



Importprocessen från Ukraina till Finland

Examensarbete

Anastasia Pimurzina

Examensarbete
Företagsekonomi
2021

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	23509
Författare:	Anastasia Pimurzina
Arbetets namn:	Importprocessen från Ukraina till Finland
Handledare (Arcada):	Kaj-Mikael Björk
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Importen till Finland har genomförts under många år. Volymen på importerade varor ökar varje år, liksom antalet länder som exporterar sina varor till olika delar av världen. I detta arbete tas Ukraina som det exporterande landet och Finland som det importerande landet. Finland och Ukraina är åtskilda av flera tusen kilometer och andra länder. Därför måste många aspekter beaktas vid export / import av varor. Alla dessa aspekter beskrivs i det teoretiska kapitlet. Även där det är skrivet om transitländer och transportsätt, eftersom varorna måste transporteras genom andra länder och med någon form av transport. Syftet med detta arbete är att undersöka vilka aspekter som måste beaktas vid export av varor från Ukraina till Finland och att beräkna vilken rutt för transport är mer lönsam och rationell. Här används en multi-metodansats, dvs. kvantitativ och kvalitativ. Dessa inkluderar empiriska data och semi-strukturerad intervju. Data samlades in från pålitliga internetkällor samt böcker och vetenskapliga artiklar. Intervjun genomfördes med ett företag från Ukraina, som är en potentiell leverantör av sina varor till Finland. Arbetet är också avgränsat till detta företag. Resultatet baseras på beräkningarna som gjorts i det fjärde kapitlet och på svaret som erhållits från intervju. I slutet av detta arbete diskuteras de erhållna resultaten och resultaten av denna undersökning sammanfattas.</p>	
Nyckelord:	Finland, Ukraina, import, export, transport, transit.
Sidantal:	49
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	20.05.2021

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	23509
Author:	Anastasia Pimurzina
Title:	Import process from Ukraine to Finland
Supervisor (Arcada):	Kaj-Mikael Björk
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>Imports into Finland have been implemented for many years. The volume of imported goods increases every year, as does the number of countries that export their goods to different parts of the world. In this thesis work, Ukraine is taken as the exporting country and Finland as the importing country. Finland and Ukraine are separated by several thousand kilometers and other countries. Therefore, many aspects must be taken into account when exporting / importing goods. All these aspects are described in the theoretical chapter. Even there is written about transit countries and modes of transport because the goods have to be transported through other countries with some form of transportation. The aim of this work is to investigate which aspects must be taken into account when exporting goods from Ukraine to Finland and to calculate which route for transport is more profitable and rational. Here the multi-method approach is used, i.e., quantitative and qualitative. These include empirical data and semi-structured interview. Data were collected from reliable internet sources, as well as books and scientific articles. The interview was performed with a company from Ukraine, which is a potential supplier of its goods to Finland. The thesis work is also restricted to this company. The result is based on the calculations made in the fourth chapter and on the answer obtained from the interview. At the end of this work, the results are discussed, and the results of this study are summarized.</p>	
Keywords:	Finland, Ukraine, import, export, transport, transit.
Number of pages:	49
Language:	Swedish
Date of acceptance:	20.05.2021

INNEHÅLL

Figurer.....	6
1 Inledning.....	7
1.1 Problemformulering	7
1.2 Bakgrund och behov	8
1.3 Syfte	9
1.4 Forskningsfrågor	9
1.5 Relevans	9
1.6 Definitioner	10
1.7 Avgränsningar	11
2 Teori.....	11
2.1 Ruttplanering	12
2.2 Optimering.....	13
2.2.1 Optimering av logistik.....	13
2.3 Ukrainska tullen.....	14
2.3.1 Export av varor från Ukraina	15
2.4 Tullklarering / Gränsövergångsregler.....	16
2.4.1 Lista över dokument för export.....	16
2.5 Transitländer	18
2.5.1 Polen	18
2.5.2 Vitryssland.....	20
2.5.3 Ryssland.....	22
2.6 Distribution och val av transportmedel.....	24
2.6.1 Lastbil	24
2.6.2 Järnväg.....	25
2.6.3 Sjöfart	26
2.6.4 Flyg.....	27
2.7 Typer av varurörelse	28
2.8 Sammanfattning	29
3 Metod.....	29
3.1 Val av metod	29
3.1.1 Kvantitativ metod.....	30
3.1.2 Kvalitativ metod.....	31
3.2 Materialinsamling	31
3.3 Verktyg	31
3.4 Tillvägagångssätt	32

3.5	Data och analys.....	32
4	Den empiriska undersökningen	33
4.1	Rutter och kostnad	34
4.1.1	<i>Polen</i>	34
4.1.2	<i>Vitryssland</i>	36
4.1.3	<i>Ryssland</i>	38
4.2	Jämförelse av rutter.....	39
4.2.1	<i>Billigaste ruten</i>	39
4.2.2	<i>Snabbaste ruten</i>	40
4.3	Fallstudie intervjuföretag	41
4.3.1	<i>Intervjuprocessen</i>	42
5	Resultat och Analys.....	42
5.1	Erhållna data	42
5.2	Problemlösning / Beslut	44
5.3	Möjligheter i framtiden	45
6	Slutsatser och Diskussion	45
6.1	Slutsatser	45
6.2	Diskussion.....	46
	Källor.....	47
	Bilagor.....	49
6.3	Bilaga 1, Intervjufrågor på svenska.....	49
6.4	Bilaga 2, Intervjufrågor på ryska	49

FIGURER

Figur 1. Import av varor enligt ursprungsland (Statistikcentralen, 1.10.2020)	10
Figur 2. Avgiftsbelagda motorvägar (tdiesel, 25.11.2020).....	19
Figur 3. Avgiftsbelagda motorvägar (BelToll, 25.11.2020).....	21
Figur 4. Optimerad rutt genom Polen (Routin 3.2.2021)	35
Figur 5. Vägtullräknare (viaToll 3.2.2021)	35
Figur 6. Optimerad rutt genom Vitryssland (Routin 3.2.2021).....	36
Figur 7. Vägtullräknare (BelToll 3.2.2021).....	37
Figur 8. Optimerad rutt genom Ryssland (Routin 3.2.2021).....	38
Figur 9. Priset på diesel i Ukraina och Finland (GlobalPetrolPrices.com 15.2.2021)....	39
Figur 10. Färjekostnad (VikingLine.fi 15.2.2021)	39

TABELLER

Tabell 1. Vägtullar på Moskvas ringled	22
Tabell 2. Vägtullar på St. Petersburg västra väg	23
Tabell 3. För- och nackdelar med en lastbil (Наземный транспорт. Автомобили, 2020)	25
Tabell 4. För- och nackdelar med järnväg (Наземный транспорт. Железная дорога, 2020).....	26
Tabell 5. För- och nackdelar med sjöfart (Водный транспорт. Морские суда, 2020)	27
Tabell 6. För- och nackdelar med flygtransport (Воздушный транспорт, 2020).....	28
Tabell 7. Kostnader i Polen	36
Tabell 8. Kostnader i Vitryssland	37
Tabell 9. Kostnader i Ryssland	38
Tabell 10. Totala kostnader för transport av varor genom Polen	40
Tabell 11. Totala kostnader för transport av varor genom Vitryssland.....	40
Tabell 12. Totala kostnader för transport av varor genom Ryssland.....	40

1 INLEDNING

Import av varor till Finland från andra länder har pågått sedan bronsåldern. Finland importerar varor från många länder, inklusive från Ukraina. Det finns skillnader om man levererar varor från EU-området eller områden utanför EU. Om man levererar varor från ett land som hör inte till Europeiska unionen, då måste varorna gå igenom tullklarering för import innan de kan användas eller säljas i Finland. Tullen tar ut tullar, skatter och andra avgifter. Alla dessa bidrag bestäms baserat på varukod, varornas ursprung och tullvärde. Moms tas också ut på varor som importerats utanför EU:s beskattningsområde. (Import 2020)

I denna undersökning ska ett företag importera varor från Ukraina till Finland. Importen kan genomföras igenom flera länder. I teoridelen beskrivs hur företag importerar varor till Finland igenom Polen (EU-område), Vitryssland och Ryssland (icke EU-område), också med olika transportmedel. I resultatdelen beskrivs det mest lönsamma och rationella sättet för företag att importera varor till Finland.

1.1 Problemformulering

Det finns vissa svårigheter när man talar om import till Finland från ett land utanför EU-området (i detta fall Ukraina). Den första är att många olika dokument skall ifyllas och det finns tilläggsavgifter som måste betalas. Det kanske största problemet som man stöter på är att varorna måste transporteras genom ett tredje land. Och då måste företaget bestämma genom vilket land det är bättre eller mer lönsamt att transportera.

I examensarbetet utreds och förklaras på vilket sätt företaget kan importera varor till Finland och vad som behövs för detta: vilka dokument som behövs och hur det går till om man transporterar varor i transit inom EU och utanför EU.

Samtidigt jämförs olika sätt för transport av varor, det vill säga med lastbil, med tåg, med båt (delvis) och med flygplan. På basis av resultaten är det möjligt att besluta vilket transportalternativ som är mer lönsamt och rationellt för företaget.

1.2 Bakgrund och behov

Internationell distribution har utvecklats från lokala marknadsbaserade flöden till nationella och internationella flöden. Detta beror till stor del på lägre kostnader och utökad marknad. Att producera varor utomlands innebär en lägre kostnad i produktionen av varan. Det finns också negativa sidor med internationell distribution. Några av dessa olägenheter är transporten inom avsändarlandet, transit genom ett eller flera länder och transporter i mottagarlandet. Det innebär längre ledtider, större osäkerhet om varorna kommer att nå sin destination, gränsövergångar och mer dokumentkrav. (Storhagen 2011 s. 152–153)

Internationell logistik förknippas med problem eftersom den geografiska och kulturella spridningen försvårar den integrerade produktions-, distributions- och informationsstrukturen. Det finns åtta punkter som förklarar problematiken i detalj.

1. Sannolikheten för längre ledtider vid långa transporter ökar.
2. Eventuella behov av byte mellan transportmedel, till exempel flygplan till lastbil.
3. Möjliga hinder vid gränsövergångar och förekomma, och med dem möjliga förseningar.
4. Vissa risker är förknippade med olika valutor.
5. Skillnader mellan transportsystemen i olika länder.
6. Skillnader mellan kontakterna inom distributionskanaler.
7. Skillnader mellan konkurrens och marknader i andra länder.
8. Lokala marknader som borde stödjas.

Trots alla dessa svårigheter inkluderar internationell logistik strategier som hör till den internationella leveranskedjan, produktionen och distributionen. Det slutliga målet är att uppnå acceptabel balans mellan kundservice och kostnader. (Storhagen 2011 s. 153)

Det existerar ett stort behov av logistik, både nationell och internationell. Flödet av varor pågår i stora volymer varje dag. Olika företag runt om i världen importerar och exporterar varor. Detta gör det möjligt för företag att spara pengar i produktionen av varor och att utöka sortimentet av varor i landet.

1.3 Syfte

Syftet med detta arbete är att undersöka regler och ta reda på vilka aspekter som bör beaktas vid import av varor från Ukraina till Finland. Att kartlägga detaljerna, till exempel obligatoriska dokument, betalning av skatt och moms, och andra möjliga avdrag. Att hitta en mer lönsam och rationell rutt för transport av varor, som företaget importerar till Finland. Detta inkluderar transitering genom olika länder, såna som Polen, Vitryssland och Ryssland. Samt överväga ett alternativ med olika transportmedel. Och slutligen beräkna kostnaderna som kan uppstå under leveransen. Därefter tillhandahålls beräkningarna för företaget i Ukraina, och de väljer vad de anser vara den mest lönsamma och rationella ruten. Sammanfattningen baseras på de resultat som erhållits.

1.4 Forskningsfrågor

Den första forskningsfrågan som jag valt att ställa till är:

Vilka aspekter bör beaktas vid export av varor från Ukraina?

