

Santtu Rajala

LOGISTISET HAASTEET TUOTANNON SIIRROSSA
EUROOPASTA VIETNAMIIN CASE-YRITYKSESSÄ

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
2020

LOGISTISET HAASTEET TUOTANNON SIIRROSSA EUROOPASTA VIETNAMIIN CASE-YRITYKSESSÄ

Rajala, Santtu
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Lokakuuku 2020
Sivumäärä: 27
Liitteitä: 0

Asiasanat: tulli, huolinta, toimitusehdot

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää ja ratkaista tullaukseen ja huolintaan liittyviä haasteita, mitä toimeksiantoyritys oli kohdannut siirtäessään vaatteiden tuotantoa Euroopasta Vietnamiin. Työssä käsiteltiin tuotannon siirrosta aiheutuvia ongelmia kolmessa eri aihealueessa. Nämä aihealueet olivat tulli, toimitusehdot ja huolinta. Opinnäytetyössä perehdyttiin myös ulkoisen jalostuksen tullimenettelyyn ja pyrittiin ratkaisemaan sitä hyödyntämällä kustannuksiin, tulleihin ja kuljetuksiin liittyviä haasteita.

Työssä tutkittiin teoretietoa näihin aihealueisiin liittyen ja suurin osa työn tuloksista kerättiin omalla observoinnilla yrityksessä työskennellessä. Käytännön tietoa kertyi niin kirjoista, internetistä kuin lukuisista sähköposteista ja puheluista eri yrityksissä toimivien ammattilaisten kanssa.

Yritykselle ei suositeltu uusia toimenpiteitä, vaan tultiin siihen tulokseen, että yrityksen jo käytössä olleet menettelyt olivat toimivampia heidän projekteihinsa. Uusia menettelyitä yritys voi kuitenkin hyödyntää tulevaisuudessa, mikäli heidän tulevien projektien aikataulut ne sallivat.

LOGISTICAL CHALLENGES IN RELOCATION OF PRODUCTION FROM EUROPE TO VIETNAM IN CASE-COMPANY

Rajala, Santtu

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Satakunta University of Applied Sciences

Degree Programme in international trade

October 2020

Number of pages: 27

Appendices: 0

Keywords: customs, freight forwarding, delivery terms

The purpose of this thesis was to examine and solve challenges related to customs and freight forwarding that the case company had faced when relocating production from Europe to Vietnam. In this thesis the problems caused by the relocation were processed in three different topics. These topics were customs, delivery terms and freight forwarding. In addition, outward processing as customs procedure was studied in the thesis and challenges related to the costs, duties and transports were tried to be solved by using that.

Theoretical information related to these topics were examined in the thesis and most of the results were collected by own observation while working in the case company. Practical information was gathered from books and internet and from numerous e-mails and phone calls with professionals working in various companies.

New procedures were not recommended for the company. It was concluded that the procedures company was previously chosen were the most effective for their current projects. The case company may however use new procedures suggested in thesis work in the future if the schedules of their projects allow it.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	TUTKIMUKSEN TAVOITTEET, RAJAUS JA VIITEKEHYS.....	6
2.1	Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite.....	6
2.2	Tutkimusongelmat	6
2.3	Tutkimuskysymykset	7
2.4	Tutkimuksen rajat	7
2.5	Teoreettinen viitekehys.....	8
3	TEHOKAS KANSAINVÄLINEN LOGISTIIKKA.....	9
3.1	Kuljetukset	9
3.2	Mittaaminen	9
3.2.1	Kuljetusten mittaaminen.....	10
4	TULLI	10
4.1	Euroopan Unionin tullialue.....	11
4.2	Tullin rooli viennissä ja tuonnissa	11
4.3	Tullinimikkeet.....	12
4.4	Tullimenettelyt.....	13
5	TOIMITUSEHDOT	14
5.1	Incoterms- lausekkeiden merkitys	14
5.2	Incoterms 2010.....	15
6	HUOLITSIJA	16
6.1	Huolitsijan rooli	16
6.2	Huolitsijan kustannukset.....	17
6.3	PSYM 2015.....	17
6.4	Huolintaliikkeen vastuu	18
7	TYÖN METODOLOGIA	18
7.1	Oma observointi.....	19
7.2	Tutkimuksen luotettavuus.....	19
8	TUTKIMUSTULOKSET.....	20
8.1	Tullausprosessi.....	20
8.2	Toimitusehdot	23
8.3	Huolitsija.....	23
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	25
	LÄHTEET.....	27

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on logistiset haasteet tuotannon siirrossa Euroopasta Vietnamiin case-yrityksessä. Se muodostui vaatealalla toimivan yrityksen tarpeesta heidän ajankohtaisen ongelmansa ratkaisemiseksi ja kehittämiseksi. Yritys oli alkanut siirtää tuotantoa Euroopasta Vietnamiin, ja he tarvitsivat selvitystyötä pääosin tullimenettelyihin ja tullauksiin liittyen.

Suurin osa työn tuloksista onkin tullut omasta observoinnista yrityksessä, liittyen oikeisiin kuljetuksiin ja projekteihin. Yrityksessä työskennellessä pääsin mukaan palaveriin, järjestelemään kuljetuksia ja laatimaan asiakirjoja kuljetuksiin liittyen, joten hyvää ja oikeaa käytännön tietoa kertyi paljon.

