

Speditionsföretagens utbud av tjänster i Finland

En analys utgående från företagens webbsidor

Tony Wiik

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	4978
Författare:	Tony Wiik
Arbetets namn:	Speditionsföretagens utbud av tjänster i Finland – En analys utgående från företagens webbsidor.
Handledare (Arcada):	Siv Relander
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Detta examensarbete går ut på att undersöka och jämföra Finlands Speditörförbunds medlemmars utbud av tjänster utgående från företagens webbsidor. Speditionsföretag kan ha flera roller beroende på vilken typ av speditions- och logistiktjänster de kommit överens om med uppdragsgivaren. Därför har speditionsföretagen medvetet kunnat begränsa sin kundkrets, verksamhetsområde eller sina affärsmodeller. Syftet är att göra det enklare för kunden att jämföra utbudet av tjänster hos speditionsföretagen i Finland. Tjänsterna utgår från ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” och även hela teoridelen baserar sig på denna figur. Själva empiriska undersökningen görs genom att samla in kvalitativ sekundärdata i en Excel-tabell som är lämplig för jämförande av företagen och dess tjänster.</p> <p>De främsta resultaten som undersökningen gav var att tjänster som hade med materialflöde att göra var allra vanligaste och de flesta företagen hade största delen av sina tjänster från detta område som bl.a. lagringstjänst och internationella transporter. Tjänster som har med informationsflöde att göra var färre än väntat, medan kapitalflöde var väldigt dåligt representerat. Storföretag samt medelstora företag hade i överlag större urval än vad småföretag hade. Flera företag erbjöd även skraddarsydda tjänster åt enskilda kunder, dvs. kunden kan ta kontakt med företaget för att få veta vilka tjänster som uppfyller deras behov bäst.</p>	
Nyckelord:	spedition, logistik, speditionstjänster, logistiktjänster, speditör
Sidantal:	37
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	4978
Author:	Tony Wiik
Title:	Speditionsföretagens utbud av tjänster i Finland – En analys utgående från företagens webbsidor.
Supervisor (Arcada):	Siv Relander
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>This thesis is an investigation and comparison about the range of services based on the Finnish Freight Forwarders Association members companies' websites. Freight forwarding companies may have multiple roles depending on the type of forwarding and logistics services they agreed to do. Therefore, freight forwarding companies have consciously been limiting their clientele, business or their business models. The aim is to make it easier for customers to compare the range of services of freight forwarding companies in Finland. Services are found in "Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa" and also the whole theoretical part is based on this figure. The actual empirical study done by collecting qualitative secondary data in an Excel table which is suitable for comparing companies and their services.</p> <p>The main results the survey gave were that services within material-flow were most common and most operators had most of their services from this area, such as storage services and international shipments. While information-flow services had less than expected and capital-flow had almost none. Large corporations and medium-sized enterprises had generally larger selection than small businesses had. Several companies even offered customized services to diverse-customers, i.e. customers can contact the company to find out what services meet their needs.</p>	
Keywords:	Freight forwarding, logistics, freight services, logistics services, forwarder
Number of pages:	37
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1	Inledning.....	7
1.1	Problemformulering	7
1.2	Syfte	8
1.3	Avgränsningar	8
2	Speditörens roller och tjänster	9
2.1	Materialflöde	10
2.1.1	<i>Avhämtnings- och distribuerings-tjänster</i>	10
2.1.2	<i>Internationella transporter</i>	10
2.1.3	<i>Konsolidering</i>	11
2.1.4	<i>Kvalitetskontroll</i>	11
2.1.5	<i>Sortering & packning</i>	11
2.1.6	<i>Returlogistik</i>	11
2.1.7	<i>Projekthelheter</i>	12
2.1.8	<i>Terminalverksamhet</i>	12
2.1.9	<i>Lagring</i>	12
2.2	Informationsflöde	13
2.2.1	<i>Representation</i>	13
2.2.2	<i>Rådgivning och konsultering</i>	13
2.2.3	<i>Tredjelandstrafik</i>	13
2.2.4	<i>Transitering</i>	14
2.2.5	<i>IT-tjänster & elektronisk informationstrafik</i>	14
2.2.6	<i>Produktbeställningar</i>	14
2.2.7	<i>Statistik och rapportering</i>	14
2.2.8	<i>Leverans övervakning</i>	15
2.2.9	<i>Tullklarering</i>	15
2.2.10	<i>Försäkringar</i>	15
2.3	Kapitalflöde.....	16
2.3.1	<i>Betalningskontroll</i>	16
2.3.2	<i>Tullavgifter</i>	17
2.3.3	<i>Tullannulleringar</i>	17
2.3.4	<i>Försäkringsavgifter</i>	17
2.3.5	<i>Skattebetalning</i>	17
3	Metodik.....	18
3.1	Kvantitativ metod	18
3.2	Kvalitativ metod	18

3.3	Val av metod.....	19
4	Resultat	20
4.1	Bakgrund	20
4.2	Tjänsteutbudet på företagens webbsidor	20
4.2.1	<i>Materialflödes tjänster</i>	21
4.2.2	<i>Informationsflödes tjänster</i>	23
4.2.3	<i>Kapitalflödes tjänster</i>	25
4.3	Jämförelse mellan stor-, mellanstor- och småföretag	26
5	Diskussion och slutsatser.....	28
5.1	Undersökningen	28
5.2	Problem som uppstod	29
5.3	Förbättringsförslag.....	30
6	Sammanfattning.....	30
	Källor	32
	Bilaga 1	

Figurer

Figur 1. ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” (Relander 2011).	9
Figur 2. Excel-tabellen 1.	21
Figur 3. Excel-tabellen 2.	21
Figur 4. Materialflödesdiagram 1-4.	22
Figur 5. Materialflödesdiagram 5-8.	22
Figur 6. Materialsflödesdiagram 9-10.	23
Figur 7. Informationsflödesdiagram 1-4.	24
Figur 8. Informationsflödesdiagram 5-8.	24
Figur 9. Informationsflödesdiagram 9-10.	25
Figur 10. Kapitalflödesdiagram 1-5.	26

Tabeller

Tabell 1. Fördelning.	27
----------------------------	----

1 INLEDNING

Begreppet spedition är ofta oklart för en som inte känner till branschen. Det tros vara någonslags hantering av varor vid hamnar eller på flygplatser, men i verkligheten är spedition mycket mångsidigare än det. Spedition och logistik har alltid varit grunden för den internationella handeln. Speditörerna ser till att varorna når mottagaren i enlighet med nationella och internationella lagar, direktiv, förordningar samt avtal. Det skall ske på rätt plats i rätt tid och kostnadseffektivt. (Huolintaliitto 2015)

Enligt världsorganisationen för speditörer, ”FIATA”, och Finlands Speditörförbund betyder begreppen speditjons- och logistiktjänster all slags tjänster som utförs antingen med en eller multimodala transportmedel. De är förknippade med transport av gods, samlastning, lagring, hantering, packning eller distribution. Även tillhörande tilläggs- och rådgivningstjänster, t.ex. tjänster som är tull- och skatte förknippade eller olika officiella dokument samt anmärkningar för godset. Som speditjons-tjänster anses även modern informations- och kommunikationsteknik förknippad med transport, hantering eller lagring av gods samt effektiv hantering av leveranskedjan som helhet. (Huolintaliitto 2015)

Detta examensarbete går ut på att undersöka och jämföra Finlands Speditörförbunds medlemmars utbud av dessa tjänster som speditjonsföretagen har att erbjuda på deras webbsidor. Tjänsterna, sammanlagt 25 stycken, utgår från figuren ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa”, dvs. speditörens roller och tjänster i internationell handel. Det betyder att hela teoridelen baserar sig på denna figur. Själva empiriska undersökningen sker genom att samla in sekundärdata i en Excel-tabell som är lämplig för jämförande av speditjonsföretagen och deras utbud av tjänster.

1.1 Problemformulering

Speditjonsföretag kan ha flera roller, beroende på vilken typ av speditjons- och logistiktjänster de kommit överens om med uppdragsgivaren. Alla upptar inte samma uppdrag, utan de kan ha specialiserat sig på särskilda typer av transport- eller logistiktjänster såsom tunga specialtransporter eller projektspedition. Därför har speditjonsföretagen

medvetet kunnat begränsa sin kundkrets, verksamhetsområde eller sina affärsmodeller. (Logistiikan maailma 2015) Detta kan göra det svårt för kunden att hitta speditiionsföretag med utbud som uppfyller hans eller hennes behov av logistik- eller speditiionstjänster. Därför kunde det vara bra ur kundens synvinkel om det fanns en undersökning där man enkelt kunde jämföra speditiionsföretag i Finland och hurdana tjänster de har att erbjuda på deras webbsidor.

