

Jonatan Lumme

# Lentorahtitoiminta huolitsijan näkökulmasta

Metropolia Ammattikorkeakoulu

Insinööri (AMK)

Auto- ja kuljetustekniikka

Logistiikka

Opinnäytetyö

12.5.2015

Tekijä(t) Otsikko	Jonatan Lumme Lentorahtitoiminta huolitsijan näkökulmasta
Sivumäärä Aika	53 sivua + 9 liitettä 12.5.2015
Tutkinto	insinööri (AMK)
Koulutusohjelma	Auto- ja kuljetustekniikka
Suuntautumisvaihtoehto	Logistiikka
Ohjaaja(t)	lehtori Markku Haikonen maajohtaja Sari Huokuna, Martin Bencher (Scandinavia) Oy
<p>Opinnäytetyössä tarkastellaan Suomen lentorahtitoimintaa yleisellä tasolla sekä analysoidaan huolinta- ja kuljetusliike Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n tarjoamaa lentohuolintaa prosessina ja sitä kautta lisäarvoa tuottavana palveluna. Lisäksi työssä selvitetään, miten Martin Bencher (Scandinavia) Oy voisi huolintaliikkeenä kehittää omaa palvelutasoaan.</p> <p>Työn tiedot perustuvat alan kirjallisuuteen, Internet-lähteisiin, Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n sisäisiin dokumentteihin sekä yrityksen työntekijöiltä saatuihin tietoihin.</p> <p>Työn tuloksena havaittiin, että lentorahtitoimintaa on tärkeää kehittää ja ylläpitää, sillä tällä toiminnalla on merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupassa ja samalla maamme taloudellisen hyvinvoinnin tukipilarina. Kova kilpailutilanne, öljyn hintakehitys, uudet päästörajoitukset sekä maailmantalouden suhdannenäkymät vaikuttavat kuitenkin merkittävästi lentoyhtiöiden toimintaan ja luovat paineita lentoliikenteen yleiselle kehitykselle. Myös ihmisten arvojen ja asenteiden muuttuessa yhä ekologisempaan suuntaan, voi lentokuljetuksen kilpailukyky kuljetusmuotona heikentyä.</p> <p>Työn tuloksena syntyi myös kuvaus Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n tarjoamasta lentorahdin huolintaprosessista. Kyseessä on katkeamaton tapahtumaketju, joka sisältää huomattavan määrän erilaisia toimintoja ja vaatii ennen kaikkea tiivistä vuorovaikutusta ja molemminpuolista ymmärrystä huolitsijan ja asiakkaan välillä. Lisäksi työssä havaittiin, että Martin Bencher (Scandinavia) Oy voi huolintaliikkeenä kehittää omaa palvelutasoaan vaikuttamalla esimerkiksi toimitusvarmuuteen ja -tiheyteen, toimituksen nopeuteen sekä lähetystä seuraavan informaation riittävyteen.</p> <p>Kaiken kaikkiaan opinnäytetyö toimii hyvänä tietolähteenä logistiikan alan opiskelijoille ja muille lentorahdista ja huolinnasta kiinnostuneille.</p>	
Avainsanat	lentorahti, huolinta, palvelutaso, prosessi

Author(s) Title	Jonatan Lumme Air Freight Operations from the View of a Freight Forwarder
Number of Pages Date	53 pages + 9 appendices 12 May 2015
Degree	Bachelor of Engineering
Degree Programme	Automotive and Transport Engineering
Specialisation option	Logistics
Instructor(s)	Markku Haikonen, Lecturer  Sari Huokuna, Country Manager, Martin Bencher (Scandinavia) Oy
<p>The objective of this Bachelor's thesis is to study air freight operations in Finland in general and analyze air freight forwarding as a process and thereby as a value-added service offered by the shipping and freight forwarding company Martin Bencher (Scandinavia) Oy. In addition, it is examined how Martin Bencher (Scandinavia) Oy could improve its service level as a freight forwarding company.</p> <p>The information of this study is based on field-related literature and Internet sources, Martin Bencher (Scandinavia) Oy's internal documents and information obtained from the company's employees.</p> <p>The results of this study revealed that it is important to improve and maintain air freight operations, as this sector has a significant role in Finnish foreign trade, and at the same it is the backbone of our country's economic well-being. However, the tough competitive situation, oil price developments, new emission limits, as well as the global economic outlook significantly affect the operation of airlines and create pressure on the general development of air transport. Also when people's values and attitudes are becoming more ecological, the competitiveness of air transport as a mode of transport can deteriorate.</p> <p>Furthermore, this study resulted in a description of the air freight forwarding process offered by Martin Bencher (Scandinavia) Oy. It is an unbroken chain of events, which includes a significant number of different functions and requires above all a close interaction and mutual understanding between the forwarder and the customer. In addition, it was found out that Martin Bencher (Scandinavia) Oy can develop its own service level as a freight forwarding company, for example by enhancing the reliability, frequency and speed of delivery and the adequacy of information accompanying the shipment.</p> <p>In conclusion, this thesis serves as a good source of information for students studying logistics and for others who are interested in air freight and freight forwarding.</p>	
Keywords	air freight, freight forwarding, service level, process

## Sisällys

### Lyhenteet ja käsitteet

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	1
1.2	Tutkimuksen toteutus ja raportin rakenne	1
2	Suomen lentoliikenne	2
2.1	Yleistä	2
2.2	Lentoliikennemarkkinat	4
2.2.1	Yleistä	4
2.2.2	Finavia	5
2.2.3	Helsinki-Vantaan lentoasema	5
2.3	Lentoliikenteen turvallisuus	6
2.3.1	Yleistä	6
2.3.2	Lentorahdin turvattu kuljetusketju	9
3	Lentorahtikuljetukset	10
3.1	Yleistä	10
3.2	Lentorahtitavara	11
3.3	Lentorahtikalusto	12
3.4	Lentorahtipalveluiden tarjoajat Suomessa	15
3.4.1	Finnair	15
3.4.2	Pikarahtiyhtiöt	17
3.4.3	Huolintaliikkeet	18
4	Ilmailun luvat ja lait	18
4.1	Yleistä	18
4.2	IATA	19
5	Suomen lentokuljetusten tulevaisuuden näkymät	20
6	Huolinta	21
6.1	Yleistä	21
6.2	Vienti- ja tuontihuolinta	22

6.3	Huolintasopimukset	23
6.4	Huolitsijan vastuut ja velvoitteet	24
6.4.1	Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset	24
6.4.2	Huolitsijan velvollisuudet	24
7	Incoterms 2010 -toimituslausekkeet	25
7.1	Yleistä	25
7.2	Kuljetuskustannusten ja vastuiden jakautuminen	26
8	Ulkomaankaupan asiakirjat	27
8.1	Yleistä	27
8.2	Lentorahtikirja	28
8.3	Kauppalasku	29
8.4	Proformalasku	30
8.5	Pakkausluettelo	30
8.6	Tullausasiakirjat ja tilastointi	30
8.7	Alkuperätodistukset	32
9	Ulkomaankaupan maksuliikenne	33
9.1	Yleistä	33
9.2	Yhteinen euromaksualue	33
9.3	Maksuehdot ja -tavat	34
9.3.1	Yleistä	34
9.3.2	Shekki	35
9.3.3	Maksumääräys	35
9.3.4	Perittävä	36
9.3.5	Remburssi	36
10	Yritysesittely, Martin Bencher (Scandinavia) Oy	37
11	Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n lentorahdin huolinta-prosessi	38
11.1	Huolintaprosessin kaksi eri vaihetta	39
11.2	Huolintaprosessin sopimusvaihe lentotuonnissa ja -viennissä	39
11.3	Huolintaprosessin toimeksiantovaihe lentotuonnissa	40
11.4	Huolintaprosessin toimeksiantovaihe lentoviennissä	43
12	Huolintaliikkeen palvelutason kehittäminen	45
13	Päätelmiä	47

Liitteet

Liite 1. Tuonnin päärahtikirja (MAWB)

Liite 2. Tuonnin alاراhtikirja (HAWB)

Liite 3. EUR.1 -tavaratodistus

Liite 4. A.TR. -tavaratodistus

Liite 5. EY:n yleinen alkuperätodistus

Liite 6. Edustajan lasku

Liite 7. Lentoyhtiön luovutustosite

Liite 8. Viennin päärahtikirja (MAWB)

Liite 9. Viennin alاراhtikirja (HAWB)

## Lyhenteet ja käsitteet

ATA carnet	Admission Temporaire / Temporary Admission. Kansainvälinen tulliasiakirja, jolla voi väliaikaisesti tuoda tavaroita kyseessä olevaan tulliyleissopimukseen liittyneisiin maihin.
auditointi	Auditoinnilla selvitetään, miten organisaation laadunhallinta tai laadunvarmistus täyttää tietyt kriteerit.
belly-rahti	Matkustajakoneen rahtitilassa sijaitseva rahti.
EAD	Export Accompanying Document. Viennin saateasiakirja, joka siirtyy tavarakerän mukana poistumiskoimipaikalle.
EASA	European Aviation Safety Agency. Euroopan lentoturvallisuusvirasto.
EDI	Electronic Data Interchange. Organisaatioiden välinen tiedonsiirto (OVT)
HAWB	House Air Waybill. Lentorahdissa käytettävä alarahtikirja, jota käytetään erottamaan kukin lähetys esim. yhteislähetyksessä eli konsolidoinnissa.
hub	Lentoasema, jota lentoyhtiö käyttää vaihdollisten lentojensa solmukohtana.
hub and spoke	Liikennöintijärjestelmä, jossa lennot tapahtuvat keskusasemien (hub) kautta
IATA	International Air Transport Association. Kansainvälinen ilmakuljetusliitto.
ICAO	International Civil Aviation Organization. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö.

ICC	International Chamber of Commerce. Kansainvälinen kauppakamari.
JOT	Juuri oikeaan tarpeeseen. Teollisuustuotannon toimintamalli, jossa pyritään muun muassa vähentämään varastointitarvetta.
kolmannet maat	EU:n ulkopuoliset valtiot.
MAWB	Master Air Waybill. Lentorahdin päärahtikirja.
pintakuljetus	Lentokuljetuksen vastakohta.
PSYM	Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset. Määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta kuljetusoikeuden eri konventioiden mukaan.
SAD	Single Administrative Document. Hallinnollinen yhtenäisasiakirja, joka on tarkoitettu viennin, tuonnin ja passituksen tulli-ilmoituksen laatimiseen.
SDR	Special Drawing Right. Erityisnosto-oikeus. Kansainvälisen valuuttarahaston (IMF, International Monetary Fund) määrittelemä valuuttayksikkö.

# 1 Johdanto

## 1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Tämän opinnäytetyön toimeksiantaja on Vantaalla sijaitseva huolinta- ja kuljetusliike Martin Bencher (Scandinavia) Oy. Yritys tarjoaa meri- ja lentorahtipalveluja ja on erikoistunut projektikuljetuksiin sekä raskaiden ja ylimitoitettujen merirahtien kuljetuksiin. Martin Bencher (Scandinavia) Oy:llä ei ole omaa kuljetuskalustoa vaan kuljetukset hoidetaan alihankkijoiden kalustolla.

Tutkimuksen tavoitteena on tarkastella Suomen lentorahtitoimintaa yleisellä tasolla sekä analysoida Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n tarjoamaa lentohuolintaa prosessina ja sitä kautta lisäarvoa tuottavana palveluna. Lisäksi selvitetään, miten Martin Bencher (Scandinavia) Oy voisi huolintaliikkeenä kehittää omaa palvelutasoaan. Yrityksen tavoitteena on kasvattaa toimeksiantojen määrää lentorahdin osalta ja tuottaa lentorahtipalveluita mahdollisimman itsenäisesti ja kustannustehokkaasti.

## 1.2 Tutkimuksen toteutus ja raportin rakenne

Tutkimuksen tiedot perustuvat alan kirjallisuuteen, Internet-lähteisiin, Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n sisäisiin dokumentteihin sekä yrityksen työntekijöiltä saatuihin tietoihin.

Opinnäytetyö koostuu teoriaosuudesta sekä varsinaisesta tutkimusosuudesta. Teoriaosuus aloitetaan opinnäytetyön toisesta luvusta kartoittamalla Suomen lentoliikenteen nykytilaa lentokonekuljetuksien osalta. Ilmakuljetuksiin sisältyvien helikopteri- ja ilmalaivakuljetusten osuutta ei tässä tutkimuksessa huomioida. Kolmannessa luvussa perehdytään lentorahtipalveluihin ja -tavaroihin sekä lentorahdissa käytettävään kalustoon. Luvussa 4 esitellään lentokuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä. Viidennessä luvussa tarkastellaan lentokuljetusten mahdollisia tulevaisuuden näkymiä Suomessa. Tutkimuksen kuudennessa luvussa käsitellään huolintaa, siihen liittyviä sopimuksia sekä vastuita ja velvoitteita. Seitsemännessä luvussa perehdytään Incoterms 2010 -toimituslausekkeisiin. Kahdeksas luku käsittelee lentorahdissa yleisesti käytettäviä ulkomaankaupan asiakirjoja sekä viennin että tuonnin osalta. Yhdeksännessä luvussa

kartoitetaan ulkomaankaupan maksuliikennettä ja tutustutaan yleisimpiin maksuehtoihin ja -tapoihin.

Tutkimusosuus aloitetaan luvusta 10 esittelemällä tutkimuksen toimeksiantajayritys. Luvussa 11 perehdytään lentorahdin huolintaprosessiin sekä tuonnin että viennin osalta muodostamalla niistä prosessikuvaukset. Prosessikuvauksien jälkeen pohditaan huolintaliikkeen mahdollisia palvelutason kehittämisenäkökuilma luvussa 12. Viimeisessä luvussa esitellään koko tutkimuksen yhteenveto päätelmineen.

## **2 Suomen lentoliikenne**

### **2.1 Yleistä**

Lentoliikenne on tärkeä osa toimivaa ja tehokasta liikennejärjestelmää ja yksi Suomen kilpailukyvyyn keskeisistä tekijöistä. Logistisesti Suomi on saari, josta ei ilman lentoliikennettä voida nopeasti tehdä yön yli -kuljetuksia tai liikkua Euroopan suurille markkina-alueille. Valtionyhtiö Finavia ylläpitää Suomen lentoasemaverkkoa ja lennonvarmistusjärjestelmää sekä päättää Suomen lentoliikennepolitiikasta yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Tällä hetkellä Suomen lentoasemaverkko toimii varsin kustannustehokkaasti, vaikkakin lentoasemien turvallisuusvaatimusten kiristyminen on viime vuosina nostanut merkittävästi lentoasemien ja lentoyhtiöiden toimintakustannuksia. (Finavia yrityksenä 2015; Ilmakuljetukset 2010: 1.)

Kuviosta 1 nähdään, miten Suomen kansainvälinen matkustajaliikenne on ollut kasvussa vuodesta 2002 lähtien. Kasvun osatekijänä on ollut Finnairin Aasian-liikenne, joka on lisännyt Helsinki-Vantaan lentoaseman kauttakulkumatkustusta. Kotimaan lentomatrustajien määrät ovat 2000-luvulla olleet 5–6 miljoonan matkustajan vuositasolla. Korkeimmillaan matkustajamäärä oli 2000-luvun alussa. Kansainvälinen matkustajamäärä on kasvanut reilusti vuodesta 2002. Vuosina 2008 ja 2009 taantuma vaikutti selvästi negatiivisesti matkustajamääriin sekä kotimaisessa että kansainvälisessä liikenteessä. Vuonna 2011 matkustajamäärä Suomen lentoasemilla oli yli 19 miljoonaa, johtuen kasvaneesta tarjonnasta ja uusien lentoyhtiöiden tulosta markkinoille. (Luukkonen ym. 2012: 47.)



Kuvio 1. Suomen lentomatkustuksen ja lentojen määrän kehitys 1970–2011 ja lentojen määrän ennuste vuoteen 2030 asti (Luukkonen ym. 2012: 47).

Kuvio 2 esittelee Suomen kansainvälisen ja sisäisen lentorahdin ja -postin määrää viimeisten vuosikymmenten aikana. Kuvioista voi päätellä, että kansainvälisten lentokuljetusten tavaramäärä on kasvanut huomattavasti: 32 vuodessa noin 170 000 tonnia. Lentorahtiliikenne on toisaalta hyvin suhdanneherkkä ala, joka seuraa tarkasti maailmantaloudellista tilannetta. 1990-luvun alun lama, vuoden 2001 terrori-iskujen jälkeinen kysynnän romahdus ja vuonna 2008 alkanut maailmantalouden kriisi ovat kuitenkin vaikuttaneet rahdin määrään selvinä notkahduksina. Suomen sisäisten lentokuljetusten tavaramäärä on pysynyt melko vakaana aina 2000-luvulle asti, jonka jälkeen trendi on kääntynyt laskuun. Sisäisten lentorahtikuljetusten määrän osuus on kuitenkin häviävän pieni verrattuna kansainväliseen osuuteen. Vuonna 2014 kansainvälisen ja kotimaan lentokuljetusten tavaramäärän kokonaismäärä oli yhteensä noin 194 500 tonnia. Kansainvälinen osuus oli noin 189 600 tonnia ja kotimaan osuus oli noin 4 900 tonnia. (Aalto ym. 2013: 28; Finavian liikennetilastot 2014.)



Kuvio 2. Suomen lentokuljetusten tavaramäärä vuosina 1980–2012 (Aalto ym. 2013: 28).

## 2.2 Lentoliikennemarkkinat

### 2.2.1 Yleistä

Lentoliikenne on Euroopan pohjoisreunalla sijaitsevalle Suomelle erittäin tärkeä liikennemuoto mahdollistaessaan nopeat kansainväliset yhteydet. Lentoliikennemarkkinat ovat historiallisesti olleet erittäin tarkoin ja tiukasti säädellyt. Euroopassa EU:n sisäisten lentoliikennemarkkinoiden vapauttaminen käynnisti 1990-luvulla ennen näkemättömän kehityksen, jonka myötä lentoliikenne on ollut jatkuvan muutoksen alaisena. Euroopassa lentoliikenteen toimintaympäristöä ovat muuttaneet muun muassa 1990-luvulla markkinoille tulleet halpalentoyhtiöt, jotka ovat muovanneet markkinoita luoden aivan uutta kysyntää. Lippujen hintojen alentumisen ja uuden reittitarjonnan ansiosta yhä useampi voi matkustaa lentäen. (Luukkonen ym. 2012: 44.)

Lentorahtimarkkinoiden kasvuun on vaikuttanut yritysten halu pitää keskusvarastonsa mahdollisimman pieninä, sillä se on taloudellisesti kannattavampaa. Varastossa pidetty tavara syö pääomaa, ja tuotteet saattavat muuttua epäkurantiksi nopeasti. Kaukana valmistetut tuotteet tai niiden osat halutaan myös saada suoraan tehtaiden kokoamislinjoille tai kauppojen hyllyille. Tästä toiminnasta käytetään termiä JOT (juuri oikeaan tarpeeseen). (Kangastalo 2013: 54–57.)

Lentorahti on erityisen herkkä kuljetusmuoto talouden heilahteluille. Varsinkin globaalit talouskriisit vaikuttavat ratkaisevasti lentorahtimarkkinoiden luhistumiseen, kun taas

matkustajaliikenteessä kriisit tuntuvat vasta myöhemmin. Taloustilanteen parantuessa lentorahdin määrä vastaavasti myös kasvaa nopeammin. (Luukkonen ym. 2012: 67.)

Suomessa lentorahdin osalta todellisia operatiivisia lentoasemia on vain yksi, joka on Helsinki-Vantaan lentoasema. Myös Turussa on lentorahtitoimintaa, ja muuallekin Suomeen sitä on pyrkimys saada. Vähäiset kuljetusmäärät kuitenkin heikentävät monen lentorahtia tarjoavan lentoaseman toimintamahdollisuuksia. Pääosin konekannan ja kohdetarjonnan rajallisuudesta johtuen suurin osa Suomesta vietävästä ja Suomeen tuotavasta lentorahdista liikkuu maantie- ja lauttayhteyksien avulla Helsingin ja Euroopan päälentoasemien välillä. Euroopasta käsin voidaan tarjota reitityksiä myös isompikokoiselle rahdille sekä saavuttaa kohteita, joihin Suomesta ei ole suoria lentoyhteyksiä. Maantiepohjaiset etu- ja jatkokuljetukset vaativat kuitenkin lisääaikaa ja pidentävät siten kokonaistoimitusaikoja. (Suomen asema ja ominaispiirteet lentokuljetuksissa 2015; Luukkonen ym. 2012: 67.)