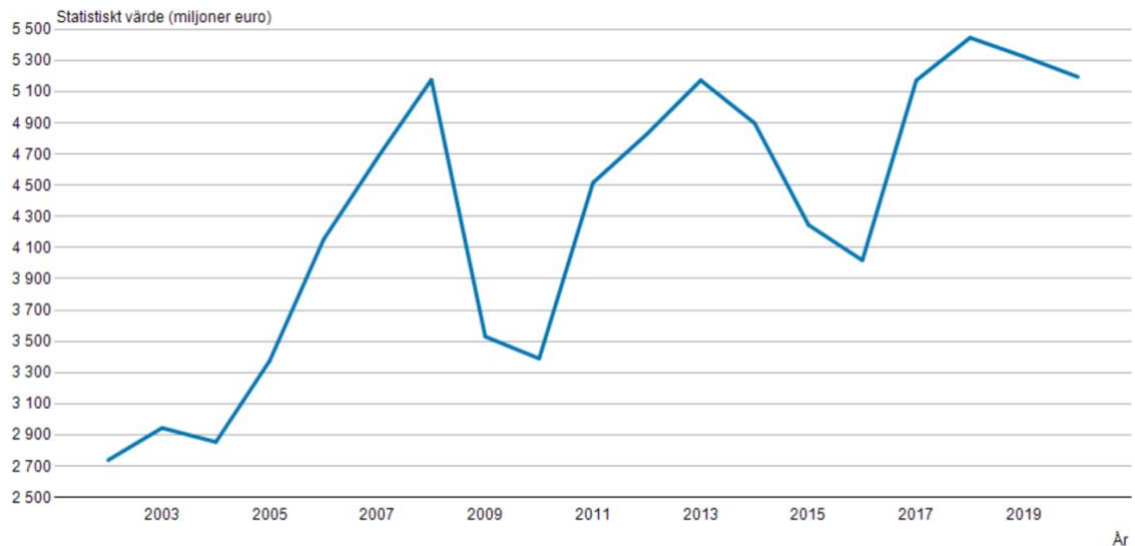
Den huvudforskningsfrågan som jag valt att ställa till är:

Vilken rutt för transport av varor är mer lönsam och rationell?

1.5 Relevans

När det gäller import av varor till Finland, kan man säga att frågeställningen har varit mycket relevant tidigare och den är relevant ännu. Logistik, inklusive import och export, har funnits i hundratals år och kommer fortfarande att existera.

Import av varor till Finland har ökat betydligt under de senaste tjugo åren. År 2008 importerade Finland varor till ett värde av 5 177 miljoner euro. Efter den ekonomiska krisen, under 2009, minskade importen med nästan 30 %. År 2020 uppgick värdet på importerade varor till 5 195 miljoner euro (statistik fram till juli). (Statistikcentralens PxWeb databaser 2020)



Figur 1. Import av varor enligt ursprungsland (Statistikcentralen, 1.10.2020)

Om man tittar på statistik som visar att importen av varor till Finland växer från år till år, kan man med säkerhet påstå att importen av varor till Finland är ett väldigt relevant ämne. Ämnet kan undersökas med ett tidsintervall, för att statistiken och regler för import, och export ändras med ganska frekventa tidsintervaller.

1.6 Definitioner

Import – Införsel av varor (i detta fall till Finland) från andra länder.

Transit – Transport av varor från ett land till ett annat land genom ett tredje land.

Europeiska unionen (EU) – Omfattar 27 länder. Bland dem finns Tyskland, Danmark, Sverige, Polen, Lettland, Litauen, Estland, Finland.

Ledtid – Den totala tiden som börjar från när beställningen har gjorts till den tiden när varan anländer till kunden.

PLN (Polska zloty) – Valuta som används i Polen.

BYN (Belarusisk rubel) – Valuta som används i Vitryssland.

RUB (Rysk rubel) – Valuta som används i Ryssland.

1.7 Avgränsningar

Detta arbete är avgränsat till ett företag i Ukraina som vill importera varor till Finland. Tullförfarande för import av varor från icke EU land till EU land genom ett tredje land granskas. Leveransen av varor kan ske med olika transportmedel. Kulturella skillnader kommer inte att beskrivas i detta arbete. Allt material kommer att hämtas från elektroniska källor samt böcker.

2 TEORI

Globaliseringen ökar och det betyder att företagarna har mera möjligheter att producera, importera eller exportera varor från/till andra länder. Detta beror till stor del på att världen är öppen, gränser mellan de flesta länder är öppna för utbyte av varor. Kontroll och kommunikation mellan chefer och tillverkare kan ske via internet. Tack vare denna möjlighet den inhemska konkurrensen är inte så spänd. Och med samma valet av produkter på den lokala marknaden blir bredare. Samt producenterna hade förstått att i andra länderna det finns billig arbetskraft och billig råvara, så att de kan tillverka samma vara för mycket lägre pengar, än i hemma landet. (Storhagen 2011 s. 26)

Produktpriset kan variera ganska mycket. Till största del detta beror på var produkten hade varit tillverkat eller varifrån den hade kommit. I strävan efter billig produktion av varor tillverkare glömmer att frakt kostar också pengar. Femtio procent av totala kostnader består av logistikkostnaderna. Självklart att producenterna och kunderna är intresserade att få så lägre pris som möjligt och därför tillverkarna letar efter olika alternativ för att tillverka och leverera varor så billigt som möjligt. Mycket beror på kunden, om han/hon vill ha varorna så snabbt som möjligt detta kan göras med en flygfrakt, men det kostar mycket. Eller om kunden har inga krav på att hur och när varor borde komma, då kan varorna levereras med hjälp av, till exempel fartyg. Dyra varor oftast levereras med ett flyg, medan på de billigare varor ställs högre krav på säkerhet. (Storhagen 2011 s. 36)

Även varornas leveranshastighet påverkar inte bara hur höga eller låga kostnader det uppstår, men också det påverkar miljön. Val av leveransalternativ är en stor fråga för

kunder, leverantörer och producenter för att alla vill få en egen fördel med allt och sällan tänker på miljön. Mera om detta beskrivs i kapitel 2.6.

2.1 Ruttplanering

När det är dags att planera körrutterna det är viktigt att vara medveten om att det finns punkter som måste följas i ordning när man planerar rutt och som behövs att tänka genom.

- Antal kunder och lagringspunkter. Hur många kunder som har behov av en produkt. Hur många varulager och terminaler som finns.
- Volym. Hur stor eller rymlig lagret är och hur mycket produkt som behövs.
- Kapacitet. Har lagret tillräckligt med utrymme för att lagra olika typer av produkter eller måste de levereras till olika lager, på grund av produkters oförenlighet.
- Mottagande av varor. Finns det en möjlighet att varulager eller kunden tar emot en viss volym av varor eller ett visst transportmedel.
- Tidsplanering. Vilka villkor ges för leverans av varor till kunden eller till lagret.
- Leverans. De grundläggande principerna för logistik kan beskrivas med 7+1R, det vill säga: att kunden får rätt vara eller tjänst, i rätt mängd och i rätt skick, vid rätt plats och tidpunkt, till rätt kund, med rätt kostnad och att varor måste belastas med rätt miljömässiga sätt. (Storhagen 2011 s. 17)
- Transportkostnader och varulagerkostnader. Transportkostnaden är beroende på avståndet och varulagerkostnaden är beroende på storleken, och närheten till andra terminaler.
- Vara beredd på olika omständigheter. Om det finns kraft och reservresurser vid oförutsedda omständigheter.
(Storhagen 2011 s. 148–149)

Efter att man hade läst och analyserat denna information, då kan man bestämma vilket transportsätt och rutt som är lämpligt i eget fall. Och förstå hur stora eller små kostnaderna kommer att vara i ett eller annat fall. Beräkna med samma totalkostnad, tid och avstånd. För att beräkna ruten kan man använda datorprogram eller så kan man räkna ut allt manuellt. För enkla uppgifter kan man göra beräkningar manuellt. Men idag finns det

många datorprogram som kan hantera olika typer av komplexitetsuppgifter. Och det ger möjligheten att omedelbart förstå hur lönsamt den ena eller den andra ruten är. (Storhagen 2011 s. 148–149)

2.2 Optimering

När ruten är planerad och alla destinationer är kända är det dags att optimera dem. Optimering inkluderar funktioner som att minimera kostnader eller minimera längden på något. Den undersöker också det bästa alternativet mellan olika resultatindikatorer, som att minimera ruttkostnader och antalet fordon som används. När ett problem uppstår i optimeringen av logistiken och när antalet lösningar växer, ökar antalet problem samtidigt. Många optimeringsproblem är svåra, och därför måste man lista alla möjliga lösningar om man behöver hitta den optimala lösningen på ett problem. Att lösa ett problem tar tid, så verktyget som används för att lösa ett problem i logistiksystemet måste ge ett snabbt och korrekt svar. (Yalaoui, Amodeo & Yalaoui 2012 s. 61)

2.2.1 Optimering av logistik

Optimering i matematik innebär att man, beroende på uppgiften, hittar minimi- eller maximivärdet för objektivfunktionen. Optimering av logistik innebär att uppnå en sådan ställning i transport- och logistiksystemet där det fungerar mest effektivt, särskilt när det gäller en viss ställd uppgift. (Оптимизация логистики/Logistikoptimering 2017)

Vilka uppgifter löses vid optimering av logistik? Det finns flera grundläggande steg i optimeringen av logistiken:

1. Definiera mål och uppdrag. Att sänka transportkostnaderna är en stor utmaning för de flesta företag. Viktiga faktorer är också tillförlitligheten i leveranskedjan, förmågan att reagera flexibelt på förändringar i marknadsförhållandena och ge tillgång till infrastrukturen.
2. Analys av det nuvarande läget för transportsystemet omfattar både statistisk analys och prestationsindikatorer för alla delar av företagets transportsystem, och

en undersökning av nödvändiga infrastrukturelement. Uppmärksamhet ges både till intern transportinfrastruktur och yttre: havs- och flodhamnar, motorvägar, genomströmning av järnvägsstationer.

3. Modellering av varuflöden. Det skapas en modell av varuflöden, olika rutter för leverans och kostnader som kan uppstå beräknas på basis av dom. Ibland kostnaderna omfattar inte bara transportkostnader utan också lagringskostnader. Det är skapad en Excel-baserad modell för analysen som hjälper till att automatisera beräkningar.
4. Utvecklingsplan. Detta inkluderar återuppbyggnadslösningar för transportinfrastruktur. Bestäms grunder för interaktion med leverantörer. Lösningar föreslås och kostnaderna beräknas.

(Оптимизация логистики/Logistikoptimering 2017)

Resultatet av logistikoptimering beror på situationen och de uppsatta målen i företaget. Vanligtvis resultatet är en minskning av de totala transportkostnaderna. Men minimering av transportkostnader kan leda till stora risker och stora förluster. Ett företag som investerar mera resurser kan fungera mer pålitligt och ständigt. Detta bör beaktas när man sätter optimeringsmål och utvecklar lösningar. (Оптимизация логистики/Logistikoptimering 2017)

I denna studie kommer rutternas att gå genom tre länder: Polen, Vitryssland och Ryssland. Var och en av rutternas kommer att optimeras. Den huvudsakliga optimeringsuppgiften i denna studie är att hitta den kortaste vägen (i kilometer), den billigaste vägen och den snabbaste vägen. Därefter tillhandahålla denna information till företaget i Ukraina och dra sedan slutsatser baserat på de mottagna svaren. Men först är det nödvändigt att studera de aspekter som bör beaktas vid export av varor från Ukraina genom dessa tre länder.

2.3 Ukrainska tullen

I denna del beskrivs ukrainska tullen, samt hur många och vilka typer av kontrollpunkter det finns. Och vad som krävs för att korsa gränsen och exportera varor från landet.

Totalt vid Ukrainas statsgräns finns det 230 kontrollpunkter. Bland dem finns 100 kontrollpunkter för fordon, 29 luft-, 28 havs-, 2 färje-, 10 flod-, 59 järnvägs- och 2 fotgängares kontrollpunkter. Också detta antal omfattar 166 internationella-, 31 interstatliga- och 33 lokala kontrollpunkter. (Перелік пунктів пропуску/Lista över kontrollpunkter 2019)

Internationella kontrollpunkter är avsedda för ankomst och avgång för medborgare och fordon av alla stater. Interstatliga kontrollpunkter är avsedda för ankomst och avgång för ukrainska medborgare och medborgare i grannstater, sådana som Ryssland och Vitryssland, samt fordon som tillhör dem. Lokala kontrollpunkter är avsedda för en förenklad ankomst och avgång för ukrainska medborgare och medborgare i grannstater som bor i gränsområden (regioner) samt fordon som tillhör dem. (Перелік пунктів пропуску/Lista över kontrollpunkter 2019)

Rörelse av transportmedel, last, vara och annan egendom sker över statsgränsen i enlighet med Ukrainska gällande lagstiftning och internationella avtal. När en person korsar statsgränsen utförs en gränskontroll som föreskriver kontroll av dokument och grunder för ankomst till eller avgång från Ukraina. Samt utförs en undersökning av fordon, last, varor och annan egendom. För att korsa gränsen en privatperson behöver ha giltiga dokument för att bevisa dem till gränsövervakare och/eller tulltjänstemannen. (Перелік пунктів пропуску/Lista över kontrollpunkter 2019)

2.3.1 Export av varor från Ukraina

Export är en stor del av utrikeshandeln för alla länder. Alla länder transporterar varor till eget land (import) och transporterar varor från landet också (export). Varje år exporterar Ukraina varor värda tiotals miljarder dollar. Det största delen av exporten (80%) utgör produkter från metallurgi, jordbruk, maskinteknik och kemisk industri. Ukrainska företag exporterar också leksaker, möbler, klockor, mattor och många andra saker. För ukrainska företag expansionen av försäljningsmarknaden är ett mycket viktigt tillfälle. Med det finns ett litet besvär med exporten, det är exporttullklarering. Denna procedur är ganska komplicerat och tröttsam, särskilt för nybörjare exportörer samt att något misstag kan leda till stora problem och även stora kostnader. (Експорт/Export 2019)

2.4 Tullklarering / Gränsövergångsregler

Export tullklarering består av tre huvudsteg, vilka är:

1. Tillhandahålla nödvändiga dokument till tulltjänstemannen, som intygar skälen och villkoren för export av varor utanför Ukrainas tullområde.
2. Betala lagstadgad skatt- och tullavgift på export av varor.
3. Följa kraven i lagstiftningen.

