

Importhandbok

För sjötransporter mellan Asien och Finland.

Nina Salomaa

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	10430
Författare:	Nina Salomaa
Arbetets namn:	Importhandbok
Handledare (Arcada):	Siv Relander- Heinonen
Uppdragsgivare:	Tavatur Shipping Ltd.
<p>Den globala handeln förenar länder runt omkring i världen. Detta leder till att vår gemensamma världsmarknad hela tiden växer och till följd av detta har transporten och distributionen av varor blivit en allt viktigare del av vår vardag. Att importera från Asien till Finland med hjälp av containrar kräver ett visst kunnande och med rätt sorts kunnande har man som importör möjlighet att spara på både tid och pengar.</p> <p>Syftet med arbetet är att hjälpa importörer importera varor från Asien till Finland. Som sagt finns det inte ett enda rätt sätt att importera på, dock finns det saker man som importör kan göra för att underlätta processen för sig själv och eventuellt för sin speditör. Denna handbok beskriver alla parter som finns inblandade i importprocessen och deras funktion och ansvar. Därtill tas det även upp annan relevant fakta som importören bör veta före denna bestämmer sig för att börja importera, som t.ex Incotermerna 2010 och deras inverkan på transporten. Det är även viktigt att man som importör sätter sig in i ämnet och förstår vad en FCL och LCL försändelser går ut på och hur man skall gå tillväga då man importerar med någondera av dem.</p> <p>Prissättningen för dessa FCL och LCL försändelser varierar, hela enheter (FCL) följer de priser som ges av rederierna, medan styckegods (LCL) följer tariffmetoden. Då importören förstår bakgrunden till FCL- och LCL- försändelsernas kostnadsstrukturer kan de möjligtvis förhandla sig till bättre priser. I arbetet finns det tillämpade prisjämförelsekalkyler för både FCL- och LCL försändelser, med dessa kan importören bättre förstå offerter som är uppbyggda enligt vikt och kubik priser, därefter kan de sedan själva räkna den totala transportkostnaden.</p> <p>Teorin i arbetet baserar sig på sekundärdata och egen erfarenhet som assisterande speditör. Egna upplevda händelser ger importören en mera jordnära förståelse på vad det egentligen innebär att importera varor från Asien.</p>	
Nyckelord:	Sjöimport, Incoterms, Container, LCL, FCL
Sidantal:	53
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Economics
Identification number:	10430
Author:	Nina Salomaa
Title:	Import handbook
Supervisor (Arcada):	Siv Relander- Heinonen
Commissioned by:	Tavatur Shipping Ltd.
<p>Abstract:</p> <p>The global market is uniting countries all around the world. This is leading to that our mutual world market is growing, and because of this transportation and distributions of merchandise is becoming more and more important. To import merchandise from Asia to Finland with the help of containers demands a large amount of know-how, and with the right amount of know-how the importer has a possibility to save both money and time.</p> <p>The intention of this thesis is to help the importer to import merchandise from Asia to Finland. As there is no one right way to import merchandise, although there are things that the importer can do to relieve the process in its self for themselves and possibly for their forwarder. This handbook describes all the parties that are involved in the import process, what their affects and responsibilities are. Even other things are mentioned in the handbook that is important to know before the importer stars importing, for example the Incoterms 2010 and their impact on the transportation. It is also important that the importer puts herself into the subject of the difference between FCL and LCL shipments, how are they supposed to be handled and what do they need from the importer.</p> <p>Price fixing for FCL and LCL shipments differs for each other, FCL shipments are priced by the shipping lines, when LCL shipments follow the tariff method. When the importer understands the background for FCL and LCL shipments and their cost structures, then they have a better chance to negotiate a better transportation price. In this thesis there are applied price comparison cost structures for both FCL and LCL shipments, with these the importer can better understand offers that are based on weight and cubic meters, and they even have the possibility to calculate the total transport cost by themselves.</p> <p>The theory in the thesis is based on secondary data and the experience of an import assistant. Own experienced events are more valuable to the importer, when they get a down-to-earth understandable meaning of what it means to import merchandise from Asia.</p>	
Keywords:	Sea Import, Incoterms, Containers, LCL , FCL
Number of pages:	53
Language:	Swedish
Date of acceptance:	

INNEHÅLL

1. Inledning	6
1.2 Problematisering	7
1.3 Syfte	7
1.4 Avgränsningar.....	8
2. Importprocessen.....	10
2.1 Sjötransportens utveckling	10
2.1.2 Parterna inom importprocessen.....	11
2.1.3 Transport – och frakt termer	13
2.1.4 Incotermer 2010	14
2.2 Containern och feedertrafik	17
2.2.1 Feeder trafik.....	19
2.3 FCL & LCL.....	20
2.3.1 FCL försändelser/ Hela laster	20
2.3.2 LCL- försändelser/Styckegods	20
2.4 Prissättning.....	21
2.4.2 Transportkostnadens delar.....	21
2.4.3 Egentliga transportkostnader	22
2.4.4 Upplevda och verkliga kostnader.....	23
2.4.5 Prissättning av LCL försändelser - Tariffmetoden	24
2.4.6 Prissättning, FCL försändelser -hela enheter.....	26
2.5. Resursflödet, fysiskt och ekonomiskt resursutnyttjandet	27
2.5.1 Tillämpad prisjämförelsekalkyl för importören.....	30
2.5.2 FCL- försändelser	31
2.5.3 LCL försändelser.....	33
2.5.3 Sammanfattning	35
3. Metod	36
3.1 Metodval för den empiriska delen	36
3.2 Utförandet.....	37
4. Importprocessen i teorin.....	38
4.1 Importören sköter transporten själv (förbetalda/ prepaid försändelser).....	39
4.2 FOB eller EX-Works transporter	44

4.3 DDP, DAT, DAP transporter.....	51
4.4 Sammanfattning.....	52
5. Avslutning	53
5.1 Sammandrag	53
5.2 Egna tankar	54
6. KÄLLOR.....	56
7. Bilagor.....	59
Bilaga 1/1 (2), Containerns olika dimensioner.....	59
Bilaga 2/1 (2), exempel på FCL offert. (obs. värdena är påhittade).....	61
Bilaga 3/1 (4), exempel på LCL offert. (obs. värdena är påhittade)	63
Bilaga 4/1 (7). Hypotetiskt case för Företag X.....	67
Bilaga 5/1 Kopia av en original bill of lading	75

Figurer

Figur 1. Sjötransport vägen från Kina till Europa (Evergreen Line 2011)	11
Figur 2. Parterna inom importprocessen	11
Figur 3. Möjliga avtal mellan de olika parterna	13
Figur 4. 20`DC, Dry container (Konttiwiki.fi)	18
Figur 5. 40`DC (Konttiwiki.fi)	18
Figur 6. Sammankoppling av begreppen kostnadslag, kostnadsställe och kostnadsbärare	23
Figur 7. Exempel på en container med 34 % kapacitetsutnyttjande, 75 % tidsutnyttjande och ett totalt resursutnyttjande på 25,5%	29
Figur 8. Formel för ekonomiskt resursutnyttjande	30
Figur 9. Transportprissättning för en FCL försändelse	32
Figur 10. FCL formel för hur importören kan räkna ut transportpris/ kubikmeter	32
Figur 11. Transportprissättning för en LCL försändelse	34
Figur 12. Steg för steg figur då importören sköter allt själv (förbetalda/ prepaid försändelser)	40
Figur 13. Kontaktnät mellan transportörerna inom FOB och EXW transporter	44
Figur 14. Steg för steg figur för FOB och EXW försändelser	46
Figur 15. Steg för steg för DDP, DAT eller DAP transporter	51

1. INLEDNING

Global handel, service och tjänster är tre viktiga nämnare då man diskuterar import och export av varor från ett ställe till ett annat på vår jord. Den globala handeln förenar länder, vilket gör att vår gemensamma världsmarknad hela tiden växer. Till följd av detta har själva transporten och distributionen av varor blivit en allt viktigare del av vår vardag. Då den globala handeln växer och blir mer konkurrenskraftiga, väljer producenter eventuellt att utlokalisera sina fabriker till sådana platser där deras råvaror finns, detta för att produktions- och fasta kostnader skall förbli så låga som möjligt. Denna handling gör att själva transporten av olika varor från ett ställe till ett annat ökar då produktionen och marknaden ligger långt ifrån varandra. Då man skall frakta stora volymer långa vägar vänder man sig oftast till sjötransport och containrar som bästa transportsätt.

Sjötransporter är ett av de vanligaste och mest effektiva sätt att transportera stora mängder varor på, detta för att fartygen har den största tillgängliga transportvolymen. Med hjälp av haven kan fartygen segla till nästan vilken destinationshamn som helst på jorden och frakten i sig själv med tanke på volymen rör sig kring de mest förmånliga då man transporterar på långdistans. Det finns olika sorters fartyg som uppfyller transportbehovet för olika sorter av varor som till exempel; bulklastfartyg, tankfartyg, containerfartyg, feeder fartyg, passagerarfartyg och biltransportfartyg. Ifall man vill transportera flera ton olja behöver man ett bulklastfartyg för att all olja skall rymmas och dessutom för att fartyget skall ha rätt utrustning och förvaringsutrymme. Då man vill transportera bilar behöver man ett helt annat fartyg som fyller bilens behov. Olika typer av fartyg finns till för att göra transporten lättare och mer kostnadsvänlig.

Trots att man kan transportera varor med olika sorters fartyg kommer detta arbete endast att tangera importerade containrar som skeppas på containerfartyg, detta till följd av att arbetet kommer att göras för Tavatur Shipping Ltd, som är en speditör med huvudinriktning på containertrafik mellan Asien och Finland. Tavatur Shipping Ltd. är dotterbolag i Waco Logistics -koncernen som för tillfället är, enligt tidningen Kauppalehti, ett av Finlands mest framgångsrika företag år 2011. Tavatur Shipping Ltd. erbjuder sina kunder möjligheten att importera eller exportera varor via sjötransporter,

flygtransporter eller biltransporter. Företaget specialiserar sig på transporter mellan Asien och Finland, men de har även samarbetspartners i Europa, USA och Syd-Amerika med mera.

1.2 Problematisering

Tavatur shipping strävar till att ha en verksamhet som är både lönsam för företaget och för transportköparen. Det är viktigt att man tar i beaktande att olika kostnadsstrukturer gäller ifall kunden kommer att använda sig av styckegods (LCL) eller hela enheter (FCL) som transportsätt. Kostnadsstrukturerna måste vara konstruerade på detaljnivå för att få fram vilket dessa transportsätt är mest lönsam för kunden och dessutom för företaget att använda sig av.

Ett annat problem som kan uppstå är då kunden är ny inom branschen och inte vet något om hur det går till att importera gods, därför är det även viktigt att kunden får all den nödvändiga informationen i god tid, så att onödiga problem inte förekommer under importen.

1.3 Syfte

Arbetets syfte är att hjälpa importören att få en bättre förståelse för hur hela importprocessen fungerar för transporter mellan Asien och Finland. Olika faktorer och handlingar inverkar på importen redan vid själva köpet och följer sedan godset tills det ges över till slutkunden i Finland. Kostnadsstrukturerna på detaljnivå påverkar prissättningen, därför är det även viktigt att kunden vet hur priserna för containertransporter är uppbyggda och vilka olika faktorer som också kan påverka priset t.ex. ledtider, omlastningar, Incotermer osv.

Då kunden bestämt sig för att importera gods måste hon även välja på vilket sätt varorna skall skickas till destinationslandet. Det finns att välja mellan två olika transportsätt; hela enheter (FCL) och styckegods (LCL). Därför ingår det i arbetet en prisjämförelseskalkyl, som kunden kan använda för att räkna ut när det lönar sig att

skeppa sitt gods i hela enheter (FCL) eller som styckegods (LCL). Denna prisjämförelsekalkyl baseras på offerter, som skräddarsys åt varje enskild kund och för varje enskild försändelse. Detta försäkrar kunden om att de alltid får det bästa möjliga priset som finns på marknaden under den aktuella tidtabellen.

I teorin ingår det fakta på flera olika Incotermer, detta för att arbetet skall kunna tillämpas för flera olika företag och kunder. Sannolikheten är liten för att nybörjare inom importbranschen köper sina första transporter med Incotermen Fob, därför finns de andra termerna beskrivna, så att vem som helt skall ha nytta av arbetet. Det finns en underrubrik i arbetet som heter ”Importören sköter transporten själv”. Trots att detta avviker från huvudsyftet, finns denna empiri med så att arbetet även skall kunna hjälpa sådana importörer som köpt transporten som förbetalad (prepaid). På det sättet vet de hur de skall gå tillväga ifall de befinner sig i en sådan situation och vem de kan söka hjälp av ifall det skulle behövas.

1.4 Avgränsningar

Arbetet avgränsas till sjöimport mellan Asien och Finland, till följd av att detta hör till Tavatur Shipping huvudverksamhet. Därefter kommer undersökningen att vända sig till importörer som inte vet så mycket om själva importmarknaden och processen. Dessutom är prisjämförelsekalkylen uträknad för importörer som köper speditörtjänster av Tavatur Shipping, dvs. importören köper transporten av speditören och har därför möjlighet att kontrollera den själv. Därför avgränsas arbetet så att prisjämförelsekalkylen bara räknas ut för transporter som är köpta på basis av Incotermen Fob.

Då ledtiden för containertransporter från Asien oftast rör sig mellan 4-5 veckor, är varorna som transporteras oftast ”icke värdefulla”. Därför avgränsas arbetet till sådana importörer som bara hämtar just ”icke värdefulla” varor, detta för att priserna som prisjämförelsekalkylen kommer att basera sig på skall vara relevanta och inte bestå av extra tilläggskostnader som kan förekomma då värdefulla varor transporteras.

Metoden för undersökningen består av kvalitativ sekundärdata. Teorin baserar sig på faktaböcker, läroböcker och internetsidor. Tavatur Shippings egen prissättningsmetod och prislistor används till den matematiska uträkningen av prisjämförelsekalkylen för importören.

2. IMPORTPROCESSEN

Att importera gods är en process i sig själv, och ifall man är ny inom området kan det vara svårt att egentligen förstå vad helheten går ut på. Det låter kanske enkelt att importera gods, dock finns det många olika små saker som kunden borde ta i beaktande men som de inte vet något om. Även erfarna importörer (även kallad kunden) gör misstag, och man är aldrig riktigt fullärd då man arbetar med eller inom importbranschen.

För att kunna förstå helheten bättre är det bra att börja från grunden, därför börjar handboken med en kort introduktion på sjötransportens utveckling, därefter diskuteras det om vilka olika samarbetspartners det finns inom importprocessen. Efter att ha fått en blick inom det administrativa tar handboken upp containern och dess funktion och uppbyggnad.

2.1 Sjötransportens utveckling

Abrahamsson & Sandhal 1996 berättar på sidan 48 i sin bok; ”Som en följd av världshandelns och industrins allt starkare krav på en effektiv transportapparat, har sjöfarten sedan 1960- talet genomgått en kraftig omvandling både tekniskt och organisatoriskt. Miljardbelopp har investerats såväl i hamnanläggningar samt hanteringsutrustning och nya fartyg. Syftet har dels varit att utveckla mera rationella lastnings sträckor och lastningsmetoder för att minska ledtiderna i hamnen, dels att utveckla större och snabbare fartygstyper. Transportkostnaderna per vikt- och volymenhet sjunker nämligen med lastkapaciteten, eftersom kostnaderna för att bygga fartyg inte stiger proportionellt med ökad vikt. De senast årens fartygs tekniska utveckling har därför tagit större hänsyn än tidigare till den transporterade produkten. Fartygen utformas efter last och lastenhet och blir mer och mer specialiserade. Som exempel på detta kan nämnas fartyg för container- och enhetstransporter eller för gas och andra bulktransporter.”