1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att göra det enklare för kunden att jämföra utbudet av tjänster hos speditiionsföretagen i Finland. Kunden behöver inte längre gå igenom varje speditörs webbsida skilt för sig för att hitta hurdana tjänster var och en har att erbjuda. Med denna undersökning kan kunden spara tid och förhoppningsvis hitta det bästa möjliga alternativet.

Detta examensarbete kan även fungera som en slags faktabok för personer som är intresserade av tjänster förknippade med speditiion. Speciellt för svenskspråkiga personer, eftersom dessa tjänster som finns i figuren oftast beskrivs endast på finska.

1.3 Avgränsningar

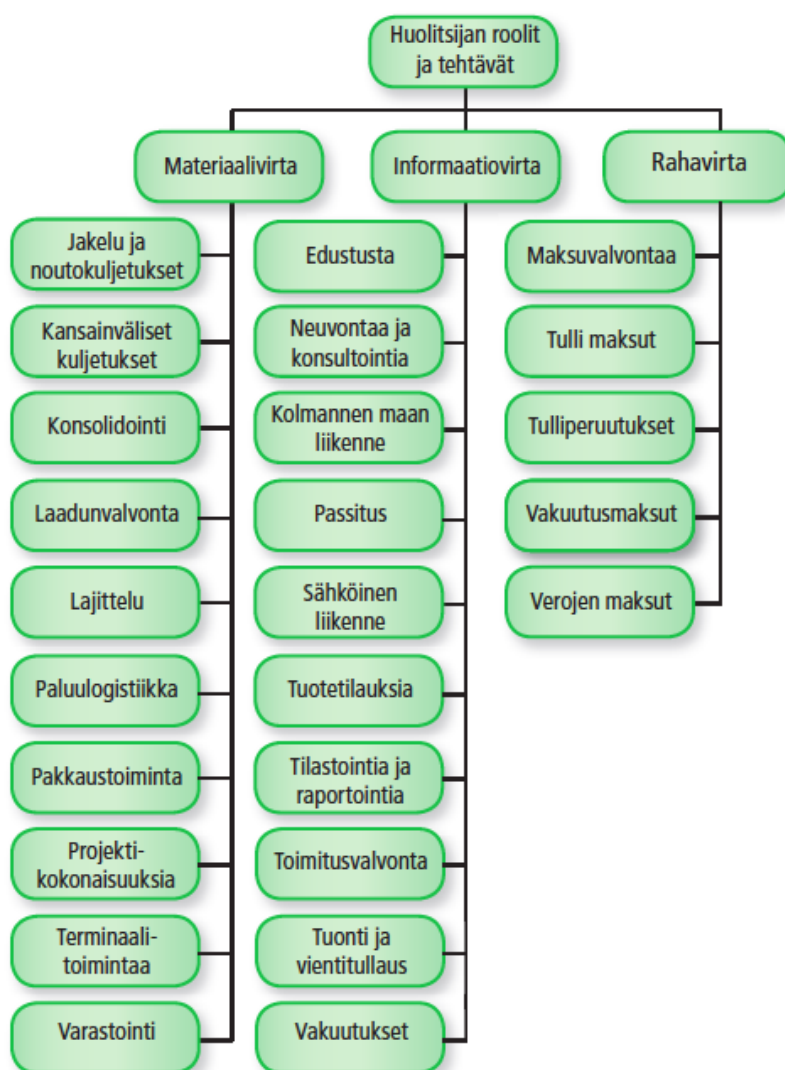
Arbetet är avgränsat till att analysera speditiionsföretagens (medlem i Finlands speditörförbund) tjänsteutbud, endast utgående från webbsidor. Typen av tjänsten skall finnas med i ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa”-figuren, eftersom hela arbetet utgår från den.

För det mesta har elektroniska källor använts inom teorin, eftersom största delen av fakta om ämnet enbart finns på webben. Metoden som används är kvalitativ datainsamling, eftersom det endast är sekundärdata från webbsidor som samlas in och undersöks samt jämförs. Inga intervjuer eller direkt kontakt med företagen används. De flesta speditiionsföretagen erbjuder den största delen av tjänsterna som finns i figuren. Om dessa tjänster inte tydligt framgår eller helt enkelt inte beskrivs på företagets webbsida, beaktas de inte i undersökningen fastän de i verkligheten skulle finnas, eftersom allt utgår

från webbsidornas tjänsteutbud. Undersökningen är gjord under månaderna mars, april och maj år 2015.

2 SPEDITÖRENS ROLLER OCH TJÄNSTER

Teoridelen i detta examensarbete går ut på att beskriva de olika delarna i figuren ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” (figur 1). Teorin är delad i tre olika stycken huvudkategorier, material-, informations- och kapitalflöde, som i sin tur har egna underkategorier för själva tjänsterna.



Figur 1. ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” (Relander 2011).

2.1 Materialflöde

Enligt Jonsson och Mattson (2005 s. 52) kan det fysiska materialflödet sammanlänkas till fyra delar. Dessa är transport, materialhantering, lagring och förpackning (Jonsson & Mattson 2005 s. 52).

När materialflödet fungerar bra kommer bl.a. leveranstiden att förkortas. Informationsflöde krävs inom materialflöde, eftersom det hör till logistikens goda principer att kunden informeras om materialet som levereras. (Logistiikan maailma 2015)

2.1.1 Avhämtnings- och distribuerings tjänster

Avhämtning och distribuering av varor utförs antingen med speditorsföretagens egna fordon, i företagets hantering varande fordon eller genom användning av olika underleverantörer. Underleveransavtal görs ofta med flera olika transportföretag i syfte att speditorsföretaget skall kunna erbjuda ett brett transportnät samt billiga lösningar, utan att flexibiliteten störs. (von Bell et al. 2011 s. 124)

2.1.2 Internationella transporter

Internationella transporter utförs genom att använda alla tillgängliga transportsätt. Flyg-, väg- och sjöfrakt är de vanligaste transportformerna, men även järnvägsfrakt är viktig. Transporterna är antingen direkta eller konsoliderade. Transporterna kan utföras direkt via en omlastningsplats eller genom att kombinera olika transportmedel, t.ex. containers transporterats en del av resan med lastbil med omlastning i hamnar. Många speditorsföretag erbjuder nuförtiden också bl.a. kurir- och prämtransporter. (von Bell et al. 2011 s. 124)

Ett stort utländskt representantnät stöder speditören att arrangera och möjliggöra internationella transporter. Med hjälp av samarbetet är vid behov även s.k. dörr till dörr tjänst möjlig. (Hörkkö et al. 2010 s. 26)

2.1.3 Konsolidering

Konsolidering betyder att företaget tillsammans med kunderna skapar en transportlinje där man kommit överens om särskilda transportpaket. Speditören kan då samla in gods från flera kunder, inom en specifik tidtabell, till avgångsstationen och därmed ha förmånligare pris för frakten. Det uppnås genom att på en gång köpa mera fraktutrymme av t.ex. flygbolag eller rederier. (von Bell et al. 2011 s. 124)

Betydliga insparningar i transportkostnader kan uppnås genom att samla alla varor till en större engångsleverans. Även daglig länk mellan två länder möjliggörs genom större insamlingshelheter. (Hörkkö et al. 2010 s. 61)

2.1.4 Kvalitetskontroll

Enligt instruktioner som kunden gett kan speditören säkerställa kvalitén på godsen efter ankomsten i landet. Speditören kan också erbjuda sin expertis genom att redogöra för den optimalaste förpackningen för transporten med hänsyn till de krav som varje transportsätt har. (von Bell et al. 2011 s. 125)

2.1.5 Sortering & packning

Speditionsföretag kan erbjuda bl.a. sortering, packning och omförpackning av varor. Onödig förflyttning av varor samt processtiden och kostnaderna kan förminskas med hjälp av dessa tjänster. (von Bell et al. 2011 s. 125)

2.1.6 Returlogistik

Speditionsföretagen kan erbjuda sina kunder returlogistik tjänster. Det betyder att uppdragsgivaren får sålda produkter returnerade, t.ex. för garantireparation eller återvinning. Enligt överenskommelse med kunden kan förpackningsmaterial återvinnas, återställas och återanvändas. (von Bell et al. 2011 s. 126)

2.1.7 Projekthelheter

De flesta speditorsföretagen i Finland erbjuder projektspedition och projekttransport. Projekten kan vara bl.a. transport och upprättning utomlands eller demolering av fabrik. Transport eller förflyttning planeras ofta flera månader före genomförandet. (von Bell et al. 2011 s. 127)