(Таможенное оформление экспорта/Export tullklarering 2019)

Man kan passera genom vilken tullkontroll som helst i hela Ukraina, för förfarandet för tullklarering av export av varor. Men först måste man ange en muntlig ansökan om behovet av ett sådant förfarande och lämna in en tulldeklaration. Vidare följer ackreditering vid tullstället. Ackreditering är förfarandet för officiell bekräftelse av att personen uppfyller de fastställda kriterierna och indikatorerna. Detta är en obligatorisk punkt för alla som utför export, både för juridiska personer och för enskilda företagare. Efter ackreditering måste exportören förbereda alla dokument för export av varor. Dokument för tullklarering av export är liknande med de dokument som krävs vid import av varor till Ukraina. De som har hanterat import tidigare, kommer det här förfarandet att verka bekant. (Таможенное оформление экспорта/Export tullklarering 2019)

2.4.1 Lista över dokument för export

Här listas alla möjliga dokument som tulltjänstemän kan kräva att tillhandahålla för export av varor från Ukraina. Att veta vilka dokument som kommer att behövas man måste veta produktklassificeringskod enligt УКТ ВЭД (Ukrainsk klassificering av varor med utländsk ekonomisk verksamhet).

- Tullackreditering
- Intyg över brist på valutavärden för det sista kvartalet
- Utländskt ekonomiskt avtal med bilagor
- Priserförhandlingsprotokoll (om tillgängligt)
- Bilaga (specifikation) för en leverans

- Beroende på transportalternativ: CMR-formulär – järnväg, flyg, postfraktsedlar
- Förardata. För fordon: kopia av passet, dokument för bil och släpvagn
- Transportördata (adress, telefonnummer och ЕДРПОУ–kod). ЕДРПОУ–kod är en unik kod för en juridisk person eller enskilda enheter i det statliga registret över företag och organisationer i Ukraina. Varje organisation har sin egen unika kod.
- Faktura som anger varornas ursprungsland, leveransvillkor och kontrakt
- Packlista
- Intyg från transportören över transportkostnader till Ukrainas gräns (vid behov)
- Kvalitetscertifikat, pass, tekniska beskrivningar, produktritningar
- Om avsändaren inte är tillverkare, då krävs det dokument för inköp av varor: avtal för inköp av varor i Ukraina och skattedeklaration.
- Följesedel och betalningsorder. Det krävs beräkning av produktionskostnader från tillverkaren av varorna (alla dokument i kopior, certifierad av företaget)
- Om produkten producerades i Ukraina: varucertifikat СТ-1
- TIR Carnet (om tillgängligt)
- Intyg för transport av varor under tullsäkerhet (om tillgängligt)

(Перечень документов для оформления экспорта/Lista över dokument för exportregistrering 2019)

Det kan också behövas att gå igenom miljökontroll, radiologisk kontroll, veterinärkontroll, växtskyddskontroll, sanitär och epidemiologisk kontroll. Allt beror på vad eller vem (djur) transportören exporterar eller importerar från/till landet. (Перечень документов для оформления экспорта/Lista över dokument för exportregistrering 2019)

Det är också nödvändigt att kontrollera om produkten står för obligatorisk certifiering i det ukrainska nationella certifieringssystemet (УкрСЕПРО). I detta fall måste man få ett certifikat eller ett intyg om erkännande av intyget om överensstämmelse. Man måste också kontrollera om den exporterade produkten ingår i produktlistan för kvalitetsöverensstämmelse. Kvalitetens överensstämmelse måste bekräftas med en deklARATION. (Перечень документов для оформления экспорта/Lista över dokument för exportregistrering 2019)

Innan man exporterar varor från Ukraina måste man ta reda på om denna handling eller last måste licensieras och vilka andra åtgärder måste göras. Om det är nödvändigt att få en licens eller annat lagstadgat dokument. Slutligen måste exporttullar och skatterna betalas. Fördelen för exportören i allt detta är att storleken på tullar vid export av varor är lägre jämfört med importtullar. (Перечень документов для оформления экспорта/Lista över dokument för exportregistrering 2019)

2.5 Transitländer

I denna del beskrivs tre länder genom vilka varor kan transporteras för att nå destinationslandet. Det också beskrivs vilka dokument som krävs för att passera gränsen, samt vilka skatter och avgifter som finns i dessa länder.

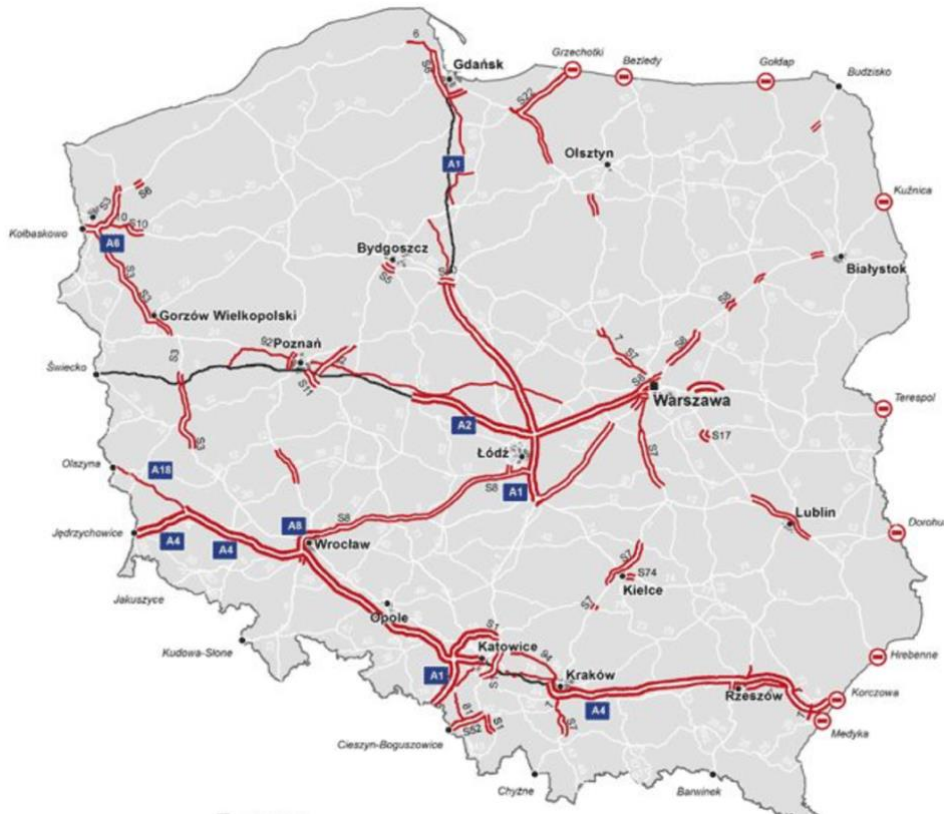
2.5.1 Polen

Vid den polsk-ukrainska statsgränsen finns det 17 kontrollpunkter. Bland dem finns det 8 fordons-, 6 järnvägs- och 3 allmänna kontrollpunkter. (На кордоні з Республікою Польща/ På gränsen till Polen 2019)

Om fordon rör sig i transit genom Polen, då måste man betala en avgift för att använda vägarna och det spelar ingen roll om det är en lastbil eller en personbil. Skillnaden är bara vilken fjäder bilen har (standardfjädring eller luftfjädring). För standardfjädring föraren hamnar att betala 220 PLN (50 euro) och för luftfjädring 164 PLN (35 euro). Avgiften kan betalas direkt vid tullstället. Vid betalning på gränstullplatsen får transportören ett särskilt kort som bekräftar avgiftsbetalningen. Efter mottagandet av detta kort måste föraren ange fordonets registreringsnummer och datum när transporten börjar. Om detta kort inte finns eller hade inte varit skapat i förväg, då när man rör sig på avgiftsbelagda vägar kan man få böter till ett belopp av 2200 eller 1640 PLN (500/350 euro). (Условия перевозок по Польше/Transportvillkor i Polen 2019)

Polen använder ett elektroniskt vägtullsystem vid körning på vissa vägsträckor som kallas viaTOLL. Vid körning på motorvägen, förare av fordon och bussar med en tillåten totalvikt på mer än 3,5 ton är skyldiga att betala en avgift. ViaTOLL systemet gäller

följande typer av fordon: en lastbil med eller utan släpvagn med en tillåten maximal vikt på 3,5 ton och mer; en buss med en kapacitet på mer än 9 passagerare (inklusive föraren) oavsett på vikten; minibuss med en kapacitet på högst 9 passagerare med en släpvagn och att den totala vikten för minibuss och släpvagn överskrider inte 3,5 ton. ViaTOLL systemet är baserad på trådlös teknik som fungerar med en viaBOX-enhet som installeras på ett fordon. Avgiftsinsamlingen sker automatisk. (Условия перевозок по Польше/Transportvillkor i Polen 2019)



Figur 2. Avgiftsbelagda motorvägar (tdiesel, 25.11.2020)

Vid transport av varor på internationella vägar tas skatter och avgifter på alla utländska lastbilar. Avgiften debiteras för engångsleverans – 8 PLN (2 euro); en vecka – 25 PLN (6 euro); en månad – 85 PLN (19 euro); ett år – 800 PLN (180 euro). (Условия перевозок по Польше/Transportvillkor i Polen 2019)

Enligt polska lagen alla fordon med eller utan last vars totala vikt eller mått överstiger det högsta tillåtna, hamnar att betala en extra avgift. En extra avgift tas ut för att köra på transitvägar med fordon vars vikten är över 10 ton. Avgiften debiteras enligt det avstånd som fordon kommer att köra på avgiftsvägar. Ju större avstånd, desto större avgift betalas. Ju större övervikt, desto större tilläggsavgift. Vid transport av skrymmande och tung last

krävs ett särskilt tillstånd som kan erhållas från Generalna Dyrekcja Drog Krajowych i Autostrad. (Условия перевозок по Польше/Transportvillkor i Polen 2019)

Polen har ett visumsystem, eftersom den är en del av Schengenområdet. För transitering måste transportör ha ett visum, dokument för fordon och varor. Europeiska unionen har säkerhetsbestämmelser som har infört gemensamma tulldeklarationer om ankomst och avgång (ENS/EXS SUMMARY DECLARATIONS). Uppgifter om transport av varor måste skickas till tullsystemet i förväg innan varorna anländer till EU:s tullområde. Uppgifter kan skickas till importkontrollsystemet (ICS) eller till det nya transiteringssystemet (NCTS) i form av en deklaration. ICS används vid import av varor via Polens tullområden till EU-ländernas territorium. Alla varor som importeras till Europeiska unionens tullområde måste gå igenom en förenklad tullkontroll med färdig ifylld deklaration. Alla uppgifter som tillhandahålls av transportören måste vara korrekta och sanna. Om alla nödvändiga dokument tillhandahölls och tullförfarande gjordes enligt reglerna, då kan varorna föras till EU-området. (Условия перевозок по Польше/Transportvillkor i Polen 2019)