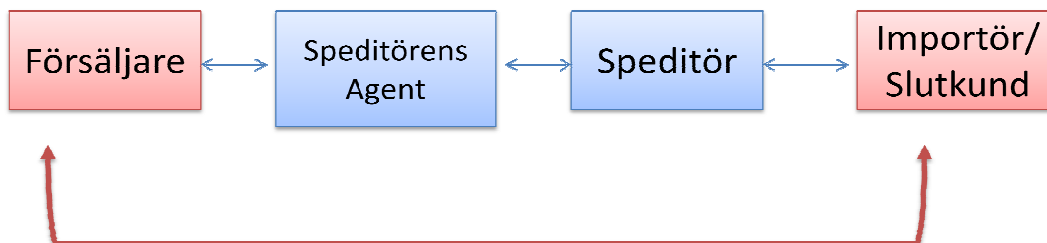
Tillkomsten av större fartyg har skapat förutsättningar för billigare transoceana transporter. Detta innebär att även mycket billiga varuslag, exempelvis råvaror,

kostnadsmässigt tål längre transportsträckor. Fartygens stora lastkapaciteter, den fria färdväg som haven erbjuder och de relativt låga undervägs kostnaderna resulterar i att sjötransporter i regel blivit billigare än andra transportmedel, räknat per fraktat ton och kilometer. Detta är viktigt speciellt med hänsyn till att transportavståndet ökar till följd av världshandelns utveckling. (Abrahamsson & Sandhal 1996,s. 48-49)



Figur 1, Sjötransport vägen från Kina till Europa (Evergreen Line 2011)

2.1.2 Parterna inom importprocessen



Figur 2, Parterna inom importprocessen

Försäljare och Importör

Försäljaren befinner sig oftast i exportlandet och kan även vara tillverkaren av varorna. Importören kan vara slutkunden eller slutkundens speditör i importlandet. Det är oftast slutkunden som tar kontakt med försäljaren då de lägger upp olika köp- och transportavtal. Tillsammans avtalar de om mängden varor, tidtabeller för leveransen och hur varorna skall transporteras. Dock avgör Incotermerna och transportavtalet på vems ansvar de olika skeden av transporten och leveransen faller på (se transport- och frakttermer 2.1.3).

Speditör

En speditör är en person som sköter om en fraktkunds hela transport. Till speditörens uppgifter har det traditionellt hört till att hitta lämpliga transportmedel för kundens olika behov. Detta kräver kännedom över olika transportvägar och kunskap om vilka lagar och förordningar som gäller i de olika länder som godset måste passera på sin väg till köparen, samt vilka dokument som behövs. Speditören kan själv sköta transporten eller i vissa fall få ett transportörsansvar även om denne inte har transporten i egen regi. En speditör kan även ta hand om och lagra varor för en viss tid. Till en speditörs uppgifter kan även hör att ta emot en vara, förtulla den och sköta om alla dokument som behövs då man importerar och exporterar varor. Det finns olika sorters speditörer som är specialiserade i olika sorters frakter t.ex. flyg-, fartygs- eller lastbilstransporter. (Stockholms Handelskammare 15.2.2011)

Speditörens Agent

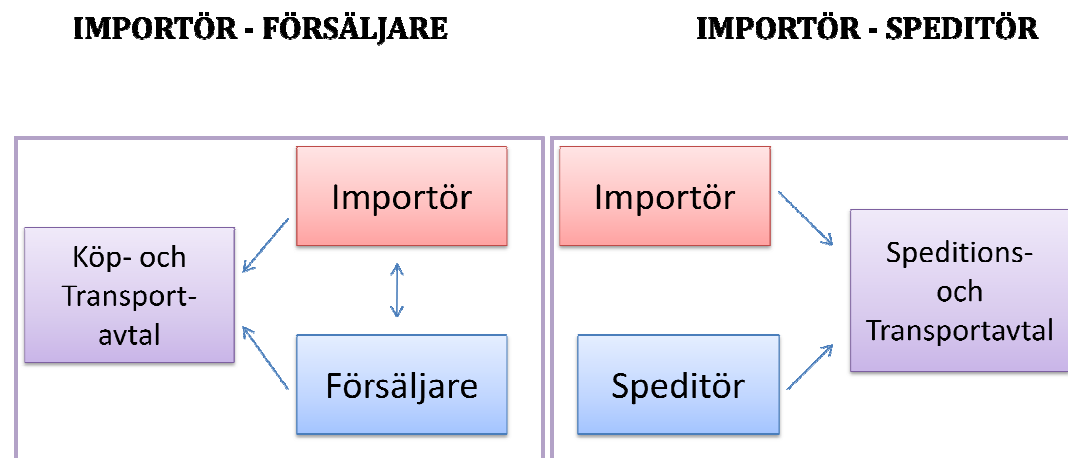
Agenten fungerar som mellanhand för speditören i importlandet och kundens försäljare i exportlandet. Då en kund meddelar till speditören att deras varor är färdiga att transporteras, tar speditören kontakt med sin agent som sedan tar kontakt med kundens försäljare. Detta förenklar det praktiska jobbet då försäljaren t.ex. får tala sitt eget språk som sedan minskar på att missförstånd skulle ske vid förtullningen osv. Speditören och agenten jobbar tillsammans för att bygga ihop containrar. Speditören söker fram kunder

från den finländska marknaden, medan agenten söker kunder på den asiatiska marknaden.

Då man gått igenom parterna och deras olika uppgifter har kunden en bättre förståelse av hur många människor verkligen är inblandade i själva importprocessen. Det finns många olika skeden att se över då en import beställning görs. Importören har även nytta av denna information då hon vet till vem hon skall vända sig, ifall några problem skulle uppstå i något skede av processen.

Därefter att kunden fått basuppgifterna är det naturligt att gå över till lite mera avancerade saker som är viktiga att veta före kunden egentligen gör den själva importbeställningen. Hit hör olika transportavtal och frakttermer som importören bör göra tillsammans med försäljaren.

2.1.3 Transport – och frakt termer



Figur 3, Möjliga avtal mellan de olika parterna

Transport- och frakttermer finns till för att försäljaren och köparen bättre skall förstå varandra och lättare kunna ingå i olika avtal. Då man transporterar varor är det viktigt att veta när och vad som faller på de olika parternas ansvar, därför finns det specifika

termer som visar klart och tydligt vilken part som står för vilken kostnad inom de olika skedena av importprocessen.

Köparen och importören gör upp ett köpavtal kring de varor som skall importeras till Finland, därefter kommer de även att göra upp ett transportavtal. Inom transportavtalet borde det stå ut klart och tydligt vilken Incoterm eller fraktterm (collect/ prepaid) som användes så att parterna vet under transportens gång när varorna ligger på försäljarens eller köparens ansvar.

Collect= Varor som har skickats iväg med collect innebär nästan samma sak som incotermen FOB. Detta betyder att importören som tar emot godset betalar för transporten mellan det exporterande landet och det importerande landet. Ifall man har inlandstransporter i ursprungslandet kan man använda sig av samma firma som sköter beställningen av transporten. Detta görs för att transportfirman har möjlighet att direkt debitera kunden, på detta sätt undviker man onödiga mellanhänder och kostnader. (Business Dictionary 2011)

Prepaid= Kostnaderna för sjötransporten betalas i förväg i godsets ursprungsland före varorna skeppas iväg, det vill säga en exporträkning skickas direkt till importören då transportkostnaderna är uträknade. Den summa som betalats går inte att få tillbaka, även om försändelsen går sönder eller tappas bort.

Dessutom kan även den part (försäljaren) som skickar iväg godset kräva att importören betalar för transporten före de går med på att transportera varorna vidare från fabriken. (Business Dictionary 2011)

2.1.4 Incotermer 2010

För att företag eller privat personer runt om i världen skall minimera sina förluster och säkra sina köp vid internationell handel tar de med en regel ur Incoterms 2010 i sina köpavtal. Dessa termer är internationella och tillämpas världen över för frågor gällande hur köpare och säljare skall dela upp ansvar och rättigheter vid riskövergångar, transporter samt import- eller exportdeklareringar. Dessa handelsklausuler är viktiga att

veta om och förstå sig på som importör. För ifall det händer något under transporten och varorna går sönder eller saknas av någon orsak, vet man exakt hur man skall gå till väga vid betalningen och ersättningen av dem.

I detta arbete har jag valt att bara ta fram några av de Incotermer som oftast förekommer inom Tavatur Shippings affärer. Huvudsyftet med detta arbete är inte att beskriva alla Incotermer, utan att ge kunden en bättre helhets bild på hur Incotermerna i praktiken fungerar och används.

- *EXW/Ex Works* = Säljaren är endast skyldig att ha varorna förberedda i lämplig förpackning för avhämtning på sitt företag eller fabrik. Försäljaren skall även tala om för köparen när och var varorna kan avhämtas. Säljaren har inget ansvar för varorna vid lastning på det transportfordon som köparen bestämt. Det hör till kundens (importörens/speditörens) ansvar att ordna export, import och tullformaliteter, samt stå för alla kostnader, risker och se till att varorna är försäkrade. Denna incoterm ger säljaren det minsta ansvaret. Köparen bör inte köpa något som EXW ifall denne inte har möjlighet eller kunskap att utföra all nödvändig dokumentation.
- *DDP/ Delivery duty paid* = Försäljaren är ansvarig att leverera godset till en bestämd plats inom köparens land. Detta innebär att även förtullningskostnader, skatter och vidare inlandstransporter betalas av dem. Denna incoterm sätter nästan allt ansvar på försäljaren.
- *DAT/ Delivered at terminal* = Försäljaren betalar för transporten till en förbestämd terminal eller hamn i destinationslandet, dock ansvarar försäljaren inte för förtullningen och mervärdeskatten. Risken övergår från försäljaren till importören då varorna har anlänt till den bestämda terminalen.
- *DAP/ Delivered at place* = Försäljaren står för transportkostnaderna och risken till en bestämd plats inom destinationslandet där importören är redo att avlasta varorna. Dock hör det inte till försäljaren att betala för förtullningen och mervärdeskatten.

- *FOB/ Free on Board* = Försäljaren ansvarar för godsets lastning på fartyget som köparen har bestämt, dock hör det till köparen att förse försäljaren med information om vilken hamn som används och vilket fartyg godset skall lastas på. Försäljaren sköter även om att godset är klart för export. När själva godset är på fartyget står köparen för kostnaderna och importen.
- *CIF/ Cost, Insurance and Freight* = Export och transport sköts av försäljaren inklusive kostnaderna tills varorna kommit till ankomsthamnen. Säljaren står även för risken vid skador och förlust av varorna tills de har blivit placerade ombord fartyget. Försäkringen skall tecknas av försäljaren för köparens räkning till angiven destinationshamn. Köparen skall ordna med importen och avlastningen i ankomsthamnen om den inte ingår i transporten.
- *CPT/ Carriage Paid To* = Följer samma regler som CIF, förutom att det är köparen som tecknar försäkring och inte försäljaren.

(Incoterms 2010, International Chamber Of Commerce)

2.2 Containern och feedertrafik

Då importören fått en bra bakgrund om vilka olika parter det finns inom importprocessen och vilka avtal och frakttermer som borde beaktas, är det sedan naturligt att denne även förstår sig på själva containern.

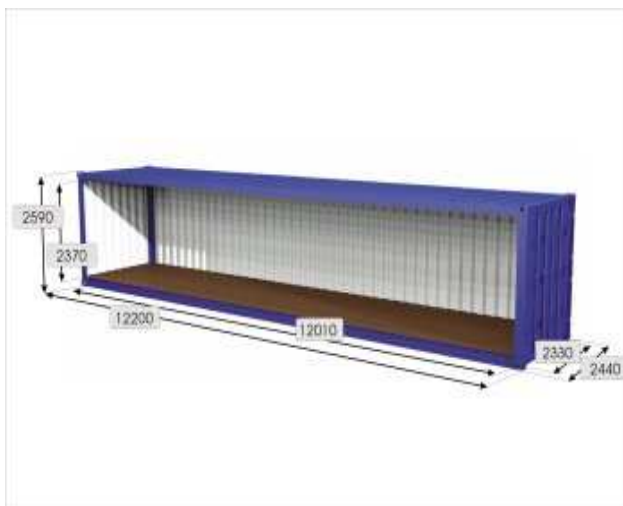
Ordet container är ett engelskt låneord för en återanvändbar stor behållare som vanligen lastas på olika transportmedel. Malcom P. Mclean "Father of Containerization", brukade säga att han hade en vision att rationalisera godstransporter genom att undvika konstant på- och avlastning. I början av sjötransporten med containers lastade man in både lastbilar och container -trailers i fartyg då de skulle skeppas vidare från en destination till en annan. Tack vare traktorer kunde man sedan bara skeppa container -trailers och lämna bort lastbilarna, vilket ledde till att man sparade på både kostnaden och utrymmet på fartygen. An efter att sjöfartygen utvecklades kunde man till sist lämna bort alla onödiga delar och bara skeppa containrar staplade på varandra. (Containerhandbuch.de 2011)

I dagens värld finns det många olika containrar som uppfyller olika sorters varors krav. Det är viktigt att man har rätt sorts container till rätt sorts varor för att maximera fyllnadsfaktorn och priset på transporten. Nedan kan man se en bild på en 20`DC och en 40`DC container, dessa är de vanligaste containrarna som används då man skeppar färdigt producerade varor med antingen FCL eller LCL metoden.



Figur 4. 20`DC, Dry container (Konttiwiki.fi)

Inre måtten är cirka; 5,89 m x 2,33 m x 2,38 m. Containern kan fyllas upp till 33,18 m³ och max vikten för varor är 21 727 kg. Denna container kan även kallas för en TEU.



Figur 5. 40`DC (Konttiwiki.fi)

Inre måtten är cirka: 12,01 m x 2,33 m x 2,38. Containern kan fyllas upp till 67,67 m³ och max vikten varor är 26 780 kg. Denna container kan även beskrivas som en två TEU:s container.

Det är viktigt att dessa containrar följer dessa standarder, så att alla parter i transportkedjan kan dra nytta av dem och undvika onödiga problem vid lastning/lossning under transporten. Dock kan de inre måtten variera med någon centimeter, då det är olika rederier som tillverkar sina egna containrar.

Ett problem som förekommer för containertransporten till Norden är att det danska sundet är för smalt och Östersjön är inte heller tillräckligt djup för transoceaniska fartyg. Därför kan man i Finland inte ta emot dessa fartyg., utan man måste förlita sig på feedertrafiken mellan större europeiska hamnar och de finska hamnarna

2.2.1 Feeder trafik

När stora transoceaniska containerfartyg anländer till Europa från Asien, lägger de oftast i hamn vid större europeiska hamnar t.ex. Bremerhaven och Rotterdam. Där omlastas sedan de containrar som skall till Finland på mindre feederfartyg för vidare transport till eventuella slutdestinationshamnar i Norden t.ex. Nordsjö hamn eller Kotka hamn i Finland. (Abrahamsson & Sandahl, s 143)

Dessa båtar påverkar även ledtiderna och prissättningen på själva importpriset. Ifall t.ex. Finska viken skulle vara isbelagd en längre tid och feederbåtarna inte hinner anlända till hamnen på utsatt tid, kan rederierna tillsätta en viss kostnad för att isen är så tjock och förseningar i sjötrafiken förekommer för att kompensera deras egna förluster.

Storleken och volymen (utrymmet) på olika sorters containrar är bra att veta, ifall kunden funderar på att t.ex. skicka stora eller små försändelser. All denna information gör att kunden bättre vet vad hon håller på med och kan känna sig lite säkrare före hon ger sig ut på marknaden. Nästa avsnitt beskriver vad hela enheter (FCL) och styckegods (LCL) är.

2.3 FCL & LCL

Efter att importören har fått den information som behövs före köpavtalet sluts med försäljaren, är det dags att börja fundera på hur varorna skall skickas vidare till destinationen. Som nämnts tidigare kan man transportera gods i en container på två olika sätt, som hela laster (FCL) eller styckegods (LCL). Nästa stycke behandlar dessa två transportsätt, genom att beskriva, diskutera och jämföra dem med varandra.

2.3.1 FCL försändelser/ Hela laster

Vid FCL försändelser (Full container load) finns det bara en kund som hyr en hel container för eget bruk från ett ställe till ett annat. FCL försändelser ger kunden en högre säkerhetskänsla och möjligheten att godsskador minskar då mänskliganteringen av varorna inte förekommer lika ofta som vid LCL försändelser. Dock är priset för FCL containrar bestämda enligt marknaden och man kan inte förhandla om lägre priser av rederierna. (Articlebase, *Shipping a full container load 2009*)

2.3.2 LCL- försändelser/Styckegods

LCL försändelser (Less container load) innebär att man sätter ihop olika kunders varor i en och samma container. Man samlar ihop kundernas varor som har samma destinationshamn vid en insamlingspunkt t.ex. Shanghai, sedan lastar man dem in i en container och sätter dem på ett transocean containerfartyg som är på väg till t.ex. Europa och sedan med feederbåtar till Finland.

En fördel med LCL- försändelser är att man kan minska på köpvolymer, vilket innebär att man inte behöver binda sitt fasta kapital i ett lager. Det vill säga, importören kan köpa och transportera varor an efter att lagren töms och på det sättet minska sina fasta lagerkostnader. (Abrahamsson & Sandahl, s. 131).

