

KYMENLAAKSON AMMATTIKOREAKOULU
Liiketoiminnan logistiikka / Hankintojen johtaminen

Heidi Korhonen

ULKOKAUPAN MAAHANTUONTI BOARDSTOCK KY:SSÄ

Opinnäytetyö 2011

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	7
2	TUTKIMUS	7
2.1	Tutkimuksen tavoite ja rajaukset	8
2.2	Tutkimusmenetelmät	9
2.3	Tutkimuksessa käytetty teoria	9
3	KANSAINVÄLINEN KAUPPA	10
3.1	Kansainvälisen kaupan syyt	11
3.2	Kansainvälisen kaupan ongelmat	12
4	HUOLINTA	14
4.1	Huolitsijan valinta	15
4.2	Huolitsijan tehtävät	16
4.3	Huolinnan asiakirjat	18
4.3.1	Huolintasopimus	18
4.3.2	Kauppalasku	19
4.3.3	Pakkausluettelo tai lähetyslista	19
4.3.4	Alkuperäistodistukset	20
4.3.5	Tulliselvitys	20
4.4	Vakuutus	21

5	TUONTI	21
5.1	Välitön tuonti	22
5.2	Suora tuonti	23
5.3	Epäsuora tuonti	23
6	SISÄKAUPPA JA ULKOKAUPPA	24
6.1	Yhteisökauppa	24
6.2	Kolmansien maiden kauppa	25
7	KANSAINVÄLISET KULJETUKSET	26
7.1	Kuljetustavan valinta	28
7.2	Kuljetuskustannukset	29
7.3	Merikuljetus	30
7.4	Lentokuljetus	31
7.5	Rautatiekuljetus	32
7.6	Maantiekuljetus	33
8	TOIMITUSLAUSEKKEET	33
8.1	Incoterms 2010	34
8.1.1	EXW	35
8.1.2	FOB	36
8.1.3	FCA	37
9	EMPIRIA	38
9.1	Boardstock esittely	38
9.2	Maahantuonnin taustaa	38
9.3	Kansainvälinen kauppa	39
9.4	Huolinta	40

9.5 Tuonti	41
9.6 Ulkokauppa	41
9.7 Kuljetus	42
9.7.1 Kuljetuskustannukset	43
9.7.2 Kuljetusprosessi	44
9.8 Käytettävät toimituslausekkeet	45
9.9 Johtopäätökset	47
9.10 Maahantuojan muistilista	49
LÄHTEET	50

LIITTEET

Liite 1. Alkuperäistodistus Xiamenin ulkoiluvaatteiden lähetyksestä

Liite 2. Maahantuonnin aikataulu

Liite 3. Huolintatarjous

Liite 4. Huolintasopimus

Liite 5. Pakkauslista

Liite 6. Kauppalasku

Liite 7. Tulliselvitys

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Liiketoiminnan logistiikan koulutusohjelma

KORHONEN, HEIDI

Ulkokaupan maahantuonti Boardstock Ky:ssä

Opinnäytetyö

52 sivua + 10 liitesivua

Työn ohjaaja

Eeva-Liisa Kauhanen, lehtori, kauppatieteiden maisteri

Toimeksiantaja

Boardstock Ky

Joulukuu 2011

Avainsanat

tuonti, ulkokauppa, Incoterms, huolinta

Opinnäytetyön tutkimuksen tavoitteena on maahantuoda Kiinasta ja Yhdysvalloista lumilautailuvaatetta ja oheistuotteita mahdollisimman kustannustehokkaasti ja annettussa ajassa. Työ sisältää kokonaiskatsauksen Boardstock Ky:n tuonnista kolmansista maista. Opinnäytetyön empirian pohjalta laaditaan maahantuojan muistilista asioista, jotka maahantuojan tulee muistaa ensimmäistä kertaa tuodessaan tavaraa maahan.

Teoriaosio käsittelee yleisesti kansainvälistä kauppaa ja sen ongelmia, huolintaa, tuonnin eri muotoja, yhteisökauppaa ja kolmansien maiden kauppaa ja niiden eroja sekä kansainvälistä kuljetusta. Toimituslausekkeista tarkastellaan vain tutkimuksessa käytettäviä Incotermsejä.

Tavarat tuodaan Kiinasta ja Yhdysvalloista huolitsijan avulla. Teoriaosuus laadittiin samaan aikaan tuontiprosessin kanssa, joten tutkimusta voitiin peilata teoriaan.

Tutkimuksessa yllätti maahantuojan vähäinen vaikutus aikatauluihin ja maahantuontiprosessiin. Tutkimuksen jälkeen Boardstock Ky:llä on kuitenkin enemmän perustietoa, jotta se selviää seuraavasta maahantuontiprosessista. Mitä enemmän maahantuojat tietää ennalta maahantuonnista, tuontiprosesseista ja käytännöistä, sitä helpompi sen on varautua ennalta arvaamattomiin viiveisiin ja ongelmiin.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Business Administration

KORHONEN, HEIDI

Import outside the EU, Case Boardstock

Bachelor's thesis

52 pages + 10 pages of appendices

Supervisor

Eeva-Liisa Kauhanen, senior lecturer, MBA

Comissioned

Boardstock Ky

December 2011

Keywords

import, import outside the EU, Incoterms, forwarding

The objective of the study was to import snowboard clothing and other snowboarding goods from China and the United States as cost-effectively as possible and in the given time. The whole picture of importing goods from third countries for Boardstock Ky was included in the work. A list was formed on the basis of the empirical part of things for importers to remember when importing the first time.

The theory part consisted of generally international trade and its problems, forwarding, different forms of import, buying inside the EU or from a third country and international transportation. The terms of delivery were narrowed down to include only the Incoterms used in the empirical part. The goods were delivered from China and the United States with the help of the forwarder. The theoretical part was formed simultaneously the import process was done.

It was unpredictable in the case how little the impact of the importer is in the timing and costs of the process. However, after the study Boardstock Ky has more basic information to deal with the next import process. The more the importer knows about importing and its processes and practice, the easier it is for the importer to be prepared to unpredictable delays and problems.

1 JOHDANTO

Logistiikka ja varsinkin kansainvälinen logistiikka on koko ajan kasvava ala. Maailman pienentyessä teknologian ja globalisaation myötä tavaraa liikutellaan maailmassa yhä enemmän. Harvoilla on kotona edes montaa esinettä, joka olisi kotimaassa valmistettu.

Tutkimus on todella ajankohtainen niin yrityksen näkökulmasta kuin yleisesti pienten ja keskisuurten maahantuontia harjoittavien yritysten kannalta. Maahantuonti ja tutkimus tehdään samaan aikaan, jolloin kaikki teoria on käytössä, mikä tukee maahantuonnin etenemistä parhaalla mahdollisella tavalla.

Yhä useammat yritykset tuovat maahan tuotteita ja palveluja, vaikka välttämättä niillä ei ole siihen tarvittavaa tietotaitoa. Tämä tutkimus on hyvä esimerkki pienen yrityksen maahantuonnista, siihen liittyvistä ongelmista ja niiden ratkaisemisesta. Myös kansainväliset toimituslausekkeet eli Incotermsit ovat muuttuneet vuoden 2011 alusta, joten niiden yleinen läpi käyminen on todella ajankohtaista kansainvälisessä kaupassa.

2 TUTKIMUS

Tutkimus suoritetaan elokuun lopusta marraskuulle 2011, jolloin toimeksiantajayritys maahantuo Kiinasta ja Yhdysvalloista keväällä tilaamansa lumilautailutarvikkeet ja -vaatteet. Tavaraa saapuu neljästä eri kohteesta, joista kaksi on Kiinassa, yksi Hong Kongissa ja yksi Yhdysvalloissa. Lähetykset sisältävät muun muassa lautailuvaatetta, kenkiä, lautailuhanskoja sekä merkin perinteisiä käyttövaatteita, kuten t-paitoja ja huppareita.

Yleisenä ongelmana aiemmin toimituksissa ovat olleet niiden muuttuminen: toimituksia ja maahantuontia on harjoitettu vuosien ajan, mutta myyjäorganisaation alituisten muutosten vuoksi toimitustavat ja yhteyshenkilöiden vaihduttua toimintatavat ovat muuttuneet joka vuosi. Ostajaorganisaatiostakaan ei löydy maahantuontiin vaadittua osaamista, vaan kaikki on opittu kantapään kautta. Niinpä toimitukset ovat tulleet kalliimmiksi, kuin välttämättä olisi ollut tarpeellista.

2.1 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaukset

Tutkimuksen päätavoitteet ovat:

1. Saada toimitukset mahdollisimman kustannustehokkaasti ja aikaraamien sisällä liikkeeseen.
2. Laatia tulevaisuuden varalle hyvä muistilista vastaavanlaisesta ulkokaupan maahantuonnista.
3. Selvittää, kuinka ulkokauppa käytännössä toimii.

Tutkimustavoitteissa otetaan huomioon toimeksiantajayrityksen suurin mielenkiinnon kohde eli kustannustehokkuus, tutkijan kokemusten lisääminen alalla sekä muiden vastaavanlaisten yritysten helppous saada jatkossa yhdessä tiiviissä paketissa kaikki tieto vastaavanlaisen ulkokaupan maahantuonnista.

Tutkimus rajataan käsittelemään ulkokaupan kyseisten tuontituotteiden maahantuontia osalta. Samoin ulkokaupasta huomioidaan vain Kiinaa ja Yhdysvaltoja koskevat määräykset. Kaikki kuljetusmuodot käydään läpi, mutta empiriaosuudessa otetaan huomioon vain ne kuljetusmuodot, joiden käyttö tässä kuljetuksessa on mahdollista. Kauppaan olennaisesti liittyvät luonnollisesti maksutavat ja maksaminen. Koska maksut on hoidettu etukäteen eivätkä ne enää tähän vaiheeseen prosessia olennaisesti liity, ne rajattiin pois.

Incoterms-toimituslausekkeet otetaan tarkasteluun yleisesti: kuinka ne ovat muuttuneet edellisen 2000 vuonna voimaan tulevasta kokoelmasta? Tarkemmin tutkitaan niitä toimituslausekkeitä, joita kyseinen maahantuonti pitää sisällään ja mitkä ovat sen vaihtoehdot.

Jos tutkimuksessa ilmenee vain toimeksiantajan yritykselle ominaisia ongelmia tai erityisiä tilanteita, ne otetaan huomioon tutkimuksessa, mutta painotetaan niiden erityisluonteisuutta. Ongelmista ja tilanteista pyritään hakemaan yleistyksen avulla sellaisia, että niitä voidaan soveltaa myös muihin samankaltaisiin tapauksiin.

2.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus on puhtaasti kvalitatiivinen. Tämä siis tarkoittaa, että ison määrän numeerisen, tarkan ja eri mittareihin perustuvan tiedon sijaan käytetään tarkkaa valittua, mielipiteisiin perustuvaa ja syy-seuraussuhteeseen keskittyviä tutkimustuloksia. Tutkimuksen aineistona käytetään haastatteluita ja mielipiteitä. Tutkimus on kuvaileva ja diagnosoiva, eli tutkimustulokset ovat päätelmiin perustuvia. (Taloustutkimus Oy 2007.)

Tutkimus toteutetaan seuraavasti: ensin etsitään kaikista mahdollisista tietolähteistä tarvittava teoria maahantuonnin toteuttamiseksi. Näistä koostetaan tutkimuksen teoreettinen osio. Teorian tutkailun jälkeen järjestetään todellinen maahantuonti huolitsijan avulla. Tämä on tutkimuksen empiirinen osuus. Kaikki vaiheet ja erityistä huomiota vaativat asiat kirjataan.

Teorian ja empirian jälkeen kootaan yhteenvetoon ulkokaupan maahantuontiin huomioitavien asioiden ja vaiheiden lista. Tämän lista on suunnattu toimeksiantajayritykselle seuraaviin vastaavanlaisiin maahantuonteihin tai vastaavanlaisia maahantuontejä harjoittavalle yritykselle ohjenuoraksi.

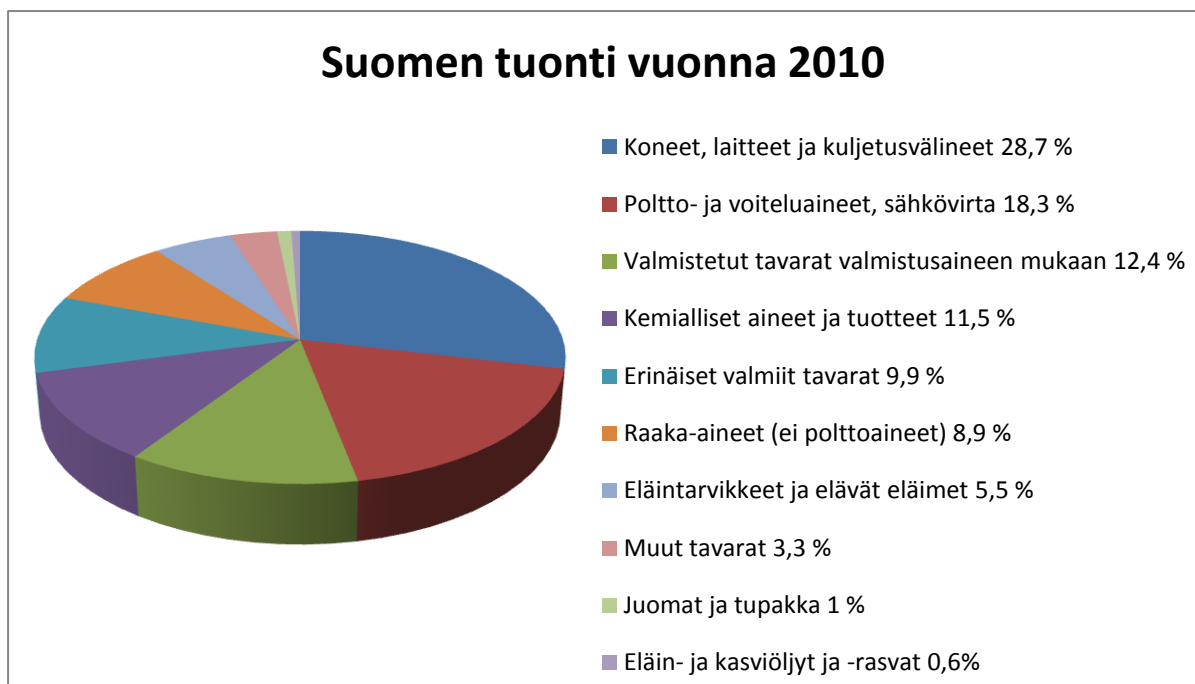
2.3 Tutkimuksessa käytetty teoria

Opinnäytetyön keskeisinä käsitteinä ovat maahantuonti, ulkokauppa, tuonnin eri muodot ja Incoterms. Maahantuonnista selvitetään tarvittavat asiakirjat ja niiden sisältö sekä huolintayrityksen ja hankintayrityksen vastuunjako. Ulkokaupasta otetaan selvää tarvittavista askeleista hoitaa ulkokauppaa, keskeiset määräykset ja rajoitukset sen osalta. Tuonnin eri muodot otetaan tarkasteluun: kuinka ne eroavat toisistaan ja mitä tulee huomioida eri tuontimuotoja käyttäessä. Incoterms-osiossa vertaillaan eri toimituslausekkeita keskenään sekä valitaan juuri kyseiselle toimitukselle sopivin toimituslauseke.

3 KANSAINVÄLINEN KAUPPA

Globalisaation sekä yleistyneen matkustelun ja Internetin myötä maailma pienenee koko ajan. Logistiikan näkökulmasta lyhyet, maan sisäiset, yhdellä kuljetusmuodolla toteutettavat kuljetukset ovat muuttuneet eri kuljetusmuotoja sisältäviksi, toiselta puolen maapalloa toimitettaviksi tilauksiksi. Kansainvälinen kauppa avaa mahdollisuuksia laajentuneen tuotevalikoiman ja kilpailukyvyn myötä, mutta asettaa myös haasteita. Kansainvälisesti toimiessa tulee ottaa huomioon kauppamaan kulttuurin ja toimintatavan lisäksi muun muassa tuontia koskevat säännökset ja rajoitukset sekä paljon muita asioita.

Kuvassa 1 on esitettyä Suomen tuonti vuonna 2010. Tuontimäärät on esitetty prosentteina koko vuoden 2010 Suomen tuonnista.



Kuva 1. Suomen tuonti vuonna 2010 prosentuaalisesti esitettynä ympyräkaaviona. (Tulli 2011a)

Suurimmaksi osaksi Suomeen tuodaan koneita, laitteita ja kuljetusvälineitä. Tämän ryhmän tuonti oli 28,7 prosenttia kokonaistuonnista vuonna 2010 (ks. kuva 1). Seuraavaksi suurin ryhmä on poltto- ja voiteluaineet, jonka osuus kokonaistuonnista on 18,3 prosenttia. Tämän jälkeen valmistetut tavarat valmistusaineen mukaan, johon kuuluvat muun muassa nahka-, paperi- ja kumituotteet, huonekalut sekä metallit.

Tämän ryhmän osuus kokonaistuonnista oli 12,4 prosenttia vuonna 2010. Kemialliset aineet ja tuotteet kattoivat 11,5 prosenttia tuonnista. Erinäiset valmiit tavarat, kuten vaatteet ja jalkineet kattoivat yli kolme prosenttia tuonnista. Juomat ja tupakka olivat prosentin kokonaistuonnista, ja eläin ja kasviöljyt sekä kasvirasvat yli puoli prosenttia. (Tulli 2011a)

3.1 Kansainvälisen kaupan syyt

Maailman epätasaisen raaka-aineiden saannin vuoksi kansainvälistä kauppaa on käyty jo vuosikymmeniä. Jos raaka-ainetta ei saanut omasta maaperästä, lähdettiin sitä hakemaan kauempaa ja vaihdossa muualle vietiin jotain, mitä heillä ei ollut mutta meillä oli. Raaka-aineiden jakautumiseen vaikuttavat maaperä ja ilmasto. Samoin toisilla maa-alueilla esimerkiksi öljyä löytyy enemmän kuin toisilla. (Yiwu BetterBuy Tradin Co. 2010.)