Työhön on kerätty kolme aihealuetta sen perusteella, mihin case-yrityksen ongelmat ovat liittyneet. Nämä aihealueet ovat tulli, toimitusehdot sekä huolinta. Näistä aiheista tutkitaan teoretietoa ja tullin osalta myös osittain lainsäädäntöä. Työssä tutkitaan case-yrityksen tämänhetkistä toimintaa liittyen aihealueisiin ja lopuksi annetaan myös suosituksia tulevaisuuden kuljetuksiin liittyen.

2 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET, RAJAUS JA VIITEKEHYS

2.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää ja ratkaista tullaukseen ja huolintaan liittyviä haasteita, mitä case-yritys on kohdannut siirtäessään vaatteiden tuotantoa Euroopasta Vietnamiin. Tuotannon siirto on parhaillaan käynnissä oleva prosessi, joten aihe on yritykselle ajankohtainen. Muutoksen luomat haasteet muodostuvat suurimmalta osalta tulliin ja tullaukseen liittyvistä seikoista, mutta myös uusien huolitsijoiden käytöstä. Yritys hyötyy työstä siten, että saa puolueettoman vastauksen ongelmiin, eikä näin joudu pompoteltavissa olevaan asemaan markkinoilla tiedon puutteen takia.

Opinnäytetyön tavoitteena on luoda yritykselle selkeät toimintaohjeet, joilla pyritään ratkaisemaan Vietnamin tuotettaessa tullauksiin ja kuljetuksiin liittyvät haasteet, sekä välttämään näistä syntyvät ylimääräiset kustannukset.

2.2 Tutkimusongelmat

Case-yrityksen tiedot tuontiin ja vientiin liittyen ovat muiden yritysten, kuten huolitsijoiden ja konsulttien varassa Euroopan ulkopuolella tuotettaessa ja tämä voi tuoda lisäkuluja ja epävarmuutta koko valmistusprosessia katsottaessa. Ongelmia syntyy, koska suuret asiakkaat määrittelevät tarvitsemansa tuotteet hyvin tarkasti käyttäen suomalaisia ja eurooppalaisia materiaaleja. Tästä johtuen yritys joutuisi käyttämään esimerkiksi työlästä ulkoisen jalostuksen menettelyä välttääkseen ylimääräiset tullausmaksut. Kuitenkin lupa vaatii hyvin paljon spesifiä tietoa ja huolitsijat eivät ole tässä menettelyssä tarpeeksi kokeneita. Case-yritys on myös huolissaan logistiikan hintojen oikeellisuudesta tuodessa valmiita tuotteita takaisin Suomeen. Yritys käyttää huolitsijaa myös Vietnamin tapahtuvassa logistiikassa ja oikean hintatason arvioiminen ja kuljetusten kilpailuttaminen on melko hankalaa.

2.3 Tutkimuskysymykset

1. Mikä on tullin rooli viennissä ja tuonnissa?
 - Mistä tullimaksut syntyvät ja miten ylimääräiset maksut voidaan välttää?
 - Mitä tullinimikkeitä case-yrityksen tulisi käyttää ja mistä oikeat nimikkeet saadaan?
 - Mikä merkitys tullinimikkeillä on?
 - Mitä eri tullimenetelmiä case-yritys voi käyttää ja mitä lupia he tarvitsevat?
 - Miten lupia haetaan tullilta ja mitä tietoja niihin vaaditaan?

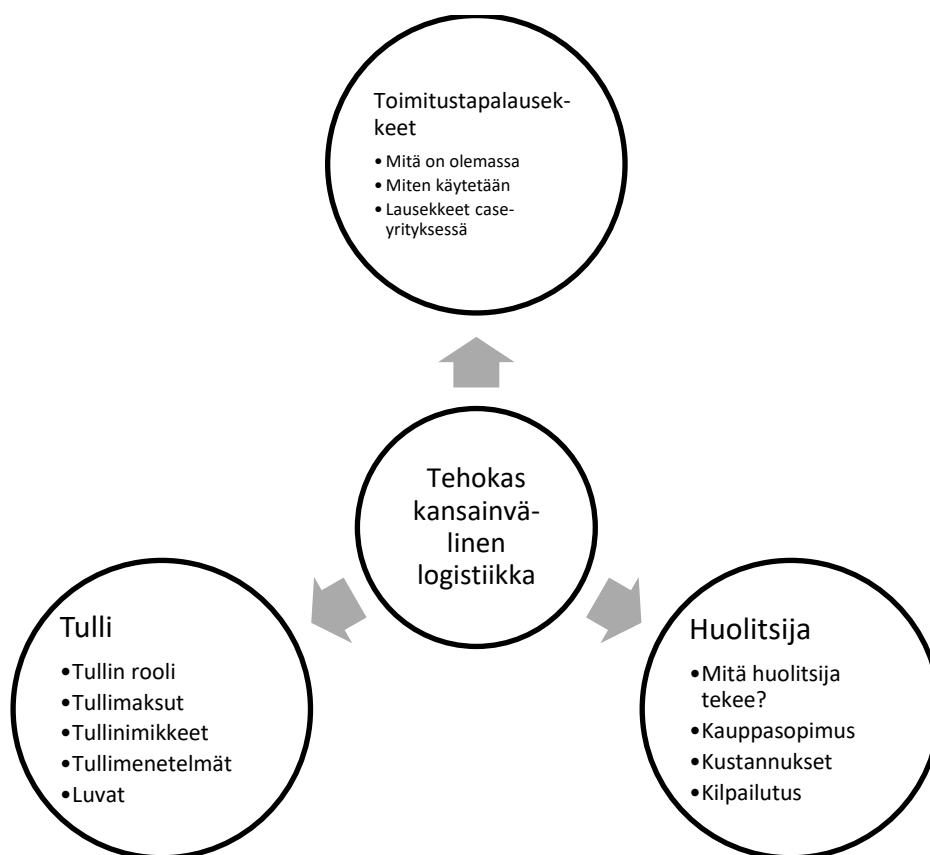
2. Mitä toimitustapalausekkeet tarkoittavat?
 - Mitä toimitustapalausekkeitä on olemassa?
 - Miten niitä käytetään?
 - Mitä niistä case-yritys käyttää?