### 2.2.2 Finavia

Finavia Oyj on Suomen valtion kokonaan omistama julkinen osakeyhtiö, joka ylläpitää ja kehittää Suomen lennonvarmistusjärjestelmää sekä 25 omistamaansa lentoasemaa. Finavian verkostoon sisältyy 18 siviililentoasemaa, neljä yhteistoimintalentoasemaa ja kolme sotilaslentoasemaa. Finavian lentoasemista maakunta-asemien ylläpito ja lennonvarmistuspalvelut rahoitetaan Helsinki-Vantaan lentoaseman tuotoilla. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Finavia tarjoaa palveluja sekä lentoyhtiöille että matkustajille. Näihin palveluihin kuuluvat muun muassa matkustajien ja matkatavaroiden turvatarkistukset, kiitoteiden kunnossapito sekä lennonjohtaminen. Finavia katsoo strategian ytimekseen Helsinki-Vantaan lentoaseman menestymisen kansainvälisillä markkinoilla, etenkin Aasian vaihtomatkustuksessa. Vaihtomatkustajalla tarkoitetaan henkilöä, joka saapuu lentäen lentokentälle ja jatkaa matkaansa toiselle lentokentälle. (Finavia yrityksenä 2015; Finavian vuosikertomus 2013.)

### 2.2.3 Helsinki-Vantaan lentoasema

Helsinki-Vantaa on Suomen suurin lentoasema, sekä kohdetarjonnaltaan Aasian ja Euroopan merkittävimmät solmukohdat suorin lennoin kattava lentoasema. Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkee noin 90 prosenttia Suomen kansainvälisestä

lentoliikenteestä. Vuonna 2014 matkustajia oli noin 15,9 miljoonaa, lentoonlähtöjä ja laskeutumisia oli yhteensä keskimäärin runsaat 500 päivässä. Suomen kansainvälisestä lentorahdista peräti noin 95 prosenttia kulkee Helsinki-Vantaan kautta ja Suomen sisäisestä lentorahdista noin 50 prosenttia. Vuonna 2014 kansainvälisen rahdin osuus oli noin 188 900 tonnia ja kotimaan rahdin osuus oli noin 2500 tonnia. (Helsinki-Vantaa lyhyesti 2015; Finavian liikennetilastot 2014; Aalto ym. 2013: 31.)

Helsinki-Vantaa on perinteisesti toiminut transitoasemana idän ja lännen välillä tarjoten luotettavan ja tehokkaan rahdinkäsittelyn Venäjän teollisuudelle. Helsinki-Vantaa on kuitenkin muuttanut muotoaan siten, että yhä suurempi osa Helsinki-Vantaan läpisuuntautuvasta lentorahdin tavaravirrasta kulkee Aasiasta Suomen kautta Keski-Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin Venäjän sijasta. Vastaava virtaus suuntautuu myös takaisin Keski-Euroopasta ja Yhdysvalloista edelleen Aasiaan. (Suomen asema ja ominaispiirteet lentokuljetuksissa 2015.)

## 2.3 Lentoliikenteen turvallisuus

### 2.3.1 Yleistä

Suomessa lentoliikenteen turvallisuus on korkeaa kansainvälistä tasoa. Turvallisuuden varmistavat kaikkia toimijoita koskevat turvallisuusmääräykset, joiden noudattamista tukee vahva turvallisuuskulttuuri. Lentorahti tarjoaa yhdenmukaisen kuljetusketjun jo olemassa olevine turvatarkastus-, toimijoiden auditointi- ja lupamenettelyineen. (Ilmailu 2015.)

Lentoliikenteen turvallisuus voidaan jakaa taulukon 1 mukaisesti kolmeen eri osa-alueeseen: teknisiin, inhimillisiin ja muihin turvallisuustekijöihin. Teknisiä turvallisuustekijöitä lentoliikenteessä ovat järjestelmien toimintavarmuus, lentosää ja ilmatilan ruuhkautuneisuus. Näihin tekijöihin vastataan säännöllisellä huoltotoiminnalla ja kunnossapidolla. Lentäjät, lennonjohto ja lentokenttähenkilöstö vaikuttavat inhimillisiin turvallisuustekijöihin. Ennaltaehkäiseviin turvallisuustoimenpiteisiin kuuluvat riittävä koulutus ja terveydentilan valvonta sekä lennonvarmistus. Lennonvarmistuksen tehtävänä on turvata lentokoneen eteneminen suunnitellulla reitillä. Muihin riskitekijöihin lukeutuvat terrorismi ja matkustajien välinpitämättömyys turvamääräyksistä. Näitä uhkia ehkäistään matkustajien turvatarkastusten avulla.

Lentokonekaappausten ja muiden sabotaasien torjuminen vaatii tiivistä kansainvälistä yhteistyötä. (Ahlroth & Pöllänen 2011: 32–33.)

Taulukko 1. Lentoliikenteen turvallisuuden osa-alueita sekä niihin vaikuttavia tekijöitä ja ennaltaehkäiseviä turvallisuustoimenpiteitä (Ahlroth & Pöllänen 2011: 33).

Turvallisuuden osa-alue	Vaikuttavia tekijöitä	Turvallisuustoimenpiteitä
<b>Tekniset turvallisuustekijät</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Järjestelmien toimintavarmuus</li> <li>- Lentosää</li> <li>- Ilmatilan ruuhkautuneisuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Huoltotoiminta</li> <li>- Kunnossapito</li> </ul>
<b>Inhimilliset turvallisuustekijät</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lentäjät</li> <li>- Lennonjohto</li> <li>- Lentokenttähenkilöstö</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Koulutus</li> <li>- Terveystilan valvonta</li> <li>- Lennonvarmistus</li> </ul>
<b>Muut turvallisuustekijät</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terrorismi (kaappaukset ja sabotaasi)</li> <li>- Matkustajien tietämättömyys ja välinpitämättömyys</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiivis kansainvälinen yhteistyö</li> <li>- Turvatarkastukset</li> </ul>

Lentokoneen suurin onnettomuusriski on lentokentän lähestymis- ja laskeutumisvaiheessa. Lento-onnettomuuksista noin 70 prosenttia on aiheutunut lentohenkilöstöstä johtuvista tekijöistä. Loput noin 30 prosenttia on jakautunut tasaisesti esimerkiksi lentokoneen, huoltotoimen, sään, lennonvalvonnan ja muiden syiden välille. (Ahlroth & Pöllänen 2011: 34.)

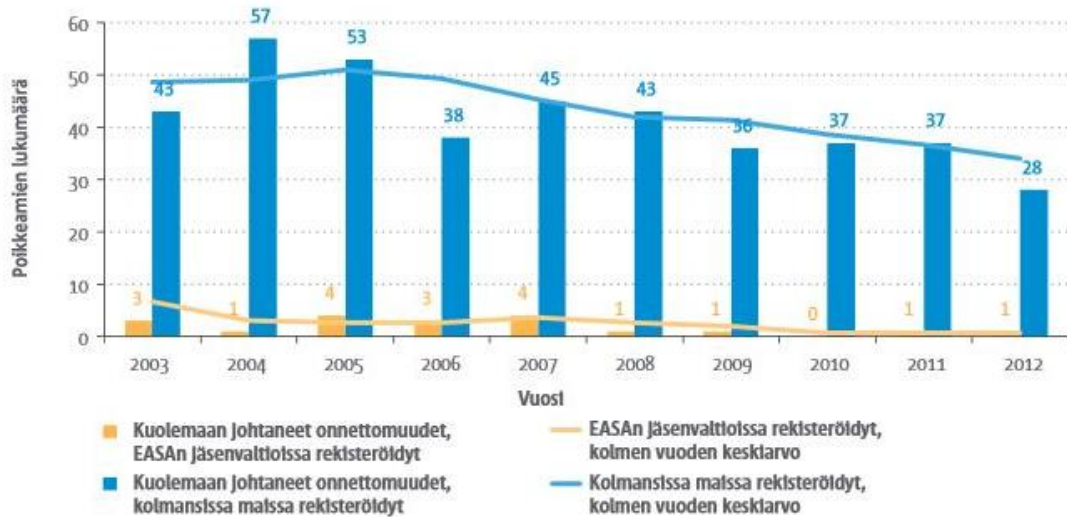
Niin Suomessa kuin muissakin EU-maissa lentomatkustajien turvatarkastuksia säätelevät yhteiset säännöt. Lentoasemilla turvatarkastetaan matkustajat, matkatavarat, rahti ja lentoasemien työntekijät. Turvatarkastuksilla varmistetaan, ettei lennolle päädy tarkoituksella tai vahingossa sellaisia esineitä tai aineita, jotka voisivat vaarantaa lentoturvallisuutta. Turvatarkastuksessa käytetään eri tarkoituksiin kehitettyjä läpivalaisulaitteita, räjähdysaineilmaisimia ja muita teknisiä apuvälineitä. Lähetys

voidaan tarvittaessa myös avata tarkastusta varten. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto eli Trafi vastaa turvatarkastustoiminnan yleisestä ohjauksesta, valvonnasta ja kehittämisestä. Turvatoimia suorittavat turvatarkastajat. (Ilmailu 2015; Melin 2011: 221.)

Säännölliset turvatarkastukset aloitettiin Suomessa vuonna 1975. Syyskuun 11. päivän 2001 tapahtumien jälkeen ilmailun turvatoimia on kiristetty niin Suomessa kuin muualla maailmassa. Syyskuussa 2002 yhtenäistettiin lentomatikustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastusta Suomessa eurooppalaisen käytännön mukaiseksi. Kaikilla Suomen lentoasemilla aloitettiin vuoden 2003 alussa ruumaan menevien matkatavaroiden sataprosenttinen turvatarkastus. (Fakta: Tarkastukset tiukentuneet 2009.)

Vuonna 2003 toimintansa aloittanut Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA (European Aviation Safety Agency) on Euroopan unionin yhteinen ilmailuviranomainen ja samalla ilmailuturvallisuuden keskus. Viraston tehtävänä on edistää siviili-ilmailun turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkeaa tasoa Euroopan tasolla. EASA myös seuraa standardien noudattamista tekemällä tarkastuksia jäsenvaltioissa sekä huolehtii tarvittavasta teknisestä asiantuntemuksesta, koulutuksesta ja tutkimuksesta. Virasto toimii yhteistyössä kansallisten viranomaisten kanssa, jotka huolehtivat monenlaisista operatiivisista tehtävistä, kuten yksittäisten ilma-alusten lentokelpoisuustodistusten ja lentäjien lupakirjojen myöntämisestä. (Turvallisuutta koskeva vuosikatsaus 2009: 9.)

Kuviossa 3 esitetään kaupallisissa ilmakuljetuksissa kuolemaan johtaneet onnettomuudet, joissa osallisena ovat olleet EASA:n jäsenvaltioissa ja kolmansissa maissa eli EASA:n ulkopuolisissa valtioissa rekisteröidyt lentokoneet. Kuviosta ilmenee, että viimeisen kymmenen vuoden aikana EASA:n jäsenvaltioissa rekisteröityjen lentokoneiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet. Vuodesta 2008 eteenpäin yhtenäkkään vuotena ei ole tapahtunut kuin korkeintaan yksi kuolemaan johtanut onnettomuus EASA:n jäsenvaltioissa rekisteröidyille lentokoneille. EASA:n ulkopuolisten valtioiden osalta kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenivät melko tasaisesti vuodesta 2004 vuoteen 2012. (Turvallisuutta koskeva vuosikatsaus 2012: 25–26.)



Kuvio 3. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet kaupallisissa ilmajetetuksissa, EASAn jäsenvaltioissa sekä kolmansissa maissa rekisteröidyt lentokoneet, 2003–2012 (Turvallisuutta koskeva vuosikatsaus 2012: 26).

### 2.3.2 Lentorahdin turvattu kuljetusketju

Lentorahtiin on aina kohdistettava turvatoimia. Varsinaiset turvatarkastukset eivät kuitenkaan ole rahdin osalta välttämättömiä, jos rahti kuljetetaan valvotussa ja turvatussa kuljetusketjussa lähettäjältä lentoyhtiölle saakka. Lähetys on kuitenkin ohjattava turvatarkastukseen ennen ilma-alukseen lastaamista, jos kuljetusketjua ei voida varmistaa tai on syytä olettaa lentorahtina kuljetettavaan tavaraan kohdistuneen epäilyttäviä toimia jo varmistetussa kuljetusketjussa. (Lentokuljetukset ja turvattu kuljetusketju 2015.)

Huhtikuun lopussa vuonna 2013 EU:n antaman asetuksen EY 300/2008 myötä lentorahdin turvamenettelyt muuttuivat. Asetuksen myötä lentorahtitoimijoiden vastuut, menettelyt, koulutusvaatimukset sekä lupamyöntömenettelyt astuivat voimaan uusin standardein. Suomessa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi myöntää kuljetusketjuun osallistuvalla yritykselle turvatoimia koskevan viranomaishyväksynnän ja valvoo siten lentorahdin turvallisuutta Suomessa. Hyväksynnän voi saada ”tunnettu lähettäjä” tai ”valvottu edustaja”. (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 300/2008; Lentokuljetukset ja turvattu kuljetusketju 2015.)

Viejä katsotaan ”tunnetuksi lähettäjäksi”, jos sen menettelyt ovat turvasääntöjen ja vaatimusten mukaiset mahdollistaen rahdin kuljetuksen millä tahansa ilma-aluksella.

Ilman kyseistä hyväksyntää viejää pidetään ”tuntemattomana lähettäjänä”. Tällöin viejän asettama lentorahti on aina osoitettava turvatarkastukseen ennen ilma-alukseen lastaamista. ”Valvottu edustaja” -hyväksynnän voi saada huolintaliike tai kuljetusyritys, joka suorittaa ilmailuviranomaisen hyväksymät tai vaatimat turvalvontatoimenpiteet lentorahdille tai lentopostilähetyksille. (Lentokuljetukset ja turvattu kuljetusketju 2015.)

### **3 Lentorahtikuljetukset**

#### **3.1 Yleistä**

Lentorahtikuljetus on muihin rahdin kuljetusmuotoihin verraten selvästi nopein, erityisesti pitkillä etäisyyksillä. Lyhyt lentoaika mahdollistaa nopean pääoman kierron ja esimerkiksi varastointia voidaan vähentää oleellisesti. Lyhyillä etäisyyksillä aikataulut, terminaaleissa toimiminen sekä liityntäliikenteeseen kuluva aika parantavat muiden kuljetusmuotojen asemaa. Lentorahdin valinta käytettäväksi kuljetusmuodoksi pohjautuu yleensä pyrkimykseen minimoida kuljetusaika ja saavuttaa siten kokonaissäästöjä tai toiminnallisia etuja kokonaisuuden näkökulmasta. (Lentokuljetus 2015.)

Vaikka lentorahtikuljetus on hintatasoltaan kallis, se on varsin turvallinen ja luotettava kuljetusmuoto vähine kuljetusvaurioineen. Lentorahtikuljetukset ovat myös tarkasti aikataulutettuja, vaikkakin vaikeat sääolot voivat aiheuttaa lentojen myöhästymisiä. Lentorahtina kuljetetaan yleensä arvokkaampaa tavaraa kuin muilla kuljetusmuodoilla. Suhteellisen pienen kuljetuskapasiteetin ja siitä johtuvan kalliin yksikköhinnan vuoksi lentorahtikuljetus ei sovellu massakuljetuksille. Lisäksi yksittäisen kollin paino ja mitat voivat olla lentokoneisiin soveltumattomia. Ilmailuviranomaiset ovat myös asettaneet erityisiä rajoituksia tavarain ominaisuuksille, jotka voivat aiheuttaa vaaraa muulle lastille, koneelle tai matkustajille. Vaaraksi ovat erityisesti tulenarat, syövyttävät ja kontaminaatioita aiheuttavat ominaisuudet. (Kuljetusten ja jakelun logistiikkaa 2015; Hörkkö ym. 2005: 360.)

Lentorahtikuljetukset voidaan jakaa toimintatavan perusteella

- lentorahteihin
- pikarahteihin.

Lentorahti kulkee matkustajakoneissa tai rahtikoneissa. Lentorahtikuljetuksia tehdään sekä reittiliikenteessä että tilausliikenteessä. Reittiliikenne voi olla yksinomaan rahtiliikennettä tai matkustaja- ja rahtiliikenteen yhdistelmää. Reittiliikenteessä on tyypillistä myös säännöllinen lentoreitti ja lentoaikataulu. Tilausliikenne eli charterliikenne perustuu erilliseen rahtikuljetustarpeeseen, jolloin kokonainen lentokone vuokrataan omaan käyttöön joko yksittäiselle matkalle tai pidemmäksi ajaksi. Pikarahdit siirtyvät pitkillä matkoilla pikarahtiyhtiöiden rahtikoneilla ja lyhyillä matkoilla autokuljetuksina. Lento- ja pikarahdin markkinoita yhdistäviä tekijöitä ovat nopeus, luotettavuus ja korkeat rahtihinnat. (Lentokuljetus 2015.)

### 3.2 Lentorahtitavara

Lentorahtina voidaan kuljettaa lähes mitä tahansa, mikä mahtuu lentokoneen kuormatilaan ja mitä ei ole turvallisuussyistä kielletty. Viime kädessä kuljetettavan tuotteen laatu ja ominaisuudet ratkaisevat onko se lentorahdiksi soveltuvaa. Lentorahdiksi soveltuvat muun muassa

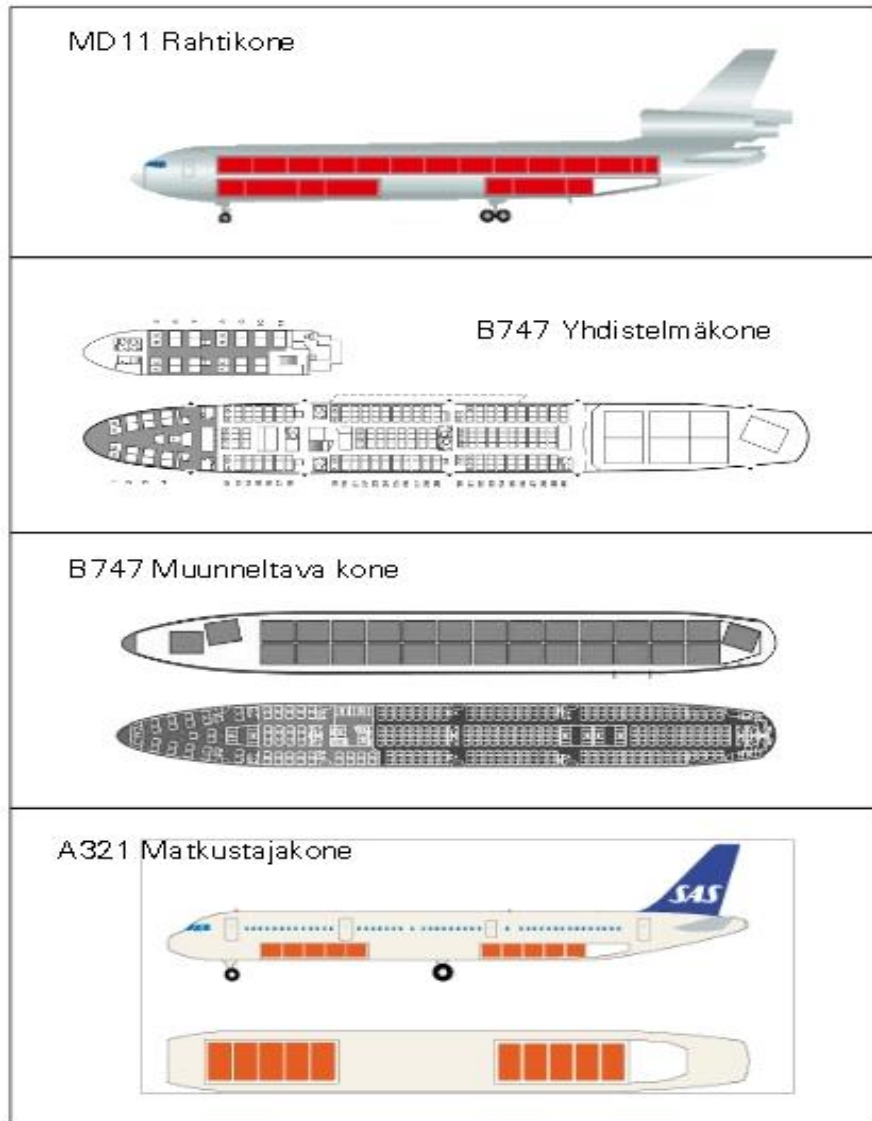
- painoonsa tai kokoonsa nähden arvokkaat tuotteet
- helposti vahingoittuvat tuotteet
- helposti pilaantuvat tuotteet
- high tech -tuotteet
- näytteet ja näyttelytavarat
- tuotteet, joiden puuttuminen isosta kokonaisuudesta aiheuttaa seisokin tai muun suuren haitan
- tuotteet, jotka menettävät nopeasti ajankohtaisuutensa
- tuotteet, joita ei haluta tai voida varastoida
- tuotteet, joilla on lyhyt elinkaari. (Mäkelä ym. 2005: 88.)