Yritykset ovat havainneet kansainvälisen kaupan kasvavien talousalueiden kysynnän ja nähneet suurempien markkinoiden mahdollisuudet. Myös ulkomaisia tuotteita osataan kysyä enemmän: koko ajan kasvava matkustelu sekä TV:n ja Internetin käyttö ovat avanneet kuluttajille suuret mahdollisuudet nähdä kansainvälisiä tuotteita ja näin luoda kyvyn vaatia niitä. Myös asiakkaan vaatimustaso on noussut. Laatuvaatimukset kasvavat ja tavara halutaan JIT-määritelmällä juuri oikeaan paikkaan oikealla aikataululla oikein kuljetettuna ja mahdollisesti vielä hyvin pitkälle tilaustyönä valmistettuna. Näillä ehdoilla harva jälleenmyyjä löytää paikallista valmistajaa, joten se täytyy etsiä ulkomailta (Waters 2003, 334–335.)

Tarvittavaa työvoimaa ei aina löydy kotimaasta ja siinä tapauksessa tavara on useimmiten helpompi valmistaa ulkomailta. Jos maan resurssit eivät riitä massatuotantoon, joko yrityksen on lähdettävä ulkomaille tai tuotava massatuotantona valmistettua tuotetta ulkomailta. Myös maantieteellisesti ihanteellisessa paikassa oleva tehdas voi olla mahdollista perustaa vain ulkomaille, joten tuontia ja vientiä vaaditaan. (Yiwu BetterBuy Tradin Co. 2010.)

Kysyntä on myös yhdenmukaistunut maailmanlaajuisesti. Ennen tuotteet piti räätälöidä tietyn maan kulttuurin ja tottumusten mukaisesti, mutta globalisaation myötä yhä

useampi yritys voi myydä aivan samaa tuotetta maailmanlaajuisesti. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat muun muassa Coca-Cola ja Sony. Samoin tuotannossa pyritään taloudellisuuteen. Massatuotannolla saavutetaan suurentuneista logistiikkakustannuksista huolimatta yksikköhinnaltaan kustannustehokkaampi tuote. Tuote siis kannattaa paremmin, jos sitä on tuotettu halvalla, kaukana ja suurempia määriä. (Waters 2003, 334–335.)

Tavaran liikuttelu on myös nykyään paljon helpompaa vapautuneiden kauppalueiden myötä. Kauppa-alueista esimerkkinä suurimpia ovat Euroopan unioni, NAFTA eli North American Free Trade Agreement ja ASEAN eli Association of South-East Asian Nations Free Trade Area. Logistiikan kehittyminen ja tehostuminen on myös helpottanut yritysten lähtemistä mukaan kansainväliseen kauppaan. (Waters 2003, 335.)

Logistisen asiantuntemuksen kasvaminen näkyy myös kasvavana kansainvälisenä logistiikkana. Yritysten panostaessa ydinosaamiseensa syntyy erikoisalan yrityksiä, jotka auttavat yrityksiä maahantuontiin liittyvissä asioissa, kuten viennissä ja tuonnissa, kansainvälisissä kuljetuksissa ja tulliasioissa. Kommunikoinnin helpottuminen on myös auttanut kansainvälisen kaupan kehityksessä. Kommunikointi on helppoa ja nopeaa kehittyneen teknologian ansiosta. (Waters 2003, 335.)

3.2 Kansainvälisen kaupan ongelmat

Kun käydään kauppaa osapuolen kanssa, joka asuu fyysisesti kaukana, puhuu eri kieltä ja jolla on erilaiset arvot ja kulttuurikasvatus, kaupankäynnissä voi ilmetä ongelmia. Ongelmat voidaan nähdä myös riskeinä, joihin voidaan varautua tai jo etukäteen suojautua, jotta minimoitaisiin mahdolliset riskin aiheuttamat menetykset. (Suomen Yrittäjät Oy 2010)

Ongelmina kansainvälisessä kaupassa ovat suuret eräkoot ja vaaditun asiantuntemuksen vähäisyys yrityksissä. Jos yritys haluaisi tuoda vain pieniä eriä tavaraa, tuotteen lopullisesta hinnasta muodostuisi todella suuri osuus valtavista logistiikkakustannuksista. Volyymi on valttia kansainvälisissä logistiikkatoimituksissa. (Waters 2003, 338–339.)

Välikäisien lisääntyessä kommunikointi vaikeutuu ja hidastuu. Myös eri maissa toimivien yritysten väliset aikaerot ja kulttuuriset erot hankaloittavat kommunikaatiota. Henkilöstöriskinä voidaan mainita esimerkiksi toisessa yrityksessä työskentelevän avainhenkilön työpaikanvaihto. Tämän aiheuttaa helposti ylimääräistä sekaannusta, jos aiemmin on sovittu jotain, mistä ei ole laadittu kirjallisia sopimuksia. (Suomen Yrittäjät Oy 2010; Waters 2003, 338–339.)

Sopimukseen liittyvät riskit kannattaa ottaa huomioon. Vahinkokorvaukset, sopimussakot, erimielisyydet ja saamatta jääneet tuotot aiheuttavat päänvaivaa, jos asioista ei ole etukäteen selvästi sovittu kirjallisella sopimuksella. Molempien osapuolten oikeudet ja velvollisuudet on määritettävä. Riskien minimoimiseksi sopimuskumppanien on oltava varmoja toisen osapuolen luotettavuudesta, sovittava riitatilanteiden käytännöstä etukäteen, viitattava mahdollisesti sopimuksissa vähintään toisen maan lakiin ja varmistettava, että molemmat osapuolet ovat hyväksyneet ja ymmärtäneet sopimusehdot. Kauppaehdot vaihtelevat eri maissa, ja osa saattaa olla täysin tuntemattomia kauppakumppanillekin. Dokumentit ovat monimutkaisempia erilaisten vaatimusten ja vieraan kielen takia. Taloudelliset järjestelyt voivat olla epävarmempia, ja taloudellinen epävarmuus on suuri riski kaupankäynnissä. (Suomen Yrittäjät Oy 2010; Waters 2003, 338–339)

Kansainvälisen kaupan pääongelmat voidaan jaotella kolmeen ryhmään: fyysisten rajojen ongelmat, teknologian asettamat rajoitukset ja verolliset erot. Fyysisten rajojen hankaluus tarkoittaa tulliselvittelyitä, jotka sisältävät tullirutiinit sekä tullitarkastukset. Eri maissa on käytössä eri järjestelmät ja säädökset, joiden mukaan tullataan. Samoin fyysisiin ongelmiin sisältyvät maantieteelliset haasteet, joita ovat muun muassa kuljetuksen matkalle osuvat meret, joet, vuoret, viidakot, kaupungit tai aavikot. Kuljetusta suunniteltaessa tulee ottaa kaikki mahdollinen huomioon, tehtaalle johtavasta tien kunnosta aina matkalle sattuviin tunneleihin ja siltoihin. (Waters 2003, 339.)

Teknologia asettaa ongelmia kansainvälisessä kaupassa. Eri maissa on eri järjestelmät käytössä, ja niiden yhteensopivuus on selvitettävä. Joissain maissa teknologiaa ei yksinkertaisesti ole tai sitä on hyvin vähän käytössä, koska sitä ei ole tarvittu. Mahdollis-

ta myös on, että samaa tekniikkaa ei ole saatavilla kohdemaassa tai sellaiseen ei ole varaa. Myös turvallisuusmääräykset vaihtelevat eri maissa, mikä tulee ottaa huomioon. (Waters 2003, 340.)

Verokäsittelyt vaihtelevat maittain ja aiheuttavat päänvaivaa maahantuojalle. Valmisteverot ja arvonlisäverot vaihtelevat maittain, ja eri tuotteilla on eri vero. Muita mainittavia ongelmia voi syntyä kielimuurin, kulttuurierojen, kansainvälisen maksuliikenteen, poliittisen järjestelmän, taloudellisen tilanteen tai vallitsevan kilpailun takia. Kaikki mahdollinen, kuten erikoissäädökset ja -rajoitukset tulee selvittää, ennen kuin ryhtyy ulkomaankauppaan entuudestaan tuntemattoman kauppakumppanin ja maan kanssa. (Waters 2003, 340.)

4 HUOLINTA

Huolitsijoiden harjoittama huolinta pitää sisällään tavarantoimittamisen lähtöpaikasta aina päämäärään asti, ottaen huomioon kansalliset ja kansainväliset lait, määräykset, direktiivit ja sopimukset. Tavara tulee myös toimittaa edellä mainittujen säännösten ja sopimusten määräämällä tavalla oikeaan aikaan ja oikeaan paikkaan. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto 2011a.)

Huolitsijan käsitettä, tehtäviä ja toimialaa ei ole määritelty kuin harvoissa maissa, eikä Suomeenkaan laissa siitä ole mainintaa. Selvien sääntöjen tarpeeseen on laadittu Pohjoismaiden Speditööriliiton yleiset määräykset, lyhenteenä käytetty PSYM, joka määrittää huolitsijan tehtävät ja niiden suorittamisen sekä huolitsijan ja toimeksiantajan vastuut. Tehtäviin kuuluu muun muassa tavarantoimitus ja varastointi. Huolitsijan tehtäviin lukeutuu myös muut tavarantoimitukseen ja varastointiin liittyvä, kuten tullaus, tavarantoimitus ja merkintä. Toimeksiantajan avustus kuljetukseen liittyvien asiakirjojen laatimisessa tai hankkimisessa sekä kuljetukseen liittyvissä kysymyksissä ja vakuutuksen merkitseminen ovat myös osa huolitsijan tehtävää. Myös mahdollisissa perimistapauksissa huolitsija on velvollinen avustamaan toimeksiantajayritystä. (Suomen Huolintaliikkeiden Liitto 2011b.)

4.1 Huolitsijan valinta

Monissa tapauksissa itse tuontiyritys ei vastaa tuonnin kaikista tehtävistä, kuten kuljetuksesta tai tullauksesta. Tätä varten voidaan palkata huolinta-alan yritys hoitamaan ne osuudet tuonnista, joihin omalla yrityksellä eivät ajalliset tai tiedolliset resurssit riitä.

Sisäkaupan huolinnan hoitavat kuljetusliikkeet, sillä tullauksia tai muita enemmän työtä vaativia toimenpiteitä ei tarvita. Ulkokaupassa kuljetuksen järjestämisen ja huolinnalliset asiat hoitaa huolitsija. Pienille ja keskisuurille yrityksille on usein hyödyllisintä palkata yksi huolintayritys hoitamaan kaikki huolinta-asiat. Suuremmilla yrityksillä voi olla erikseen sopimuksia sekä kuljetus- että huolintayritysten kanssa. (Fintra 2002, 51.)

Ulkomailla suomalaiset huolintayritykset toimivat usein yhteistyössä paikallisen vastaavan yrityksen kanssa. Nykyään kuitenkin suuremmilla huolintayrityksillä on joko sisar- tai tytäryhtiö kaikissa niissä maissa, joissa yritys toimii. (Fintra 2002, 51.)

Kun mietitään huolitsijan valintaa, tulee yrityksen kartoittaa ensin omat perusteet ja todelliset tarpeet huolintayrityksen palkkaamiseen: mitä huolintayrityksen halutaan tuonnista hoitavan. (Fintra 2002, 52.) Tulee miettiä, millä kuljetusmuodolla kuljetukset pääasiassa liikkuvat, onko kuljetettava tavara laatikoissa, säiliössä vai irtotavaraa ja minkä kokoisia liikuteltavat erät ovat. Kun kuljetusten laatu on selvillä jo heti alussa huolitsijalla ja toimeksiantajalla, on oikean huolitsijan valinta helpompaa. (Dechter 2009.)

Kun tarpeet täyttävä huolintayritys löytyy, tarkistetaan palvelutuotteet ja hinnasto. (Fintra 2002, 52). Huolitsijan valinta vaikuttaa rutkasti oman yrityksen toimivuuteen: kun tavaroiden toimitus hoituu tehokkaasti ja sopivilla kustannuksilla, tavaroiden eteenpäin toimittaminen ja myyminen on helpompaa. Jotta rahalle saataisiin oikea määrä vastinetta, tulee selvittää, mistä ollaan valmiita maksamaan ja mistä ei. (Dechter 2009.)

Laatuseikat ja -järjestelmät tulee myös ottaa huomioon huolintayritystä valittaessa. Joskus erilaisten järjestelmien myötä yhteistyö voi hankaloitua suunnattomasti, kun

toiminnot eivät käykään yhteen. Laatu on helppo tarkistaa voimassa olevien sertifi-
kaattien avulla. Nykyisin niin asiakasyrityksen kuin asiakasyrityksen asiakkaiden
kiinnostus ympäristöasioihin vaikuttaa huolitsijan valintaan: mitä kuljetusmuotoja
huolitsijan alla toimivat kuljetusyrietykset käyttävät ja kuinka ympäristöystävällisiä ne
ovat. (Fintra 2002, 52.)

4.2 Huolitsijan tehtävät

Huolitsijan tehtävät vaihtelevat hyvin paljon sen mukaan, kuinka suuren osuuden huo-
lintayritys hoitaa kuljetuksesta. Jos huolintayritys hoitaa sekä huolinnan että kuljetuk-
sen, on vastuuta ja tehtäviä on huomattavasti enemmän. Jos huolintayritys taas hoitaa
vain kuljetuksen suunnittelun ja vaadittavat asiakirjat huolinnan toteuttamiseksi, tehtä-
viä ja vastuuta on selvästi vähemmän. Olen rajannut huolintaa käsittelevän osuuden
koskemaan vain huolinnan osuutta harjoittavaa huolitsijaa, sillä tämä on huolitsijan
rooli myös empiriaosuudessani.

Huolitsijan tehtävät voidaan jakaa kolmeen pääryhmään: kuljetus, varastointi ja muut
tavarankuljetukseen ja varastointiin liittyvät tekijät. Muihin tekijöihin lukeutuvat
muun muassa tullaus, tavarankäsittely ja merkintä, vakuutuksen merkitseminen, avus-
taminen vaadittavien asiakirjojen laatimisessa sekä neuvonta kuljetus- ja jakelukysy-
mysissä. (Karhunen 2007, 195.)

Huolitsijan päätehtävänä on tavarankuljetuksesta huolehtiminen. Huolitsija ottaa vii-
vytyksettä tehtävän suoritettavakseen, suunnittelee kuljetuksen, valitsee kuljetusmuo-
don sekä tekee tarvittavat kuljetussopimukset kuljetusyrietyksen kanssa. (Karhunen &
Hokkanen 2007, 195.) Tämän lisäksi huolitsija usein hoitaa myös tulliselvitykset, ta-
varankuljetusvakuutuksen, kuljetusasiakirjojen täyttämisen sekä muiden asiakirjojen
täyttämisen tai avustaa hankinnassa. (Fintra 2002, 52.)

Huolitsijan tehtäviin liittyy myös velvollisuuksia. Toimimisvelvollisuus takaa huolitsi-
jan toimivan viivytyksettä sekä valitsevan tarvittavat edustajat sekä rahdinkuljettajan.
Huolitsija antaa myös toimintaohjeet valitsemilleen edustajille koskien kuljetusta.
Tarkastusvelvollisuus sitouttaa huolitsijan tarkistamaan kaikkien asiakirjojen virheet-
tömyyden. Raportointivelvollisuus takaa huolitsijan pitävän huolen siitä, ettei tiedon-

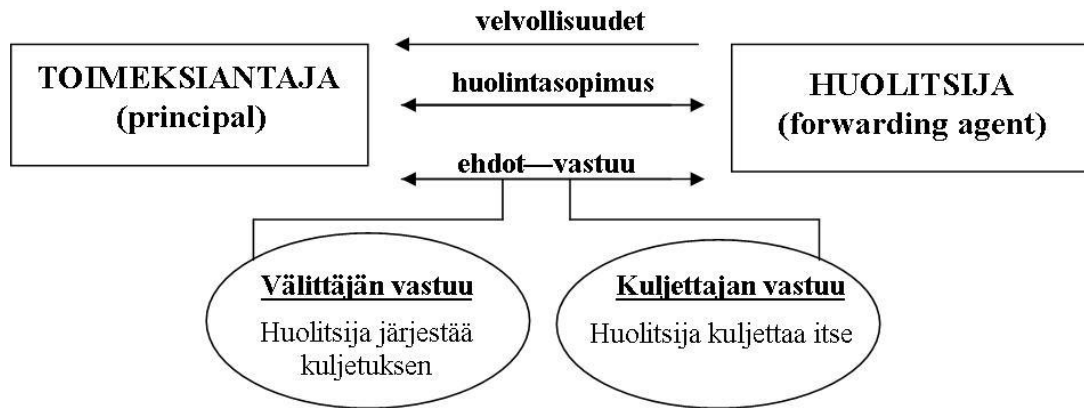
kulku katkea missään vaiheessa: jos näin käy, myös tavara pysähtyy. Huolitsijan tulee siis tiedottaa kaikista asioista kaikille kuljetuksessa mukana oleville osapuolille. (Pasanen 2005, 331–332.)

Lojaliteettivelvollisuus takaa huolitsijan valvovan toimeksiantajan etua. Toimeksiantoon liittyviä tietoja pidetään sopimussalaisuuksina, joita ei saa päästää ulkopuolisten tietoon. Myös tämän takia tulee huomioida huolitsijan valinnassa, että heillä on tiedonhallinta ja tietoriskeiltä suojautuminen ajan tasalla. (Pasanen. 2005 332.)

Vaikka huolitsija ei kaikkia tavaran toimitukseen liittyviä asioita hoidakaan, se toimii hyvänä tietolähteenä ja neuvonantajan tuontiasioissa. Huolitsijalta voi kysyä esimerkiksi pakkaukseen, toimituslausekkeisiin, maksuehtoihin tai tulliselvitysiätykseen liittyvissä kysymyksissä. (Fintra 2002, 52.)

Suomessa huolitsijan suojaa koskeva lainsäädäntö Pohjoismaiden Yleiset Määräykset on sama kuin muissa Pohjoismaissa ja Virossa, ja se tunnetaan nimellä PSYM. Huolitsijaa käyttävän yrityksen tulisi ottaa selvää alaa koskevista määräyksistä ja säädöksistä. (Fintra 2002, 53.)

Kuva 2 esittää logistiikkaprosessissa toimeksiantajan ja huolitsijan jakautuvat tehtävät. Huolitsijalla on velvollisuus hoitaa kuljetuksesta sovitut toimenpiteet osalta toimeksiantajalle, kun sekä huolintasopimus velvoittaa, että ehdot ja vastuut koskevat molempia sopijaosapuolia. Kun huolitsija toimii vain välittäjänä, sen vastuuseen kuuluu järjestää kuljetus. Jos huolitsija toimii myös kuljettajan, on sen vastuuna kaikki kuljetukseen liittyvät toimenpiteet.



Kuva2. Huolitsijan ja toimeksiantajan vastuut ja velvollisuudet (Ala-Uotila 2009.)

