

Mika Hartikainen

Kansainväliseen toimintaan tähtäävän pk-yrityksen logistiikkasuunnittelu

Opinnäytetyö
Kajaanin ammattikorkeakoulu
Tradenomi
Liiketalous
2013



Koulutusala Yhteislintatieteiden, liiketalouden ja hallinnon ala	Koulutusohjelma Liiketalouden koulutusohjelma
Tekijä(t) Mika Hartikainen	
Työn nimi Kansainväliseen toimintaan tähtäävän pk-yrityksen logistiikkasuunnittelu	
Vaihtoehtoiset ammattiopinnot Tuotantotalous	Ohjaaja(t) Jarmo Happonen
	Toimeksiantaja PhD Nordic Oy
Aika kevät 2013	Sivumäärä ja liitteet 47+4
<p>Tässä opinnäytetyössä käsitellään logistiikkasuunnitelmaa Kajaanilaisen pk-yrityksen PHD Nordic oy:lle joka on erikoistunut nestetestaussovelluksiin. Opinnäytetyön tavoitteena oli luoda yritykselle logistiikkatoimintojen pohjamalli.</p> <p>Työ käsittelee sitä miten yritys pystyy toimittamaan tuotteensa ulkomaalaisille asiakkaille, minkälaisia keinoja tavarantoimituksessa ulkomaille on ja miten tavarat jaetaan asiakkaille sekä kuka jakaa ne. Työ on jaoteltu kolmeen pääryhmään jotka ovat Logistiikka, Tavarantoimitus ulkomaille ja Toimitus asiakkaille.</p> <p>Työn tarkoitus on tehdä työtilaajalle ohjekirja logistiikka toiminnoista ja kuinka tuotteet toimitetaan ulkomailla toimiville asiakkaille.</p> <p>Työ onnistui hyvin koska työ jouduttiin aloittamaan tyhjistä ja asetetut tavoitteet olivat sopivia. Työstä huolimatta työn tilaajan kannalta ongelmaksi se miten työ voidaan soveltaa yrityksen käyttöön.</p>	
Kieli	Suomi
Asiasanat	Logistiikka
Säilytyspaikka	<input checked="" type="checkbox"/> Verkkokirjasto Theseus <input type="checkbox"/> Kajaanin ammattikorkeakoulun kirjasto



School Business	Degree Programme Business Administration
Author(s) Mika Hartikainen	
Title International activities aimed at the SME logistics planning	
Optional Professional Studies Production Economics	Instructor(s) Jarmo happonen
	Commissioned by PhD Nordic Oy
Date Spring 2013	Total Number of Pages and Appendices 47+4
<p>The purpose of the thesis was to make a logistics plan for a Kajaani-based SME, PHD Nordic Oy, which specializes in liquid testing applications. The aim was to create a base model for the logistics operations.</p> <p>The study presents the modes of transportation the company can use to deliver its products to foreign customers as well as the distribution channels and the distributors available. The work is divided into three main categories: logistics, shipping goods overseas and delivery to customers.</p> <p>The purpose was to write a manual for logistics management with the modes of transportation available for the delivery to foreign customers.</p> <p>The work was successful because it had to be begun from scratch and the objectives were appropriate. However, it is still problematic for the client to apply the results to real everyday use.</p>	
Language of Thesis Finnish	
Keywords	Logistig
Deposited at	<input checked="" type="checkbox"/> Electronic library Theseus <input type="checkbox"/> Library of Kajaani University of Applied Sciences

ALKUSANAT

Tähän tulee alkusanat

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 LOGISTIIKKA	2
2.1 Logistiikan lähtökohdat	2
2.2 Käsitteet ja termit	3
2.3 Pakkaus	5
3 TAVARAN TOIMITUS ULKOMAILLE	6
3.1 Toimitustavat	6
3.1.1 Maantiekuljetus	6
3.1.2 Lentorahti	7
3.2 Toimituslausekkeet	12
3.2.1 Incoterms	13
3.2.2 Incoterms® 2010–ehtojen kuvaus	17
4 TOIMITUS ASIAKKAILLE	21
4.1 Tytäryhtiö	21
4.1.1 Tytäryhtiön strategia	22
4.1.2 Strategia luonti onnistumisen edellytykset	23
4.1.3 Tavoitteet ja seuranta	24
4.2 Huolinta	24
4.2.1 Huolinnan palvelut ja toimintamallit	25
4.2.2 Palvelujen ja toimintamallien tarkempi selitys	26
5 POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖS	36
5.1 Pohdinta	36
5.2 Johtopäätös	38
LÄHTEET	40
LIITTEET	

SYMBOLILUETTELO

FIATA

SEPA-maksu: **Yhtenäinen euromaksualue** (eli **SEPA**, [engl.](#) *Single Euro Payments Area*)

Tullitariffiin eli TARIC: The **TARIC code** (Integrated Tariff of the European Communities)

Tulologistiikkaan (inbound logistics)

Sisälogistiikalla (ingous logistics)

Lähtölogistiikka (outbound logistics)

(ylävirrasta alavirtaan)

(alavirrasta ylävirtaan)

(kierrätysvirran)

SMART-malli: Se muistuttaa että tavoitteiden on oltava selkeitä, mittavia, aikaan sidottuja, realistisia ja tavoitteellisia (**s**pecific, **m**earsurble, **a**ttainable, **r**ealistic, **t**imely).

Tasapainotettua tuloskorttia (Balance Scorecard, BSC)

FCR (FIATA Forwarders Certificate of Receipt)

FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of landing)

FWR (FIATA Warehouse Receipt)

FCT (FIATA Forwarders Certificate of Transport)

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM)

Combiterm-lausekkeet, Reviced American Foregeign Trade Definitions (RAFT vuodelta 1941)

Finnterms-lausekkeet

Konsolidointi eli yhteislastaukset

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä käsitellään logistiikkasuunnitelmaa Kajaanilaiselle pk-yritykselle PHD Nordic oy joka on erikoistunut nestetestaussovelluksiin. Työn tekijä löysi aiheen koulun opinnäytetyöpakista jossa on koululle ilmoitettuja opinnäytetyöaiheita.

Työ käsittelee sitä miten yritys pystyy toimittamaan tuotteensa ulkomaalaisille asiakkaille, minkälaisia keinoja tavarantoimituksessa ulkomaille on ja miten tavarat jaetaan asiakkaille sekä kuka jakaa ne. Työ on jaoteltu kolmeen pääryhmään jotka ovat Logistiikka, tavarantoimitus ulkomaille ja toimitus asiakkaille osioihin.

Aihe-alueet on jaoteltu vielä omiin osa-alueisiin seuraavasti Logistiikka: Logistiikan lähtökohdat, Käsitteet ja termit, Pakkaus, Tavarantoimitus ulkomaille: Toimitustavat (Maantiekuljetus / Lentorahti), Toimituslausekkeet (Incoterms/ Incoterms® 2010–ehtojen kuvaus) ja Toimitus asiakkaille: Tytäryhtiö (Tytäryhtiön strategia/ Strategia luonti onnistumisen edellytykset/ Tavoitteet ja seuranta) ja Huolinta (Huolinnan palvelut ja toimintamallit/ Palvelujen ja toimintamallien tarkempi selitys)

2 LOGISTIikka

Logistiikka on osa yrityksen jokapäiväisiä toimintoja ja joka näkyy kaikkialla yrityksen toiminnoissa. Logistiikan voi yksinkertaisesti määritellä mitä, missä, milloin ja millä resursseilla. Logistiikka on jaettu eri termeihin jotka kuvaavat logistiikan tiettyä osa-aluetta.

2.1 Logistiikan lähtökohdat

Logistiikan lähtökohta on toimittaa oikeat tuotteet ja/tai palvelut määränpäähän niin laadullisesti määrällisesti kuin ajoitukseltaan sovitulla tavalla. Liiketoimintojen ja logistiikan välinen yhteys on oleellinen ja se käsittää yrityksessä liikkuvan tiedon, rahan ja tuotteen tai palvelun keskeytymätöntä virtaa silloin, kun toiminta on jatkuvaa ja tuotteliasta.

Logistiikan tavoitteena on asiakkaan haluaman palvelutason toteuttaminen mahdollisimman pienillä kustannuksilla ja mahdollisimman vähäisellä sitoutuneella pääomalla. Kustannuksien vähentämisessä menetellään yleensä niin, että varastointiin ja kuljetukseen liittyvät muuttuvat kustannukset ovat mahdollisimman vähäiset. Tällöin vertaillaan vaihtoehtoisia toimintatapoja, kuten varaston sijainti ja kuljetusmuoto. Esimerkiksi tuotteen kuljetus suoraan asiakkaalle tai yhteisvaraston käyttö vähentää kustannuksia. Myös vaihto-omaisuuden eli muun muassa raaka-aineisiin ja komponentteihin sitoutuvaa pääomaa voidaan vähentää lyhentämällä tilauksesta toimitukseen kuluvaa aikaa.

Logistinen suoritus vaikuttaa yrityksen kannattavuuteen, toiminnan laatuun, kilpailukykyyn ja myyntituottoihin. Logistiikkakustannuksiin voidaan laskea esimerkiksi: kuljetus-, varasto-, sekä varastoihin sitoutuneen pääoman korko- ja hallintokustannukset. Kuljetuskustannuksia aiheutuu muun muassa palkoista, veroista, vakuutuksista, polttoaineista ja ajoneuvon huoltokustannuksista. Kuljetusten ulkoistaminen on yksi vaihtoehto jolloin suurin osa kustannuksista tulee ostetusta kuljetuspalvelusta. Varastokustannukset syntyvät muun muassa palkoista, valaistuksesta ja lämmityskustannuksista. Logistiikan epäsuorat kustannukset voivat olla hyvinkin korkeat, mutta niiden mittaaminen voi olla erittäin vaikeaa. Esimerkiksi kokoonpanoteollisuudessa kelvottomista tuotteista voi tulla suuremmat kustannukset kuin kuljetuksista. Osa logistiikan aiheuttamista kustannuksista voidaan laskea yleiskustannuksiksi.

Logistiikkaketjun kilpailukyky riippuu osapuolten yhteistyöstä sekä kyvystä päästä eroon päällekkäisistä toiminnoista ja tarpeettomasta työstä. Logistiikan tulisi olla monimuotoisuutensa ja taloudellisen merkityksensä vuoksi olennainen osa yrityksen strategiaa.

Logistiikan tavoitteena on parantaa pääoman tuottoastetta mahdollisimman paljon. Yrityksen logistiikkaa ei voida jättää vain yhden henkilön tai osaston vastuulle, sillä onnistunut logistiikka edellyttää koko henkilöstön yhteistyötä. Parhaimmillaan logistiikka hoidetaan kokonaisketjuajattelun mukaisesti niin, että yrityksen sisäisen yhteistyön lisäksi toimitaan asiakkaiden ja tavarantoimittajien kanssa.

(Logistiikka pk-yrityksessä: Hankinta kilpailutekijänä. Virpi Ritvanen, Eija Koivisto WSOY Porvoo. 2006. s. 14–17)

Logistiikan, mukaan lukien sekä hankinta- ja jakelulogiikan, tehtävänä on sitoa yrityksen muodostamien arvoketjujen eri vaiheet toisiinsa siten, että alkuvaiheessa tarvittavat materiaalit saadaan varsinaisen loppukäyttäjien käyttöön. Samaan tapaan yrityksen sisällä logistiikan tehtävänä on kehittää ja ylläpitää markkinoille suunnattua arvolisäysvirtaa.

(Logistiikka Kaij E. Karrus. WS Bookwell OY, Juva 2001 s.28)

2.2 Käsitteet ja termit

Logistiikan ja toimintaketjun hallinta käsitteitä käytetään jopa toistensa synonyymeinä. Logistiikan voidaan katsoa toimivan toimintaketjun hallinnan ajurina. Toimintaketjun hallinta on strateginen asia, johon liittyy muun muassa toimintasuhteiden hallinta.

Logistiikan määrittämisestä on kehitetty useita, toisistaan hieman poikkeavia määritelmiä. Logistiikalla useimmiten tarkoitetaan tuottavaan ja kustannustehokkaaseen hankintatoimeen, varastointiin sekä kuljetukseen ja jakeluun liittyvien palvelujen suunnittelua, toteutusta ja seurantaakin niin että samalla huomioidaan asiakasvaatimukset. Kyseinen määritelmä sisältää tulo-, sisä- että lähtölogistiikan.

Materiaalin ja tuotteiden kulkiessa läpi yrityksen, puhutaan tulo-, sisä- ja lähtölogistiikasta. Tulologistiikkaan (inbound logistics) kuuluu hankinta, tavaran vastaanotto, tarkastus, purkaminen ja varastoon sijoittaminen. Sisälogistiikalla (ingous logistics) tarkoitetaan materi-

aalien ja tuotteiden käsittelyä oman organisaation sisällä silloin, kun kyse ei ole tulo- tai lähtölogistiikasta. Sisälogistiikkaan kuuluu muun muassa kokoonpano ja laitteiden huolto. Lähtölogistiikan (outbound logistics) kuuluu varastosta keräily ja pakkaaminen sekä lastauslaiturilta eteenpäin lähtevä jakelu ja kuljetus. Lähtölogistiikkaan sisältyy myös paluulogistiikka ja lisäarvopalvelut.

Logistiikan näkökulmasta tieto, materiaalit ja raha kulkevat asiakkaan ja yrityksen välillä. Toimintaketju voi olla erittäin pitkä varsinaiselta tavarantoimittajalta lopulliselle asiakkaalle. Logistiikassa materiaalivirta kulkee toimittajalta asiakkaalle (ylävirrasta alavirtaan) ja tieto- ja rahavirta asiakkaalta toimittajalle (alavirrasta ylävirtaan). Paluuvirrassa (kierrätysvirran) ollessa kyseessä, tuotteet palautuvat toimittajille. Logistiikan tehokas toimiminen edellyttää tiedon kulkua tavarantoimittajien ja asiakkaan välillä.

Tietovirta voidaan katsoa olevan alku koko logistiikkaprosessille. Materiaalivirta sisältää materiaalien ja tuotteiden kuljetuksen ja säilyttämisen. Toimiva materiaalivirta näkyy lyhyenä toimitusaikana. Hyvä materiaalivirta edellyttää toimivaa tietovirtaa. Tieto pitää liittää materiaaliin ja tuotteeseen. Esimerkiksi pakkauksissa on oltava tieto niiden sisällöstä, lähettäjistä ja määränpuolesta. Pääoma- eli rahavirta on raaka-aineista ja tuotteista maksettava vastike ja siten se on materiaalivirran vastine. Paluuvirralla tarkoitetaan materiaalivirran eri vaiheista poistuvan jäte- tai sivutuotevirran sekä käytöstä poistettujen tuotteiden ohjaamista takaisin kiertoon tai loppukäsiteltäväksi.