Tyypillistä lentorahtia ovat esimerkiksi elintarvikkeet, elävät eläimet ja kasvit, sanomalehdet, elektroniikka, posti, lääkkeet, merkkivaatteet ja varaosat. Varsinkin nopeasti tarvittavaa täydennystä ei voi hoitaa muulla tavoin kuin lentorahtina. Tuoretavara on toimitettava mahdollisimman nopeasti perille, sillä kuljetettava tuote voi pilaantua. Lääkealan tuotteilla kuljetusketju on lämpökontrollin alainen, jolloin valvonta on helpompaa, kun kuljetusaika on lyhyt. (Mäkelä ym. 2005: 88.)

### 3.3 Lentorahtikalusto

Lentorahtikalusto sisältää sekä matkustajakoneet että rahtikoneet. Rahtikoneina käytetään kuitenkin osin samaa kalustoa kuin matkustajaliikenteessä. Alapuolinen rahtitila on sekä matkustaja- että rahtikoneissa identtinen, mutta varsinaisissa rahtikoneissa matkustamo on muutettu rahtitilan yläkanneksi. Osa rahdista kuljetetaan matkustajakoneiden ruumissa eli niin sanottuna belly-rahtina ja osa pelkästään rahdin kuljetukseen varustetuilla koneilla. Lentokoneiden rahtikapasiteetti vaihtelee huomattavasti rungon leveydestä ja matkustajakapasiteetista riippuen. Rahtitilan koko ja muoto rajoittavat kuljetettavan tavarán massaa. (Kangastalo 2013: 54; Mäkelä ym. 2005: 89.)

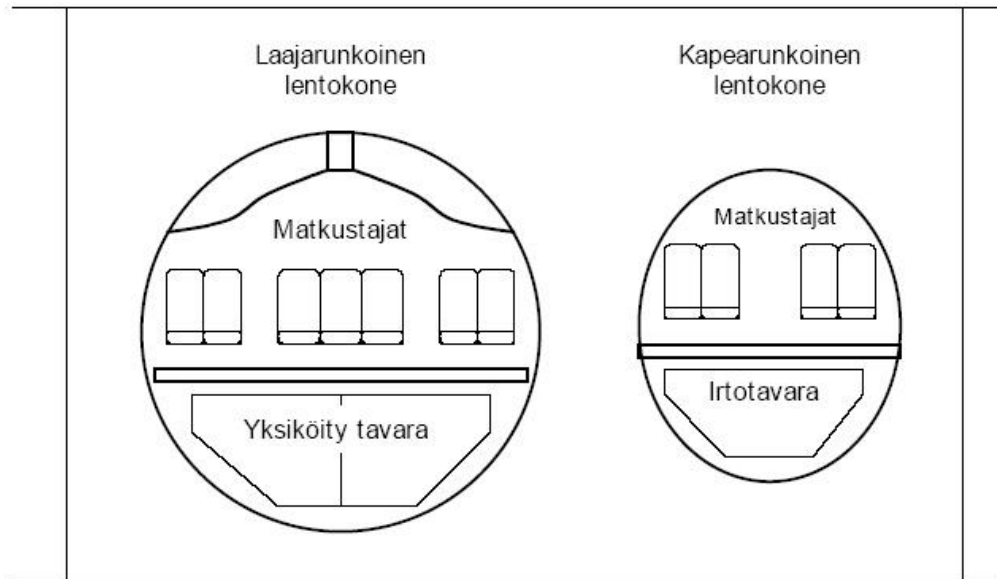
Kuviossa 4 esitetään neljä esimerkkiä Air Canadan, Boeingin ja SAS:n rahtia kuljettavista konetyypeistä ja niiden rahtitiloista. Rahtikoneiden, tai toisinaan rahtichartereiksi kutsutuiden lentokoneiden koko kapasiteetti on varattu tavarán kuljettamiseen. Yhdistelmäkoneessa koneen peräosa on varattu rahdille. Koneen etuosassa kuljetetaan matkustajia. Matkustajakoneissa ainoastaan alaruuma on varattu rahdille. Alaruumaa käytetään myös rahti- ja yhdistelmäkoneissa irtotavarán kuljettamiseen. Harvinaisin vaihtoehto on käyttää rahdin kuljettamiseen muunneltavaa konetta, joka voidaan muuttaa rahtikoneesta matkustajakoneeksi ja vastaavasti matkustajakoneesta rahtikoneeksi. Näissä koneissa matkustajia ja rahtia ei siis kuljeteta samoilla lennoilla. (Laitinen 2002: 23.)



Kuvio 4. Esimerkkejä rahdin kuljettamiseen käytettävistä lentokonemalleista (Laitinen 2002: 23).

Käytettävissä konetyypeissä on niiden käyttötarkoituksen lisäksi muitakin eroja. Kuvion 5 mukaisesti laajarunkoisissa matkustajakoneissa on mahdollisuus käyttää standardoituja kuljetusyksiköitä, kun taas kapearunkoisissa pakkaukset joudutaan kuormaamaan yksitellen koneeseen. Koneiden kuljetuskapasiteetti ja hyötykuorma vaihtelevat huomattavasti rungon leveydestä ja matkustajakapasiteetista riippuen. Rahtitilan koko ja muoto rajoittavat kuljetettavan tavaran massaa. Pienissä potkuriturbiinilla varustetuissa matkustajakoneissa voidaan kuljettaa vain muutamia satoja kiloja rahtia. Suurimpien rahtikoneiden maksimikuorma on taas kymmeniä tonneja. (Laitinen 2002: 24.)

## LAAJA- JA KAPEARUNKOISET MATKUSTAJALENTOKONEET



Kuvio 5. Laaja- ja kapearunkoiset matkustajalentokoneet (Laitinen 2002: 24).

Lentorahdin kuljetukseen tarvitaan myös kuljetusyksikköjä, jotta tavara saataisiin ahdettua tehokkaasti lentokoneen ruumaan ja sidottua hyvin paikalleen lennon ajaksi. Lentorahtiyksikköinä käytetään joko kuljetuspakkausta sellaisenaan tai suuryksikköjä, joita ovat palleitit, iglut ja kontit. Lentopalleitit ovat lentoliikenteen suurlavoja, joille kaikki irrallisena toimitettavaksi jätetty rahti kootaan kuljetuksen ajaksi. Iglut ovat pallettialustaisia kupumaisia rakenteita, joissa kuorma voidaan peittää ohuella suojaquorella. Ne ovat tarkkaan sovitettu kunkin lentokoneen lastiruuman tiloihin mahdollisimman hyvän hyötysuhteen saamiseksi, sekä suojaavat kuljetettavia tavaroita ja lentokoneen sisätiloja. Alumiinista valmistetut umpinaiset lentokontit suojaavat paremmin rahtia ja palleteja, joita on silloin nopeampi ja helpompi käsitellä. Kontteja on monenlaisia lentokoneiden kuormatilojen muotojen ja kuljetettavien tuotteiden erityistarpeiden mukaan. Yksiköt voivat olla tavaratoimittajien omia, mutta tavallisimmin ne ovat lentoyhtiön omaisuutta. (Mäkelä ym. 2005: 90.)

### 3.4 Lentorahtipalveluiden tarjoajat Suomessa

Lentorahtipalveluiden tarjoajat voidaan jakaa kolmeen pääryhmään:

- lentoyhtiöt
- pikarahtiyhtiöt.
- huolintaliikkeet.

Ne toimivat samoilla markkinoilla ja kilpailevat osittain samoista lähetyksistä. Pääasiassa pikarahtiyhtiöt keskittyvät pienikokoisiin lähetyksiin ja huolintaliikkeet suurikokoisiin. Pikarahtiyhtiöt hoitavat lähetykset lähtöpaikasta määräpaikkaan usein omaa kalustoaan hyödyntämällä ja olemalla suoraan yhteydessä asiakkaaseen, kun taas huolintaliikkeet hyödyntävät verkostoaan toimien välimiehenä asiakkaidensa, lentoyhtiöiden ja lentorahtiterminaalien välillä hoitaen rahdille maakuljetustoiminnot, kuljetustilan varaamisen sekä tullauksen. Pikarahtiyhtiöiden ja perinteisten lentoyhtiöiden ero ei ole enää nykyään niin selkeä, sillä pikarahtiyhtiöt tarjoavat myös hitaampia standardikuljetuksia ja lentoyhtiöt erilaisia pikarahtituotteita. (Laitinen 2002: 60; Pikarahtipalvelut 2015.)

Monet perinteiset lentoyhtiöt ovat erottaneet lentorahtitoiminnan omaksi yksiköksi, kuten Finnair on tehnyt tytäryhtiönsä Finnair Cargon kanssa. Nämä lentoyhtiöt voivat kuljettaa matkustajareittiliikenteen vuorojen lisäksi rahtia erillisillä rahtilennoilla. Lisäksi on pelkästään rahdin kuljettamiseen keskittyneitä lentoyhtiöitä, kuten Nordic Global, jotka operoivat sekä säännöllistä rahtireittiliikennettä että tilausrahtilentoja. (Aalto ym. 2013: 24.)

#### 3.4.1 Finnair

Finnair Oyj on suomalainen lentoyhtiö, joka harjoittaa reitti- ja lomalentoliikennettä niin kotimaassa kuin ulkomailla. Yhtiö perustettiin 1. marraskuuta 1923 nimellä Aero Oy. Finnair on maailman viidenneksi vanhin edelleen toimivista lentoyhtiöistä. Maailman merkittävimmät lentokuljetusvirrat kulkevat Aasian ja Euroopan, USA:n ja Euroopan sekä Aasian ja USA:n välillä. Näillä reiteillä toimii myös Finnair. Finnair on lennättänyt rahtia yhtä kauan kuin matkustajiakin. Finnairin mukaan kannattava lentoreitti saadaan aikaan ensisijaisesti rahtikapasiteettia ja bisnesluokan lentolippuja myymällä. Finnair-

konsernin palveluksessa työskenteli vuoden 2014 lopussa 4461 henkilöä, mikä on 1342 työntekijää vähemmän kuin vuotta aiemmin. Syynä tähän oli yhtiön ajama rakennemuutos. (Finnair-nimi täyttää 50 vuotta 2003; Kangastalo 2013: 54; Vuosikertomus 2014: 50.)

Finnairin tytäryhtiöt Finnair Cargo Oy ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy muodostavat Finnairin rahtiliiketoiminta-alueen. Finnair Cargo hyödyntää emoyhtiön Aasia-strategiaa ja on erikoistunut Euroopan ja Aasian väliseen lentorahtiliikenteeseen. Finnairin rahtiliiketoiminnan parissa työskentelee yli 400 työntekijää. Helsingistä on muodostunut tärkeä Eurooppa–Aasia-liikenteen solmukohta ja yli 60 % Aasian tuontiliikenteestä jatkaa Helsingin kautta muualle Eurooppaan. Finnair Cargo kuljettaa vuosittain 000 tonnia lentokuljetuksiin sopivaa rahtia ja postia ympäri maailman sekä Finnairin suoriin reittikohteisiin että yhteistyökumppanien avulla myös muihin kohteisiin. Rahtilähetykset kuljetetaan lähtöasemalta kohdelentokentälle. Suurin osa Finnair Cargon rahdista kulkee matkustajakoneiden rahtitilassa. Finnair on ensisijaisesti matkustajayhtiö, joka tilan puutteessa tinkii kyytiin otettavasta rahdin määrästä, eikä yleensä laukuista tai matkustajista. (Yritysinfo 2015; Vuosikertomus 2014: 21; Kangastalo 2013: 55.)

Kuviossa 6 on näkyvillä Finnairin käyttämät lentokonemallit. Erilaisia malleja on yhteensä 8 kpl, joista suurin on 271 matkustajapaikan omaava Airbus A330. Finnairilla on laivastossaan 31.12.2014 päivitetyn taulukon mukaan 45 omassa käytössä olevaa konetta ja lisäksi 22 konetta, jotka ovat Finnairin omistamia, mutta muiden yhtiöiden operoimia. Omassa käytössä olevien koneiden keski-ikä on noin 10 vuotta ja vuokrattujen koneiden keski-ikä on noin 6 vuotta. (Finnair-konsernin laivasto 2015.)



Kuvio 6. Finnairin laivasto (Finnair-konsernin laivasto 2015).

### 3.4.2 Pikarahtiyhtiöt

Pikarahtikuljetuksessa tavarankuljettaja antaa asiakkaalle takuun tavarankuljetuksesta perille sovituksessa ajassa, joka on lyhyempi kuin muilla kuljetustavoilla. Nopeuden takaamiseksi pikarahaajilla on tarkat koko- ja painorajoitukset. Pikarahtiyhtiöiden lentokuljetuksissa kulkeekin pääosin pienikokoista tavaraa. Pikarahtiyhtiöt tarjoavat säännöllisten lentokuljetusten lisäksi ovelta ovelle -palvelua. Tällöin asiakas tilaa kuljetuspalvelun, tuote noudetaan ja toimitetaan lopulliseen määränpäähän. Palvelu voi sisältää nouto- ja määränpään välillä erilaisia liitännäispalveluja, kuten vienti- ja tuontihuolintaa. Suomessa toimivista pikarahtiyhtiöistä merkittävimmät ovat Deutsche Post -yhtiön omistama DHL sekä FedEx, UPS ja TNT. (Pikarahtipalvelut 2015; Aalto ym. 2013: 33.)

Kaikki pikarahtiyhtiöt toimivat hub and spoke -järjestelmällä. Kyseisellä järjestelmällä tarkoitetaan keskusasemista (hub) ja niihin liittyvistä pienemmistä asemista muodostuvaa verkkoa (säteittäiskeskusverkko). Useimmat lennot kulkevat keskusaseman kautta, jolloin matkustajat ja rahti voivat vaihtaa konetta ja jatkaa mihin tahansa järjestelmään kuuluvaan kohteeseen. Järjestelmää käyttävä lentoyhtiö voi tarjota useampia lentoasemien välisiä yhteyksiä, tehostaa kalustokiertoa ja pidentää reittejä. (Kangastalo, Ilkka 2013: 57; Mäkelä ym. 2005: 93.)

### 3.4.3 Huolintaliikheet

Lentorahdin kuljetusketjun rakentaa yleensä huolintaliike, jolta asiakas varaa rahtitilan lentoyhtiön koneesta ja hoitaa tavarankuljetuksen terminaalissa. Huolintaliikheet tarjoavat siis välityspalvelua, johon sisältyy myös muita mahdollisia lisäpalveluita, kuten tullausta, varastointia, vakuuttamista sekä nouto- ja jakelukuljetuksia, toisin sanoen kaikkia niitä toimenpiteitä, joita huolintaliike suorittaa kuljetettavalle tavaralle. Parhaimmillaan huolintaliikheet saattavat vastata jopa noin 95 prosentista asiakkaidensa tuonti- ja vientitoimintaan liittyvästä dokumentoinnista ja avustavista pintakuljetuksista. Huolintaa ja siihen liittyvää prosessia lentorahdin osalta tarkastellaan tarkemmin luvussa 6. (Lentokuljetukset 2015.)

## 4 Ilmailun luvat ja lait

### 4.1 Yleistä

Valtion ilmatilan käyttämiseen tarvitaan lupa. Valtiot ovat perinteisesti sopineet keskenään liikennöimisoikeuksista, mutta esimerkiksi EU:ssa alueen sisäinen liikenne on vapaa jäsenmaiden yritysten kilpailulle. Ilmailun kehittymistä ohjaavat kansainvälisesti sovitut periaatteet. Keskeisin yhteistyö tapahtuu Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) puitteissa. Suomi on osapuolena useimmissa kansainvälistä ilmakuljetusta koskevilla yleissopimuksissa. Kansallinen ilmakuljetuslainsäädäntömme pohjautuukin kaikilta osin kansainvälisten sopimusten määräyksiin. (Mäkelä ym. 2005: 95.)

Suomessa ilmakuljetuksia koskeva lainsäädäntö perustuu kansainvälisiin sopimuksiin. Ensimmäinen yleissopimus solmittiin vuonna 1929. Kyseinen sopimus tunnetaan nimellä Varsovan yleissopimus. Se sisältää määräykset, jotka koskevat matkustajien, matkatavarankuljetuksen sekä rahdin kuljettamista. Sopimuksen alkuperäinen versio vanhentui lentoliikenteen kehittymisen myötä, ja sopimusta onkin monta kertaa jouduttu muuttamaan ja täydentämään. Suomessa Varsovan konventio saatettiin voimaan vuoden 1937 ilmakuljetuslailla. Kaikki sopimusmaat eivät ole kuitenkaan hyväksyneet uudistuksia. Tästä johtuen eri maissa on voimassa eri versioita alkuperäisestä Varsovan konventiosta. Suomi on ratifioinut sekä alkuperäisen sopimuksen että suurimman osan siihen jälkeenpäin tehtyjä uudistuksia. Näin ollen Suomi on sitoutunut

soveltamaan erisisältöisiä velvoitteita suhteissa eri valtioihin, vanhoja Varsovan versioita suhteessa valtioihin, jotka ovat liittyneet vain niihin ja uusia versioita suhteessa valtioihin, jotka ovat sitoutuneet niihin. Tämä on johtanut siihen, että Suomessa on jouduttu pitämään samanaikaisesti voimassa useita eri versioita Varsovan yleissopimuksesta, käytännössä vuoden 1937 ilmakuljetuslakia ja vuonna 1977 säädettyä ilmakuljetussopimuslakia. (Sisula-Tulokas 2007: 216–221.)

Ilmakuljetussopimuslaki käsittelee muun muassa lentorahtikirjan laatimista ja asiasisältöä, oikeutta määrätä kuljetettavasta tavarasta ja tavarantoimittajan vastuusta matkustajalle, matkatavaralle tai tavaralle kohdanneesta vahingosta. Vuonna 1980 ilmakuljetussopimuslakia muutettiin siten, että sopimuksessa käytetyt valuuttayksiköt korvattiin niin sanotuilla erityisnosto-oikeuksilla eli Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemällä valuuttayksiköllä SDR (Special Drawing Rights). SDR on korivaluutta, joka koostuu maailmankaupan kannalta merkityksellisistä eri valuutoista, kuten Yhdysvaltain dollarista ja eurosta. SDR:n arvo oli 1,28 euroa 27. päivä maaliskuuta 2015. SDR:ää käytetään muun muassa rahdinkuljettajan korvausvastuun rajoissa tavarankuljetuksissa. Ilmakuljetuksissa vastuun enimmäismäärä on rajattu 17 SDR:ään kilolta tavarantoimittajan bruttopainosta (17 SDR/kg). (Sisula-Tulokas 2007: 75–77; Valuuttamuunnin 2015.)

Tällä hetkellä niin matkustajien kuin tavaroiden kuljetusta sääntelee vuonna 1999 solmittu Montrealin yleissopimus (MYS), joka on saanut laajaa kansainvälistä kannatusta ja johtanut vanhojen sopimusten irtisanomisiin. Vuonna 2004 Montrealin yleissopimusta uudistettiin ja se korvasi Suomessa kokonaan vuonna 1986 uudistetun ilmakuljetuslain. Suomessa Montrealin yleissopimusta on laajennettu koskemaan myös kotimaan kuljetuksia. EU:n alueella sovelletaan lisäksi EY:n vastuuasetusta (VA), jolla on pantu osittain täytäntöön MYS:n matkustajia ja heidän matkatavaroidensa kuljetuksia koskevia määräyksiä. VA sisältää myös lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen ja yleissopimuksia täydentäviä säännöksiä matkustajien turvaksi. (Sisula-Tulokas 2007: 216–221, 288.)