2.1.8 Terminalverksamhet

Terminaler har en mycket viktig roll i transportkedjan. Begreppet terminal betyder ett lagringsställe av produkter vars leveransadress är känd. Det är största skillnaden jämfört med ett lager, eftersom där finns produkter för vilka leveransadress inte är känd. (Kuljetusopas 2015)

Tullterminal kan ingå i speditorsföretagens utbud av tjänster. Det är ett lager där ej tullklarerade varor med tillstånd av tullen bl.a. lossas och lagras. Sedan överförs antingen tullade eller otullade vidare till nästa ställe som är accepterad av tullen. Det kan också vara en terminal som är menad för lastning och omlastning för varor som transporteras inom EU:s gemenskapsområde, enligt en schemalagd fortsatt transport. Detta kallas för en s.k. Cross-docking funktion. (von Bell et al. 2011 s. 127)

2.1.9 Lagring

Speditorsföretag erbjuder lagringstjänster som t.ex. tillfällig, distribuerings- eller hanteringslagring. Speditören erbjuder ofta sina kunder vanlig lagring, där kunden själv sköter avhämtningen och distribueringen av varorna. Lagringen sköts i speditörens, underleverantörens eller representantens lager, både i ursprungs- eller destinationslandet eller i ett tredje landet. Som lagertjänst räknas även kundens orderhantering som kan skötas via speditörens egna IT-system. (von Bell et al. 2011 s. 125)

Genom att upprätthålla ett fysiskt lager försöker man minimera lagerhållnings- och hanteringskostnader med hjälp av att åstadkomma en hög fyllnadsgrad samt hålla driftkostnaderna låga. (Jonsson & Mattson 2005 s. 74)

2.2 Informationsflöde

Enligt Jonsson och Mattson (2005 s. 52) förutsätts informationsflöde för att materialflödet skall fungera effektivt.

I logistik förekommer en stor mängd utbyte av information. Bl.a. försäljnings- och lagermängder samt prognoser och fakturering. Även olika typer av avtal och leveransvillkor förekommer. Dessutom kräver bl.a. tull- och skattemyndigheterna information genom rapportering och statistik. (Logistiikan maailma 2015)

2.2.1 Representation

Speditionsföretaget representerar transportföretaget, företag som bedriver linjetrafik eller en annan speditör i verksamhet som har att göra med godsens transport- eller leveranskedja. Speditören kan fungera som lokal representant för företaget, eftersom kunden kan ha sitt närmaste kontor på andra sidan världen. (von Bell et al. 2011 s. 127)

2.2.2 Rådgivning och konsultering

Speditören ger ofta rådgivning och konsultering åt sina kunder. Detta gäller oftast inköp, val av leverans- eller betalningsvillkor inom köpavtal, ruttplanering, tidtabeller och transportpriser. Även rådgivning om tullklarering för export och import i ursprungs- eller destinationslandet erbjuds. (von Bell et al. 2011 s. 124)

2.2.3 Tredjelandstrafik

Kunden (uppdragsgivaren) som bestämmer om transporten av varor kan vara i Finland, men varorna behöver inte nödvändigtvis aldrig befinna sig på finsk mark. Uppdragsgivaren fungerar antingen som köpare eller säljare eller som både och. Speditören samordnar eller tar hand om alla transportrelaterade funktioner i enlighet med de instruktioner som mottagits. Denna typ av verksamhet förknippas ofta med att speditören betalar frakten, skatter eller andra avgifter som sedan faktureras av uppdragsgivaren. Speditören matar in varje steg av transporten i sitt system varifrån kunden kan erhålla statistik. (Logistiikan maailma 2015)

2.2.4 Transitering

Varutransporter och internationell handel underlättas genom ett tullförfarande som kallas transitering. Det betyder att varorna transporteras, övervakade av tullen, från avgångstullkontoren till bestämmelse-tullkontoren där de sedan tullklareras. Inom transiteringsområdet kan varor flyttas utan att man behöver betala tullar eller andra avgifter för det. Detta är möjligt inom Europeiska gemenskapens tullområde och EFTA-länderna. Säkerheten motsvarande beloppet av eventuella skatter och tullar krävs ändå för detta. (Tulli 2015)

2.2.5 IT-tjänster & elektronisk informationstrafik

IT-tjänsterna eller elektronisk informationstrafik är bl.a. uppföljning av leveransen eller olika anmälningar till myndigheter. Stora speditörsföretag har globala, med olika aktörer integrerade, informationssystem där de olika parterna kan följa flödet av leveransen ända från produktion till slutkunden. (Logistiikan maailma 2015) Det har blivit allt viktigare att kunna snabbt informera olika myndigheter på grund av olika säkerhetshot (von Bell et al. 2011 s. 126).

2.2.6 Produktbeställningar

Speditören kan ge kunden direkt kontakt till sitt lager. Då kan kunden själv beställa varan direkt till speditörsföretagets informationssystem och därmed påbörja leveransen. (von Bell 2011 et al. s. 127)

2.2.7 Statistik och rapportering

Statistik och rapportering av varorna har blivit en allt mer viktig del av speditörens tjänstehelhet. Genom hantering, ruttplanering, transporter eller tullning av uppdragsgivarens varor kommer speditören automatiskt i direkt kontakt med relevant information om varan och dess flöde. Speditörsföretaget är ofta den enda aktören som har all information gällande uppdragsgivarens transporter och skaffningar på en och samma ställe, åtminstone den minimiperiod som föreskrivs av lagen. Flera speditörsföretag erbjuder s.k. Intrastat service åt sina kunder, så att de kan uppfylla rapporteringskravet av

tullen på rätt sätt. (von Bell et al. 2011 s. 126) Intrastat-system är menad för insamling av uppgifter om internhandeln i EU, medan uppgifter om externhandeln utanför EU fås genom förtullningssystemet. Tullen samlar statistik både om intern- och externhandel. (Statistikcentralen 2015)

2.2.8 Leverans övervakning

Kunden som har köpt varan kan begära speditörsföretaget att övervaka leveransen. Företaget ser till att varan avhämtas från leverantören eller försäljaren efter betalningen och att uppdragsgivaren eller köparen får betalda varan i sin besittning. (von Bell et al. 2011 s. 126)

2.2.9 Tullklarering

Varor som importeras måste tullklareras förrän man får ta dem i användning eller sälja vidare. Till detta krävs att man lämnar in tulldeklarationen för varan. Importdeklarationen kan göras i nätet via tullens webbimport, genom att lämna in SAD-blankett eller genom ett EDI-meddelande som dock kräver tillstånd av Tullen. (Tulli 2015)

Exportdeklaration inlämnas till Tullen för varor som exporteras ut från EU (skatte- och tullområdet). Exportören är i första hand ansvarig för inlämningen av deklarationen, men han kan befullmäktiga t.ex. ett speditörsföretag att göra det för honom. Exportdeklaration krävs inte inom handeln mellan EU-medlemstater, men Intrastat kan behövas. (Tulli 2015)

Till speditörens uppgifter inom tullklarering hör bl.a. dokumentation och emottagande av varor. Speditörsföretagen kan ha specialiserat sig på specifika tullklareringar av t.ex. kemikalier. (Speditörer 2015)

2.2.10 Försäkringar

Speditörsföretag kan erbjuda eller förmedla t.ex. frakt och andra typer av försäkringar till sina kunder. I detta fall samarbetar speditörsföretaget med en eller flera försäkringsbolag och kan erbjuda sina kunder det mest lämpliga försäkrings alternativet. För-

säkringstjänsten kan även begränsas enbart till konsultering i val av försäkring eller rådgivning i möjliga skadefall. (von Bell et al. 2011 s. 125)

En speditör som hanterar eller fraktar för t.ex. uppdragsgivares räkning, brukar ha ansvar för att varan inte går sönder eller tappas bort. Då kan det vara bra att ha en transportansvarsförsäkring. Lagar, konventioner och bestämmelser påverkar typen av ansvar, bl.a. transportsättet eller vad speditören har tagit som uppgift skiljer åt ansvaren. Någon måste ha orsakat skada för att en ersättning skall betalas med ansvarsförsäkring. (If 2015)

Den försäkrade speditören, som enligt Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser är ansvarig för skador på sak- och förmögenhet, får det ersatt genom ansvarsförsäkringen. Ersättningen sker även om varan skickats till fel plats, som i sin tur lett till att onödiga kostnader uppstått. (Fennia 2015)