Toimintaketju (supply chain) on verkosto, johon kuuluvat organisaatiot yhteistyössä ohjaavat ja kehittävät materiaali- tai palveluvirtoja sekä niihin liittyviä raha- ja tietoverkkoja. Toimintaketjun rakenne riippuu yrityksen tuotteista, toimialasta ja asiakkaista. Toimintaketju yhdistää yrityksen, tavarantoimittajat, jakeluorganisaatiot ja asiakkaat. Toimintaketjussa painotetaan kustannustehokkuutta ja asiakaslähtöisyyttä.

Toimintaketjun koko vaihtelee yrityksen koon mukaan. Toisinaan asiakasyritykset tilaavat samanlaisia tai samankaltaisia tuotteita eri toimittajilta, jolloin kannattaa miettiä tällaisessa toiminnan laajuutta.

(Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet. Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen Anders von Bell ja Jouko Santala. Saarijärven Offset Oy 2011. s. 20-23)

2.3 Pakkaus

Tuotteen pakkaamisessa on ymmärrettävä pakattavan tuotteen ominaisuudet, pakkausmateriaali, jakelu, myynti ja kuluttajan odotukset samoin kuin lainsäädäntö ja ympäristöasiat. Pakkauksilla on monia tehtäviä. Hyvä pakkaus on informatiivinen, käytännöllinen ja taloudellisesti optimaalisin ratkaisu. Hyvä pakkaus mahdollistaa tuotteen taloudellisen käsittelyn, kuljetuksen ja varastoinnin. Pakkaus palvelee koska se viestittää tuotetietoa eli esimerkiksi tuotteen ominaisuuksista ja käyttötarkoituksesta. Pakkaus auttaa ehkäisemään varkauksia ja tunnistamaan aidon tuotteen. Ylipakkaaminen on haitaksi yritykselle ja asiakkaalle.

Tiedonvälitys on pakkauksen tärkeimpiä asioita. Pakkauksissa oleva tietoa hyödynnetään esimerkiksi logistiikassa ja tuotteen tunnistamisessa. Pakkauksen määrä ja materiaali määrää muun muassa kuljetustavan, - matkan, ja käsittelyvaiheet. Pakkausmateriaali on valittava rankimman käsittelyvaiheen mukaisesti. Kiteytetysti hyvä pakkaus:

- suojaa tuotetta ja tuotteen ympäristöä
- tarjoaa tietoa tuotteesta ja sen käytöstä
- mahdollistaa kustannustehokkaan logistiikan
- varmistaa turvallisuuden
- toimii myynnin edistäjänä
- helpottaa tuotteen käsittelyä
- voidaan hyödyntää käytön jälkeen

Jakelureitin pituus aiheuttaa omat haasteensa pakkausmateriaalin valinnassa. Pitkä jakeluketju, käsittelykertojen määrä, joloin lastauksien ja välivarastointien suuri määrä aiheuttaa sen, että pakkausten oltava kestävämpiä. Myös sääolot aiheuttavat omat haasteensa, esimerkiksi silloin kun siirrytään Suomen pakkasista tropiikkiin.

(Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet. Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen Anders von Bell ja Jouko Santala. Saarijärven Offset Oy 2011. s.67-69)

3 TAVARAN TOIMITUS ULKOMAILLE

Tavaran toimituksen keinoja ovat maantie-, juna-, meri- ja lentokuljetus. Tavaran toimituksessa käytetään erilaisia lyhenteitä ja rahtikirjoja riippuen kuljetustavasta ja määränpäästä. Tavaran toimituksessa käytetään avuksi toimintalausekkeita eli Incotermejä joilla jaetaan vastuu alueet kuljetuksessa.

3.1 Toimitustavat

Tavaraa voidaan toimittaa maailmalle monin eri tavoin, mutta toimitustapaan vaikuttaa kohdemaan etäisyys lähtömaasta. Viennin yhteydessä käytetyt kuljetusmuodot ovat auto-, lento-, juna- ja laivakuljetukset sekä yhdistetyt kuljetukset. Lisäksi viejä voi kiireellisissä tapauksissa myös käyttää kuriiripalveluja tai pienempien lähetysten yhteydessä postin tarjoamia kuljetuspalveluja. Kuljetuskustannuksien osuus vaihtelee tavarasta, kuljetusmuodosta ja kohdemaasta riippuen. Yleensä viennin yhteydessä puhutaan keskimäärin 15 % osuudesta tavarán arvosta.

3.1.1 Maantiekuljetus

Kappaletavarakuljetuksissa autokuljetus on hyvä vaihtoehto. Niin sanottua linjaliikennettä harjoitetaan lähes kaikkialle Länsi- ja Itä-Euroopan alueille.

Autokuljetuksen etuja ovat lastauksen ja purkauksen joustavuus, nopeus ja terminaaliverkon tiheys. Tavaran seuranta matkan varrella on myös mahdollista ja usein välttämätöntä kiireellisen aikataulun vuoksi. Haittoina ovat suhteellisen kalliit kuljetushinnat ja matkan rasitus tavaralle.

Autokuljetus on myös melko nopea vaihtoehto Pohjoismaihin ja Eurooppaan suuntautuvissa kuljetuksissa. Pohjoismaihin saadaan tavara kuljetetuksi usein 1-4 päivässä ja Eurooppaan noin 4-10 päivässä.

Huolinta- ja kuljetusliikkeillä on usein tarjolla eri maihin myös nopeampia kuljetusvaihtoehtoja, joita kannattaa erikseen tiedustella. Maantiekuljetusten nopeuttamiseksi on ke-

hitetty muun muassa TIR carnet – järjestelmä. Se takaa sinetöidyn lastin vapaan kulun kohdemaan rajalle asti. Kansainvälisissä autokuljetuksissa on käytössä yleisesti CMR- rahtikirja. Se laaditaan vähintään kahdeksana kappaleessa.

Rahtikirjassa mainitaan muiden kuljetukseen liittyvien tietojen lisäksi myös:

- toimituslauseke tai rahdin maksupaikka
- myyjän asettamat ehdot tavarán luovuttamiseksi
- toimituksen mukana seuraavat asiakirjat.

(Vientitoiminnan käsikirja. Erica Selin. WS Bookwell Oy, juva 2004. s186-187)

3.1.2 Lentorahti

Kansainvälinen lentoliikenneliitto, IATA (International Air Transport Association) on reittiliikennettä harjoittavien lentoyhtiöiden yhteistyöjärjestö. IATAN:n tehtävä on lentolippujen ja rahtimaksujen yhdenmukaistaminen, aikataulujen ja lentoreittien suunnittelu, yhtenäisten kuljetusehtojen laatiminen sekä lentoasiakirjojen standardointi.

IATA- lentoyhtiöiden apuna toimii lukuisa joukko huolintaliikkeitä niin kutsuttuja IATA- lentorahtiedustajina. Lentorahtiedustajan valtuudet omaava huolinta-alan yritys laatii kuljetussopimuksen lentoyhtiön puolesta, vastaanottaa ja toimittaa tavarán rahdinkuljettajalle.

Nämä järjestelyt ja kansainväliset sopimukset antavat luotettavat takeet lähetysten asianmukaisesta käsittelystä, turvallisuudesta ja muitten kuljetukseen liittyvien toimenpiteiden toteuttamiseksi.

IKSL/IKL: Suomessa on voimassa samanaikaisesti kaksi lakia, ilmakuljetussopimuslaki IKSL ja ilmakuljetuslaki IKL, jotka säätelevät lentokuljetuksia. Kummankin lain taustalla on Varsovan yleissopimus. IKSL ja IKL soveltuvat matkustajien, matkatavaroiden ja tavarán kuljetukseen. Molempien lakien soveltaminen edellyttää, että kuljetuksen suorittaa lentoliikenneyritys tai että se tapahtuu vastikkeita vastaan.

Kuljetussopimus/rahtikirja: Lentokuljetustapahtumassa tärkein asiakirja on lentokuljetussopimus eli lentorahtikirja (Air Waybill-AWB). IKL:n mukana lähettäjän tulee täyttää rahtikirja. Käytännössä kuitenkin huolintaliike tai kuljetusyhtiö laatii kuljetussopimuksen käyttäen IATA:n hyväksymän mallin mukaista lentorahtikirjaa ja noudattaen tarkasti asiakkaan lähetyksestä antamia tietoja sekä eri maiden ilmakuljetuslaeista esiintyviä määräyksiä. Lentorahtikirjassa on 9-20 kopiota, joista alkuperäisiä on kolme kappaletta.

Kansainvälisessä liikenteessä lentorahtikirjalla on useita erilaisia tehtäviä:

1. Se vahvistaa lähettäjän sekä huolintaliikkeen ja lentoyhtiön välillä tehdyt kuljetussopimukset.
2. Se vahvistaa sen, että tavarat on hyväksytty lentolähetykseksi.
3. Se on lähettäjän vakuutus siitä, että hän on osaltaan noudattanut kuljetusehtoja.
4. Se on tärkeä asiakirja tulli-, pankki- yms. toiminnoissa. Se on myös kuitti suoritetusta rahti- ja vakuutusmaksusta.
5. Se on lähettäjän todistus omistajaoikeudesta. Rahtikirjan lähettäjän kappaleen avulla voidaan määrätä tavarasta kuljetuksen aikana.
6. Se määrittelee myös rahdinkuljettajan vastuurajat
7. Se välittää lentoyhtiön henkilökunnalle lähettäjän ohjeet tavarankäsittelystä esimerkiksi kuormauksen ja varastoinnin aikana, reitityksestä rahtikuljetuksesta ja niin edelleen.

Kollien merkitseminen: Lähettäjän tekemän osoite- ja viitenumeromerkintöjen lisäksi huolitsija tai lentoyhtiö kiinnittää jokaiseen kolliin niin sanotun tunnistuslipukkeen. Lipukkeissa on merkitty lentorahtikirjan numero, kollien lukumäärä, lähetysten paino sekä lähtö- ja määräasema. Lisämerkintöjä tehdään silloin, kun tavarankuormauksen laatu vaatii erikoiskäsittelyä kuormauksen, purkauksen tai varastoinnin aikana. Lähetysten sisältäessä niin sanottua vaarallisia aineita on jokainen kolli aina ja ehdottomasti merkittävä oikealla lipukkeella.

Lentorahtireititys: Tärkein asia lentorahdissa on reitin valinta ja valvonta. Nopeita reitityksiä ovat suorat lennot, jolloin rahti kuljetetaan samalla koneella lähtöasemalta suoraan määräasemalle.

Lähetykset voidaan reitittää myös yhden tai useamman siirtoaseman kautta, jolloin rahti siirretään välillasemalla koneesta toiseen ja kuljetus tapahtuu kahdella tai useamman lentoyhtiön koneilla. Suurilla kansainvälisillä lentoasemilla siirtoajat vaihtelevat muutamasta tunnista

jopa vuorokauteen asti. Käytännössä tämä kuitenkin useimmiten tarkoittaa sitä, että lähetys jatkaa matkaa vasta seuraavana päivänä. Huono reittivalinta pidentää kuljetusaikaa muutamasta tunnista useisiin päiviin.

Reittivalinnassa pääsääntönä voidaan pitää sitä, että lähetysten lähtöajankohdalla sinänsä ei ole merkitystä, vaan sillä milloin lähetys saapuu perille.

Tavaran luovutus rahdinkuljettajalle: Tavallisesti tavara toimitetaan rahdinkuljettajan terminaaliin. Rahdinkuljettajan tehtävänä on huolehdittava lastauksesta ja ahtauksesta.

Rahdinkuljettajan tulee ottaessaan kuljetettavaksi tarkoitetun tavaran vastaan tutkia sen määrä ja ulkoinen tila. Jos tavara poikkeaa rahtikirjan tiedoista, rahdinkuljettajan on merkittävä rahtikirjaan sitä koskeva varauma. Muussa tapauksessa oletetaan tavaratietojen vastanneen rahtikirjan tietoja.

Rahdinkuljettaja käyttää tavallisesti vaihtoehtoja, esimerkiksi Finnairin rahtikuljetusehtoja ”Conditions of carriage for cargo”. Ehtoihin viitataan rahtikirjassa. Rahdinkuljettajan laissa säädettyä pakottavaa vastuuta ei voi rajoittaa vakioehdoilla.

Tavaran vahingoittuminen puuttuvan tai puutteellisen pakkauksen johdosta on lähettäjän vastuulla. Ellei toisin ole sovittu, lähettäjä on velvollinen maksamaan rahdin ja muut kuljetukseen liittyvät kustannukset.

Kun lähettäjä toimittaa tavaran on hänen annettava ne tiedot ja asiakirjat, jotka ovat tarpeen kuljetuksen suorittamiseksi. Vaarallisten aineiden ja eläinten kuljetuksessa vaaditaan erikoistodistus. Lähettäjän on korvattava vahingot, jotka aiheutuvat rahdin kuljettajalle siitä, että tällaiset tiedot ja asiakirjat puuttuvat tai ovat virheellisiä tai puutteellisia. Lähettäjän vastuu on rajoittamaton.

Kuljetusmaksut: Lentorahtihinnat on julkaistu lähtöasemalta määräasemalle ja ne kattavat kuljetuksen siirtokustannuksineen näiden asemien välillä. Kuljetushintoihin ei sisälly maakuljetuksia, tulliselvityksiä eikä muita varsinaisen lennon ulkopuolelle jääviä toimintoja. Julkaistut hinnat ovat kilohintoja ja ne ovat lähtömaan valuutassa. Poikkeuksena ovat kuitenkin eräät maat, joissa tuontihinnat on julkaistu Yhdysvaltain dollareina, paikallisen valuutan sijaan. Kuljetusmaksu määräytyy lähetysten brutto- tai niin sanotun tilavuuspainon mukaan. Tilavuuspaino saadaan jakamalla koko lähetysten kuutiosenttimäärällä 6000:lla. Siis $6 \text{ dm}^3 =$

1 kg ja 1 m³ 167 kg. Mikäli lähetyksen tilavuuspaino on suurempi kuin bruttopaino, hinnoitellaan rahti tilavuuspainon mukaan.