Kaikista huolitsijan ja toimeksiantajan vastuista ja velvollisuuksista on hyvä sopia yhdessä huolintasopimuksella. Siinä eritellään huolitsijan tehtävät, kulut sekä molempien osapuolten velvollisuudet ja vastuu. Kun kunnollinen sopimus on laadittu ennen kuljetusta, voidaan erimielisyyksistä sopia, ja myöhemmin mahdollisissa riitatilanteissa voidaan aina vedota allekirjoitettuun sopimukseen.

4.3 Huolinnan asiakirjat

Huolintaan liittyy monia asiakirjoja sen mukaan, millaista tavaraa kuljetetaan sekä mistä ja mihin tavara on menossa. Myös maksutapa vaikuttaa: remburssikauppaan vaaditaan paljon enemmän asiakirjoja kuin esimerkiksi etukäteen maksettuun toimittukseen. Remburssikaupassa pankki sitoutuu maksamaan kaupan kauppapuolten sopimien remburssiasiakirjoja vastaan. (Taloussanomat 2011.) Tarkasteluun on rajattu vain ne asiakirjat, jotka ovat olennaisia tämän tutkimuksen kannalta.

4.3.1 Huolintasopimus

Vastuukysymysten selvittämiseksi on syytä laatia kirjallinen huolintaohje huolitsijan kanssa. Jos huolintayritys pysyy samana useissa samankaltaisissa lähetyksissä, yritykselle voi antaa pysyväisohjeet. Näin jokaista kuljetusta ei tarvitse laatia erikseen ohjetta. Joillain huolintayrityksillä voi olla valmiina lomake tätä varten, tai sen voi laatia vapaamuotoisesti. (Fintra 2002, 52.)

Huolintasopimus laaditaan huolitsijan ja toimeksiantoyrityksen välillä (ks. liite 4).

Asiakasyritys lähettää huolitsijalle lähde- ja kohdemaan kuluista tarjouspyynnön. Tämän jälkeen huolitsija vastaa tarjouspyyntöön tarjouksella (ks. liite 3). Kuljetus vahvistetaan rahdinmaksajan allekirjoittamalla Routing order -lomakkeella. (Karhu 2007, 196.)

Huolintasopimus syntyy, kun huolitsija vastaanottaa toimeksiannon. Huolintasopimus sitouttaa huolitsijaa suorittamaan sille annetun tehtävän sekä tekemään tehtävään vaaditut tarpeelliset sopimukset kolmannen osapuolen kanssa toimeksiantajan laskuun omissa nimissään. Huolitsija sitoutuu noudattamaan Pohjoismaiden Speditööriliiton yleisiä määräyksiä sekä maksamaan asiakkaan puolesta huolintaan liittyvät kulut, kuten rahat, verot ja maksut, jotka se laskuttaa toimeksiantajalta huolintalaskulla. (Karhu 2007, 196.)

Toimeksiantaja sitoutuu sopimuksessa noudattamaan Pohjoismaiden Speditööriliiton yleisiä määräyksiä sekä maksamaan huolitsijalle sovitun palkkion hoidetusta tehtävästä. (Karhu 2007, 196.)

4.3.2 Kauppalasku

Kauppalaskussa on mainittava myyjän tiedot, ostajan tiedot, toimitusehto sekä eritelty tavara (ks. liite 6). Tavara tulee eritellä mainiten tuotteen nimi, alkuperä ja valmistusmaa, kauppahinta sekä varsinkin kansainvälisessä kaupassa valuutta, jolla tavara maksetaan, sekä tuotteen kappalemäärä ja paino. Joskus kauppalaskussa tulee myös mainita erityiset tuotteeseen liittyvät dokumentit, kuten sertifikaatit, maahantuontilupa tai laitteiden manuaalit, jotka tulee toimittaa tavaran saapuessa. Jos mainittuja dokumentteja ei toimiteta, voidaan todeta myyjän laiminlyöneen sopimusta, ja dokumentit on toimitettava.

4.3.3 Pakkausluettelo tai lähetyslista

Tuotannossa tapahtuvien muutosten tai muiden ennalta arvaamattomien seikkojen takia ostajan tilaamia tuotteita ei aina pystytä toimittamaan. Tämän takia myyjä lähettää aina pakkauslistat tavaran ollessa pakattuna tehtaalla, jotta ostaja voi varmistaa, että kaikki hänen tilaamansa tavara on sisällytetty tilaukseen. Jos ostaja huomaa virheen

listassa, hän voi vielä tuotteiden ollessa tehtaalla korjata virheen.

Pakkausluettelo sisältää molempien osapuolten, eli ostajan ja myyjän tiedot, lähetyksen sisällön ja lähetyksen tiedot (ks. liite 5). Lähetyksen sisältö ja tiedot kattavat lähetyksen sisältämän tuotteen kappalemäärän, painon ja tilavuuden. Pakkausluettelossa tulee mainita myös lähtöpaikka ja määränpää.

4.3.4 Alkuperäistodistukset

Maahantuojan on muistettava, että hän on aina vastuussa tuomastaan tavarasta. Näin ollen maahantuojan tulee ottaa selville, mitä kaikkia asiakirjoja maahantuonti vaatii, mitä merkintöjä tuotteessa pitää olla ja mitä ylipäättänsä saa ja mitä ei saa tuoda.

Pakolliset, yleisimmät asiakirjat maahantuonnissa ovat kauppalasku, pakkausluettelo sekä mahdollisesti alkuperäistodistukset (ks. liite 1). Tämän lisäksi helpoimpiin maahantuontitapauksiin voi liittyä vakuutustodistukset sekä Form A, joka on yksi alkuperäistodistuksen muoto.

4.3.5 Tulliselvitys

Tullauksen yhteydessä laaditaan tulliselvitys (ks. liite 7). Jokaiselle lähetykselle laaditaan oma selvitys, joka jakautuu kahteen osaan: luovutuspäätökseen ja tullauspäätökseen eli laskuun. Luovutuspäätös on päätös tavaran päästöstä vapaaseen liikkeeseen. Päätöksestä ilmenee tavaran tulopäivä, hyväksymispäivä, veropäivä ja tullauspäivä. Kaikki asianomaiset on kirjattu päätökseen, eli myyjä, tavaranhaltia ja asiamies, joka hoitanut tullauksen. Tässä tapauksessa asiamiehenä toimii huolitsija Steveco. Päätöksestä käy ilmi myös muun muassa tavaran kolliluku sekä bruttopaino.

Tullauspäätöksestä eli laskusta ilmenee tullauksen arvo ja maksettavat tullit. Päätöksestä on poistettu euromääräiset tullausarvot, etteivät myyntihinnat tulisi julki. Kuten luovutuspäätöksessä, tullauspäätöksessä mainitaan tulopäivä, hyväksymispäivä, veropäivä ja tullauspäivä. Myös myyjä, tullivelvollinen, tavaran postitusosoite, asiamiehen, ja tavaranhaltian yhteystiedot on mainittu tullauspäätöksessä. Päätöksestä käy myös ilmi tavaran TARIC-koodi, tullikohtelukoodi, verolaji ja tavaran tunnistetiedot.

4.4 Vakuutus

Tuojayrityksen on tärkeää tarkistaa, että kaikki kuljetuksia ja niihin liittyviä palveluita tarjoavat osapuolet ovat hankkineet asiallisen, riittävän laajan ja turvaavan vastuuvakuutuksen. Tämä on eri kuin kuljetusvakuutus. Jos kuljetuksissa ilmenee ongelmia, vain vastuuvakuutus korvaa tuojayritykselle tästä koituneen haitan. (Fintra 2002, 52.)

Mitä pidempi kuljetettava matka on, mitä enemmän kuljetukseen liittyy eri osapuolia ja mitä enemmän kuljetusmuotoja kuljetuksessa käytetään, sitä suuremmaksi tavaran katoamisen ja vahingoittumisen riski kasvaa. Rahdinkuljettaja määrittää vastuiden määrät eri kuljetusmuotojen mukaan ja asettaa reklamaatioajat, jos vahinko huomataan vasta tavaran ollessa päämäärässä. (Karhunen & Hokkanen 2007, 208.)

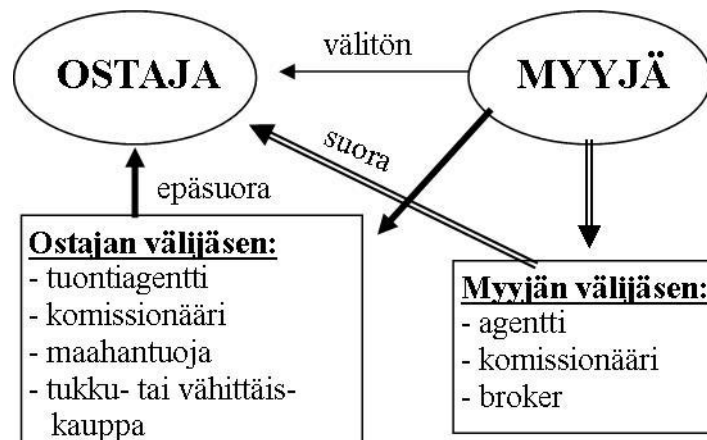
Riskejä voi hallita vakuutuksen ottamisen lisäksi sillä, että rahdinkuljettaja tuntee vastuutaan koskevat lait ja sopimukset, kouluttaa henkilökuntansa osaaviksi rahdinkuljettajiksi, pitää kuljetusvälineet ja varastot kunnossa, kiinnittää lastin oikein lyhyemmäläkin matkoilla sekä suunnittelee kuljetus ja toimintaohjeet vahingon varalle. Toimeksiantaja voi myös hankkia tavarakuljetusvakuutuksen joko yhdelle kuljetukselle erikseen, tai jos kuljetukset ovat jatkuvia, on kannattavampaa hankkia vuosisopimus. (Karhunen & Hokkanen 2007, 209–210.)

CIF- ja CIP-toimituslausekkeiden ja kolmansista maista kuljetettaessa on käytössä ICC-ehdot, eli Institute Cargo Clauses -ehdot. Englanninkielisiin ICC-ehdoin sisältyvät erilaajuisia ehtoja, mitkä voi soveltaa kuljetukseen sopiviksi. A-, B- ja C-ehtojen vakuutusten kattavuus vaihtelee, jonka lisäksi vakuutukseen voidaan lisätä sota- tai lakkovakuutus. (Karhunen & Hokkanen 2007, 210–211.) Vakuutettaessa tulee kuitenkin suhteuttaa kuljetettavan tavaran arvo vakuutuksen arvoon. Ku kuljetetaan halpaa tavaraa, sen vakuuttamiseen ei kannata kauheasti laittaa rahaa kiinni, kun taas arvokasta tavaraa kuljetettaessa taloudelliset riskit ovat suuremmat.

5 TUONTI

Tuontitapoja on kolme erilaista: välitön tuonti, suora tuonti ja epäsuora tuonti. Kuvasa 3 näkyy, kuinka tieto kulkee myyjältä ostajalle kaikissa tuontimuodoissa. Suoran ja

epäsuoran tuonnin kohdalla on myös listattu ne välijäsenet, jotka voivat olla ostajan ja myyjän välissä hoitamassa tuontia joko ulko- tai kotimaasta käsin.



Kuva3. Välitön, suora ja epäsuora tuonti (Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja 2002, 38.)

Harjoittaessa maahantuontia ostajan tulee ottaa selvää, millä tuontimenetelmällä tavat tulevat kohdemaahan ja mitä kuluja tai toimenpiteitä se ostajalta vaatii. Välikäisien käyttö maksaa tietysti tuonnissa lisää, mutta samalla vastuu siirtyy itseltä enemmän muille. Varsinkin jos maahantuontiin liittyvää osaamista on hyvin niukasti, välikäisien käyttö on suositeltavaa.

5.1 Välitön tuonti

Välitön tuonti tarkoittaa kaupankäyntiä ilman ulko- tai kotimaisia välikäsiä. Tällöin yritys ostaa tuotteen suoraan ulkomaiselta tarjoajalta. Tuontiprosessista vastaa ostomaassa toimiva yritys. Välittömällä tuonnilla tuodaan maahan usein muun muassa palveluita. (Karhu 2002, 36.)

Välittömän tuonnin etuihin kuuluvat suora tiedonkulku myyjältä ostajalle ja toisin päin sekä usein pitkät maksuajat. Samoin välittömässä tuonnissa ylimääräisiä kuluja ei tule välijäsenien palkkioista. Välittömään tuontiin kuuluu myös haittapuolensa, kuten tuontitoimenpidevastuuseen liittyvät seikat sekä ulkomaisen sopimuskumppanin kanssa eteen tulevat mahdolliset kommunikaatio- ja tiedonkulkuongelmat. Myös välitön tuonti kannattaa usein vasta suurilla tuontimäärillä. Kaikki yritykset eivät pysty eikä kaikkien kannatakaan alkaa tuoda suuria määriä tavaraa. (Karhu 2002, 40.)

5.2 Suora tuonti

Suora tuonti tarkoittaa kaupantekoa ulkomaalaisen välijäsenen kautta. Tällöin siis tuojayrityksen ja tuotteen myyjän välissä toimii myyjäosapuolta edustava agentti, komissionääri, broker tai tuotteita välittävä vientiliike. Eroa näillä toimihenkilöillä on se, kenen nimissä ja lukuun he toimivat. Agentti toimii vientiyrityksen nimissä, komissionääri päämiehen lukuun, mutta omissa nimissä, ja broker kuten agentti, mutta suuremmalla toimenkuvalla. Brokerilla on muun muassa agentin velvollisuuksien lisäksi myynninedistämisvelvollisuus. Vientiliike toimii aina omissa nimissään omaan lukuun. (Karhu 2002, 36.)

Suoran tuonnin ehdottomina etuina ovat pienten erien tuonnin helppous, pitkät maksuajat ja myös se, että tuojan ei tarvitse ottaa vastuuta tuontitoimenpiteistä, jotka kuitenkin hieman riippuvat toimituslausekkeesta. Haittapuolina ovat myös epäsuoran tiedonkulun mahdolliset ongelmat, kuten tiedonkulkuun kuluva aika ja tiedon saamatta jääminen. Haittapuolina ovat myös välijäsenille maksettavat palkkiot sekä ulkomaisesta sopimuskumppanista mahdolliset koituvat kommunikaatio-ongelmat ja väärinkäsitykset. (Karhu 2002, 40.)

5.3 Epäsuora tuonti

Epäsuorassa tuonnissa tuojan ja ulkomaalaisen myyjän välissä toimii kotimainen välikäsi. Välijäsen voi olla muun muassa tuontiagentti, komissionääri, maahantuojaja, toinen tuontia harjoittava yritys tai tukku- ja vähittäiskauppa. (Karhu 2002, 38.)

Epäsuoran tuonnin etuina voidaan mainita samankaltaisuus kotimaankaupan kanssa, pienten erien tuonnin helppous sekä tuonnin joustavuus. Miinuksena taas ovat välijäsenille maksettavista palkkioista syntyvät lisäkustannukset ja epäsuorasta tiedonkulusta koituvat mahdolliset ongelmat. Usein välittömään tuontiin kuuluu myös lyhyet maksuajat. Samoin kansainvälisestä kaupasta saadut tiedot ja taidot jäävät saamatta. (Karhu 2002, 40.)

6 SISÄKAUPPA JA ULKOKAUPPA

Maahantuontia voidaan harjoittaa kahdella tavalla: sisäkaupan kautta tai kolmansista maista. Sisäkauppa tunnetaan myös nimellä yhteisökauppa ja kolmansien maiden kauppa ulkokauppana. Toimenpiteet eri kauppamuotojen välillä ovat suuria. Sisäkaupassa tavara liikkuu vapaasti vapaakauppa-alueen sisällä ilman tullauksia, mutta kolmansista maista tuotu tavara tulee tullata joka kerta, kun se tuodaan uuteen maahan. Samoin kolmansien maiden kauppaan liittyvät monet rajoitukset ja määräykset, joita sisäkaupassa ei ole.

Kolmansista maista tuotu tavara voidaan myös tullata sisäkauppaan niin, että se tullen jälkeen voi liikkua vapaasti yhteisön alueella. Tätä tapaa käyttävät monet yritykset, jotka valmistavat tuotteensa Aasiassa tai muualla niin sanotuissa kolmansissa maissa.

Yhteisökauppa on käsitelty suppeasti ja ulkokauppa myös vain niiltä osin, joita empirian esimerkkitapaus pitää sisällään. Teoriassa mainitaan myös muista kolmansien maiden kauppaan liittyvistä toimenpiteistä, rajoituksista ja säännöksistä, mutta ei perehdytä niihin syvemmin.

6.1 Yhteisökauppa

Yhteisökaupassa, eli niin sanotussa sisäkaupassa, yhteisöasemassa olevilla tavaroilla käydään kauppaa. Tavara saa siis tullioikeudellisen aseman, ja se voi liikkua vapaasti yhteisön alueella. Yhteisötavara on tuotettu yhteisömaan alueella. (Karhu 2002, 64.)

Yhteisökaupassa ei siis yleensä ole rajoituksia. Rajoituksia voidaan määrätä vain tiettyistä syistä, kuten jos tavara loukkaa tai rikkoo jollain tavalla julkista moraalialia, yleistä järjestystä tai teollista taikka kaupallista omaisuutta. Myös ihmisten, eläinten ja kasvien terveyttä uhkaavien tavaroiden vientiä ja tuontia voidaan rajoittaa. Rajoitukset eivät kuitenkaan saa olla syrjinnän tai kaupan rajoittamisen peiteltyjä keinoja. Rajoituksia tulee soveltaa ilman kohteen tarkempaa valikoimista. (Karhu 2002, 64)

Yhteisökaupassa tilastoimiseen käytetään kahdeksannumeroista CN-nimikkeistöä eli

Combined Nomenclature-nimikkeistöä (ks. kuva 4). Nimikkeistössä on 15 000 nimikettä. (Karhu 2002, 65.)

123456 78 90	
_____	TARIC
_____	CN-koodi
HS-koodi	

Kuva 4. HS-nimike, CN-nimike ja TARIC-nimike (Karhu 2002, 67.)

Myös muualla tuotettu tavara voi saada yhteisötavaran leiman. Kun kolmannesta maasta tuotu tavara on tullattu, se voi liikkua vapaasti ilman rajoituksia ja tullaamista yhteisön alueella yhteisötavaran tavoin. Tulliliitto määrittää kaikkea tavaraa koskevat ehdot, johon myös liikkuvuus EY-alueella perustuu. (Karhu 2002, 64.)