2.4 Prissättning

Det som också är viktigt för kunden att förstå då de köper olika transporter är själva prissättningen. Vid olika transportsätt används olika kostnadskalkyler, då kunden vet varför vissa kostnader uppstår kan de möjligtvis förhandla sig till bättre priser och få mera ut av sina transportavtal. I detta stycke beskrivs det hur man prissätter FCL och LCL transporter, och varifrån olika kostnader egentligen uppstår.

2.4.2 Transportkostnadens delar

Med direkta kostnader menas de kostnader som belastar transportören när denne köper eller skaffar olika resurser eller olika former av service på marknaden t.ex. löner, ränta på kapital, bränslekostnader osv. Till dessa kostnader måste man ännu lägga till alternativkostanden för importörens plats- och tidsnytta, och transportörens skicklighet vid beräkning av den totala kostnaden för en försändelse (antingen LCL/FCL).

Begreppet transportkostnader har olika innehåll för transport- köparen (importör, slutkund), och transport- försäljaren (speditör, rederi). Normalt är transportkostnaderna för transportköpare förknippade med lastning, omlastning och lossning. För transportköpare till kommer ännu övriga kostnader så som:

- lagring och terminalfunktioner (hantering, sortering)
- förflyttning i samband med transporter (transport av varor från speditörens terminal till importörens lager)
- skador av gods/ försäkringskostnader
- speditionskostnader egna eller fakturerade av andra speditörer
- egen transportadministration (från importören till eventuell slutkund)
- datakommunikationskostnader inom hela transportkedjan

2.4.3 Egentliga transportkostnader

En strukturell gruppering av dessa kostnaderna ger möjlighet till en analys av kostnadsbilden och dess förändring under inflytande av olika faktorer. Man kan i praktiken använda sig av tre begrepp:

1. Kostnadslag
2. Kostnadsställe
3. Kostnadsbärare

Kostnadslag är kostnader beroende på tids- och vägsträckor. Till tidsberoende hör t.ex. värdeminskning, räntor, skatter, försäkringar, en del av lönekostnaderna mm. Till vägberoende kostnader hör bl.a. bränslekostnader, reparationer, service, kilometer skatter och en del löner.

Som kostnadsställe brukar man använda en typ av fordon eller fordonsgrupp. Kostnadsbärare är ett visst bestämt transportuppdrag (t.ex. LCL/ FCL försändelse). Det kan vara fråga om månatliga transporter eller sådana som bara utförs en gång i året. De ovannämnda kan sammankopplas i följande nedanstående tabell (figur 6).

Kostnadslag	Kostnadsställe	Kostnadsbärare
Indelat i	Typfordon	Kalkyl för ett transport uppdrag
Tidsberoende kostnader	Kostnad per år, dag eller timme	Transporttid * Kostnader per tidsenhet
Vägsträcka beroende kostnader	Kostnader per kilometer	Färdsträcka i km (under samma tidsperiod)* Kostnader per km

Figur 6, Sammankoppling av begreppen kostnadslag, kostnadsställe och kostnadsbärare

Enligt Kenth Lumsden 1995 på sidan 38 är; ”fördelen med en sådan här formaliserad kostnadskalkyl, är främst för att man erhåller enhetligt beräknade kostnadsunderlag som underlättar jämföranden mellan kostnadsberäkningar (t.ex. beräkningar för LCL eller FCL transporter). Vidare underlättas en eventuell förhandling eller prisdiskussion mellan importören och speditören, dock om båda använder sig av samma kostnadskalkyler.”

2.4.4 Upplevda och verkliga kostnader

För transportsystemet är både de kostnader som på kortsikt och långsikt påverkar ett beslut intressanta. På kortsikt kan det hända att importörer enbart uppfattar vissa kostnader eller inte inser andra kostnaders storlek. Dessa uppfattningsproblem hänger ofta samman med att importörerna inte förstår sig på importprocessen och de underliggande kostnaderna. Oftast antar importören eller kunden fel på kostnaderna på grund av:

- Det upplevda penningkostnaden är så liten att den inte spelar någon roll
- Tidskostnaden är så liten att den inte spelar någon roll vid beslutet
- Vissa kostnader tolkas fel
- Omedvetenhet råder om sambandet mellan vissa handlingar och dess följder (hastighet, bensinförbrukning)
- Vana kan göra att man bortser från att vissa kostnader förändras.

Då importören tagit i beaktande dessa grundläggande fakta inom prissättning har denne en bättre uppfattning vad som ingår i priset vid sjötransporter. Även de mänskliga misstagen spelar en roll i priset, ifall någon part i den logistiska kedjan missar en detalj kan misstag ske och transportpriset kan bli för högt eller för lågt. I nästa stycke diskuteras det om vad enskilda FCL och LCL försändelser innehåller, och hur de teoretiskt prissätts. (Kenth Lumsden 1995, Transportekonomi, s. 36 - 49)

2.4.5 Prissättning av LCL försändelser - Tariffmetoden

”Prissättning av en transporttjänst beror på marknadskrafterna och de kostnader en transport kan ge upphov till. För transporter som upprepas med ett visst tidsmellanrum används vanligen en så kallad frakttariff. Det är en prislista med fastställda priser för olika typer av transporter. Priset i en tariff varierar med transportavståndet, sändningsvolymen, godsets fysiska utformning, godsets risk och transportutbudet och efterfrågan.” detta skriver Jonsson & Mattsson i sin bok på sidorna 415 – 416.

- Transportavståndet – Transportens längd är av avgörande betydelse för priset på en transport. Då man transporterar varor en längre sträcka innebär det genast högre kostnader för bland annat drivmedel, arbetstid och slitage på själva fordons- och transportmedlet.
- Sändningsvolymen – Ifall man konsoliderar styckegods och bildar en försändelse som fyller en hel container blir den automatiskt mera kostnadseffektiv, än ifall man bara skulle skicka en halvfull container. Vid små volymer blir kostnaderna för lastning, lossning, hantering och administration högre jämfört med större lastvolymen. Det beror på att man antingen tvingas genomföra mer hantering för att fylla upp ett fordon med flera mindre laster, eller på att fyllnadsgraden blir lägre och hanteringskostnaderna därmed måste slås ut på en mindre sändningsvolym.
- Godsets densitet – Densiteten uttrycker godsets vikt per volymenhet (cbm). Priset för en transport skrivs normalt ut i euro per viktenhet (€/ cbm). Eftersom

kostnaden för en transport inte påverkas direkt av lastens vikt innebär en sändning med hög vikt att transportkostnaden per viktenhet blir lägre ju högre densitet godset har. Fraktsatserna för sjötransporter är vanligen beräknade per ton, och ifall godset är skrymmande omräknas vikten till volym och omräkningstalet är $1 \text{ m}^3 = 1000 \text{ kg}$. Detta leder till att man gärna delar på gods med hög, respektive låg densitet.

- Godsets fysiska utformning – Med detta menar man varans fysiska former och hur lätt det är att lasta den in i ett lastutrymme. Syftet är att få så god fyllnadsgrad som möjligt. Bäst är det ifall varorna är packade i rektangulära förpackningar, då de är lätta att stapla på varandra och få dem stadigt fast t.ex. i en container. Ifall varorna är specialförpackade kan det innebära problem för hela containern, då risken att något går sönder under färden är större ifall något är fel inlastat.
- Kyla och värme – Ifall godset måste hålla en viss temperatur under transporten måste man ta i beaktande vad för sorts container man lastar varorna in i. Det finns specialbyggda containrar som har värme- och kylsystem. Detta kan även påverka transportkostnaden.
- Godsets risk - Om varorna man transporterar utgör en risk för de andra varorna stiger priset på transporten. Detta för att man måste ta i beaktande specialförordningar och säkerhetssystem vid lastning, transport och lossning för att minimera risken för att en olycka skulle ske.
- Transportutbud och efterfråga – Transportkostnaderna mellan två lokaliseringar påverkas av i hur hög grad även returtransporter kan genomföras med ett fullastat fordon. Om returtransporten görs med tomt fordon måste även kostnaden för denna transport bäras av godset i den ursprungliga transporten. Det är viktigt att utbudet och efterfrågan balanserar varandra båda vägarna för annars riskerar man att köra tomma fordon i ena/ båda riktningarna. Obalanser

kan vara kontinuerliga eller säsongsberoende, som till exempel när julen närmar sig ökar importen på julsaker från Kina till Finland nämnvärt.

2.4.6 Prissättning, FCL försändelser -hela enheter

Speditörens prissättning när det gäller hela enheter grundar sig givetvis på de enskilda transportmedlens prissättning, som i sin tur baseras på transportmedlets kapital- och driftskostnader. Vid transport av hela enheter har speditörerna i regel så stora volymer att de kan förhandla sig till bättre fraktavtal med transportören än vad den enskilde transportköparen kan göra. Effektivt utnyttjande av transportören påverkar i hög grad prissättningen, vilket ger speditören ytterligare konkurrensfördelar. (Abrahamsson & Sandahl, s. 191) Då man prissätter hela enheter tar speditören först kontakt med transportören (t.ex. ett rederi), därefter ges information varifrån eller om transportören skall hämta upp godset och vart det skall föras för vidaretransport. För detta arbete debiteras s.k. dragningen per kilometer som speditören på förhand kommit överens om med transportören. Därtill kommer även sjötransportkostnaden som speditören förhandlat fram tillsammans med rederiet. Oftast har speditören fått ett fast pris för varje hela enhet, oavsett varuslag. Till dessa kostnader lägger sedan speditören ännu priset för hyran av den transportenhet som använts, dragningskostnaden i mottagarlandet och möjligtvis i importlandet, kostnaderna för tulldeklarering (ifall kunden inte själv vill sköta detta), och för administrationen samt slutligen vinsten.

Teorin om hur man prisersätter LCL- och FCL- försändelser enligt teoriboken är trovärdig, dock är detta ihopsamlat av en utomstående person och den är inte uppbyggd under det här årtiondet. Teoriböckerna och studentlitteraturen är grunden till dagens kalkyler, men syftet med arbetet är att ta reda på ifall man kan tillämpa en kalkyl så att den uppfyller just det som importören behöver veta om, dvs. det lönar sig att transportera sina varor som LCL eller FCL. I nästa underrubrik tas det upp en formel som heter ”resursflödet”, med hjälp av denna som stöd uppkommer en vettig kostnadskalkyl som möjligtvis kan uppfylla importörens och speditörens behov.

2.5. Resursflödet, fysiskt och ekonomiskt resursutnyttjandet

Denna formel finns främst till för att speditören skall kunna mäta vilket transportssätt (FCL eller LCL) är mera lönsamt att välja för varje enskild transport. Volymen och priset för varje transport varierar beroende på månad och marknad, men med hjälp av denna formel skall speditören kunna räkna ut priset och utnyttjad kapacitet och sedan få fram ett diagram som visar hur stort resursutnyttjandet och summan för transporten kommer vara, oberoende av säsong och marknads efterfråga. Denna formel tar även i beaktande ledtiden. Formeln räknar hur länge det tar att transportera en vara från punkt A till punkt B, och på det sättet tar den med i räkningen hur mycket t.ex. hyran för en container kostar och hur den sedan påverkar det slutliga priset.

Enligt Kenth Lumsden i boken Transportekonomi; ”Resurser kan vara statiska (= icke mobila, t.ex. lagerbyggnader eller kunskap) och rörliga (t.ex. fordon). De rörliga resurserna kan förbrukas eller gå i någon form av omlopp. Resurser som förbrukas över tiden (tidsresurser) är bl.a. arbetskraft medan exempel på tidsbestående rörliga resurser är sådana som går i omlopp, typ fordon. Till resursflödet räknas alla de resurser som på något sätt är involverade i förflyttningen och då i vissa fall de som går i ett cirkulärt omlopp. För att få ett högt resursutnyttjande krävs det att alla flöden (fysiska flödet, material- och resursflödet) anpassas till varandra.”

Det fysiska utnyttjande kan delas in i tre dimensioner, kapacitet, hastighet och tid. Resursutnyttjandet (Reu) måste preciseras i alla dessa tre dimensioner för att det skall vara ett entydigt begrepp. Eftersom den maximala hastigheten hos likvärdiga fordon är reglerad av hastighetsbestämmelser kan vi bortse hastigheten som en viktig variabel. Efter detta återsår dimensionerna lastkapacitet och tid:

$\text{Reu (lastkapacitet i volym alt. Vikt)} = \frac{\text{Utnyttjad lastkapacitet}}{\text{Tillgänglig lastkapacitet}}$
--

3,6 tons last, innebär det ett resursutnyttjande på 34 % av hela kapaciteten. På samma sätt definieras tidsfaktorn:

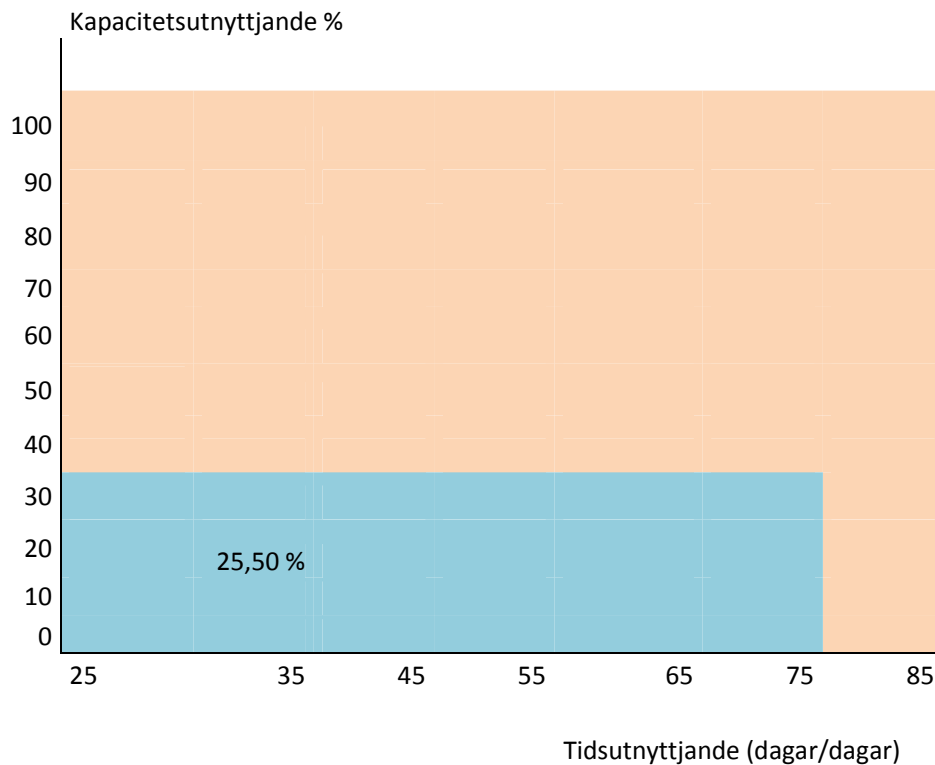
$$\text{Reu (tid)} = \frac{\text{Utnyttjad tid}}{\text{Tillgänglig tid}}$$

Distribution mellan Asien och Finland utsträcker sig t.ex. mellan 37 till 50 dagar, man kan anta att en försändelse kom fram på 37,5 dagar. Detta innebär att resursutnyttjandet i tid blir 75 % över 50 dagar.

För att få en total bild av ett fordons resursutnyttjande [Reu (fy)] måste man ta hänsyn till både tidsfaktorn och lastfaktorn:

$$\text{Reu(fy)} = \text{Reu (tid)} * \text{Reu (kapacitet)}$$

Detta totala fysiska utnyttjande av resursen kan utifrån detta samband på ett överskådligt sätt visas i ett tids- kapacitetsdiagram.



Figur 7, Exempel på en container med 34 % kapacitetsutnyttjande, 75 % tidsutnyttjande och ett totalt resursutnyttjande på 25,5 %.