3. Mikä on huolitsijan rooli case-yrityksen toiminnassa?
 - Mitä huolitsija tekee?
 - Millainen kauppasopimus tulisi laatia, että huolitsijan rooli selkeytyy?
 - Miten yritys voi tietää huolitsijoiden hinnoittelun oikeellisuuden?

2.4 Tutkimuksen rajat

Tässä työssä ei käsitellä muita maahantuontiin vaikuttavia lisäselvityksiä yksinomaan tietystä tuotteesta tai mallista tai sen ominaisuudesta johtuen, muilta osin kuin tullaukseen tai kuljetuksiin liittyen. Työssä ei käsitellä muita tuotannon siirrosta aiheutuvia kuluja. Työssä ei myöskään käydä läpi haasteita liittyen tuotantoon, tuotantopaikan valintaan tai tuotteiden laatuun, vaan työ keskittyy logistiikkaan tuotannon siirron yhteydessä.

2.5 Teoreettinen viitekehys



Kuvio 1. Teoreettinen viitekehys (Santtu Rajala)

Viitekehys kuvaa työssä käsiteltävät tärkeimmät käsitteet. Opinnäytetyön tarkoituksen ja tavoitteiden pohjalta kehittyi viitekehysten keskelle ytimekäs teksti, tehokas kansainvälinen logistiikka. Tähän kuuluu monia samanarvoisia ja toisistaan riippuvia osa-alueita, kuten tulli, huolitsija ja toimitustapalausekkeet. Työssä käsitellään näitä osa-alueita niin teoreettisesti, kuin myös empiirisesti. Näistä johtuvia haasteita yrityksen tuotannon siirrossa selvitetään ja lopuksi annetaan toimintaohjeita, miten haasteista ja ongelmista selvittää.

3 TEHOKAS KANSAINVÄLINEN LOGISTIIKKA

Kansainvälinen logistiikka on monille yrityksille erittäin laaja toiminnan osa-alue. Sen tehokkuuden tutkiminen tulee näin ollen jakaa pienempiin osiin. Logistiikkaan voidaan lukea mukaan muun muassa yrityksen ostotoiminta, tavaroiden siirtäminen valmistukseen ja sieltä varastoon ja lopulta asiakkaalle. Kuulostaa yksinkertaiselta, mutta jokainen vaihe sisältää paljon työtä, erilaisia tehtäviä ja vaatii hyvää kommunikaatiota yrityksen sisällä toimiakseen tehokkaasti.

3.1 Kuljetukset

Tavarakuljetusten hinnat voivat vaihdella hyvinkin paljon, riippuen käytettävästä kuljetusmenetelmästä, ajasta, tavaroiden koosta tai erityisestä laadusta sekä lähtö- ja määräpaikoista. Kiireelliset lähetykset voidaan lähettää lentorahtina, mikä on hyvin kallista, mutta tavarat voidaan saada jopa parissa päivässä toiselle puolelle maapalloa. Mikäli aikaa on käytettävissä, kannattaa tavarat lähettää meriteitse. Meriteitse lähetettävät tavarat kulkevat yleensä konteissa. Kontin kulku on melko hidasta, toiselta puolelta maapalloa kuljetusaika voi olla monia viikkoja. Lisäksi satamissa kontin nosto laivasta toiseen voi kestää päiviä ja tullauskin ottaa oman aikansa. Kuljetuksen kulut määräytyvät maksettavaksi kaupan toiselle osapuolelle tai jaettavaksi molemmille kauppasopimuksen ja toimitusehdon mukaisesti. (Finne & Kokkonen 2005, 312; Logistiikan maailman www-sivut 2019)

3.2 Mittaaminen

Jonkin osa-alueen tehokkuutta tai hyvyttä tarkasteltaessa ja arvioitaessa puhutaan mittaamisesta. Sillä voidaan todeta, toimiiko jokin asia hyvin vai huonosti. Mittaaminen voikin lisätä tehokkuutta, mikäli tulosten perusteella ollaan valmiita tekemään muutoksia. Mittaaminen vaatii mittareita, joilla mittaus voidaan suorittaa. Ne tulee kehittää tarkasti, jotta saadaan monipuolista ja hyödyllistä tietoa mitattavan osa-alueen kokonaisuudesta. Esimerkiksi tuotteen toimitusta mitattaessa, voidaan keskittyä vain toimitusaikaan ja huomata, että tavara saapuu aina asiakkaalle ajoissa, mutta useissa

tapauksissa tavara onkin vahingoittunut. Tällaisessa tapauksessa tulee myös mitata toimituksen luotettavuutta sekä laatua ja koittaa parantaa toimitusta kokonaisuutena mitaustulosten perusteella. (Pouri 1997, 200-201)

Mittaaminen voidaan jakaa ulkoiseen ja sisäiseen mittaamiseen. Ulkoisella mittauksella pyritään mittaamaan toimintaa ulkopuolisen silmin, esimerkiksi asiakkaan näkökulmasta. Sisäinen mittaaminen taas tarkoittaa yrityksen toiminnan mittaamista yrityksen sisäisesti. Pourin mukaan mittarit voidaan jakaa esimerkiksi tehokkuuden, taloudellisuuden, toimintanopeuden ja kokonaislaadun mukaan. Näihin kohteisiin sisältyy mittareita, joista voidaan valita sopivimmat. Esimerkiksi tehokkuuteen voi sisältyä mittarit kuljetusajasta ja toimitusvarmuudesta, kun taas taloudellisuuteen kustannuksista ja ylitöistä. (Pouri 1997, 200-201)