6.2 Kolmansien maiden kauppa

Kolmansien maiden välinen kauppa, eli niin sanottu ulkokauppa, käydään EY:n tulliliittoon kuuluvien ja sen ulkopuolisen maiden välillä (Karhu 2002, 64). Ulkokaupan kautta tuodulle tullaamattomalla tavaralla ei ole yhteisöasemaa. Tällöin se ei voi liikkua yhteisön alueella ilman rajoituksia ja tullausta, vaan se liikkuu ainoastaan tullivalvonnassa. Myös tuotteelle, joka on kulkenut yhteisön alueella, mutta kolmanteen maahan matkalla olevassa aluksessa tai kahden yhteisömaan välissä on poikennut kolmannessa maassa, ei ole yhteisöasemaa. (Karhu 2002, 65.)

Kun kauppatavara viedään kolmanteen maahan, tulee viennin yhteydessä olla alkuperäistodistus. Myyjältä saamasta hankkijan ilmoituksesta tuoja saa tiedot, joihin pohjautuen alkuperäasema vahvistetaan. Hankkijan ilmoitus on dokumentti, joka laaditaan erikseen alkuperäisistä yhteisötavaroista ja kolmansista maista tuoduista tavaroista. Hankkijan ilmoitus vahvistetaan tarvittaessa myyjän kotimaan tullin antamalla INF.4-todistuksella. (Karhu 2002, 65.)

Kolmansien maiden välisen kaupan tekee monimutkaiseksi eri tullinimikkeet, tuonnin rajoitukset ja alkuperämaakohtaiset erityismääräykset. Nämä kaikki rajoitukset ja muodollisuudet on laadittu turvaamaan yritysten etuja ja torjumaan toimintaympäris-

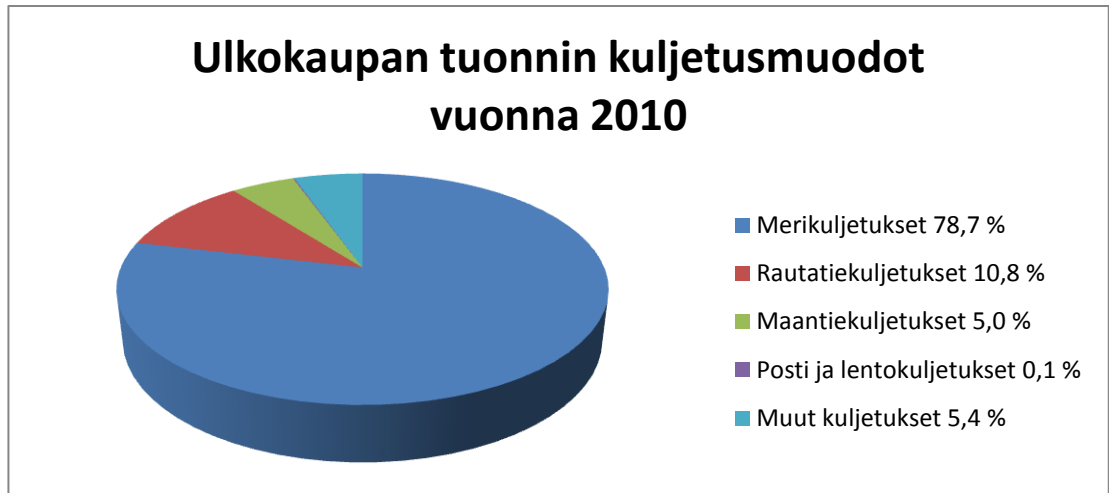
tössä mahdollisesti aiheutuvia uhkia. (Karhu 2002, 65.)

Ulkokaupassa tavarankodinn merkkintään käytetään kymmenennumeroista Intergrated Tariff of The European Union-nimikkeistöä eli TARIC-nimikkeistöä (ks. kuva 4). Nimikkeistö sisältää 20 000 nimikettä, ja se pohjautuu kansainvälisessä kaupassa käytössä olevaan HS-nimikkeistöön eli Harmonized System -nimikkeistöön (ks. kuva 3). (Karhu 2002, 67.)

7 KANSAINVÄLISET KULJETUKSET

Suomi poikkeaa geografiltaan suurimmasta osasta muista Euroopan maista. Sijaitsemme kaukana pohjoisessa, ja logistisesta näkökulmasta olemme saari. Tämän vuoksi yleisin kuljetusmuoto ovat merikuljetukset. Seuraavaksi suosituimmat kuljetusmuodot ovat rautatiekuljetukset, jonka jälkeen maantiekuljetukset ja viimeisenä lentokuljetukset. (Tulli 2011b.)

Kuvassa 5 on esitelty vuoden 2010 tuonnin kuljetusmuodot prosentteina. Osiot on laskettu prosentteina annettujen määrien pohjalta. Kaikkien kuljetusmuotojen yhteen laskettu tuontimäärä vuonna 2010 oli 60 483 tuhatta tonnia. Selvästi eniten, yli 40 prosenttia tuonnista koostuu poltto- ja voiteluaineiden sekä sähkövirran tuonnista, joka vastaa painossa mitattuna 25 392 tuhatta tonnia. Raaka-aineita tuotiin 19 228 tuhatta tonnia eli vajaa kolmannes tuonnista. Neljännes tuodusta tavarasta koostui kivennäisöljyistä ja kivennäisöljytuotteista, joiden painollinen määrä oli 15 418 tuhatta tonnia. (Tulli 2011b.)



Kuva 5. Ulkomaankaupan Suomen tuonnin kuljetusmuodot vuonna 2010. (Tulli 2011b.)

Merikuljetuksilla Suomeen saapuu 78,7 prosenttia kaikesta toimitettavasta tavaraliikenteestä. Kun määrää mitataan tonneissa, se on 47 625 tuhatta tonnia tavaraa. Suurin osa siitä on poltto- ja voiteluaineita, kivennäisöljyjä ja kivennäisöljytuotteita sekä raaka-aineita. Merikuljetuksiin on mukaan luettu myös sisävesikuljetukset, mutta niiden osuus merikuljetuksista on vain 0,6 prosenttia. (Tulli 2011b.)

Rautatiekuljetukset kattoivat 10,8 prosenttia tuonnista, joka painoltaan vastaa 6507 tuhatta tonnia tavaraa. Rautateitse Suomeen tuotiin vuonna 2010 suurimmaksi osaksi puutavaraa, raaka-aineita sekä poltto- ja voiteluaineita. Maantiekuljetuksilla Suomeen tuotiin myös raaka-aineita ja puutavaraa, mutta maantiekuljetusten osuus tuonnista oli vain viisi prosenttia, eli 3 040 tuhatta tonnia tavaraa. (Tulli 2011b.)

Posti ja lentokuljetukset kattoivat vain 0,1 prosenttia kaikesta tuonnista, mikä vastaa painoltaan 45 000 tonnia tavaraa. Lentokuljetuksissa selvästi eniten tuotiin koneiden, laitteiden ja kuljetusvälineiden sarakkeeseen kuuluvia tuotteita. Muihin kuljetuksiin lukeutuvat muun

muassa itsenäisesti liikkuneet lentokoneet ja laivat sekä putkikuljetuksilla tuotu maa-kaasu. Nämä muut kuljetukset kattavat yli viisi prosenttia kokonaistuonnista eli 3 267 tuhatta tonnia tavaraa. (Tulli 2011b.)

7.1 Kuljetustavan valinta

Kun valitaan toimitettavalle lähetykselle kuljetusmuotoa, tulee ottaa huomioon muutamia seikkoja. Yksi tärkeimmistä on kuljetusaika: onko tavara mahdollista kuljettaa kustannustehokkaammalla merirahdilla, joka kestää kauemmin, vai onko kuljetettavalla tavaralla niin kiire, ettei kustannuksilla juuri enää ole väliä. Toisena tulevat tietysti kustannukset, jotka edellä mainitusti liittyvät paljon kuljetuksen keston. (Karhu 2002, 48.)

Kuljetettavan tavaran laatu saattaa vaikuttaa kuljetusmuotoon. Joitain tuotteita ei esimerkiksi voida kuljettaa ilmakuljetuksella lentokoneessa syntyvän paineen takia. Mahdollisten välilastausten määrä ja vahinkoriskit vaikuttavat myös, sillä jotkin toimitettavat tavarat eivät kesä montaa lastausta ja ovat hyvin hauraita. Samoin jos kaikki kuljetusvälineet eivät ole saatavilla, on tyydyttävä siihen, mikä on mahdollista. (Karhu 2002, 48.)

Kuljetettavaan tavarahan liittymättömät syyt voivat myös olla esteenä toisten kuljetusmuotojen valinnalle. Joissain maissa vallitsevan tilanteen vuoksi esimerkiksi ilmatilan käyttö on kokonaan kielletty. Myös yhä useammassa määrin ympäristökysymykset vaikuttavat kuljetustavan valintaan. Kuluttajien lisääntynyt tietoisuus ja kiinnostus tavarahan koko toimitusketjun aikaansaamiin päästöihin vaikuttavat myös yritysten energia-asenteisiin. Kansainväliset päästömääräykset ovat myös rajanneet joidenkin kuljetusmuotojen käyttöä. (Karhu 2002, 48.)

Jonkin tietyn kuljetusmuodon valinta voi johtua joskus niinkin yksinkertaisesta syystä kuin muutoshaluttomuudesta. Yritys on käyttänyt aina samaa kuljetusmuotoa eikä havainnut siinä mitään puutteita, joten miksi vaihtaa. Koska muutokset vaativat myös usein paljon resursseja ajallisesti ja taloudellisesti, tyydytään usein siihen, mikä toimii jo entuudestaan, eikä nähdä tarvetta muuttaa sitä. (Karhu 2002, 48.)

Samoin kuin huolitsijan valinnassa, on kuljetusmuodonkin valinnassa otettava huomioon informaatiovirtojen hallittavuus sekä teknologian yhteensopivuus. Nämä voivat vaihdella suuresti kuljetusmuotojen ja kuljetuspalveluntarjoajien välillä. Kokonaislogistiikan hallittavuus on tärkeä kriteeri kuljetustavan valinnassa. (Karhu 2002, 48.)

7.2 Kuljetuskustannukset

Kuljetuskustannukset ovat selvästi suurin logistiseen ketjuun kuuluva kustannus. Kustannukset kuitenkin riippuvat paljolti kuljetettavan tavara laadusta, kuljetettavasta matkasta, itse kuljetuksen piirteistä ja vallitsevasta markkinatilanteesta kuljetusbisnessä. Kun kuljetuksesta vastaa kolmas osapuoli, joka ei ole ostaja tai myyjä, kuljetuksesta tulee maksettavaksi tariffi, jonka yleisin yksikkö on dollaria per kilogramma. Kun käytetään omaa kuljetuskalustoa, tulee laskea kustannuksista, onko ulkopuolisen palveluntarjoajan kuljetus halvempi kuin oman kuljetuksen järjestäminen. (Waters 2009, 406–407.)

Kuljetuskustannukset riippuvat kuljetettavan tavaran painosta, koosta, tiheydestä, arvosta sekä käsiteltävyydestä. Jos tavaran kuljettamiseen vaaditaan erityisolosuhteita, ovat luonnollisesti kuljetuskustannukset suuremmat. Samoin tavaran mitoista ja määrästä riippuen kuljetuskustannukset muuttuvat, jos ei tavara mahdu standardikokoiseen konttiin. (Waters 2009, 406–407.)

Kulut luonnollisesti muuttuvat kuljetettavan matkan pituuden, vaikeuden, matkalla olevien maiden määrän, rajan ylitysten vaikeuden ja geografisten haasteiden myötä. Itse kuljetusta koskevia, kuluihin vaikuttavia asioita ovat kuljetusmuoto, ei kuljetusmuotojen vaihto yhdestä toiseen, valitut reitit, palveluntarjoaja ja mahdolliset paluulastit. (Waters 2009, 406–407.) Voidaan yleistää, että mitä suurempi määrä matkalla tehtäviä välikäsittelyjä on, sitä enemmän kuljetus maksaa.

Markkinoilla vallitseva tilanne vaikuttaa kuljetuskustannuksiin. Palveluntarjoajien välillä vallitsevan kilpailun määrä vaikuttaa suoraan kuljetusten hintaan. Jos palveluntarjoajalla on monopoliasema, hinnat ovat korkeammat, ja jos alalla vallitsee terve kilpailu, hinnat ovat alhaisemmat. Myös paljon vaihteleva kuljetusten tarve, esimerkiksi kausittainen vaihtelu, voi vaikuttaa kuljetuskustannuksiin. (Waters 2009, 406–407.)

Yleisesti kuljetuskustannukset ovat laskeneet tehokkaampien kuljetusten ansiosta, varsinkin merikuljetuksissa. Kun kuljetetaan suurissa erissä paljon tavaraa, kuljetuskustannukset ovat yksikköä kohden kovin pienet. Tätä kompensoi kuitenkin se, että polttoaineen sekä kuljetusvälineiden hinnan ja kuljettajien palkkojen nousun myötä kulje-

tuskustannukset ovat nousseet. Kustannusten kasvu koskee kaikkia kuljetusmuotoja, mikä kannattaa ottaa huomioon kuljetusmuotoa valittaessa. Yleisesti trendi on siirtyminen useampaan, tehokkaampaan pitkän matkan kuljetukseen, jotta saadaan vähennettyä varastoja. Lyhyen matkan kuljetuksia on edelleen, mutta kiinteät kustannukset laskevat rajusti varastojen vähentyessä. Suhteessa siis kuljetuskustannukset vähenevät. (Waters 2009, 406–407.)

Suomessa kuljetuskustannukset ovat noin 30 miljardia euroa vuodessa, eli noin 12 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Kustannuksia nostattavat edelleen polttoaineiden verotus, markkinahinnat ja laatuvaatimukset, liikenteen päästömaksut ja ilmansuojeluvaatimukset sekä erilaiset väylien käyttömaksut. Vuoden 2012 alusta alkaa lentoliikenteen päästökauppa Euroopassa. Tämä vaikuttaa myös Suomen lentoliikenteen kuljetushintoihin. (Kuljetuskustannukset2001.)

Myös merirahdin rikkipitoisuuksia tullaan alentamaan. Tämä päätös vaikuttaa Suomen vienti- ja tuontikuljetuksille valtavia kustannuslisäyksiä. Kustannuslisäys voisi olla jopa 200- 1200 miljoonaa euroa vuodessa. Vuoden 2016 jälkeen on myös typpipäästöihin asetettu lisärajoituksia, jotka tuovat merkittäviä lisäkustannuksia. On myös puhuttu meriliikenteen hiilidioksidipäästöistä ja mahdollisesta päästökaupasta. (Kuljetuskustannukset2011.)

7.3 Merikuljetus

Kaikesta maailmalla kuljetettavasta tavarasta yli 90 % kuljetetaan vesiteitse. Tämä kertoo jo, kuinka tärkeästä kuljetusmuodosta on kyse. Vesiteitse järjestettäviin kuljetuksiin lukeutuvat jokien ja kanaaleiden kautta kulkevat kuljetukset, rannikkokuljetukset rantaviivan läheisyydessä satamasta satamaan tai merikuljetukset halki suurimpien valtamerien. Suurin osa näistä kuljetuksista suoritetaan suurilla valtamerilaivoilla reitiliikenteessä. (Waters 2003, 314.)

Vesikuljetuksilla on kuitenkin ongelmansa. Kaikissa satamissa ei ole vaadittua kalustoa lastin purkuun tai lastaamiseen, joten voidaan käyttää vain tiettyjä satamia. Samoin harvoin tavaraa lähettävän yrityksen tehdas tai vastaanottavan yritys sijaitsee niin lä-

hellä satamaa, ettei yhdistelmäkuljetusta tarvita. Maantiekuljetus kuuluu siis merikuljetuksen kanssa lähes aina yhteen. Merikuljetus on usein myös muita vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja hitaampi, ja jos tavarat tarvitaan nopeasti, merikuljetus voidaan sulkea pois laskuista. Merikuljetuksen kuljetusajan lisäksi tulee huomioida aika, joka kuluu terminaalissa toimituksen lastaamiseen, purkuun ja käsittelyyn (Waters 2003, 315.)

Merikuljetusten ehdottomana hyötynä on ehdottomasti edullinen hinta. Tämän takia merikuljetus juuri onkin yleisin kuljetusmuoto. Samoin merikuljetus on tehokasta: suuriin laivoihin mahtuu paljon tavaraa, jolloin kappalehinta tai tiettyä mittayksikköä kohden lasketut kuljetuskustannukset jäävät pieniksi. (Waters 2003, 315)

7.4 Lentokuljetus

Ilmateitse toimitettava tavara sopii varsin hyvin nopeisiin toimituksiin, varsinkin jos kiire menee edullisen hinnan edelle. Ilmateitse toimitetaan siis vähän, mutta kallista ja kevyttä tavaraa. Yleisimpiä toimitettavia tavaroita ovat dokumentit ja pienet pakettilähetykset, sekä muun muassa kännykät ja komponentit. (Waters 2003, 315.) Myös nopeasti pilaantuvaa ja kevyttä tavaraa usein toimitetaan lentämällä; esimerkiksi Japaniin viedään Suomesta sieniä.

Ilmakuljetuksia on kolme: normaalikuljetus, rahtipalvelut ja tilauskuljetus. Normaalikuljetus tapahtuu henkilömatkustajakoneen ruumassa. Matkustajien matkalaukuilta vapaaksi jäänyt tila täytetään rahdilla. Tämä on lentokuljetusmuodoista halvin, mutta suurien määrien kuljettamiseen huono, sillä tilaa harvoin jää paljon matkalaukkujen lisäksi. Rahtipalvelussa rahtilentokoneet kuljettavat tavarat rahdille tarkoitetuissa lentokoneissa. Koko lentokone on siis varattu pelkästään rahdille ja se liikkuu tietyiltä lentokentiltä säännöllisen aikataulun mukaan. Kolmas muoto on tilauskuljetus: yksi kone on tilattu kuljettamaan juuri tietty lähetys tavaraa. Tämä on lentokuljetusmuodoista selvästi hintavin. (Waters 2003, 315.)

Vaikka lentokuljetukset ovat nopeita, koneiden lastaus lentokentällä vie kuitenkin aikaa. Samoin haittapuolena ovat kovat hinnat. Lentokuljetuksella on suuret niin kiinteät kuin muuttuvatkin kustannukset. Lentokoneet, lentokenttien laskeutumismaksut sekä henkilökunnan kustannukset ovat kalliita, ja lentämiseen kuluu paljon polttoainetta.