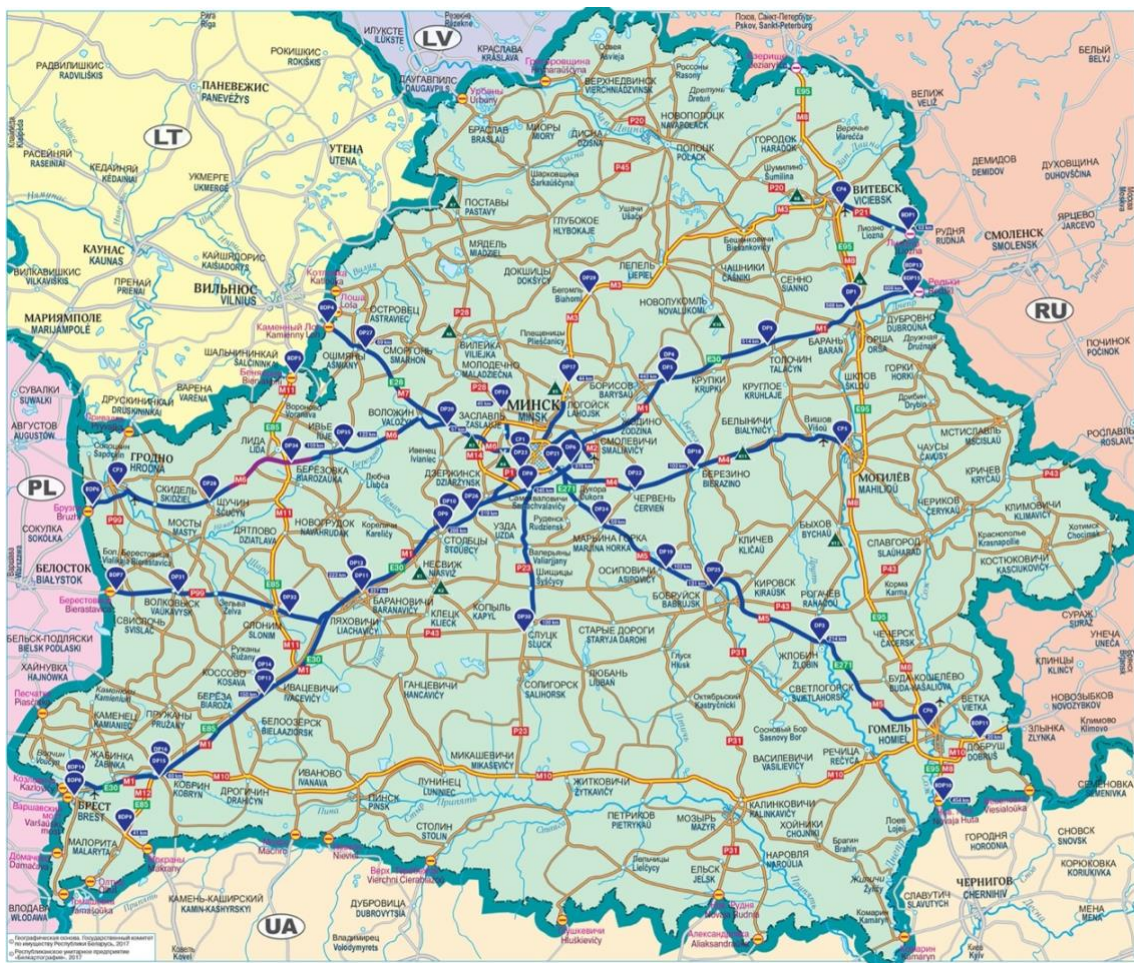
2.5.2 Vitryssland

Vid den vitrysk-ukrainska statsgränsen finns det 33 kontrollpunkter. Bland dem finns det 20 fordons-, 6 järnvägs-, 1 flod- och 6 allmänna kontrollpunkter. (На кордоні з Республікою Білорусь/ På gränsen till Vitryssland 2019)

Vitryssland har en välutvecklad väginfrastruktur, särskilt på transitvägar. Utvecklingen av motorvägen är förknippad med rekonstruktionen av vägen från gränsen för tullklarering av lastbilar. Samtidigt tillhandahålls snabb bearbetning av varor som kommer från Europa med tåg. Vägområde nummer nio förbinder Finland, Litauen, Ryssland, Ukraina, Moldavien, Rumänien, Bulgarien och Grekland. (Беларусь/Vitryssland 2018)

Om fordonen rör sig i transit över landet, måste föraren betala en avgift för att använda vägar. I Vitryssland används ett elektroniskt vägtullsystem som kallas BelToll. Systemet är baserat på DSRC radioteknik. För att betala avgiften måste förare registrera sig i

systemet via webbplatsen (beltoll.by) eller besöka en kundtjänstplats. Sedan måste man lämna en deposition och få en enhet som ska fästas på fordon. Deposition för transportfordon som väger mindre än 3,5 ton är 20 euro och för de fordon som väger mera än 3,5 ton är 50 euro. Avgiften för användning av motorvägar beror på fordonets totala massa och antalet axlar. För exempel, personbilar – 0,4 euro/km; lastbilar eller bussar med en tillåten totalvikt på mer än 3,5 ton och med två axlar – 0,08 euro/km; lastbilar eller bussar med en tillåten totalvikt på mer än 3,5 ton och med 3 axlar – 0,10 euro/km; lastbilar eller bussar med en tillåten totalvikt på mer än 3,5 ton och med fyra axlar eller mer – 0,12 euro/km. (Беларусь/Vitryssland 2018)



Figur 3. Avgiftsbelagda motorvägar (BelToll, 25.11.2020)

För att underlätta gränsövergången behöver föraren ett internationellt vägningsintyg (MCBTC). Det gör att man kan undvika flera eller ytterligare kontrollvägningar under ruten. Enligt lagen, fordon som väger mera än 11,5 ton per en axel kan inte röra sig på motorvägarna. (Беларусь/Vitryssland 2018)

Enligt lag när transportören passerar vitryska gränsen måste man ha giltiga dokument för att bevisa dom till tulltjänstemannen på begäran. Följande dokument kan begäras:

- Fordonsregistreringsbevis
- Besiktningsintyg
- ”Resblad” (путевой лист)
- Färdskrivare och förarkort
- Försäkringsintyg
- Ett särskilt tillstånd vid överskridande av tillåten totalvikt, axelvikt eller mått (om den tillåtna totalvikten eller axelvikten överstiger 10%)
- Ett kvitto över vägning eller vägningsintyg
- CMR fraktsedel
- Sanitära pass vid transport av lättfördärliga produkter
- Ett kvitto på betalningen av vägtullar på motorvägar
- Ett identitetsdokument eller körkort som styrker förarens identitet (Беларусь/Vitryssland 2018)

2.5.3 Ryssland

Vid den rysk-ukrainska statsgränsen finns det 38 kontrollpunkter. Bland dem finns det 22 fordons-, 8 järnvägs-, 1 fotgängarens- och 7 allmänna kontrollpunkter. (На кордоні з Російською Федерацією/ På gränsen till Ryssland 2019)

Det finns två avgiftsbelagda vägar i Ryssland. Den första vägen ligger nära Moskva (МКАД/Moskvas ringled) och den andra nära St. Petersburg (ЗСД/St. Petersburg västra väg). Betalningen sker på plats och beror på avståndet längs denna väg. Vägen från Ukraina till Finland går längs hela vägtullen och därför togs priserna av maximalt avstånd och maximal bil (lastbil).

Den relevanta informationen erhöles från den officiella vägtullsidan. För Moskvas ringled (m11-neva.ru) och för St. Peterburg västra väg (nch-spb.com).

Tabell 1. Vägtullar på Moskvas ringled

МКАД / Moskvas ringled	2500 RUB / 27,66 €
------------------------	--------------------

Tabell 2. Vägtullar på St. Petersburg västra väg

ЗСД / St. Petersburg västra väg	2000 RUB / 22,13 €
---------------------------------	--------------------

För transport av varor vid statsgränsen behöver föraren visa giltiga dokument för sig själv, fordon och last. I olika fall kan olika dokument krävas, allt beror på vilken typ av last fordonen bär. Det finns en standarduppsättning av dokument, som man måste ha med sig när man passerar det ryska territoriet. Följande dokument krävs:

- Fraktsedel
- ”Resblad” (путевой лист)
- Avtal mellan avsändaren och transportören
- Fordonsregistreringsbevis
- Besiktningsintyg
- Försäkringsintyg
- En kopia av anställningsavtalet mellan föraren och transportföretaget (om föraren inte är ägaren till fordonet)
- Körkort
(Документы, необходимые для автомобильных грузоперевозок по территории России/Dokument som krävs för transport i Ryssland)

Ytterligare dokumentation krävs för livsmedel, farliga ämnen, skrymmande och tung last. Följande dokument kan krävas för detta:

- Tillstånd att resa på motorvägar. Det erhålls vid transport av farlig, skrymmande eller tung last.
- ADR intyg. Bekräftar att fordonet är godkänt för transport av farligt gods.
- Skriftliga instruktioner. Används vid transport av farligt gods.
- ATP certifikat. Utfärdas för transport av lättfördärliga varor.
- Intyg över temperaturkontroll av varor och luft i släpvagn. Krävs för transport av lättfördärliga varor.
- Säkerhetsdatablad. Utfärdas på ett farligt ämne.
- Veterinärintyg. Bekräftar bristen av sjukdomar i produkter av animaliskt ursprung.

- Karantäncertifikat. Anger säkerheten för växtprodukter.
(Документы, необходимые для автомобильных грузоперевозок по территории России / Dokument som krävs för transport i Ryssland)

2.6 Distribution och val av transportmedel

En vara som producerats i ett annat land har begränsat värde om den vara levereras inte till önskat land för köpare som är beredd att köpa denna produkt. Men på grund av möjligheten att transportera varor till och från olika länder, kunden kan få önskad produkt. Efter att produkten tillverkades den transporteras till lagret varefter köparen har möjlighet att köpa den. Distributionen av en färdigvara är det sista steget i produkt och materialflöde. Och för att det sista steget skulle fungera utan störningar det är viktigt att välja passande transport. (Storhagen 2011 s. 137–138)

Det är viktigt att välja rätt transportmedel för att leverera rätt vara i rätt tid och med minimal kostnad. Med alla befintliga metoder för transport av varor de alla har sina egna fördelar och nackdelar. Men oftast ställs krav på att varan anländer till kunden så snabbt som möjligt och i sin ursprungliga kvalitet. Därför faller oftast valet på flygfrakt än på bil eller sjöfrakt. (Storhagen 2011 s. 137–138)

2.6.1 Lastbil

För många år sedan bilar kom för att ersätta hästfordon och utgöra konkurrens för järnväg. Särskilt med tiden då vägarna byggdes och det blev möjligt att resa runt i olika städer och länder. Utvecklingen av bilfordon berodde på att med tiden det kom behovet av godstransport som skulle vara snabbare, effektivare och viktigast av allt billigare. (Storhagen 2011 s. 141)

Precis som alla fordon, lastbilen har sina fördelar och nackdelar. Det viktigaste fördelen är flexibilitet. Tack vare detta blev det möjligt att transportera varor direkt från ett lager till ett annat. Med samma det finns inget behov av omlastning, vilken i sin tur medför kostnader och risker. Även det finns lastbilar i olika storlekar och volymer på släpvagnen och detta gör det möjligt att spara pengar på transport av varor. Det vill säga, att man kan

välja en lämplig (enligt volymen av varor) lastbil och transportera varor till kunden, utan extra kostnad. Den största nackdelen med godstransporten med lastbil är att det finns hårda regler som styrs av nationella och internationella myndigheterna. Vilket gör transport av varor mindre effektiv och mer tidskrävande. Och nyligen har denna typ av transport föreställts som ett av de mest skadliga för miljö. (Storhagen 2011 s. 141)

För att överväga och förstå mer detaljerat vilka för- och nackdelarna med en lastbil finns, beskrivs i tabellen nedan alla för- och nackdelar med denna typ av transport.

Tabell 3. För- och nackdelar med en lastbil (Наземный транспорт. Автомобили, 2020)

Fördelar	Nackdelar
Låga transportkostnader	Låg lyftkapacitet
Hög rörlighet	Beroende av väder och vägförhållanden
Hög tillgänglighet	Höga leveranskostnader (på avstånd över 300 km)
Hög leverashastighet	Dyrt underhåll
Leveransens regelbundenhet	Krävs snabb avlastning
Förmågan att transportera små volymer av varor	Låg tillförlitlighet (risk för stöld)
Stort urval av transportörer	
Inga strikta krav på förpackning	

2.6.2 Järnväg

Under de senaste 200 åren det tekniska området har blivit mycket utvecklat. Tillsammans med detta, efterfrågan på snabb och effektiv leverans av varor har ökat. Järnväg fungerade som ett komplement till andra transportsätt men med tiden kunde bli det viktigaste sättet för transport av varor inom många områden. Utvecklingen i transport av varor med järnväg ökade snabbt, tills ett annat alternativ till denna transport dök upp. Lastbilstransporter blev mer konkurrenskraftiga över långa sträckor. Vilket i slutändan ledde till stora förändringar, återuppbyggnader och stängning av många bansträckor. (Storhagen 2011 s. 140–141)

Järnväg som transport av varor har sina nackdelar och fördelar. En av nackdelarna är brist på flexibilitet. Detta beror på det faktum att tåget rör sig bara på järnvägsspår och är beroende av omlastning. Och den andra nackdelen är fasta kostnaderna. Oberoende om järnvägen används eller inte, kostnaderna är höga. Fördelarna inkluderar låga kostnader förtransport av stora volymer gods och hög kapacitet. Om man jämför ett tåg och en lastbil då kan det konstateras att det är möjligt att färdas snabbare på järnväg över längre sträck än med lastbil. Det viktigaste fördelen med järnväg är att den anses mer miljövänlig än lastbil. (Storhagen 2011 s. 140–141)

För att överväga och förstå mer detaljerat vilka för- och nackdelarna med järnväg finns, beskrivs i tabellen nedan alla för- och nackdelar med denna typ av transport.