Lähetyksen hinnoittelussa käytetään minimivelvoitetta silloin, kun muuta hinnoittelumenetelmää sovellettaessa rahtimaksu jää alle julkaistun minimihinnan.

Reittiliikenteessä lentorahti jaetaan neljään pääryhmään. IATA (International Air Transport Association) on jaotellut seuraavat rahtityypit.

1. general Cargo Rates
 - Normaali kilohinta alle 45 kilon lähetyksille
 - paljousalennetut kilohinnat yli 45, 100, 300 ja 500 kilon lähetyksille
2. Class Rates
 - Sovelletaan vain tiettyihin tariffeissa ilmoitettuihin hintoihin
3. Commodity Rates
 - Alennettuja yksilörahteja sovelletaan tiettyihin tavaroihin määrättyjen kohteiden välille
4. Unit Load Device, ULD
 - Suuryksikköhinta

IATA- rahtien lisäksi on mahdollista käyttää muita vaihtoehtoja kuten yhteiskuljetushintoja. Yhteiskuljetukseksi tai consolidateeraukseksi kutsutaan käytäntöä, jossa huolintaliike kerää useilta eri lähettäjältä pieniä yksittäisiä samalle tai lähelle toisiaan oleville määräasemille meneviä lähetyksiä ja rakentaa niistä yhden suuren lähetyksen. Vastaavasti määräasemalla huolintaliike jakaa tuotteet lopullisille asiakkaille. Huolintaliike tekee koko lähetykselle kuljetussopimuksen lentoyhtiön kanssa, ja siitä laaditaan päärahtikirja, Master Airwaybill, MAWB.

Yksittäistä lähetystä varten laaditaan alاراhtikirja, House Airwaybill, HAWB. Näin toimien lähetys voidaan hinnoitella edullisimpien paljous-, erikois- tai yksikköhintojen mukaan. Yksittäisten lähetyksien rahtikulut muodostuvat pienemmiksi kuin erillisinä omalla rahtikirjalla lähettäessä. Yhteiskuljetusta käyttäessä tavarán lähettäjä tekee kuljetussopimuksen huolintaliikkeen kanssa.

Kuriiritoiminta on saanut lentoyhtiöt kehittämään omia palveluitaan. Lentorahdin lisäksi on tullut lisämaksullinen pikarahti. Pikarahti kulkee muun lentorahdin mukana, mutta suuremmalla käsittelynopeudella lentokentällä. Se voi olla myös aikataulutettu ovelta-ovelle-palvelu.

Kuljetus tulee tapahtua sovittua reittiä. Ellei toisin ole sovittu rahdinkuljettaja voi antaa kuljetuksen jonkun toisen suoritettavaksi. Kuljetusasiakas voi kuljetuksen aikana muuttaa kuljetussopimusta käyttämällä oikeuttaan määrätä tavarasta. Määräämisoikeus edellyttää, että lähettäjällä on rahtikirjan lähettäjänkappale hallussa. Lähettäjän oikeus määrätä tavarasta lakkaa, kun tavara tulee määräpaikkakunnalle eli paikalle, jossa tavara luovutetaan vastaanottajalle.

Vastaanottajan tulee maksaa ennen luovutusta rahdinkuljettajan saatavat kuljetuksen johdosta. Jos vastaanottaja kieltäytyy ottamasta vastaan tavaraa, määräämisvalta palautuu lähettäjälle. Lähettäjä ja kuljettaja eivät voi kuljetussopimuksella velvoittaa vastaanottajaa ottamaan tavaraa vastaan. Velvollisuus perustuu kauppasopimukseen. Vastaanottajan tulee tutkia tavara ja reklamoida mahdollisista puutteista tai vahingoista säädetyssä ajassa.

Tavara katsotaan luovutetuksi vahingoittumattomana ja kuljetusasiakirjan mukaisesti, kun se otetaan vastaan muistutuksesta. Muistutuksen laiminlyöminen vastaanoton yhteydessä siis johtaa olettamukseen, että vahinko on tapahtunut tavaraluovutuksen jälkeen.

Rahdinkuljettajalla on isännänvastuu vahingoista, jotka hänen palveluksessaan olevat avustajat aiheuttavat. Rahdinkuljettajan ei siis tarvitse suorittaa kuljetusta vaan kuljetussopimuksen solminut rahdinkuljettaja on vastuussa siitä, että kuljetus tulee asianmukaisesti suoritettua. Sopimuksen tehneen rahdinkuljettajan vastuu ulottuu myös kuljetuksen suorittaneen kuljettajan työntekijöihin ja avustajiin.

Kauttakuljetuksissa rahdinkuljettajat ovat yhteisvastuussa vahingosta. Jos viimeinen rahdinkuljettaja on maksanut korvaukset vastaanottajalle, hän voi vaatia korvauksia siltä rahdinkuljettajalta, jonka osuudella vahinko tapahtui.

Rahdinkuljettajalla on vastuu vahingosta, joka on sattunut tavaralla ollessa hänen huostassaan tai jos laskeutuminen tapahtuu lentopaikan ulkopuolelle, mihin tahansa. Rahdinkuljettajan vastuu kattaa tavaralla siirtäminen lentokentällä koneesta toiseen.

Rahdin kuljettaja välttää vastuun mikäli hän osoittaa, että vahinko on johtunut:

- tavaralla omasta laadusta tai siinä olevasta viasta
- tavaralla puutteellisesta pakkauksesta, jonka on suorittanut muu kuin rahdinkuljettaja tai hänen palveluksessaan oleva tai hänen apulainen
- sotatoimesta tai aseellisesta selkkauksesta

- viranomaisen toimenpiteestä tavarahan maahantuonnissa tai maasta viennissä kauttakulun yhteydessä

(HUOLINTA-ALAN KÄSIKIRJA. Heli Hörkkö, Harri Koskinen, Margit Mattsson Jari Ollikainen, Antti Reinikainen, Rauli Werdermann. Suomen Spedservice Oy. 2011. s360-364)

3.2 Toimituslausekkeet

Toimituslausekkeet ovat kirjain- tai sanayhdisteitä, joilla sovitaan eräistä kaupan ehdoista. Toimintalausekkeet ovat kauppasopimuksen osia, joilla määrätään myyjän ja ostajan velvollisuudet tavarahan toimituksessa. Toimituslausekkeet ovat kansainvälisiä kauppatapoja, joiden sisältö ja tulkintojen yksityiskohdat vaihtelevat eri maissa ja jopa saman maan eri satamissa. Joissakin maissa toimituslausekkeet on määritelty lainsäädäntöteitse, toisissa maissa vakiintunut käytäntö ja oikeuskäytäntö ovat muokanneet toimintalausekkeiden sisältöjä. Toimintalausekkeiden lukuisuus ja tulkintojen vaihtelevuuden takia on katsottu tarkoituksenmukaisesti pyrkiä yhtenäistämään ja tarkistamaan lausekkeiden sisältö siten, että niitä voitaisiin käyttää mahdollisimman joustavasti ja jo ennakolta ehkäistä tulkintaerimielisyydet. Tämä on johtanut erilaisten tulkintasääntöjen laatimiseen. Näissä on yhtenäinen ja yksityiskohtainen erittely myyjän ja ostajan velvollisuuksista.

Yleisimpänä toimituslausekkeiden tulkintasääntökokoelmana voidaan pitää Kansainvälisen kauppakamarin (ICC) incoterms-ehtojen tulkintasääntöjä. Tämän säännösten kansainvälinen soveltaminen on jatkuvasti laajentunut. Muista tulkintasääntökokoelmista voidaan mainita Combiterm-lausekkeet, Revised American Foreign Trade Definitions (RAFT vuodelta 1941) sekä Suomessa kotimaankaupassa sovellettavat Finnterms-lausekkeet. Lisäksi on olemassa joukko paikallisia ja kansainvälisiä termejä. Erityisesti viimeksi mainittuja kannattaa välttää epämääraisten tulkintojen vuoksi. Samoin RAFT-lausekkeita kannattaa välttää ja ehdottaa amerikkalaisille huomattavasti uudempien incoterms-ehtojen käyttöä keskinäisissä sopimuksissa.

Toimituslausekkeet määrittelevät, miten tavarahan vienti- tuontitapahtumaan liittyvät ostajan ja myyjän velvollisuudet jakautuvat kuljetuksen aikana. Lausekkeet siis määrittävät myyjän ja ostajan välillä

1. osapuolten toimintavelvollisuudet (toimintavastuu)
2. osapuolten kustannusvelvollisuudet (kustannusvastuu)
3. vahingonvaaran eli riskin siirtymäpaikan ja -ajan (tavaravastuu)

Toimintalausekkeet eivät sen sijaan sisällä määräyksiä omistusoikeuden siirtymisestä, maksuehdoista, toimitusajasta tai sopimusrikkomuksista tai niiden seurauksista. Nämä asiat on sovittava aina erikseen kauppasopimuksessa.

Kauppasopimus voi velvoittaa kaupan osapuolen tekemään kauppasopimuksen täyttämiseksi välttämättömiä liitännäissopimuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi kuljetus-, huolinta- ja vakuutusopimukset. Nämä ovat kuitenkin aina itsenäisiä sopimuksia, joiden ehdot sitovat vain kyseisen sopimuksen osapuolia. Kaupan osapuolen on kuitenkin huolehdittava, etteivät mitkään sopimukset ole keskenään ristiriidassa.

(ULKOMAANKAUPAN MENETTELY: Vienti ja tuonti. Kirsi Melin. Tammiteknikka. 2011. s56)

3.2.1 Incoterms

Incoterms- tulkintasääntökokoelma ilmestyi ensimmäisen kerran vuonna 1936. Myöhemmin lausekkeet uusittiin vuonna 1953, niitä täydennettiin vuonna 1967 ja 1976 sekä uusittiin jälleen 1980, 1990, 2000 ja 2010.

Ensimmäiset Incoterms-lausekkeet olivat pelkästään jo käytössä olleiden toimituslausekkeiden määritelmiä. Myöhemmin Kansainvälinen kauppakamari on omaksunut aktiivisemman roolin muovaamalla ja suosittelemalla käyttöön sellaisia toimituslausekkeitä, joita se katsoo kansainvälisen kaupan tarvitsevan. Myös kaupan eri osapuolia on uudistusten yhteydessä kuultu.

Vuoden 1990 Incoterms-lausekkeiden uudistus oli perusteellinen lausekkeiden rakenteen ja ulkoasun uudistus. Tämä nähtiin tarpeelliseksi lisääntyneen elektronisen tiedonvälityksen ja kuljetuksen kehittymisen vuoksi. Vuoden 2000 Incoterms-lausekkeiden uudistuksessa muovattiin lausekkeiden sisältöä lähinnä lausekkeiden käyttäjille tehdyn laajan kyselyn

pohjalta. Vuoden 2010 uudistuksessa lausekkeet jaettiin kahteen ryhmään, joista toinen koskee kaikkia kuljetusmuotoja ja toinen vain vesikuljetuksia.

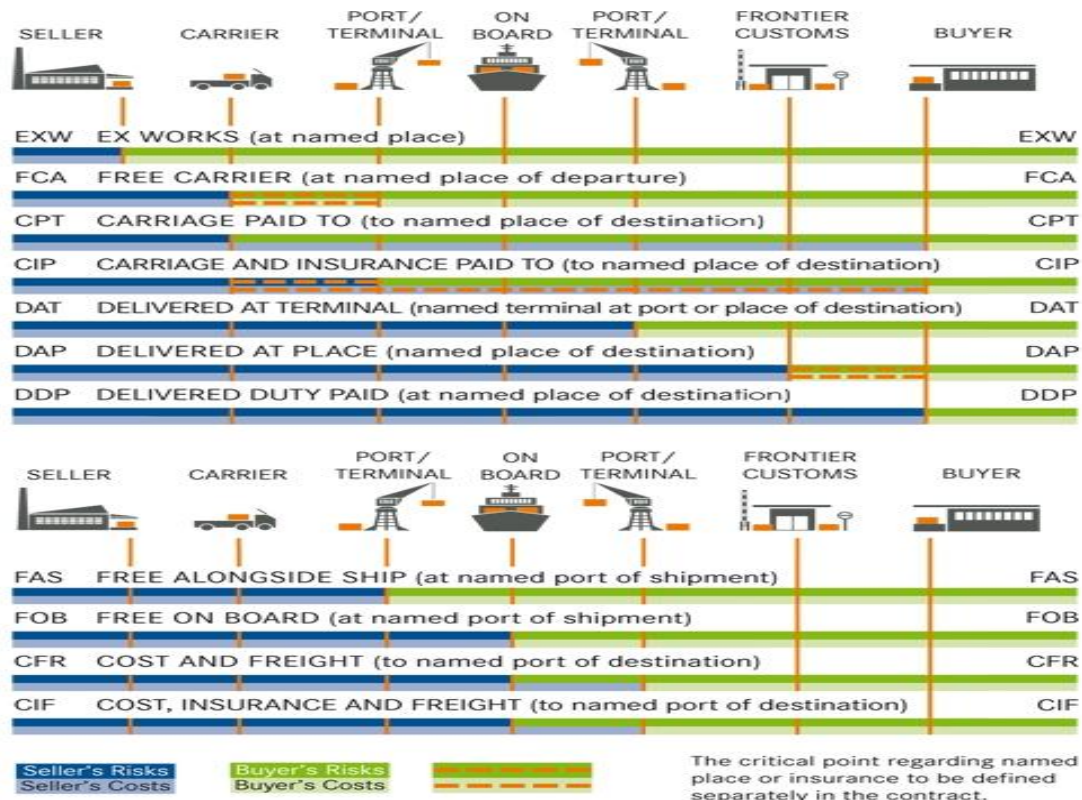
Incoterms® 2010 -ehdot sisältävät kaksi uutta lausekettä: DAT (Toimitettuna terminaalissa) ja DAP (toimitettu määräpaikassa). Nämä korvaavat vanhemmissa kokoelmissa olleet DAF-, DES-, DEQ- ja DDU-lausekkeet. Myös perinteinen FOB-lausekkeen sisältöä on täsmennetty.