3.2.1 Kuljetusten mittaaminen

Kuljetusten osuus kaikista logistiikan kustannuksista on yleensä melko suuri varsinkin suomalaisissa yrityksissä muun muassa Suomen kaukaisen sijainnin vuoksi. Esimerkiksi Aasiasta tulevat merikuljetukset joutuvat kiertämään koko Euroopan ja yleensä tavara siirretään pienempään laivaan Euroopassa, josta se vasta pääsee jatkamaan kohti Pohjoismaita. Taloudellisuus onkin siksi hyvä kohde mitata kuljetuksia. Mittaukseen voidaan käyttää olemassa olevia kaavoja, esimerkiksi kuljetuksen kustannusta suhteessa kuljetettuun kiloon, eli kokonaiskustannus jaettuna kuljetuksen kokonaishinnalla. Näin kustannuksia voidaan verrata myös esimerkiksi kuljetuksen tilavuuteen ja kuljetusmatkaan nähden. (Sakki 2003, 59-60)

4 TULLI

”Suomen tulli edistää tavarakaupan sujuvuutta ja varmistaa sen oikeellisuuden, kantaa tehokkaasti tavaraverot, tarjoaa palveluita asiakaslähtöisesti sekä suojaaa yhteiskuntaa, ympäristöä ja kansalaisia.” (Tullin www-sivut 2019) Suomen Tulli on virasto, joka noudattaa Euroopan Unionin yhteistä tullilakia. Valtiovarainministeriö tulosoittaa

Suomen Tullia ja Tulli raportoi heille strategisten tavoitteiden saavuttamisesta. (Tullin www-sivut 2019; Valtiovarainministeriön www-sivut 2019)

4.1 Euroopan Unionin tullialue

Suomi kuuluu Euroopan Unionin tullialueeseen. Tullialueen tarkoituksena on yhteinäistää tullialueeseen kuuluvien maiden tulli- ja kauppapolitiikkaa. EU:n ulkopuolelta tullialueelle tuotaviin tuotteisiin sovelletaan samoja tulleja riippumatta tullialueeseen kuuluvasta maasta, joitain poikkeuksia lukuun ottamatta. Tullialueen maiden tulee myös noudattaa samoja sovittuja rajoituksia ja pakotteita alueeseen kuulumattomia maita kohtaan. Tullialueen sisällä tapahtuvissa kuljetuksissa ei kanneta tulleja. (Tullin www-sivut 2019)

4.2 Tullin rooli viennissä ja tuonnissa

Tullilla on monia tarkoituksia ja tehtäviä. Se valvoo, että maahantuotavat tavarat ovat turvallisia ja säädösten mukaisia, sekä kantaa asiaankuuluvat verot ja tullimaksut. Tullin toiminnalla pyritään myös ehkäisemään rikollisuutta ja maiden asukkaisiin liittyviä uhkia. (Tullin www-sivut 2019)

Tullin rooli ulkomaankaupassa yritykselle on sinänsä merkittävä, sillä tullille on annettava ilmoitukset aina tavaraa viedessä Euroopan Unionin ulkopuolelle ja sieltä maahantuodessa.

Yrityksen tai heidän edustajansa, esimerkiksi huolintaliikkeen, tulee ilmoittaa tullille asettavansa eurooppalaiset vietävät tavarat vientimenettelyyn. Tällöin tulli osaa kertoa vientiin sovellettavat määräykset ja säädökset. Tulli-ilmoitukset Suomessa on tehty sähköisesti vuodesta 2009, jolloin se tuli pakolliseksi. Paperiset ilmoitukset sallitaan vain sähköisten järjestelmien ollessa epäkunnossa. (Melin 2011, 276)

Yritysten myynnit EU:n ulkopuolelle Euroopasta ovat arvonlisäverottomia. Tämä on yritykselle merkittävä syy tehdä tulli-ilmoitus viedessä, sillä poistumisvahvistettu

luovutus päätös käy yleisesti ottaen verottajalle todistuksena arvonlisäverottomuudesta. Tavarosta tehdään sähköinen vienti-ilmoitus ja tulli myöntää sähköisen tietojärjestelmän kautta poistumisvahvistetun luovutus päätöksen. Tulli myös valvoo, ettei vietäviin tavaroihin kohdistu rajoitteita. (Tullin www-sivut 2019)

Tuotteita tuotaessa EU:n ulkopuolelta, yritysten tulee tullata tavarat ennen niiden käyttämistä tai eteenpäin myymistä. Tämä tarkoittaa, että yrityksen tulee maksaa tavarosta tullit, maksut ja verot, jotka aiheutuvat tavaroiden alkuperästä, niissä käytetyistä materiaaleista ja tullausarvosta. Yritysten tulee selvittää ennen tuotteiden tuomista tuotteen tullinimike, mitä käytetään tulli-ilmoituksissa. (Tullin www-sivut 2019)