Med detta sätt att beräkna fordonets resursutnyttjande blir detta normalt mycket lågt eftersom endast det fysiska resursutnyttjandet tas i beaktande. Att disponera resursen, i det här fallet fordonet, är förbundet med en viss kostnad per tidsenhet i form av transportföretagets kostnader för resursen eller den hyra som betalas till fordonets ägare. På samma sätt är den tid fordonets utnyttjas förbunden med vissa intäkter från transportföretagets kund. Dessa intäkter kan omvandlas till intäkter per tidsenhet av fordonet. Detta leder till att det fysiska resursutnyttjandet [Reu (fy)] kan omformas till ett ekonomiskt resursutnyttjande Reu(ek). (Lumsden, Kenth 1995, Transportekonomi)

$$\begin{aligned}
 \text{Reu(ek)} &= \frac{\text{utnyttjande tid} * \text{intäkt/tidsenhet}}{\text{tillgänglig tid} * \text{kostnad/tidsenhet}} * \frac{\text{utnyttjad lastkapacitet}}{\text{tillgänglig lastkapacitet}} = \\
 &= \text{Reu (tid)} * \text{Reu (kapacitet)} * \frac{\text{intäkt/tidsenhet}}{\text{kostnad/tidsenhet}} = \\
 &= \text{Reu (fy)} * \frac{\text{intäkt/ tidsenhet}}{\text{kostnad/tidsenhet}}
 \end{aligned}$$

Figur 8, Formel för ekonomiskt resursutnyttjande

Dock är denna formel främst till för speditörer, då de har möjlighet att använda alla variabler och veta alla priser som kommer att uppstå under hela transporten. Importören har inte tillgång till alla priser, för att speditören måste även ha en möjlighet att göra vinst på sina transporter, som vilket annat företag som helst. I nästa kapitel har jag sammanställt två tillämpade prisjämförelsekalkyler som innehåller största delen av de kostnader som importören har tillgång till, och på basis av dem kan de jämföra LCL- och FCL- försändelser med varandra.

2.5.1 Tillämpad prisjämförelsekalkyl för importören

När man hanterar sjötransporter med fulla enheter eller styckegods är det alltid vissa variabler som har betydelse på priset och transportsättet:

- Ledtid
- Volym och vikt (kapacitet)
- Pris per kubik (cbm)

Det som även kan vara svårt för importören att förstå, är att det alltid tillkommer lokalkostnader utanpå transportpriset. Lokalkostnader täcker de kostnader som uppstår i Finland då t.ex. rederiet lyfter av container från feeder båten i Nordsjöhamn, eller att speditörens terminal debiterar för att de lastat varorna ur containern och satt dem på pallar. De lokalkostnaderna skiljer sig beroende om det är fråga om en FCL eller LCL container, dessa kostnader kommer att diskuteras under följande stycken.

2.5.2 FCL- försändelser

Som nämndes i teorin för FCL- transporter är priset för dessa alltid förutbestämda och fasta, man kan inte som speditör eller importör påverka dem då, det är rederierna som bestämmer priserna beroende på efterfråga och marknad. Det som man kan påverka är storleken på containern (t.ex. 20`dc, 40`dc, 40`hc osv.), varje storleks container har ett visst pris. Ledtiden för FCL- försändelser brukar oftast vara snabbare än LCL- försändelser, då kunden inte behöver vänta på att agenten skall fylla containern med andra importörers varor. Dock finns det också undantag, ibland kan det vara rusning i hamnen där container skall transporteras från. Problem och undantag kan inte uppskattas på förhand, utan man måste följa med dem från försändelse till försändelse.

Om man utifrån teorin av ovanstående resursflödesformeln plockar ut de viktigaste komponenterna för hur man prissätter en FCL- försändelse, skulle det vara klumppriset på container beroende på dess storlek, och alla de lokala kostnader som förekommer i importlandet (ifall man transporterar medhjälp av Incotermen EXW, tillkommer även de kostnader som uppstår i exportlandet). Alltså transportpriset för en FCL- container är just en total klumpsumma som speditören ger åt importören, sedan innehåller offerten skilt de kostnader som uppstår i importlandet. I figur 9 ser importören hur kostnader sammanställs. (Se bilaga 1 för containerns dimensioner.)

FCL priset innehåller= Priset på containern + THC + Hamnkostnader+ Överlämningskostnader + ISPS + ENS + inrikes container transport + avlastning i egen terminal+ Förtullning + DAD tillägg+ (tullförsäkrings kostnad)

Figur 9, Transportprissättning för en FCL försändelse.

FCL- försändelsens hela transportpris		
1) FCL=	utnyttjad volym	= transportpris/kubik (cbm)
2) FCL=	utnyttjad volym - tillgänglig volym	= outnyttjad volym

Figur 10, FCL formel för hur importören kan räkna ut transportpris/ kubikmeter

Med hjälp av Figur 10 metod 1, kan man räkna ut det totala transportpriset för en FCL-container. Då importören har det totala priset för en FCL försändelse kan denne sedan räkna ut kubikmeterpriset från den totala kostnaden. Därefter kan importören sedan jämföra en FCL- försändelse med en LCL- försändelse på m³ pris nivå. I metod 2 kan man sedan räkna ut hur många kubikmeter som blir outnyttjad inne i containern. Det kan vara intressant fakta för importören att verkligen veta hur mycket av det utrymmet som hon betalar för, som sedan använts. Den outnyttjade volymen varierar från varje enskild container och försändelse, då importören sällan transporterar lika stora försändelser varje gång.

Det som är viktigt att minnas som importör är att det alltid tillkommer lokalkostnader då man importera varor, Incotermen bestämmer bara vilken part det är som betalar för dem, importören eller försäljaren. Lokala kostnader som tillkommer är:

- Terminalkostnader, dessa kommer då rederiet lyfter av containern från feederfartyget, flyttar den inom hamnområdet och lyfter den på en lastbil för vidare transport. När en tom container hämtas tillbaka skall den igen lyftas av

lastbilen och detta räknas även med i terminalkostnaderna.

- Rederiets överlämningskostnad, uppstår då rederiet ger över fullmakten till speditören genom att skicka ett dokument till dem.

- Speditörens överlämningskostnad, då speditören ger över fullmakten till importören.
- Hamnkostnader, dessa debiteras av hamnoperatörerna som hyr in sig i hamnarna och sköter det fysiska arbetet med containrarna.
- ISPS (International security surcharge), det hör till lagen att rederiet måste meddela åt feederfartyget hur många containrar som transporteras med dem och vad de innehåller, detta informationsflöde kostar.
- Marpol tillägg (Marine Pollution), denna kom till för att minska på nedsmutsning av haven.
- ENS tillägg, då rederiet informera nödvändig information (t.ex. MRN numret) till finska tullen, detta informationsflöde kostar skiljt.
- Dragning av container från hamnen till kundens terminal eller avlastningsplats.
- Själva avlastningen av containern i kundens terminal kostar.
- Förtullning av varorna kostar, därtill hör även DAD tillägg som är ett informationsflödes kostnad, + ännu en tullförsäkringskostnad (5 % av tullen & momsen) kan komma till, ifall kunden inte har ett eget förtullningsnummer utan man använder sig av speditörens förtullningsnummer (speditören betalar tull & momsen först och kunden betalar sedan samma summa till speditören).

Se bilaga 2 för exempel på hur en FCL offert kan se ut.

2.5.3 LCL försändelser

Prissättningen för LCL- försändelser är rörliga och importören betalar för hur mycket av containerns volym just hennes varor tar upp. Ledtiden för dessa försändelser kan normalt ta lite längre än FCL- försändelser, då flera olika kunders varor skall samlas

ihop till en hamn och först efter det kan containern börja fyllas. Ledtiden bestämmer importören själv hur viktig den är, speditören kan oftast ge olika alternativ på lastningar och ledtider, därefter kan importören ta med den i sin egen uträkning och jämförelse av de olika lastningars möjligheter. Det kan även uppstå andra problem med dessa LCL-försändelser, som t.ex. ifall man inte får en optimal volym på LCL- containern kan det hända att den beräknande avgångstiden skjuts upp och varorna blir automatiskt försenade.

Även som vid FCL försändelser tillkommer det alltid lokala kostnader i importlandet vid - försändelser. Offerter som byggs upp för Fob- kunder varierar ibland till utseendet, men orsakerna till vissa kostnader förblir desamma. Tavatur Shipping har valt att bygga upp sina prislistor och offerter så att de skall vara lätta för importören att förstå, de skall själv ha möjlighet att räkna ut och fundera på priserna. (ifall man transporterar medhjälp av Incotermen EXW, tillkommer även de kostnader som uppstår i exportlandet)

**LCL= Transportpris* Volym
+ lokala kostnader (cbm/ kg
för varje enskild importörs
försändelse)**

Figur 11, Transportprissättning för en LCL försändelse

Lokalkostnader som tillkommer i priset är:

- I transportpriset finns det oftast medräknat följande kostnader:
 - BAF = Oljetillägg
 - CAF = Valutatillägg
 - APS = Anti pirate surcharge
 - SCC = (Suez container charge) detta är ett hamn tillägg
 - GRI = (General rate increase) som t.ex. pss = kapacitetstillägg (tas ut vid onormalt höga godsmängder i utskeppningshamnar)

- Hamnkostnader
- ISPS
- LCL import kostnad = lcl tjänstetillägg
- Sedan tillkommer det skilt ännu ENS tillägg, lastpallskostnader, övervikstillägg och lagerkostnader ifall varorna står för länge i någon terminal.
- Förtullning av varorna kostar, därtill hör även DAD tillägg som är en informationsflödeskostnad, + ännu tullförsäkringskostnad (5 % av tullen & momsen) kan komma till ifall kunden inte har ett eget förtullningsnummer utan man använder speditörens tullnummer. (speditören betalar tull & momsen för kunden, och kunden betalar sedan summan till speditören, dock tar speditören 5 % av summan till försäkring)

Dock varierar offerterna utseendemässigt och innehållsmässigt från månad till månad, då transportpriserna justeras med en till två månaders mellanrum. Detta därför att priset är uppbyggt med hjälp av tariffmetoden, och efterfrågan och marknaden spelar en stor roll i prissättningens uppbyggnad. Se Bilaga 3 för exempel på hur en LCL offert kan se ut.

I kapitel fyra tas det upp hur importören teoretiskt steg för steg skall gå tillväga då denne väljer att börja importera gods från Asien. Den tillämpade prisjämförelsekalkylen för FCL och LCL försändelser kommer att uträknas som exempel med hjälp av offerter som gjorts till Fob kunder under år 2011.

2.5.3 Sammanfattning

Då en privat person eller ett helt företag ger sig ut på importmarknaden är det viktigt att man förstår sig på hela importprocessen och vad den egentligen innehåller på detaljnivå. Dagens marknad är hård och mycket konkurrenskraftig, vilket kan resultera i att man inte alltid får den nödvändiga information som man behöver som importör, om man inte vet vad man skall fråga efter. Även kulturskillnaderna mellan finländare och asiater är

stora, vilket sedan kan resultera i missförstånd då importören och försäljaren inte kan kommunicera med varandra.

Trots att speditörens tjänster kostar är det viktigt att importören tar i beaktande de förmåner och råd speditören kan komma med. De ger även en sorts trygghetskänsla ifall import av varor känns skrämmande och krångligt. Transportpriset varierar från företag till företag, därför bör importören vara skärpt och fråga efter offerter från flera olika speditörer. Trots att priserna spelar den största rollen när man väljer speditör, bör importören även ta i beaktande kundservicenivån och uppskatta en god kommunikationsrelation mellan kunden och speditören. Alla människor har olika personligheter, men ifall importören och speditören kommer bra överens och jobbar bra ihop, är sannolikheten större att båda parterna gynnar mera ifrån det gemensamma samarbetet.

Rubrik tre beskriver metoden, hur jag har gått tillväga för att lösa problematiseringen och frågorna jag tagit upp i teoridelen.

3. METOD

Då jag själv jobbar på företaget Tavatur Shipping Ltd kommer den empiriska delen i detta arbete till största delen att utgöras av egna erfarenheter och kvalitativa forskningsmetoder, med huvudinriktning på sekundärdata.

3.1 Metodval för den empiriska delen

Ordet kvalitativ innebär att man direkt ägnar sig åt erfarenheter så som de ”upplevts” eller ”genomgåts”. Kvalitativ forskning har därmed målet att uppfatta sina undersökningsdeltagares upplevelser så nära som möjligt som de upplevs och känns (Sherman & Webb, 1998:7).

Sekundärdata hör till forskningsmetoden kvalitativa metoder. Dock avviker det från grundteorin, då denna sorts data är färdigt producerad information som någon extern

källa har samlat in. Sådan här information är ofta lagrad i elektronisk form och består av t.ex. studie, bokslut, årsberättelser eller olika utredningar. Svagheten med sekundärdata är då forskaren inte själv samlat in informationen, kan det sedan vara svårt att verifiera datamaterialet och forskaren kan också tolka datan fel. (Bell & Bryman, 2005)

Då jag haft möjligheten att jobba för Tavatur Shipping enda sedan praktik 2, har jag fått lära mig från grunden hur en speditör arbetar och hur sjöimportprocessen går till. Man kan även se det som att jag själv är en sorts källa då jag har upplevda och inlärd erfarenheter. Den teoretiska delen av arbetet innehåller även teori som kommer från egna erfarenheter, detta för att allt som kan hända inom importprocessen inte nödvändigtvis finns nedskrivet i någon lärobok.

3.2 Utförandet

Teorin i sig själv har jag samlat ihop från olika källor som t.ex. böcker och internet sidor, dock är en del av teorin och empirin även baserad på mina egna observationer och det som jag fått lära mig på jobbet. Då jag jobbar för Tavatur Shipping anser jag mig fått en bättre insikt på vad teorin har för inverkan och hur praktiken egentligen fungerar vid olika situationer.

Då jag inte visste något om branschen och importprocessen år 2010 då jag började jobba som assisterande speditör, ledde detta till att jag hade liknande frågor som en ny importör kan ha då de börjar importera. Därför har jag skrivit sådan teori som ger svar på de grundläggande frågorna som t.ex. vad för avtal behöver man, vad är Incotermer, vad för kostnader uppkommer det och varför osv. Därtill har jag på basen av Tavatur Shippings offerter och resursflöde byggt upp två förenklade formler som importörer och kunder skall kunna använda sig av, då de vill räkna ut kostnadsskillnaderna för FCL- och LCL- försändelser.

Figurerna och tabellerna är självkonstruerade utifrån teorin och min egen kunskap. Dessa finns till för att teorin skall vara lättare att begripa, plus att importören lätt skall hitta vad de söker efter i handboken. I t.ex. figurerna 10 och 11 ser importören först en steg för steg figur där viktiga punkter ur teorin är sammanställd och uppställd med hjälp

av franska streck. Med hjälp av sifforna som är placerade i steg för steg listans rutor, hittar importören sedan lätt den längre förklaringen i texten som finns efter själva listan.

Själva emperin i detta arbete är uppbyggd utifrån Incotermerna 2010, vad dessa innebär och hur de påverkar transporten när man importerar på basis av dem. Beroende på vilken Incoterm importören använder sig av, skall man kunna räkna ut den totala slutsumman för hela transporten med hjälp av prisjämförelsekalkylen. Därefter för att bevisa att kalkylen fungerar i praktiken, har jag räknat ut ett exempel på en prisjämförelsekalkyl på basen av Incotermen Fob, med hjälp av detta exempel kan kunderna ta hjälp ifall de själv bör räkna ut kostnaderna för FCL- eller LCL-transporter.

Sekundärdaten består av Tavatur Shippings självkonstruerade prissättningsmetoder och prislistor. Kapaciteten och tidsutnyttjandet är simulerade för att bättre kunna testa kostnadskalkylen, och se ifall den går att använda ute på marknaden. Prislistorna som finns i bilagorna är från Tavatur Shipping, bottnena för offerterna är riktiga men priserna är hypotetiska, då varje företags priser är hemliga. Detta för att företaget inte skall utsättas eller exploateras av konkurrerande företag på något sätt.

Empirin i nästa kapitel beskriver hur en importör kan använda teorin i praktiken. För att hjälpa importören och göra handboken så enkel att använda som möjligt, tas det upp till nästa några detaljerade steg för steg listor hur man skall gå tillväga ifall man importerar med hjälp av följande Incotermer.

4. IMPORTPROCESSEN I TEORIN

I första delen av arbetet kom det mycket teori om olika steg och detaljer som importören bör ta i beaktande vid olika tillfällen i importprocessen. För att teoridelen skall gå hand i hand med importhandboken, kommer detta kapitel att utgöra en steg för steg listor som importören bör följa, för att på bästa sätt kunna utnyttja teorin som finns i arbetet.

4.1 Importören sköter transporten själv (förbetalda/ prepaid försändelser)

Att importören själv sköter alla steg inom importprocessen är fullt möjligt, det enda som krävs är information och tålamod. Det är viktigt att importören läser in sig i ämnet så att hon själv vet när nästa steg skall skötas och vilka dokument som är viktiga att ha färdiga. Nedan följer en förenklad steg för steg lista och efter det en förklarande text. Denna rubrik tillämpar Incotermen CPT eller CIF, alltså prepaid försändelser, importören importerar utan hjälp av en speditör, oberoende om det är fråga om en LCL- eller FCL- försändelser.

Steg 1.