Incoterms- lausekkeet määrittävät tarkennettuna:

- osapuolten toimintavelvollisuudet
- osapuolten kustannusvastuun
- vahingonvaaran eli riskin siirtymispaikan ja -ajan
- asiakirjojen hankkimis- ja kustantamisvastuun (koskien muun muassa kuljetusasiakirjoja, vienti- ja tuontilupia, alkuperäistodistuksia)
- vakuuttamisvelvollisuudet
- pakkausvelvollisuudet
- tarkastuskustannukset
- ilmoitusvelvollisuudet vastapuolelle (muun muassa turvatietojen osalta)

Jos Incoterms-lausekkeiden vastuujaosta syntyy erimielisyyksiä, sovelletaan myyjän nimivastuun periaatetta. Toimenpide tai kustannus, joka ei ole selvästi myyjän velvollisuutena, kuuluu ostajalle. Suurin osa lausekkeista on niin sanottuja yhden pisteen lausekkeita, joissa vastuut vahingosta ja kustannuksista sekä toimintavelvollisuuksista siirtyvät samassa paikassa. Kahden pisteen lausekkeissa (CFR, CIF, CPT ja CIP) sen sijaan toimenpide-, kustannus- ja tavaravastuu siirtyvät eri kohdissa (kahdessa vaiheessa) myyjältä ostajalle.

Incoterms® 2010 – toimituslausekkeiden ryhmittely kahteen ryhmään näkyy kuvassa 1



(Kuva 1 <http://strategy.consiliumglobalbusinessadvisors.com/blog/bid/183516/Incoterms-2010-a-simple-video-introduction>)

Lausekkeet voidaan edelleen ryhmitellä myös perinteisen ryhmittelyperiaatteen mukaan, jolloin kunkin lausekkeen ensimmäinen kirjain kuvaa lausekkeen luonnetta. E-ryhmän lausekkeissa myyjän velvollisuudet ovat minimissään. Myyjä asettaa tavaran vain ostajan käytettäväksi lähelle myyjää. Ostaja noutaa silloin tavaran. F-ryhmässä lausekkeiden osoittama toimituspaikka on lähellä myyjää. Ostaja noutaa tavaran myyjän lähellä olevassa toimituspaikasta. C-ryhmässä myyjän kustannusvastuu ulottuu lähelle ostajaa, mutta vastuu vahingosta siirtyy ostajalle lähellä myyjää. Ostaja vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta. D-ryhmässä myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä lausekkeen ilmoittamaan määräpaikkaan saakka, joka on lähellä ostajaa. Ostaja vastaanottaa toimituksen määräpaikassa myyjältä.

Jos osapuolet ovat sopineet toimitusehtojen yhteydessä sovellettavasta lainsäädännöstä, sitä noudatetaan tulkinnoissa. Jos mitään ei ole sovittu, E, F- ja C-ryhmän lausekkeiden osalta sovelletaan myyjän maan lainsäädäntöä. Ostajan maan lainsäädäntöä sovelletaan D-ryhmän lausekkeiden osalta.

Osapuolten velvollisuudet on kaikissa lausekkeissa jaettu kymmeneen artiklaan niin sanotun peiliperiaatteen mukaan. Rakenne helpottaa myyjän ja ostajan velvollisuuksien vertailua ja samat asiat löytyvät samassa järjestyksessä ja samoin ryhmiteltynä.

Kaikissa lausekkeissa myyjän edellytetään huolehtivan siitä, että ostaja saa kauppasopimuksen mukaisen tavarat, kauppalaskun ja muut lausekkeen edellyttämät asiakirjat. Kaikissa artikloissa mainitut asiakirjat voivat olla myös sähköisiä asiakirjoja tai menettelyjä, jos osapuolet ovat niin sopineet tai jos se on tavanomaista. Ostajan puolestaan on velvollinen maksamaan kauppahinnan kauppasopimuksen mukaisesti.

Kummankin osapuolen velvollisuuksiin kuuluu turvallisuusselvityksen edellyttäminen tietojen antaminen vastapuolelle. Eri lausekkeisiin liittyvät turvallisuustarkastus voi olla vienti- tai tuontiviranomaisten, rahdinkuljettajan tai ulkopuolisen vaatima. Se voi kohdistua tavarahan tai kuljetusvälineeseen ja olla satunnainen, kertaluontoinen tai pysyvä. Siitä on pääsääntöisesti vastuussa se kaupan osapuoli, joka on vastuussa kyseessä olevan vaiheen menettelytavoista.

Tulliselvityksen hoitaa yleensä kyseisessä maassa oleva kaupan osapuoli. Siten myyjä hoitaa vientiselvityksen ja ostaja tuontiselvityksen. Kahdessa lausekkeessa velvollisuudet ovat toisinpäin. Ex-lausekkeessa vientiselvitys myyjän maassa kuuluu ostajalle ja DDP-lausekkeessa tuontiselvitys ostajan maassa myyjälle.

Vakuuttamisvelvollisuus on mainittu ainoastaan lausekkeessa, CIF- ja CIP- lausekkeissa. Näissä myyjän on merkittävä kuljetusvakuutus ostajan hyväksi siitä huolimatta, että tavaravastuu on kuljetuksen ajan ostajalla. Muita lausekkeitä käytettäessä kumpikin osapuoli vakuuttaa niin halutessaan tavarahan siksi aikaa, jolloin hänellä on tavaravastuu. Suomen viennissä ja tuonnissa tulliselvitys tulee kysymykseen vain kolmansien maiden kaupassa.

Ilmoitusvelvollisuudella tarkoitetaan myyjän osalta velvollisuutta ilmoittaa ostajalle, milloin tavara on toimitettu rahdinkuljettajalle ja ostajan osalta, tämän ollessa velvollinen tekemään kuljetussopimuksen, velvollisuutta antaa myyjälle tieto rahdinkuljettajasta, lastauspaikasta ja toimitusajankohdasta.

Myyjä on velvollinen maksamaan tarvittavat tarkistustoimenpiteet (mittaus, punnitus, laaduntarkistus) sekä pakkaamisen ja merkitsemään tavarahan asianmukaisesti. Ostaja taas on

velvollinen maksamaan laivausta edeltävän tarkastuksen kustannukset ellei toisin ole sovittu tai ellei tarkastus ole vientimaan viranomaisten määräämä.

Mikäli Kansainvälinen kauppakamarin toimituslausekkeiden tulkintaohjeita sovellettaisiin tiettyyn kauppaan, tulee tätä koskeva viittaus sisällyttää myös osaksi kauppasopimusta. Täten esimerkiksi DAP-ehdolla myydessä tulisi olla sopimuksessa maininta esimerkiksi ”DAP Raastuvankatu 20 Vaasa Finland Incoterms® 2010.” Incoterms-ehdot ovat nykyään rekisteröityjä tavaramerkkejä. Sen vuoksi tätä osoittava merkintä on edellä Incoterms-ehdon merkinnässä mukana. Merkki on kuitenkin hankalasti toteutettavissa. Sen vuoksi lähdetäänkin siitä, että rekisteröidyn tavaramerkin merkintää ei tarvitse ehdon yhteyteen pääsääntöisesti tehdä. Siihen tulee kuitenkin varautua, että jotkut ulkomaiset pankit voivat mainitun merkinnän remburssikauppojen yhteydessä vaatia.

Incoterms® 2010 – ehtojen oikea käyttö yrityksissä tehostaa kaupan logistiikka, vähentää riskejä ja tuo yritykselle kustannussäästöjä. Uusien ehtojen uskotaan soveltuvan entistä paremmin esimerkiksi USA:n markkinoille ja kotimaankauppaan.

(ULKOMAANKAUPAN MENETTELY: Vienti ja tuonti. Kirsi Melin. 2011 Tammiteknikka 56-61)

3.2.2 Incoterms® 2010–ehtojen kuvaus

EXW: Lausekkeen ”Ex Works” mukaan myyjä toimittaa tavaran ostajalle silloin, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tiloissaan tai muussa nimetyssä paikassa, esim. tuotantolaitoksessa tai varastossa. Myyjän ei tarvitse lastata tavaraa sitä noutavaan ajoneuvoon eikä huolehtia mahdollisesti sovellettavasta vientiselvityksestä. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla mahdollisimman selvästi, sillä kustannukset ja riskit siihen saakka ovat myyjän vastuulla. Ostaja vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä viedessään tavaran sovitusta kohdasta nimetyltä toimituspaikalta. Tämä lauseke edustaa myyjän vähimpiä mahdollisia velvollisuuksia.

FCA: Lauseke ”vapaasti rahdinkuljettajalla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran luovuttamalla sen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle myyjän tiloissa tai muussa nimetyssä paikassa. Toimituspaikka vaikuttaa kuitenkin lastaus- ja purkausvelvolli-

suuksiin. Osapuolten tulisi täsmentää toimituskohta mahdollisimman selvästi, sillä riski siirtyy ostajalle siinä kohdassa. Jos osapuolten aikomuksena on, että myyjä toimittaa tavarán ostajalle toimitiloissaan, heidän tulisi nimetä toimituspaikaksi toimitilojen osoite. Jos taas osapuolet haluavat toimituksen tapahtuvan muualla, heidän on osoitettava toinen tarkka toimituspaikka. Toimituslauseke FCA edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavarán silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CPT: Lauseke “kuljetus maksettuna” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavarán nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa (jos osapuolet ovat siitä sopineet). Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavarán kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. CPT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavarán. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CIP: Lauseke “kuljetus ja vakuutus maksettuna” tarkoittaa, että myyjä luovuttaa tavarán nimeämälleen rahdinkuljettajalle tai muulle henkilölle sovitussa paikassa (jos osapuolet ovat siitä sopineet). Myyjä solmii kuljetussopimuksen ja maksaa rahdin tavarán kuljettamisesta nimettyyn määräpaikkaan. Myyjä solmii vakuutussopimuksen siltä varalta, että tavara tuhoutuu tai vahingoittuu sen ollessa kuljetuksen aikana ostajan vastuulla. Ostajan on huomattava, että CIP-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäislausekkeen mukaisesti. Jos ostajan haluaa laajemman vakuutussuojan, hänen on joko sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä omat vakuutusjärjestelynsä. CIP edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavarán. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

DAT: Lauseke “toimitettuna terminaalissa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavarán ostajalle asettamalla sen ostajan käytettäväksi kuljetusvälineestä purettuna nimetyssä terminaalissa nimetyssä määräpaikassa tai määräsatamassa. “Terminaali” voi olla avoin tai katettu paikka, kuten laiturí, varasto, konttipiha tai tie- rautatie- tai lentoterminaali. Myyjä vastaa kaikista riskeistä kuljetuksen aikana siihen asti, kunnes tavara on purettu terminaaliin nimetyllä määräpaikalla. DAT edellyttää, että myyjä tarvittaessa vientiselvittää tavarán. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.

DAP: Lauseke “toimitettuna määräpaikalle” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla saapuneesta kuljetusvälineestä purettavaksi. Myyjä vastaa kaikista kuljetuksen aikaisista riskeistä viedessään tavaran nimettyyn paikkaan. DAP-lausekkeen mukaan myyjällä on tarvittaessa vientiselvitysvelvollisuus. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa eikä maksaa tullia tai tuontimuodollisuuksia. Jos osapuolet haluavat, että myyjä tuontiselvittää tavaran, maksaa tuontitullin ja hoitaa kaikki tuonti muodollisuudet, heidän tulisi käyttää toimituslauseketta DDP.

DDP: Lauseke “toimitettuna perille” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajalle asettamalla sen hänen käytettäväkseen nimetyllä määräpaikalla purettavaksi saapuneesta kuljetusvälineestä. Myyjä vastaa kaikista kustannuksista ja riskeistä tavaran tuomiseksi määräpaikkaan. Hän on velvollinen vienti- ja tuontiselvittämään tavaran, maksamaan vienti- ja tuontitullin ja hoitamaan kaikki tullimuodollisuudet. DDP kuvaa myyjän enimmäisvelvollisuuksia. Tätä lauseketta ei tule käyttää, jos myyjä ei pysty tuontiselvitykseen joko suoraan tai välillisesti. Jos osapuolet haluavat, että ostaja vastaa kaikista tuontimuodollisuuksien kustannuksista ja riskeistä, heidän tulisi käyttää lauseketta DAP. Arvonlisävero tai muu tuonnin yhteydessä maksettava vero kuuluu myyjän maksettavaksi, ellei kauppasopimuksessa ole nimenomaisesti toisin sovittu.

FAS: “Vapaasti aluksen sivulla” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran, kun hän asettaa sen ostajan käytettäväksi tämän nimeämän aluksen vierellä, esim. laiturilla tai proomussa nimetyssä laivaussatamassa. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy, kun tavara on aluksen vierellä ja ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista. Kun tavara toimitetaan kortitettuna, myyjä luovuttaa tyypillisesti kontin rahdinkuljettajalle sisämaan terminaalissa eikä aluksen vierellä. Niissä tapauksissa oikea toimituslauseke ei ole FAS, vaan tulisi käyttää lauseketta FCA. Toimituslauseke FAS edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

FOB: “Vapaasti aluksessa” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaran ostajan nimeämään alukseen nimetyssä laivaussatamassa tai osoittaa tavaran oleva jo siten toimitetun. Riski tavaran vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy silloin, kun tavara on aluksessa. Ostaja vastaa kaikista sen jälkeisistä kustannuksista. Toimituslauseke FOB edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaran silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaraa, maksaa tuontitullia tai hoitaa mitään tuontimuodollisuuksia.

CFR: Lauseke “kulut ja rahti maksettuina” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaranku alukseen tai osoittaa tavaranku olevan jo siten toimitetun. Riski tavaranku vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut rahtitavaranku tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan. Toimituslauseke CFR edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaranku silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaranku, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.

CIF: Lauseke “kulut, vakuutus ja rahti maksettuina” tarkoittaa, että myyjä toimittaa tavaranku alukseen tai osoittaa tavaranku olevan siten toimitetun. Riski tavaranku vaurioitumisesta tai tuhoutumisesta siirtyy ostajalle, kun tavara on aluksessa. Myyjän tulee tehdä kuljetussopimus ja maksaa kulut ja rahti tavaranku tuomiseksi nimettyyn määräsatamaan. Myyjä solmii sen lisäksi vakuutusopimuksen, joka kattaa ostajan riskin tavaranku tuhoutumisesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana. Ostajan tulisi huomata, että CIF-lausekkeen mukaan myyjän edellytetään hankkivan vakuutuksen vain vähimmäisehdoin. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutus-suojan, hänen on sovittava siitä myyjän kanssa tai tehtävä oman vakuutusjärjestelynsä. Toimituslauseke CIF edellyttää, että myyjä vientiselvittää tavaranku silloin, kun se on tarpeellista. Myyjällä ei kuitenkaan ole velvollisuutta tuontiselvittää tavaranku, maksaa tuontitullia tai hoitaa tuontimuodollisuuksia.

http://www.vrtranspoint.fi/attachments/incoterms/67sAWJOhg/VR_incoterms_150dpi.pdf

4 TOIMITUS ASIAKKAILLE

Tavaran toimitus asiakkaalle voidaan toteuttaa monella eri tapaa kuten perustamalla kohde-
maahan tytäryhtiö joka jakaa tuotteet asiakkaalle tai hankkimalla huolinta-alan yrityksen joka
hoitaa tavaran toimituksen yrityksen tehtaasta aina asiakkaalle asti.