Lähes jokaiseen tulli-ilmoitukseen yritys tarvitsee EORI- numeron. EORI- numeron saaminen vaatii tullin rekisteröintiä, mikä haetaan EORI- hakemuslomakkeella. Suomalaiset yritykset voivat hakea numeroa vain suomen tullilta. EORI on lyhennys englanninkielisistä sanoista Economic Operators Registration and Identification system. Kuten nimikin kertoo, EORI- numerolla yritys voidaan identifioida samaksi kaikissa Euroopan Unionin maissa, mikä helpottaa ja nopeuttaa tulliasioiden käsittelyä. (Tullin www-sivut 2019)

4.3 Tullinimikkeet

Tullinimike kertoo tuotteen tarkan kuvauksen siihen käytetyistä materiaaleista ja sen käyttötarkoituksesta. EU:n ulkopuolelta tuotaessa Euroopan Unionin alueelle, tuotteista käytetään kymmenestä numerosta koostuvaa Taric-nimikettä. Taric-nimikkeistö löytyy muun muassa Suomen Tullin Fintaric- verkkopalvelusta ja Euroopan komission verkkosivuilta. (Tullin www-sivut 2019)

Tullilta voidaan anoa sitovaa tariffitietoa, josta käytetään lyhennettä STT. Tämä hakemus on maksuton ja päätös sitoo niin Tullia, kuin myös maahantuoja. Sitova tariffitieto on voimassa kolme vuotta päätöksen antamisesta. STT hakemuksessa tulee kuvailta tavara mahdollisimman selkeästi ja lähettää myös näytteitä tavarasta Tullille, jotta täysin oikea tullinimike saadaan. Hakemuksessa tulee myös kertoa, mihin

käyttötarkoitukseen tai tullimenettelyyn tavara asetetaan ja yrityksen EORI- numero, joka edesauttaa yrityksen tunnistamista kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. (Tullin www-sivut 2019)

4.4 Tullimenettelyt

Tavaraa voidaan kuljettaa EU:n rajojen ulkopuolelle monista syistä. Aina tavara ei liiku vain sen omistajan vaihtumisen vuoksi, vaan sitä saatetaan esitellä tai testata, korjata tai valmistusta jatkaa ulkomailla, jonka jälkeen tavara palaa takaisin. Tavara voidaan myös tuoda EU:n ulkopuolelta vastaavilla tavoilla jäsenmaahan. Syitä on monia ja tämän vuoksi myös erilaisia tullimenettelyjä tarvitaan. (Tullin www-sivut 2019)

Viedessä tavara EU:n jäsenvaltiosta EU:n rajojen ulkopuolelle lopullisesti, se asetetaan lopullisen viennin menettelyyn. Jos tavara viedään rajojen ulkopuolelle ja se aiotaan tuoda samassa kunnossa takaisin, voidaan tavara asettaa väliaikaisen viennin menettelyyn. Mikäli tavaraa halutaan korjata tai jalostaa ulkomailla ja sillä on tullittomuuteen jokin peruste tai erityiskohtelua voidaan soveltaa, menettelynä voidaan käyttää vientiä korjattavaksi. Jos tavaraan ei kohdistu tullittomuutta, mutta se halutaan valmistaa tai korjata unionitavaroista EU:n ulkopuolella, voidaan tavara asettaa ulkoiseen jalostukseen, jotta tavara voidaan tuoda takaisin tullitta tai pienemmillä tulleilla. (Tullin www-sivut 2019)

Tuodessa tavaraa unionin alueelle se voidaan asettaa vapaaseen liikkeeseen, jolloin siitä maksetaan asiaankuuluvat tullimaksut ja se voidaan esimerkiksi myydä EU:n sisällä. Muita menettelyitä on väliaikainen maahantuonti, joka koskee esimerkiksi näyttöä, mainosmateriaaleja ja kuormalavoja. Ne voidaan tuoda tullitta tai alennetulla tullilla määräajaksi unionin alueelle. Ei unionitavara voidaan tuoda tullitta tai pienemmällä tullilla myös vapaaseen liikkeeseen, jos se tulee tiettyyn käyttötarkoitukseen. Nämä tuotteet ovat mainittu tullinimikkeistössä, eikä sitä voi soveltaa muihin tuotaviin tavaroihin. Tavara voidaan tuoda myös sisäiseen jalostukseen, mikäli ei unionituote tuodaan EU:n alueelle korjattavaksi tai jalostettavaksi. Muita menettelyitä on tuonti ulkoisesta jalostuksesta sekä varastointi ja passitus. Passitus tarkoittaa, että tavara

voidaan kuljettaa passitusalueen sisällä tullaamattomana määrätulliin, jossa tullaus lopulta tapahtuu. (Tullin www-sivut 2019)

5 TOIMITUSEHDOT

Toimitustapalausekkeilla sovitaan myyjän ja ostajan välisen kauppasopimuksen toimitusehdoista. Toimitustapalausekkeet ja niiden sisältö voi vaihdella maittain ja niitä saatetaan soveltaa eri yrityksissä eri tavoin. Tämän vuoksi niitä on alettu yhdistämään kokoelmiksi. Yleisin käytetty kokoelma on Kansainvälisen kauppakamarin julkaisema ja ylläpitämä Incoterms. (Melin 2011, 56)

Incoterms soveltuu parhaiten kansainvälisiin toimituksiin, eikä niinkään kotimaan kauppaan. Tämän vuoksi Suomessa on käytössä kotimaan kauppaa koskeva Finnterms. Se sisältää kuusi toimitusehtoa, jotka on nimetty Incoterms lausekkeiden tapaisesti ja niillä on myös yleisesti käytetyt kolmikirjaimiset lyhenteet. (Logistiikan maailman www-sivut 2019)