Köpvaktal:

- Importören gör upp ett köpvaktal med försäljaren (köper försändelsen som prepaid)
Försäljaren sköter det nödvändiga för att få varorna klara för export
- När varorna är i en container meddelar försäljaren tidtabellen för transporten till importören (försäljaren kan här kräva att importören betalar för transporten och varorna på förhand =prepaid försändelser)



Steg 2.

Tullen & tulldeklarering:

- Importören bör bekanta sig med hur förtullningen går till före varorna anländer
- Importören bör be att försäljaren skickar alla nödvändiga dokument (antigen via post eller e-mail), ifall försäljaren inte redan har gjort det



Steg 3.

Varorna anländer:

- Importören kan själv ta kontakt med den speditör som deras varor anländer till, speditören tar kontakt med importören när de fått alla dokument från sin agent
- Importören bör be ifall de kan få en förskottsräkning på de lokala kostnaderna några dagar före varorna anländer, så att de kan få fullmaktsdokumenten genast efter att varorna har anlänt



A) LCL: - Ifall räkningen är betald kan speditören ge över fullmakten så att importören kan förtulla varorna

– Efter att varorna är förtullade måste importören skicka förtullningsdokumentet till speditören, som sedan skickar information till sin terminal om att varorna får överlåtas

– Kunden kan själv avhämta varorna eller så kan speditören leverera varorna till dem

B) FCL: - Ifall räkningen är betald kan speditören ge över fullmakten så att importören kan förtulla varorna, speditören skickar sedan över deras fullmaktsdokument som importören behöver för att få ut containern ur hamnen

- När varorna är förtullade tar importören med sig (eller deras transportfirma) speditörens fullmaktsdokument och förtullningsdokumenten till hamnen, där containern överlåts till dem

- Containern måste avlastas och hämtas tillbaka inom den tidtabell rederiet förser importören med (containern måste även vara ren och hel)

Figur 12, Steg för steg figur då importören sköter allt själv (förbetalda/ prepaid försändelser)

Steg 1. Köpavtal med Försäljaren

Importören sköter förhandlingarna med försäljaren då de gör upp ett köpavtal. Köpavtal är viktiga att ha så att importören har bevis på hur mycket varor de köpt och vad de kostade. Dessutom kan importören även göra upp ett transportavtal där det klart och tydligt står ut hur mycket av varorna som skall transporteras på en gång och ifall de har fortsatta leveranser, när dessa skall levereras och hur stora de skall vara. För att förenkla importen lämnar oftast importören själva transporten till försäljaren. Detta innebär att transporten blir prepaid och oftast går under Incotermerna CIF eller CPT.

Vid förbetalda/ prepaid försändelser kan det hända att försäljaren och köparen diskuterar transportpriset och ifall varorna kommer att skickas som en LCL- eller FCL- försändelse, men oftast så är transportkostnaden (oberoende om det är en FCL- eller LCL- försändelse) medräknat i varornas köppris. Oftast så vet importören inte om hur mycket transporten egentligen kostat, vilken väg varorna transporterats eller hur lång ledtiden vara. Vissa försäljare har den tendensen att skicka varorna till Finland via olika länder för att få det billigaste möjliga transportpriset. T.ex. trots att varorna är tillverkade i Shanghai kan försäljaren skicka dem via Singapore och Arab Emiraterna bara

för att det är billigast så, trots att det finns direkta containrar från Shanghai till Finland. Försäljaren behöver inte nämna detta till importören då incotermen säger att det ligger på försäljarens ansvar att beställa transporten, i vissa fall har försäljaren lagt ett allt för högt transportpris och importören kan göra en dålig handel utan att ens veta om det. Även de lokala kostnaderna i importlandet kan vara högre för prepaid försändelser, då själva transporten inte kontrolleras av en speditör.

Det hör till försäljaren att meddela åt importören när varorna är lastade och även skicka alla nödvändiga dokument till dem (förpackningslista, inköpsfaktura och original bill of Ladings). Dock kan försäljaren kräva att importören betalar alla kostnader (de som diskuterats om i köpavtalet) på förhand, ifall kunden vägrar kan det hända att de inte får några dokument alls och varorna sätts inte in i en container. Som sagt under Incotermerna CPT och CIF har importören inget att säga till om, utan de får lita sig helt på att försäljaren gör det nödvändiga och rätta för att få iväg varorna. Därefter är det bara för importören att vänta på att varorna eller containern anländer till Finland.

Steg 2. Tullen och tulldeklarering

Finland är medlem i EU som är en tullunion. Detta innebär att det inte finns några tullar mellan medlemsländerna, men däremot en gemensam tullmur mot omvärlden. Fri rörlighet innebär att importören kan skicka sina varor fritt inom EU under förutsättningen att det är frågan om gemenskapsvaror. Trots det finns det vissa begränsningar för den fria rörligheten, eftersom varje EU-land har rätt till att skydda sin egen miljö, hälsa och säkerhet, detta gäller även ifall varorna kommer från ett tredjepartsland, dvs. ett land som inte hör till EU. Då man importerar varor från tredjepartsländer är det viktigt att minnas att importören alltid måste lämna in en tulldeklaration och betala moms för varorna till den finska tullen.

Importören behöver inget allmänt tillstånd för att importera varor, men hon måste ha ett speciellt registreringsnummer, ett EORI- nummer (= företagets FO-nummer). På det sättet kan EU hålla reda på vem det är som importerar eller exporterar varor och i vilka mängder. Ifall importören själv vill sköta tulldeklareringen och importerar varor regelbundet lönar det sig för dem att göra upp ett avtal med den finska tullen, för att få

ett eget förtullningsnummer. Ifall de kan göra upp ett sådant avtal har företaget dvs. importören möjlighet att själv sköta all tulldeklarering via nätet. Dock bör det uppmärksammas att privata personer inte kan få ett eget tulldeklareringsnummer, antingen måste de använda sig av en speditör som kan erbjuda denna tjänst åt dem, eller så måste de själv personligen åka till tullens kontor och göra tulldeklareringen där (detta sätt kräver även att momsen betalas direkt på plats).

Importören måste ta i beaktande att vissa varor har särskilda regler då de importeras t.ex. växter, livsmedel, vapen och så vidare. I vissa fall måste importören ha införelsetillstånd eller så hamnar de betala hög moms på varorna. Med hjälp av cn-koden har importören en möjlighet att på förhand söka fram hur mycket moms hon kommer att hamna betala för sina varor. Alla cn-koder finns på finska tullens internet hemsidor och det är bara att söka fram den kod som passar bäst in på varubeskrivningen. Ifall importören inte hittar någon kod som passar, kan de alltid ringa till tullen och fråga efter hjälp. Tullvärdet baserar sig på varornas värde, transport-, lastnings-, lossnings och hanteringskostnader fram till importplatsen. (Finska Tullen 2012)

Då importörens varor har anlänt och de fått fullmaktsdokumentet från det företag som tagit emot dem (förbetalda/ prepaid LCL försändelser transporteras oftast i en speditörs container), är det sedan dags att förtulla dem. De tar med sig inköpsfakturan, packlistan och alla andra dokument som kommit till då köpavtalet gjorts. Importören kan sköta förtullningen av LCL- och FCL- försändelser på två olika sätt:

A) LCL: De kan själva fylla i och lämna in en elektronisk tulldeklaration (ifall de har ett eget förtullningsnummer), eller ta hjälp av en speditör som kan använda sitt elektroniska förtullningsnummer (detta är en tjänst som speditören kommer att fakturera för).

B) FCL: Ifall importören är en privat person måste de fysiskt åka ner med fullmaktsdokumentet och be att de sköter förtullningen direkt. Importören måste även betala momsen och tullavgiften genast på platsen.

Steg 3. Varorna anländer

Importören kan själv ta reda på till vilken speditör varorna anländer till (genom att se på bill of lading som de fått av försäljaren, se bilaga 5 för bild) och ta kontakta dem, eller så kan de vänta att speditören tar kontakt med dem istället. Varorna anländer till den speditör som försäljarens transportagent i Kina gör samarbete med (alltså försäljaren bokar transporten med en agent i Kina som sedan har en agent i importlandet). Då det är fråga om en prepaid försändelse kommer importören säkert att hamna betala för de lokala kostnaderna i förväg (ifall de inte har kredit hos speditören), detta lönar sig alltid att kolla med speditören på förhand då det kan variera från företag till företag.

3 A: LCL -försändelser

Ifall räkningen är betalad i god tid kan speditören ge fullmaktsdokumentet genast och importören kan förtulla sina varor och chansen är mindre att det uppstår lagerkostnader. Då varorna är förtullade måste importören skicka de klara förtullningsdokumenten till speditören och de ger lov att söka bort varorna från speditörens terminal. Men ifall förtullningen eller betalningen av speditörens faktura går långsamt och importörens varor blir i lagret under en längre tid, har speditören rätt att debitera enligt deras egen lagertariff, dessa är oftast kostsamma så det lönar sig att sköta allt så fort som möjligt. Ifall varuförsändelsen är mindre och importören har en större bil kan de själv söka bort sina varor, annars måste de använda sig av någon lokal transportfirma som kan söka bort varorna och transportera dem till importörens egna lager eller butik. Därefter är importen avklarad. Importören skall även komma ihåg att spara alla dokument och e-mail diskussioner från varje försändelse, för ifall det kommer upp något oklart finns det alltid ”bevis”.

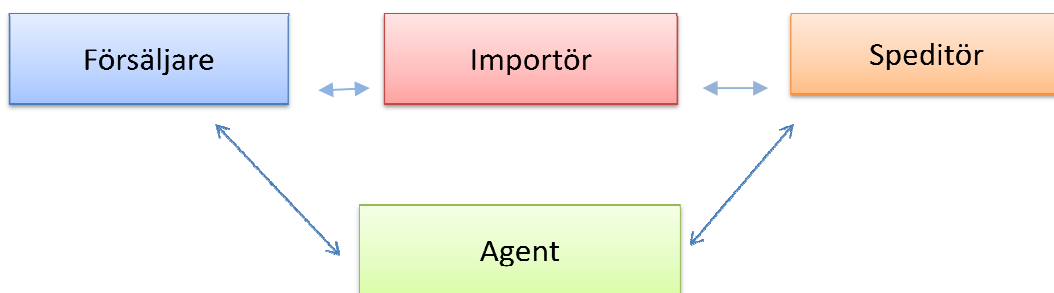
3 B: FCL- försändelser

Ifall räkningen är betalad i god tid kan speditören ge fullmaktsdokumentet genast och importören kan förtulla sina varor och chansen är mindre att det uppstår extra kostnader. Då varorna är förtullade måste importören skicka de klara förtullningsdokumenten till speditören och de ger lov att söka bort varorna från hamnen. Importören kan själv söka ut containern ifall de har ett lastbilsfordon som kan göra detta, annars så anställer importören någon utomsätende lastbilsfirma som söker ut containern för dem och

transporterar den till deras egen terminal. Ifall förtullningen eller betalningen av speditörens faktura drar ut på tiden och importörens container blir och stå i hamnen under en längre tid, har rederiet rätt att debitera en tidsfördröjningskostnad enligt deras egen hamntariff för att containern inte har transporterats ut från hamnen i tid. Dessutom har rederiet rätt att debitera en förseningskostnad av importören ifall container inte är levererad tillbaka till rederiet under en viss tid. Om container har gått sönder eller blivit smutsig under den tid importören haft containern i sin ego måst de även stå för lappnings- och tvättkostnaderna. Dessa förseningar är oftast kostsamma, så det lönar sig att sköta allt så fort som möjligt. Därefter borde allt vara färdigt och importen var lyckad. Importören skall även komma ihåg att spara alla dokument och e-mail diskussioner från varje försändelse, för ifall det kommer upp något oklart finns det alltid ”bevis”.

4.2 FOB eller EX-Works transporter

Incotermerna Fob och Ex-works innebär att importören tar hjälp av en speditör under importprocessen. Importören måste inte ta använda sig av speditörens tjänster under hela processen, men ifall de vill göra detta finns det också den möjligheten. Nedan följer en figur på hur kontaktnätet fungerar mellan transportörerna, och sedan en förkortad steg för steg figur med tilläggsinformation som importören kan följa under själva importprocessen.



Figur 13, Kontaktnät mellan transportörerna inom FOB och EXW transporter

Steg 1.

- Importören bestämmer sig för att importera
 - Hur skall transporten skötas?
 - Kontakta försäljaren



Steg 2.

- Diskutera och gör upp ett köp- och transportavtal
- När och hur mycket skall transporteras på en gång



Steg 3.

- Kontakta speditören, fråga efter LCL och FCL offerter för transporter mellan Asien och Finland
- Jämför de olika priserna & bestäm hur du vill transportera (räkna ut den totala kostnaden med hjälp av prisjämförelsekalkylen)



Steg 4.

- Försäljaren förbereder exportdokumenten
- Varorna lastas in i en container, som sedan flyttas på ett transoceanfartyg
- Importören ser till att de får alla nödvändiga dokument av försäljaren (antingen via post eller e-mail)



Steg 5.

- Containern anländer till Europa och sätts på en feederfartyg till Finland
- Container anländer till Nordsjöhamn, därefter bör varorna förtullas, betalas och sedan transporteras de antingen till A: speditörens terminal(LCL) eller B: direkt till kunden(FCL)



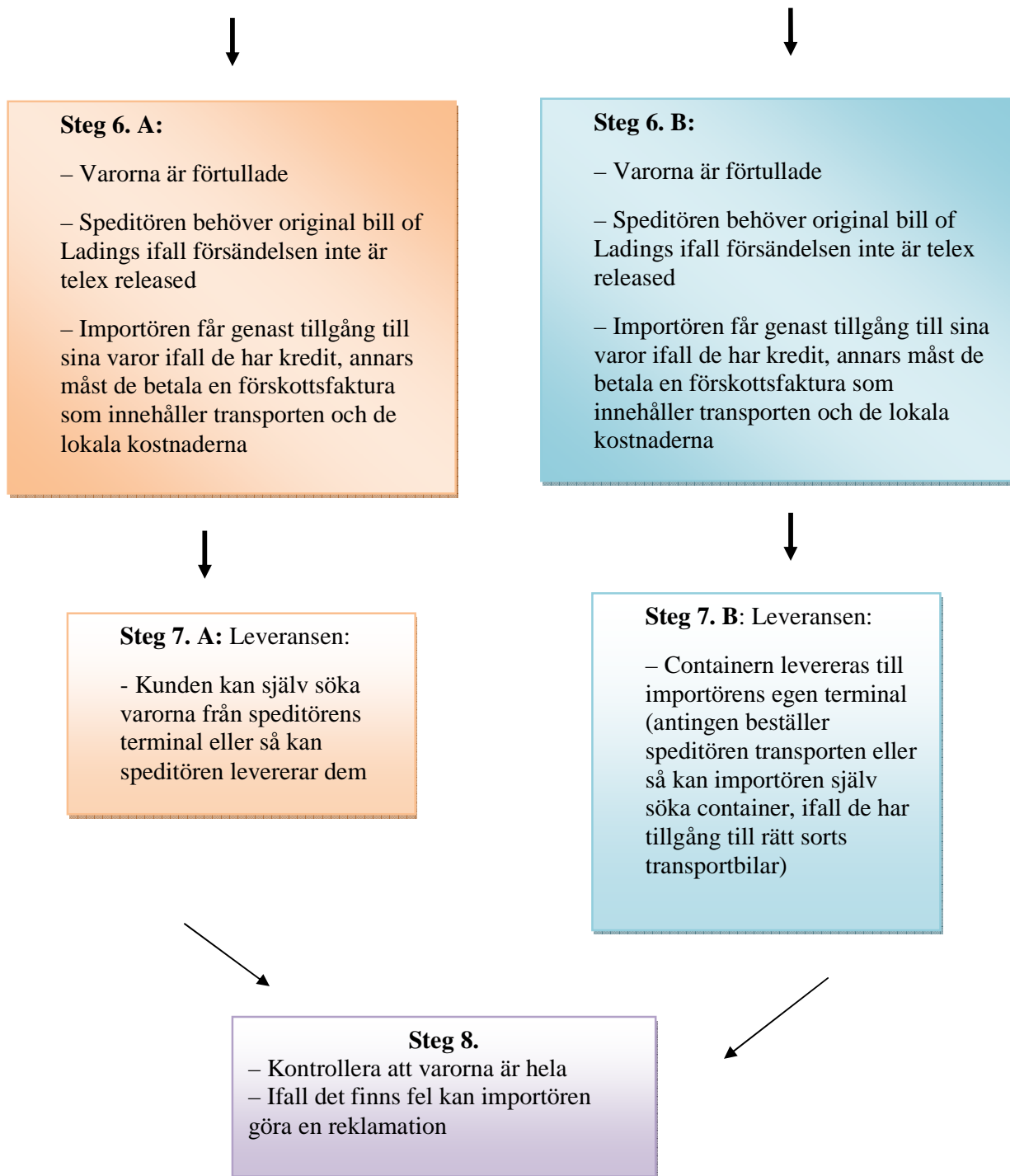
A:

LCL: Varorna förtullas efter att de har avlastats från containern i speditörens terminal.
Speditören eller importören sköter förtullningen



B:

FCL: Varorna inne i containern måste förtullas före de lämnar hamnområdet, speditören eller importören sköter förtullningen



Figur 14, Steg för Steg figur för FOB och EXW försändelser

Steg 1

En kund bestämmer sig för att köpa varor från Kina, därefter borde hon börja ställa frågor som t.ex. ”hur skall jag beställa varor från försäljaren, vad för dokument borde jag göra i ordning, vad behövs det ens för dokument, speciallov osv.”. Det första kunden måste bestämma, är ifall hon själv kommer att sköta något under importprocessen, eller kommer hon att anställa en speditör som tar hand om allt för hennes del.