Näitä kuluja on lähes mahdoton vähentää. Kuitenkin kova kilpailu asettaa rahtihinnoille rajan, etteivät kuljetuskustannukset nouse kohtuuttoman korkealle, mikä ajaa uudemmat lentoyhtiöt helposti konkurssiin menojen ja kulujen ollessa epätasapainossa. (Waters 2003, 316.)

7.4 Rautatiekuljetus

Suomessa rautateitse on kuljetettu tavaraa 1800-luvun lopulta asti. Ensimmäinen raideyhteys rakennettiin Helsingin ja Hämeenlinnan välille, ja rautatiekuljetukset ovatkin toiseksi vanhin kuljetusmuoto. (Pasanen 2005, 310.)

Yksi suurimmista ongelmista rautatieliikenteessä on raidelevykyksien vaihtelut. Suomessa, Venäjällä ja Baltialla on omansa, Espanjalla ja Portugalilla omansa ja muulla Euroopalla taas omansa. Raidelevykyksien vaihteluiden takia kuljetuksia ei voida jatkaa maan rajalta toiselle suoraan samoilla kuljetusvälineillä, vaan ne tulee siirtokuormata tai käyttää telinevaihtojärjestelmää. (Pasanen 2005, 310.)

Rataverkon siirryttyä sähkökäyttöiseksi myös sen käytettävyys on lisääntynyt. Samoin ihmisten ymmärrys ympäristöystävällisyydestä on lisääntynyt rautatiekuljetuksia; ovathan rautatiekuljetukset ympäristöystävällisin kuljetusmuoto. (Pasanen 2005, 310.) Rautatieverkon käytön ehdottomasti suurimmista eduista on hyvinkin painavien lastien siirtämismahdollisuus suurilla nopeuksilla. Rautatien rakenteen vuoksi painava kuorma ei tarvitse paljon vetovoimaan, vaan liikkuu raiteilla kevyesti. (Rautatiekuljetukset2011.)

Tulevaisuudessa juuri ympäristöystävällisyyden takia ja telinevaihtomahdollisuuksien parantuessa voidaan nähdä rautatiekuljetusten lisääntyvän. Suomen kannalta myös Venäjän läpi kulkevan Trans-Siperian-radon käyttö vaikuttaa Suomen transitoliikenteeseen. Tämä olisi ympäristöystävällisin ja mahdollisesti tulevaisuudessa teknologian kehittyessä nopeampi reitti Aasiasta ja Australiasta Eurooppaan kuin merikuljetus. (Pasanen 2005, 310.)

7.5 Maantiekuljetus

Suomessa käytetyin kuljetusmuoto on maantiekuljetus. Maanteillä tavara kuljetetaan kuorma- ja pakettiautoilla, ja niiden käyttö perustuu kattavaan liikenneverkkoon ja joustavaan toimitukseen. Jotta Suomen teillä voidaan harjoittaa maanteitse kuljetustoimintaa, elinkeinon harjoittamiseen tulee hankkia lupa. Lupa myönnetään henkilölle tai yritykselle liikenneministeriön päätöksellä. (Tiekuljetukset2011.)

Koska Suomi on logistisesta näkökulmasta katsottuna saari, Suomen tuonti- ja vientiliikenne on keskittynyt auto-laiva-auto-kuljetusketjuun. Tavara toimitetaan ensin maanteitse satamaan, josta varsinkin kauempaa tullut tavara matkaa pisimmän ajan laivassa, ja määränpääsatamaan päästyään se matkaa loppu matkan maanteitse. Suurin osa vienti- ja tuontikuljetuksista perustuu konttien ja trailereiden käyttöön. (Tiekuljetukset2011.)

8 TOIMITUSLAUSEKKEET

Kuljetusten tehtävänjakoon vaikuttavat toimitusehdot. Nämä määrittävät myyjän ja ostajan välisen vastuunjaon. Kansainvälisissä toimitusehdoissa määritellään kuljetuksen vakuuttamisesta ja rajamuodollisuuksista. (Karhu 2002, 46.)

Toimitusehtoihin kuuluvat kaikki kustannus-, toimenpide- ja vahinkovastuu kaikkialla maailmassa. Ehdot koskevat kaupan osapuolten, myyjän ja ostajan, lisäksi kolmansia osapuolia. Näitä osapuolia ovat muun muassa kuljetus-, ahtaus- sekä huolintaliikkeet sekä tullihallinto. (Hokkanen, Karhu & Luukkanen 2004,137.)

Incoterms on Kansainvälisen Kauppakamarin, International Chamber of Conference, laatima säädöskokoelma, joka määrittelee tavallisimpien toimituslausekkeiden sisällön. Säädöskokoelma sisältää kansainväliset, yhtenevät toimituslausekkeet. Toimituslausekkeet selvittävät kustannusvastuun, tavaravastuun ja toimintavastuun kaupan osapuolten välillä. Kustannusvastuu sisältää kustannusten jaon. Tavaravastuu määrittää, koska vahingonvaaran siirtyy myyjältä ostajalle, ja toimintavastuu määrittää ostajan ja myyjän toimintavelvollisuudet. (Hokkanen, Karhu & Luukkanen 2004,137.)

Kuvassa 6 on esitetty Incoterms toimituslausekkeet vuoden 2000 mallin mukaan sekä yhteenveto nyt voimassa olevista, vuoden 2010 toimituslausekkeista.

<u>INCOTERMS 2000</u>	<u>INCOTERMS 2010</u>	
	Kaikki kuljetusmuodot	Meri- ja sisävesikuljetukset
EXW FCA FAS FOB CFR CIP CPT DAF DES DEQ DDU DDP	EXW FCA CPT CIP DAT DAP DDP	FAS FOB CFR CIF

Kuva 6. Incoterms 2010 (Incoterms 2010.)

Ensimmäinen Incoterms-kokoelma laadittiin vuonna 1936, jolloin toimituslausekkeitä oli yhdeksän. Vuosien varrella kokoelmaa on täydennetty tarvittavilla uusilla toimituslausekkeilla. Edellinen kokoelma astui voimaan 1.1.2000 ja nykyinen 1.1.2011. (Hokkanen, Karhu & Luukkanen 2004,137.)

8.1 Incoterms 2010

Toimituslausekkeen valinnassa tulee ensisijaisesti huomioida, kumpi osapuoli luontevimmin hoitaa minkäkin osuuden kuljetuksista. Esimerkiksi myyjän saattaa olla luontevampi lähettää toimitus lähtösatamaan tai terminaaliin, jos sillä on sopimus jonkin paikallisen kuljetusyriksen kanssa. Myös joissain maissa lähetyspään rajoitukset ja säädökset saattavat olla ulkomaalaiselle niin hankalia, että myyjäosapuolen on parempi hoitaa tavaran lähtöpään kuljetus. Samoin ostaja hoitaa luontevimmin tullauksen omassa maassaan.

Toimituslauseke muodostuu nimetyn paikan nimestä sekä toimituslausekkeen lyhenteestä, esimerkiksi EXW Helsinki. Edellisestä säädöskokoelmasta toimituslausekkeitä on vähennetty kolmestatoista yhteentoista. Neljän vanhan toimituslausekkeen (DAF,

DES, DEQ ja DDU) tilalle on laadittu kaksi toimituslauseketta (DAT JA DAP), joissa yhdistellään neljää edellistä. (Incoterms 2010) Vaikka uusi toimituslausekokoelma on tullut käyttöön, vanhat toimituslausekkeet ovat yhtä lailla käytössä. Toimituslausekkeet eivät poistu käytöstä, mutta niitä uudistetaan aina tarpeen mukaan ja kuljetusmuotojen ja -tapojen niin vaatiessa.

Incoterms 2010 jaetaan kahteen ryhmään: toimituslausekkeet kaikille kuljetusmuodoille ja toimituslausekkeet vain meri- ja sisämaavesikuljetuksille. Kaikki kuljetusmuodot kattavaan ryhmään kuuluu EXW, FCA, CPT, CIP, DDP sekä uudet kaksi toimituslauseketta DAT ja DAP. Vesikuljetusta koskevat toimituslausekkeet ovat FAS, FOB, CFR ja CIF. (Incoterms 2010.)

Luvuissa 8.1.1- 8.1.3 esitellään tarkemmin ne Incoterms 2010 -lausekkeet, jotka ovat käytössä tutkimuksen kohteena olevassa tuontitapauksessa. Tarkasteluun on myös otettu ne Incoterms-lausekkeet, jotka olisivat mahdollisia tai käyttökelpoisia tapauksen kannalta. Toimituslausekkeitä on tarkasteltu ennemmin ostajan kuin myyjän vastuuta ja velvollisuuksia.

8.1.1 EXW

Ex Works-toimituslauseke tarkoittaa, että ostaja maksaa kaikki kulut ja ottaa riskit tavaroiden kuljetuksesta myyjän tiloista aina toimituspaikkaan asti. Myyjän tulee vain laittaa tavarat lähetystä varten valmiiksi tehtaassa tai varastossa. Tämä toimituslauseke antaa myyjälle vähiten vastuuta ja se on käytettävissä kaikilla kuljetusmuodoilla. (Incoterms 2010)

Toimituslauseketta tulisi käyttää harkiten, sillä ostaja ei ole velvollinen lastaamaan tavaraa, vaikka hänellä olisi siihen paremmat lähtökohdat kuin ostajalla. Jos myyjän kuitenkin tekee lastauksen, se tapahtuu ostajan vastuulla ja mahdolliset lastauksesta aiheutuneet kulut kuuluvat ostajalle. Jos halutaan välttyä tältä, olisi parempi toimituslauseke FCA, jossa myyjä on vastuussa lastauksesta. Myyjä ei ole myöskään velvollinen vientiselvityksen hoitamisesta, vaan se on ostajan vastuulla. (International Chamber of Commerce 2010, 15.)

Ostajan näkökulmasta toimitusehto velvoittaa maksamaan kauppalaskun sen edellyttämällä tavalla, hankkimaan omalla vastuullaan ja kustannuksellaan tuontilisenssin tai muun vastaavan virallisen luvan ja hoitamaan kaikki tullimuodollisuudet. Ostajalla ei ole myyjään nähden velvoitetta solmia kuljetus- tai vakuutus sopimusta. (International Chamber of Commerce 2010, 17.)

Kun myyjä on asettanut tavarán ostajan saataville, kaikki vastuu siirtyy ostajalle. Ostajan tulee ilmoittaa myyjälle tarkka vastaanottoaika sovittuna ajanjaksona, jos sopimuksessa on annettu ostajalle tähän mahdollisuus. Jos ostaja laiminlyö tätä ilmoitusvelvollisuutta, hän vastaa tavarán vahingoittumisesta ja siitä aiheutuneista kuluista sovitun toimituspäivän päättymisen jälkeen. Ostajan on maksettava kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset sen jälkeen, kun se on toimitettu asianmukaisesti. Ostaja maksaa myös tullit, verot ja tullimuodollisuuksien kustannukset. Myyjä saa auttaa näissä muodollisuuksissa, mutta ostajan tulee korvata siitä aiheutuneet kulut myyjälle. (International Chamber of Commerce 2010, 19.)

8.1.2 FOB

FOB-toimituslausekkeessa myyjän tulee lastata tavara ostajan nimeämään alukseen. Kun tavara on aluksessa, vastuu siirtyy myyjältä ostajalle. Toimituslauseke sopii meri- ja sisävesikuljetuksille. (Incoterms 2010.)

FOB-toimituslauseketta voidaan käyttää vain vesikuljetuksissa. Toimituslauseke on vapaasti suomennettuna ”vapaasti aluksessa”, joka tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarán ostajan nimeämään alukseen nimetyssä satamassa. Kun tavara on aluksessa, vastuu tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle. Jos kuljetuksessa käytetään konttia ja tavara tulee purkaa kontista terminaalissa, järkevämpi toimituslauseke olisi FCA. (International Chamber of Commerce 2010, 87.)

Ostajan tulee maksaa kauppahinta kauppasopimuksessa sovitulla tavalla ja hankkia tarvittaessa tuontilisenssi sekä hoitaa tuontimuodollisuudet. Ostajan tulee tehdä sopimus tavarán kuljettamiseksi nimetystä laivaussatamasta, ellei myyjä hoida sopimusta ostajan pyynnöstä tai muista käytännön syistä. Ostaja ei ole velvoitettu hankkimaan vakuutus sopimusta myyjään nähden. (International Chamber of Commerce 2010, 89.)

8.1.3 FCA

FCA-toimituslauseketta voidaan käyttää kaikissa kuljetusmuodoissa. Toimituslauseke on suomennettu ”vapaasti rahdinkuljettajalla”. Myyjä luovuttaa toimitettavan tavarän ostajan nimeämälle taholle, esimerkiksi rahdinkuljettajalle, nimetyssä paikassa. Kun ostaja ei ole nimennyt tiettyä paikkaa, myyjä saa valita paikan johon toimittaa tavarän. (Incoterms 2010.)

Toimituskohta tulisi täsmentää mahdollisimman tarkasti, jotta tiedetään, koska riski siirtyy myyjältä ostajalle. Toimituspaikka voi olla myyjän toimitila tai jokin muu tarkasti nimetty paikka. Toimituslauseke edellyttää myyjän vientiselvittävän tavarän, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole mitään tuontimuodollisuuksiin liittyviä velvollisuuksia. (International Chamber of Commerce 2010, 23.)

Ostajan tulee maksaa kauppahinta sovitulla tavalla. Samoin ostajan tulee hankkia kaikki tuontiin tarvittavat lisenssit ja luvat sekä hoitaa tullimuodollisuudet omalla vastuulla ja kustannuksellaan. Ostajan tulee myös tehdä sopimus tavarän kuljettamisesta nimetystä toimituspaikasta paitsi, jos myyjä tarjoutuu hoitamaan kuljetuksen. Ostajalla ei ole velvoitetta sopia vakuutussopimusta myyjään nähden. (International Chamber of Commerce 2010, 25.)

Ostajan tulee vastaanottaa tavara, kun se on toimitettu asianmukaisesti. Tämän jälkeen ostaja vastaa kaikesta tavaralle tapahtuvasta vahingosta. Jos ostajan laiminlyö ilmoitusvelvollisuutensa tai ostajan nimeämä henkilö laiminlyö vastaanoton, ostaja vastaa sopimuksen mukaan tämän jälkeen aiheutuneista vahingoista. Ostaja maksaa kaikki tavarasta aiheutuneet kustannukset vastaanoton jälkeen, paitsi viennin tullimuodollisuuksia ja viennin tulleja, veroja ja muita maksuja. Ostajan maksettavaksi tulevat myös kaikki lisäkustannukset, jotka aiheutuvat vastaanottohenkilön nimeämisen laiminlyönnistä, nimetyn henkilön laiminlyönnistä noutaa tavara ja ilmoitusvelvollisuuden laiminlyönnistä. Maksettavaksi ostajalle tulee myös tuonnista aiheutuvat tullit, verot ja muut maksut. (International Chamber of Commerce 2010, 27–29.)

Ostajan tulee ilmoittaa myyjälle ajoissa tavarän noutava taho sekä tarvittaessa ajankohta, jolloin tavara noudetaan. Ostajan tulee myös ilmoittaa rahdinkuljettajan kulje-

tusmuoto sekä luovutuskohta nimetyssä toimituspaikassa. Myyjä tulee myös ajoissa saada tietää kaikista tuontia ja tuonnin turvallisuutta koskevista asiapapereista ja – tiedoista, jotta se voi toimittaa ne hyvissä ajoin ostajalle. Ostajan tulee kuitenkin korvata kaikki myyjälle tästä aiheutuneet kulut ja mahdollisesti avustaa myyjää tarvittavien tietojen hankkimisessa. (International Chamber of Commerce 2010, 29–31.)

9 EMPIRIA

Empiriaosuudessa tarkastellaan toimeksiantajayrityksen maahantuontitapausta teorian valossa. Teoriaa ja käytäntöä verrataan toisiinsa ja etsitään epäkohtia ja samankaltaisuuksia. Empiriaosuuden loppuun on koottu tapauksen lopussa kootut johtopäätökset ja maahantuojan muistilista. Listassa ilmenevät ne seikat, jotka tutkimuksen tapauksessa nousivat erityisesti esille, mutta eivät teoriasta nousseet vahvasti esille.

9.1 Boardstock esittely

Toimeksiantajayrityksenä työssäni toimii Boardstock Ky. Boardstock on vuonna 1992 perustettu rulla- ja lumilautailun erikoisliike. Toimipiste sijaitsee Kotkassa. Fyysisen kivijalkaliikkeen lisäksi yrityksellä on verkkokauppa, joka perustettiin vuonna 1994, eli markkina-alueena toimii koko Suomi. Yrityksen perustaja ja omistaja on Petri Laitinen. Hänen lisäksi yrityksessä toimii kaksi vakituista työntekijää.

9.2 Maahantuonnin taustaa

Boardstock on ostanut ulkomailta myytäviä tuotteita jo viidentoista vuoden ajan, mutta suurempaa, systemaattista maahantuontia on harjoitettu noin seitsemän vuoden ajan. Ensimmäisinä merkkeinä valikoimaan tulivat Technine ja Nomis. Technine on lumilautailualan merkki, joka valmistaa lumilautailuvälineitä ja vaatteita. Nomis on keskittynyt pelkästään vaatteiden valmistamiseen. Nomiksen ja Technine maahantuonti poikkeaa Grenaden maahantuonnista siinä, että edelliset merkit kuljettavat tuotteensa EU-alueelle niin, että ne voidaan ostaa ja toimittaa sisäkaupalla. Grenaden tuotteet taas toimitetaan ja ostetaan Kiinasta ja Yhdysvalloista, eli kauppa on ulkokauppaa. (Laitinen 30.8.2011.)

Yritys, jonka kanssa maantuontia tutkimuksessa tehdään, on Grenade. Yritys on lumilautailijoiden perustama yritys, joka alun perin alkoi valmistaa lumilautailuhanskoja. Tämän jälkeen tuotanto on laajentunut myös vaatteisiin, kenkiin ja muihin oheistuotteisiin. Boardstock on tehnyt yhteistyötä Grenaden kanssa viidestä kuuteen vuoteen ja on sen virallinen maahantuoja Suomessa. Boardstock siis toimittaa kaikki Suomessa myytävät Grenade-tuotteet jälleenmyyjille.

Tavarantoimittajien ongelmaksi ovat nousseet alan suhdanneherkkyys ja uudistuminen. Joka vuosi yritysten henkilökunnassa ja konsernissa tapahtuu suuria muutoksia. Technine muun muassa on toiminut viimeisen seitsemän yhteistyövuoden aikana neljästä viiteen suuremman eri yrityksen alla. Niinpä joka vuosi toimintamallit menevät uusiksi, mikä aiheuttaa pienyrittäjälle paljon päänvaivaa. Syyksi suuriin muutoksiin on luultavimmin yritysten alituinen halu maksimaaliseen kustannustehokkuuteen. (Laitinen 30.8.2011.)