4.1 Tytäryhtiö

Tytäryhtiön määritelmän mukaan konsernin tytäryhtiö on yhtiö, jonka emoyhtiöllä on yli 50
prosentin osuus joko suoraan tai välillisesti. Tytäryhtiö eroaa itsenäisestä yhtiöstä siten, että
se on osa suurempaa kokonaisuutta. Tästä syystä tytäryhtiön johtaminen poikkeaa itsenäisen
yhtiön johtamisesta.

Tytäryhtiön asema on erilainen eri konserneissa. Yhtenä kokonaisuutena johdettua
tytäryhtiön vapaus voi olla hyvin rajallinen. Kyseisessä johtamismallissa tytäryhtiötä käsitel-
lään emoyhtiön osastona, jossa vastuuhenkilöt raportoivat suoraan esimiehelleen emoyhti-
öön. Matriisiorganisaatiossa muodostuu haasteeksi helposti se, kenen ohjeita noudatetaan,
kun jokaisella on useita esimiehiä. Tytäryhtiössä avainhenkilöt raportoivat aiempaa useimmi-
ten yhtiön johdon lisäksi myös emoyhtiöön.

(Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s12-13)

Tytäryhtiö syntyy, kun emoyhtiö perustaa uudelle markkina- tai liiketoiminta-alueelle uuden
yrityksen. Kun tytäryhtiö perustetaan, se saattaa aloittaa toiminnan nollasta, mutta erityisesti
mikäli kyse on myyntiyhtiöstä, uudelle alueelle on todennäköisesti tehty jo ainakin koemark-
kinointia konsernin toisessa yrityksessä.

(Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s33-34)

4.1.1 Tytäryhtiön strategia

Strategia on yrityksen tietoinen keskeisten tavoitteiden ja toiminnan suuntaviivojen valinta muuttuvassa maailmassa (Kamensky 2004). Yritys päättää minne ollaan menossa ja miten sinne aiotaan päästä. Organisaation on kyettävä luomaan strategia ja toteuttamaan se hyvin menestyäkseen. Tytäryhtiön strategiaan luomiseen vaikuttaa oleellisesti se, että se on osa isompaa yritystä. Siitä on hyötyä esimerkiksi siksi, että konserni tekee paljon analyysityötä suunnittelun pohjaksi. Toisaalta tytäryhtiö ei voi itsenäisesti määritellä toimintojaan ja tavoitteitaan. Konsernilla ja emoyhtiöllä on hallitseva rooli päätöksenteossa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, ettei tytäryhtiöllä olisi vaikutusmahdollisuutta tai sen ei tarvitsisi olla kiinnostunut strategiatyöstä. Päinvastoin tytäryhtiön johdon kannattaa olla aktiivinen ja tuoda menestymiselle tärkeitä kysymyksiä rakentavasti esille.

Kansainvälisessä yhtiössä puhutaan strategian yhteydessä usein missiossa, visiossa ja arvoista. Kyseisillä asioilla määritellään organisaation tehtävät, tavoitteet ja se mihin toiminta halutaan ankkuroida. Yrityksen arvojen uskottavuus on parempi, kun ne on luotu koko organisaation kanssa.

Tytäryhtiössä strategiatyö, johon osallistutaan organisaatiossa laajemminkin, on hyvä keino sitouttaa kaikki suunnitelmiin. Emoyhtiön ja tytäryhtiön välillä on käytävä avointa keskustelua yrityksen strategiasta ja tavoitteista, joka parantaa tavoitteiden saavuttamista.

Tytäryhtiön strategia saattaa tulla pitkälti emoyhtiöltä, mutta joissain asioissa tytäryhtiö voi vaikuttaa huomattavasti. Parhaimmat tulokset on saavutettavissa, kun emoyhtiö on selkeä visio ja strategia ja tytäryhtiöllä on kohtuullisen suuri vapaus soveltaa strategiaa omalla alueellaan. Toimintatapaan vaikuttaa kuitenkin oleellisesti se onko tytäryhtiö myyntiyhtiö vai onko yrityksellä omaa tuotantoa tai laajempaa palvelutoimintaa. Myyntityö nähdäänkin usein osana emoyhtiötä eikä tytäryksikkönä, joka tarvitsisi laajempaa strategiaa.

Yhtiön koko vaikuttaa siihen, kuinka paljon tytäryhtiön näkemyksillä on vaikutusta strategiassa. Suurten ja merkittävien tytäryhtiöiden vaikutus on suurempi konsernikokonaisuuden strategiaan kuin pienempien yhtiöiden. Tytäryhtiön strategiatyössä on syytä ottaa huomioon se, missä elinkaaren vaiheessa yhtiö on. Uuden ja elinkaaren alussa oleva yritys tarvitsee useimmiten enemmän vapautta, jotta markkina-alueen erityispiirteet voidaan riittävästi huomioon ja toiminnan käynnistäminen ei hidastu turhaan byrokraatiaan.

Tytäryhtiön johdon on sovellettava emoyhtiön kehittämää strategiaa paikallisesti. On tärkeää, että strategia, organisaatio, tavoitteet, järjestelmät, mittarit ja tavoitteet tukevat toisiaan. Kun tärkeitä tekijöitä arvioidaan vuorotellen molempiin suuntiin, löydetään haasteet, jotka ratkaisemalla strategia on tosielämässä vietävissä käytäntöön. Uuden toiminta-alueen osaaminen ja tietämys paikallisesta toimintatavoista on hankittava joko koulutuksella tai rekrytoinnilla. Tietojärjestelmien on tuettava toimintaa koska toimimaton tai huonosti toimiva IT voi pahimmillaan estää strategian toteuttamisen. **Vetoketjuesti** kannattaa tehdä edestä-kaisen muutostilanteessa, jotta löydetään mahdolliset pullonkaulat ja voidaan korjata ne.

(Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s47-51)

4.1.2 Strategia luonnin onnistumisen edellytykset

Strategian selkeys on tärkeää tytäryhtiön käytännön suunnittelussa esimerkiksi vuosisuunnittelua tehdessä. Mikäli strategia ei ole tarpeeksi selkeä, tytäryhtiö saattaa asettaa toimipisteet toisin kuin emoyhtiö toivoo. Tulos voi olla myös hämmentävä jos joudutaan miettimään, mitä konsernijohdon linjaus ”keskitytään tärkeimpiin toimialueisiin” tarkoittaa. Konsernissa kannattaa käyttää samoja strategia työkaluja, jotta toiminta saadaan mahdollisimman yhdenmukaiseksi ja kokemuksia voidaan hyödyntää kaikkialla konsernissa. Silloin on helppo valvoa kyseisten työkalujen käyttöä ja selvittää kuinka tuttua niiden käyttö on vai tarvitaanko koulusta työkalujen käyttöön.

Lojaalinen toiminta emoyhtiön ja tytäryhtiön välillä on oleellinen asia, jotta strateginen työ saadaan tehtyä. Hyvä vuoropuhelu ja kemia ovat emoyhtiön ja tytäryhtiön vastuuhenkilöiden välillä on oleellinen osa lojaalista toimintaa, koska loppujen lopuksi ihmiset tekevä yhteistyötä eivät yritykset.

Tytäryhtiöllä on järkevää olla emoyhtiön hyväksymä strategia. Tytäryhtiön strategia toimii parhaiten, kun sen ei tarvitse suoraan kopioida emoyhtiön strategiaa. Kapean sektorin toimintaan keskittyneessä konsernissa voi tytäryhtiö vain sopeuttaa strategian paikallisesti.

(Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s51.53)

4.1.3 Tavoitteet ja seuranta

Tytäryhtiön tavoitteet lähtevät konsernin kokonaistavoitteista. Tytäryhtiöllä on oltava myös oman toiminnan kehittämiseen liittyviä tavoitteita, jotka tukevat konsernin toimintoja pitkällä aikavälillä. Osa tavoitteista voi tulla emoyhtiöltä mutta myös tytäryhtiön kannattaa asettaa tavoitteita. Tavoitteita luodessa on hyvä pitää mielessä klassinen SMART-malli. Se muistuttaa että tavoitteiden on oltava selkeitä, mittavia, aikaan sidottuja, realistisia ja tavoitteellisia (**s**pecific, **m**earsurble, **a**ttainable, **r**ealistic, **t**imely).

Tavoitteiden asettamisessa voidaan käyttää tasapainotettua tulokorttia (Balance Scorecard, BSC). Kun taloudellisten tunnuslukujen lisäksi seurataan asiakasnäkökulmaa, prosesseja ja organisaation uudistumista, päästään vaikuttamaan tekijöihin, jotka luovat pohjan taloudelliselle menestymiselle. Jokainen yritys voi muodostaa näkökulmia omaan liiketoimintaansa sopiviksi ja tarvittaessa lisätä tai vähentää näkökulmien määrää. Tulokortin hyviä puolia on laajemman näkökulman lisäksi se, että sen avulla johtamisen voi keskittää oleellisiin asioihin ja samalla johtamista voidaan tehdä läpinäkyvämmäksi. Johtoryhmän asialista voidaan rakentaa esimerkiksi tulokortin pohjalta. Samaan tapaan voidaan käydä asioita läpi henkilöstöpalaverissa. Tulosten syntymistä voi seurata palaverien lisäksi myös tietojärjestelmien avulla.

Konsernilla on kullakin omat periaatteensa toiminnansuunnittelussa ja budjetoinnissa. Osana kokonaisuutta tytäryhtiön on noudatettava sille annettuja ohjeita. Mikäli tytäryhtiö haluaa poiketa konsernin periaatteista, sen on kyettävä perustelemaan syyt hyvin. Hyvä tapa onkin käydä keskustelua konsernin ja tytäryhtiön välillä ja antaa tytäryhtiölle mahdollisuus tuoda esiin perustellun kantansa. Vuorovaikutus johtaa yhteisymmärrykseen ja sitä kautta sitoutumiseen.

(Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s61-65)

4.2 Huolinta

Huolinta on toisen omistamien tavaroiden kuljettamisen järjestämistä, tullauksesta huolehtimista sekä tuonti- ja vientiselvitysten tekemistä. Usein siihen liittyy myös tavaroiden varas-

tointi. Huolintapalvelu on kansainvälisessä kaupassa materiaalivirta lähtömaasta kohdemaan.

Huolinta-alan maailman kattojärjestön FIATA:n ja Suomessa toimivan kansallisen kattojärjestön Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n hyväksymä nykyinen määritelmä huolintapalveluista on seuraava:

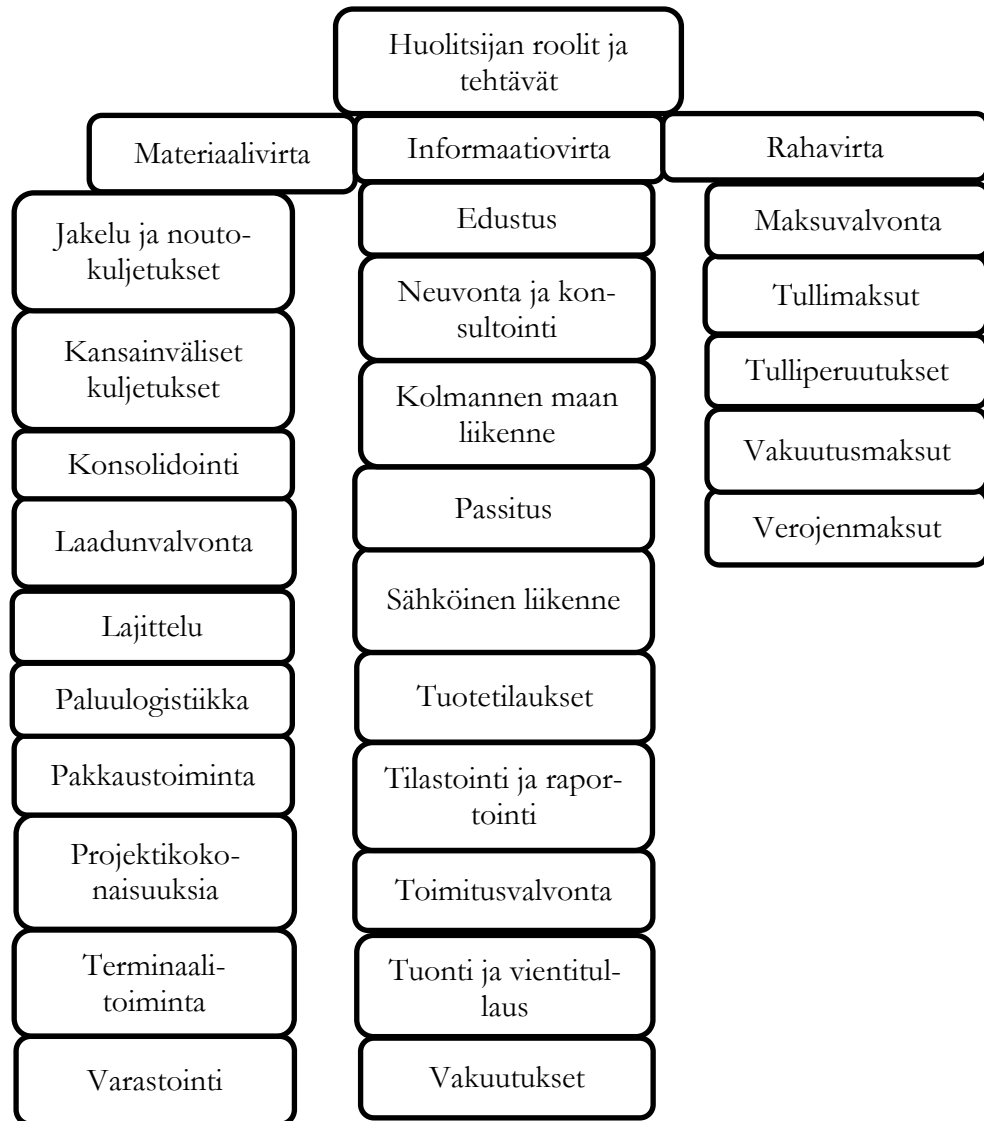
”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan kaikenlaisia joko yhdellä kuljetusvälineellä tai multimodaalikuljetuksena toteutettuja tavarankuljetusta, yhteislastaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalvelut ovat esimerkiksi tullaukseen ja verotukseen liittyviä palveluja, tavaraa koskevia virallisten ilmoitusten antamista, vakuutusten merkitsemistä tavaralle sekä tavaraan liittyvien asiakirjojen laatimista, keräämistä tai maksamista.