## 4.2 IATA

Kansainvälinen ilmakuljetusliitto (International Air Transport Association, IATA) on vuonna 1945 perustettu maailmanlaajuinen lentoyhtiöiden etu- ja yhteistyöjärjestö,

johon kuuluu noin 250 lentoliikenneyhtiötä. Järjestön pääkonttori sijaitsee Montréalissa, Kanadassa. IATA:n päätavoitteena on luoda turvallista, luotettavaa ja taloudellista ilmakuljetuspalvelua, joka hyödyttää kuluttajia. (Fact Sheet: IATA - International Air Transport Association 2015; Hörkkö ym. 2005: 360.)

IATA:n tehtäviä ovat lentolippujen hintojen ja rahtimaksujen yhdenmukaistaminen, aikataulujen ja lentoreittien suunnittelu, yhtenäisten kuljetusehtojen laatiminen sekä lentoasiakirjojen standardointi. IATA on ollut osatekijänä muun muassa lentokoneiden päästö- ja melurajoitusten luomisessa sekä laatinut vaarallisten aineiden kuljetussäännöt. IATA määrittelee myös lentoasemille kolmikirjaimiset lentoasemakoodit ja lentoyhtiöille kaksikirjaimiset lentoyhtiökoodit. Esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoaseman kolmikirjaiminen lentoasemakoodi on HEL ja Finnairin kaksikirjaiminen lentoyhtiökoodi on AY. (Fact Sheet: IATA - International Air Transport Association 2015; Hörkkö ym. 2005: 360.)

IATA:an kuuluvien lentoyhtiöiden apuna toimii useita huolintayhtiöitä niin kutsuttuina lentorahtiedustajina. Edustajien tehtävänä on laatia kuljetussopimukset lentoyhtiön puolesta sekä vastaanottaa ja toimittaa lähetykset rahdinkuljettajalle. (Hörkkö ym. 2005: 360.)

## **5 Suomen lentokuljetusten tulevaisuuden näkymät**

Suomessa on pitkän aikavälin trendinä lentoliikenteen kasvu, vaikka tämänhetkinen talouden laskusuhdanne heijastuuakin lentoliikenteen tilastoihin. Kova kilpailutilanne, öljyn hintakehitys, uudet päästörajoitukset sekä maailmantalouden suhdannenäkymät vaikuttavat merkittävästi lentoyhtiöiden toimintaan ja luovat paineita lentoliikenteen yleiselle kehitykselle. Myös ihmisten arvojen ja asenteiden muuttuessa yhä ekologisempaan suuntaan, voi lentoliikenteen kilpailukyky heikentyä. (Ilmakuljetukset 2010: 1.)

Kansainvälisellä tasolla turvallisuusriskit ja niiden kontrollointitarpeet ovat vaikuttaneet merkittävästi lentorahdin käsittelyyn ja yleisesti lentorahdille asetettuihin vaatimuksiin. Lisääntyneet kontrollit ja tarkastukset ovat hidastaneet tavaroiden käsittelyä ja vastaavasti lisänneet lentorahdin kustannuksia. (Jelkänen 2009: 32.)

Lentorahtipalveluiden kehittäminen Suomessa on tärkeää, sillä korkean teknologian aloilla on vahva rooli maamme taloudellisen hyvinvoinnin tukipilarina. Näiden alojen tuotteet ovat paino-arvoltaan sopivia lentorahtiin, lisäksi lähetykset vaativat lentorahdin tuomaa varmuutta ja nopeutta. Lisäksi Suomen sijainti luo markkinoiden suhteen lentoliikenteelle pysyvän tarpeen, sillä matkustusajat muilla liikennemuodoilla ovat lähialueita eli Venäjää, Viroa ja Ruotsia lukuun ottamatta sellaiset, että ne eivät mahdollista tarvittaessa riittävän nopeaa ja tehokasta yhteydenpitoa. (Aalto ym. 2013: 45.)

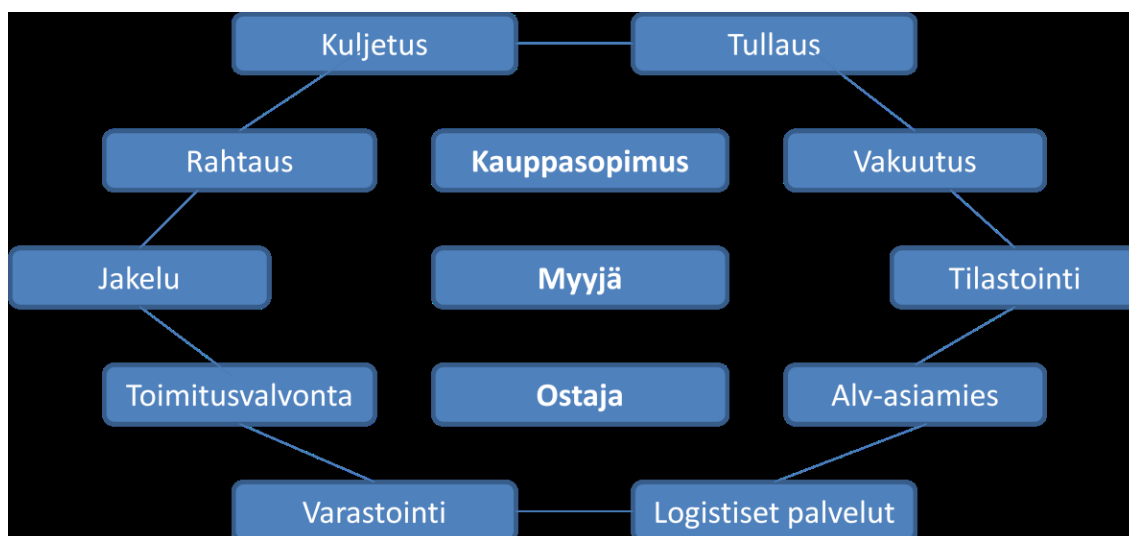
Jatkossa lentoasemat kilpailevat matkustajista aiempaa kiivaammin. Liikenteen sujuvuus, palvelujen houkuttelevuus ja lyhyet vaihtoajat merkitsevät lentoasemille entistä enemmän. Finaviolla on käynnissä noin miljardin euron suuruinen, vuoteen 2020 ulottuva kehitysohjelma. Tarkoituksena on säilyttää Suomen hyvät lentoyhteydet, varmistaa Helsinki-Vantaan lentoaseman vahva kilpailuasema erityisesti Euroopan ja Aasian välisessä vaihtoliikenteessä ja kehittää lennonvarmistusta. Vaikka investointien pääpaino onkin Helsinki-Vantaalla, lentoasemaverkostoon kuuluvien Turun, Tampere-Pirkkalan, Ivalon ja Rovaniemen asemia kehitetään myös. Lentoasemilla tehdään korjaus- ja ylläpitotöitä kuten kiitoteiden päällystyksiä ja terminaalirakennusten ylläpitoa. (Finavian kehitysohjelma ulottuu vuoteen 2020. 2015.)

## **6 Huolinta**

### **6.1 Yleistä**

Huolinnalla tarkoitetaan yhdistettyä palvelua, johon kuuluvat esimerkiksi toisen omistamien tavaroiden kuljettamisen järjestäminen maa-, meri- tai ilmateitse, tullauksesta huolehtiminen, tuonti- ja vientiselvitysten tekeminen sekä tavaroiden varastointi. Huolitsija on henkilö, joka työskentelee huolintaliikkeessä. Huolitsija järjestää toimeksiantajan puolesta tavarankuljetuksen lähtöpaikasta perille suunnitteleamalla kuljetuksen, tekemällä reittiselvitykset ja rahtilaskelmat, valitsemalla tarkoitukseen sopivat kuljetusvälineet ja hoitamalla tarvittavat kuljetussopimukset. Kansainvälisillä markkinoilla toimiakseen huolitsijalla on oltava laaja edustajaverkko, jonka toimivuus ja kattavuus takaavat toimeksiannon hoitamisen tarvittaessa ovelta ovelle. Ovelta ovelle -palvelussa huolitsija vastaa myyjän ja ostajan välisestä logistisesta toimitusketjusta kokonaisuudessaan. (Huolitsija 2015; Melin 2011: 232.)

Kuviossa 7 esitellään huolitsijan toimenkuvaan kuuluvia toimintoja, joita ovat muun muassa nouto, lastaus, kuljetuskapasiteetin varaus ja osto, tullaus, purkaminen, luovutus, edelleen toimitus, laskutus eri osapuolille, erilaisten tilastojen kerääminen, tavaroiden varastointi, mahdolliset arvonlisäverotoimenpiteet, Intrastat-tilastointi ja monenlaiset logistiset kokonaisratkaisut. (Hörkkö ym. 2005: 23; Melin 2011: 232.)



Kuvio 7. Huolinnan osatekijät (Hörkkö ym. 2005: 23).

## 6.2 Vienti- ja tuontihuolinta

Vientihuolinnassa huolitsija tarjoaa asiakkailleen eri kuljetusvaihtoehdot kustannusvertailuineen, varaa kuljetustilan ja tekee kuljetussopimuksen joko toimeksiantajan nimissä tai omista nimissään. Vientihuolitsijan tehtäviin kuuluu usein tavarantoimitus asiakkaalta ja toimittaminen lähtevään kulkuneuvoon. Tarvittaessa tavara voidaan siirtää terminaaliin ja välivarastoida. Lisätehtäviin voivat kuulua tavarantoimitus pakkaaminen, pakkaaminen, merkitseminen sekä lastauksen järjestäminen. Huolitsija hoitaa usein ainakin osan lähettämiseen ja kuljettamiseen liittyvistä asiakirjoista, kuten vientiselvityksen ja muut tulli- ja laivausasiakirjat. Vientihuolitsijan edustaja huolehtii mahdollisesti tavarantoimituksesta määräpaikkakunnalla tai vaihtoehtoisesti huolitsija ilmoittaa ostajan huolitsijalle tavarantoimituksesta. Tuontihuolinnan osalta prosessi on päinvastainen. Tavarantoimitusta saavuttua huolitsija vastaanottaa sen rahdinkuljettajalta, maksaa rahdin, hoitaa tai avustaa tavarantoimituksessa sekä kuljettaa tavarantoimituksen

vastaanottajalle. Välivarastointi on tuontihuolinnassa myös mahdollista. (Melin 2011: 233.)

### 6.3 Huolintasopimukset

Asiakkaan eli toimeksiantajan ja huolintayhtiön välisen suhteen määrää heidän välinen huolintasopimus, joka voi käsittää tullauksen sekä muiden asiapaperien hoitamisen, vakuutuksen, kuljetuksen ja varastoinnin. Huolintasopimuksen tekemisen ajankohta ja menetelmät riippuvat sillä hetkellä kyseessä olevasta kaupasta sekä huolinta-asiakkaan tarvitsemien palvelujen määrästä ja laajuudesta. Tarpeensa mukaan asiakas lähettää huolintaliikkeelle joko tarjouspyynnön lähtö- ja kohdemaan kuluista tai huolinta- ja kuljetuspalveluista. Huolintaliike vastaa tarjouspyyntöön tarjouksellaan ja huolintasopimus syntyy tarjouksen mukaisen toimeksiannon tilaamisella. Jos huolintaliike on tarjonnut asiakkaalle Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM) ja ilmoittaa suorittavansa palvelunsa näiden ehtojen mukaisesti, tulevat ne myös osaksi huolintasopimusta. PSYM-ehtoja tarkastellaan tarkemmin luvussa 6.2.1. (Hörkkö ym. 2005: 25–26; Melin 2011: 234.)

Asiakkaan kannattaa tehdä huolintayhtiön kanssa vuosisopimus, jos vuoden mittaan kertyy useita lähetyksiä. Vuosisopimuksessa sovitaan huolinta- ja kuljetushinnoista sekä kuljetettavista ja käsiteltävistä määristä. Sopimuksessa asiakas sitoutuu sovitun jakson ajaksi käyttämään asianomaista huolintaliikettä. Maakohtaisessa vuosisopimuksessa parhaat resurssit omaava huolintaliike hoitaa tietyt maakohtaiset huolinta- ja kuljetustoimeksiannot sovitun ajan. Asiakkaan keskittäessä sopimukset yhdelle huolintaliikkeelle, saadaan monia käytännön etuja. Huolitsijalle voidaan jättää pysyvät huolintaohjeet, joten tulevasta toimeksiannosta voidaan ilmoittaa puhelimitse, sähköisesti tai muita yhteyksiä käyttäen. Yhteistyössä toimivien henkilöiden oppiessa tuntemaan toistensa toimintatavat varsinainen huolintatapahtuma tehostuu. Myös käytännön vastuukysymykset ja toimintatavat tulevat entistäkin selvemmiksi. (Hörkkö ym. 2005: 26; Melin 2011: 234.)

## 6.4 Huolitsijan vastuut ja velvoitteet

### 6.4.1 Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset

Suomen lainsäädännössä ei ole määritelty käsitettä huolitsija. Tästä syystä on kehitetty Pohjoismaiden kesken yhteiset pelisäännöt, Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset (PSYM). Viimeksi ne on uusittu vuonna 1998 ja kyseiset ehdot tunnetaan nimellä PSYM 2000. Näissä määräyksissä keskeisenä osana ovat huolitsijan tehtävät ja niiden suorittaminen, huolitsijan ja toimeksiantajan vastuuta koskevat määräykset, erimielisyyksien ratkaiseminen ja kulujen korvaaminen. (Hörkkö ym. 2005: 22, 28.)

PSYM 2000 -ehtoja sovelletaan kaikkiin toimeksiantoihin, joita speditööriiton jäsenet hoitavat. Suomessa ehdot tulevat yksittäisen sopimuksen osaksi vain siinä tapauksessa, jos huolitsija on viitannut ehtoihin tai ehtojen soveltamisesta on sovittu osapuolten välisessä suhteessa. Suurin osa huolintasopimuksista solmitaan vuosisopimuksina, joissa osapuolten välillä sovelletaan PSYM 2000 -ehtoja. Sopimuksen osapuolten kannalta on järkevintä, että viittauksen tai erillisen sopimuksen lisäksi PSYM 2000 -ehdot lisätään liitteeksi huolintatarjoukseen tai -sopimukseen, sillä vakioehtojen soveltuvuuden kannalta on oleellista, että vastapuolella on ollut mahdollisuus tutustua vakioehtojen sisältöön. PSYM 2000 -ehdot eivät sisällä tarkkoja määräyksiä siitä, kuinka toimeksianto on suoritettava. Huolitsijalla on kuitenkin yleinen huolenpitovelvollisuus toimeksiantajan eduista. (Hörkkö ym. 2005: 28.)

### 6.4.2 Huolitsijan velvollisuudet

Huolitsijalla on velvollisuuksia, jotka tulee täyttää toimeksiantajan lukuun. Näitä velvollisuuksia ovat:

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus (Hörkkö ym. 2005: 22).

Toimimisvelvollisuus tarkoittaa sitä, että huolitsija hoitaa toimeksiantajan kanssa sovitut tehtävät ja valitsee niitä varten sopivat edustajat ja rahdinkuljettajat sekä toimittaa heille toimintaohjeet. Toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuuden ja lojaliteettivelvollisuuden piiriin kuuluvat sovittujen tehtävien toimiminen sovitulla tavalla toimeksiantajan edun mukaisesti. Tarkastusvelvollisuudessa on kyse huolitsijan velvollisuudesta tarkastaa kuljetettava tavara ja pakkauksen kunto, lukumäärä, merkit, numerot ja asiapaperit sen ollessa normaalein, tavanomaisin toimenpitein mahdollista. Yleisesti ottaen huolitsijan velvollisuutena on vastiketta vastaan, omissa nimissään, vaikkakin toimeksiantajan lukuun huolehtia tavaralähetysistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä. Tehtävien ollessa suoritettu huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan toimeksiantajalle. (Hörkkö ym. 2005: 22–23; Melin 2011: 235.)

## **7 Incoterms 2010 -toimituslausekkeet**

### **7.1 Yleistä**

Tavaroiden kuljettamisessa maasta toiseen on monia uhkatekijöitä. Tavarat voivat kadota tai vaurioitua, tai toimitus voi viivästyä tai jäädä kokonaan tapahtumatta, jos toinen osapuoli on ymmärtänyt velvoitteensa väärin. Koska kauppatavat eroavat toisistaan eri maissa, saattaa velvoitteista, riskeistä ja kustannusten jaosta syntyä kiistaa, vaikka osapuolet toimisivatkin huolellisesti. Näiden ongelmien välttämiseen pyritään yhtenäisten toimituslausekkeiden, Kansainvälisen kauppakamarin (ICC, International Chamber of Commerce) laatiman sääntökokoelman avulla, eli Incotermsin avulla. Incoterms-toimituslausekkeilla on tarkoitus välttää tulkintaerot maailmanlaajuisesti. Käyttäessä kauppasopimuksessa toimituslausekkeitä nimeltä mainiten, kaupan osapuolet voivat luottaa siihen, että asiat tulkitaan samalla tavalla ja kauppa voi toteutua molempien osapuolten ollessa tyytyväisiä. (Hörkkö ym. 2005: 428.)

Toimituslausekkeet määrittävät, miten tavarantoimituksen ja tuontitapahtumaan liittyvät ostajan ja myyjän velvollisuudet jakaantuvat kuljetuksen aikana. Toimituslausekkeet selvittävät kustannusten jaon, vahingonvaaran siirtymisen myyjältä ostajalle sekä kaupan osapuolten toimintavelvollisuudet. Näistä käytetään myös nimityksiä kustannusvastuu, tavaravastuu ja toimintavastuu. Sen sijaan toimituslausekkeet eivät kuljetussopimuksen tapaan määrittele tavarantoimituksen omistusoikeutta eivätkä sido myyjän ja ostajan lisäksi kolmatta osapuolta, kuten rahdinkuljettajaa tai huolitsijaa. Jos

toimituslausekkeiden vastuunjaosta syntyy erimielisyyksiä, sovelletaan myyjän minimivastuun periaatetta. Toimenpide tai kustannus kuuluu ostajalle, jos se ei osoittaudu selvästi myyjän velvollisuudeksi. (Hörkkö ym. 2005: 428; Melin 2011: 57; Rätty 2006: 112–113.)

Vuonna 2010 julkaistussa Incoterms 2010 -toimituslausekekokoelmassa on yhteensä yksitoista lauseketta, kaksi kappaletta vähemmän kuin vuonna 2000 julkaistussa Incoterms 2000 -toimituslausekekokoelmassa. Tähän päädyttiin kahdella uudella lausekkeella, jotka ovat käytettävissä kuljetusmuodosta riippumatta. Uudet lausekkeet ovat DAT (Delivered at Terminal) ja DAP (Delivered at Place), ja ne korvaavat samalla Incoterms 2000 -kokoelmassa olleet DAF-, DES-, DEQ- ja DDU-lausekkeet. Uudet lausekkeet ovat edeltäjiensä tavoin "delivered"-lausekkeitä, joten myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä tavarantoimittamiseksi nimettyyn paikkaan lukuun ottamatta mahdollista tuontiselvitystä. (Melin 2011: 57.)

## 7.2 Kuljetuskustannusten ja vastuiden jakautuminen

Incoterms 2010 -toimituslausekkeet voidaan ryhmitellä kahteen ryhmään taulukon 2 mukaisesti. Lausekkeet voidaan myös ryhmitellä perinteisen ryhmittelyperusteen mukaisesti E-, F-, C- ja D-ryhmään, jolloin kunkin lausekkeen ensimmäinen kirjain kuvaa lausekkeen luonnetta. E-ryhmän lausekkeissa myyjän velvollisuudet ovat minimissään. Myyjä on täyttänyt toimitusvelvollisuutensa asetettuaan tavarantoimituksen käytettäväksi tiloissaan, kuten tuotantolaitoksessa tai varastossa. Ostajan velvollisuuksiin kuuluvat muun muassa vientiselvitys ja lastaaminen ostajan kuljetusvälineeseen. Ostaja vastaa edelleen kustannuksista ja riskeistä viedessään tavarantoimituksen myyjän tiloista. Myyjän kannalta kyseessä on minimilauseke, sillä lähes kaikki velvollisuudet on asetettu ostajalle. F-ryhmän lausekkeissa myyjä toimittaa tavarantoimituksen ostajan määräämälle rahdinkuljettajalle vientiselvitettynä. Lausekkeiden osoittama toimipaikka on yleensä lähellä myyjää. Myyjä vastaa kaikista tavaralle mahdollisesti aiheutuneista vahingoista, kunnes tavara on toimitettu ostajalle. C-ryhmän lausekkeissa myyjä hoitaa vientiselvityksen sekä toimittaa tavarantoimituksen ostajalle lähellä myyjää. Myyjän tehtäväksi jää myös rahdin maksu sovitulle määräpaikalle. Ostaja vastaanottaa tavarantoimituksen rahdinkuljettajalta. D-ryhmän lausekkeet ovat vastakohtia E-ryhmän lausekkeiden kanssa. Myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja vahingoista

lausekkeen ilmoittamaan määräpaikkaan asti, joka sijaitsee lähellä ostajaa. (Melin 2011: 58.)