2.3 Kapitalflöde

Kapitalflödet är betald ersättning av råvarorna och produkterna. Därför går kapitalflödet i motsatt riktning med materialflödet och vanligtvis är den lite efter. Logistik kostnaderna kan delas in i kostnader för transport, kostnader för lagring, administrativa kostnader, kostnader för packning och kapitalkostnader. (Logistiikan maailma 2015)

2.3.1 Betalningskontroll

Speditören kan komma överens med kunden om att inte avlämna varan i ankomstplatsen förrän det har bekräftats att avtalspartnern har skött betalningsåtaganden enligt handelsavtalet. (von Bell et al. 2011 s. 126)

Remburs är ett internationellt godkänt betalningssätt som används i utrikeshandeln. Det innebär att banken åtar sig att sköta betalningen gentemot rembursdokument som överenskommits mellan handelsparterna. Den internationella handelskammaren reglerar rembursreglerna. Det finns både export- och importremburser. (Taloussanommat 2015)

2.3.2 Tullavgifter

Tullavgifternas storlek beror på värdet av leveransen som skall tullklareras. För att räkna tullavgifternas storlek ges importvaran en varukod. Varukodssystemet är skapat av WCO (The World Customs Organization), dvs. Världens tullorganisation. Vanligtvis är det mottagaren av varan som betalar tullavgifterna och skatterna, men i vissa fall kan även sändaren betala i stället för mottagaren. Då får sändaren räkningen för tullavgifter och skatter samt en tjänsteavgift från speditören efter att varan nått fram. (DHL 2015)

2.3.3 Tullannulleringar

All pappersarbete som krävs för att kunna begära tillbaka felbetalda tullavgifter och skatter sköts av speditören för sin uppdragsgivare. T.ex. om huvudmannen utfört tullklaringen själv och det har uppstått fel, kan speditören i vissa fall korrigera felet till kundens fördel. (von Bell et al. 2011 s. 128)

2.3.4 Försäkringsavgifter

Som tidigare nämnts kan speditören erbjuda eller förmedla olika försäkringar. Storleken av försäkringsavgifter redogörs oftast i procent (Hörkkö et al. 2010 s. 408). Egenskaper som påverkar avgiftens storlek är bl.a. följande:

- förpackningen och dess hållbarhet
- transportmedlet och dess ålder samt skick
- längden på transporten
- försäkringsvillkoren

(Hörkkö et al. 2010 s. 408)

2.3.5 Skattebetalning

Nationell skatt och Europeiska gemenskapens skatt (harmoniserad) uppbärs av tullen i Finland. Även Europeiska gemenskapens tullar och jordbruksavgifter uppbärs. I huvudsak är det skatter på varor som baserar sig på varornas egenskaper. Dessa egenskaper är ursprung, varukod och värde. Skatteförvaltningen uppbär skatterna på inkomster och

kapital. De mest allmänna skatter som uppbärs i samband med import är tullen och mervärdesskatten. En s.k. tredjelandstull uppbärs när man importerar varor från länder utanför EU. (Tulli 2015)

Näringsidkare i EU måste oftast ta ut mervärdesskatt för försäljningen och betala mervärdesskatt på inköpen, undantag export utanför EU. I varje skede av produktionskedjan, från försäljningen till slutkunden, skall det betalas mervärdesskatt. (EU 2015)

3 METODIK

I detta kapitel beskrivs och förklaras kort de vanligaste forskningsstrategierna, dvs. kvalitativ och kvantitativ metod. Metodvalet och hur undersökningen gjordes kommer även att förklaras.

3.1 Kvantitativ metod

Den kvantitativa metoden kan ses som en forskningsstrategi som understryker kvantifiering inom insamling av data och analysering av det. Kvantitativa metoden har ett deduktivt sätt att se på relationen mellan teori och praktisk forskning, med vikten på prövningen av teorin. Metoden har tagit modell av naturvetenskapliga tillvägagångssätt, speciellt positivismen. Kvantitativa metoden uppfattar sociala verkligheten som en yttre verklighet. (Bryman & Bell 2005 s. 40)

3.2 Kvalitativ metod

Den kvalitativa metoden kan ses som en forskningsstrategi som betonar ord istället för kvantifiering inom insamling av data och analysering av det. Kvalitativa metoden har i överlag ett induktivt sätt att se på förhållandet mellan teori och forskning, med vikten på generering av teori. Metoden håller sig borta från naturvetenskapens tillvägagångssätt, speciellt positivismen. Kvalitativa metoden föredrar hellre att koncentrera på hur sociala verkligheten uppfattas av individen. Från metodens synvinkel är sociala verkligheten en

egenskap som förändras hela tiden och som tillhör individens förmåga att skapa och konstruera. (Bryman & Bell 2005 s. 40)

3.3 Val av metod

Jag valde att använda kvalitativ forskningsstrategi i detta arbete. Orsaken till valet var att kvalitativ forskningsmetod passar bättre för min undersökning, eftersom jag samlar in sekundärdata som inte finns i sifferform och behöver inte heller alltid tolkas som något konkret. Endast ”har” och ”har ej” observationer utgående från företagens webbsidor.

Först bestämde jag mig för att undersöka och jämföra tjänsteutbudet hos speditörsföretagen i Finland, utgående från deras webbsidor. Det betyder att jag endast analyserar deras sidor och inte hade någon direkt kontakt med företagen. Jag valde att utgå från figuren ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa”. Antalet företag avgränsades till endast de som är medlemmar i Finlands speditörförbund och de är totalt 65 stycken.

Jag skapade en Excel-tabell där sekundärdata av tjänsterna kunde samlas in. Tabellen är uppställt så att på vänstra spalten är varje speditörsföretag uppställt i samma ordning som de var på speditörförbundets webbsida. Översta spalten har alla 25 tjänster uppställda från vänster till höger och de är även indelade i tre olika grupper med var sin färg för att underlätta analysen. Grupperna är materialflöde, informationsflöde och kapitalflöde.

Jag delade även företagen i storleksordning genom att göra ett fält till höger om namnfältet. Jag använde A för stor, B för medelstor och C för små. Orsak till detta var att undersökningen skulle bli mer omfattande och jämförbar. Efter att tabellen var färdig började jag samla in data genom att skriva en etta (1) om företaget hade tjänsten och lämna tomt (0) om de inte hade. På detta sätt är det enklare att räkna ihop antalet tjänster och samla data i diagram, än om jag endast skulle ha skrivit ”ja” eller ”nej”. Efter att den långa insamlingsprocessen var över började resultatredovisningen som följer till näst.

4 RESULTAT

Detta kapitel redogör för undersökningens resultat. Resultatredovisningen är indelad i tre delar; bakgrundsinformation, tjänsteutbudet på speditörsföretagens webbsidor och en jämförelse mellan stor-, medelstor- och småföretags utbud av tjänster.

4.1 Bakgrund

Tjänsteutbudet utgående från webbsidorna av varje företag som är medlem i Finlands speditörsförbund har undersökts och analyserats med hjälp av en Excel-tabell (se bilaga 1). Företagen är även indelade i stor-, medelstor- och småföretag för att få en djupare jämförelse. Fördelningen går ut på Europeiska kommissionens definition om att småföretag har under 50 anställda, medelstora har mellan 50 och 249, storföretag har 250 eller fler.

Allt som allt finns det 65 företag som är medlemmar i Finlands speditörsförbund, varav 5 beräknas vara storföretag, 19 beräknas vara medelstora företag och resten, dvs. 41 beräknas vara småföretag. Att definiera storleken på företagen var något oklart i och med att en del av företagen inte publicerat antalet anställda på deras webbsidor. Därför har information om antalet anställda tagits från t.ex. Kauppalehtis webbsidor. Fem (5) av företagen hade antingen irrelevant information på deras webbsidor eller inte alls fungerande sidor.

4.2 Tjänsteutbudet på företagens webbsidor

I Excel-tabellen (se bilaga 1) ser man de 25 olika tjänsterna indelade i material- (10 stycken), informations- (10 stycken) och penningflöde (5 stycken) samt alla medlemsföretag (65 stycken) radade i alfabetisk ordning. Företagen är även indelade enligt storlek (A, B, C). Med hjälp av Excel-tabellen kan vi se vilka tjänster var och en har att erbjuda. Till följande illustreras delar av tabellen.