Som nämndes i teorin finns det kunder som är direkta importörer, eller sådana som köper tjänsten av ett företag som kan erbjuda alla komponenter som behövs inom importprocessen (transporten, kontakter i Kina, tulldeklarering osv.) I detta fall kommer kunden själva att vara importören, men hon köper transporten och importtjänsterna av en speditör. Efter att kunden bestämt sig för detta, måste hon vara i kontakt med sin försäljare i Kina.

Steg 2.

För att kunna importera varor från Kina måste det finnas en försäljare som tillverkar varorna som skall importeras. Importören och försäljare beslutar sinsemellan hur mycket varor och när de skall vara färdiga att transporteras, därefter gör de upp ett köpavtal och där bör importören bör nämna att hon tänker tillämpa frakttermen Fob 2010. På detta sätt är det lättare att kontrollera priset och importören har full kontroll över transporten. Ifall försäljaren sätter emot och säger att han inte tänker gå med på den frakttermen, skall importören minnas att det är hon som är köparen och hon bestämmer själv hur och på vilket sätt hennes varor skall köpas och transporteras.

Ifall importören väljer att tillämpa incotermen Exw 2010, betalar hon även för de kostnader som uppstår i exportlandet t.ex. inlandstransporten, exportdeklareringen osv. Förutom att dessa kostnader tilläggs till transportpriset finns det inga större skillnader mellan Fob och Exw Incotermerna, så importprocessen och steg för steg listan ser likadan ut för både och. Efter att köpavtalet har skrivits och försäljaren och importören är överrens, kan de sedan gå vidare till nästa steg i importprocessen.

Steg 3.

Då importören köper transporten av en speditör, är det viktigt att de informerar speditören att varorna är köpta och ber dem sätta ihop en offert baserad på Fob priser. Då importören vet var varorna i Kina tillverkas och hur stor försändelsen är, kan de sedan ta reda på vilken hamn som ligger närmast och räkna ut en offert som passar just den försändelsen. Ifall transporten verkar oklar pga. volymen kan speditören räkna ut två offerter, en för en LCL- försändelse och en för en FCL- försändelse, på det sättet kan importören jämföra de båda och välja den offert som passar bäst.

Det efter att importören har bestämt sig för att skicka varorna som en LCL- eller en FCL- försändelse kommer speditören att ta kontakt med sina agenter i Kina. De tar sedan i sin tur kontakt med försäljaren och börjar ordna upp en tidtabell så att alla parter vet när, hur och från vilken hamn varorna kommer att transporteras ifrån.

Steg 4.

Då varorna är färdiga att transporteras förbereder försäljaren exportdokumenten och ser till att de är redo att transporteras till den namngivna avgångshamnen. Det är speditörens och agentens jobb att se till att försäljaren sköter sin del och levererar varorna till hamnen i god tid, så att de kan lastas in i en container före den sedan lastas på ett transoceanfartyg. Ledtiden för transporter mellan Kina och Finland ligger mellan 35 -50 dagar beroende på från vilken hamn varorna transporteras, t.ex. ifall varorna kommer från Qingdao i Kina måste de först transporteras med ett mindre fartyg till Shanghai, och sedan lastas container om till ett transoceanfartyg som sedan transporterar varorna vidare till Europa.

Under tiden som varorna är på havet bör försäljaren skicka följande dokument till importören: original Bill of Ladings, packlista och inköpsfaktura (på varorna som redan är betalda, dessa används för att styrka tullvärdet). Utan dessa dokument kommer speditören inte kunna förtulla varorna och de kommer att fastna i hamnen eller i speditörens terminal, det är varken roligt eller billigt ifall detta händer. Dessutom behöver speditören minst ett original bill of lading med importörens underskrift ifall speditören inte är namngiven som mottagare. Utan minst ett original bill of lading kan speditören inte överlämna varorna till importören. Dock kan försäljaren göra

försändelsen ”telex released”, vilket innebär att försäljaren har försett agenten med original bill of Ladings, dvs. inga original bill of Ladings måste leveras till speditören i Finland.

Steg 5.

När det transoceaniska fartyget anländer till Europa lägger det till vid någon av de större hamnar, oftast använder de sig av Hamburg i Tyskland eller Rotterdam i Nederländerna. Där flyttas containern sedan till ett feederfartyg som sedan transporterar containrarna in till Nordsjöhamn.

5A, LCL: Container lastas av feederfartyget och väntar sedan på att föras till speditörens terminal och för att tömmas. När varorna har anlänt till Finland måste de förtullas, till det behöver tullen en kopia på inköpsfakturan, packlistan och tulltariffen (cn-code). Importören kan sköta förtullningen själv, dock innebär detta att hon fysiskt måste infinna sig vid tullkontoret för att få ut tulldeklareringen (ifall hon inte har ett eget förtullningsnummer), andra möjligheten är att hon köper tjänsten av speditören som har tillstånd att göra detta elektroniskt. Importören betalar för tullkostnaderna och momsen, summan på dessa beror på produkten och ordervärdet.

5B, FCL: Containern lastas av feederfartyget och väntar på att bli förtullad. Enligt lagen måste containern och varorna som den innehåller förtullas före den får lämna hamnområdet. Till förtullningen behöver tullen en kopia på inköpsfakturan, packlistan och tulltariffen (cn-code). Importören kan sköta förtullningen själv, dock innebär detta att hon fysiskt måste infinna sig vid tullkontoret för att få ut tulldeklareringen (ifall hon inte har ett eget förtullningsnummer), andra möjligheten är att hon köper tjänsten av speditören som har tillstånd att göra detta elektroniskt. Importören betalar själv för tullkostnaderna och momsen, summan på dessa beror på produkten och ordervärdet.

Steg 6.

A & B: Då förtullningen är avklarad kan speditören överlämna varorna till importören, dock måste speditören ta i beaktande ifall importören har kredit eller inte. Ifall importören inte har kredit hos speditören, måste denne betala en förskottsfaktura som innehåller transporten och alla de tjänster som de köpt av speditören, inklusive tull och

moms ifall de inte har ett eget förtullningsnummer från tullen. Men ifall importören redan har kredit kan speditören överlämna varorna till dem utan några problem, förutsatt att original bill of lading är inskickad eller försändelsen är telex release.

Steg 7.

A: Importören kan be att speditören levererar varorna till en bestämd plats, ifall de inte själv kan avhämta sina varor från speditörens terminal, pga. möjligtvis avståndet eller storleken av försändelsen. Detta är en tilläggstjänst som speditören även kommer att debitera för.

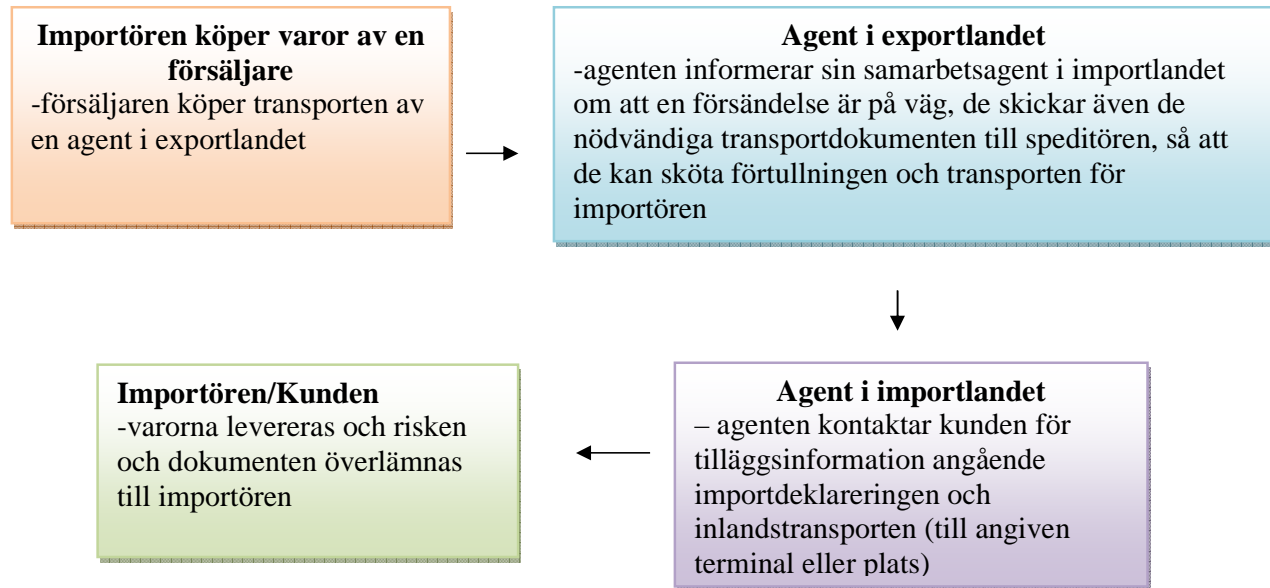
B: Efter förtullningen och speditören har fått information om att containern är telex released eller de har fått original bill of Ladings, får containern transporteras till importören för att tömmas. Speditören kan även erbjuda att importörens FCL- container avlastas i speditörens egen terminal, där sätts varorna färdigt på lastpallar som sedan transporteras vidare med lastbil till importören. Alla kunder eller importörer har inte rätt verktyg att tömma en container, därför är det lättare att speditörens terminal sköter avlastningen för dem och levererar färdiga lastpallar istället. Detta bör granskas på förhand så att det inte orsakar några onödiga förseningar som sedan leder extra kostnader, t.ex. lagerkostnader i hamnen (ifall container inte avhämtats under den förutsatta tiden) eller container förseningskostnader (ifall containern inte hämtas tillbaka inom en förutsatt tid).

Steg 8.

När importören fått varorna bör hon genast göra en omfattande kontroll av dem. Det är viktigt att importören meddelar defekterna så fort som möjligt, då det är lättare att undersöka när och var varorna gick sönder. Desto snabbare anmälningen görs, desto större chans är det att kunden får pengarna tillbaka. Det är viktigt att minnas att transportören och speditören inte ansvarar för varor som blivit defekta eller felaktiga under produktion och transport. Därför är det extremt viktigt att man tar ut försäkringarna på varorna ifall olyckan skulle vara framme.

Se under rubriken Hypotetiskt case för Företag X, för hur prisjämförelsekalkylen för både LCL- och FCL- försändelser räknas ut och hur steg för steg listan kan tillämpas i teorin.

4.3 DDP, DAT, DAP transporter



Figur 15, Steg för steg figur för DDP, DAT eller DAP transporter

DDP transporter

Ifall importören vill använda sig av Incotermen DDP innebär det helt enkelt att försäljaren sköter och betalar hela transporten plus importdeklareringen. Allt importören behöver göra är att köpa varorna av försäljaren, eventuellt göra upp ett köpavtal och vänta på att varorna leveras till den angivna platsen. Transportrisken och godstransporten övergår när godset finns färdigt på avlastningsplatsen. Försäljaren betalar även för transporten, försäkringen och importklareringen. Trots att försäljaren sköter om transporten köper denne oftast denna tjänst av en agent i Kina som har en samarbetsagent i importlandet. Det hör även till agenten/ speditören i importlandet att sköta förtullningen och levererar varorna till importören. Speditören kontakter importören för att informera dem om ankomsttiden och fråga efter leveransadressen.

DAT transporter

DAT Incotermen går till på nästan samma sätt som DDP Incotermen, det som avviker är att varorna skall levereras till en bestämd terminal och denna behöver nödvändigtvis inte ens vara kundens egen terminal. Det är viktigt att importören och försäljaren gör upp klara regler för vem som skall sköta vad, då vissa formaliteter under denna incoterm kan vara lite otydliga. T.ex. kan det höra till kunden att teckna försäkringen och importdeklareringen faller automatiskt på kundens bekostad. Incotermen ger möjligheten för importören att sköta förtullningen själv, men oftast faller detta även till speditören då det är det enklaste sättet att gå tillvägen på. Detta leder även till att speditören överlämnar varorna först då försändelsen är telex released och kunden har betalt för tullen och momsen (ifall de inte har kredit hos speditören).

DAP transporter

DAP incotermen innebär levererat till angiven plats. Varorna skall leveras av försäljaren till angiven plats i destinationslandet. Risken och transportkostnaden faller på försäljaren, dock hör det inte till försäljarens uppgift att teckna en försäkring ifall det inte har diskuterats på förhand. Även importdeklareringen och mervärdesskatten faller på kunden att betala, dessa måste betalas på förhand ifall kunden inte har kredit hos speditören. Försändelsen måste även vara telex released, eller så måst speditören fått alla original bill of Ladings före de kan överlämna varorna.

Med denna incoterm lönar det sig för importören att vara extra noggrann, så att någon liten detalj inte blir oklar. Annars följer transportsätt samma steg för steg figur som DDP och DAT Incotermerna (se figur 12).

4.4 Sammanfattning

Varje kund eller importör är individuell, därför är det viktigt att minnas att varje försändelse även är unik. Empirin är en generalisering av hur Incotermerna 2010 påverkar och tillämpar sjötransporter mellan Asien och Finland. Därför är det speditörens, i detta fall Tavatur Shipping Ltd, jobb att skräddarsy varje försändelse med

hjälp av Incotermerna som riktlinjer. Priserna uppdateras beroende på efterfrågan och månadens marknad. Trots att priserna är rörliga och de varierar från företag till företag, torde vilken speditör som helst kunna använda denna importhandbok som referensram för att kunna hjälpa sina kunder importera.

Ifall importören följer de här steg för steg figurerna är det lättare för henne själv och för speditören att hålla kontroll på transporten. Inom alla företag finns det kommunikations stopp som kan leda till att misstag händer, men ifall det finns en ordning för hur allt skall skötas är sannolikheten mindre att onödiga misstag uppstår.

Dessa steg för steg figurer är bara förslag på hur man på ett lite enklare sätt kan importera varor från Asien. Givetvis finns det många andra sätt att hantera sjötransporter på. För att importören bättre skall få en förståelse för importprocessen och prisjämförelsekalkylen, handlar bilaga 4 om ett hypotetiskt case där de olika komponenterna och stegen tas upp teoretiskt.

5. AVSLUTNING

Mitt mål med detta slutarbete var att hjälpa andra att få mera information angående sjöimport. Då jag började jobba som en speditörs assistent uppstod det massor med frågor i mitt huvud, svar på dem fick jag relativt snabbt, men att sedan förstå hela processen tog längre tid än jag väntat mig. Att pussla ihop flera olika bitar till en helhetsprocess tog mig nästan ett år. Då jag sökte på internet och i böcker fick jag aldrig en klar lista på hur jag skulle gå tillväga ifall jag befann mig i en specifik situation. Detta inspirerade mig att göra en sjöimporthandbok som är enkel att använda, lätt att hitta i, och som beskriver hur man som importör skall gå tillväga ifall man skulle befinna sig i en knepig situation och behöva vägledning.

5.1 Sammandrag

Den globala handeln förenar länder runt omkring i världen. Detta leder till att vår gemensamma världsmarknad hela tiden växer, och till följd av detta har transporten och distributionen av varor blivit en allt viktigare del av vår vardag. Att importera från

Asien till Finland med hjälp av containrar kräver ett visst kunnande, och med rätt sorts kunnande har man som importör möjlighet att spara på både tid och pengar.