Taulukko 2. Incoterms 2010 -toimituslausekkeiden ryhmittely (Melin 2011: 58).

Incoterms® 2010		
Kaikki kuljetusmuodot		
EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid	Kuljetus ja vakuutus maksettuina
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna
Vain vesikuljetus		
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board	Vapaasti aluksessa
CFR	Cost and Freight	Kulut ja rahti maksettuna
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuina

## 8 Ulkomaankaupan asiakirjat

### 8.1 Yleistä

Tavaroiden ja maksujen sujuvaan liikkumiseen tarvitaan oikein laaditut asiakirjat. Viejä eli kauppamielessä myyjä on pääosin vastuussa asiakirjojen hankkimisesta ja tekemisestä, mutta myös tuoja eli ostaja joutuu laatimaan ja esittämään asiakirjoja maahantuonnin ja tullauksen yhteydessä. Asiakirjojen tarpeellisuus määräytyy monen tekijän perusteella. Turhia asiakirjoja ei kuitenkaan kannata laatia tai hankkia varmuuden vuoksi, sillä asiakirjat ovat yritykselle yksi kustannuseristä. (Melin 2011: 84.)

Sähköisten asiakirjojen käytön kasvu on ollut voimakasta. Tieto saadaan nopeasti ja virheettömästi perille, kun se siirretään sähköisesti lähettäjältä vastaanottajalle. Tiedonhallinta korostuu entisestään ja kustannuksia säästyy, kun vastaanottaja hyödyntää saamaansa tietoa käsittelemällä sitä edelleen sähköisesti. Sähköisellä

tiedonsiirrolla voidaan hoitaa esimerkiksi osto- ja kuljetustilaukset, tarjoukset, laskut, rahtikirjat, pankki- sekä tullaukseen liittyvät sanomat. (Melin 2011: 84–85.)

## 8.2 Lentorahtikirja

Lentokuljetuksessa keskeisin asiakirja on kansainvälinen lentorahtikirja (Air Way Bill, AWB), joka toimii rahtikirjan lisäksi myös kuljetussopimuksena. Lentorahtikirjassa esitetään lentorahdin yleiset ehdot ja siihen merkitään lähettäjän ja vastaanottajan tietojen lisäksi rahdin kuvaus, määrät, mitat, reititys ja lennon numerot. Rahtikirja on yksilöidysti numeroitu (rahtikirjan numero / Air Way Bill number), ja rahdin seuranta on mahdollista rahtikirja-numeron perusteella. Lentorahtikirjalla on useita eri tehtäviä, kuten

- vahvistaa lähettäjän sekä huolintaliikkeen ja lentoyhtiön välillä tehdyn kuljetussopimuksen
- vahvistaa tavaran ottamisen kuljetettavaksi
- toimia lähettäjän vakuutena siitä, että hän on osaltaan noudattanut kuljetusehtoja
- toimia tärkeänä dokumenttina esimerkiksi tulli- ja pankkitoiminnoissa
- toimia tositteena suoritetusta rahtimaksusta
- välittää lentoyhtiön henkilökunnalle lähettäjän ohjeet tavaran käsittelystä, kuormauksesta ja varastoinnista (Hörkkö ym. 2005: 361; Melin 2011: 219).

Lentorahtikirja on suora eli ”ei-myytävä” (non-negotiable) kuljetussopimus. Kyseinen ominaisuus on otettava huomioon pankki- ja valvontatarkastuksissa. Lentorahtikirja kirjoitetaan 9–20 kappaleena, joista kolme ensimmäistä on alkuperäiskappaleita ja muut jäljennöksiä. Ensimmäinen eli alkuperäiskappale seuraa tavaraa ja jää tavaran luovuttavalle lentoyhtiölle. Toinen kappale seuraa myös lähetystä ja luovutetaan vastaanottajalle. Kolmas kappale jää lähettäjälle. Muut jäljennökset käytetään liikenne-, tulli- ym. tarkoituksiin. (Hörkkö ym. 2005: 311, 361.)

Huolintaliike tekee koko lähetyksestä kuljetussopimuksen lentoyhtiön kanssa, ja siitä laaditaan kansainvälisen ilmakuljetusliiton eli IATA:n hyväksymän mallin mukainen päärahtikirja (Master Airwaybill, MAWB) (liite 1 ja 8). Päärahtikirja on koko tavaraerää kuvaava tosite, eli toisin sanoen päärahtikirja voi sisältää usean pienemmän

lähetyksen, mistä käytetään nimitystä yhteiskuljetus tai konsolideeraus. Jokaisesta yksittäisestä lähetyksestä laaditaan puolestaan alاراhtikirja (House Airwaybill, HAWB) (liite 2 ja 9). Alاراhtikirjan lisäksi on aina oltava olemassa varsinainen pääاراhtikirja, jonka lentoyhtiö hyväksyy ainoana kuljetusasiakirjana. Huolitsija toimii aina alاراhtikirjan antajana, vaikkakin alاراhtikirja on usein samannäköinen tavallisen pääاراhtikirjan kanssa. Alاراhtikirjan kappaleiden numerointi ja määrä yleensä täsmäävät pääاراhtikirjan kanssa. On kuitenkin huomioitava, että pääاراhtikirjan alkuperäiskappaleiden kääntöpuolella olevat vastuupykälät voivat erota alاراhtikirjan vastaavista pykälästä. (Hörkkö ym. 2005: 311.)

### 8.3 Kauppalasku

Kaupallisista lähetyksistä laadittava kauppalasku (Commercial Invoice) on myyjän toimittama selvitys kaupan aiheuttamasta maksuvaatimuksesta ostajalle. Kauppalasku voi sisältää kauppasopimuksen pääkohtien lisäksi tietoja tulliviranomaisille, huolitsijalle, pankille, kuljetusliikkeelle ja myyjän edustajalle. Näin ollen kauppalasku muodostaa pohjan useille muille ulkomaankaupassa käytettäville asiakirjoille, joten on tärkeää että tiedot ilmoitetaan mahdollisimman tarkasti. (Melin 2011: 89; Hörkkö ym. 2005: 290.)

Suomen tulliviranomainen on antanut suosituksen kauppalaskun vähimmäisvaatimuksista. Kauppalaskussa on ilmoitettava ainakin seuraavat kohdat:

- myyjän ja ostajan nimi ja kotipaikka
- kauppalaskun asettamispäivä
- tavarán riittävä yksilöinti
- tavarán paljous sekä brutto- ja nettopaino
- tavarán hintatiedot
- hinnanalennukset ja niiden perusteet
- toimitusehto ja maksuehto
- tullitariffinimike
- arvonlisäverotiedot EU:n sisämarkkinoilla
- alkuperämaa ja määrämaa

- allekirjoitus tilanteen mukaan (Kauppalasku 2015).

## 8.4 Proformalasku

Proformalasku (Proforma Invoice) on myyjän laatima muodollinen lasku ennen varsinaista kaupantekoa tai kauppojen solmimisvaihetta. Proformalasku ei aiheuta maksuvelvoitetta ostajalle, vaan toimii eräänlaisena tavarankäytön vahvistuksena. Ostaja tarvitsee proformalaskua myös tarkastaakseen tietoja tulliselvitystä varten EU:n ulkopuolisessa kaupankäynnissä tai anoessaan lisenssiä. (Melin 2011: 92; Proformalasku 2015.)

## 8.5 Pakkausluettelo

Pakkausluettelo (Packing List) kuvaa pakkauksen sisällön kollokohtaisesti ja kiinnitetään pakkauksen kylkeen esimerkiksi muovitaskuun. Pakkausluettelo on muodoltaan samankaltainen kauppa- ja proformalaskun kanssa, mutta oleellinen ero näihin verrattuna on hintatietojen puuttuminen. Täten pakkausluetteloa voidaan käyttää sellaisissa tapauksissa, joissa sisältö toimitetaan kolmannelle osapuolelle kuten asiakkaalle tai tavarankäytön toimittajalle. (Melin 2011: 92–93.)

## 8.6 Tullausasiakirjat ja tilastointi

EU:n ulkopuolelta tuotavat tavarat asetetaan tuontimenettelyyn antamalla niistä tullille tuonti-ilmoitus ja EU:sta vietävät tavarat asetetaan vientimenettelyyn antamalla niistä tullille vienti-ilmoitus. Tulli-ilmoituksen antamisesta on vastuussa tuonnista tai viennistä riippuen joko tuoja tai viejä, mutta ilmoituksen antamisen voi valtuuttaa myös edustajalle, esimerkiksi huolintaliikkeelle. Tulli-ilmoitus on annettava joko kirjallisesti hallinnollisella yhtenäisasiakirjalla eli SAD (Single Administrative Document) -lomakkeella, sähköisesti EDI (Electronic Data Interchange) -sanomalla tai Internet-palvelun kautta. (Tuonti ja vienti 2015.)

### Tulli-ilmoituksen avulla tulliviranomainen

- valvoo tuontitavaran saapumista EU:hun ja vientitavaran poistumista EU:sta
- valvoo tuonti- ja vientitavaraan kohdistuvia mahdollisia rajoituksia ja kieltoja
- kerää tilastoja ulkomaankaupasta
- torjuu terrorismia ja rikollisuutta (Melin 2011: 93).

EU:n sisäkaupassa tulli-ilmoitusta ei tarvitse tehdä. Tavarasta on kuitenkin annettava Intrastat-ilmoitus ulkomaankaupan tilastointia varten, mikäli tuonnin tai viennin vuosikohtainen arvo on suurehko. Arvorajat Suomessa vuonna 2014 olivat sekä tuonnin että viennin osalta 500 000 euroa. (Melin 2011: 93; Tilastointi 2015.)

Passitus on tullimenettely, joka helpottaa tavarankäsittelyä EU:n tullialueen ja Efta-maiden (Islanti, Norja, Sveitsi ja Liechtenstein) välisessä kaupankäynnissä. Tavaroita voidaan siirtää passitusalueella tullia tai muita maksuja maksamatta. Tulliselvitys voidaan suorittaa vasta määrätullissa. Tätä varten vaaditaan kuitenkin mahdollisten tullien ja verojen määrän kattava vakuus. Passitusta varten tarvittavat tiedot ilmoitetaan tullille sähköisesti. (Passitus 2015.)

ATA carnet (Admission Temporaire / Temporary Admission) on kansainvälinen kauppakamareiden myöntämä tulliasiakirja, jolla voidaan väliaikaisesti viedä kyseessä olevaan tulliyleissopimukseen liittyneisiin maihin

- näyttelytavaroita
- ammatinharjoittamisvälineitä
- kaupallisia tavarannäytteitä
- mainosmateriaalia
- tieteellisiä laitteita (Melin 2011: 101; ATA carnet -tulliasiakirja 2015).

ATA carnet -järjestelmään on liittynyt 73 maata, mukaan lukien kaikki EU-maat. EU:n sisäkaupassa väliaikainen vienti ei kuitenkaan vaadi ATA carnet -asiakirjan käyttöä. ATA carnet -järjestelmän tarkoituksena on helpottaa ja yksinkertaistaa väliaikaista, korkeintaan vuoden kestävää tullivapausmenettelyä

- korvaamalla vientiasiakirjat lähtömaassa
- korvaamalla väliaikaisessa vientimaassa tarvittavat tuontiasiakirjat
- sisältämällä kansainvälisesti hyväksyttävän takuun, joka kattaa mahdollisen tullin ja tuontiverot maahantuotavista tavaroista
- toimimalla tavaroiden kauttakuljetusasiakirjana (Melin 2011: 101; ATA carnet -tulliasiakirja 2015).

## 8.7 Alkuperätodistukset

Tavaran alkuperän osoittaminen on tärkeää esimerkiksi tullauksen yhteydessä. Alkuperätodistuksella osoitetaan alkuperätuotteen asema ja mahdollinen oikeutus tullin etuuskohteluun EU:n ja kolmansien maiden välisessä kaupassa. EU-sisäkaupassa alkuperäsääntöjä ei sovelleta. Tullietuuskohtelulla tarkoitetaan sitä, että EU:n ulkopuolelta tuotavasta tavarasta kannetaan jollain perusteella yleistä tullia alhaisempaa tullia tai että tavarasta ei kanneta tullia lainkaan. Vastavuoroisesti maat, joiden kanssa EU:lla on vapaakauppa- tai muu tullietuussopimus, myöntävät EU:n alkuperätuotteille tullittomuuden tai alennetun tullikohtelun. EU:n tullietuuskohtelulle on asetettu seuraavia edellytyksiä:

- Tavara kuuluu kysymyksessä olevan sopimuksen tavarakatteeseen.
- Tuotteen on oltava sopimuksen mukainen alkuperätuote.
- Tuote on lähetetty suoraan vienti-/tuontimaasta määrämaahan.
- Tuotteelle on annettu asianmukainen alkuperäselvitys.
- Tuotteen alkuperä on osoitettava asianmukaisella alkuperäselvityksellä.
- Tullinpalautuskieltoa koskevia määräyksiä on noudatettu. (Melin 2011: 97–100, 110–111; Tuonti ja vienti 2015.)

Erilaisia alkuperätodistuksia ovat useissa eri sopimuksissa sovellettava EUR.1-tavaratodistus (liite 3), EU:n ja Turkin välisessä kaupassa käytettävä A.TR.-tavaratodistus (liite 4), kauppalaskuilmoitus sekä Euroopan yhteisön yleinen alkuperätodistus. Kauppalaskuilmoitusta voidaan käyttää vain, jos alkuperätuotteiden arvo lähetyksissä ei ylitä tiettyä ennalta määrättyä valuuttamäärää. Euroopan yhteisön yleistä alkuperätodistusta (liite 5) käytetään Euroopan yhteisön ja kolmansien maiden välisessä kaupassa. Tämä alkuperätodistus ei anna oikeutta

tullietuuskohteluun todistaessaan ainoastaan tavaran alkuperän. (Melin 2011: 99–100, 111; Tuonti ja vienti 2015.)

## 9 Ulkomaankaupan maksuliikenne

### 9.1 Yleistä

Yrityksen toiminnan tärkeimpiä kulmakiviä on toimiva maksuliikenne. Yrityksen kansainvälistyminen aiheuttaa yhä suurempia vaatimuksia maksuliikenteen hoitamiselle, sillä se sitoo huomattavasti pääomaa. Maksutapojen oikeilla valinnoilla voidaan kasvattaa merkittävästi yrityksen tuloja sekä hallita mahdollisia rahoitusriskejä.

### 9.2 Yhteinen euromaksualue

Yhtenäinen euromaksualue eli SEPA (Single Euro Payments Area) on eurooppalaisten pankkien, kansallisten keskuspankkien, Euroopan keskuspankin ja Euroopan komission yhteinen hanke. Sen avulla helpotetaan ja nopeutetaan maksusuoritusten välitystä maasta toiseen. Tavoitteena on muodostaa Euroopan talousalueen laajuinen maksuliikenteen kotimarkkina siten, että pankit ja asiakkaat voivat maksaa euromääräiset maksunsa samalla tavalla, olipa kyseessä maksu maan sisällä tai maksu toiseen yhtenäisen euromaksualueen maahan. Maksu tapahtuu SEPA-tilisiirrolla, jota varten vastaanottajan kansainvälinen tilinumero eli IBAN-tilinumero (International Bank Account Number) ja maksunsaajan pankin yksilöivä BIC-tunnus (Bank Identification Code). BIC-tunnuksesta käytetään myös nimitystä SWIFT-koodi (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication). (Melin 2011: 116; Perustiedot SEPAsta 2015.)

## 9.3 Maksuehdot ja -tavat

### 9.3.1 Yleistä

Maksuehtojen valinnalle asettavat erityisiä vaatimuksia muun muassa pitkät välimatkat, erilaiset kauppatavat, kieli- ja valuuttaerot sekä kansainvälinen kilpailu. Maksuehtoja valittaessa on huomioitava seuraavat kohdat:

- maksuvaluutta
- maksuaika
- maksutapa
- maksupaikka
- alennukset
- pankkikulujen maksaja
- toimituslauseke
- viivästysseuraamukset (Melin 2011: 119).

Kaupan osapuolet voivat sopia maksusuorituksen maksettavaksi joko ennen tavarantoimitusta, samanaikaisesti toimittamisen kanssa tai toimituksen jälkeen. Kauppa voidaan luokitella maksuajankohdan mukaan joko ennako-, käteis- tai luottokaupaksi. (Melin 2011: 119.)

Maksutavan valinta on olennainen osa ulkomaankaupan neuvotteluja ja parhaiten sopiva maksutapa kauppaan tulisi valita jo tarjousmenettelyn yhteydessä. Oikealla valinnalla voidaan välttää ulkomaankauppaan sisältyviä riskejä. Maksutavan valinta voi vaikuttaa myös mahdollisen kaupan syntymiseen ja maksun perille menoon. Maksutavan valintaan vaikuttavat muun muassa myyjän ja ostajan välinen luottamus, kilpailutilanne, perinteiset kauppatavat sekä riskien minimoiminen. Joissakin tapauksissa paikallinen lainsäädäntö voi vaikuttaa valintaan. Maksutapaa valittaessa täytyy ottaa huomioon muun muassa seuraavat asiat:

- maksutavan nopeus ja varmuus
- toimialan perinteet ja kauppatavat

- kaupan kohde
- rahoitusmahdollisuudet
- maantiede, etäisyys sekä maiden poliittiset ja taloudelliset tilanteet (Melin 2011: 120).

Ulkomaankaupassa käytettävät maksutavat ovat shekki, maksumääräys, perittävä ja remburssi. Maksumääräys ja shekki perustuvat luottamussuhteeseen myyjän ja ostajan välille, sillä ne eivät sillä mitään ehtoja pankkien välillä. Kysymyksessä on suora maksu (Clean Payment). Pankki ei ota haltuunsa tavaran toimitukseen ja hallintaa liittyviä asiakirjoja, vaan toimii yksinomaan välittäjänä. Jos halutaan lisävarmuutta maksun saamisesta, käytetään joko remburssia tai perittävää. Seuraavissa alaluvuissa käsitellään ulkomaankaupassa käytettäviä maksutapoja tarkemmin. (Melin 2011: 121.)

### 9.3.2 Shekki

Shekin käyttö ulkomaan maksuliikenteessä on vähentynyt selvästi tiedonsiirtomenetelmien kehittymisen, eli SWIFT-verkon myötä. Kuitenkin esimerkiksi Yhdysvalloissa, Britanniassa, Ranskassa ja Saksassa shekkiä käytetään vielä maksutapana. Shekkiä ei silti voi suositella käytettäväksi ulkomaan maksuliikenteessä, sillä se ei ole yhtä turvallinen kuin maksumääräys. Shekkiin liittyy suuri joukko riskejä, kuten katoamisvaara, kateeriski ja mahdolliset väärennökset. Shekin lunastaminenkin on usein kallista ja hankalaa, vaikka sen hankkiminen olisi edullista. (Hörkkö ym. 2005: 411.)

Shekkimenettelyssä ostaja suorittaa maksun myyjälle shekillä, jonka ostajan pankki asettaa ulkomaisen pankin maksettavaksi. Pankki lähettää shekin myyjälle tai luovuttaa sen asiakkaalleen, joka postittaa sen edelleen maksun saajalle. Postituksen vuoksi shekki viipyy matkalla kauemmin kuin maksumääräys. Shekki voi kuitenkin olla käyttökelpoinen ja nopea maksutapa suoritettaessa pienehköjä maksuja ja kun maksun saajan pankkiyhteys on tuntematon. (Melin 2011: 121–123.)