FÖRETAG	Storlek	Distributions- och avhämtning	Internationella transporter	Konsolidering	Kvalitetskontroll	grredning	Returlogistik	Packning	Profilanalyser	Färdplanering	Lagring	samarbetspartner	Regulatoriska	Riskhantering och kommersiell	Träffade transport	Transport	Tjänster	Produktions- och skaffning	Skaffning och rapportering	Lagrarbetet	Tullhantering	Förskräck	Sammanlagt	Beställningskontroll	Tullavgifter	Tullhantering	Förskräck	Skattebetalning	Sammanlagt	SUMMA
Oy Agility Logistics Ab	C	1	1	1					1	1	1	5								1	1	1	1						0	6
Alpi Suomi Oy	C	1	1									3		1						1	1		3						0	6

Figur 2. Excel-tabellen 1.

Till vänster i tabellen (se figur 2) kommer företagen och bredvid namnet finns storleken (se närmare på figur 3). Sedan följer alla tjänster ur ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa”-figuren. Tjänsterna är indelade enligt flöde (material-, informations- och kapitalflöde). De olika flödena har färglagts för att underlätta jämförandet. Materialflödet är orange, informationsflödet är blått och kapitalflödet är grönt (dessa färger används även i cirkeldiagramen).

FÖRETAG	Storlek
Oy Agility Logistics Ab	C
Alpi Suomi Oy	C
Oy Backman-Trummer Ab	C
Oy Beweship Ab	B

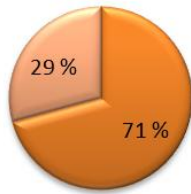
Figur 3. Excel-tabellen 2.

I exemplet ovan ser man hur företagen är delade i olika storlek enligt antalet anställda. Bokstaven C används för små-, B för medelstor- och A för storföretag

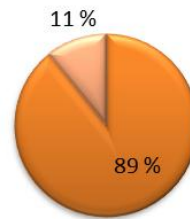
4.2.1 Materialflödes tjänster

Distributions- och avhämtningstjänster erbjuds av 46 företag (ca 71 %). Internationella transporter erbjuds av 58 företag (ca 89 %) och konsolidering erbjuds av 49 företag (ca 75 %), medan kvalitetskontroll erbjuds av 10 företag (ca 15 %). (Se figur 4)

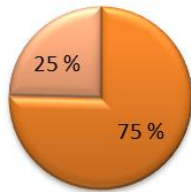
Distribution och avhämtning



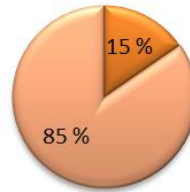
Internationella transporter



Konsolidering



Kvalitetskontroll

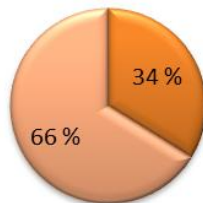


- Har tjänsten och det finns information om tjänsten
- Har inte tjänsten eller det finns inte information om tjänsten

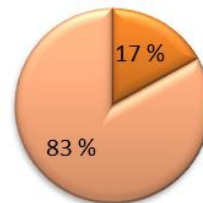
Figur 4. Materialflödesdiagram 1-4.

Sortering erbjuds av 22 företag (ca 34 %) och returlogistik erbjuds av 11 företag (ca 17 %), medan packning erbjuds av 29 företag (ca 45 %) och projekthelheter erbjuds av 40 företag (ca 38 %). (Se figur 5)

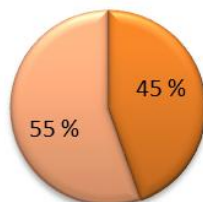
Sortering



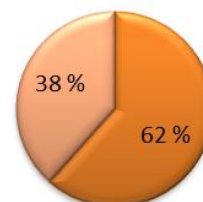
Returlogistik



Packning



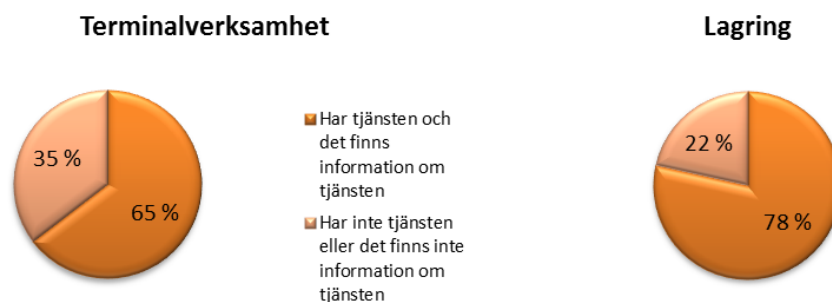
Projekthelheter



- Har tjänsten och det finns information om tjänsten
- Har inte tjänsten eller det finns inte information om tjänsten

Figur 5. Materialflödesdiagram 5-8.

Terminalverksamhet erbjuds av 42 företag (ca 65 %) och lagring erbjuds av 58 företag (ca 78 %). (Se figur 6)

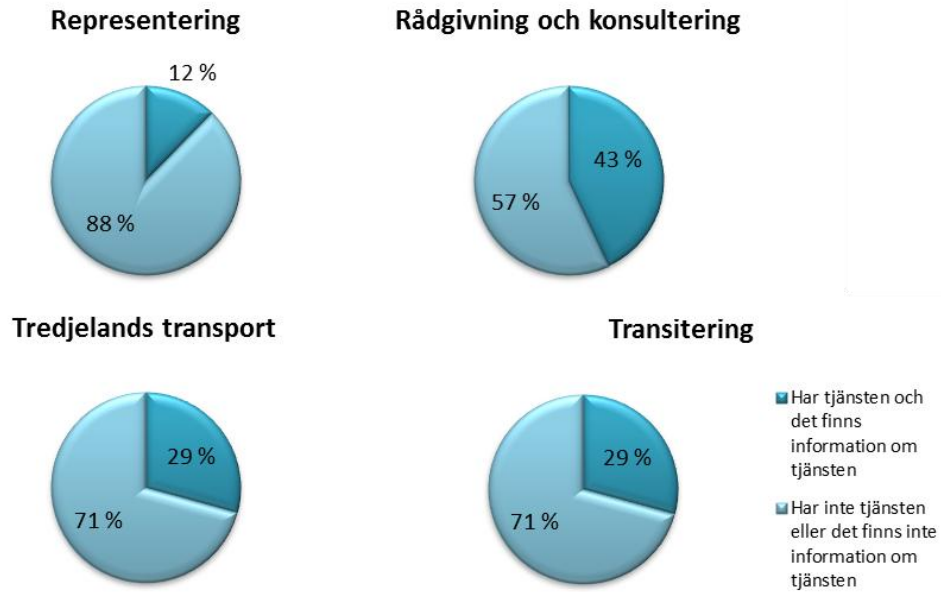


Figur 6. Materialsflödesdiagram 9-10.

Diagrammen för materialflödet visar att tjänsterna som erbjuds främst av företagen är avhämtning/distribution, internationella transporter, konsolidering och lagring. Över 70 % av företagen erbjuder något av dessa tjänster, medan tjänsterna som erbjuds minst eller som inte nämns på företagets webbsidor är kvalitetskontroll och returlogistik. Under 20 % av företagen erbjuder någondera av tjänsterna.

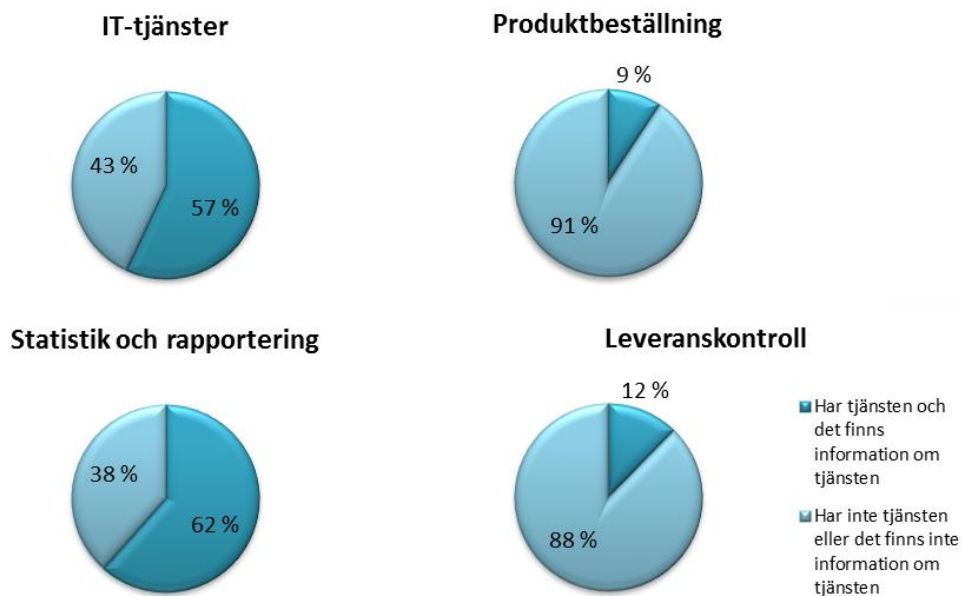
4.2.2 Informationsflödes tjänster

Representation erbjuds av 8 företag (ca 12 %). Rådgivning och konsultering erbjuds av 28 företag (ca 43 %), medan tredjelandts transport erbjuds av 19 företag (ca 29 %) och transitering erbjuds av 19 företag (ca 29 %). (Se figur 7)