Tabell 4. För- och nackdelar med järnväg (Наземный транспорт. Железная дорога, 2020)

Fördelar	Nackdelar
Låga transportkostnader	Låg rörlighet
Hög lastkapacitet	Transportörens monopol
Leveransens regelbundenhet	
Snabb leverans på långa avstånd	
Inte beroende av väder och årstid	

2.6.3 Sjöfart

Sjöfartens utveckling påverkades till stor del av användningen av segel, kanalkonstruktion, ång- och motordrivna fartyg, såväl som konstruktionen av fartyg. De inte längre tillverkades bara från trä, men även från metall. Sjöfartyg spelade en stor roll i utvecklingen av godstransporter i de skandinaviska länderna. (Storhagen 2011 s. 140)

Det finns många andra sätt att transportera varor, men hittills är det sjöfarten som spelar en viktig roll i transporten av skrymmande och tunga varor. Och det är på grund av detta som det anses vara viktigaste transportmedel i internationell handel. Eftersom fartyg kan transportera hållbara varor i stora volymer över längre sträckor. Oftast fartyget transporterar containrar, men förutom det bär också olja (petroleumprodukter), kemikalier, kol och andra ämnen som behövs i stora volymer. (Storhagen 2011 s. 140)

För att överväga och förstå mer detaljerat vilka för- och nackdelarna med sjöfart finns, beskrivs i tabellen nedan alla för- och nackdelar med denna typ av transport.

Tabell 5. För- och nackdelar med sjöfart (Водный транспорт. Морские суда, 2020)

Fördelar	Nackdelar
Låga transportkostnader	Låg leveranshastighet
Hög lastkapacitet	Sällsynt leverans
Tillförlitlighet och säkerhet för varor	Transportbegränsningar
	Höga krav på fastsättning och förpackning

2.6.4 Flyg

Stora förändringar hade skett under 1900 – talet. Vid den tiden flygplan som ett transportmedel har genomgått stora förändringar som berörde mer persontransporter. Senare ökade efterfrågan på flyg som frakttransport. Detta blev möjligt på grund av att flygplanet rekonstruerades och förbättrades för att kunna transportera varor. (Storhagen 2011 s. 141–142)

Flyg har den största fördelen och den är transport av varor över hela världen. Förmågan att leverera varor var som helst i världen på kort tid. Därför blev den allmänt använd bland internationella transporter. Det blev möjligt att snabbare och säkrare leverera varor till kunden, var han / hon än befinner sig just nu. Men även denna typ av transport kan användas också inom eget land. Sådana situationer kan bli när det inte finns tid att transportera vilken produkt som helst på annat sätt. Det kan till exempel vara post. (Storhagen 2011 s. 141–142)

Med flygtransport finns det brister som gäller lastning och avlastning av varor på flygplats. Detta innebär att det krävs speciell maskin – lastbärare för lastning och avlastning och med samma det krävs extra tid och kostnader. Det kan också uppstå problem i terminalen, vad i slutändan kan leda till en lång fördröjning av varor på flygplatsen. (Storhagen 2011 s. 141–142)

För att överväga och förstå mer detaljerat vilka för- och nackdelarna med flygtransport finns, beskrivs i tabellen nedan alla för- och nackdelar med denna typ av transport.

Tabell 6. För- och nackdelar med flygtransport (Воздушный транспорт, 2020)

Fördelar	Nackdelar
Hög leveranshastighet	Höga transportkostnader
Hög rörlighet	Beroendet av vädret
Stor lastkapacitet	Begränsat antal flygplatser
Tillförlitlighet och säkerhet för varor	
Kortaste rutter	

2.7 Typer av varurörelse

Transportlogistik är uppdelad i internt och externt. Intern logistik innebär att varurörelse sker inom företaget och mellan avdelningen. Extern logistik kan innebära, till exempel leverans av varor från tillverkaren till konsumenten. Typer av transportrörelse är indelade i 5 olika typer för transport av varor. Vilka är:

1. Unimodala transporter. Det betyder att leveransen är utförd med en typ av transport.
2. Multimodala transporter. Betyder att transporten sker med flera typer av transporter med en ansvarig arrangör. Officiellt fungerar en transport som transportör och resten är kunder.
3. Intermodala transporter. Det inkluderar leverans av varor med flera typer av transporter. En operatör organiserar hela rörelseprocessen från den första punkten, genom mellanliggande punkter och till mottagaren. Ansvaret delas mellan alla transportörer som är lika i sin status och enhetliga tariffer har fastställts.
4. Blandade transporter. Innehåller att två typer av transporter används. När den första transporten utför leverans till lastningsplatsen för den andra transporten. Det vill säga utan mellanliggande punkter och lagring. Ett exempel kan vara leverans av varor mellan järnväg och lastbil.
5. Förenad transporter. I jämförelse med blandade transporter här används mer än två typer av fordon.

(Виды транспортной логистики / Typer av transportlogistik 2020)

2.8 Sammanfattning

Detta kapitel beskriver grundinformation om import av varor från Ukraina till Finland genom Polen, Vitryssland och Ryssland. Vad som behövs för att passera gränsen och vad som kan förväntas från andra sidan av statsgränsen. Vad är distribution och vilket transportsätt är bättre att välja. Allt detta är viktigt för denna studie för att kunna jämföra olika gränsövergångsregler, avgifter i olika länder och med vilka transportmedel är det möjligt att leverera varor till Finland. Baserat på denna teori är det möjligt att avgöra och förstå genom vilket land det är mer lönsamt eller rationellt att transportera varor från Ukraina. För denna studie tar jag hänsyn till alla avgifter och skatter som transportören måste betala i vart och ett av ovanstående länder. Samt all information om hur svårt eller enkelt det är att gå igenom tullkontrollen i varje land.

3 METOD

Metoden handlar om sätt vilket man väljer att hämta data för att få svar på sin forskningsfråga. Betraktar på vad man vill studera och baserar sig på vilket forskningsfråga och problem man har. För undersökningen av data finns det två forskningsmetoder: kvantitativ och kvalitativ. Det finns gemensamma saker som förenar de två forskningsmetoderna och med samma finns det skillnader som åtskiljer dem. Under forskningens gång kan det konstateras att för att uppnå ett fullständigt resultat är det nödvändigt att använda både kvantitativa och kvalitativa metoder, och detta är helt acceptabelt. (Сравнение количественных и качественных исследований/Jämförelse av kvantitativ och kvalitativ forskning 2020)

3.1 Val av metod

I detta examensarbete används en multi-metodansats, det vill säga två olika metoder: en kvantitativ och en kvalitativ forskningsmetod. En av metoderna inkluderar empiriska data och den andra är en semistrukturerad intervju. Den kvantitativa forskningsmetoden är lämplig för detta arbete eftersom den också ger numeriska data. För att uppnå bästa resultat i denna studie används en kvalitativ forskningsmetod i form av en semistrukturerad intervju, eftersom syftet med studien är att hitta och beräkna en lönsam

och rationell rutt för ett företag i Ukraina. Således kommer en intervju att genomföras med chefen för detta företag.

3.1.1 Kvantitativ metod

Kvantitativ forskning handlar om att samla in numeriska data. Sambandet mellan teori och forskning måste ha en logisk, sann slutsats. En kvantitativ forskningsprocessen består av elva viktiga steg, vilka är:

1. Teori
2. Hypotes
3. Forskningsplan
4. Utveckling av måttbegrepp
5. Val av plats där kommer forskningen att ske
6. Val av undersökningspersoner
7. Tillämpning av mätinstrument för datainsamling
8. Databehandling
9. Dataanalys
10. Resultat
11. Definition av resultat

Dessa steg är viktiga för undersökningen men bör inte utföras i den ordningen och inte alla måste följas. Snarare är det bara en mall för forskare. (Bryman & Bell 2017 s. 166–168)

Kvantitativt forskningssyfte är att beskriva och förklara. Strävar efter hög precision och kontroll. Kvantitativa metoder oftast undersöks med enkäter, intervjuer, slumpmässigt urval eller statistisk analys. Resultatet ges i numeriska data. En statistisk analys av data utförs och man får fram resultat i form av värden och sannolikheter. (Количественный анализ данных/Kvantitativ dataanalys)

3.1.2 Kvalitativ metod

Kvalitativ forskning är ord och processinriktad metod. Sambandet mellan teori och praktik kan ha en logisk slutsats men bör inte ha den. Utan snarare slutsats dras genom faktiska, psykologiska eller matematiska framställningar. Teori är baserad på insamlade data. En kvalitativ forskningsprocessen består av sex viktiga steg, vilka är:

1. Allmänna forskningsfrågor
2. Val av plats och undersökningspersoner
3. Datainsamling
4. Förbehåll av data
5. Konceptuellt och teoretiskt arbete
 - a. Definition av frågor
 - b. Ytterligare datainsamling
6. Rapport om resultat

Kvalitativa metoder ofta baserar sig på intervjuer och observationer. Kan också baseras på ett skriftligt och audiovisuellt material. Analysen av kvalitativa data utförs av en tolkning och sammanställning av data. Ofta bearbetas stora mängder av data och den brukar analyseras på samma gång som datainsamling. (Bryman & Bell 2017 s. 372–376)

3.2 Materialinsamling

Allt huvudmaterial hämtades från boken, som gav grundmaterialet för teorin och beskrivningen av varje kapitel. Ytterligare material togs från internetsidorna för att beskriva gränsövergången och listan över obligatoriska dokument för transportören. Merparten av informationen erhöles från de officiella webbplatserna för tullmyndigheterna i Ukraina, Polen, Vitryssland, Ryssland och Finland.

3.3 Verktyg

Rutten optimeras och beräknas med hjälp av ett verktyg som heter Routin. Det är en smart ruttplanerare som är byggd för ruttplanering. Den är lämpligt för denna studie, eftersom

ett av huvudmålen för detta arbete är att hitta och beräkna en lönsam och rationell rutt för leverans av varor från Ukraina. Andra verktyg som är avsedda för att beräkna rutt- och fraktkostnader används också för att jämföra rutter och kostnader med varandra.

3.4 Tillvägagångssätt

Forskningsmetoden funderades under september och oktober. Efter att forskningsfrågorna ställdes blev det klart hur man samlar in materialet och hur man uppnår det förväntade resultatet. Först samlades all nödvändig information om gränsövergångsreglerna, nödvändiga dokument och eventuella avdrag som måste betalas. Baserat på den insamlade informationen kunde jag sedan överväga alla möjliga alternativ för att importera varor från Ukraina till Finland så lönsamt som möjligt och gå vidare till resultaten av arbetet. Senare under arbetets gång blev det klart att för att få ett bra resultat räcker det inte bara att beräkna ruten och göra en översikt utifrån den. Därför beslutades att intervjua ett företag som vill leverera sina varor till Finland från Ukraina. Och efter de föreslagna rutterna sammanfattades resultaten baserat på de mottagna svaren.

3.5 Data och analys

Informationen för den teoretiska delen hämtades från boken: Logistik – grunder och möjligheter. Uppgifterna fungerade som en grund för att förstå den information som erhållits från webbplatser relaterade till denna studie. Främst för att svara på den första forskningsfrågan om vad som bör beaktas när man importerar varor från Ukraina. Detta gjordes för att förstå vilket leveransalternativ som är möjligt och vilket inte. Efter att den nödvändiga informationen samlats in var nästa steg att gå vidare till huvudforskningsfrågan, som lyder: hitta och beräkna ett mer lönsamt och rationellt sätt att leverera varor från Ukraina till Finland genom ett tredjeland. Efter att ha fått nödvändig information kunde jag analysera erhållna data och utifrån detta göra en jämförelse av olika rutter och fordon. Beräkningen utfördes baserat på teorin från den första forskningsfrågan, eftersom tillförlitlig information redan har samlats in. Efter att ha beräknat den mest lönsamma ruten från Ukraina till Finland intervjuade jag chefen för företaget i Ukraina och efter att ha fått informationen kunde jag dra slutsatser, och gå vidare till resultaten.

4 DEN EMPIRISKA UNDERSÖKNINGEN

Denna del innehåller information om undersökningen för mitt arbete om inköp av varor från Ukraina till Finland för ett företag. Början på mitt arbete var att undersöka reglerna och upptäcka vilka aspekter som måste beaktas vid export av varor från Ukraina och vid import till Finland, samt att kartlägga detaljerna. Till exempel: vilka obligatoriska dokument som kan krävas, betalning av skatt och moms, samt andra kostnader som kan uppstå vid användning av transitvägar. All information om gränsövergång, vilket inkluderar: regler för övergång, obligatoriska dokument, information om skatter, moms och andra möjliga avdrag beskrivs i kapitel två. Det var inte svårt att hitta relevant information. Allt material erhöles från officiella källor om statsgränser och alla transitvägsavgifter togs från officiella webbplatser.