### 9.3.3 Maksumääräys

Maksumääräystä käytetään usein maksutapana, kun myyjän ja ostajan liikesuhde on vakiintunut ja luottamukseen perustuva. Lähtevä maksu perustuu ostajan, eli maksajan antamaan kirjalliseen ohjeeseen ehdoitta, rajoituksitta ja peruuttamattomasti hyvittää

saajan tiliä. Maksumääräystä voidaan verrata kotimaiseen pankkisiirtoon. Ostaja antaa tarvittavat tiedot maksusta ja sen lähettämistavasta pankille, joka veloittaa asiakkaan tiliä tai vastaanottaa maksajan suorituksen kassaan maksuna. Seuraavaksi pankki lähettää maksumääräyksen myyjän ulkomaiselle pankille, joka suorittaa maksun myyjälle. Tämä tapahtuu yleensä käyttäen SWIFT-verkkoa. Maksumääräys on kaupan osapuolille nopea, edullinen ja turvallinen maksutapa tiedon välittyessä maksajan pankilta saajan pankille lähes reaaliajassa. (Melin 2011: 123.)

#### 9.3.4 Perittävä

Käytettäessä maksutapana perittävää (Cash Against Documents, CAD) myyjä antaa pankilleen ohjeet periä maksu ja luovuttaa mukaan liitetyt asiakirjat maksajalle ohjeiden mukaisesti. Perittävässä on valittavissa kaksi maksutapalauseketta, jotka ovat maksu asiakirjoja vastaan (Documents against Payment, D/P) ja asiakirjat hyväksymistä vastaan (Documents against Acceptance, D/A). Maksussa asiakirjoja vastaan ostaja voi lunastaa asiakirjat ainoastaan käteissuoritusta vastaan. Käytännössä ostaja maksaa perittävän yleensä vasta tavarahan saavuttua maahan. Asiakirjat hyväksymistä vastaan

-lausekkeessa myyjä myöntää ostajalle maksuaikaa hänen hyväksymäänsä vekseliä vastaan. Myyjän tehtävänä on merkitä vekseliin eräpäivä yksiselitteisesti. (Melin 2011: 125–126.)

Perittävä sopii maksutavaksi, kun myyjä haluaa määrätä tavarasta siihen asti, kunnes ostaja on maksanut tavarahan. Myyjän on huolehdittava, että tavara toimitetaan suoraan ostajan sijasta luotettavan rahdinkuljettajan edustajan terminaaliin tai varastoon. Sieltä tavara voidaan luovuttaa ostajalle, kun maksu on tapahtunut tai vekseli hyväksytty. Myyjä kantaa kuitenkin riskin ostajan maksukyvyistä ja halusta lunastaa tavara. (Melin 2011: 125.)

#### 9.3.5 Remburssi

Remburssi (Documentary Credit, D/C, Letter of Credit, L/C) on ulkomaankaupan maksutapa, jossa ostajan pankki sitoutuu hänen puolestaan maksamaan myyjälle remburssin määrän, eli kauppahinnan, remburssi asiakirjoja vastaan. Kansainvälinen kauppakamari julkaisi vuonna 2007 yhdenmukaiset remburssisäännöt, joita sovelletaan jokaiseen remburssiin, jonka tekstissä on selkeä maininta sääntöjen soveltamisesta.

Maksuajankohdan perusteella remburssit jaetaan käteisrembursseihin ja aikarembursseihin. Käteisrembursseissa eli avistarembursseissa myyjä saa maksun sen jälkeen, kun hän on esittänyt remburssiehtojen mukaiset asiakirjat pankilleen. Aikarembursseissa myyjä myöntää ostajalle maksuaikaa ja luoton vakuutena on yleensä vekseli, jonka myyjän pankki hyväksyy. (Melin 2011: 130–131.)

Remburssi soveltuu erityisesti tilanteisiin, jossa ostaja ja myyjä ovat toisilleen tuntemattomia tai osapuolten välinen maantieteellinen etäisyys on pitkä. Remburssi ehkäisee kaupan osapuolten maiden taloudellisista tai poliittisista olosuhteista kertyvää epävarmuutta. (Hörkkö ym. 2005: 415.)

Tavallisesti remburssimenettelyssä on osallisena ostaja, myyjä, sekä molempien pankit. Ostaja eli toimeksiantaja antaa pankilleen eli avaajapankille toimeksiannon avata remburssi myyjän hyväksi. Toimeksiannosta ilmenevät remburssiehdot ja -paikka. Toimitettuaan sopimuksen mukaisen tavaran myyjä esittää tarvittavat asiakirjat pankilleen, eli välittäjäpankille. Kun välittäjäpankki on todennut asiakirjat remburssiehtojen mukaisiksi ja ennen remburssin voimassaoloajan päättymistä esitetyiksi, myyjä saa suorituksen avaajapankin ohjeiden mukaisesti. Välittäjäpankki lähettää lopuksi asiakirjat avaajapankille, joka luovuttaa ne edelleen ostajalle. (Hörkkö ym. 2005: 416; Melin 2011: 131.)

## **10 Yritysesittely, Martin Bencher (Scandinavia) Oy**

Martin Bencher (Scandinavia) Oy on tanskalaislähtöinen huolinta- ja kuljetuspalveluita tarjoava yritys sekä osa Martin Bencher Groupia. Yritys perustettiin alun perin Iso-Britanniassa vuonna 1881 hoitamaan kuljetuksia Iso-Britannian ja Manner-Euroopan välillä. Vuonna 1997 yrityksen nykyinen toimitusjohtaja Peter Thorsoe Jensen sekä operatiivinen johtaja Bo H. Drewsen perustivat Martin Bencher (Scandinavia) A/S:n, jonka pääkonttori sijaitsee Århusissa, Tanskassa. (Martin Bencher 2015.)

Martin Bencherin liike-ideana on tarjota huolinta- ja kuljetuspalveluita ilma-, maa-, meri- ja raideteitse pääosin skandinavialaisille asiakkaille. Keskeisimpiä asiakkaita ovat öljy-, kaasu-, paperi- ja laivanrakennusalalla toimivat yritykset. Vuosien saatossa Martin Bencheristä on kasvanut maailmanlaajuisesti toimiva yksikkö. Toimipisteitä on avattu tasaiseen tahtiin ympäri maailmaa lähes jokaiseen maanosaan. Vuoden 2015

alkupuolella henkilöstöä oli noin 115 ja toimipisteitä yhteensä 21. Toimipisteiden sijainnit näkyvät kuviossa 8. (Martin Bencher 2015.)



Kuvio 8. Martin Bencherin 21 toimipistettä ympäri maailman vuonna 2015 (Martin Bencher 2015).

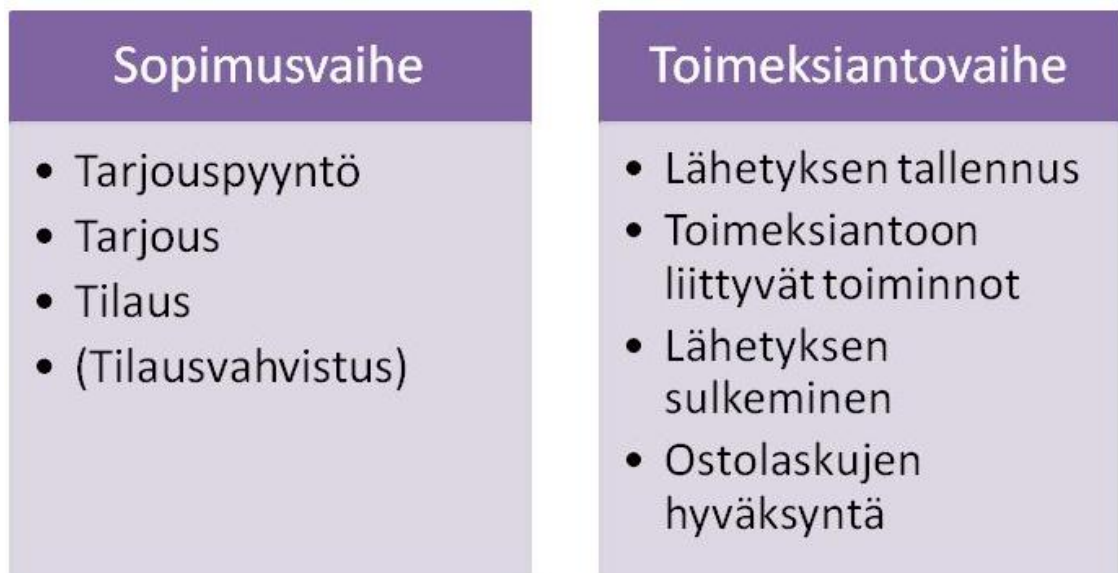
Martin Bencher (Scandinavia) Oy aloitti toimintansa Suomessa vuonna 1999 ja tarjoaa meri- ja lentorahtipalveluja. Yritys on erikoistunut projektikuljetuksiin sekä raskaiden ja ylimitoitettujen merirahtien kuljetuksiin. Suomen toimipiste sijaitsee Vantaalla, lähellä sekä Helsinki-Vantaan lentoasemaa että muita lentorahdin sidosryhmiä. Lentorahdissa on hyödynnetty muiden kuljetus- ja huolintaliikkeiden palveluita. Yrityksen tavoitteena on kasvattaa toimeksiantojen määrää lentorahdin osalta ja tuottaa lentorahtipalveluita mahdollisimman itsenäisesti ja kustannustehokkaasti. (Martin Bencher 2015.)

## 11 Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n lentorahdin huolinta-prosessi

Tässä luvussa kuvataan huolinta- ja kuljetusyhtiö Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n lentorahdin huolintaprosessi sekä tuonnin että viennin osalta. Huolintaprosessilla tarkoitetaan kaikkia huolintaan liittyviä toimintoja, joita huolitsija hoitaa jokapäiväisessä työssään. Nämä toiminnot muodostavat kokonaisuuden, joka koostuu toisistaan riippuvaisista osa-alueista.

## 11.1 Huolintaprosessin kaksi eri vaihetta

Huolintaprosessi voidaan jakaa kahteen vaiheeseen, sopimus- ja toimeksiantovaiheeseen. Sopimusvaiheeseen kuuluvat kaikki toiminnot tuonti- tai vientiasiakkaan ja huolintaliikkeen välisestä ensikontaktista sopimuksen syntyyn asti. Nämä toiminnot ovat asiakkaan tekemä tarjouspyyntö, huolintaliikkeen tekemä vastaus eli tarjous, asiakkaan tekemä tilaus eli ”buukkaus” sekä huolintaliikkeen tekemä valinnainen tilausvahvistus. Toimeksiantovaiheeseen kuuluvat kaikki loput toiminnot sopimuksen synnystä lähetyksen sulkemiseen sekä ostolaskujen hyväksymiseen asti. Kuviossa 9 esitellään huolintaprosessin jakaantuminen kahteen vaiheeseen.



Kuvio 9. Huolintaprosessin jakaminen kahteen vaiheeseen.

## 11.2 Huolintaprosessin sopimusvaihe lentotuonnissa ja -viennissä

Huolintaprosessin esivaihe alkaa sekä lentotuonnin että -viennin osalta asiakkaan tekemästä tarjouspyynnöstä huolintaliikkeelle. Tarjouspyyntö on ensimmäinen virallinen kontakti asiakkaan ja huolintaliikkeen välillä ja se voidaan esittää joko suullisessa tai kirjallisessa muodossa. Tarjouspyynnössä yksilöidään, mistä mihin rahti kuljetetaan, millaista tavaraa kuljetetaan, milloin kuljetetaan, ja millaista kuljetusmuotoa ja toimituslauseketta halutaan käytettävän, sekä tiedustellaan hintaa rahdin lähetykselle. (Melin 2011: 44.)

Tarjouspyyntöön vastataan tarjouksella, joka voi olla myös suullisessa tai kirjallisessa muodossa. Tarjous tehdään aina asiakaskohtaisesti ja siinä huomioidaan asiakkaan tarpeet parhaalla mahdollisella tavalla. Tarjouksen laadinta on yrityksen yksi kilpailu- ja markkinointikeinoista. Tarjous on ensimmäinen näyttö yrityksen osaamisen tasosta asiakkaalle. On tärkeää, että myyjä antaa pyydetyn tarjouksen mahdollisimman nopeasti. Ennen tarjouksen tekemistä on kuitenkin selvítettävä kaikki tarjouksen laatimisen ja tavarantoimituksen edellytykset. Esimerkiksi joidenkin tuotteiden viennissä voidaan vaatia erikoislupia tai lisenssejä ja joidenkin tuotteiden kohdalla saattaa olla rajoituksia tai kieltoja, jotka estävät tuotteen viennin ulkomaille kokonaan. (Melin 2011: 44.)

Sopimus syntyy huolintaliikkeen tekemästä tarjouksesta ja siihen tuonti- tai vientiasiakkaan antamasta hyväksyvästä vastauksesta eli tilauksesta. Tilaus on hyvä vahvistaa kirjallisesti väärinymmärrysten ja virhetoimitusten välttämiseksi. Tilausvahvistuksella ilmoitetaan asiakkaalle tilauksen sisällön lisäksi hinnat, alennukset, toimitusehto ja -aika sekä maksuehto. EU:n sisäkaupoissa on suotavaa lisätä tilausvahvistukseen myös tieto arvonlisäverokäytännöstä. (Melin 2011: 45–46.)

### 11.3 Huolintaprosessin toimeksiantovaihe lentotuonnissa

Huolintaprosessin toimeksiantovaihe lentotuonnissa alkaa, kun tilaus on saapunut tuontiasiakkaalta eli joko rahdista vastaavalta ostajalta tai myyjältä. Toimeksianto perustuu kauppasopimuksessa määriteltyyn toimituslausekkeeseen, josta selviää tavarantoimitukseen liittyvät velvollisuudet myyjän ja ostajan välillä. Tuontiasiakkaan tilaus on yleensä ilmoitus siitä, että lähetys on noutovalmiina myyjän tehtaalta tai varastolta. Tämä ilmoitus voi tulla myös lähtömaan edustajalta, joka vastaa lähetysten viennistä ja johon tuontiasiakas on ollut suoraan yhteydessä. Ensiksi huolitsija tallentaa lähetysten tietojärjestelmään lähetystietojen perusteella, toisin sanoen hän suorittaa ”keikan avauksen”. Seuraavaksi huolitsija varaa rahtitilan lähtöpäästä rahdinkuljettajalta eli lentoyhtiöltä. Tuontiasiakkaalta saadaan rahtitilan varausta varten tarvittavat tiedot, joita ovat esimerkiksi tavarantoimituksen kooli, painot ja mitat. Rahtitilan varauksen jälkeen huolitsija antaa lähtömaan edustajalle ohjeistukset käytettävästä lentoyhtiöstä ja lentoon liittyvistä aikatauluista, minkä jälkeen edustaja sopii myyjän

kanssa tarkemmasta lähetyserän noutojankohdasta. (Andersson 2011: 41–42; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

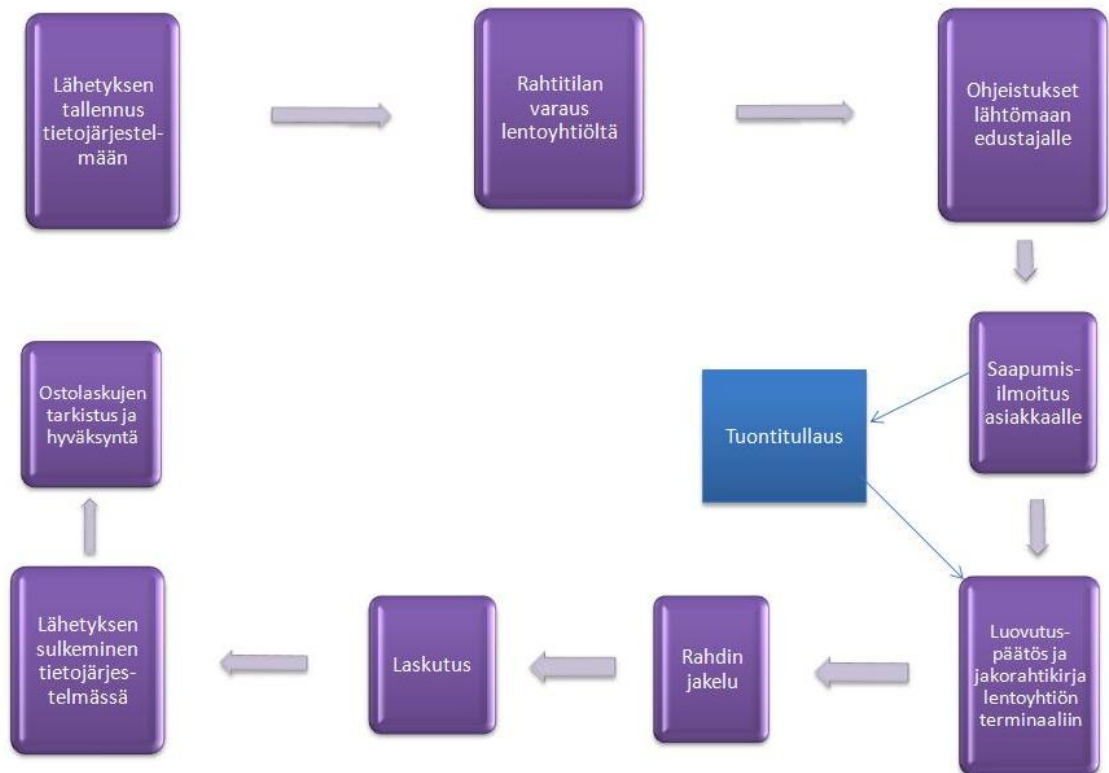
Lähtömaan edustaja lähettää määrämaan huolintaliikkeelle kopiot rahtiasiakirjoista, kun kaikki on kunnossa lähetyksen viennin osalta. Rahtiasiakirjoihin kuuluvat muun muassa lentotuonnin päärahtikirja (MAWB) (liite 1), alarahtikirja (HAWB) (liite 2) ja edustajan lasku (liite 6). Päärahtikirja on koko lähetyserää kuvaava tositemuoto ja jokaisesta yksittäisestä lähetyksestä laaditaan omat alarahtikirjat. Edustajan lasku sisältää kauppasopimuksessa käytetystä toimituslausekkeesta riippuen mahdolliset lähtöpään kustannukset, jotka edustaja veloittaa huolintaliikkeeltä sovitun hinnaston mukaan ja jotka huolintaliike veloittaa edelleen asiakkaaltaan sopimuksen mukaan. Määrämaan lentokenttä- ja terminaalikustannukset tulevat laskun muodossa suoraan lentoyhtiöltä. Edustajan lasku, kuten muutkin ostolaskut, syötetään ja kirjataan sähköiseen ostolaskujärjestelmään, josta tiedot päivittyvät tietojärjestelmään lähetyiskohtaista kustannus- ja tuottoseurantaa varten. (Andersson 2011: 42; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Lähetyksen ollessa matkalla huolitsijan tehtävänä on seurata lentoyhtiön seurantajärjestelmästä lähetyksen kulkua, vastata asiakkaiden aikataulukyselyihin ja tarvittaessa ilmoittaa mahdollisista viivästyksistä. Lähetyksen saapuessa määrämaahan lentoyhtiö lähettää huolintaliikkeelle luovutustositteen (liite 7), josta selviää lähetyksen purkauspaikka ja mahdolliset terminaalissa todetut tavaraa koskevat vajaukset tai vahingot. Huolitsijan tehtävänä on tarkistaa näiden tietojen oikeellisuus ja selvittää mahdolliset ongelmatapaukset vajauksiin ja vahingoittumisiin liittyen. Asiakkaalle ilmoitetaan saapuvasta lähetyksestä saapumisilmoituksella. Saapumisilmoituksessa pyydetään tarvittaessa huolinta- ja edelleenkuljetusohjeet, sekä tullausasiakirjat, joihin kuuluvat kauppalasku, pakkauslista tai -luettelo ja mahdolliset alkuperätodistukset. EU-alueen ulkopuolelta tuotava tavara on tulliselvitettävä, jolloin kaikille tavaroille on ilmoitettava tavaranimike. Tuontiasiakas on vastuussa siitä, että tavara on luokiteltu oikein. EU:n sisäkaupassa tullausta ei tarvitse tehdä, joten tullausasiakirjojen toimittaminenkaan ei ole tarpeellista. Huolintaohjeessa on tarpeellista ilmoittaa, mitä tavaraa ollaan tuomassa ja millaista tulliselvitysmuotoa lähetykseen sovelletaan. Tavallisimmat muodot tuonnissa ovat normaali tuontitullaus eli luovutus vapaaseen liikkeeseen, passitus väliaikaiseen varastoon, tullivarastointi, sisäinen jalostus sekä transito -lähetykset Suomen kautta esimerkiksi Venäjälle. (Andersson 2011: 43; Tuonti ja vienti 2015; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Mahdollisen tuontitullauksen jälkeen tulli toimittaa huolintaliikkeelle luovutuspäätöksen ja tullauspäätöksen. Seuraavaksi huolitsijan tehtävänä on lähettää lentoyhtiön terminaaliin luovutuspäätös ja jakorahtikirja, minkä jälkeen tavarat toimitetaan asiakkaan ohjeistamaan osoitteeseen alihankkijan eli kotimaisen kuljetusliikkeen toimesta. Kun tavarat ovat toimitettu määränpäähän, lähetyksestä tehdään huolintalasku. Laskussa asiakkaalta veloitetaan sopimuksen ja toimituslausekkeen mukaan lähetyksen kustannukset, jotka on määräämään lentokentälle asti veloitettu verottomina. Huolintalaskulla vaadittavat tiedot ovat vähintään seuraavat:

- ostaja
- myyjä
- toimitusehto
- kollimäärä, painot ja kuutiot
- tullitariffinimike
- kauppaa-arvo
- alkuperämaa
- tavarau kuvaus. (Andersson 2011: 43; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Laskutusta seuraa vielä lähetyiskohtaisten tulojen ja menojen tarkistus, minkä jälkeen lähetykset suljetaan tietojärjestelmässä. Tästä käytetään muun muassa termejä ”keikan sulkeminen” tai ”lähetyksen clousaus”. Lopuksi kaikki ostolaskut tarkistetaan ja hyväksytään tietojärjestelmässä sekä mahdolliset reklamaatiotapaukset selvitetään ja hoidetaan. (Andersson 2011: 44; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.) Lentotuonnin huolintaprosessin toimeksiantovaihe on esitelty tiivistettynä kuviossa 10.