Syftet med arbetet är att hjälpa importörer importera varor från Asien till Finland. Som sagt finns det inte ett enda rätt sätt att importera på, dock finns det saker man som importör kan göra för att underlätta processen för sig själv, och eventuellt för sin speditör. Denna handbok beskriver alla parter som finns inblandade i importprocessen och deras funktion och ansvar. Därtill tas det även upp annan relevant fakta som importören bör veta före de bestämmer sig för att börja importera, som t.ex Incotermerna 2010 och deras inverkan på transporten. Det är även viktigt att man som importör sätter sig in i ämnet och förstår vad en FCL och LCL försändelser går ut på, och hur man skall gå tillväga då man importerar med någondera av dem.

Prissättningen för dessa FCL och LCL försändelser varierar, hela enheter följer de priser som ges av rederierna, medan styckegods följer tariffmetoden. Då importören förstår bakgrunden till FCL- och LCL- försändelsernas kostnadsstrukturer kan de möjligtvis förhandla sig till bättre priser. I arbetet finns det tillämpade prisjämförelsekalkyler för både FCL- och LCL försändelser, med dessa kan importören bättre förstå offerter som är uppbyggda enligt vikt och kubik priser, därefter kan de sedan själva räkna den totala transportkostnaden.

Teorin i arbetet baserar sig på sekundärdata och egen erfarenhet som assisterande speditör. Egna upplevda händelser ger importören en mera jordnära förståelse på vad det egentligen innebär att importera varor från Asien.

5.2 Egna tankar

Denna handbok är inte testad av någon kund eller importör, nästa steg för Tavatur Shipping är eventuellt att få den testad. Förhoppningsvis kommer detta att hända så snart som möjligt, så att jag skulle få veta ifall denna verkligen är praktisk att använda. Genom att få feedback finns det möjligheter att utveckla handboken ännu mera enligt importörens behov, ifall det skulle behövas.

Om studerande skulle vara intresserade av att fortsätta fördjupa eller basera sitt eget slutarbete på mitt, finns det goda möjligheter att göra detta. Till exempel skulle studenten kunna skriva djupare om det förhållande som finns mellan kunden och försäljaren, vad de olika köp- och transportavtalen går ut på. Eller sedan göra en enkätundersökning som baserar sig på importörerna, vad de anser om Incotermernas påverkan på transporterna, och om de är nöjda med sina speditörer, får de tillräckligt med hjälp av dem. Även förtullningsprocessen kan vara svår att förstå, så en noggrannare analys på hur import- och exportdeklareringar går till och varför man behöver vissa dokument skulle möjligtvis vara en bra rubrik. Eller om studenterna vill svänga om hela arbetet och skriva en exporthandbok istället, skulle även vara en bra och användbar idé.

Arbetet har varit mycket givande för mig, då jag läst in mig i teorin har jag själv fått en bättre uppfattning om hur det går till att importera och vad speditörens jobb egentligen går ut på och var deras ansvar slutar. Det har hjälpt mig få svar på frågor som uppstått under mitt eget arbete som speditörs assistent och gjort att jag känner mig säkrare och klokare inom branschen. Ifall jag skulle måsta ändra något skulle jag eventuellt sätta in mera uträkningar och praktiska exempel för att hjälpa kunden med prisjämförelsekalkylen. Men i det stora hela är jag nöjd med det som arbetet står för. Ifall man som oerfaren importör läser denna handbok torde man få svar på de mest allmänna frågorna och dessutom få en bra teoretiskt bakgrund varifrån priserna kommer, vad det finns för olika transport alternativ för containerimport, vad de olika parterna inom importprocessen har för uppgifter och hur själva transporten är sammanställd.

6. KÄLLOR

Böcker:

Jonsson, Patrik, Mattson, Stig-Arne . 2005, *Läran om effektiva materialflöden*, Lund: Studentlitteratur AB 2005, 548 s.

Lumsden, Kenth 1995, *Transportekonomi*, 10 uppl., Studentlitteratur Lund. 237 s

Lumsden, Kenth. 2006, *Logistikens grunder*, 2 uppl., Malmö: Studentlitteratur AB, 767 s.

Abrahamsson, Hans, Sandahl Freddy. *Transport & Spedition*, 2 uppl., Malmö: Transportindustriförbundet, 283 s.

Storhagen, Nils G. 2000, *Materialadministration och logistik: grunder och möjligheter*, Malmö: Liber ekonomi 2000, 204 s.

Bryman, A. och Bell, E.(2005):Företagsekonomiska forskningsmetoder, Liber ekonomi 2005, 624 s.

Elektroniska källor:

Articlebase, *Shipping a full container load 2009*,
<http://www.articlesbase.com/moving-and-relocating-articles/shipping-a-full-container-load-fcl-878136.html> Hämtad 20.3.2011

Finska Tullen 2012

Tillgänglig: <http://www.tulli.fi/sv/foretag/import/index.jsp> Hämtad 10.1.2012

Thesus, *Container transit in Finland and Estonia* 2007, 120 s.

<http://www.merikotka.fi/julkaisut/A44containertransit.pdf> Hämtad 7.2.2011

Cooperative Grocer, Taking stock of your customer service level, Dale Bramhall, publicerad 1988.

Tillgänglig: <http://www.cooperativegrocer.coop/articles/2004-01-09/taking-stock-your-customer-service-level> Hämtad 25.1.2011

Containerhandbuch.de, Container handbook

Tillgänglig: http://www.containerhandbuch.de/chb_e/scha/index.html Hämtad 7.2.2011

Business Logistics, Supply chain, logistics and freight consults

Tillgänglig: <http://www.buslog.com/> Hämtad 7.2.2011

Stockholms Handelskammare

Tillgänglig: www.chamber.se Hämtad 15.2.2011

Business dictionary 2011,

Tillgängligt: (<http://www.businessdictionary.com/definition/free-on-board-FOB.html>),
(<http://www.businessdictionary.com/definition/prepaid-freight.html>) Hämtad
14.10.2011

Sherman & Weber, kvalitativa metoder,

Tillgängligt: www.personal.hik.se/.../teorimetod/kval_metod.ppt Hämtad 10.11.2011

Figurer:

Figur 1, Sjövägen från Kina till Europa (Evergreen Line 2011)

<http://www.shipmentlink.com/tvs2/images/ces.jpg> Hämtad 9.1.2012.

Figur 2. Parterna inom importprocessen

Denna har jag själv gjort

Figur 3. Möjliga avtal mellan de olika parterna

Denna har jag själv gjort

Figur 4. 20`DC, Dry container (Konttiwiki.fi)

Tillgänglig: <http://mail.finncontainers.fi/wiki.nsf/Pages/Kontti> Hämtad 15.3.2011

Figur 5. 40`DC (Konttiwiki.fi)

Tillgänglig: <http://mail.finncontainers.fi/wiki.nsf/Pages/Kontti> Hämtad 15.3.2011

Figur 6. Sammankoppling av begreppen kostnadslag, kostnadsställe och kostnadsbärare

Lumsden, Kenth 1995, *Transportekonomi*, 10 uppl., Studentlitteratur Lund. s.

Figur 7. Exempel på en container med 34 % kapacitetsutnyttjande, 75 % tidsutnyttjande och ett totalt resursutnyttjande på 25,5%

Lumsden, Kenth. 2006, *Logistikens grunder*, 2 uppl., Malmö: Studentlitteratur AB, s.

627 Basen är använda från boken, men siffrorna är tillämpade enligt mitt eget behov

Figur 8. Formel för ekonomiskt resursutnyttjande

Lumsden, Kenth. 2006, *Logistikens grunder*, 2 uppl., Malmö: Studentlitteratur AB, s.

627

Figur 9. Transportprissättning för en FCL försändelse

Denna har jag själv gjort

Figur 10. FCL formel för hur importören kan räkna ut transportpris/ kubikmeter

Denna har jag själv gjort.

Figur 11. Transportprissättning för en LCL försändelse

Denna har jag själv gjort.

Figur 12. Steg för steg figur då importören sköter allt själv (förbetalda/ prepaid försändelser)

Denna har jag själv gjort.

Figur 13. Kontaktnät mellan transportörerna inom FOB och EXW transporter

Denna har jag själv gjort.

Figur 14. Steg för Steg figur för FOB och EXW försändelser

Denna har jag själv gjort.

Figur 15. Steg för steg för DDP, DAT eller DAP transporter

Denna har jag själv gjort.

7. BILAGOR

Bilaga 1/1 (2), Containerns olika dimensioner

20`DC

Mått	Inre mått	Yttre mått	Dörr
Längd	5,90 m	6,06 m	
Bredd	2,35 m	2,44 m	2,34 m
Höjd	2,39 m	2,59 m	2,28 m
Kapacitet (cbm)		Max Kg	
33 cbm		28 000 kg	

Mått för en 20`DC container

40`DC

Mått	Inre mått	Yttre mått	Dörr
Längd	12,03 m	12,19 m	
Bredd	2,35 m	2,44 m	2,34 m
Höjd	2,39 m	2,59 m	2,28 m
Kapacitet (cbm)		Max Kg	
67,6 cbm		26 950 kg	


Mått för en 40`DC container

40`HC

Mått	Inre mått	Yttre mått	Dörr
Längd	12,03 m	12,19 m	
Bredd	2,35 m	2,44 m	2,34 m
Höjd	2,69 m	2,90 m	2,58 m
Kapacitet (cbm)		Max Kg	
76,3 cbm		26 950 kg	

Mått för en 40`HC container

Bilaga 2/1 (2), exempel på FCL offert. (obs. värdena är påhittade)

		Freight offer			61(75)	
2.3.2012						
Kund X						
Attn: XXXX XXXXXXX						
Ocean freight, currency USD.						
Carrier: CMA CGM/ MAERSK/COSCO						
FCL/FCL/cy/cy						
Validity 1.6 – 31.8.2011						
POL		POD	20'DC	40'DC	40'HC	
Yantian		Helsinki	1200	1700	1970	
Chiwan		Helsinki	1200	1700	1970	
Shanghai		Helsinki	1200	1790	1970	
Shantou		Helsinki	1300	1790	2100	
Shekou		Helsinki	1300	1790	2100	
The rate includes BAF + CAF + SCC + APS.						
Demurrage/detention depending on the shipping line						
Local charges in Finland						
Terminal charges THC			EUR 145.00/ container			
Harbour fee			EUR 50 / container			
Lines' release			EUR 40 / Bill			
Tavatur handling			EUR 30.00/ Bill			
ISPS			EUR 10, 00 /container			
ENS fee			EUR 30, 00/container			
Terms of payment			To be agreed separately			
Container haulage			To client terminal in greater Helsinki			
EUR 300.00 /container + Fuel surcharge (24 % at the moment)						
Normal chassis only. Rate includes 1 hour free of unloading time. Starting from the second hour						
+ 33 EUR/starting hour.						

€	
Customs clearance	EUR 50.00 /pass
DAD	EUR 28,00 / BL
DEFERMENT BOND FEE	3% ON TAXES AND DUTIES, MIN 20,00
Additional HS-codes	EUR 3,00 / HS-Code

General

The rates are excluding taxes, valid for shipments loaded in our traffic before **1.-30th June 2011**. Rates will be applied upon notification of acceptance of this quotation. Subject to extra invoice if shipping lines informs of any extra surcharge.

Rates are valid for normal sized, non hazardous general cargo.

Rates are subject to space and schedule.

Separately charged items:

- Costs caused by customs requirements, such as samples or inspections
- Costs caused by third party
- Field rents

Any shipment or transportation insurance is at the responsibility of the customer and Tavatur Shipping Ltd Oy will only arrange such insurance if separately agreed upon in writing.

All tasks are undertaken in accordance with General Conditions of the Nordic Association of Freight Forwarders (NSAB 2000), which among others, restricts our responsibility and gives us the right to collect our receivables overdue by selling goods in our custody belonging to our customer (NSAB 14§ Right of lien). NSAB 2000 applies excluding the obligation in 6§ 2. clause (time guarantee) as well as the obligation to insure as in 27§ clause C3.

We are pleased to provide further information.

Best regards

OY TAVATUR SHIPPING LTD

- As Intermediator Only –

Bilaga 3/1 (4), expemel på LCL offert. (obs. värdena är på hittade)



Tavatur Easy Tariff

OY TAVATUR SHIPPING LTD - IMPORT LCL CARGO

Validity of the rates: 1.8-31.8.2011
 Up to Rates are valid Origin, CFS - palletized at Tavatur CFS
 excluding all customs procedures, VAT & taxes

BAF/CAF/APS/SCC:	INCLUDED		
GRI:	INCLUDED		
THC:	INCLUDED		
Harbour charge:	INCLUDED		
ISPS:	INCLUDED		
LCL Import service charge:	INCLUDED		
ENS Fee	EUR 10 / shipment		
Release fee:	EUR 40 / shipment		
Pallet fee:	EUR 15 / PLL		
Heavy Weight Surcharge (if 1 CBM > 499 kg)	USD 35 / WM		
Storage:	unloading date + 2 d free of cost 1-7 days 3,33 EUR / t / d 1-15 days 5,33 EUR / t / d over 15 days 8,0 EUR / t / d minimum 30,00 EUR / consignment		
Delivery:	Helsinki Greater Area		
kg	EUR per shipment	kg	EUR per shipment
MIN	18,00	600-699 kg	25,00
100-199 kg	20,00	700-799 kg	27,00
200-299 kg	23,00	800-899 kg	29,00
300-399 kg	26,00	900-999 kg	31,00
400-499 kg	29,00	1000-1499 kg	35,00
500-599 kg	33,00	1500-1999 kg	41,00
		20000 kg - 25600	100, 00
Additoinal fuel surcharge V.A.T.O.S. (at the moment 24%)			

kg	
CUSTOMS CLEARANCE (OPTIONAL)	
CUSTOMS CLEARANCE (Incl 3 HS-codes)	EUR 50,00 / BL
DAD	EUR 28,00 / BL
DEFERMENT BOND FEE	3% ON TAXES AND DUTIES, MIN 20,00
Additional HS-codes	EUR 3,00 / HS-Code

Country	Origin	Via	Rate W/M	M/M	CUR	IMCO surch.	T/T	.
CHINA	NINGBO	DIRECT	80	1.5	USD	on request	36	
CHINA	SHANGHAI	DIRECT	80	1.5	USD	on request	35	
CHINA	SHENZHEN	DIRECT	80	1.5	USD	on request	35	
HONGKONG	HONGKONG	DIRECT	75	1.5	USD	on request	35	
KOREA	BUSAN	DIRECT	75	1.5	USD	on request	46	
SINGAPORE	SINGAPORE	DIRECT	75	1.5	USD	on request	29	
TAIWAN	KAOHSIUNG	DIRECT	75	1.5	USD	on request	35	
TAIWAN	KEELUNG	DIRECT	75	1.5	USD	on request	35	
CHINA	DALIAN	SINGAPORE	95	1.5	USD	on request	51	
CHINA	DONGGUAN	HONG KONG	95	1.5	USD	on request	40	
CHINA	FUZHOU	HONG KONG	95	1.5	USD	on request	42	
CHINA	FOSHAN	HONG KONG	100	1.5	USD	on request	40	
CHINA	JIANGMEN	HONG KONG	100	1.5	USD	on request	40	
CHINA	NANHAI	HONG KONG	100	1.5	USD	on request	40	
CHINA	NANJING	SINGAPORE	55	1.5	USD	on request	R	
CHINA	NANSHAI	SINGAPORE	55	1.5	USD	on request	R	
CHINA	NANTONG	SINGAPORE	55	1.5	USD	on request	R	
CHINA	QINGDAO	DIRECT	78	1.5	USD	on request	45	
CHINA	SHANTOU	SINGAPORE	78	1.5	USD	on request	40	
CHINA	SHUNDE	HONG KONG	76	1.5	USD	on request	40	
CHINA	TIANJIN (XINGANG TERMINAL)	SINGAPORE	79	1.5	USD	on request	46	
CHINA	XIAMEN	HONG KONG	80	1.5	USD	on request	42	
CHINA	ZHONGSHAN	HONG KONG	80	1.5	USD	on request	40	
CHINA	ZHUHAI	SINGAPORE	75	1.5	USD	on request	42	
CHINA	GUANGZHOU	HONG KONG	68	1.5	USD	on request	40	
AUSTRALIA	ADELAIDE	SINGAPORE	80	1.5	USD	on request	50	
AUSTRALIA	BRISBANE	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	45	