9.3 Kansainvälinen kauppa

Tutkimuksessani suurimmiksi kansainväliseen kauppaan liittyväksi ongelmaksi nousivat aikaerot toimitsijoiden välillä sekä kommunikaatiohäiriöt. Toimituksia ei saatu hoidettua sovituksessa ajassa, sillä ensin ne eivät olleet sovittuna ajankohtana valmiina tehtaalla lähetettäväksi. Tämän lisäksi yhteyshenkilöiltä saadut tiedot olivat vajaita, ja lisäinformaatiota kysyessä meni kallista aikaa, välillä muutamia päiviä, välillä jopa kaksi viikkoa.

Yhteyshenkilöiden huono tietämys kuljetusten hoidosta juontaa juurensa varmasti organisaatiomuutoksista. Kun lähetystä hoitanut yhteyshenkilö muuttuu, uusi ei tiedä, mitä vanhan yhteyshenkilön kanssa on sovittu. Tästä on esimerkkinä Portlandiin lähettämättä jäänyt osa lähetystä. Asiaa pidemmälle tutkailtuani selvisi, että juuri tämän kenkäerä oli paikkaamassa tuotannosta tiputettua ennakkotilauuserää. Korvaava kenkäerä oli sovittu laitettavaksi samaan toimitukseen muiden tuotteiden kanssa, ettei ostajayritykselle koidu siitä ylimääräisiä kuluja. Uudelle yhteyshenkilölle tästä ei kuitenkaan ollut tietoa tullut perille, ja kenkäerä oli jäänyt lähettämättä samassa kuljetuksessa muun Yhdysvalloista tulevan tavarankanssa.

9.4 Huolinta

Tavarantoimitus lähti käyntiin kun ensin Grenade ilmoitti maksujen hoidon onnistuneen ja tavarantoimituksen varmistuneen. Huolitsijan valinta oli luonnollinen, sillä Steveco on aiemminkin hoitanut Boardstockin merikuljetuksia. Huolitsija lähetti Boardstockille tarjouksen kuljetuksista, jossa ilmenivät merirahtihinnat, terminaalij- ja dokumenttikulut sekä sopimusehdot.

Liitteessä 3 on erään huolintaliikkeen tarjouslaskelma kappale-tavaralähteyksen toimituskuluista Kiinasta Helsinkiin meritse. Hinnat on sopimussalaisuussyistä poistettu tarjouksesta.

Muut lähteykset, kuten lentorahdin hoitaa Schenker. Euroopan sisäiset toimitukset, jotka tulevat rekalla Suomeen, hoitaa yleensä jokin paikallinen kuljetusyri-tyys. Tähän on päädytty puhtaasti myyjän ehdotuksesta, ja kun toimitukset onnistuvat ja hintakin on kohtuullinen, ei kuljetusyri-tyksen vaihtoon ole ollut syytä. (Laitinen 30.8.2011.)

Kun huolitsija oli valittu, huolitsijalle ilmoitettiin tehtaiden sijainnit, joilta tuotteet lähetetään. Huolitsija kyseli lähteyksien tarkkoja tietoja, kuten painoa, kuutiolavuutta sekä pakkausten määrää kuljetuksen järjestämiseksi ja lopullisen kuljetushinnan laskemiseksi. Koska tavara kuljetettaisiin meriteitse, ei esimerkiksi lentokuljetuksen hintaa laskettu erikseen.

Huolitsijalta saatiin hinnoista lista, jossa rahtihinnat oli laskettu lähteyssataman mukaan riippuen kuutiottain tai tonneittain. Jos lähteyksesi olisi kaksi kuutiota tilavuudeltaan, mutta tuhat kiloa painoltaan, laskettaisiin se suuremman eli kuutioiden mukaan. Tämän lisäksi veloitettavaa tulee Helsingissä erilaisina terminaalikustannuksina.

Rahtihintojen ohessa huolitsija ilmoitti arvioidut kuljetusajat lähtösatamasta Helsinkiin. Tämän lisäksi huolitsija muistutti aikaa menevän molemmissa satamissa myös terminaalitoimiin, noutoon, kontitukseen sekä Suomessa tullaukseen ja jakeluun.

9.5 Tuonti

Tutkimuksessa käsitelty tuonti on selvästi välitöntä tuontia. Maahantuonnissa ei esiinny ostajan ja myyjän välillä lainkaan välikäsiä. Tuontiprosessiin liittyy olennaisesti huolitsija ja sen kautta kuljetusyriytyksiä, mutta ne eivät toimi tuonnin välikätenä, vaan joko ostajan tai myyjäosapuolen lukuun.

Kuten välittömälle tuonnille on olennaista, toimii tiedonkulku suoraan osapuolista toiselle ilman välikäsiä. Kommunikointia kuitenkin haittaa ja pitkittää aikaero, sillä myyjäosapuoli toimii Yhdysvalloissa. Kommunikaatiota haittaavat myös organisaatiossa tapahtuvat muutokset, sillä yhteys henkilöiden muuttuessa ei aina tiedä, mitä etukäteen on sovittu. Samoin isot eräkoot aiheuttavat varmasti ongelmia, sillä ostajalla on hyvin rajatut varastotilat.

Maksu tilauksesta hoidetaan hyvissä ajoin ennen toimitusta, ja jos tuotannossa tapahtuu jokin muutos maksuna, voi sitä olla hankala korjata jälkikäteen. Esimerkiksi jos etukäteen tilattua kenkää ei valmistetakaan kun tuote on jo maksettu ja jos korvaavaa tuotetta ei löydy tilalle, tilien tasaaminen on hankalaa. Kun myyjäyrityksen on suuri yritys, ja ostajayrityksen ollessa pieni, valta ja neuvottelu on selvästi myyjän puolella. Tällöin kun tavara on maksettu, häviää ostajan neuvottelu kokonaan. Epäselvien tapausten selvittämiseen voi kulua kallista aikaa, kun tavaran pitäisi olla jo matkalla ostajalle.

9.6 Ulkokauppa

Ostettu tavara toimitetaan Kiinasta ja Yhdysvalloista, eli kaupanteko on ulkokauppaa. Tällöin tavaran tuonnin yhteydessä tulee olla toimitettuna alkuperäistodistus. Tutkittavassa tapauksessa myyjäosapuoli toimitti postilla alkuperäistodistukset ostajalle, kun lähetykset oli hoidettu matkaan. Ostaja toimitti ne eteenpäin huolitsijalle, joka hoitaa tullauksen.

Tuotaessa vaatteita ja tutkimuksessa toimitettavia tavaroita kolmansista maista tuonti ei vaadi kuin alkuperäistodistukset. Tullauksen tekee monimutkaiseksi tullinimikkeet, mutta tullauksen hoitaa huolitsija. Tullauksen yhteydessä täytetään aina tullilomake

(ks. liite 7). Helpottamaan huolitsijan tullausta olisi suotavaa, että monessa erässä toimitettavaa isompaa lähetystä varten olisi kauppalasku jaettu jokaisen erän mukaan. Usein kuitenkin kauppalasku koottu yhdeksi isoksi laskuksi, josta huolitsijan on aikaa vievää etsiä kaikki erien tuotteet.

9.7 Kuljetus

Kun kuljetus on suurimmaksi osaksi tuojan vastuulla, on huolehdittava seuraavista seikoista: kuljetuspalvelun hankinta, lastaus, purkaminen ja ulkomaan kaupan asiakirjat. (Karhu 2002, 46). Tässä tapauksessa kuljetuspalvelun hankinta sekä satamissa lastaus ja purkaminen ovat huolitsijan vastuulla. Kun tavara pääsee viimeiseen määränpäähän, eli liikkeeseen, purkamisesta vastaa yrityksen henkilökunta. Ulkomaan kaupan asiakirjat tulevat suurimmaksi osaa myyjältä: alkuperätodistukset sekä pakkauslistat. Asiakirja, joka yrityksen tulee toimittaa huolitsijalle tullitoimenpiteiden onnistumiseksi, on kauppalasku.

Koska molemmat kuljetukset tulivat meren takaa, toinen Kiinasta, toinen Yhdysvalloista, valittiin kuljetustavaksi luonnollisesti merikuljetus. Jos tilausten toimitus olisi ollut kiireellinen, olisivat lähetykset tulleet lentorahdilla. Huolitsijalta saatiin tieto, kuinka erikokoiset lähetykset kannattaa lähetysajan ja kustannusten kannalta toimittaa. Kuljetustavan valinta perustuu kuljetettavan tavaran laatuun ja määrään. Yleisperiaate on, että pientä laatikkoa kuljettaessa meri- ja lentorahdin hinta on melkein sama. Kirjeet on kannattavinta toimittaa kuriirilla, mutta tästä isommat lähetykset ilmaitse ja taas siitä suuremmat, kuutioissa mitatut lähetykset meriteitse.

Lentäen kiireisimmät toimitukset saapuvat jo seuraavan koneen lähtiessä siitä, kun tavara on saatu lentokentän terminaaliin. Jos kuljetuksella ei kuitenkaan ole tulenpalava kiire, on normaali toimitusaika alle viikko.

Meriteitse Etelä-Kiinasta lähetettäessä tavara on ensin valtamerialuksella 30–40 vuorokautta. Se saapuu Eurooppaan, yleisimmin Hampurin tai Rotterdamin satamaan, josta se siirretään pienempiin aluksiin kuljetettavaksi eteenpäin. Hampurista tai Rotterdamista matka Helsinkiin tai Kotkaan on kahdesta viiteen vuorokautta.

Yhdysvalloista Atlantin yli matka kestää valtamerialuksella noin kahdesta kolmeen viikkoa, eli 14–21 vuorokautta. Meriteitse kuljettaessa aikaan vaikuttavat tietenkin laivan reitti ja se, kuinka monta pysähdystä laiva tekee. Kaikki välivaiheet, eli lastaukset ja purut, tekevät lisähintaa lähetykselle.

9.7.1 Kuljetuskustannukset

Huolitsijan ilmoittaessa rahtihintoja kuljetuksille, ei ilmoitettu kuin merirahtihinnat, sillä tavarat kuljetettiin merikuljetuksella. Vertailun vuoksi huolitsijalta kuitenkin saatiin myöhemmin laskelmat myös vastaavankokoisten toimitusten lentorahtihinnasta.

Xiamenista, Kiinasta saapuvan 19 laatikon tilauksesta lentorahti olisi ollut lähes viisi kertaa kalliimpi kuin merirahti. Lento- ja merirahti laskettiin FOB-toimituslausekkeella, eli lähettäjä toimittaa tavarat omaan lukuunsa lähetystermiinaaliin. Toimitus sisälsi vaatteita, ja sen lentorahdituspaino olisi ollut 304 kiloa. Nettopainoa tilauksella oli 215 kiloa.

Toinen kuljetus Hong Kongista sisälsi kuusi laatikkoa, nettopainoa 74 kiloa. Tilaus sisälsi lautailuhanskoja, ja lentorahdituspaino oli 115,5 kiloa. Tämänkin kuljetuksen meri- ja lento-osuus oli laskettuna FOB-toimituslausekkeella, eli lähettäjä toimittaa tavarat omaan lukuunsa lähetystermiinaaliin. Lentorahti olisi tullut noin kolme ja puoli kertaa kalliimmaksi.

Molempien kuljetusmuotojen kohdalla myös EX-toimitusehdon käyttö olisi ollut mahdollista, mutta kuluihin olisi tullut lisäksi tavarantoimituksen nouto maanteitse tehtaalta lähetystermiinaaliin.

Huolitsijan näkemys tästä kuljetuksesta on, että hintansa puolesta merikuljetus on varseenotettavin vaihtoehto. Jos kuitenkin ostajalla ei ole aikaa odottaa noin 40 päivää merikuljetusta, hän voi valita noin viikon päästä saapuvan lentorahdin. Tällaisissa tilanteissa ostajan halu tai tarve saada toimitus perille nopeasti menee rahtihinnan edelle.

Jos tilauksen koko on kuitenkin alle 100 kiloa, merirahdin ja lentorahdin hinta on lähes sama. Tällöin kannattaa ehdottomasti käyttää lentorahtia, joka on lähes kuusi kertaa nopeampi kuin merirahdi. Lentorahdin rahdituspainossa lasketaan yhden kuution vastaavan 10 kiloa, ja maantiekuljetuksissa kuutio vastaa 333 kiloa. Yksi laivametri taas vastaa 2 000 kiloa. Tämä kaikki tulee siis ottaa huomioon kustannuksia laskettaessa. Huolitsijalta kannattaa kuitenkin kysyä ja varmistaa, jos mitoista ja painoista ei ole tarkkaa varmuutta.

9.7.2 Kuljetusprosessi

Koko tuontiprosessin aloittaa luonnollisesti toimittajan arviointi ja toimittajan valinta. Tämän jälkeen saadaan itse kauppatapahtuma tehtyä eli valitaan tilattavat tuotteet. Varsinkin tutkittavan kaltaisessa tapauksessa ostot tehdään paljon ennen tavarantoimitusta ja maksamista. Tilaus voidaan tehdä jopa yli puoli vuotta ennen tavarantoimitusta.

Tämän jälkeen sovitaan maksu- ja toimitustavasta ja käytettävistä toimituslausekkeista, joten huolitsijaan voidaan olla yhteydessä jo näinkin varhaisessa kuljetuksen vaiheessa. Huolitsijalta kannattaa varmistaa eri toimituslausekkeiden sisältämät vastuut ja velvollisuudet, ennen kuin lyö sopimukset lukkoon.

Sopimuksen jälkeen hoidetaan maksu. Tutkittavassa tapauksessa puolet myyntihinnasta maksettiin sopimuksen synnyttyä ja toiset puolet tavarantoimituksen ollessa lähtövalmiina. Moni käyttää samaa ennakkoehtoa, mutta maksutapoja on toki monia.

Jos toimitusehdoksi on valittu EWX, kuten muutamassa kuljetuksessa tapauksessa, tulee tavarantoimituksen jälkeen selvittää kuljetus tehtaalta. Myyjä ilmoittaa ostajalle, kun tavara on noutovalmiina tehtaalta. Ostajalle riittää, että hän toimittaa huolitsijalle tehtaan yhteystiedot. Huolitsija ottaa yhteyttä rahdinkuljettajaan ja tehtaalta sekä sopii kuljetuksen. Huolitsijalla toimii usein ulkomailla agentti, joka hoitaa lähtömaan kuljetuksen. Agenttina voi toimia huolitsijan oma agentti tai varustamon agentti, jonka kanssa on solmittu agenttisopimus. Huolitsija ilmoittaa ostajalle, kun tavara on saatu tehtaalta eteenpäin ja mikä on tavarantoimituksen arvioitu saapumisaika.

Kun tavara on valmiina noudettavaksi, huolitsija etsii sopivan rahdin kyseiselle ajankohdalle. Kun ostaja on valmis käyttämään eri kuljetusmuotoja, huolitsija laskee kaikille kuljetusmuodoille rahtihinnat. Tarjoukseen huolitsija usein lisää, mitä kuljetusmuotoa hän itse suosittelisi käytettävän. Tämän jälkeen ostajan tulee vain tehdä päätös, mitä kuljetusmuotoa käytetään.

Huolitsija ilmoittaa näin agentilleen sovitun kuljetuspäivämäärän ja -muodon. Huolitsija ilmoittaa tiedot myyjälle. Agentti hoitaa tavaran lastauksen tehtaalta eteenpäin lastaustermiinaaliin ja sieltä eteenpäin päämäärään. Ostajan ei tarvitse kuin odottaa, että tavara saapuu.

Varustamo purkaa tavaran määränpäätterminaaliin, josta tavara lastataan autoon. Terminaalikulut ja lastauskulut eivät kuulu yleiseen rahtaushintaan, vaan se veloitetaan erikseen. Tavara tullataan Suomessa. Nykyisten määräysten mukaisesti tavaran tulee olla Suomessa, jotta ne voidaan tullata. Tulevaisuudessa tavara on mahdollista tullata matkalla, jolloin seisoma-aika määränpäässä jää pois ja toimitus nopeutuu.

Kun tullaus on tehty, luovutetaan tavara vapaaseen liikkeeseen. Tällöin tavaraa ei tarvitse enää tullata, vaikka se siirrettäisiin yhdestä EU-maasta toiseen. Tullauksen jälkeen tavara tuodaan terminaalista pois ja haetaan joko itse tai ostetaan sille kuljetus. Useimmiten kuljetus Suomen terminaalista hoituu maanteitse.

Tutkimuksessa huolitsija tarjosi kuljetusta terminaalista maanteitse toimeksiantajan osoitteeseen. Toimeksiantaja hyväksyi kuljetukset, eli tavara tuotiin liikkeeseen asti.

9.8 Käytetyt toimituslausekkeet

Toisin kuin teoriassa, käytännössä toimituslausekkeista neuvottelemine ei ole helppoa, varsinkin, kun ostaja on hyvin pieni ja neuvotteluasetelma hyvin paljon suosiva myyjää. Tällöin toimituslausekkeeksi on otettava se, jonka myyjä on kauppasopimuksessa ehdottanut. Näin on asia myös tässä tutkittavassa tapauksessa. Jos ostaja alkaisi vaatia tavarantoimittajan myyntihenkilöstöltä tietyin ehdoin toimitusta, tavarat voisivat jäädä kokonaan saamatta. Jos ostaja alkaa vaikeaksi, myyjäyritys voi hyvin olla toimitamatta tuotteita ja hankkia toisen ostajan kohdemaasta. (Laitinen 26.8.2011.)

Incoterms-toimituslausekkeet eivät ole ainoa keino tuoda esille kauppalaskussa, miten tavarat toimitetaan. On olemassa erilaisia laivausehtoja ja maantie-ehtoja, joiden lisäksi voidaan käyttää myös niin sanottuja avoimia ehtoja. Avoimissa ehdoissa ei viitata tiettyyn ehtokokoelmaan tai jo olemassa olevaan lausekkeeseen, vaan ehto on ilmoitettu muodossa ”vapaana varastossa Helsinki”. Tällöin tulee hyvin tarkasti sopia osapuolen välillä vastuusta ja velvollisuuksista, joita avoin ehto sisältää.