Huolintapalveluihin sisältyvät myös tavarankuljetukseen, käsittelyyn tai varastointiin liittyvät nykyaikaista tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan. Nämä palvelut voidaan mukauttaa tarjottavien palvelujen joustavaan soveltamiseen.”

(Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet. Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen Anders von Bell ja Jouko Santala. Saarijärven Offset Oy 2011. s.122)

4.2.1 Huolinnan palvelut ja toimintamallit

Huolintayhtiöiden perustoimintoihin kuuluvat edelleen ne logistiikkapalvelut, jotka on perinteisesti totuttu liittämään huolitsijatoimintoihin. Perustoimintoja ovat muun muassa tullauspalvelut, kansainvälisen kuljetuksen järjestäminen/välittäminen sekä kansainväliseen kuljetukseen liittyvät nouto- ja jakelupalvelut. Huolintayhtiöt tarjoavat myös huomattavasti laajempia kokonaisuuksia asiakkailleen, joihin voidaan lukea monia erilaisia logistiikkapalveluja.



(Kuva2 Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet.)

4.2.2 Palvelujen ja toimintamallien tarkempi selitys

Kansainväliset kuljetukset: Huolitsija toteuttaa kansainvälisiä kuljetuksia käyttämällä kaikkia niitä kuljetusmuotoja, joita on saatavilla. Tunnetuimmat ja eniten käytetyt kuljetusmuodot ovat maantie-, meri- ja lentoliikenne, mutta myös rautatieliikenne on tärkeä osa kokonaisuutta. Lisäksi huolitsija tarjoavat asiakkaille muun muassa pika-, kuriiri-, projekti- ja proomukuljetuksia.

Kuljetukset toteutetaan joko suorana kuljetuksena (yksittäisenä kuljetuksena) tai yhteen lastattuna eli niin sanottuna konsolidoituna, jolloin rahtikustannuksina saavutetaan säästöjä, kun kuljetetaan kerralla suurempi tavaramäärä. Kuljetukset voidaan hoitaa suoralla yh-

teydellä, jonkin uudelleenlastauksen kautta tai yhdistelemällä erilaisia kuljetusmuotoja. Näin ollen esimerkiksi Aasiasta Keski-Eurooppaan saapuva lentokuljetus voi jatkaa Suomeen maantiekuljetuksena tai toisin päin, lähteä Suomesta maantiekuljetuksena ja jatkaa matkaa Keski-Euroopasta sijaitsevalta lentokentältä lentoteitse Aasiaan. Samoin merikontti voidaan kuljettaa osa matkasta kuorma-autolla, kuten satamien välillä siirtokuormauksena.

Jakelu/nouto: Huolitsijat toteuttavat perinteisen jakelu- tai noutokuljetukset joko omalla tai toisten hallinnassa olevalla kalustolla tai hyödyntämällä eri alihankintaverkostoja. Huolitsija tekee usein alihankintasopimuksia eri kuljetusyhtiöiden kanssa, jotta voisi tarjota asiakkaalle mahdollisimman laajan kuljetusverkon ja edullisia ratkaisuja menettämättä mahdollisuutta olla joustava.

Konsolidointi eli yhteislastaukset: Huolitsija voi rakentaa niin sanottuja oman kuljetusputken, jossa hän sopii asiakkaan kanssa tietyistä kuljetuspaketista. Tätä varten huolitsija voi kerätä useiden asiakkaidensa tavarat tietyn aikataulun mukaisesti lähtöasemalle ja sitä kautta saada asiakkaiden tavaroille suhteellisesti edukkaamman rahtihinnan ostamalla varsinaiselta rahdinkuljettajalta, kuten lentoyhtiöltä enemmän rahtitilaa. Tällöin huolitsija voi tarjota asiakkaalle edullisimman ratkaisun kuin mitä asiakas joutuisi maksamaan, jos hänen lähetyksensä laitettaisiin erikseen yksin matkaan.

Neuvonta/konsultointi: Huolitsija neuvoo usein asiakkaitaan ostotoiminnassa, kauppasopimuksen toimitus- tai maksuehtojen valinnassa, kuljetuksen reitityksessä, aikatauluissa sekä kuljetusten hinnoissa tai opastaa asiakastaan kuljetuksen lähtö- tai määräämään tullauksessa tai vienti-/tuontiselvityksessä.

Huolitsijan asiakkaalleen antama neuvonta tavarankuljetukseen kuuluvan toimitusehtojen valinnassa on esimerkiksi yksi tärkeä neuvontapalveluiden osa-alue.

Vakuutukset: Huolitsija voi tarjota asiakkaalle esimerkiksi tavarankuljetuksen- ja muita vakuutuksia. Huolitsija toimii tällöin yhteistyössä yhden tai useamman vakuutusyhtiön kanssa, joiden tuotteista huolitsija voi tarjota asiakkaalleen parhaiten sopivan vaihtoehdon. Huolitsijan palvelu voi toisaalta rajoittua ainoastaan vakuutusten valintaan liittyvään opastukseen tai mahdollisiin vahinkotapauksiin liittyvään neuvontaan.

Varastointi: Huolitsija tarjoaa nykyään varsin monenlaisia varastointipalveluja. Kyseessä voi olla väliaikainen, jakelu- tai käsittelyvarastointi. Huolitsijat tarjoavat usein myös niin sanottua

puhdasta varastointia, missä tavarat säilytetään asiakkaan lukuun varastossa, mutta jossa asiakas itse järjestää tavarantoimituksen ja jakelut. Suomalaisen huolitsijan tarjoama varastointipalvelu voi toteutua huolitsijan omassa varastossa, huolitsijan alihankkijan tai edustajan varastossa niin kuljetuksen lähtö- tai määrämaassa kuin kolmannessakin maassa.

Huolitsijan varastointipalvelu voi käsittää muutaman tai kymmenien tuhansien kuormalavojen määrän. Siihen voi liittyä myös tilaushallinnon hoitaminen kokonaan huolitsijoiden omien sähköisten järjestelmien kautta tai esimerkiksi internetiä hyödyntäen.

Lajittelu, pakkaus, laadunvarmistus ja muut lisäarvopalvelut sekä pakkaussuunnittelu:

Huolintayritykset voivat tarjota asiakkailleen esimerkiksi tavaroiden lajittelua, pakkausta, uudelleenpakkausta, merkitsemistä, hinnoittelua ja asentamistyötä. Niiden avulla tavaroiden siirtelyä voidaan vähentää. Tällaisia palveluja voi olla esimerkiksi vaatteiden lajittelu, silittäminen ja esillepano. Näin toimimalla tavarat saadaan suoraan myyntipisteisiin, ilman että ne välillä kulkevat maahantuojalla edellä mainittuja toimenpiteitä varten. Huolitsijat voivat myös varmistaa tavaroiden laadun asiakkaan antamien ohjeiden mukaisesti.

Huolitsija voi tarjota asiantuntemustaan kertomalla, millainen pakkaus kuljetukselle on optimaalisin huomioiden ne vaatimukset, joita kullakin kuljetusmuodolla on. Tähän toimintaan voi liittyä esimerkiksi tiettyjen kuljetuspakkausten myynti tai näiden toimittajien edustaminen.

Maksu- ja toimitusvalvonta: Asiakkaan kanssa voidaan sopia, että huolitsija ei luovuta tavaraa ennen kuin on saatu todiste siitä, että asiakkaan sopimuskumppani on hoitanut kauppasopimukseen sisältyvät maksuvelvoitteet asianmukaisesti. Tai huolitsija - saatuaan asiakkaalta remburssin eli ostajan pankin kirjallinen sitoumus kauppahinnan maksamisesta myyjälle. Huolitsija laatii tarvittavat dokumentit remburssiohjeiden mukaisesti. Tämä mahdollistaa sen, että huolitsijan asiakas saa maksun tavarasta. Jos huolitsijan toimeksiantajana taas on tavarantoimittaja, tämä voi pyytää huolitsijaa valvomaan sitä, että maksun tapahduttua tavara noudetaan toimittajalta/myyjältä ja että maksettu tavara saadaan toimeksiantajan/ostajan hallintaan.

Tilastointi ja raportointi: Tavaraa koskevasta tilastoinnista ja raportoinnista on tullut huolitsijalle tärkeä osa tämän asiakkaalle antamaa palvelukokonaisuutta. Huolitsija pääsee automaattisesti ja luonnostaan toimeksiantajan tavaraa käsitellessään, reitittäessään, kuljettaessaan ja tullaessaan tekemisiin sellaisen informaation kanssa, jonka liittyy varsinaiseen tavarahan ja

sen kulkuun. Täten huolitsija on usein se ainoa toimija, joka hallussa toimeksiantajan kuljetuksiin ja hankintoihin liittyvät tiedot ovat kaikki yhdessä paikassa vähintäänkin lainsäädännön määräämän minimiajan. Näissä tilanteissa huolitsija voi toimittaa asiakkaan materiaalivirtoja koskevat tiedot sovitulla jaksolla ja tavoilla asiakkaan käyttöön. Niistä asiakas voi tuottaa itselleen oman toiminnan kehittämiseen koskevia analyyseja ja raportteja. Esimerkiksi Suomen tulli kerää yrityksiltä tietoja niiden harjoittamasta sisäkaupasta muiden EU-maissa toimivien tahojen (ns. Intrastat- järjestelmä ja – ilmoitus). Intrastat- järjestelmä tarkoittaa EU-maiden sisäistä kauppaa. Usein huolitsijat tarjoavat Intrastat- ilmoituspalvelua asiakkailleen, jotta nämä pystyvät täyttämään tullin raportointivelvoitteen asianmukaisesti.

Sähköinen liikenne: Huolitsijan rooli kuljetuksen arkkitehtinä mahdollistaa sen, että sähköinen tiedonkulku voidaan ohjata keskitetysti yhden solmukohdan kautta ja siten ohjata oikeaan paikkaan kuten tulliin, kuljetusyhtiöön tai viranomaisille. Tämä on muuttunut yhä tärkeämmäksi, kuin on syntynyt erilaisia turvallisuushkia. Näiden seurauksena EU ja useat muut maat ovat alkaneet vaatia erilaisia sähköisiä ennakoilmoituksia, jotta väärinkäytösten riskiä kansainvälisessä kuljetuksissa voitaisiin vähentää.

Paluulogistiikka: Huolitsijat voivat tarjota asiakkaidensa tuotteille myös paluulogistiikkaa, josta on kehittymässä huolitsijoiden palvelukokonaisuuteen uusi, tärkeä osa-alue. Tässä palvelussa toimeksiantajalle palautetaan takaisin hänen myymänsä tuotteensa esimerkiksi takuukorjausta, kierrättämistä tai jatkojalostusta varten. Myös esimerkiksi tuotteessa käytetty pakkausmateriaali voidaan ottaa talteen, palauttaa ja käyttää uudestaan asiakkaan kanssa sovitulla tavalla.

Tuotetilausten vastaanotto: Toimeksiantajalle voidaan tarjota suora yhteys internetin välityksellä huolitsijan ylläpitämään verkkoon, jossa loppukäyttäjä itse tilaa tavarankuljetuksen suoraan huolitsijan tietojärjestelmään ja siten käynnistää tavarankuljetuksen.

Edustustoiminta: Tässä palvelussa huolitsija edustaa kuljetusyritystä, linjaliikennettä harjoittavaa yritystä tai toista huolitsijaa sellaisessa toiminnassa, joka liittyy tavarankuljetus- tai toimitusketjuun. Huolitsijan edustaman yrityksen oma lähin toimipiste saattaa sijaita toisella puolella maailmaa eli tässä palvelussa huolitsija toimii toisen yrityksen paikallisedustajana.

Projektihuolinta: Suomessa useat huolitsijat tarjoavat asiakkailleen projektihuolintaa ja –kuljetuksia. Projektit voivat olla mitä moninaisimpia. Kyseessä saattavat olla esimerkiksi tehtaan purkaminen, kuljetus ja pystytys toisessa maassa tai sellaisen ison laitteiston kuljetus,

jota ei voida hoitaa normaalikuljetuksena. Näissä tapauksissa toimeksiantoa ja siihen liittyvää kuljetusta tai siirtoa saatetaan suunnitella useita kuukausia ennen toimeksiannon toteuttamista.

Terminaalitoiminta: Huolitsijan tarjoama palvelu voi sisältää tulliterminaalin eli varaston/terminaalin, jossa tullin luvalla tullaamatonta tavaraa saadaan purkaa, säilyttää, käsitellä, varastoida ja luovuttaa eteenpäin, joko tullattuna tai tullaamattomana, seuraavaan tullin hyväksymään paikkaan. Toisaalta kyse voi olla EU:n yhteisöalueella kuljetettavan tavaran lastaukseen tai purkuun tarkoitettu terminaali, joka toimii useilta toimittajilta tuotujen tavaroiden uudelleenlastauspaikkana keskitetysti, tietyn aikataulutuksen mukaista jatkokuljetusta varten (ns. cross-docking-toiminto).

Kolmannen maan liikenne: Huolitsija ohjaa tavaravirtaa, joka ei ehkä koskaan tule siihen maahan, jossa huolitsija itse on. Hän voi toimia kotimaisen tai ulkomaisen toimeksiantajan lukuun, ohjeistaa yhteistyökumppaneitaan ja riippuen sovitusta toimintamalleista maksaa toimeksiantajan puolesta rahteja ja muita maksuja.

Tulliperuutukset ja –oikaisut: Huolitsija hoitaa toimeksiantajan puolesta kaiken sen pape-
rityön, jota tarvitaan siksi, että toimeksiantajan lukuun voidaan anoa tullilta väärin maksettuja tulleja ja veroja. Esimerkiksi, jos toimeksiantajan itsensä suorittamassaan tullauksessa on tapahtunut virhe, huolintayhtiö jonka erityisosaamiseen tullauksen syvempi osaaminen kuuluu, voi tietyissä tilanteissa pystyä oikaisemaan tullauksessa tapahtuneet virheet.