Sedan kom den andra viktiga delen av forskningen som beskrivs i detta kapitel, analyserad i kapitel fem och diskuterad i kapitel sex. Syftet med den empiriska delen är att hitta en lönsam och rationell rutt för godstransporter, som inkluderar transitering genom Polen, Vitryssland och Ryssland. Samtidigt överväga alternativet med olika typer av transporter och slutligen beräkna de kostnader som uppstår vid leverans av varor från Ukraina till Finland. Även i denna del kommer den billigaste och snabbaste ruten att jämföras. Och därför ägnas mycket uppmärksamhet åt tid, kostnad och körsträcka.

Optimeringen hjälpte mig med detta, liksom ett program för beräkning av ruten som heter "Routin: smart route planner". Detta program valdes eftersom det automatiskt optimerar ruten och för att man manuellt kan korrigera och ange det land eller den stad som transportören behöver/måste köra för att leverera varorna till destinationslandet. Dessutom har Routin samarbetat med Apple och Google Maps för att tillhandhålla fler alternativ och information om rutter. Den enda nackdelen med den här appen är att den inte fungerar på datorer, utan bara på telefoner. Men i vår moderna värld är detta inte ett problem, eftersom det mesta av arbetet kan göras via telefon, och ingen dator krävs för detta.

I mitt arbete tog jag landet Ukraina av en anledning. Allt för att det verkligen finns ett företag som vill komma in på den finska marknaden med sina varor som tillverkas i deras fabrik. Jag kommer att intervjua detta företag och erbjuda dem mina ruttalternativ och resultat med de kostnader som jag fick under min forskning. Slutsatser kommer att göras baserat på de mottagna svaren.

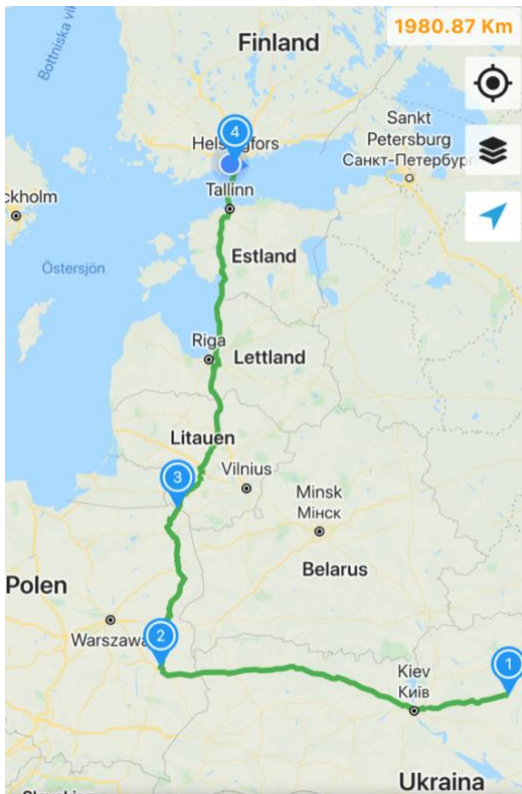
All mottagen information beskrivs i den form den erhöles från officiella källor med vägtullräknare och ruttberäkningsprogram. Samtliga siffror nedan är relevanta för våren 2021, då undersökningen skrevs.

4.1 Rutter och kostnad

Detta avsnitt innehåller information och fakta som har samlats in och studerats under en tidsperiod. All information erhöles från de officiella webbplatserna för vägtullarna, som gav korrekt och tillförlitlig information om skatter och avgifter som transportören skulle betala i Polen, Vitryssland och Ryssland under transport av varor från Ukraina. En jämförelse görs också mellan den billigaste och den snabbaste ruten. Alla rutter beräknades från den ukrainska staden Romny, eftersom ett företag som vill exportera sina varor till Finland ligger i denna stad.

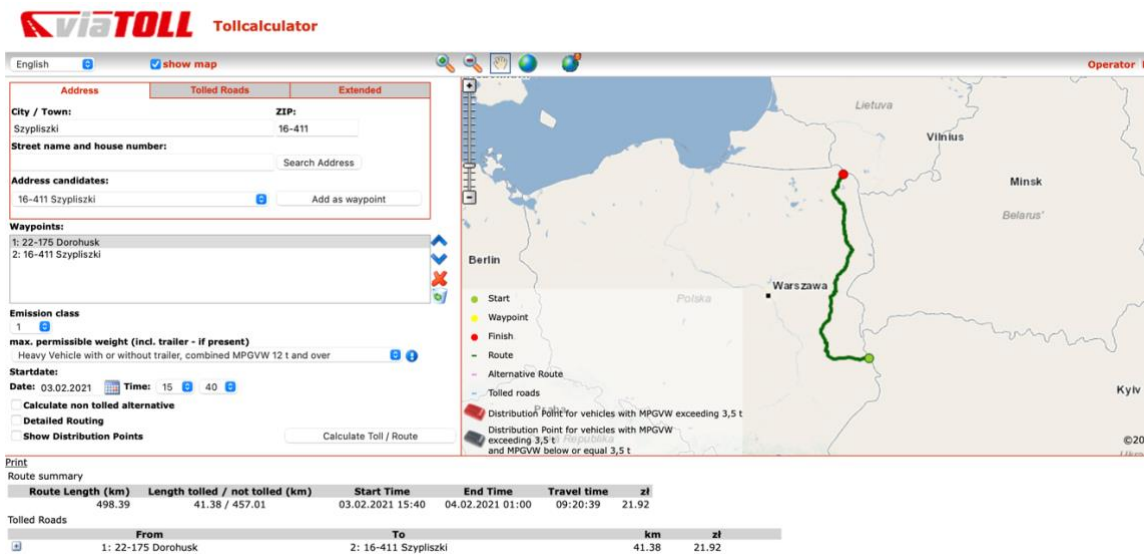
4.1.1 Polen

Den första på listan för forskning var Polen. För en början användes programmet för beräkning av ruten Routin, som visade den exakta ruten från Ukraina till Finland genom Polen. Detta gjordes främst för att optimera och visualisera ruten. Med hjälp av denna applikation kan man se att den totala längden på ruten är nästan 1981 km och att ruten går genom Litauen, Lettland och Estland. För att nå destinationen måste transportören också använda färjan för att anlända till destinationslandet. Detta är den längsta ruten av alla.



Figur 4. Optimerad rutt genom Polen (Routin 3.2.2021)

För att beräkna kostnaden för vägtullar i Polen används vägtullräknare från den officiella webbplatsen som kallas viaToll. Den gav korrekt information om avgiftsbelagda vägavsnitten. För denna beräkning indikerades två statsgränser genom vilka transportören kommer att röra sig. Statsgränsen Dorohusk förbinder Ukraina och Polen, och Szypliszki förbinder Polen och Litauen. Eftersom det bara finns vägtullar i Polen gjordes beräkningarna endast för detta land.



Figur 5. Vägtullräknare (viaToll 3.2.2021)

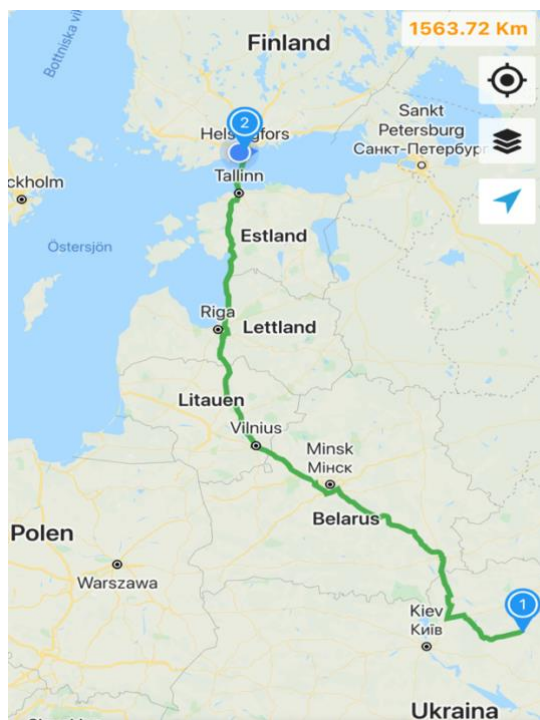
Vägtullräknaren viaToll visar att det avgiftsbelagda vägsnittet är bara 41,38 km av den totala 457 km varav transportören kommer att resa i Polen. Man kan också se att vägtullarna är 21,92 pln (4,88 euro). Tabellen nedan visar alla kostnader som kan uppstå på väg från Ukraina till Finland genom Polen, förutom bränsleförbrukning.

Tabell 7. Kostnader i Polen

Avgift för väganvändning	220 PLN / 50 euro
Vägtullräknare viaToll	21,92 PLN / 4,88 euro
Extra avgift för utländska lastbilar	8 PLN / 2 euro
Totalt	249,92 PLN / 56,88 euro

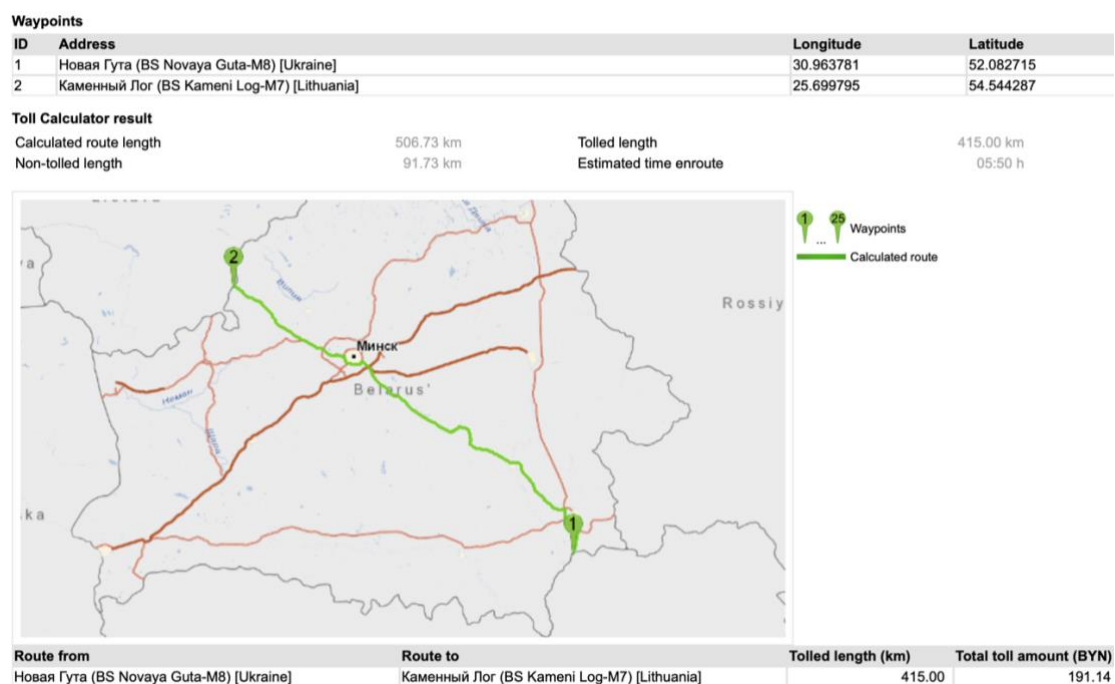
4.1.2 Vitryssland

Vitryssland var andra på listan för forskning. Till en början användes också ruttberäkningsprogram Routin, som visade den exakta ruten från Romny till Helsingfors via Minsk. Först och främst gjordes detta för att visualisera och optimera ruten. Med hjälp av detta program kan man se att den totala ruten är nästan 1564 km, vilket innebär att detta är den kortaste ruten av alla. Ruten går också genom Litauen, Lettland och Estland, som i fallet med Polen. För att nå destinationslandet, dvs. Finland, måste transportören också använda färjan för att nå slutdestinationen.



Figur 6. Optimerad rutt genom Vitryssland (Routin 3.2.2021)

För att beräkna vägtullar i Vitryssland används en vägtullräknare från den officiella webbplatsen BelToll. Med hjälp av denna räknare kan man ta reda på exakt vägavsnittet som är avgiftsbelagd. Vitryssland har flera gemensamma gränser med Ukraina och Litauen. I det här fallet tog jag två kontrollpunkter från ruttberäkningsprogrammet. Statsgränsen mellan Ukraina och Vitryssland som kallas Novaya Guta och statsgränsen mellan Vitryssland och Litauen som kallas Kameni Log. Med tanke på att transportören rör sig genom flera länder gjordes kostnadsberäkningen endast för Vitryssland, eftersom vägtullar finns endast i det landet.