Uuden Incoterms 2010 -kokoelman myötä uudet toimituslausekkeet tulevat pikkuhiljaa käyttöön. Kaikkia vanhoja kokoelmia voidaan käyttää yhtä lailla, sillä ne eivät poistu käytöstä, mutta tulee aina viitata, mitä kokoelmaa käyttää. Ehtoja miettiessä tulee myös muistaa, että kaikki on mahdollista, kunhan ottaa selvää tai tietää mitä tekee. Tuntemattomammasta toimitusehdosta kannattaa ottaa selvää sen sisältämät vastuut ja velvollisuudet. Tämä käy helpoiten kysymällä huolitsijalta. Samoin osapuolten tulee sopia kaikki ennalta, ettei ongelmatilanteissa sopimuksista löydy aukkoja.

Käytetyt toimituslausekkeet tutkimuksessa ovat EXW ja FOB. EXW-toimituslauseke jättää lähes kaiken vastuun ostajalle. Myyjän täytyy vain asettaa tavara pakattuna valmiiksi toimitettavaksi ja hoitaa kaikki tarvittavat asiakirjat tavarantoimitusta varten. EXW-toimituslausekkeen hyvä puoli on, että tavara saadaan mahdollisimman nopeasti omiin käsiin. Usein jos myyjä on saanut jo kaikki maksut myymästään tuotteesta, sillä ei ole kiirettä toimittaa tuotetta, kun taas ostaja luonnollisesti haluaa tuotteen mahdollisimman nopeasti perille. Jos kyseessä on sesonkituote, tavarantoimituksen viivästyminen seuraa paljon haittaa.

Joskus tavarantoimitus ulos myyjäosapuolen maasta voi olla hankalaa vallitsevien vientisäädösten takia. Esimerkiksi Yhdysvalloissa on parempi antaa myyjän hoitaa tavara ainakin ulos Yhdysvaltojen rajojen sisäpuolelta, jotta tuonti on helpompaa. Joskus myyjän kannattaa hoitaa kuljetus omassa kotimaassa myös siksi, että paikallisuus takaa alennuksia kuljetuksissa.

Moni pelkää EXW- tai FOB-toimituslausekkeitä, sillä ne asettavat ostajan suurimpaan vastuuseen. Tulee kuitenkin vain selvittää tavarantoimitukseen vaadittavat seikat etukäteen. Huolitsija auttaa mielellään tuontiin liittyvissä kysymyksissä. Tulee myös muis-

taa, että kun tavara on myyjän varastossa odottamassa kuljetusta, sen tulee olla ostajan vakuuttama. Jos varastossa sattuu esimerkiksi tulipalo tavaralla ollessa pakattuna valmiina lähtemään, ei myyjän vakuutus kata vahinkoa.

Myös käyttökelpoinen toimituslauseke tutkimuksen osalta olisivat FCA. FCA toimisi paremmin kuin EXW, sillä tässä toimituslausekkeessa myyjä luovuttaa tavaralla rahdinkuljettajalle, joka toimittaa sen lähtöterminaaliin. Tällöin myyjän vastuulla on tavaralla luovuttaminen, eikä pelkkä valmiiksi pakkaaminen ja saataville asettaminen riitä. Samoin tavaralla ollessa myyjän varastossa, on se myyjän vastuulla.

Usein juuri tapauksissa, joissa pelätään EXW- tai FOB-toimituslausekkeitä ja niiden asettamaa vastuuta, ostetaan helpommin DDU:lla tai jollain vastaavalla D-ryhmän toimituslausekkeella toimitettava tavara. D-ryhmän toimituslausekkeet eivät kuitenkaan ole järkeviä varsinkaan kolmansien maiden kaupan yhteydessä. D-ryhmän lausekkeissa myyjä toimittaa tavaralla määränpäämaahan asti. Usein myyjä ei kuitenkaan ole rekisteröitynyt määränpäämaahan, jota vaaditaan tullauksen onnistumiseen. On aina helpompaa, kun ostaja hoitaa tullauksen omassa maassaan. Ostajalle oman maan tuontimääräykset ja -säädökset ovat tuttuja ja yritys on jo valmiiksi rekisteröitynyt maahan.

Myös CIF ja CPT toimituslausekkeet ovat sopivia ostajalle, joka ei halua maksaa rahteja, vaan valtuuttaa myyjän hoitamaan kuljetuksen aina määränpääsatamaan asti.

Ostaja siis välttyy järjestämästä rahteja, mutta maksaa kuljetukset tavaralla hinnassa ja luottaa kuljetuksen myyjälle. Toimituslausekkeet sopivat paremmin toimituksille, joissa tavara maksetaan vasta sen saavuttua päämäärään. Jos tavara maksettaisiin etukäteen, ei ostajan olisi järkevää jättää toimitusta myyjälle.

9.9 Johtopäätökset

Tutkimukselle asetetuissa tavoitteissa päästiin niin lähelle täyttymystä kuin oli mahdollista. Ensimmäisistä annetuista arvioituista saapumisajoista tavarat viivästyivät jopa kuukaudella (ks. liite 2). Tämä johtui puhtaasti myyjän virheestä, koska heidän en-

sin ilmoittama lähetysajankohta siirtyi myöhemmäksi. Kuljetusta ei olisi voitu hoitaa nopeammin, ellei kuljetusta olisi otettu lentorahtina. Tällöin kuitenkin kuljetuskustannukset olisivat nousseet liian suuriksi.

Ainoa keino hieman nopeuttaa kuljetusten liikkeelle lähtöä olisi ollut tietää etukäteen, mitä tietoja huolitsija haluaa lähetyksestä. Myyjä ei aina osannut ilmoittaa kaikkia tarvittavia mittoja ja painoja lähetyksestä, ja välillä tehtaan yhteystiedot olivat vajaita. Myös kommunikaatiohäiriöt ostajan ja myyjän välillä ilmenivät tässä vaiheessa: vaikka ostaja kysyi täysin ymmärrettävällä englannilla myyjältä tehtaan tarkempia yhteystietoja, ei myyjä lähettänyt kuin samat tiedot uudelleen. Tämä voi myös johtua siitä, ettei heilläkään ollut muita tietoja tehtaasta, mutta ne eivät sitä sähköposteissaan selittäneet.

Kun tavarat saatiin liikkeelle, ongelmia ei enää ilmaantunut. Huolitsija hoiti kuljetukset mallikkaasti ja aikataulussa. Huolitsija myös tarjosi kuljetusta Helsingin sataman terminaalista maanteitse aina yrityksen liikkeeseen saakka.

Minulle syntyi tutkimuksen aikana erittäin laaja ja konkreettinen kuva maahantuonnista käytännössä. Samoin kaikkien vastoinkäymisten kautta saatiin laadittua pieni, mutta erityisen tärkeä lista asioista, jotka tulisi ottaa huomioon ennen maahantuontiprosessia ja sen aikana.

9.10 Maahantuojan muistilista

1. Ennen kuin solmit myyjän kanssa sopimuksen tavarankuljetuksesta, varmista sovitun toimituslausekkeeseen liittyvät käytännöt. Huolitsija on toimituslausekkeiden paras tietolähde.
2. Ota selvää myös tuotavan tavarankuljetuksen vaatimista erityistoimista, esimerkiksi alkuperäistodistuksista ja tullauksesta. Tulee muistaa, että maahantuoja on aina loppukädessä vastuussa maahantuomastaan tuotteesta. Tässäkin asiassa huolitsijalta voi kysyä neuvoa.
3. Kun toimituslausekkeena on esimerkiksi EXW, kysy noutopisteen osoite ja yhteystiedot mahdollisimman nopeasti, ettei kallista aikaa kulu tietojen keräämiseen tavarankuljetusta jo ollessa valmiina noutopisteessä, esimerkiksi tehtaalla.
4. Jos tuotteen saapuminen aikataulussa on tärkeää, laadi myyjän kanssa viivästyksistä koituvat sanktiot etukäteen. Jos sanktioista sopiminen ei ole neuvotteluasetelmien vuoksi mahdollista, yritä saada toimituslausekkeeksi esimerkiksi EXW, jotta tavara saadaan mahdollisimman nopeasti ”omaan kuljetukseen”.
5. Muista, että kaikki ei aina mene niin kuin on suunniteltu. Jätä varaa niin ajallisiin kuin kustannusten virheisiin. Hyvä riskienhallinta riskien on suotavaa, mutta ne on tietenkin suhteutettava tavarankuljetuksen arvoon.

LÄHTEET

Ala-Uotila, H 2009. Huolintaliikkeen tehtävät ja vastuu. Luento 9.10.2009. Kotka: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Dechter, B. 2009. Choosing and Using a Freight Forwarder. Saatavissa: <http://www.inboundlogistics.com/cms/article/choosing-and-using-a-freight-forwarder/> [viitattu 3.11.2011].

Fintra 2002. Tuontioapas. Helsinki: Multikustannus Oy.

Hokkanen, S. Karhu, J. Luukkanen, M. 2004. Logistisen ajattelun perusteet. Jyväskylä: Kopijyvä Oy.

ICC Finland. Incoterms 2010 in Nutshell. Saatavissa: <http://www.iccfin.fi/ajankohtaista.asp#incoterms2010> [viitattu 30.9.2011].

Incoterms 2010: Standard Trade Definitions Used In International Freight Transactions. Saatavissa: <http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html> [viitattu 30.9.2011].

International Chamber of Commerce. 2010. Incoterms 2010. Pariisi: ICC Palvelu Oy.

Karhu, K. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: Edita Publishing Oy.

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

Kuljetuskustannukset 2011. Saatavissa: http://www.ek.fi/ek/fi/liikenne_ym/liikenne/kuljetuskustannukset.php [viitattu 12.11.2011].

Laitinen, P. Boardstock Ky:n omistaja. Haastattelu 26.8.2011. Kotka: Boardstock.

Laitinen, P. Boardstock Ky:n omistaja. Haastattelu 30.8.2011. Kotka: Boardstock.

Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy.

Rautatiekuljetukset 2011. Saatavissa:

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/rautatiekuljetukset/> [viitattu 2.11.2011].

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto 2011a. Mitä huolinta on? Saatavissa:

<http://ek2.ek.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/huolinta-ala/index.php> [viitattu 19.10.2011].

Suomen Huolintaliikkeiden Liitto 2011b. Huolitsijan tehtävät. Saatavissa:

<http://ek2.ek.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/huolinta-ala/tehtavat.php> [viitattu 19.10.2011]

Suomen Yrittäjät Oy. 17.5.2010. Riskit. Saatavissa: [http://www.yrittajat.fi/fi-](http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/riskit/)

[FI/yritystoiminnanabc/kv/riskit/](http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/riskit/) [viitattu 3.11.2011].

Taloussanommat 2011. Taloussanakirja: remburssi. Saatavissa:

<http://www.taloussanommat.fi/porssi/sanakirja/termi/remburssi/0> [viitattu 28.11.2011].

Taloustutkimus Oy 2007. Kvalitatiivinen tutkimus. Saatavissa:

http://www.taloustutkimus.fi/tuotteet_ja_palvelut/tiedonkeruuratkaisut_ja_monitila/kvalitatiivinen_tutkimus/ [viitattu 18.10.2011].

Tiekuljetukset 2011. Saatavissa: <http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/tiekuljetukset/>

[viitattu 12.11.2011].

Tulli 2011a. Tuonti ja vienti SITC-pääluokittain ja -pääryhmittäin. Tullihallitus 2011.

Saatavissa:

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/tavaratilastoja/index.jsp [viitattu 24.10.2011].

Tulli 2011b. Ulkomaankaupan kuljetukset vuonna 2010. Tullihallitus 2011. Saatavis-

sa:


http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/tilastoja/kuljetukset/index.jsp [viitattu 24.10.2011].

Yiwu BetterBuy Tradin Co. 4.12.2010. Reasons for international trade. Saatavissa: <http://www.betterbuytrading.com/main/newsdetails.asp?id=389> [viitattu 3.11.2011].

Waters, D. 2003. Logistics: An Introduction to Supply Chain Management. New York: PALGRAVE MACMILLIAN.

Waters, D. 2009. Supply Chain Management: An Introduction to Logistics. New York: PALGRAVE MACMILLIAN.

ORIGINAL

1. Exporter CHINA EXPORT BASES DEVELOPMENT XIAMEN JIAPU IMPORT & EXPORT CO., LTD. ROOM B. D, 21F., JINYUAN BUILDING, HUBIN SOUTH ROAD, XIAMEN, CHINA.		Certificate No. C1139B35G7070083		CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA		
2. Consignee BOARDSTOCK KY KYMENLAAKSONKATU 20 48100 KOTKA FINLAND		5. For certifying authority use only				
3. Means of transport and route FROM XIAMEN, CHINA TO HELSINKI FINLAND BY SEA		4. Country / region of destination FINLAND				
6. Marks and numbers GRENADE PO# DESTINATION CTN : ___ OF ___ MADE IN CHINA		7. Number and kind of packages; description of goods SNOWBOARD OUTERWEAR MEN'S WOVEN JACKET MEN'S WOVEN PANT YOUTH WOVEN JACKET YOUTH WOVEN PANT TOTAL: NINETEEN (19) CARTONS ONLY. *** **				8. H.S.Code 62. 01 62. 10 62. 01 62. 10
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China.			12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct.			
厦门中基嘉福进出口有限公司 CHINA EXPORT BASES DEVELOPMENT XIAMEN JIAPU IMPORT & EXPORT CO., LTD 吴国忠 XIAMEN, SEP. 19, 2011			 XIAMEN, CHINA, SEP. 19, 2011			
Place and date, signature and stamp of authorized signatory			Place and date, signature and stamp of certifying authority			

AQSIQ 110326698

AQSIQ110326698

ORIGINAL

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country) PALACE (JIANG MEN) SPORTSWEAR CO., LTD. NO. 336, JIN OU ROAD, JIANG MEN CITY, GUANG DONG PROVINCE, CHINA		Reference No. G114407J60300108 (PAGE 1 OF 3)			
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country) BOARDSTOCK KY KYMENLAAKSONKATU 20 48100 KOTKA FINLAND		GENERALIZED SYSTEM OF PREFERENCES CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined declaration and certificate) FORM A Issued in THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA (country) See Notes overleaf			
3. Means of transport and route (as far as known) FROM JIANGMEN TO HONGKONG BY BOAT ON/AFTER SEP. 16, 2011 THENCE TRANSHIPPED TO FINLAND BY SEA		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
1	GRENAD PO# DESTINATION CTN: OF MADE IN CHINA	SPORTS GLOVES AS PER GRENAD POW13111/POW11572 GGLW2-01	"W"62.16	55PAIRS	HJ110277 SEP. 08, 2011
2		GGLW2-06	"W"62.16	15PAIRS	
3		GGLW2-06	"W"62.16	15PAIRS	
4		GGLW2-06	"W"62.16	15PAIRS	
5		GGLW2-08	"W"62.16	21PAIRS	
6		GGLW2-11	"W"62.16	26PAIRS	
7		GGLW2-12	"W"62.16	13PAIRS	
8		GGLW2-12	"W"62.16	13PAIRS	
9		GGLW2-12	"W"62.16	13PAIRS	
10		GGLW2-13	"W"62.16	24PAIRS	
11		GGLW2-14	"W"62.16	26PAIRS	
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		
JIANGMEN CHINA, SEP. 16, 2011 Place and date, signature and stamp of certifying authority			and that they comply with the origin requirements specified for those goods in the Generalized System of Preferences for goods exported to FINLAND JIANGMEN, SEP. 16, 2011 Place and date, signature of authorized signatory		

GD 90613569

Liite 2. Maahantuonnin aikataulu

GRENADE SYKSY/TALVITAVARAN SAAPUMINEN SUOMEEN

XIAMEN Kengät	XIAMEN Ulkoiluvaatteet	HONG KONG Hanskat	PORTLAND Muut
Yhteyshenkilö Mark	Yhteyshenkilö Lisa	Yhteyshenkilö Lisa	Yhteyshenkilö Mark
Kesäkuussa maksettu 50 %			
Loput maksettu elokuussa			
10.8. Grenade ilmoitti alustavan lähetysaikataulun: 20.8. (tai ensin Yhdysvaltoihin > sieltä Portlandin lähetyksen kanssa 15.9)	1.9.	1.9.	21.8.
19.8. Grenadelle heidän pyytämä huolitsijan yhteystietolomake täytettynä			
30.8. Huolitsijalta merirahthinnat Hong Kong/Xiamen - Helsingin satamaan			
1.9. Pakkauslista > huolitsijalle > nouto-osoite puuttuu			
5.9.	Lähetyksen tiedot > valmiina lähtöön > tiedot eteenpäin huolitsijalle > molempien tehtaiden osoitteet puuttuvat?	Lähetyksen tiedot > valmis 20 - 27.9. lähtöön	
> Grenadelle heidän kysymät agenttien tiedot kohdemaassa (Hong Kong & Xiamen)			
9.9.	Pakkauslistat ja nouto-osoite		
13.9. Pakkauslista uudestaan, nouto-osoite ja yhteystiedot	Tehtaiden osoitteet ja yhteystiedot		
15.9. Huolitsija ei saa yhteyttä tehtaalle, muita puh.num./e-mail? > Grenadelta samat tiedot uudestaan	Puh.num./e-mail tehtaalle? > Grenadelta samat tiedot uudestaan		
19.9.	Huolitsijalta rahtihinnat		
20.9. Lähetys tulossa + hinnat huolitsijalta			
4.10. Lähetys ok? OK	Lähetys ok? OK		
5.10. Huolitsija: Lähetykset Helsingissä viikolla 43	Helsingissä 6.11.		noudettu, terminaalissa Yhdysvalloissa
6.10. Grenadelta sähköpostilla alkuperäistodistusten kopiot, sekä postilla alkuperäiset Grenadelta tieto, että pieni erä kenkiä jäänyt lähettämättä Portlandista			
10.10.	Lähetykset tarkat tiedot Helsingissä 31.10		
21.10. Lähetyksen tarkat tiedot Helsingissä 14.11.	Lähetyksen tarkat tiedot Helsingissä 6.11.		

Liite 3. Huolintatarjous

30.8.2011

Boardstock Ky

Heidi Korhonen
Kymenlaaksonkatu 20
48100 Kotka

TARJOUS / QUO-30190-GO60XX

LCL-lähetys Kiinasta Suomeen

Merirahti

CFS Shanghai – CFS Helsinki	EUR	/ w/m
CFS Xiamen – CFS Helsinki	EUR	/ w/m
CFS Hong Kong – CFS Helsinki	EUR	/ w/m
CFS Qingdao – CFS Helsinki	EUR	/ w/m
- minimiveloitus 1 w/m (1 tonni tai kuutio, suuremman mukaan)		

Merirahtihinnat ovat voimassa 30.9.2011 asti (on board –date).