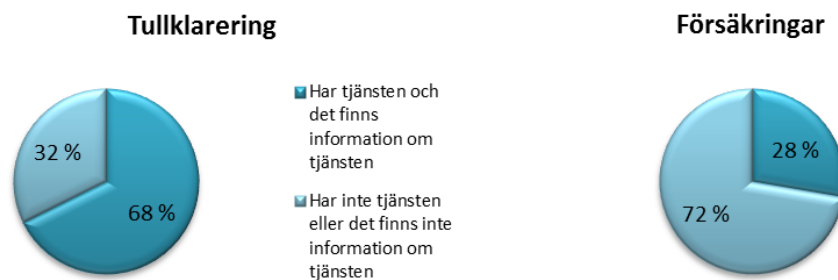
Figur 7. Informationsflödesdiagram 1-4

IT-tjänster erbjuds av 37 företag (ca 57 %) och produktbeställning erbjuds av 6 företag (ca 9 %). Statistik och rapportering erbjuds av 40 företag (ca 62 %), medan leveranskontroll erbjuds av 8 företag (ca 12 %). (Se figur 8)



Figur 8. Informationsflödesdiagram 5-8

Tullklarering erbjuds av 44 företag (ca 68 %) och försäkringar erbjuds av 18 företag (ca 28 %). (Se figur 9)

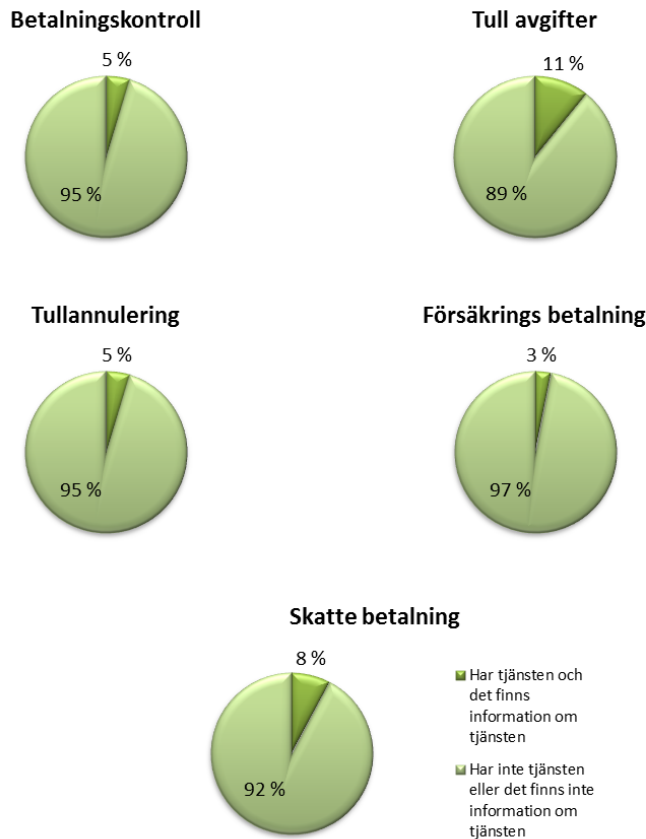


Figur 9. Informationsflödesdiagram 9-10

Diagrammen för informationsflöde visar att tjänsterna som erbjuds främst av företagen är statistik/rapportering och tullklarering. Över 60 % av företagen erbjuder någondera av dessa tjänster, medan tjänsterna som erbjuds minst eller som inte nämns på företagens webbsidor är leveranskontroll, produktbeställning och representation. Under 20 % av företagen erbjuder något av dessa tjänster.

4.2.3 Kapitalflödes tjänster

Betalningskontroll erbjuds av 3 företag (ca 5 %). Tullavgifts tjänster erbjuds av 7 företag (ca 11 %) och tullannullering erbjuds av 3 företag (ca 5 %), medan försäkrings betalnings tjänst erbjuds av 2 företag (ca 3 %). Skatte betalnings tjänst erbjuds av 5 företag (ca 8 %). (Se figur 10)



Figur 10. Kapitalflödesdiagram 1-5

Diagrammen för kapitalflöde visar att alla dessa tjänster erbjuds av få företag eller de nämns inte på webbsidorna. Endast tull avgifts tjänster erbjuds av över 10 % av företagen, medan resten av tjänsterna erbjuds av under 10 % av företagen.

4.3 Jämförelse mellan stor-, mellanstor- och småföretag

I undersökningen har man kommit fram till att storföretag erbjuder sammanlagt 63 tjänster. Av dessa tjänster är 33 inom materialflöde, 25 inom informationsflöde och 5 inom kapitalflöde. Medelstora företag erbjuder sammanlagt 221 tjänster, varav 131 inom materialflöde, 81 inom informationsflöde och 9 inom kapitalflöde. Småföretag erbjuder sammanlagt 321 tjänster, varav 194 inom materialflöde, 121 inom informationsflöde och 6 inom kapitalflöde.

Det ger inte helt korrekt bild av läget om man endast jämför totala antalet tjänster som stor-, medelstora- och småföretag har att erbjuda, eftersom antalet företag i de olika storleksgrupperna varierar för mycket (endast 5 stora, men t.o.m. 41 små). Enligt detta sätt har storföretag mycket mindre utbud av tjänster än vad medel stora- eller småföretag har. Ett mer realistisk resultat får man genom att bl.a. beräkna medeltalet av tjänsterna eller procentuella fördelningen inom storleksgrupperna. Då skulle fördelningen se ut på följande sätt (se tabell 1):

Tabell 1. Fördelning.

	Små (under 50 anställda)	Medelstora (50-249 anställda)	Stora (över 250 anställda)
Totalt antal företag	41	19	5
Materialflödestjänster	194	131	33
Materialflöde medeltal	5	7	7
Materialflöde %	60 %	59 %	52 %
informationsflödestjänster	121	81	25
Informationsflöde medeltal	3	4	5
Informationsflöde %	38 %	37 %	40 %
Kapitalflödestjänster	6	9	5
Kapitalflöde medeltal	0	0	1
Kapitalflöde %	2 %	4 %	8 %
Sammanlagt alla tjänster	321	221	63
Medeltal av alla tjänster	8	12	13

I tabellen kommer det fram att småföretag erbjuder i medeltal fem (5) tjänster inom materialflödet. Tre (3) tjänster inom informationsflödet. Noll (0) tjänster inom kapitalflödet. Sammanlagt erbjuder småföretagen i medeltal åtta (8) tjänster. Procentuella fördelningen är ungefär 60 % för materialflödet, 38 % för informationsflödet och 2 % för kapitalflödet.

Medelstora företag erbjuder i medeltal sju (7) tjänster inom materialflödet. Fyra (4) tjänster inom informationsflödet. Noll (0) tjänster inom kapitalflödet. Sammanlagt erbjuder medelstora företagen i medeltal 12 tjänster. Procentuella fördelningen är ungefär 59 % för materialflödet, 37 % för informationsflödet och 4 % för kapitalflödet.

Storföretag erbjuder i medeltal sju (7) tjänster inom materialflödet. Fem (5) tjänster inom informationsflödet. En (1) tjänst inom kapitalflödet. Sammanlagt erbjuder storföretagen i medeltal 13 tjänster. Procentuella fördelningen är ungefär 52 % för materialflödet, 40 % för informationsflödet och 8 % för kapitalflödet.

Tabellen visar att storföretag har i medeltal största urvalet av tjänster på webbsidorna. Det kan man se både när man jämför medeltalet av totala antalet och flödena skilt för sig. Medelstora företag kommer inte långt efter och har dessutom i medeltal lika många tjänster inom materialflödet, medan småföretag har i varje kategori mindre än andra företagen.

5 DISKUSSION OCH SLUTSATSER

I detta kapitel diskuteras först själva resultaten av undersökningen. Sedan redogörs vilka problem som uppstod och till sist förbättringsförslag.