Figur 7. Vägtullräknare (BelToll 3.2.2021)

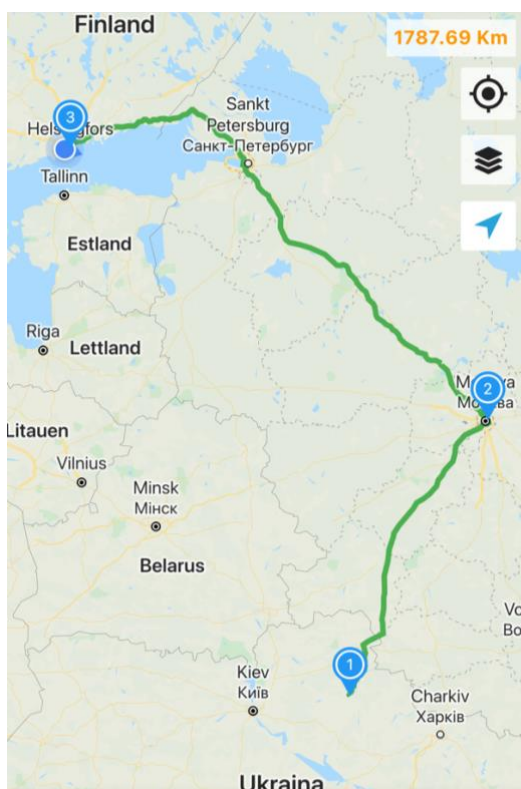
Från vägtullräknaren BelToll kan man se att det avgiftsbelagda vägavsnittet är 415 km av den totala 506,73 km. Detta innebär att nästan hela vägavsnittet i Vitryssland är avgiftsbelagd. Härifrån kan man också se information om att kostnaden för vägtullar är 191,14 BYN (60,26 euro). Tabellen nedan visar alla kostnader som kan uppstå på väg från Ukraina till Finland genom Vitryssland, förutom bränsleförbrukning.

Tabell 8. Kostnader i Vitryssland

Vägtullräknare BelToll	191,14 BYN / 60,26 euro
En deposition för en enhet	+/- 50 euro
Totalt	60,26 euro

4.1.3 Ryssland

Det tredje landet på listan för forskning var Ryssland. För att visualisera och optimera ruten används ruttberäkningsprogram Routin. Det visade den exakta ruten från Romny till Helsingfors via Moskva och St. Petersburg. Baserat på data från detta program kan det ses att ruttens totala längd är cirka 1788 km. Ruten går endast genom ett land, exklusive avgångslandet (Ukraina) och ankomstlandet (Finland). Till skillnad från andra länder från min forskning, går hela vägen längst marken. Det vill säga att transportören inte behöver använda färjan.



Figur 8. Optimerad rutt genom Ryssland (Routin 3.2.2021)

Som det skrevs i den teoretiska delen, om transportören rör sig genom Ryssland, kör man på två vägtullar. En av dem ligger nära Moskva och den andra ligger bredvid St. Petersburg. Tabellen nedan visar alla kostnader som kan uppstå på väg från Ukraina till Finland genom Ryssland, förutom bränsleförbrukning.

Tabell 9. Kostnader i Ryssland

МКАД / Moskvaskingled	2500 RUB / 27,66 euro
ЗСД / St. Petersburg västra väg	2000 RUB / 22,13 euro
Totalt	49,79 euro

4.2 Jämförelse av rutter



Två olika rutter jämförs här: en av dem är den billigaste och den andra är den snabbaste. Detta görs för bättre förståelse och mer exakt information om rутten. Samt för att tillhandahålla denna information till företaget.

Bränslepriset togs från den officiella webbplatsen GlobalPetrolPrices.com. Denna webbplats ger aktuella bränslepriser runt om i världen. Priserna uppdateras varje vecka. Den information som erhållits från denna webbplats är relevant för den 15 februari 2021.

Ukraine Diesel prices	Liter	Finland Diesel prices	Liter
UAH	26.310	EUR	1.424
EUR	0.779		

Figur 9. Priset på diesel i Ukraina och Finland (GlobalPetrolPrices.com 15.2.2021)

Två av de tre rutterna leder genom Estland. Därför var utgångspunkten Tallinn och ankomstpunkten var Helsingfors. Färjekostnaden togs från den officiella webbplatsen VikingLine.fi. Därifrån erhöles information om de billigaste och de dyraste färjorna. Priserna är relevanta för den 15 februari 2021.

 M/S Viking XPRS 07:00 → 09:30	I priset ingår 1 Vuxen Personfordon - kombination, maxlängd 12 m, höjd max 4,20 m	186,00 EUR VÄLJ
 M/S Viking XPRS 15:30 → 18:00	I priset ingår 1 Vuxen Personfordon - kombination, maxlängd 12 m, höjd max 4,20 m	243,00 EUR VÄLJ

Figur 10. Färjekostnad (VikingLine.fi 15.2.2021)

4.2.1 Billigaste rутten

Baserat på information från officiella källor (GlobalPetrolPrices.com och VikingLine.fi) man kan beräkna den billigaste rутten från Ukraina till Finland. Beräkningen gjordes för Polen, Vitryssland och Ryssland. Alla ytterligare kostnader som beskrivs i kapitel 4.1.1. – 4.1.3. beaktades också.

Den första beräkningen gjordes med hänsyn till att varorna kommer att transporteras genom Polen.

Tabell 10. Totala kostnader för transport av varor genom Polen

Bränslekostnad	1981 km x 0,779 € = 1 543,20 €
Färjekostnad	186 €
Extra kostnader (tabell 7)	56,88 €
Totalt	1 786,08 €

Den andra beräkningen gjordes med hänsyn till att varorna kommer att transporteras genom Vitryssland.

Tabell 11. Totala kostnader för transport av varor genom Vitryssland

Bränslekostnad	1564 km x 0,779 € = 1 218,36 €
Färjekostnad	186 €
Extra kostnader (tabell 8)	60,26 €
Totalt	1 464,62 €

Den tredje beräkningen gjordes med hänsyn till att varorna kommer att transporteras genom Ryssland.

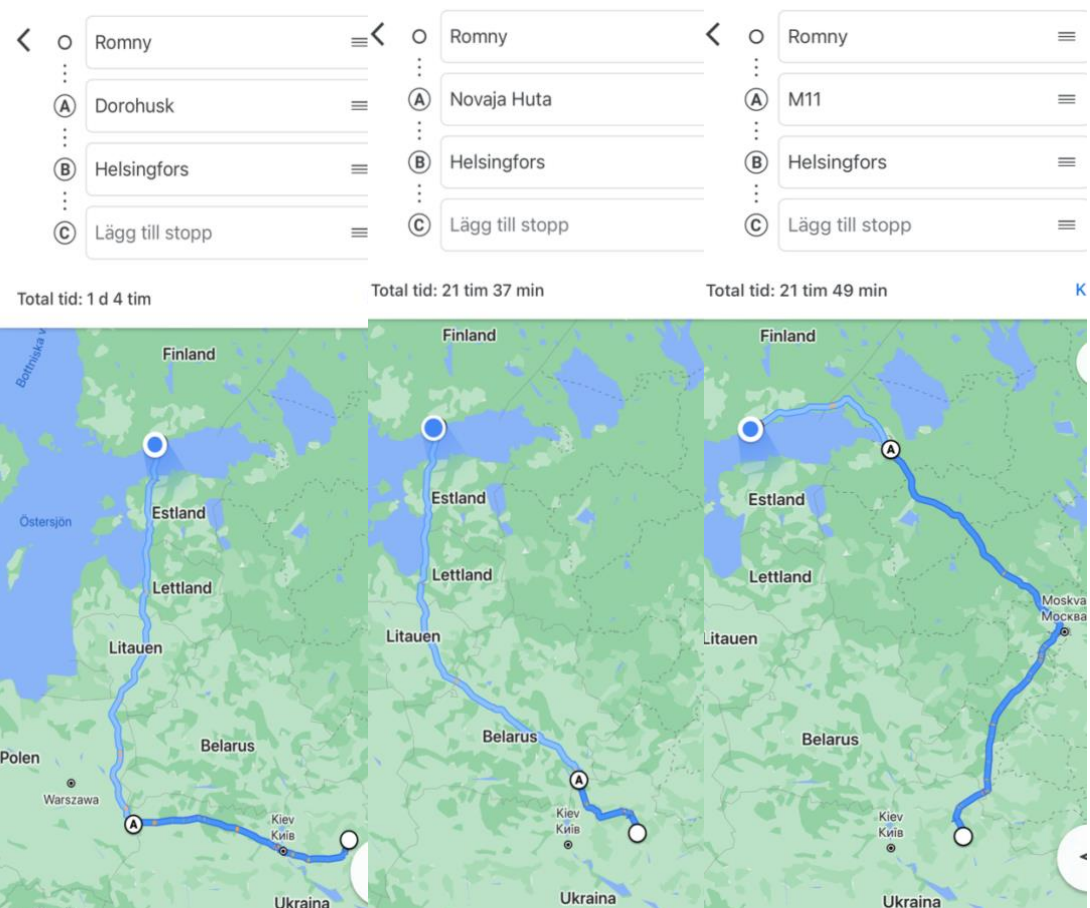
Tabell 12. Totala kostnader för transport av varor genom Ryssland

Bränslekostnad	1788 km x 0,779 € = 1 392,85 €
Extra kostnader (tabell 9)	49,79 €
Totalt	1 442,64 €

Baserat på informationen från dessa tabeller med beräkningar kan det påstås att den billigaste rutten går genom Ryssland.

4.2.2 Snabbaste rutten

Ett annat syfte med denna studie är att beräkna den snabbaste rutten. För att få korrekt information om den snabbaste rutten användes Google Maps. Med hjälp av Google Maps kan man få en exakt beräkning av tiden som kommer att gå på väg från en punkt till en annan. Nedan kan man se bilder tagna från denna applikation.



Figur 11. Restid från Romny till Helsingfors (google.fi 19.2.2021)

Dessa bilder visar alla tre ruttalternativen från Romny (Ukraina) till Helsingfors (Finland). Den första bilden visar att restiden från Romny till Helsingfors via Polen är en dag och fyra timmar. Den andra bilden visar att restiden från Romny till Helsingfors via Vitryssland är 21 timmar 37 minuter. Den tredje bilden visar att restiden från Romny till Helsingfors via Ryssland är 21 timmar 49 minuter. Baserat på dessa uppgifter kan det påstås att den snabbaste ruten går genom Vitryssland.

4.3 Fallstudie intervjuföretag

Denna del beskriver ett ukrainskt företag som vill importera sina varor till Finland. Jag föreslår dem mina ruttalternativ och informerar om eventuella kostnader som kan uppstå under leveransen. Detta företag kommer att dra sina egna slutsatser baserat på den mottagna informationen.

4.3.1 Intervjuprocessen

En tid innan intervjun, innan beräkningarna gjordes, kontaktade jag företagets chef och frågade om deras lokalisering kunde användas för mer exakta beräkningar. Efter att jag fick godkännandet gjordes exakta beräkningar. Senare skickades en lista med frågor till respondenten så att han kunde bekanta sig med frågor innan intervju.

Intervjun genomfördes per telefon, för under pandemin (Covid-19) finns det inget sätt att resa utomlands utan hinder. Intervjun inleddes med en fråga om jag kan skriva respondentens namn och position i företaget, och om företagets officiella namn kan anges. Efter godkännande började jag ställa frågor från listan (bilaga 1). Intervjun genomfördes på ryska, eftersom respondenten bara talar ryska.

Jag intervjuade en av grundarna och chefen för ett företag som heter Rumikub, vars namn är Egor Rubcov. Han föddes i Romny och arbetade för detta företag hela sitt liv. Det var lätt att intervju honom, eftersom han har all nödvändig information och kan fatta beslut angående transport av varor.

Efter att alla frågor ställdes och intervjun var över började jag transkribera intervjun, först på ryska och sedan översatt till svenska.

5 RESULTAT OCH ANALYS

Denna del beskriver de uppgifter som erhållits under intervjun. Resultatet och analysen baseras på information som erhållits under intervjun. Intervjun genomfördes i ordning av forskningsfrågor och med stor uppmärksamhet åt syftet för denna studie.

5.1 Erhållna data

En av de första frågorna som ställdes till respondenten gäller export av varor från Ukraina. Det ställdes enligt den första forskningsfrågan: vilka aspekter bör beaktas vid export av varor från Ukraina? Trots att detta företag inte exporterade varor till andra länder, företagsledningen har information om vad som behövs för att exportera varor från

Ukraina. Detta blev tydligt under intervjun, enligt svaren jag fick. Dessutom blev det i samtalet känt att Rumikub skulle vilja importera sina varor till Finland. Baserat på dessa svar kan man säga att informationen från de teoretiska kapitlen är helt relevant för denna fallstudie.