Terminaali- ja dokumenttikulut Helsingissä:

Terminaalimaksu	EUR	/ tonni
- minimi EUR		/ erä
Dokumenttimaksu	EUR	/ erä
ISPS-maksu	EUR	/ erä
Satamamaksu	EUR	/ tonni
- minimi EUR		/ erä
LCL-palvelumaksu	EUR	/ w/m
Pallettiveloitus, tarvittaessa		
- one time pallet	EUR	/ palletti
- FIN- pallet	EUR	/ palletti

Nouto- ja terminaalikulut lähtösatamassa voidaan tarkistaa lähetyksen koon mukaan.
Tullaus ja toimitus Kotkaan erikseen, hinta tarkistetaan lähetyksen koon mukaan..

Tarjous on voimassa 30.9.2011 saakka.
Maksuehto: 14 pv netto. Viivästyskorko 8,5 %.

Noudatamme 'Yleiset Satamaoperointiehdot 2006' yleisiä ehtoja. Lisäksi noudatamme PSYM 2000 –määräyksiä lukuun ottamatta § 6 2-momentissa ja § 20 B-kohdassa tarkoitettua aikalupausta sekä § 27 C 3-momentissa mainittua vakuuttamisvelvoitetta. Lisäksi noudatamme Suomen Huolintaliikkeiden Liiton Kansainvälisen maantieliikenteen yleisiä kuljetusehtoja 2010. Toimitamme pyydettyessä ehdot sähköpostitse.

Hintoihin ei sisälly arvonlisäveroa.

Sopimus astuu voimaan mikäli toimeksianto on suullisesti tai kirjallisesti annettu tarjouksen voimassaolon aikana.

Terveisin

Liite 4. Huolintasopimus

15.2.2008

Boardstock Ky

Petri Laitinen
Kymenlaaksonkatu 20
48100 KOTKA

TARJOUS / T20906/AR

Tuontihuolinta / rahtien välitys

Tuontitullaus, sis.1-4 nimikettä	EUR	/tullaus
– Seuraavat nimikkeet	EUR	/nimike

Mikäli tullauksessa käytetään :n tullin luotonumeroa, veloitamme 1,5 % syntyvien tullien ja ALV:n arvosta luotonvälityspalkkiona.

Rahdinvälitys, n tullaamille erille	EUR	/lähetys
Rahdinvälitys, ilman n huolintapalveluja	EUR	/lähetys

Tarjous on voimassa 31.12.2008 saakka.

Maksuehto: 14 päivää netto. Yliaikakorko 11,5 %.

Noudatamme "Yleiset satamaoperointiehdot 2006" yleisiä ehtoja. Lisäksi noudatamme PSYM 2000 – määräyksiä lukuun ottamatta § 6 2-momentissa ja § 20 B-kohdassa tarkoitettua aikalupausta sekä § 27 C 3-momentissa mainittua vakuuttamisvelvoitetta. Toimitamme pyydettyessä ehdot postitse.

Hintoihin ei sisälly arvonlisävero (22 %).

Sopimus astuu voimaan mikäli toimeksianto on suullisesti tai kirjallisesti annettu tarjouksen voimassaolon aikana.

Terveisin

Liite 5. Pakkauslista

Issuer 3F CO.,LIMITED ROOM 907 JFZ482, WING TUCK COMMERCIAL CENTRE, 177-183 WING LOK STREET HONG KONG		<h1>PACKING LIST</h1>							
To KYMENLAAKSONKATU 20 48100 KOTKA FINLAND TEL:358-5-216612									
Transport details FROM XIAMEN TO FINLAND 0		S/O No. SC2380001				L/C No.			
		Terms of payment T/T							
Marks and numbers	Number and kind of packages	description of goods	Quantity	G.W./N.W.				Measurement	
GRENADE		SHOES							
C/NO.:	FTWW2-076	18 PRS/							
MADE IN CHINA	FTWW2-093	26 PRS/	5	CTNS	75	KGS/	60	KGS/	
	FTWW2-096	16 PRS/							
	FTWW2-096	10 PRS/	1	CTNS	14	KGS/	12	KGS/	
	FTWW2-161	2 PRS/							
	FTWW2-161	16 PRS/	1	CTNS	18	KGS/	16	KGS/	
	FTWW2-171	33 PRS/							
	FTWW2-174	36 PRS/							
	FTWW2-178	18 PRS/	15	CTNS	225	KGS/	180	KGS/	
	FTWW2-181	26 PRS/							
	FTWW2-184	41 PRS/							
	FTWW2-188	26 PRS/							
TOTAL:		268 PRS/	22	CTNS	332.00	KGS/	268.00	KGS	3.647 CBM
TOTAL QUANTITY:		268 PRS	IN	22	CTNS				
TOTAL WEIGHT:		332.00 KGS(G.W.)							
		268.00 KGS(N.W.)							
TOTAL VOLUME:		3.647 CBM							

*** COMMERCIAL INVOICE ***

INVOICE NO.: P1166B-FINLAND

DATE: sysys 05, 2011

BILL TO :

BOARDSTOCK KY
KYMENLAAKSONKATU 20
48100 KOTKA
FINLAND

SHIP TO :

BOARDSTOCK KY
KYMENLAAKSONKATU 20
48100 KOTKA
FINLAND

Grenade P.O. # : PO#13111 BOARDSTOCK FINLAND
Country of origin : CHINA
Term Of Payment : T/T (FOB XIAMEN)
Name Of Vessel : ZIM SAN DIEGO V.10W
Sailing On /Abt : sysys 19, 2011
Port Of Loading : XIAMEN, CHINA
Port Of Entrance : HELSINKI, FINLAND
Net Weight : 186,18 KGS
Gross Weight : 215,25 KGS
Total number of carton : 19 CTNS

FACTORY NAME: XIAMEN INTELLECT GARMENT CO.,LTD.
FACTORY ADDRESS: 4F,Tung-Fa building,Shang-Tang Village,Guan-Ko Town,Xiamen,Fujian province,China

PO#13111 BOARDSTOCK FINLAND

SNOWBOARD OUTERWEAR

-MEN'S, YOUTH 100% POLYESTER OR 100% NYLON WATER PROOF/BREATHABLE WOVEN JACKET & PANT

STYLE NO.	HTS CODE	GENDER	DESCRIPTION	STYLE NAME	COLOR	SIZE	QTY (PCS)	Unit Price FOB (US\$)	Total Amount (US\$)
PO# 13111	(BOARDSTOCK)		GRENAD1112						
FPMW2-0481	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Exploiter Jacket	Multi	S	1		\$
FPMW2-0482	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Exploiter Jacket	Multi	M	2		\$
FPMW2-0483	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Exploiter Jacket	Multi	L	2		\$
FPMW2-0484	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Exploiter Jacket	Multi	XL	1		\$
FPMW2-0532	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Jacket	Blue	M	1		\$
FPMW2-0533	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Jacket	Blue	L	1		\$
FPMW2-0534	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Jacket	Blue	XL	1		\$
FPMW2-1111	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Black	S	1		\$
FPMW2-1112	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Black	M	1		\$
FPMW2-1113	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Black	L	1		\$
FPMW2-1114	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Black	XL	1		\$
FPMW2-1161	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Grey	S	1		\$
FPMW2-1162	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Grey	M	1		\$
FPMW2-1163	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Grey	L	1		\$
FPMW2-1164	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Grey	XL	1		\$
FPMW2-1151	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Teal	S	1		\$
FPMW2-1152	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Teal	M	1		\$
FPMW2-1153	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Teal	L	1		\$
FPMW2-1154	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Chevron Jacket	Teal	XL	1		\$
FPMW2-1311	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Black	S	2		\$
FPMW2-1312	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Black	M	2		\$
FPMW2-1313	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Black	L	2		\$
FPMW2-1314	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Black	XL	2		\$
FPMW2-1315	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Black	XXL	1		\$
FPMW2-1331	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Blue	S	2		\$
FPMW2-1332	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Blue	M	2		\$
FPMW2-1333	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Blue	L	2		\$
FPMW2-1334	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Peace Bomb Jacket	Blue	XL	2		\$
FPMW2-1861	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Black/Grey	S	2		\$
FPMW2-1862	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Black/Grey	M	2		\$
FPMW2-1863	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Black/Grey	L	2		\$
FPMW2-1864	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Black/Grey	XL	2		\$
FPMW2-1831	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Blue	S	2		\$
FPMW2-1832	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Blue	M	2		\$
FPMW2-1833	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Blue	L	2		\$
FPMW2-1834	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Shrapnel Jacket	Blue	XL	2		\$
FPMW2-3211	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Black	S	2		\$
FPMW2-3212	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Black	M	2		\$
FPMW2-3213	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Black	L	2		\$
FPMW2-3214	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Black	XL	2		\$
FPMW2-3231	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Blue	S	2		\$
FPMW2-3232	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Blue	M	2		\$
FPMW2-3233	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Blue	L	2		\$
FPMW2-3234	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Blue	XL	2		\$
FPMW2-3251	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Slime	S	2		\$
FPMW2-3252	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Slime	M	2		\$
FPMW2-3253	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Slime	L	2		\$
FPMW2-3254	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Slime	XL	2		\$
FPMW2-3261	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Grey	S	2		\$
FPMW2-3262	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Grey	M	2		\$
FPMW2-3263	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Grey	L	2		\$
FPMW2-3264	6210.40.5020	MEN'S	100% NYLON	Mens Matrix Jacket	Grey	XL	2		\$

*** COMMERCIAL INVOICE ***

INVOICE NO.: P1166B-FINLAND

DATE: syys 05, 2011

BILL TO :

BOARDSTOCK KY
KYMENLAAKSONKATU 20
48100 KOTKA
FINLAND

SHIP TO :

BOARDSTOCK KY
KYMENLAAKSONKATU 20
48100 KOTKA
FINLAND

Grenade P.O. # : PO#13111 BOARDSTOCK FINLAND
Country of origin : CHINA
Term Of Payment : T/T (FOB XIAMEN)
Name Of Vessel : ZIM SAN DIEGO V.10W
Sailing On /Abt : syys 19, 2011
Port Of Loading : XIAMEN, CHINA
Port Of Entrance : HELSINKI, FINLAND
Net Weight : 186,13 KGS
Gross Weight : 215,25 KGS
Total number of carton : 19 CTNS

FACTORY NAME: XIAMEN INTELLECT GARMENT CO.,LTD.
FACTORY ADDRESS: 4F,Tung-Fa building,Shang-Tang Village,Guan-Ko Town,Xiamen,Fujian province,China

PO#13111 BOARDSTOCK FINLAND

SNOWBOARD OUTERWEAR

-MEN'S, YOUTH 100% POLYESTER OR 100% NYLON WATER PROOF/BREATHABLE WOVEN JACKET & PANT

STYLE NO.	HTS CODE	GENDER	DESCRIPTION	STYLE NAME	COLOR	SIZE	QTY (PCS)	Unit Price FOB (US\$)	Total Amount (US\$)
FPMW2-3311	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Blast Camo Jacket	Black	S	2		\$
FPMW2-3312	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Blast Camo Jacket	Black	M	2		\$
FPMW2-3313	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Blast Camo Jacket	Black	L	2		\$
FPMW2-3314	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Blast Camo Jacket	Black	XL	2		\$
FPMW2-3315	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Blast Camo Jacket	Black	XXL	1		\$
FPMW2-3501	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Static Jacket	White	S	1		\$
FPMW2-3502	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Static Jacket	White	M	3		\$
FPMW2-3503	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Static Jacket	White	L	4		\$
FPMW2-3504	6210.40.5020	MEN'S	100% POLYESTER	Mens Static Jacket	White	XL	2		\$
FPMW2-8011	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Black	S	2		\$
FPMW2-8012	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Black	M	2		\$
FPMW2-8013	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Black	L	2		\$
FPMW2-8014	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Black	XL	2		\$
FPMW2-8015	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Black	XXL	2		\$
FPMW2-8061	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Grey	S	2		\$
FPMW2-8062	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Grey	M	2		\$
FPMW2-8063	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Grey	L	2		\$
FPMW2-8064	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Reg Pant	Grey	XL	2		\$
FPMW2-8131	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Pant	Blue	S	1		\$
FPMW2-8132	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Pant	Blue	M	2		\$
FPMW2-8133	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Pant	Blue	L	2		\$
FPMW2-8134	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Astro Pant	Blue	XL	1		\$
FPMW2-8211	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Black	S	2		\$
FPMW2-8212	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Black	M	3		\$
FPMW2-8213	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Black	L	3		\$
FPMW2-8214	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Black	XL	2		\$
FPMW2-8221	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Red	S	2		\$
FPMW2-8222	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Red	M	2		\$
FPMW2-8223	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Red	L	2		\$
FPMW2-8224	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Red	XL	1		\$
FPMW2-8231	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Blue	S	2		\$
FPMW2-8232	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Blue	M	2		\$
FPMW2-8233	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Blue	L	2		\$
FPMW2-8234	6210.40.5031	MEN'S	100% NYLON	Mens Army Corps Pant	Blue	XL	2		\$
FPYW2-0113	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Black	L	2		\$
FPYW2-0114	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Black	XL	2		\$
FPYW2-0133	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Blue	L	2		\$
FPYW2-0134	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Blue	XL	2		\$
FPYW2-0163	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Grey	L	2		\$
FPYW2-0164	6210.40.5020	Youth	100% NYLON	Youth Exploiter Jacket	Grey	XL	2		\$
FPYW2-0313	6210.40.5031	Youth	100% NYLON	Youth Corp Pant	Black	L	2		\$
FPYW2-0314	6210.40.5031	Youth	100% NYLON	Youth Corp Pant	Black	XL	2		\$
FPYW2-0363	6210.40.5031	Youth	100% NYLON	Youth Corp Pant	Grey	L	2		\$
FPYW2-0364	6210.40.5031	Youth	100% NYLON	Youth Corp Pant	Grey	XL	2		\$

SUB-TOTAL: 174

GRAND TOTAL: 174


"THIS SHIPMENT IN QUESTION CONTAINS NO SOLID WOOD PACKING MATERIAL."



LUOVUTUSPÄÄTÖS

1/1

Luovutus vapaaseen liikkeeseen

Myyjä IGD MATAHARI ENTERPRISE CO., LTD.		TW		Tullausnumero 1 03066 11307 0002 00	Luovutuspäivä 03.11.2011
Tavaranhaltija nro FI0884136-5 BOARDSTOCK KY				Tulopäivä 03.11.2011	Hyväksymispäivä 03.11.2011
KYMENLAAKSONKATU 20 48100 KOTKA				Viite 8150755	Kolliluku 19
				Lisäviite 8150755	Bruttopaino (kg) 215,25
				Tulliveliallinen BOARDSTOCK KY	
Asiamies nro FI0680042-0T0004		T		Kuljetusväline VERA RAMBOW	
Steveco Oy Vuosaari Komentosilta 1 00980 Helsinki MAIJA NYGREN +358 44 2323 678				Sijaintipaikka SA-TU Logistics Oy Seilorinkatu 1 A 00980 Helsinki	
Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja 702 11FI00000109773413				Vakuudesta varattu osuus (%) 79,90	
Järj. nro 1	Tavaran koodi/ Lisäkoodi 6210400000	Menettely/ Tullikohtelu 4000 999 1011 100	Tavaraerän tunnistetiedot 19 CT JACKET, PANTS PO13111		
Lisätietoja / Huomautuksia					
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite Tulli Sähköinen tullauskeskus Tullauskeskus PL 5 00501 HELSINKI puh. 020 690 617 faksi 020 391 115 Käsiteljä edituonti				 1 03066 11307 0002 00	



TULLAUSPÄÄTÖS/LASKU

1/1

Myyjä IGD MATAHARI ENTERPRISE CO., LTD.		TW		Tullausnumero 1 03066 11307 0002 00		Tullauspäivä 03.11.2011	
Postitusosoite Steveco Oy Vuosaari Komentosilta 1 00980 Helsinki		Tulopäivä 03.11.2011		Hyväksymispäivä 03.11.2011		Veropäivä 03.11.2011	
		Viite 8150755		Lisäviite 8150755		Tullivelallinen BOARDSTOCK KY	
Asiamies Steveco Oy Komentosilta 1 00980 Helsinki		Tavaranhaltija BOARDSTOCK KY		nro FI0884136-5		KYMENLAAKSONKATU 20 48100 KOTKA	
nro FI0680042-0T0004		T		Yleisilmoitus / Edeltävä asiakirja 702 11FI000001097734I3		Vakuudesta varattu osuus (%) 79,90	
		Jaksoerittelyn postitusosoitetunnus FI0680042-0T0004					
Järj. nro	Tavaran koodi/ Lisäkoodi	Menettely/ Tullikohtelu	Verolaji	Veron peruste	Yks.	Verokanta	Yks.
1	6210400000	4000 999 1011 100	A00 B00		EUR EUR	12,00 % 23,00 %	
Valmistenumero							
Lisätietoja / Huomautuksia							
Verolajit A00 TULLI		B00 ALV		Yhteensä			
Tullipiiri, toimipaikka ja osoite Tulli Sähköinen tullauskeskus Tullauskeskus PL 5 00501 HELSINKI puh. 020 690 617		faksi 020 391 115		FI9050000120370317 FI8280001700013916 DABAFIHH			

TÄMÄ EI OLE
LASKU

Valitusosoitus
Tähän päätökseen tyytymättömät saa hakea siihen muutosta valittamalla Helsingin hallinto-oikeuteen kirjallisella valituksella. Valitus on tehtävä kolmen vuoden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantosta.
Valituskielto on toimitettava valitusajassa päätöksen tehneeseen tulli-toimipaikkaan. Omalla vastuulla valitusasiakirjat voi lähettää postitse tai lähellä välityksellä. Postitse lähetetyn valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen tulli-toimipaikan aukioloajan päättymistä. Tulli-toimipaikan aukioloaika päättyy kello 16.15.
Valituskielto on toimitettava
- valittajan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja puhelinnumero, joihin asian käsittelyä koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa
- päätös, johon haetaan muutosta
- mitä kohdan päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan.
Valittajan, talin edustajan tai asiamiehen on aloitettava valituskielto. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen tallinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatijana on muu henkilö, on valituskielto mainittava myös tämän nimi ja kotikunta.
Valituskielto on liitettävä
- tämä päätös alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.
Asiamiehen, jollei hän ole asianeija tai yleinen oikeusavustaja, on liitettävä valitukseen valtakirja.
Tullilomake nro 112s - 10