1PL-, 2PL-, 3PL- JA 4 PL toiminta: Logistiikan ulkoistaminen on tuonut uusia mahdollisuuksia logistiikkapalvelujen käyttäjille. **1PL**-mallissa yritys hoitaa kaikki logistiikkatoiminnot itse. Kahden osapuolen logistiikkatoimintojen ollessa kyseessä puhutaan **2PL**-mallista. 2PL-yritys ostaa logistiikkapalvelut ulkopuolelta. **3PL**-toiminnassa asiakasyritys ulkoistaa logistiikkaan liittyvät kokonaispalvelun yleensä huolintayhtiölle. 3PL-mallissa huolintayhtiö ottaa vastuun tuotteen varastoinnista ja kuljetuksesta. **4PL**-mallissa huolintayhtiö tarjoaa kokonaisratkaisua tämän useisiin tarpeisiin yhtäaikaaisesti. Näissä tilanteissa huolintayhtiö huolehtii asiakkaan koko toimintaketjusta.

Kolmansien maiden välinen liikenne: Kustannuksien nousu on siirtänyt tuotantoa ulkomaille. Huolitsija koordinoi tai hoitaa kaikki kuljetukseen liittyvät asiat toimeksiantajaltaan saamien ohjeiden mukaisesti. Tässä tapauksessa huolitsija maksaa asiakkaan nimissä rahat,

verot ja muut tavarantoimitukseen liittyvät maksut, jotka huolitsija veloittaa toimeksiantajalta.

Verkostoituminen: Huolitsijat ovat verkostoituneet siten, että ne ovat liittyneet eri huolintayhtiöihin muodostamaan ketjuihin tai yhteistyöverkostoihin. Huolintayrityksien yhteistyökumppanit toimivat paikallisesti tai eri mantereilla tai ovat avanneet toimipisteitä näihin maihin. Tämä on osaltaan mahdollistanut huolintayhtiöiden monipuolisen kuljetus- ja logistiikkapalvelun eri puolilla maailmaa. Huolintayhtiöiden verkostoituminen on mahdollistanut paremman paikallistuntemuksen eri maissa joka on tehostanut yhtiöiden toimintaa ja parantanut asiakkaan saamaa palvelua.

Sisäkauppa: Sisäkauppa on se kauppa, mikä tapahtuu EU:ssa toimivien osapuolten välillä ilman tulli- tai muita viranomaismuodollisuuksia eli aivan kuten itse kauppa tehtäisiin Suomessa Suomen rajojen sisällä. Kaupankäyntiin kuuluva rahtiliikenne on myös helpottunut sisäkaupassa, kun EU-alueella on sovittu pankkien noudattamasta pankkikäytännöstä (ns. SEPA-maksu). Sisäkauppa on mahdollistanut yrityksien ja yksityiset kuluttajien kaupankäynnin EU-alueella. Myös verkkokauppojen yleistymisen on edistänyt sisäkaupan kasvua.

Ulkokauppa: Ulkokauppaa käydään sellaisten toimijoiden välillä, jotka kuljettavat tavaraa yli EU:n ulkorajojen tai tavara tulee esimerkiksi EU:n sisällä olevasta tullivarastosta. Tämä edellyttää, että tavara asetetaan tullimenettelyyn sen saapuessa EU:hun. Tällöin tavarahan kohdistetaan erilaisia valvonta- tai testaustoimia esimerkiksi terveys- tai turvallisuussyistä ja tuotavista tavaroista saatetaan edellyttää erilaisia erityisdokumentteja kuten alkuperäistodistuksia ja tuontilupia. EU-alueelle tuotavasta tavarasta kannetaan mahdollisesti myös Euroopan yhteisön käyttämää tullitariffin eli TARICin mukaisesti.

Tuontitullaus: Itse tullaustoiminta eli tuontiselvitys on vuosien aikana muuttunut huomattavasti. Nykyään tuontitullauksessa erotetaan kolme toimintamuotoa: suora edustus, välillinen edustus ja suora edustus takaajan vastuulla. Huolitsija mahdollistaa kyseiset toiminnot asiakkaalle, esimerkiksi asettamalla omat vakuutukset asiakkaan puolesta.

Vientitullaus: Itse tullaus eli vientiselvitys tapahtuu samalla lailla sähköisesti ja perustuu samaan tullitariffiin eli TARICiin. Asiapaperit ovat periaatteessa samat. Toiminta perustuu pitkälti asiapapereihin ja sähköisiin tullauksiin. Merkittävä kohta viennissä on EU:n rajaylityspaikka ja se edellyttää erityyppisiä sähköisiä ilmoituksia tullille ja rahdinkäsittely-yhtiölle, jotta tulli voisi varmistua siitä, että tavara on jättänyt yhteisöalueen. Tullilta saatu päätös viennistä

on tärkeä, koska sillä voidaan vahvistaa, että vienti on fyysisesti suoritettu ja se mahdollistaa esimerkiksi alv-vähennyksen tavarán viejälle.

Passitus: Passitus on tullivalvonnan alaisuudessa yhteisöalueen sisällä tapahtuva tavarán siirto toisessa maassa tapahtuvaa tullausta varten tai passitus sellaiseen paikkaan, josta tavarat viedään yhteisöalueelta tullaamatta sitä. Tavarán kuljettamista varten yhteisöalueen sisällä asetetaan tullille vakuus. Tavoitteena on, että kun tavarat saapuvat määräpaikkaan, passitukset voidaan sähköisesti päättää eli päättävä tulli vahvistaa lähettävälle tullille, että tavara on saapunut määránpaikkaan jatkotoimenpiteitä varten. Tällöin asetettu vakuutus voidaan vapauttaa.

Viranomaisten vaatimus kuljetusten ennakkoilmoittamisesta: Lisääntynyt uhka käyttää kuljetuksia tai tavaroita terrorismin aseina on johtanut siihen, että useimmat maat ovat sopineet erityyppisistä toimenpiteistä, joilla pyritään valvomaan ja estämään väärinkäytöksiä. Näistä malleista käytetään erilaisia lyhenteitä, mutta tarkoitusperät varsin samanlaiset. Näitä lyhenteitä on muun muassa:

- AREX = Arrival Exit Information (käytetään Suomessa)
- ICS = Import Control System
- ECS = Export Control System
- AMS = Automated Manifest System (Lentoliikenteessä USA:han)
- C-TPAT = Customs Trade Partnership against Terrorism (meriliikenteessä USA:han)

AREX eli saapuminen poistua tiedot: Tullin AREX-palveluun annetaan ilmoituksia Suomeen saapuvista kolmansien maiden tavaroista sekä yhteisötavaroista. Lisäksi AREX-palveluun annetaan ilmoituksia myös Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista, jotka ovat olleet väliaikaisessa varastossa (ns. transhipment-tavarat).

ICS = Tuonti valvontajärjestelmän: Saapumisen valvontajärjestelmä, jolla annetaan ilmoitukset yhteisöön saapuvista tavaroista. ICS on myöhemmin toteutettavan automaattisen tuontijärjestelmän AIS (Automated Import System) ensimmäinen vaihe, joka kattaa kaikista kuljetusmuodoista vaadittavat saapumisen yleisilmoituksen, tavaroiden esittämisen ja saapumisilmoittamisen.

ECS = Vientivalvontajärjestelmän: EU:n yhteinen järjestelmä, joka mahdollistaa tietojen siirtämisen kansallisten vientijärjestelmien välillä. EU:n yhteisellä toimintamallilla ja sanomilla valvotaan vientilähetysten poistumista EU:n tullialueelta.

AMS = Automatisoitu Ilmeinen Järjestelmä: AMS koskeva vientilaivausten lähetystietojen antamista tulliviranomaisten vaatimusten mukaisesti ennen lähetyksen saapumista Yhdysvaltoihin ja Kanadaan.

C-TPAT = Tulli ja ulkomaankauppa kumppanuussopimukseen terrorismia vastaan: USA:n tulliviranomaisen ja taloudellisten toimijoiden välinen yhteistyöohjelma terrorismia vastaan tavaroiden tuonnissa. Pohjautuu tulliviranomaisen ja yrityksen väliseen vapaaehtoiseen sopimukseen eikä tulliviranomaisen myöntämään lupaan kuten eurooppalainen AEO-ohjelma, joka kattaa tuonnin lisäksi myös viennin osuuden.

<http://www.tulli.fi/>

Näillä pyritään turvallisiin kuljetuksiin käyttäen erilaisia sähköisiä ennakkoilmoituksia lähtevistä/tulevista tavanaeristä ja niihin liittyvistä toimijoista. Näihin toimintoihin liittyy myös vaatimukset rahdin läpivalaisusta esimerkiksi lentoliikenteessä, toimijoiden sertifiointista sekä viranomaisten tekemistä riskianalyyseistä

Rahtikirjat: Eri kuljetusmuodoissa on omat rahtikirjansa:

Lentoliikenne: lentorahtikirja (Airwaybill, AWB), päärahtikirja (Master Airwaybill, MAWB), alاراhtikirja (House Airwaybill, HAWB)

Meriliikenne: konossementti (Bill of Lading), merirahtikirja, (Seawaybill, Liner Waybill)

Maantieliikenne: kansainvälinen (CMR), kotimaanrahtikirja

Rautatieliikenne: kansainvälinen rautatierahtikirja (CIM)

Rahtikirja muodostaa muiden asiapapereiden kanssa kuljetussopimuksen ja on sitä kautta tärkein yksittäinen asiapaperi kuljetuksessa. On tärkeää huomata, että rahtikirjoissa on yleensä kääntöpuolella kuljetukseen liittyvät sopimusehtoja kuten vastuut, velvollisuudet ja aikaraja ja ne poikkeavat toisistaan kuljetusmuodosta riippuen ja myös kuljetusmuodon sisällä. Esimerkiksi reklamaatioajat ovat erilaiset kuljetusmuodosta riippuen

Tullausdokumentit: Suurin osa tullauksista tehdään nykyään sähköisesti, mutta edelleen tarvitaan erilaisia dokumentteja riippuen tilanteesta ja tullaustyyppistä. Tullausta varten saatetaan tarvita kauppalaskuja, pakkauslistoja, kuljetusasiakirjoja ja alkuperäistodistuksia. Tuonti- tai vientilisenssejä saatetaan tarvita maahantuonnin tai maastaviennin yhteydessä. Polkumyyntiä valvotaan korotetuilla tullimaksuilla, jotta kilpailu ei vääristy. Tavaroiden, joiden voidaan epäillä olevan sopivia kaksoiskäyttöön, vienti estetään tiettyihin maihin. EU ohjaa keskitetysti näitä rajoituksia, jotka perustuvat EU:n ja kolmansien maiden välisiin kauppaneuvotteluihin, World Trade Organisationin sopimuksiin tai YK:n asettamiin kauppajärjestyksiin.

Jakeluun ja varastointiin liittyvät dokumentit: Nämä dokumentit voivat olla esimerkiksi rahtikirjoja tai kuormakirjoja, joilla ohjataan tavarantoimen siirto oikeaan paikkaan. Varastointitoiminnasta voidaan tuottaa erilaisia raportteja sekä varastoon otto sekä varastoon panoraportteja.

Reklamaatioihin liittyvät dokumentit: Jos huolinnan kohteena olevalle tavaralle aiheutuu kuljetusvahinko, huolitsija tehtävästään riippuen voi joutua tekemään vahingosta reklamaation vahingosta vastuussa olevalle taholle. Se edellyttää omia asiakaspapereitaan ja toimintamallejaan. Tämän seurauksena huolitsija saattaa joutua asiakkaan puolesta olemaan yhteydessä vakuutus- ja kuljetusyhtiöön, vaikka ei itse olisikaan ollut osallisena vahinkoon tai kuljetukseen.

Laskut: Suoritetun huolintapalvelun päätteeksi toimeksianto johtaa laskutukseen ja syntyy lasku. Huolitsijat laskuttavat asiakkaitaan usein jo sähköisesti, mutta edelleen suurin osa huolintalaskuista on tavallisia paperilaskuja.

Huolitsijoiden omat asiakirjat: Huolinta toimeksiantoissa tulee tilanteita, joissa huolitsijan on erisyydestä annettava omia dokumenttejaan todistamaan asioita. Näitä tilanteita varten huolitsijoiden kansainvälinen edunvalvontajärjestö FIATA on laatinut joitain dokumentteja huolitsijoiden käyttöön kuten:

- FCR (FIATA Forwarders Certificate of Receipt)
- FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of lading)
- FWR (FIATA Warehouse Receipt)

- FCT (FIATA Forwarders Certificate of Transport)

Näillä asiapapereilla huolitsija voi vahvistaa tiettyjä toimintoja, varmentaa kuljetuksia tai varmistaa, että oikea vastaanottaja saa tavaran. Näillä dokumenteilla voidaan myös osoittaa, että tavara on nyt saatu huolitsijan valvontaan ja esimerkiksi FWR:n saatuaan ostaja voi siirtää maksun toiselle osapuolelle. Suomessa ei ole erityistä ohjaavaa lainsäädäntöä eikä myöskään erillistä toimilupaa edellytetä huolintatoimen harjoittamiseksi. Tullin kanssa asioidessa, silloin kun kyseessä on tullinrekisteröity huolitsija, edellytetään huolitsijalta taloudellisesti vakaata asemaa sekä vakuuksien asettamista riippuen siitä, minkä tyyppisestä toiminnasta huolitsijan tehtävistä on kyse.

Tullin kanssa huolitsijan on mahdollista hakeutua kumppanuussuhteeseen tai vaikka sopia eritasoisesta yhteistyöstä, jota ohjataan kahdenkeskisesti allekirjoitetun Memorandum of Understanding (MoU) – sopimuksen kautta.

Pohjoismaiset huolitsijat perustivat vuonna 1920 Pohjoismaisen Speditööriliiton (Nordiskt Speditörförbund), joka on ensin itse ja sittemmin yhteistyössä kuljetusasiakaspuolen kanssa laatinut **Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset** (PSYM), jotka ovat saavuttaneet Pohjoismaissa vahvan aseman. Viimeksi ehtoja on uusittu vuonna 1998 ja kyseiset ehdot tunnetaan nimellä **PSYM 2000**. Kyseiset määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräyksen huolitsijan vastuun kuljetusoikeuden eri konventioiden kuten CMR:n, COTIF:n, Haag-Visbyn-sääntöjen sekä Montrealin Konvention mukaan.

(Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet. Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen Anders von Bell ja Jouko Santala. Saarijärven Offset Oy 2011. s.122-135)

5 POHDINTA JA JOHTOPÄÄTÖS

5.1 Pohdinta

Yrityksen on alussa järkevää hankkia huolinta-alan yhteistyökumppani jonka avulla tuotteet toimitetaan kohdemaahan kuten Australiaan. Yhteistyökumppani järjestää tavarankuljetuksen tehtaan kohdemaahan. Yhteistyökumppani varastoi tuotteen hetkellisesti tai toimittaa tuotteen suoraan asiakkaille, riippuen siitä milloin tuotteet on sovittu toimitettavaksi sekä varaston ja asiakkaan välimatkasta. Yrityksen kannalta mahdollisia huolinta-alan yhteistyökumppaneita on useita kuten esimerkiksi DB Schenker, TNT express ja Varova oy.

Yritys voi toimittaa tuotteensa yhteistyökumppanin avulla (esimerkiksi 'TNT Express') Kajaanista Perthin kaupunkiin Australiassa, josta yhteistyökumppani jakaa tuotteet suoraan asiakkaille. Australiassa toimivat asiakkaat toimivat eri puolilla Australiaa kuten BHP Billiton toimii Perthin kaupungissa ja Canningtonin kaivos Queenslandissa, Rio Tinto toimii Perthissä, Pilbaran kaupungissa ja St Georges Terrace sekä Anglo American Lounais- ja Kaakkois-Australiassa. Xstrata toimii Ernest Henry Mining ja Townsville Copper Refinery & Port Operations Koillis-Australiassa.

Yritys voi käyttää Perthin kaupunkia solmukohtana viedessään tuotteita Aasiaan, koska Aasiassa toimivat yritykset ovat lähellä Australiaa, Xstrata toimii Raglassa Uudessa-Seelannissa ja Frieda River Project Papua Uuden Guinean luoteisosassa ja Tampakan Project Etelä-Filippiineillä.

Pohjois-Amerikassa yritys käyttää samaa toimintamallia kuin Australiaan viedessä. Tavarat toimitetaan Kajaanista Torontoon, jossa tuotteet tarpeen vaatiessa varastoidaan tai kuljetetaan suoraan asiakkaille. Pohjois-Amerikassa toimivat asiakkaat toimivat lähinnä Kanadassa eli Rio Tinto kaivos on Labrador City and Sept-Îlesissä Koillis-Kanadassa, Xstratan kaivos on Canada Kidd Operations Koillis-Kanadassa ja Hornen kaivos on Rouyn-Noranda Koillis-Kanadassa.

Etelä-Amerikassa yritys voi käyttää samaa toimintamallia kuin Australiaan viedessä. Poikkeuksena Australian ja Etelä-Amerikan välillä on, että Etelä-Amerikassa asiakkaat ovat useammassa maassa. Useamman maan takia tavarantoimitus on hankalampaa ja yhtä tietynlaista toimintatapaa ei välttämättä käytä. Etelä-Amerikan kohdalla on valittava yksittäinen valtio, jonka kautta tavaraa lennätetään myös muihin maihin ja sitä kautta asiakkaille. Etelä-Amerikan kohdalla tavarat toimitetaan Kajaanista esimerkiksi Brasiliaan ja sieltä muihin kohtemaihin joissa asiakkaat toimivat. Kohtemaita ovat Brasilian lisäksi Chile, Argentiina, Dominikaaninen tasavalta ja Peru.

Afrikassa yritys voi käyttää samaa toimintamallia kuin Australiaan viedessä. Poikkeuksena Australian ja Afrikan välillä on, että Afrikassa asiakkaat ovat useammassa maassa. Useamman maan takia tavarantoimitus on hankalampaa ja yhtä tietynlaista toimintatapaa ei voi välttämättä käyttää. Afrikan kohdalla on valittava yksittäinen valtio jonka kautta tavaraa lennätetään myös muihin maihin ja sitä kautta asiakkaille. Afrikassa tavarat toimitetaan Mosambikiin ja sieltä muihin kohtemaihin joissa asiakkaat toimivat, joita on Mosambikin lisäksi Etelä-Afrikka, Guinea ja Tansania.

5.2 Johtopäätös

Työn lähtökohtana on luoda yritykselle mahdollinen logistinen pohjamalli siitä, millä keinoin ja kuinka yritys toimittaa tuotteet Kajaanissa toimivalta tehtaalta asiakkailleen ympäri maailmaa. Yrityksen asiakkaat sijaitsevat pääsääntöisesti Euroopan ulkopuolella. Työssä tarkastelen mahdollisia keinoja miten yritys voi toimittaa tuotteensa asiakkaalleen alkuvaiheessa ja miten yritys voi toimia tulevaisuudessa. Tavarantoimituksen kartoittamisen lähtökohtana oli tuotteiden nopea toimitustapa ja se mikä on yrityksen kannalta paras tapa toteuttaa toimitus asiakkaille. Oleelliset kysymykset työn kannalta olivat mistä, minne, miten toimitetaan ja miten jaetaan asiakkaille. Työn tilaajalla ei ollut aikaisempaa kokemusta ja tietämystä tavarantoimituksesta johtuen siitä, että kyseessä on Startup yritys.

Yrityksen kannalta paras vaihtoehto tavarantoimituksessa on lentokuljetus koska tuote asettaa omat rajoitteensa kuljetukselle olosuhteidenvaatimuksien takia ja kuljetusmatkasta johtuen. Lentokuljetuksella yrityksen tuotteet saadaan kohde maahan pääsääntöisesti 24 tunnin sisällä.

Alussa yrityksen kannattaa ottaa yhteistyökumppaniksi huolinta-alan yritys joka hoitaa kuljetuksen kohdemaahan sekä kuljetukseen liittyvät asiat ja varastoinnin ja tuotteiden sekä jakamisen loppukäyttäjille kohdemaassa. Yhteistyökumppanit pystyvät hoitamaan kuljetukseen liittyvät asiat siten kuin yritys on sopinut omien asiakkaiden kanssa. Yrityksen kannalta mahdollisia huolinta-alan yhteistyökumppaneita ovat muun muassa DB Schenker, TNT express ja Varova oy jotka toimivat maailmanlaajuisesti joko kokonaan itse tai yhteistyökumppaneiden kanssa. Mahdolliset yhteistyökumppanit hoitavat toimituksen lähtömaasta kohdemaahan ja tuotteen jakamisen loppukäyttäjälle sopimuksen mukaan.

Yrityksen on syytä käyttää aikaa ja harkintaa yhteistyökumppanin valinnassa. Yhteistyökumppani pystyy auttamaan ja neuvomaan vientiin liittyvissä asioissa. Huolintaa koskevassa osiossa käsiteltiin huolintayrityksen tarjoamia palveluja, joita yrityksen kannattaa käyttää hyväkseen tarpeen vaatiessa. Yrityksen kannattaa kysellä huolinta-alan yhtiöiltä kykyä

toimittaa tuotteet ja aikataulua tuotteiden toimituksesta eri maihin sekä miten ja milloin yhteistyökumppani jakaa tuotteet asiakkaille.

Myöhemmässä vaiheessa kun yritys on vakiinnuttanut toimintansa, yritys voi perustaa tytäryhtiön joka hoitaa viennin ulkomaille ja jakelun asiakkaille. Tästä oli puhetta opinäytetyösopimusta tehdessä. Syy huolintayrityksen käyttämiseen on se että he pystyvät hoitamaan kuljetuksen varastoinnin ja tuotteen jakeluun liittyvät asiat.

Omasta mielestäni onnistuin työssä kohtalaisen hyvin koska työn tekeminen piti aloittaa käytännössä tyhjästä, tarkoittaen että yrityksellä oli hyvin vähäiset tiedot tavarantoimituksesta ulkomaille ja tavarantoimitukseen liittyvistä logistiikkatoiminnoista ja termeistä. Työ käsittää ne asiat mitä työn tilaajan kanssa sovittu, joita oli logistiikka ja mitä siihen kuuluu sekä tavarantoimitus ulkomaille ja miten tavarantoimitus toteutetaan.

Työ oli haasteellinen koska työn tilaajalla ei ollut kokemusta tavarantoimituksesta eikä työhön pystynyt ottamaan mallia siitä miten yritys on aikaisemmin toteuttanut tavarantoimituksen. Työstä on minun mielestäni paljon hyötyä työn tilaajalle, koska tilaaja saa käsityksen miten ja mitä kautta tavarat voidaan toimittaa ja työn tilaaja saa myös pohjakäsityksen logistiikasta. Työn avulla yritys voi luoda toimintamallin tavarantoimitukselle.

Työstä oli hyötyä myös minulle koska oma tietämykseni logistiikkatoiminnoista ja tavarantoimituksesta ulkomaille oli vähäistä. Varsinkin tietoni tavarantoimituksen liittyvistä asioista oli erittäin vähäistä.

LÄHTEET

Logistiikkaan ja toimintaketjun hallinnan perusteet. Virpi Ritvanen, Aimo Inkiläinen Anders von Bell ja Jouko Santala. Saarijärven Offset Oy 2011

Logistiikka Kaij E. Karrus. WS Bookwell OY, Juva 2001

Logistiikka pk-yrityksessä: Hankinta kilpailutekijänä. Virpi Ritvanen, Eija Koivisto WSOY Porvoo. 2006

HUOLINTA-ALAN KÄSIKIRJA. Heli Hörkkö, Harri Koskinen, Margit Mattsson Jari Ollikainen, Antti Reinikainen, Rauli Werdermann. Suomen Spedservice Oy. 2011. s360-364

Tytäryhtiön johtaminen. Ari Iskanus. Talentum Helsinki. 2007 s12-13, 33-34, 47-51, 53, 61-65

ULKOMAANKAUPAN MENETTELY: Vienti ja tuonti. Kirsi Melin. 2011 Tammiteknikka 56-61

http://www.vrtranspoint.fi/attachments/incoterms/67sAWJOhg/VR_incoterms_150dpi.pdf

<http://strategy.consiliiumglobalbusinessadvisors.com/blog/bid/183516/Incoterms-2010-a-simple-video-introduction>

<http://www.tulli.fi/>

LIIITEET

Liite 1 BSC

Liite 2 HAWB

Liite 3 MAWB

Liite 4 Air Waybill

BALANCED SCORECARD



	Safety	Quality	Productivity	Human Development	Cost	OE Implementation
Metric						
Top 3 Problems						
Problem Solving Sheets						
Support	No New Problems	New Quality Problem	No New Problems	No New Problems	New Cost Problem	No New Problems

Liite 2 HAWB

PROFORMA INVOICE

DATE: ____/____/____

SHIPPER:

CONSIGNEE:

HAWB: _____

PCS: _____ **WGHT:** _____

# OF ITEMS	CONTENTS	DESCRIPTION	UNIT VALUE	TOTAL VALUE

TOTAL IN USD

USD _____

These Goods are for Inter-company use and supplied free of charge. They are not for sale or resale. Value shown is for customs purpose only.

I declare this the above information is correct to the best of my knowledge.


Signed: _____

Print: _____

Liite 3 MAWB

MAWB No.: 000

309218

Shippers Name and Address ABC SHIPPER 123 MAIN STREET RICHMOND BC CANADA		Shippers Account Number		Not negotiable Air Waybill (Air Consignment note)																	
Consignee's Name and Address ABC Cosignee 123 Main Street Richmond BC V1A1A4 CANADA		Consignee's Account Number		WinPos Cargo Demo V8 Unit 123, Very Fast Lane Winnipeg, MB CANADA V5H2A9 TEL: 604-273-8989 FAX: 604-273-8181																	
Issuing Carrier's Agent Name and City ABC Carrier 234 Main Street Calgary AB V7V7V7 CANADA				It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN OF THE NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required. Accounting Information																	
Agent's IATA Code		Account No.																			
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing YVR																					
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by															
HKG	CATHAY																				
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use only		Flight/Date	Currency															
HONG KONG		888				CAD															
Handling Information				Amount of Insurance		INSURANCE: If shipper request insurance in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked amount of insurance															
				NIL																	
These Commodities licensed by U.S. for ultimate destination <table border="1"> <thead> <tr> <th>No. of Pieces RCP</th> <th>Gross Weight</th> <th>Commodity Item No.</th> <th>Chargeable Weight</th> <th>Rate / Charge</th> <th>Total</th> <th>Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000</td> <td>11.00</td> <td>KG 345 789</td> <td>11.00</td> <td>KG</td> <td></td> <td>Wood 10x10x10/999 Plastic 1x1x1/1</td> </tr> </tbody> </table>								No. of Pieces RCP	Gross Weight	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	1000	11.00	KG 345 789	11.00	KG		Wood 10x10x10/999 Plastic 1x1x1/1
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)															
1000	11.00	KG 345 789	11.00	KG		Wood 10x10x10/999 Plastic 1x1x1/1															
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges															
PREPAID AS ARRANGED						Insurance Charge: 0.00															
Valuation Charge						Cartage Charge: 0.00															
Tax						Disbursement Fee: 0.00															
Total Other Charges Due Agent																					
Total Other Charges Due Carrier																					
Total prepaid		Total collect																			
Currency Conversion Rates		cc charge in Dest. Currency																			
For Carriers Use Only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges																	
				Executed on 04/27/2011 at Canada AS Agent for the carrier: Signature of Shipper or his Agent																	
				WinPos Cargo Demo Version 8. ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)																	

309218

Liite 4 Air WayBill

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable (Air Consignment note)		Issued by	
				Air WayBill			
Consignee's Name and Address				Consignee's Account Number			
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code				Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency
Airport of Destination				Requested Flight/Date		Amount of Insurance	
Handling information				INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"			
These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination				Diversion contrary to U.S. law prohibited.			
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge
				Volume Weight		Total	
Prepaid				Weight Charge		Collect	
				Valuation Charge			
				Tax			
				Total Other Charges Due Agent			
				Total Other Charge Due Carrier			
				Total Prepaid		Total Collect	
Currency Conversion Rates				CC Charges in Dest. Currency			
Charges at Destination				Total Collect Charges		at (place)	
For Carriers Use only at Destination						Signature of Issuing Carrier or its Agent	

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)