5.1 Undersökningen

Teoridelen i detta examensarbete gick ut på att beskriva de olika delarna ur figuren ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” som innehåller 25 olika tjänster speditörsföretag kan erbjuda sina kunder. Teorin är delad i tre olika huvudkategorier, material-, informations- och kapitalflöde, som i sin tur har egna underkategorier för själva tjänsterna. I undersökningen analyserades 65 stycken av Finska speditörförbundets medlemsföretags tjänsteutbud utgående från deras webbsidor.

Med hjälp av en själv uppbyggd Excel-tabell kunde jag samla in data från företagens webbsidor och efter det smidigt jämföra företagen med varandra. Insamlingen av information om tjänsterna var inte så enkelt som jag hade förväntat mig. Det var mycket tidskrävande och vissa webbsidor var otydliga gällande tjänster, men slutligen blev det ändå en datainsamling av det hela

På basen av resultatet kan man säga att tjänster som hade att göra med materialflödet var allra vanligaste och de flesta företagen hade största delen av sina tjänster från detta område, t.ex. lagringstjänst och internationella transporter. Det förvånar mig att ganska många företag hade projekthelheter att erbjuda, medan packning och sortering inte var så populära tjänster. Kvalitetskontroll och returlogistik hade förvånansvärt litet antal.

Tjänster som hade att göra med informationsflödet var inte så vanliga som jag hade trott. Tullklarering och IT-tjänster samt rapportering var allra vanligaste, men bl.a. tredjelandstrafik eller leveranskontrolltjänster kom inte fram så ofta som jag hade väntat mig. Kapitalflödestjänster nämndes nästan inte alls på en enda webbsida och det förvånade mig stort, eftersom det är fråga om viktiga tjänster.

Storföretag samt medelstora företag hade i överlag större urval av tjänster på webbsidorna än vad småföretagen hade. En orsak till att flera företag inte hade brett urval av tjänster kan vara att det nämns på webbsidorna att de erbjuder alla vanligaste tulltjänsterna, men de har inte uppräknat vilka specifika tjänster det är fråga om. Flera företag hade även möjlighet till skräddarsydda tjänster för enskilda kunder, dvs. kunden skulle ta kontakt för att få veta mer om tjänsterna.

En orsak till att företagen inte berättar så mycket om sina tjänster på webben är att försöka hålla en konkurrensfördel emot sina konkurrenter. Speciellt småföretag kan ha nytta av detta, medan stora multinationella företag inte behöver dölja något. Storföretag har även mycket större resurser till sitt förfogande och kan i och med detta erbjuda flera olika tjänster.

5.2 Problem som uppstod

Problem som uppstod under arbetet var bl.a. tidsbrist, tolkningssvårigheter och svårigheter att hitta väsentliga källor. Arbetet tog mycket längre tid än väntat, dels berodde det på tidsbrist av t.ex. arbete och dels på dålig planering. Användning av en kalender och klara deltids- samt långtidsmål kunde eventuellt ha förkortat arbetets utvecklingsprocess.

Det var ganska svårt att hitta väsentliga (tunga) källor till teorin, eftersom en stor del av teorin finns endast på webben. Därför kan teoridelen kännas lite tunn i viss mån, men i min åsikt blev den tillräckligt beskrivande för största delen av tjänsterna.

Tolkningsvårigheterna uppstod med de olika företagens oklara definitioner om deras tjänster. Jag hade svårt i vissa fall att tolka vilken tjänst de på riktigt menar eller vilka tjänster ingår t.ex. i traditionella speditionstjänster. Därför gjorde jag egna slutsatser och begränsningar. T.ex. om företaget erbjöd tulltjänster men hade inte specificerat vad som ingår i det. Då bestämde jag mig för att avgränsa t.ex. tulltjänst till endast tullklarering, fastän företaget troligtvis har fler tjänster angående tulltjänster. Någonstans måste man avgränsa och dessutom är ju meningen att få reda på tjänsteutbudet utgående från webbsidorna.

5.3 Förbättringsförslag

Undersökningen ger inte 100 % säker bild av tjänsteutbudet som speditörsföretagen har att erbjuda på riktigt, eftersom den här undersökningen utgick endast från utbudet av tjänster på företagens webbsidor. Flera företag hade allmänt om tjänster och inte specifikt ingående, vilket gör att man kan tolka dessa tjänster olika. Därför kunde det vara bra om någon gjorde en ordentlig undersökning om samma företag och tjänster. Till skillnad från min undersökning så skulle man vara i direkt kontakt med företagen och ta reda på vad alla har på riktigt att erbjuda för tjänster. Man kunde använda det här arbetet som utgångspunkt, speciellt Excel-tabellen (med kanske små finjusteringar). En sådan undersökning skulle troligtvis bli mycket mer omfattande och samtidigt vara till större nytta för t.ex. kunderna.

6 SAMMANFATTNING

Detta examensarbete gick ut på att undersöka och jämföra Finlands Speditörförbunds medlemmars utbud av tjänster utgående från företagens webbsidor. Syftet var att göra det enklare för kunden att jämföra utbudet av tjänster hos speditörsföretagen i Finland. Tjänsterna utgick från ”Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa” och

även hela teoridelen baserar sig på denna figur. Själva empiriska undersökningen gjordes genom att samla in kvalitativ sekundärdata i en Excel-tabell som är lämplig för jämförande av företagen och dess tjänster.

De främsta resultaten som undersökningen gav var att tjänster som hade med materialflöde att göra var allra vanligaste och de flesta företagen hade största delen av sina tjänster från detta område, t.ex. lagringstjänst och internationella transporter, medan tjänster som hade med informationsflöde att göra var färre än väntat och kapitalflöde hade nästan ingen. Storföretag samt medelstora företag hade i överlag större urval av tjänster på webbsidorna än småföretag. Flera speditörsföretag har att de ”skräddarsyr” tjänsterna åt varje kund, dvs. man skulle ta kontakt för att få veta mer om tjänsterna. Därför kan det vara svårt att hitta väsentlig information om tjänsterna på webbsidorna.

KÄLLOR

Böcker

Bryman, Alan & Bell, Emma. 2005, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1 uppl., Malmö: Liber Ekonomi, 585 s. ISBN 91-47-07510-4 (hft.).

Hörkkö, Heli; Koskinen, Harri; Laitinen, Petri; Mattsson, Margit; Ollikainen, Jari; Reinikainen, Antti & Werdermann, Rauli. 2010, *Huolinta-ala käsikirja*, ny uppl., Helsinki: Suomen huolintaliikkeiden liitto, 514 s. ISBN 978-951-98164-4-9.

Ritvanen, Virpi; Inkiläinen, Aimo; von Bell, Anders & Santala, Jouko. 2011, *Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet*, 1 uppl., Helsinki: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto: - (Logistiikan maailma.), 252 s. ISBN 978-952-67347-1-2.

Jonsson, Patrik & Mattsson, Stig-Arne. 2005, *Logistik: läran om effektiva materialflöden*, 10 uppl., Lund: Studentlitteratur, 548 s. ISBN 91-44-04182-9

Elektroniska källor

Ansvarsförsäkring för transport. 2015, Fennia. Tillgänglig:
www.fennia.fi/Företag+och+företagare/Försäkringar/Ansvarsförsäkringar+för+transport/p1357691748809?packedargs=locale%3D1351236282053 Hämtad: 17.5.2015.

Agility. 2015, Agility. Tillgänglig:
<http://www.agility.com/EN/countries/Pages/Finland.aspx> Hämtad 16.4.2015.

Alpi. 2015, Alpi. Tillgänglig:
<http://www.alpisuomi.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Backman-Trummer. 2015, Backman-Trummer. Tillgänglig:
<http://www.backman-trummer.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Beskattning. 2015, Tulli. Tillgänglig:
<http://www.tulli.fi/sv/foretag/beskattning/index.jsp> Hämtad 16.4.2015.

Beweship. 2015, Beweship. Tillgänglig:
<http://www.beweship.com/> Hämtad 16.4.2015.

Blue water shipping. 2015, Blue water shipping. Tillgänglig:
<http://www.bws.dk/locations/finland.aspx> Hämtad 16.4.2015.

Bring. 2015, Bring. Tillgänglig:
<http://www.bring.fi/express> Hämtad 16.4.2015.

CHS. 2015, CHS. Tillgänglig:

<http://www.chs.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Crown Worldwide. 2015, Crown Worldwide. Tillgänglig:
<https://www.crownworldwide.com/> Hämtad 16.4.2015.

DACHSER Finland. 2015, DACHSER Finland. Tillgänglig:
<http://www.waco.fi/> Hämtad 16.4.2015.

DHL. 2015, DHL. Tillgänglig:
<http://www.dhl.fi/> Hämtad 16.4.2015.