5.1 Incoterms- lausekkeiden merkitys

Incoterms- lausekkeet on alun perin esitetty vuonna 1936. Ne auttavat myyjää ja ostajaa sopimaan selkeästi kauppasopimukseen liittyvistä toimitusehdoista. Kansainvälinen kauppakamari luo ja päivittää toimitustapalausekkeitä asiantuntijoiden avulla ja niistä koostuvasta teoksesta käytetään nimeä Incoterms. Tällä hetkellä yleisesti käytössä on uusien Incoterms 2010. Numero kertoo vuosiluvun, milloin lausekkeet on julkaistu. Vuodesta 1980, Incoterms- lausekkeet on päivitetty kymmenen vuoden välein. Uudet päivitykset ovat parhaillaan Kansainvälisen kauppakamarin työn alla ja ne aiotaan julkaista vuoden 2019 syksyllä. (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osaston www-sivut 2019)

Incoterms- lausekkeilla myyjä ja ostaja määrittelee tavaran toimitushetken, toimituksen velvoitteet, kustannukset ja vastuun sekä riskin siirtymisen heidän välillään. Huomattavaa onkin siis, ettei Incoterms sido rahdinkuljettajaa, vaan rahdinkuljettajaa koskevat vastuut ja ohjeet tulee kirjata kuljetussopimukseen. Incoterms 2010 sisältää yksitoista erilaista lauseketta, joista myyjä ja ostaja valitsee heidän väliseen kauppaansa parhaiten sopivan. Lausekkeet eivät siis ole itsestään sitovia, vaan oikea lauseke tulee kirjata kauppasopimukseen ja molempien kaupan osapuolten tulee hyväksyä se. (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osaston www-sivut 2019; Selin 2004, 153)

5.2 Incoterms 2010

Incoterms 2010- lausekkeet otettiin käyttöön 1.1.2011. Teos sisältää yksitoista lauseketta. Niistä seitsemän sopii kaikkiin kuljetusmuotoihin ja neljä vain vesikuljetuksiin. Toimituslausekkeet voidaan ryhmitellä myös niiden lyhenteen ensimmäisen kirjaimen mukaan, jolloin ryhmiä tulee neljä: E- ryhmä, F- ryhmä, C- ryhmä ja D- ryhmä. Kustannukset ja vastuut tavaran toimituksesta ovat pienimmät E- ryhmässä ja ne kasvavat ryhmittäin siten, että suurimmat ovat D- ryhmässä. Taulukossa 1 on kerrottu Incoterms 2010 lausekkeet lyhennyksineen ja suomennettuna. (Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osaston www-sivut 2019; Melin 2011, 57-59)

Taulukko 1. Incoterms 2010. (Melin 2011, 58)

Incoterms 2010		
Kaikki kuljetusmuodot		
EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Kuljetus ja vakuutus maksettuna
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalle
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna
Vain vesikuljetukset		
FAS	Free Alongside Ship	Vapaasti aluksen sivulla
FOB	Free On Board	Vapaasti aluksessa
CFR	Cost And Freight	Kulut ja rahti maksettuna
CIF	Cost, Insurance and Freight	Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna

6 HUOLITSIJA

Nykypäivän kaupankäynnissä logistiikan toimivuudella on suuri merkitys yrityksen kilpailukykyyn. Monilla yrityksillä ei kuitenkaan ole aikaa tai tietotaitoa, miten kuljetuksissa tulisi toimia ja mitä kaikkea tulee ottaa huomioon. Tämän vuoksi yritykset käyttävät huolitsijoita. Huolintaliike hoitaa vientiin ja tuontiin liittyviä tehtäviä toimeksi antavan yrityksen lukuun. Huolitsijalla on logistiikan ammattilaisena käytettävissään yleensä laaja yhteistyöverkosto ja tietotaito sen hetkisistä laeista ja vaatimuksista. (Logistiikan maailman www-sivut 2019; Melin 2011, 232)

6.1 Huolitsijan rooli

Monet huolintaliikkeet ovat suuria yrityksiä, jotka toimivat monissa maissa ja heillä on yhteistyökumppaneita maailmanlaajuisesti. Tällä huolintaliike voi taata onnistuneen kuljetusprosessin tavaran myyjältä ostajalle myös kansainvälisesti.

Huolitsijan tehtävät määräytyvät yrityksen ja huolintaliikkeen välisen huolintasopimuksen mukaan. Huolitsijan tehtäviä voivat olla kuljetuksen kilpailuttaminen, kuljetus- ja vakuutus sopimuksen tekeminen, pakkaaminen ja purkaminen, tullaukseen liittyvät tehtävät, asiakirjojen laatiminen ja hankkiminen, tavaran varastointi, kuljetuksen seuranta ja valvonta, rahtaus, arvonlisäveroasioiden hoitaminen ja tilastointiin liittyvät tehtävät. (Melin 2011, 232-235)

Vientiyritys voi esimerkiksi ostaa huolitsijalta palvelun, mikä alkaa tavaran noutamisesta viejältä ja päättyy tavaran toimittamiseen asiakkaalle. Tällöin huolitsija sopimuksen teon jälkeen varaa kuljetuksen viejältä esimerkiksi satamaan lastattavaksi. Huolitsija voi tehdä tarvittavat asiakirjat, kuten konossementin, pakkauslistan, kauppalaskun ja hoitaa tulli-ilmoitukset. Kun tavara saapuu määränpää maahan, huolitsijan edustaja tai ostajan huolitsija kyseisessä maassa ottaa tavaran vastaan ja hoitaa tullaukset ja kuljetukset asiakkaalle. Tällaisessa tapauksessa viejäyrityksen työmäärä kuljetusten osalta on minimaalinen ja he voivat luottaa kuljetuksen kaikkien toimenpiteiden täyttyvän. (Melin 2011, 232-233)