Kuvio 10. Lentotuonnin huolintaprosessin toimeksiantovaihe (Andersson 2011: 44; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014).

#### 11.4 Huolintaprosessin toimeksiantovaihe lentoviennissä

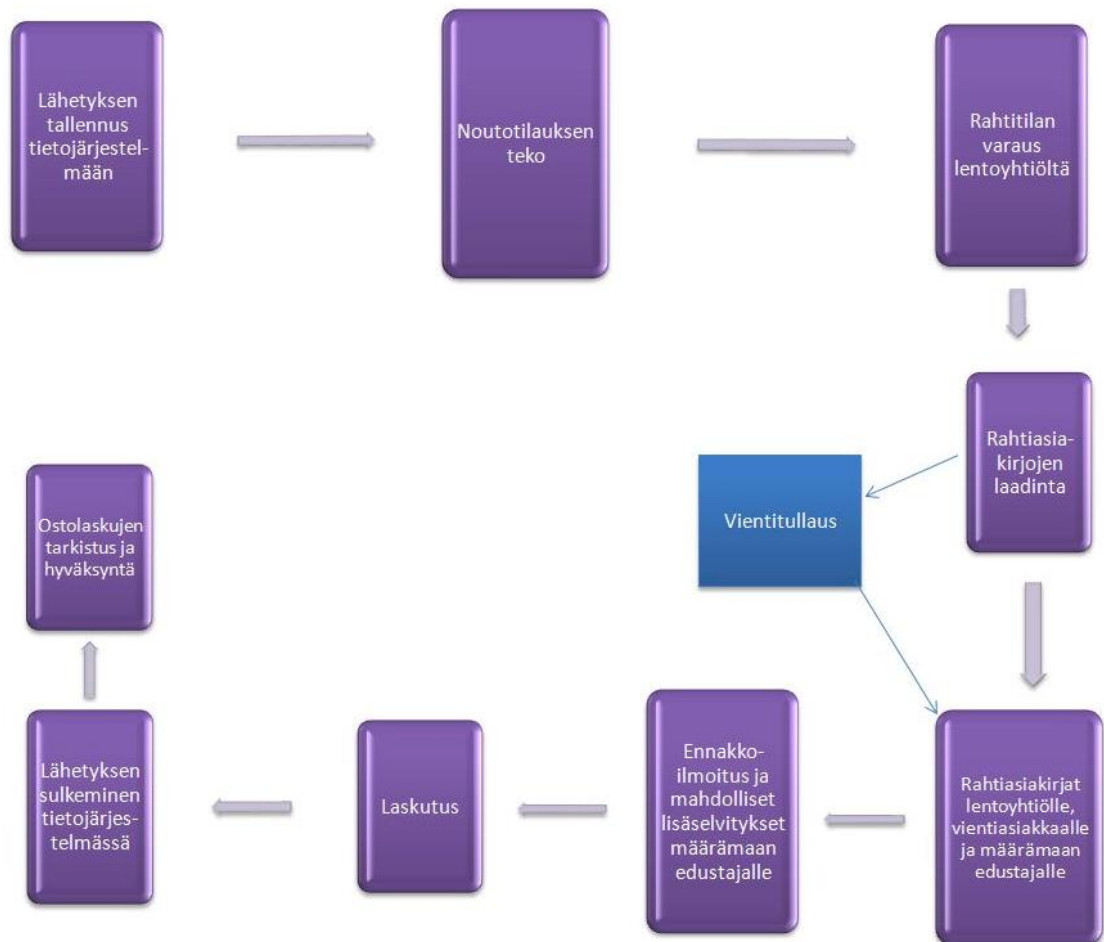
Huolintaprosessin toimeksiantovaiheen kulku lentoviennissä on käänteinen lentotuontiin verrattuna. Toimeksiantovaihe alkaa vientiasiakkaalta eli rahdista vastaavalta ostajalta tai myyjältä vastaanotetusta tilauksesta. Tilaus on ilmoitus valmiina olevasta tavaraerästä, joka pitäisi toimittaa määrämaahan. Ensiksi huolitsija suorittaa ”keikan avauksen” eli tallentaa lähetysten tietojärjestelmään lähetystietojen perusteella. Kuten lentotuonnissakin, toimeksianto perustuu myyjän ja ostajan väliseen kauppasopimuksessa sovittuun toimituslausekkeeseen. Toimituslausekkeesta riippuen, vientiasiakas joko itse toimittaa rahdin huolitsijan määräämään terminaaliin käsittelyä varten tai huolitsija tekee rahdille noutotilauksen. Noutoa varten tarvitaan noutorahtikirja, josta ilmenee muun muassa rahdin nouto- ja toimitusosoitteet, kollojen mitat sekä kuljetettavan rahdin paino. Tämän jälkeen huolitsija varaa rahdinkuljettajalta eli lentoyhtiöltä rahtitilan. (Andersson 2011: 47; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Seuraavaksi huolitsija laatii lähetyksestä lentoviennin päärahtikirjan (MAWB) (liite 8) ja alاراhtikirjan (HAWB) (liite 9) huolintaliikkeen valmiita rahtikirjalomakepohjia hyödyntämällä. Rahtikirjat lähetetään lentoyhtiölle ja vientiasiakkaalle. Mikäli lähetys viedään EU:n ulkopuolelle, on suoritettava vientitullaus. Vientitullauksessa huolitsija syöttää vietävän lähetyksen tiedot asiakkaan toimittaman kauppalaskun perusteella tullin tietojärjestelmään, jossa sähköinen viennin EDI (Electronic Data Interchange) -tullaus toteutetaan. EDI-tullauksen tuloksena huolintaliike saa järjestelmästäan ulos luovutuspäätöksen sekä viennin EAD (Export Accompanying Document) -saateasiakirjan. Saateasiakirja on tulostettava kuljetettavan lähetyksen mukaan. Saateasiakirjan perusteella poistumispaikan tulli vahvistaa tavarairän poistumisen yhteisön alueelta. Tämän jälkeen huolintaliike saa sähköisenä ilmoituksena poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen, joka lähetetään vientiasiakkaalle. Viejä tarvitsee tämän dokumentin niin tullin kuin arvonlisäviranomaisen vaatimaan vientiarkistoon. Muihin viennin tullimenettelyihin kuuluvat passitus, ulkoinen jalostus ja tullivarastointimenettely, joita ei tässä yhteydessä käsitellä tarkemmin. (Andersson 2011: 47; Melin 2011: 93–94; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Kun lähetys on poistunut lähtömaasta, huolitsijan tehtävänä on ilmoittaa määrämaan edustajalleen saapuvasta lähetyksestä ennakoilmoituksella eli Pre Alert -asiakirjalla. Määrämaassa saatetaan myös tarvita vientimaasta riippuen mahdollisia lisäselvityksiä tuotavasta tavarasta. Tiukan turvatarkastuskontrollonin takia esimerkiksi Yhdysvaltoihin vietäessä lähtömaan huolintaliikkeen on vakuutettava, että rahtikirjalle yksilöity erä ei ole tiettyssä alkuperämaassa valmistettua eikä sisällä tiettyjä komponentteja. Esimerkkinä tällaisesta lisäselvityksestä on päärahtikirjan hyväksymislausuntoasiakirja (MAWB Acceptance Statement). (Andersson 2011: 48; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

Lentoviennin huolintaprosessin toimeksiantovaiheen viimeisenä osana on vientiasiakkaan laskutus, joka riippuu kauppasopimuksessa sovelletusta toimituslausekkeesta. Esimerkiksi DAP (Delivered At Place / toimitettuna määräpaikalle) -toimituslauseketta käytettäessä myyjä hoitaa edustajansa eli huolintaliikkeen avustuksella vientimuodollisuudet. Myyjä myös maksaa kustannukset sekä vastaa tavaralle aiheutuvista vahingoista, kunnes tavara on toimitettu ostajalle. Laskutusta seuraa vielä lähetyskohtaisten tulojen ja menojen seuranta sekä lähetyksen sulkeminen tietojärjestelmässä. Määrämaan edustaja hoitaa tarvittavat tuontimuodollisuudet lähetykselle, ja vastaa tavarantoimituksesta tuontiasiakkaansa

ohjeiden mukaan. Lopuksi kaikki ostolaskut tarkistetaan ja hyväksytään tietojärjestelmässä sekä mahdolliset reklamaatiotapaukset selvitetään ja hoidetaan. (Andersson 2011: 48; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.) Lentoviennin huolintaprosessin toimeksiantovaihe on esitelty tiivistettynä kuviossa 11.



Kuvio 11. Lentoviennin huolintaprosessin toimeksiantovaihe (Andersson 2011: 48; Yrityksen sisäiset dokumentit 2014.)

## 12 Huolintaliikkeen palvelutason kehittäminen

Palvelutason on tapana määräytyä ostajan ja myyjän välisissä neuvotteluissa ja huolintaliikkeen tehtävänä on toteuttaa sovittu palvelutaso. Palvelutaso voi käsittää kuljetusten täsmällisyyden, kuljetusnopeuden, tavarantoimituksen oikean määrän ja laadun sekä mainintoja toimitustiheydestä, informaation kulkuun liittyvistä asioista ja tavarantoimituksen riittävästä suojaamisesta kuljetusvaurioiden estämiseksi. (Hörkkö ym. 2005: 45.)

Myyjän ja ostajan välinen palvelutaso käsittää myös useita sellaisia tekijöitä, joihin huolintaliike ei voi toiminnallaan vaikuttaa. Tällaisia ovat esimerkiksi tavarantoimituksen vastaaminen ostettuun tuotteeseen tai myyjän laskutuksen oikeellisuus. Huolintaliikkeellä on kuitenkin mahdollisuus vaikuttaa seuraaviin palvelutasoon liittyviin tekijöihin:

- toimitusvarmuus
- toimitustiheys
- toimituksen nopeus
- tavarantoimituksen määrän ja laadun säilyminen alkuperäisenä
- lähetystä seuraavan informaation riittävyys (Hörkkö ym. 2005: 45).

Parantaakseen ja ylläpitääkseen toimitusvarmuutta huolintaliike joutuu sitomaan kaikki kuljetusketjun osapuolet mukaan tavoitteen saavuttamiseksi. Toimitusvarmuus voi kuitenkin kärsiä, jos yhden tai useamman osapuolen toiminta ei ole optimaalista. Esimerkiksi liikennöitsijän kuljetuskalusto voi olla huonokuntoinen tai terminaalitoiminta hidasta. Nämä ja muut vastaavat toimitusvarmuuteen vaikuttavat asiat ovat kuitenkin kontrolloitavissa. Huolintaliike voi alihankinta- ja edustajasopimuksia solmiessaan luoda hyvän pohjan toimitusvarmuudelle muun muassa sopimalla etukäteen toimitusvarmuuteen liittyvistä asioista ja ehkäisemällä uhkatekijät. (Hörkkö ym. 2005: 45.)

Toimitustiheys kulkee toimitusvarmuuden tavoin läpi koko kuljetusketjun. Vaikka huolintaliikkeellä olisi säännölliset lähdöt tiettyyn kohdemaan, mutta paikallisella edustajalla toimitustiheydessä olisi selviä puutteita, ei huolintaliike kykenisi hyödyntämään tiivistä toimitustiheyttään. Huolintaliikkeen onkin siis varmistettava, että sen tarjoama toimitustiheys on mahdollisimman yhdenmukainen koko kuljetusketjussa hyödyntäen näin ketjun jokaista osapuolta. (Hörkkö ym. 2005: 46.)

Toimitusnopeus on palvelutason kannalta keskeinen tekijä erityisesti kiiretilanteissa ja se vaikuttaa myös tavaraan sitoutuneen pääoman määrään. Toimitusnopeus on kuitenkin riippuvainen käytettävästä kuljetusmuodosta ja siten rahdinmaksajan päätettävissä oleva asia. Useat huolintaliikkeet ovat tulleet asiakkaitaan vastaan tuotteistamalla palvelunsa. Erilaisia toimitusnopeuksia vaativat tavarat kuljetetaan saman kuljetusmuodon sisällä erilaisten aikataulujen mukaan, jolloin myös veloitus

vaihtelee luvatus kuljetusajan mukaan. Tällainen tuotteistaminen tähtää asiakkaan valinnan mahdollisuuksien lisäämiseen, jolloin asiakas voi valita oikean kuljetusnopeuden kullekin lähetykselle. (Hörkkö ym. 2005: 46.)

Tavaran määrän säilymisellä alkuperäisenä tarkoittaa lähetyksen hoitamista siten, että koko lähetys siirtyy lähettäjältä vastaanottajalle kerralla ilman katoamisia. Laadun säilyminen alkuperäisenä tarkoittaa tavaran perillemenoä vahingoittumattomana ja pilaantumattomana. Nämä tavoitteet edellyttävät koko kuljetusketjun kattavaa laadunvarmistusta ja asiaan on kiinnitettävä erityistä huomiota alihankinta- ja edustajasopimuksia tehtäessä. (Hörkkö ym. 2005: 46.)

Lähetystä seuraava informaatio koostuu kahdesta toisiaan täydentävästä osasta: yksikön sisältämän tavaran erittelemisestä (rahtikirja, lastauslista) sekä tavara- ja kollimerkintöjen riittävydestä. Näiden tietojen on luonnollisesti vastattava toisiaan. Tavaraan liittyvät lastauslistat ja rahtikirjat ovat usein peräisin myyjän tietojärjestelmistä, joten huolintaliikkeen on informoitava asiakkaitaan tarpeellisesta tietomäärästä. On tärkeää tuottaa riittävä tietomäärä kuljetettavasta tavarasta, sillä ilman sitä voi lähetyksissä tapahtua helposti sekaannuksia ja toimitusaikataulun viivästyksiä. Nykyisten automatisoitujen seurantajärjestelmien avulla voidaan seurata erityisen tarkasti kuljetuksen eri vaiheita. Vaiheiden seuranta ja tilanteen tiedostaminen mahdollistavat tarvittaessa ohjeistuksen muuttamisen kesken kuljetuksenkin. (Hörkkö ym. 2005: 47.)

## **13 Päätelmiä**

Tutkimuksen tarkoituksena oli tarkastella Suomen lentorahtitoimintaa yleisellä tasolla sekä analysoida huolinta- ja kuljetusyhtiö Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n tarjoamaa lentohuolintaa prosessina ja sitä kautta lisäarvoa tuottavana palveluna. Lisäksi selvitettiin, miten Martin Bencher (Scandinavia) Oy voisi huolintaliikkeenä kehittää omaa palvelutasoaan. Yrityksen tavoitteena on kasvattaa toimeksiantojen määrää lentorahdin osalta ja tuottaa lentorahtipalveluita mahdollisimman itsenäisesti ja kustannustehokkaasti.

Työn tiedot perustuvat alan kirjallisuuteen, Internet-lähteisiin, Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n sisäisiin dokumentteihin sekä yrityksen työntekijöiltä saatuihin tietoihin.

Lentokuljetusten määrällinen kasvu on ollut voimakasta viime vuosikymmenten aikana niin rahti- kuin matkustajaliikenteen osaltakin. Lentorahtitoimintaa on tärkeää kehittää ja ylläpitää, sillä tällä toiminnalla on merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupassa ja samalla maamme taloudellisen hyvinvoinnin tukipilarina. Erityisesti korkean teknologian alojen tuotteet ovat paino-arvoltaan juuri sopivia lentorahdiksi, sekä vaativat myös lentokuljetusten tuomaa varmuutta ja nopeutta. Lisäksi Suomesta ei ilman lentoliikennettä päästä nopeisiin yön yli -kuljetuksiin Euroopan suurille markkina-alueille logististen etäisyyksien vuoksi. Kova kilpailutilanne, öljyn hintakehitys, uudet päästörajoitukset sekä maailmantalouden suhdannenäkymät vaikuttavat kuitenkin merkittävästi lentoyhtiöiden toimintaan ja luovat paineita lentoliikenteen yleiselle kehitykselle. Myös ihmisten arvojen ja asenteiden muuttuessa yhä ekologisempaan suuntaan, voi lentokuljetuksen kilpailukyky kuljetusmuotona heikentyä.

Helsinki-Vantaan asema Suomen johtavana vaihtolentoasemana vahvistaa suomalaisten suoria lentoyhteyksiä maailmalle sekä maailmalta Suomeen. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on tärkeä rooli myös Suomen muun lentoasemaverkoston rahoittamisessa, joten oleellista on varmistaa lentoasemaverkoston toimivuus ja kehittää sen tehokkuutta kilpailukyvyn ylläpitämiseksi.

Huolitsijan työ on kuljetusketjuun liittyvien kitkatekijöiden minimoimista. Huolitsijan on valittava tarkoituksenmukaisin ja taloudellisen kuljetusmuoto ja -tapa toimitettavan tavaralähetyksen laadusta ja määränpäästä riippumatta. Huolitsijan on myös käsiteltävä nopeasti ja virheettömästi kymmeniä asiakirjoja ja ottamaan huomioon eri maiden vaatimukset ja menettelytavat. Huolitsijalla on mahdollisuus kehittää huolintaliikkeen palvelutasoa panostamalla esimerkiksi toimitusvarmuuteen, -tiheyteen, toimituksen nopeuteen, tavaran määrän ja laadun säilymiseen alkuperäisenä sekä lähetystä seuraavan informaation riittävyteen. Huolintaliikkeen olisi myös hyvä ennakoita tulevaa palvelutarvetta ja pyrkiä muokkaamaan tarjoamiaan palveluita asiakkaan tarpeita ajatellen.

Martin Bencher (Scandinavia) Oy on varsin pieni huolintaliike merkittävimpiin kilpailijoihin verrattuna, eikä yrityksellä ole omaa kuljetuskalustoa. Martin Bencher

(Scandinavia) Oy tarjoaa kuitenkin kattavaa kuljetusten järjestämistä ja välittämistä. Yrityksellä on myös erityisen hyvät mahdollisuudet ottaa huomioon asiakkaiden erityistarpeet ja hankkia tulevaisuudessakin pitkäaikaisia yhteistyökumppaneita. Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n lentorahdin huolintaprosessi on katkeamaton tapahtumaketju, joka sisältää huomattavan määrän erilaisia toimintoja ja vaatii ennen kaikkea tiivistä vuorovaikutusta ja molemminpuolista ymmärrystä huolitsijan ja asiakkaan välillä. Asiakas voi keskittyä paremmin omaan ydintoimintaansa siirtämällä omasta näkökulmastaan arvoa tuottamattomat toiminnot huolintaliikkeelle. Toisaalta asiakas voi omalla panoksellaan ja yhteistyöhalukkuudellaan nopeuttaa lentorahdin huolintaprosessin aikaa vieviä toimintoja informoimalla huolitsijaa hyvissä ajoin. Esimerkiksi tarjoamalla tarvittavaa ja oikeaa tietoa lentoviennin huolintaprosessin alkuvaiheessa voidaan säästyä turhilta kyselyiltä ja tavarat voidaan lähettää määräraahan ilman mahdollisia viivästyksiä.