DSV. 2015, DSV. Tillgänglig:
<http://www.fi.dsv.com/> Hämtad 16.4.2015.

DSV Air & Sea Projects. 2015, DSV Air & Sea Projects. Tillgänglig:
<http://www.wasa-logistics.com/> Hämtad 16.4.2015.

Easmar. 2015, Easmar. Tillgänglig:
<http://www.easmar.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Euro-Baltic Logistic. 2015, Euro-Baltic Logistic. Tillgänglig:
<http://www.ebl.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Euroports Rauma 2015, Euroports Rauma. Tillgänglig:
<http://www.euroports.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Export. 2015, Tulli. Tillgänglig:
<http://www.tulli.fi/sv/foretag/export/index.jsp> Hämtad 17.5.2015.

Finnsovtrans 2015, Finnsovtrans. Tillgänglig:
<http://www.finnsovtrans.com/> Hämtad 16.4.2015.

Finnsteve 2015, Finnsteve. Tillgänglig:
<http://www.finnsteve.fi/> Hämtad 16.4.2015.

FREJA Transport and Logistics 2015, FREJA transport and logistic. Tillgänglig:
<http://www.freja.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Geodis Wilson Finland 2015, Geodis Wilson Finland. Tillgänglig:
<http://www.geodiswilson.com/t/Location.aspx?id=499&country=FI> Hämtad 16.4.2015.

Greencarrier Freight Services Finland 2015, Greencarrier Freight Services Finland.
Tillgänglig: <http://www.greencarrier.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Hacklin 2015, Hacklin. Tillgänglig:
<http://www.hacklin.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Hacklin Hamiko 2015, Hacklin Hamiko. Tillgänglig:
<http://www.hamiko.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Huolinta-ala. 2015, DHL. Tillgänglig:

<http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/huolinta-ala/index.php>

Hämtad 13.4.2015.

Huolinta. 2015, Logistiikan maailma. Tillgänglig:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolinta> Hämtad 13.4.2015.

Huolintayritysten tarjoamat palvelut. 2015, Logistiikan maailma. Tillgänglig:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut

Hämtad 13.4.2015.

Huolitsija ja tullaustoiminta. 2015, DHL. Tillgänglig:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta Hämtad 13.4.2015.

Ibertrans 2015, Ibertrans. Tillgänglig:

<http://www.ibertrans.fi/> Hämtad 16.4.2015.

ILP-Group Logistics 2015, ILP-Group Logistics. Tillgänglig:

<http://www.ilp-group.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Import. 2015, Tulli. Tillgänglig:

<http://www.tulli.fi/sv/foretag/import/index.jsp> Hämtad 17.5.2015.

Intrastat. 2015, Statistikcentralen. Tillgänglig:

http://www.stat.fi/meta/kas/intrastat_sv.html Hämtad 17.5.2015.

Jetpak Finland 2015, Jetpak Finland. Tillgänglig:

<http://www.jetpak.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Kemi Shipping 2015, Kemi Shipping. Tillgänglig:

<http://www.kemishipping.fi/> Hämtad 16.4.2015.

"K" Line (Finland) 2015, "K" Line. Tillgänglig:

<http://www.kline.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Kuehne+Nagel 2015, Kuehne+Nagel. Tillgänglig:

http://fi.kuehne-nagel.com/fi_fi/ Hämtad 16.4.2015.

Leman International System Transport 2015, Leman International System Transport.

Tillgänglig: <http://www.leman.dk/flx/fi/suomi/etusivu/> Hämtad 16.4.2015.

Materiaali-, tieto- ja pääomavirta 2015, Logistiikan Maailma. Tillgänglig:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Materiaalivirta> Hämtad 5.4.2015

Newmark 2015, Newmark. Tillgänglig:

<http://www.newmark.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Nurminen Logistics 2015, Nurminen Logistics. Tillgänglig:

<http://www.nurminenlogistics.com/> Hämtad 16.4.2015.

NTG GLOBAL Finland 2015, NTG GLOBAL Finland. Tillgänglig:
<http://www.ntgglobal.com/contact/finland/#200> Hämtad 16.4.2015.

Panalpina 2015, Panalpina. Tillgänglig:
<http://www.panalpina.com/www/fin/en/home.html> Hämtad 16.4.2015.

Passion Logistics 2015, Passion Logistics. Tillgänglig:
<http://www.passionlogistics.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Polar Logistics International 2015, Polar Logistics International. Tillgänglig:
<http://www.polarlog.com/> Hämtad 16.4.2015.

PostNord 2015, PostNord. Tillgänglig:
<http://www.postenlogistik.com/> Hämtad 16.4.2015.

Posti 2015, Posti. Tillgänglig:
<http://www.itella.fi/logistiikka> Hämtad 16.4.2015.

Reburssi. 2015, Taloussanomat. Tillgänglig:
<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/remburssi/> Hämtad 17.5.2015.

Roadari 2015, Roadari. Tillgänglig:
<http://roadari.fi/> Hämtad 16.4.2015.

SA-TU Logistics 2015, SA-TU Logistics. Tillgänglig:
<http://www.sa-tu.com/> Hämtad 16.4.2015.

Scandic Trans 2015, Scandic Trans. Tillgänglig:
<http://www.scandictrans.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Scan Global Logistics (Finland) 2015, Scan Global Logistics (Finland). Tillgänglig:
<http://www.scangl.com/> Hämtad 16.4.2015.

Schenker 2015, Schenker. Tillgänglig:
<http://www.schenker.fi/> Hämtad 16.4.2015.

SeaRail 2015, SeaRail. Tillgänglig:
<http://www.searail.net/> Hämtad 16.4.2015.

Speditörer 2015, Speditörer. Tillgänglig:
<http://www.xn--speditrer-57a.se/> Hämtad 26.5.2015.

Stella Corona 2015, Stella Corona. Tillgänglig:
<http://www.groupstella.com/> Hämtad 16.4.2015.

Steveco 2015, Steveco. Tillgänglig:
<http://www.steveco.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Suomen Messulogistiikka 2015, Suomen Messulogistiikka. Tillgänglig:
<http://www.smlog.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Suomen Varastointi ja Huolinta 2015, Suomen Varastointi ja Huolinta. Tillgänglig:
<http://www.transsphere.com/> Hämtad 16.4.2015.

Tavatur Shipping 2015, Tavatur Shipping. Tillgänglig:
<http://www.tavatur.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Terminaali. 2015, Kuljetusopas. Tillgänglig:
<http://www.kuljetusopas.com/varastointi/terminaali/> Hämtad 16.5.2015.

TNT Suomi 2015, TNT Suomi. Tillgänglig:
<http://www.tnt.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Transitering. 2015, Tulli. Tillgänglig:
http://www.tulli.fi/sv/foretag/andra_tullforfarande/transitering/index.jsp Hämtad 16.4.2015.

Transportöransvarsförsäkring. 2015, IF. Tillgänglig:
http://www.if.se/web/se/foretag/varaforsakringar/transportoransvarsforsakring/pages/transp_ortoransvarsforsakring.aspx Hämtad: 16.5.2015.

Tschudi Logistics 2015, Tschudi Logistics. Tillgänglig:
<http://www.tschudilogistics.com/> Hämtad 16.4.2015.

Tullimaksut ja verot. 2015, DHL. Tillgänglig:
http://www.dhl.fi/fi/express/lahettaminen/apua_tullaukseen/tullimaksut_ja_verot.html#general Hämtad 6.5.2015.

United Parcel Service Finland 2015, United Parcel Service Finland. Tillgänglig:
<http://www.ups.com/> Hämtad 16.4.2015.

UPS SCS (Finland), UPS SCS (Finland). Tillgänglig:
<http://www.ups-scs.com/> Hämtad 16.4.2015.

Uttera 2015, TNT Uttera. Tillgänglig:
<http://www.uttera.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Vaasahuolinta - Vasaspedition 2015, Vaasahuolinta - Vasaspedition. Tillgänglig:
<http://www.vasaspedition.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Varova 2015, Varova. Tillgänglig:
<http://www.varova.fi/> Hämtad 16.4.2015.

VAT-customs. 2015, EU. Tillgänglig:
http://europa.eu/youreurope/business/vat-customs/buy-sell/index_sv.htm Hämtad 6.5.2015.
Viawest 2015, Viawest. Tillgänglig:

<http://www.viawest.fi/> Hämtad 16.4.2015.

Victor Ek 2015, Victor Ek. Tillgänglig:
<http://www.victorek.fi/> Hämtad 16.4.2015.