Huolitsijan rooli yrityksille vaihtelee muun muassa yrityksen tietotaidosta, ajankäytöstä ja toimitustapalausekkeesta. Yritys voi antaa huolitsijalle tehtäväksi vain osan kuljetuksiin liittyvistä tehtävistä tai pyytää heitä vain avustamaan niissä. (Melin 2011, 233) Yrityksille voi olla kannattavampaa hankkia kuljetuksiin liittyvät palvelut huolitsijalta, jos vieminen tai tuominen on satunnaista tai aikaa kuljetusten hankkimiselle ja asiakirjojen luomiselle ei ole. Yritys ostaa huolintapalvelut asiakkaan kanssa sovitun toimitustapalausekkeen mukaisesti, jolloin huolitsija noudattaa sitä.

6.2 Huolitsijan kustannukset

Huolitsijan käytön kustannukset vienti- tai tuontiyritykselle riippuu täysin ostetuiden palveluiden määrästä. Yritykselle, jonka viennit tai tuonnit ovat säännöllisiä tai jatkuvia, on suotuisaa kilpailuttaa yksi huolintaliike hoitamaan kuljetukset tietyllä aikavälillä. Sopimuksen voi saada huomattavasti halvemmalla, kun se tehdään pidemmäksi aikaa ja tulevaisuuden työmäärä pienenee ja helpottuu, kun yritys ja huolitsija tuntee toistensa toimintatavat. Lisäksi sopimuksia ei tällöin tarvitse tehdä uudestaan jokaista kuljetusta varten, vaan toimeksiannon voi tehdä helpommalla sovitulla tavalla jo olemassa olevan sopimuksen ja ohjeiden mukaisesti. (Melin 2011, 234)

6.3 PSYM 2015

Pohjoismaiden speditööriliiton yleiset määräykset eli PSYM 2015, kuvaa muun muassa huolitsijan tehtäviä ja niiden suorittamista. Määräyksistä löytyy tietoa myös vastuista, korvauksista ja velvollisuuksista. PSYM 2015 sovelletaan oletuksena kaikissa PSYM jäsenten toiminnoissa, mikäli muuta ei ole huolintasopimuksessa mainittu. Määräykset on ensimmäisen kerran laadittu jo vuonna 1919 ja niitä on päivitetty viisi kertaa, viimeisimpänä vuonna 2015. (Huolintaliiton www-sivut 2019; Selin 2004, 194)

PSYM 2015 kuvaa ytimekkäästi huolitsijan roolia. ”Huolitsija sitoutuu suorittamaan palvelut, noutamaan tavarat, huolehtimaan siitä tai järjestämään sen käsittelyn sopimusehtojen mukaisesti ja toimeksiantajan kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla ja

yleisesti käytetyillä kuljetusvälineillä sekä reiteillä.” (PSYM 2015, 5 §) Tämän mukaan huolitsijan tulee huolehtia tavarasta huolellisesti, jotta vahinkojen riskit pienenevät ja toimeksiantajan edut toteutuvat. (Selin 2004, 195)

6.4 Huolintaliikkeen vastuu

Huolintaliikkeen vastuu kuljetuksessa voi olla rahdinkuljettajan vastuu tai välittäjän vastuu. Rahdinkuljettajan vastuu täyttyy, jos huolitsija käyttää toimitukseen omaa kuljetusvälinettä, laatii kuljetusasiakirjat omiin nimiinsä tai myy kuljetuksen omana tuotteenaan. Muulloin vastuuna on välittäjän vastuu ja huolitsijan tulee kuitenkin ilmoittaa toimivansa vain välittäjänä. Huolitsijan vastuu on myös rahdinkuljettajan vastuuta, mikäli tavarahan vahingoittuminen, viivästyminen tai katoaminen johtuu huolitsijan tekemästä virheestä tai juuri jonkin tietyn kuljetusmuodon käytöstä. (Selin 2004, 195-196)

Huolitsijan korvausvastuu on kuitenkin rajoitettu ja rajoituksissa käytetään SDR summia. Esimerkiksi tavarahan katoamisesta tai vähenemisestä huolitsijan on korvattava kauppalaskun mukainen summa, mutta korkeintaan 8,33 SDR per kilogramma kadonneen tavarahan painosta. (PSYM 2015, 21 §) SDR on kansainvälisen valuuttarahaston, eli IMF:n ylläpitämä arvo. Se lasketaan viidestä suurimmasta valuutasta markkinoiden vaihtokurssien perusteella ja sitä käytetään yleisesti muun muassa kansainvälisissä kuljetuksissa tapahtuneissa vahinkojen korvausten laskennassa. (International Monetary Fund www-sivut 2019)

7 TYÖN METODOLOGIA

Työn tarkoituksena on selvittää tullin, toimitusehtojen ja huolitsijoiden merkitystä ja roolia case-yritykselle sekä soveltaa olemassa olevaa tietoa, esimerkiksi tullisäädöksiä ja toimitustapalausekkeitä niin, että yrityksen kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvät asiat ja tehtävät selkeytyisivät ja helpottuisivat. Työ on kvalitatiivinen, eli laadullinen tutkimus. Empiriaan tarvittava materiaali nykytilasta kerätään pääosin omalla

observoinnilla yrityksessä. Tähän sisältyy lukuisat puhelut ja sähköpostit niin huolitsijan kun myös tullin ja kollegoiden kanssa. Työskentely yrityksessä logistiikan parissa antaa erinomaisen kuvan käytännön työstä ja teorian tiedon kokeilemisen käytännön tehtävissä.