Tutkimus saavutti sille asetetut tavoitteet tarkastella Suomen lentorahtitoimintaa yleisellä tasolla, analysoida Martin Bencher (Scandinavia) Oy:n tarjoamaa lentohuolintaa prosessina ja sitä kautta lisäarvoa tuottavana palveluna sekä selvittää erilaisia näkökulmia huolintaliikkeen palvelutason kehittämiseksi. Kaiken kaikkiaan opinnäytetyö toimii hyvänä tietolähteenä logistiikan alan opiskelijoille ja muille lentorahdista ja huolinnasta kiinnostuneille.

## Lähteet

Aalto, Elisa & Mäkelä, Tommi & Pöllänen, Markus. 2013. Suomen sisäiset lentokuljetukset ja niiden merkitys huoltovarmuudelle. Verkkodokumentti. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. <<http://huoltovarmuus.fi/static/pdf/711.pdf>>. Luettu 14.3.2015.

Ahlroth, Jenni & Pöllänen Markus. 2011. Liikenneturvallisuus: Opetusmoniste. Verkkodokumentti. Tampereen teknillinen yliopisto. <<http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/liikenneturvallisuus.pdf>>. Luettu 9.3.2015.

Alkuperätodistus. 2015. Verkkodokumentti. Kauppakamari. <<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/alkuperatodistus/>>. Luettu 19.3.2015.

Andersson, Joonas. 2011. Lentohuolinta: pelkkä ulkoistettu ulkomaankuljetus vai lisäarvoa tuottava palvelu? Insinööriyö. Laurea-ammattikorkeakoulu.

ATA carnet -tulliasiakirja. 2015. Verkkodokumentti. Kauppakamari. <<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/ata-carnet/>>. Luettu 15.4.2015.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 300/2008. Verkkodokumentti. EUR-Lex. <<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0300:20100201:FI:PDF>>. Luettu 20.2.2015.

Fact Sheet: IATA - International Air Transport Association. 2015. Verkkodokumentti. IATA. <[http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/Pages/iata.aspx](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Pages/iata.aspx)>. Luettu 30.3.2015.

Fakta: Tarkastukset tiukentuneet. Verkkodokumentti. Kaleva, 2.3.2009. <<http://www.kaleva.fi/uutiset/kotimaa/fakta-tarkastukset-tiukentuneet/262659/>>. Luettu 12.3.2015.

Finavian kehitysohjelma ulottuu vuoteen 2020. 2015. Verkkodokumentti. Finavia. <<http://www.finavia.fi/fi/lentoasemat-kehittyvat/finavia-investoi/>>. Luettu 20.4.2015.

Finavian lentoliikennetilasto 2013. Verkkodokumentti. Finavia. <[http://dxwww91gv4d0rs.cloudfront.net/file/dl/i/efefpQ/j4sFXHtM-Ubijor3Y8Rq7A/Finavia\\_lentoliikennetilastot\\_2013.pdf](http://dxwww91gv4d0rs.cloudfront.net/file/dl/i/efefpQ/j4sFXHtM-Ubijor3Y8Rq7A/Finavia_lentoliikennetilastot_2013.pdf)>. Luettu 14.3.2015.

Finavian liikennetilastot 2014. Verkkodokumentti. Finavia. <<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tilastot/2014/>>. Luettu 15.3.2015.

Finavian vuosikertomus 2013. Verkkodokumentti. Finavia. <<http://vuosikertomus.finavia.fi/fi/>>. Luettu 11.12.2014.

- Finavia yrityksenä. 2015. Verkkodokumentti. Finavia. <<http://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/finavia-yrityksena/>>. Luettu 11.12.2014.
- Finnair-konsernin laivasto. 2015. Verkkodokumentti. Finnair Group. <[http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni\\_9\\_9.html](http://www.finnairgroup.com/konserni/konserni_9_9.html)>. Luettu 23.3.2015.
- Finnair-nimi täyttää 50 vuotta. 2003. Verkkodokumentti. Finnair. <[http://www.finnairgroup.com/media/media\\_7.html?Id=1048754168.html](http://www.finnairgroup.com/media/media_7.html?Id=1048754168.html)>. Luettu 23.3.2015.
- Helsinki-Vantaa lyhyesti. 2015. Verkkodokumentti. Finavia. <<https://www.finavia.fi/fi/helsinkivantaa/lyhyesti/>>. Luettu 15.3.2015.
- Huolinta. 2015. Verkkodokumentti. Suomen Kuljetusopas. <<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/huolinta/>>. Luettu 14.4.2015.
- Hörkkö, Heli & Koskinen, Harri & Mattsson, Margit & Ollikainen, Jari & Reinikainen, Antti & Werdermann, Rauli. 2005. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki: Suomen huolintaliikkeiden liitto.
- Ilmailu. 2015. Verkkodokumentti. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. <<http://www.trafi.fi/ilmailu/>>. Luettu 9.3.2015.
- Ilmakuljetukset. 2010. Verkkodokumentti. Puolustusvoimat. <[http://www.puolustusvoimat.fi/wcm/89556680487f1ae385318d88ae12af8a/Taitto\\_7.11.2\\_WEB.pdf%3FMOD%3DAJPERES](http://www.puolustusvoimat.fi/wcm/89556680487f1ae385318d88ae12af8a/Taitto_7.11.2_WEB.pdf%3FMOD%3DAJPERES)>. Luettu 23.2.2015.
- Jelkänen, Timo. 2009. Kuljetuspalveluiden hankinnan kehittäminen osana logistiikkaa. Insinööriyö. Metropolia Ammattikorkeakoulu. <[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/2226/Timo%20Jelkanen\\_2009.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/2226/Timo%20Jelkanen_2009.pdf?sequence=1)>. Luettu 16.3.2015.
- Kangastalo, Ilkka. 2013. Tavaraa taivaalle. Tekniikan Maailma 16/2013, s. 54–57.
- Karrus, Kai. 2001. Logistiikka. 3. uudistettu painos. Helsinki: WSOY.
- Kauppalasku. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma. <<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kauppalasku>>. Luettu 17.3.2015.
- Kuljetusten ja jakelun logistiikkaa. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma. <[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusten\\_ja\\_jakelun\\_logistiikkaa](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Kuljetusten_ja_jakelun_logistiikkaa)>. Luettu 2.4.2015.
- Laitinen, Turo. 2002. Kansainväliset lentorahtipalvelut Suomessa. Verkkodokumentti. Tampereen teknillinen korkeakoulu. <[http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/kv\\_lentorahtipalvelut\\_suomessa.pdf](http://www.tut.fi/verne/wp-content/uploads/kv_lentorahtipalvelut_suomessa.pdf)>. Luettu 15.3.2015.

Lentokuljetukset. 2015. Verkkodokumentti. Suomen kuljetusopas.  
<<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/>>. Luettu 12.3.2015.

Lentokuljetukset ja turvattu kuljetusketju. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma.  
<[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentokuljetukset\\_ja\\_turvattu\\_kuljetusketju](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentokuljetukset_ja_turvattu_kuljetusketju)>.  
Luettu 12.3.2015.

Lentokuljetus. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma.  
<<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentokuljetus>>. Luettu 13.3.2015.

Luukkonen, Terhi & Mäkelä, Tommi & Pöllänen, Markus & Kalenoja, Hanna & Mäntynen, Jorma & Rantala, Jaakko. 2012. Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035. Liikennevirasto. Verkkodokumentti.  
<[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts\\_2012-36\\_henkilo\\_ja\\_tavaraliikenteen\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-36_henkilo_ja_tavaraliikenteen_web.pdf)>. Luettu 23.2.2015.

Martin Bencher Group. 2015. Verkkodokumentti. Martin Bencher Group.  
<<http://www.martin-bencher.com/>>. Luettu 12.1.2015.

Melin, Kirsti. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: vienti ja tuonti. Tampere: AMK-Kustannus.

Mäkelä, Tommi & Mäntynen, Jorma & Vanhatalo, Jaana. 2005. Logistiikka ja kuljetusjärjestelmät. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Passitus. 2015. Verkkodokumentti. Suomen tulli.  
<[http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut\\_tullimenettelyt/passitus/](http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/)>. Luettu 19.3.2015.

Perustiedot SEPasta. 2015. Verkkodokumentti. OP-Pohjola.  
<<https://www.op.fi/media/liitteet?cid=151539783&srcpl=4>>. Luettu 25.1.2015.

Pikarahtipalvelut. 2015. Verkkodokumentti. Suomen kuljetusopas.  
<<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/pikarahti/>>. Luettu 24.3.2015.

Proformalasku. 2015. Verkkodokumentti. e-conomic. <<https://www.e-conomic.fi/kirjanpito-ohjelma/sanakirja/proformalasku>>. Luettu 18.3.2015.

Räty, Asko. 2006. Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet. Helsinki: Suomen logistiikkayhdistys.

Sisula-Tulokas, Lena. 2007. Kuljetusoikeuden perusteet. Helsinki : Talentum.

Suomen asema ja ominaispiirteet lentokuljetuksissa. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma.  
<[http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Suomen\\_asema\\_ja\\_ominaispiirteet\\_lentokuljetuksissa](http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Suomen_asema_ja_ominaispiirteet_lentokuljetuksissa)>. Luettu 16.3.2015.

Tavaraliikenne. 2014. Verkkodokumentti. Liikennevirasto.  
<<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/liikenneverkko/liikennejarjestelma/tavaraliikenne>>. Luettu 8.4.2015.

Tilastointi. 2015. Verkkodokumentti. Logistiikan maailma.  
<<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Tilastointi>>. Luettu 18.3.2015.

Tuonti ja vienti. 2015. Verkkodokumentti. Suomen tulli.  
<<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/index.jsp>>. Luettu 28.4.2015.

Turvallisuutta koskeva vuosikatsaus 2009. Verkkodokumentti. Euroopan lentoturvallisuusvirasto. Turvallisuuden analysointi- ja tutkimusosasto.  
<[http://www.easa.europa.eu/communications/docs/annual-safety-review/2009/LY\\_EASA\\_Annual\\_FI\\_110321.pdf](http://www.easa.europa.eu/communications/docs/annual-safety-review/2009/LY_EASA_Annual_FI_110321.pdf)>. Luettu 13.3.2015.

Valuuttamuunnin. 2015. Verkkodokumentti. FX-Rate. <<http://fx-rate.net/SDR/EUR/>>. Luettu 27.3.2015.

Vuosikertomus 2014. Verkkodokumentti. Finnair.  
<[http://www.finnairgroup.com/linked/fi/konserni/Finnair\\_Vuosikertomus\\_A4\\_final.pdf](http://www.finnairgroup.com/linked/fi/konserni/Finnair_Vuosikertomus_A4_final.pdf)>. Luettu 23.3.2015.

Yrityksen sisäiset dokumentit. 2014. Martin Bencher (Scandinavia) Oy.

Yritysinfo. 2015. Verkkodokumentti. Finnair Cargo.  
<<http://www.finnaircargo.com/fi/terminal-operations/yritysinfo.html>>. Luettu 23.3.2015.



Tuonnin alarauhikirja (HAWB)

105 HEL 0000 0000		0000000					
Shipper's Name and Address XXX  SHANGHAI, 201306 CN CHINA		Shipper's Account Number	Not Negotiable <b>Air Waybill</b> MARTIN BENCHER Issued by (SCANDINAVIA), OY				
Consignee's Name and Address XXX  28100 PORI FI FINLAND		Consignee's Account Number	Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity <small>It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREOF BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.</small>				
Leaving Carrier's Agent Name and City XXX		Accounting information					
Agents IATA Code XXX	Account No.						
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing SHANGHAI							
To	By First Carrier	Mode of Transport	to				
	FINNAIR OYJ						
Amount of Insurance	Currency	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs				
0,00	EUR	NVD	NCV				
Flight Data	For Carrier Use only	Flight Data	Amount of Insurance				
AY XXX/ZZZ			0,00				
Insurance - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, value amount to be insured is figure in box marked "Amount of Insurance".							
Handling information  <p style="text-align: center;">STATUS: X</p>							
No of Pieces RCP	Gross Weight	to	Rate Class	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl Dimensions or Volume)
3	34,7		N	35,0			STICKERS 1/49x49x49CM 1/37x37x49CM 1/96x41x2CM
FREIGHT COLLECT AS AGREED							
3	34,7						VOL 0,193 CBM
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
Total prepaid		Total collect					
Currency Conversion Rates		DD Charges in Dest. Currency					
For Carrier's Use only at destination		Charges at Destination		Executed on (Date) at (Place)		Signature of Issuing Carrier or its Agent	
		Total Collect Charges				0000000	

COPY 8 (FOR FIRST CARRIER)

## EUR.1 -tavaratodistus

<b>MOVEMENT CERTIFICATE</b>			
1. Exporter (Name, full address, country)		<b>EUR.1 FI No A 5631009</b>	
		See notes overleaf before completing this form.	
3. Consignee (Name, full address, country) (Optional)		2. Certificate used in preferential trade between <b>European Community</b> and  (Insert appropriate countries, groups of countries or territories)	
		4. Country, group of countries or territory in which the products are considered as originating	5. Country, group of countries or territory of destination
6. Transport details (Optional)		7. Remarks	
8. Item number; Marks and numbers; Number and kind of packages (1); Description of goods		9. Gross mass (kg) or other measure (litres, m <sup>3</sup> , etc.)	10. Invoices (Optional)
<b>11. CUSTOMS ENDORSEMENT</b> Declaration certified Export document (2): Form _____ No. _____ Stamp _____ Of _____ Customs office _____ Issuing country or territory <b>FINLAND</b> _____ (Place and date) (Signature)		<b>12. DECLARATION BY THE EXPORTER</b> <b>I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate.</b> Place and date _____ Signature _____	

A.TR. -tavaratodistus

ZDE OOTRPHÉTE

**MOVEMENT CERTIFICATE**

1. <b>Exporter</b> (Name, full address, country)		A.TR. No Ty	
		2. <b>Transport document</b> (Optional) No ..... Date .....	
3. <b>Consignee</b> (Name, full address) (Optional)		4. <b>ASSOCIATION</b> between the <b>EUROPEAN COMMUNITY</b> and <b>TURKEY</b>	
		5. <b>Country of exportation</b>	6. <b>Country of destination</b> <sup>9</sup>
7. <b>Transport details</b> (Optional)		8. <b>Remarks</b>	
9. <b>Item No</b>	10. <b>Marks and numbers; number and kind of packages</b> (for goods in bulk, indicate the name of the ship or the number of the railway wagon or road vehicle); description of goods	11. <b>Gross weight</b> (kg) or other measure (hl, m <sup>3</sup> , etc.)	
12. <b>CUSTOMS ENDORSEMENT</b> Declaration certified Export document <sup>8</sup> ..... Stamp ..... Form ..... No ..... Customs office ..... Issuing country ..... ..... (Place and date) ..... (Signature)		13. <b>DECLARATION BY THE EXPORTER</b> I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. ..... (Place and date) ..... (Signature)	

1) Insert the Member State or Turkey.  
 2) Complete only where the exporting country requires.

TISK POVOLEN GRC2004/45540 TYPOS PLZFA

## EY:n yleinen alkuperätodistus

1. Goods consigned from (exporter's business name, address, country)		Reference No <b>A 514089</b>			
2. Goods consigned to (consignee's name, address, country)		<b>GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificate) FORM A</b>			
		Issued in _____ (country) <small>See notes overleaf</small>			
3. Means of transport and route (as far as known)			4. For official use		
5. Item number	6. Marks and numbers of packages	7. Number and kind of packages; description of goods	8. Origin criterion (see notes overleaf)	9. Gross weight or other quantity	10. Number and date of invoices
11. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct.			12. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct; that all the goods were produced in _____ (country) and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the generalized system of preferences for goods exported to _____ (importing country)		
Place and date, signature and stamp of certifying authority			Place and date, signature of authorized signatory		

Edustajan lasku

Martin Bencher International Transportation  
 (Shanghai) Ltd.  
 Rm 925, 9/F, Hifime Bldg., No 289  
 Wujin Road, Hongkou District  
 CN-200085 Shanghai  
 China



INVOICE

ACCOUNT NO . . . . .	XXX	INVOICE NO . . . . .	SF008251
SHIPPER . . . . .	Brand ID Oy	OUR REFERENCE . . . . .	XXX
CONSIGNEE . . . . .	XXX	POSTING DATE . . . . .	01-12-14
VESSEL/FLIGHT . . . . .		PAYMENT TERMS . . . . .	Net 15 Days
FROM . . . . .	Helsinki	DUE DATE . . . . .	16-12-14
TO . . . . .	Shanghai	WEIGHT (KGS) . . . . .	21,00
OCEAN B/L NO. . . . .	XXX	CBM . . . . .	0,08
ETD . . . . .	29-11-14	NO. OF PIECES . . . . .	1,00
EFA . . . . .		YOUR REFERENCE . . . . .	
DESCRIP. OF CARGO . . . . .		YOUR REFERENCE 2 . . . . .	
YOUR VAT NO. . . . .		ISSUED BY . . . . .	XXX
		PAGE NO . . . . .	1

DESCRIPTION/CHARGE	NO. OF UNITS	UNIT PRICE	VAT%	TOTAL
Air freight				
Fuel surcharge				
War risk surcharge				
Security surcharge				
Terminal fee				
AWB fee				
Export Clearance				
ENS export control system				
Pick up from Pori				
Domestic fuel surcharge				
Profit share				
Ref: XXX				

AMOUNT VAT BASIS	AMOUNT FREE OF VAT	VAT AMOUNT	CURR. EUR	TOTAL AMOUNT
------------------	--------------------	------------	--------------	--------------

Customer owes VAT in accordance with Council Directive 2006/112/EC

Banking details:  
 Bank: . . . . . Nordea Bank  
 . . . . . Meilahti filial, FI-00100 Helsinki  
 IBAN: . . . . .  
 SWIFT code: . . . . . NDEARIHH  
 Bank Account No.: . . . . .

Martin Bencher (Scandinavia) Oy  
 Perintötie 2D, FI-01510 Vantaa  
 Tel.: +358 9 4770 750 / Fax.: +358 9 4770 7520  
 E-mail: finland@martin-bencher.com  
 www.martin-bencher.com  
 VAT no.:





Viennin alarhtikirja (HAWB)

105 HEL 0000 0000		0000000				
Shipper's Name and Address XXX  28100 PORI FI FINLAND		Shipper's Account Number  Not Negotiable <b>Air Waybill</b> MARTIN BENCHER Issued by (SCANDINAVIA), OY				
Consignee's Name and Address XXX  SHANGHAI, 201306 CN CHINA		Consignee's Account Number  Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.				
Issuing Carrier's Agent Name and City XXX		Accounting Information  Agent's IATA Code XXX Account No. XXX				
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing HELSINKI						
To By First Carrier FINNAIR OYJ		Currency EUR CC C C				
Airport of Destination SHANGHAI		Declared Value for Carriage NVD Declared Value for Customs NCV				
Flight Date AY XXX/ZZZ		Amount of Insurance 0,00				
Handling Information  STATUS: X						
No of Pieces PCP	Gross Weight Kg	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl Dimensions or Volume)
3	34,7	N	35,0			STICKERS 1/49x49x49CM 1/37x37x49CM 1/96x41x2CM
FREIGHT COLLECT AS AGREED						
3	34,7					VOL 0,193 CBM
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges
Visitation Charge Tax Total Other Charges Due Agent Total Other Charges Due Carrier						
Shipper certifies that the particulars of the facts hereof are correct and that insofar as any part of the contents herein contains dangerous goods, as defined in paragraph 1.7 of the conditions of carriage, it is properly described, packaged, marked, labeled, stowed, secured, braced, dunnaged, and secured in the cargo hold of the aircraft.						
As Agent for the Shipper						0000000
As Agent						Signature of Shipper or his Agent
Total prepaid		Total collect		Signature of Issuing Carrier or its Agent		
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		0000000		
For Carrier's Use only at destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		
Executed on (Date) at (Place)						
0000000						

COPY 8 (FOR FIRST CARRIER)