.10.2022.

Logistiikan Maailma 2022. Yhdistetyt ja intermodaalikuljetukset. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/yhdistetyt-ja-intermodaalikuljetukset/>. Viitattu 24.10.2022.

Melin, Kirsti 2011. Ulkomaankaupan menettelyt, vienti ja tuonti. 1. painos. Tammertekniikka & Amk-kustannus Oy, Tampere. Viitattu 19.8.2022.

Microsoft 2022. Kysynnän ennustepalveluiden yleiskatsaus. <https://learn.microsoft.com/fi-fi/dynamics365/supply-chain/master-planning/introduction-demand-forecasting>. Viitattu 24.7.2022.

Muenster, Matt 2022. What are the 2023 IMO sulfur regulations? <https://www.breakthroughfuel.com/blog/imo-2023-the-next-wave-of-international-shipping-emissions-regulations/>. Viitattu 24.10.2022.

Nordea 2022. Economic outlook: Ostovoima tiukalla. <https://www.nordea.com/fi/uutiset/economic-outlook-ostovoima-tiukalla>. Viitattu 23.10.2022.

Nuutilainen, Riikka 2020. Kiinan kehittyessä ulkomaankaupan merkitys taloudelle muuttuu. [https://www.eurojatalous.fi/fi/blogit/2020/kiinan-kehittyessa-ulko-
maankaupan-merkitys-taloudelle-muuttuu/](https://www.eurojatalous.fi/fi/blogit/2020/kiinan-kehittyessa-ulko-
maankaupan-merkitys-taloudelle-muuttuu/). Viitattu 24.10.2022.

PSYM 2015. Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset. https://www.huolintaliitto.fi/media/psym-2015_fi.pdf. Viitattu 25.10.2022.

Railas, Lauri 2020. Incoterms 2020, käyttäjän käsikirja. 1. painos. Kauppakamari, Helsinki. Viitattu 7.7.2022.

Routio, Pentti 1997. Tuote ja tieto. Taideteollinen korkeakoulu, Helsinki. Viitattu 9.7.2022.

Tamminen, Kati 2021. Kansainvälisen kaupan arvonlisäverotus tavara- ja palvelukaupassa. Alma Talent, Helsinki. Viitattu 20.8.2022.

Tulli 2022. Fintaric. <https://asiointi.tulli.fi/asiointipalvelu/fintaric/>. Viitattu 5.9.2022.

Tulli 2022. Nimikkeiden selailu. <https://asiointi.tulli.fi/asiointipalvelu/fintaric/GoodsTree>. Viitattu 24.10.2022.

Tulli 2022. Tuonti. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti>. Viitattu 20.10.2022.

Vero 2022. Maahantuonnin arvonlisäveron peruste. <https://www.vero.fi/syventavat-vero-ohjeet/ohje-hakusivu/67624/maahantuonnin-arvonlisäveron-peruste/>. Viitattu 13.10.2022.

Wish 2022. Kotisivut. <https://www.wish.com/>. Viitattu 13.10.2022