AUSTRALIA	FREMANTLE	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	42	
AUSTRALIA	MELBOURNE	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	49	
AUSTRALIA	SYDNEY	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	47	
BANGLADESH	CHITTAGONG	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	41	
CAMBODIA	PHNOM PENH	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	39	
CAMBODIA	SIHANOUKVILE	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	47	
INDIA	CALCUTTA (KOLKATA)	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	41	
INDIA	CHENNAI (MADRAS)	SINGAPORE	102	1.5	USD	on request	41	
INDIA	COCHIN	SINGAPORE	102	1.5	USD	on request	35	
INDIA	MUMBAI (BOMBAY)	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	43	
INDIA	NHAVA SHEVA(JNPT)	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	43	
INDIA	TRIPUR VIA MAA	SINGAPORE	91	1.5	USD	on request	43	
INDIA	TUTICORIN	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	43	
INDIA	BANGALORE	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	43	
INDIA	JAIPUR	SINGAPORE	101	1.5	USD	on request	43	
INDIA	HYDERBAD	SINGAPORE	106	1.5	USD	on request	43	
INDIA	KANPUR	SINGAPORE	106	1.5	USD	on request	43	
INDIA	KAPUR	SINGAPORE	106	1.5	USD	on request	43	
INDIA	LUDHIANA	SINGAPORE	106	1.5	USD	on request	43	
INDIA	NEW DELHI	SINGAPORE	105	1.5	USD	on request	43	
INDONESIA	BALI	SINGAPORE	104	1.5	USD	on request	41	
INDONESIA	JAKARTA	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	38	
INDONESIA	SEMARANG	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	38	
INDONESIA	SURABAYA	SINGAPORE	100	1.5	USD	on request	38	
JAPAN	KOBE	SINGAPORE	85	1.5	USD	on request	43	
JAPAN	NAGOYA	SINGAPORE	85	1.5	USD	on request	45	
JAPAN	OSAKA	SINGAPORE	86	1.5	USD	on request	43	
JAPAN	TOKYO	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	43	
JAPAN	YOKOHAMA	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	46	
JAPAN	KYOTO	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	47	
JAPAN	SHIMIZU	SINGAPORE	89	1.5	USD	on request	47	
MALAYSIA	PASIR GUDANG	SINGAPORE	78	1.5	USD	on request	39	

MALAYSIA	PENANG	SINGAPORE	78	1.5	USD	on request	37	
MALAYSIA	PORT KELANG	SINGAPORE	78	1.5	USD	on request	36	
MYANMAR	YANGON/RANGOON	SINGAPORE	105	1.5	USD	on request	41	
NEW ZEALAND	AUCKLAND	SINGAPORE	105	1.5	USD	on request	46	
NEW ZEALAND	CHRISTCHURCH	SINGAPORE	99	1.5	USD	on request	50	
NEW ZEALAND	WELLINGTON	SINGAPORE	102	1.5	USD	on request	50	
PAKISTAN	KARACHI	SINGAPORE	102	1.5	USD	on request	41	
PHILIPPINES	CEBU	SINGAPORE	99	1.5	USD	on request	44	
PHILIPPINES	MANILA	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	40	
SRI LANKA	COLOMBO	SINGAPORE	87	1.5	USD	on request	40	
TAIWAN	TAICHUNG	KAOHSIUNG	87	1.5	USD	on request	37	
THAILAND	BANGKOK	SINGAPORE	98	1.5	USD	on request	38	
U.A.E.	DUBAI/JEBEL ALI	SINGAPORE	74	1.5	USD	on request	55	
VIETNAM	DANANG	SINGAPORE	85	1.5	USD	on request	41	
VIETNAM	HAIPHONG	SINGAPORE	85	1.5	USD	on request	41	
VIETNAM	HO CHI MINH	SINGAPORE	79	1.5	USD	on request	38	

Bilaga 4/1 (7). Hypotetiskt case för Företag X

Företag X har just öppnat en ny affär i centrala Helsingfors, de specialiserar sig på idrottskläder och sportutrustning. De har räknat ut att de kommer att behöva fylla på sina lager varannan månad så att det skall finnas tillräckligt med varor året om. De vill importera två olika storlekars försändelser, en transport med mera varor vilket innebär mera kubikmeter och en mindre varutransport med mindre kubikmeter. Företaget har redan bra kontakt med en försäljare i Kina som skulle tillverka alla de varor de behöver, dock har företaget ingen tidigare erfarenhet av att importera och då försäljaren börja fråga om frakttermer och volymer känner de sig osäkra, och väljer att kontakta en speditör i Finland som de tror att kan hjälpa dem.

Företag X kontaktar Tavatur Shipping då de fått höra från olika källor att de erbjuder bra råd och ok priser. De vill ha svar på hur de skall ordna transporten, vilken incoterm lönar det sig att använda och vad det innebär att begära försändelsen telex released. De förser Tavatur Shipping med följande information:

Försäljare: Super sports Co. Import and export ltd. Shanghai

Avgångshamn: Shanghai

Avlastningshamn: Helsingfors

1 försändelsen: 30,2 cbm/ 20 500 kg/ 14 lastpallar

2 försändelsen: 14,5 cbm/ 10 500 kg/ 6 lastpallar

Företag X har ett eget förtullningstillstånd (detta innebär att tull & momsen går direkt till kunden, så derment bond fee och tullen och momsen uteblir från speditörens räkning)

Tavatur Shipping föreslår att Företag X väljer att transportera sina försändelser under Incotermen Fob, på detta sätt har de kontroll över sina transporter (kostnads- och tidsmässigt). Sedan förklarar de åt sin potentiella kund att telex release innebär att speditören kan överlämna varorna till kunden i Finland utan att kunden behöver presenterar några original Bill of Ladings åt dem. Detta kan förenkla processen i Finland, i fall försäljaren inte har skickat alla nödvändiga dokument till kunden i god tid, eller att kunden har tappat dokumenten eller glömmer att skicka dem till speditören. Ifall kunden vill göra sin försändelse telex released, måste de prata med försäljaren som säkerligen vill att de betalar för sina varor i förväg, efter det gör försäljaren det

nödvändiga i Kina för att få försändelsen telex released. Därefter att frakttermen är löst, kan speditören räkna ut en FCL- och en LCL- offert som baserar sig på Fob priser. Se bilaga 1 & 2 för de enskilda offerterna.

Kunden känner sig lite osäker på hur de skall räkna ut den mest förmånliga transporten så de ber speditören om hjälp. De förser kunden med prisjämförelsekalkylen och räknar ut priserna för kundens båda försändelser. Se bilaga 2 och 3 för FCL och LCL offerterna som Tavatur Shipping har gjort till Företag X.

Första försändelsen:		
Lasthamn: Shanghai		
Avlastningshamn: Helsingfors		
1 försändelsen: 30,20 cbm/20 500 kg/ 14 lastpallar		
<i>FCL Offer:</i>		
Formel:		
FCL priset innehåller= Priset på containern + THC +Hamnkostnader+ Överlämningskostnader + ISPS + ENS + inrikes container transport + förtullning+ DAD tillägg+ avlastning i egen terminal		
För att varorna säkert skall rymmas in, förslår försäljaren att de transporterar varorna i en 40`DC.	En 40`DC container från Shanghai kostar 1700 USD	-> kursen är 1€ = 1,29 USD
		1700 USD/ 1,29= 1 321,84 €
FCL priset innehåller= 1 321,84 + 145 + 50 + 40 + 30 +10+ 30 +300 +50 + 28 + 100=	2 104,84 €	
	för hela transprten	
1) FCL		
=FCL försändelsens hela transportpris	= transportpris/kubik (cbm)	
utnyttjad volym		
2) FCL		
utnyttjad volym - tillgänglig volym	= outnyttjad volym	
1) FCL kubik pris=	2104,84 € =	69,70 €
	30,2 cbm	/ kubik (cbm)
2) FCL outnyttjad volym =	67,6 cbm - 30,2 cbm=	37,4 cbm
<i>FCL= 2 104,84 € för hela transporten, eller 69,70 € per kubik (cbm)</i>		

Figur 10, FCL prisjämförelsekalkyl för Företag X första försändelse.

<u>LCL offert:</u>		
Formel:		
LCL= Transportpris + lokala kostnader * Volym(cbm för varje enskild importörs försändelse)	Transporten från Shanghai kostar 80 USD /kubik (cbm)	-> kursen är 1€= 1,29 80 USD/ 1,29= 62,00 €
LCL priset innehåller= (62,2 €* 30,2 kubik) + 10 + 40 + (14*15) + 50 +28 + transport 100€=	2 288,44 € för hela transporten	
Kubik pris=	2288,40€/ 30,2 cbm	75,77 € /kubik (cbm)
<u>LCL = 2 288,44 € för hela transporten, eller 75,787€ per kubik (cbm)</u>		

Figur 11, LCL pri jämförelsekalkyl för Företag X första försändelse.

Andra försändelsen:		
Lasthamn: Shanghai		
Avlastningshamn: Helsingfors		
2 försändelsen: 14,5 cbm/ 10 500 kg/ 6 lastpallar		
<u>FCL offert:</u>		
Formel:		
FCL priset innehåller= Priset på containern + THC +Hamnkostnader+ Överlämningskostnader + ISPS + ENS + inrikes container transport + förtullning+ DAD tillägg+ avlastning i egen terminal		
Då kubik mängden är mindre ryms varorna i en 20`Dc	En 20`DC container från Shanghai kostar USD 1200	-> kursen är 1€ = 1,29 USD
		1200 USD / 1,29 = 930,23€
FCL priset innehåller: 930,23€ + 145 + 50+ 40 + 30 + 10 + 30 + 300 + 50 + 28 +100 =		1713,23 € för hela transporten
1) FCL		
=FCL försändelsens hela transportpris	= transportpris/kubik (cbm)	
utnyttjad volym		
2) FCL		
utnyttjad volym - tillgänglig volym	= outnyttjad volym	
1) FCL kubik pris=	1713,23€ =	118,15 €
	14,5 cbm	/ kubik (cbm)
2) FCL outnyttjad volym =	33 cbm - 14,5 cbm =	18,50
<u>FCL= 1713,23 € för hela transporten, eller 118,15 € per kubik (cbm)</u>		

Figur 12, FCL prisjämförelsekalkyl för Företag X andra försändelse.

<u>LCL offert:</u>		
Formel:		
LCL= Transportpris + lokala kostnader * Volym(cbm för varje enskild importörs försändelse)	Transporten från Shanghai kostar 80 USD /kubik (cbm)	-> kursen är 1€= 1,29 USD
	80 USD/ 1,29= 62,00 €	
LCL priset innehåller: (14,5*62€) + 10 + 40 + (6 lastpallar*15 €) +50 + 28 + transporten 35€ =		1152 € för hela transporten
Kubik pris=	1152 €/ 14,5 cbm =	79,45 €
		/kubik (cbm)
<u>LCL= 1152 € för hela transporten, eller 79,45 € per kubik (cbm)</u>		

Figur 13, LCL prisjämförelsekalkyl för Företag X andra försändelse.

Efter att kunden har studerat offerterna är det bara att börja sätt in de olika priserna i formeln. Den första försändelsen är baserad på FCL och LCL offerterna som finns bifogade i bilagorna 2 och 3, uträkningen är baserad på följande mått : 30,2 cbm, 20 500 kg, 14 lastpallar. För att få reda på ifall försändelsen borde transporteras i en FCL eller LCL container bör de jämföra priserna med varandra.

Kunden och speditören tillämpar först FCL- formeln, de kommer fram till att hela transporten skulle kosta 2 104,84 €, och kubikmeter priset skulle vara 69,70 €. Därefter tillämpar de LCL formeln, och kommer fram till att hela transporten skulle kosta 2 288,44 €, och kubikmeter priset skulle vara 75,78 €. Tullen och momsens som uppkommer efter att varorna är förtullade är inte medräknade i detta exempel, då kunden själv har ett förtullningsnummer och de kostnaderna skickas direkt till företaget och kommer inte att debiteras via speditören. Men ifall en kund inte har eget förtullnings nummer använder speditören sitt i företagets ställe, och tar därför ut en

försäkringskostnad på 5 % av tull och moms kostnaden som ”pant” (denna pantsumma får kunden inte tillbaka). I det här fallet är skillnaderna mellan FCL och LCL kostnaderna synliga och kunden bör välja att transportera den som en FCL försändelse. Därefter borde kunden fundera på sina egna terminalkostnader, att avlasta en container är beräknat att kosta 100 €, men då har företaget inte tagit i beaktande att de har sin terminal personal där fem dagar i veckan och 8 timmar per dag. Terminal- och personalkostnaderna kan bli högre för företaget än vad det skulle bli ifall kunden skulle välja att lasta av sin FCL container i speditörens terminal, betala för transporten mellan speditörens terminal och sin egen terminal, och sedan bara ta emot färdigt packade lastpallar. Detta sätt skulle gå att rekommendera ifall företag X inte har andra terminal leveranser än de här två i året.

Andra försändelsen skulle vara 14,5 cbm, 10 500 kg, 6 lastpallar. Det som formel inte tar i beaktande är ledtiden, den måste Företaget X själv bestämma hur viktig den är. Ledtiden för en FCL container kan vara en vecka kortare än för en LCL container, detta beror såklart från fall till fall då man aldrig vet om det skulle uppstå några problem som skulle försena försändelsen. Dock är ledtiden från att fartyget har lämnat Shanghai till att containrarna anländer till Helsingfors den samma. Avlastningstiden i Helsingfors för en FCL och en LCL container kan sedan variera, ifall LCL containern skall lastas av vid speditörens terminal och där är stockning kan det ta tre till fyra dagar före den lastas av. Men ifall kunden tar sin FCL container direkt till sin egen terminal kan det hända att avlastningen är gjord redan på en till två dagar. Dock är det svårt att förutspå ifall det kommer att förekomma stockning vid terminalerna en månad framåt, så kunden får ta situationen som den kommer.

Före varorna kan bli överlämnade till kunden måste de förtullas. Ifall importören har alla sina varor i en FCL- container måste de förtullas medan själva containern ännu står i hamnen. Själva förtullningen i sig själv kan ta upp till en hel dag men ibland går det på en timme, beroende på ”trafiken” hos finska tullen. Det kan hända att tullen vill inspektera varorna och då kan förtullningen såklart ta upp till flera dagar.

Ifall varorna är i en LCL- container gör speditören först ett strandpass mellan t.ex. Nordsjöhamn och deras terminal i Vanda, sedan lastas varorna ur containern och

containern leveras tillbaka till rederiet. Före varorna sedan åker ut ur speditörens terminal måste varorna förtullas. Tiden för detta varierar som tidigare nämnts, och risken för att tullen vill inspektera varorna är lika stor som för en FCL- container.

Ifall importörens varor avlastas i speditörens terminal gör deras egen terminalpersonal en kontroll över varorna och meddelar redan då till speditören ifall något möjligtvis har gått sönder. Men det hör även till importören att kontrollera varorna och sedan meddela och göra en reklamation till speditören ifall det behövs.

Om transporten gått så som den var planerad och inga problem uppstått, så återstår det bara att fakturera kunden. Som nämntes tidigare räkningen görs på två olika sätt, beroende på ifall kundens har kredit med speditören eller inte. Ifall kunden inte har kredit så skickar speditören räkningen till kunden före de överlämnar varorna, annars skickar de fakturan när varorna transporterats till kunden, dvs. försändelsen är klar. Då priset för transporten bestämdes före varorna ens lämnat Kina, kan det ändå ibland ändra den totala kostnaden ifall t.ex. volymen ändrades eller att det kom till lagerkostnader osv. Detta händer inte alltid men det är viktigt att importören vet om att möjliga ändringar är möjliga.

Bilaga 5/1 Kopia av en original bill of lading

Agentens Namn		BILL OF LADING	
Försäljarens namn		B/L No SHANEL12010028	
Importörens namn		OY TAVATUR SHIPPING LTD MURINTOTIE 3, 01510 VANTAA, FINLAND TEL: (358)20-7411 810 FAX: 358 20 7411 819	
IME AS CONSIGNEE eller Speditörens namn		Print one copy of bill of lading for the consignee's reference only.	
ORIGIN OF MERCHANDISE SHANGHAI CHINA		Place of Receipt SHANGHAI CHINA	
VIA CGM MUSKA / FL012W		Print one copy of bill of lading for the consignee's reference only.	
ELSENKI		ELSENKI	
Particulars furnished by the Merchant			
No. of Packages 3		Description of Goods PALLETS BRAKE CHAMBER	
Weight 2209.000 KGS		Volume 4.1300 CBM	
N.º of Bill of Lading RM4360329 // A9972689		Freight FREIGHT COLLECT	
SAY TOTAL THREE(3) PALLETS ONLY		ORIGINAL	
PORT & CHARGES		Remarks	
OCEAN FREIGHT		AS ARRANGED	
FILE 1199 S TO CFS		Number of Original B/L's THREE(3)	
		Place of B/L Issue/Date SHANGHAI CHINA 01-JAN-2012	
		AS CARRIER:	
TERMS OF BILL OF LADING CONTINUED FROM BACK HEREOF			