Följande frågor avser transport av varor genom tre länder, såsom Polen, Vitryssland och Ryssland. På frågan genom vilket land de skulle transportera varor från Ukraina till Finland var svaret följande: genom Polen. På frågan varför Polen svarade Egor att detta är relaterat till ekonomi och logistik, och att detta land är en granne och en medlem av EU. På frågan vilken typ av fordon, varorna skulle transporteras svarade Egor att det skulle vara en lastbil eller annan mindre bil. Således anses inte ett lastflygplan eller godståg vara en transport för leverans av varor från Ukraina till Finland.

För att besvara den andra forskningsfrågan för denna studie, som säger: vilken rutt för transport av varor är mer lönsam och rationell, gjordes beräkningar av rutter från Ukraina till Finland. Av beräkningarna i kapitel 4.1 – 4.2 följer att den längsta och dyraste ruten går genom Polen. Den kortaste och snabbaste ruten går genom Vitryssland. Och att den billigaste ruten går genom Ryssland. All denna information tillhandahölls till respondenten, och när jag frågade om de skulle välja en billig rutt genom Ryssland var svaret negativt. Egor förklarade att detta beror på att förhållandet mellan Ukraina och Ryssland är spänt, och att det är nödvändigt att göra ”betalningar” för transport av varor genom detta land. Det är ingen hemlighet att det finns korrupcion i Ryssland, liksom i andra länder, så jag tror att Egor menade detta med ordet ”betalningar”.

Nästa fråga handlade om Vitryssland och om Egor's företag överväger denna väg för transport av varor. Men svaret var också negativt. Han förklarade detta genom att för närvarande endast persontransporter utförs genom Vitryssland. Och också att det inte finns några inre gränser mellan Ryssland och Vitryssland. Medan jag transkriberade vår intervju kom en ytterligare fråga till mig. Vad har avtalet mellan Ryssland och Vitryssland med det att göra, detta är en separat stat, och detta påverkar inte på något sätt transit genom Vitryssland. För mig lät det inte som ett bra argument för att överge denna rutt, särskilt eftersom den är den kortaste och snabbaste av alla. Så tyvärr för mig förblev denna fråga öppen.

Till slut ställdes de sista frågorna angående vilken väg företaget skulle välja och varför. Egor besvarade denna fråga med att säga att det skulle vara Polen, och det finns flera orsaker till detta. Han började med faktorer som: logistik, ekonomi och handel. Även politiska relationer mellan Ukraina och Polen, en gemensam gräns, liksom förekomsten av flera korridorer, vilket förenklar transporten av varor genom Polen.

5.2 Problemlösning / Beslut

Baserat på de mottagna svaren kan det konstateras att även om den billigaste ruten går genom Ryssland, och den snabbaste och kortaste ruten går genom Vitryssland, avvisade Rumikub båda alternativen av flera anledningar. Framst på grund av den politiska situationen mellan länderna. För det andra på grund av omöjligheten med godstransporter för tillfället. Trots alla andra positiva aspekter av dessa rutter visade de sig vara olämpliga för detta företag.

Ruten genom Polen är dock inte den billigaste eller snabbaste, företaget valde denna rutt av flera anledningar. För det första på grund av den politiska situationen mellan länderna. Sedan på grund av längden på den gemensamma gränsen och förekomsten av flera korridorer, vilket i sin tur förenklar gränsövergången. Dessutom är fördelen att Polen är medlem i EU, vilket i sin tur gör det lättare att transportera varor inom EU. Det betyder att man bara behöver korsa gränsen mellan Ukraina och Polen en gång, varefter man kan transportera varorna till Finland utan hinder. Men detsamma kan man inte säga om Vitryssland eller Ryssland. För att leverera varor till Finland via Vitryssland måste man korsa gränsen två gånger. Den första är mellan Ukraina och Vitryssland, och den andra är mellan Vitryssland och Litauen. Och för att kunna leverera varor till Finland genom Ryssland måste man korsa gränsen ytterligare två gånger. Den första är mellan Ukraina och Ryssland, och den andra är mellan Ryssland och Finland.

Baserat på de mottagna svaren är Polen den enklaste och mest rationella ruten för transport av varor från Ukraina till Finland. Och efter att ha analyserat alla svaren kan jag förstå varför den här ruten och instämna med den. Det är inte säkert att man kan vinna genom att välja den billigaste eller snabbaste ruten. Om man tar hänsyn till alla

”betalningar” eller stillestånd som kan uppstå under vägen, kan man förlora ännu mer pengar än kostnaden för ruten genom Polen.

5.3 Möjligheter i framtiden

Logistikämnet är mycket brett och allt som rör import och export tenderar att förändras. Tullföreskrifter ändras regelbundet. Världssituationen påverkar också varurörelser, såsom den globala krisen, karantäner, de politiska relationerna mellan länder. Det är svårt att ta hänsyn till allt när man beräknar en rutt genom ett visst land. Detta ämne ”lever” och därför kommer det alltid att finnas något att förbättra, lägga till eller ta bort.

6 SLUTSATSER OCH DISKUSSION

I den här delen kommer jag att dra slutsatser angående min undersökning och beskriva det erhållna resultatet mer detaljerat. Och slutligen diskutera hur svaren jag fick svarar på mina forskningsfrågor.

6.1 Slutsatser

Syftet med mitt arbete var att studera gränsövergångsreglerna samt att ta reda på vilka aspekter som bör beaktas vid import av varor från Ukraina till Finland. I början gjordes mycket arbete med teorin för att studera i detalj vilka dokument som krävs för att passera gränsen, hur mycket skatt och andra avdrag som måste betalas i varje transitland. Därefter kom den mer praktiska delen av arbetet, sökandet och beräkningen av en lönsam och rationell rutt för import av varor från Ukraina till Finland. De erhållna resultaten föreställdes för respondenten. Endast en respondent deltog i undersökningen, eftersom tillförlitlig information endast kunde fås från honom. Dessutom kunde han som chef fatta beslut om ruttval.

En intervju genomfördes med Egor, där frågorna om export och import togs upp. Det blev klart att han kände till teorin från det förflutna. Därefter tillhandahölls data för tre rutter. Bland alla tre presenterade rutter valdes inte de mest lönsamma utan de mest rationella. Detta val motiverades av det faktum att, förutom den logistiska, ekonomiska,

kommersiella och politiska, också en gemensam gräns, förekomsten av flera korridorer och direkt tillgång till Europa. Först var valet inte helt klart för mig, men efter att ha analyserat resultaten blev det klart varför just detta val. Konsekvenserna av ett sådant resultat leder mig till det faktum att, trots alla fördelar och attraktivitet hos andra rutter, bör en sådan faktor som politiska relationer mellan länder också beaktas.

6.2 Diskussion

Har de forskningsfrågor som ställts i början av detta arbete besvarats? Svaret är mer positivt än negativt. Den första forskningsfrågan var snarare retorisk. I den meningen att ett direkt svar inte förväntades. Utan snarare den ställdes för att ge grunden för den andra forskningsfrågan.

Svaret på den andra forskningsfrågan förväntades inte vara exakt det, men detta är syftet med forskningen. Man undersöker för att få svar på sina frågor, och resultatet kan bli helt annorlunda än vad man förväntade sig, som hände i det här fallet. Det var självklart för mig att man måste välja den snabbaste/kortaste ruten genom Vitryssland eller den billigaste genom Ryssland. Men efter intervjun och de givna argumenten blev det tydligare varför just den och inte den andra ruten valdes. I slutet av denna forskning kan jag fullt ut acceptera och förstå varför ruten genom Polen valdes. Som det redan skrevs, spelar nu en sådan faktor som politik en stor roll i vår värld och detta bör inte glömmas bort vid beräkning av en rutt från ett visst land.

I allmänhet är jag nöjd med resultatet som kom till slut. Jag kan med säkerhet säga att detta arbete gav mig mycket erfarenhet och mycket kunskap som kan vara användbar i framtiden. Intervjun öppnade också mina ögon för några saker som jag inte märkt förrän nu. Jag vill uttrycka min tacksamhet till Rumikub för en god ledtråd om avhandlingen och för personligt deltagande i forskningen.

KÄLLOR

- Беларусь*, 2018, transler. Tillgänglig: http://transler.ru/content/megdunarodnii_perevozki/blr/ Hämtad: 25.11.2020.
- Bryman, A., Bell, E. & Nilsson, B. 2017. *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 3 uppl., Liber AB, Malmö.
- Документы, необходимые для автомобильных грузоперевозок по территории России*, trans.ru. Tillgänglig: <https://trans.ru/education/spravochnik-logista/dokumenty-dlya-avtomobilnyh-gruzoperevozok-po-rossii.html> Hämtad: 25.11.2020.
- Import*, 2020, Tulli.fi Tillgänglig: <https://tulli.fi/sv/foretag/import> Hämtad: 1.10.2020.
- Количественный анализ данных*, Аналитика плюс. Tillgänglig: <https://analytikaplus.ru/kolichestvennyj-analiz-dannyh/> Hämtad: 19.10.2020.
- Оптимизация логистики*, 2017, Морстройтехнология. Tillgänglig: <https://morproekt.ru/materialy-po-tekhnologii/optimizatsiya-logistiki> Hämtad: 10.11.2020.
- Перелік пунктів пропуску*, 2019, Державна прикордонна служба України. Tillgänglig: <https://dpsu.gov.ua/ua//perelik-punktiv-propusku/> Hämtad: 28.10.2020.
- Сравнение количественных и качественных исследований*, 2020, SurveyMonkey. Tillgänglig: <https://www.surveymonkey.ru/mp/quantitative-vs-qualitative-research/> Hämtad: 19.10.2020.

Statistikcentralens PxWeb databaser, 2020, Statistikcentralen. Tillgänglig: https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/StatFin_kau_taukyv/statfin_taukyv_pxt_001.px/table/tableViewLayout1/ Hämtad: 1.10.2020.

Storhagen, N.G., 2011, *Logistik – grunder och möjligheter*, 4 uppl., Liber AB, Malmö.

Таможенное оформление экспорта: как оформить экспорт товаров, 2019, Кийавіа Карго. Tillgängligt: <https://www.cargo-ukraine.com/tamozhennoe-oformlenie-eksporta-ili-kak-oformit-eksport-tovarov-iz-ukrainy/> Hämtad: 16.11.2020.

Транспортная логистика - что это такое, основные понятия, задачи и особенности + советы по выбору транспортной компании, 2020, КакЗарабатывать.ру. Tillgängligt: <https://kakzarabativat.ru/soveti/transportnaya-logistika/> Hämtad: 13.11.2020.

Условия перевозок по Польше, 2019, transler. Tillgängligt: http://transler.ru/content/megdunarodnii_perevozki/pol/ Hämtad: 24.11.2020.

Yalaoui, F., Amodeo, L. & Yalaoui, A. 2012. *Optimization of Logistics*. London: Wiley.

BILAGOR

6.3 Bilaga 1, Intervjufrågor på svenska

1. Vad heter er arbetsplats och vilken position har ni?
2. Har ert företag erfarenhet av att exportera varor? Om ja, vilken? Om inte, varför?
3. Vilket land skulle ni välja att importera? Varför?
4. Genom vilket land kommer detta att hända? Varför?
5. Vilket transportsätt är mer kostnadseffektivt: lastbil, lastflygplan, lastfartyg eller godståg? Varför?
6. Enligt beräkningar går den billigaste ruten genom Ryssland. Skulle ni välja den här ruten? Varför?
7. Enligt beräkningar går den snabbaste/kortaste ruten genom Vitryssland. Skulle ni välja den här ruten? Varför?
8. Vilken rutt väljer ni för transport av varor?
9. Vilka är fördelarna med att välja den här ruten för ert företag?

6.4 Bilaga 2, Intervjufrågor på ryska

1. Ваше место работы и какая у вас должность?
2. Есть ли у вашей компании опыт экспорта товаров? Если да, то какой? Если нет, то почему?
3. Какую страну вы бы выбрали для импорта? Почему?
4. Через какую страну это бы происходило? Почему?
5. Какой вид транспорта более рентабелен: фура, грузовой самолет, грузовое судно или грузовой поезд? Почему?
6. Из расчетов следует, что самый бюджетный маршрут проходит через Россию. Вы бы выбрали этот маршрут? Почему?
7. Из расчетов следует, что самый быстрый/короткий маршрут проходит через Беларусь. Вы бы выбрали этот маршрут? Почему?
8. Какой маршрут вы выберете для перевозки грузов?
9. В чем преимущество выбора этого маршрута для вашей компании?