Tätä materiaalia voidaan verrata olemassa olevaan teorian tietoon ja tehdä johtopäätöksiä yrityksen nykytilasta, jonka jälkeen voidaan antaa toimintasuosituksia. Toimintasuosituksiin tulee tietoa tarvittavista luvista ja tullimenettelyistä, arviointi toimitusehdoista sekä huolitsijan tehtävistä ja roolista ulkomaan kuljetuksissa. Yrityksen tuotteet myydään pääasiassa Suomessa ja kansainvälinen logistiikka koskee tämän työn osalta ulkomaille tapahtuvaan tuotantoon liittyviä kuljetuksia, tullauksia ja muuta huolintaa. Tämän vuoksi esimerkiksi toimitusehtoja mietitään hieman eri näkökulmista, kuin tavaraa suoraan ulkomaille myytäessä.

7.1 Oma observointi

Havainnointi, eli observointi on kvalitatiivisen tutkimuksen yleinen tiedonkeruumenetelmä. Tullauksiin ja yrityksen logistiikkaan on vaikea löytää kirjasta valmista käytännön toimintamallia, mikä sopisi suoraan yrityksen tarpeisiin. Tämän vuoksi oma observointi yrityksessä on hyödyllistä, jotta pystyy ymmärtämään, mitä kaikkea esimerkiksi eri tullimenetelmät oikeasti vaativat. Havainnoimalla saakin helposti ja monipuolisesti käytännön tietoa, vaikka se onkin hidas tapa kerätä tietoa. Tässä työssä on metodologiana käytetty osallistuvaa havainnointia, mikä tarkoittaa, että havainnoija on itse toiminut tiedonantajensa kanssa. (Pitkäranta 2004, 94-95)

7.2 Tutkimuksen luotettavuus

Työssä on käytetty lähteinä verkkosivuja, koska niistä on löytynyt ajantasaista tietoa. Esimerkiksi tullin verkkosivuilla on oltava aina ajankohtainen tieto, koska se monesti pohjautuu lainsäädäntöön tai asetuksiin, joita sovelletaan sillä hetkellä. Tullimenetelmistä ja tulliin liittyvistä asioista on myös vaikea löytää oikeaa tietoa muualta kuin heidän omilta verkkosivuiltaan. Koska empiirinen osa on suurimmaksi osaksi kerätty

omalla työskentelyllä aiheiden parissa, on tieto jo todettu toimiviksi käytännön tehtävissä oikeassa yrityksessä.

8 TUTKIMUSTULOKSET

8.1 Tullausprosessi

Jotta toimeksiantoyritys voi valmistaa tuotteita kannattavasti, laadukkaasti ja isoja määriä nopeasti, mutta asiakkaiden edellyttämistä eurooppalaisista materiaaleista, tuotannon on käytännössä tapahduttava EU:n ulkopuolella. Jotta ylimääräisiltä tulleilta vältytään valmistusta tuodessa, tulee yrityksen käyttää ulkoista jalostusta tullimenettelyinä. Tällöin tullit maksetaan vain työstä ja ulkomaisista kuljetuskustannuksista.

Valmistusprosessissa monesti yrityksen ensimmäinen kontakti Tulliin on valmiin tuotteen tullinimikkeen kysyminen tai sitovan tariffitiedon hakeminen. Kun vastaus saadaan, voidaan tullinimike kirjoittaa INF2-lomakkeeseen. INF2-lomaketta tulee käyttää ulkoisen ja sisäisen jalostuksen tullimenettelyissä. Lomakkeeseen täytetään myös valmistettavien tavaroiden kuvaus, niiden määrät, valmistamisen aikataulu, yrityksen tiedot, ulkoisen jalostuksen luvan tiedot ja yhteyshenkilön tiedot. Yksi tullin leimaama INF2-lomake on voimassa korkeintaan puolitoista vuotta ja valmiiden tuotteiden tulee olla takaisin valmistuttajalla tämän ajan sisällä. Huolitsija vie täytetyt vientidokumentit ja INF2-lomakkeen tullin toimipisteeseen leimattavaksi ja hyväksyttäväksi.

Mikäli yrityksellä on vain satunnaisia yksittäisiä valmistusprojekteja Euroopan ulkopuolella, se voi hakea ulkoisen jalostuksen lupaa vain tullii-ilmoituksella. Muussa tapauksessa yrityksen tulee hakea yleistä tullivakuuslupaa, maksaa vakuus tullille ja ilmoittaa tiedot valmistettavien tuotteiden materiaaleista tullille. Vakuuden määrän on oltava vähintään sama, kuin maahantuonnista aiheutuva tullivelka.

Kun yrityksen henkilöstö on löytänyt valmista tuotetta varten tarvittavat materiaalit, he selvittävät materiaalien tullinimikkeet. Kaikista lähetettävistä materiaaleista on saatava tullinimikkeet, jotta ne voidaan kirjata kauppalaskuun, eli toiselta nimitykseltä proformalaskuun, mikä on oleellinen asiakirja viedessä. Proformalasku sisältää muun muassa raaka-aineiden kuvaukset, hinnat ja alkuperämaan. Proformalaskun lisäksi laaditaan pakkalista, josta käy ilmi materiaalien ja niiden pakkauksien painot ja yhteispaino. Yrityksen käyttäessä huolitsijaa, nämäkin dokumentit annetaan huolitsijalle, joka tekee sähköiset vienti-ilmoitukset ja toimittaa lopulta poistumisvahvistetun luovutus päätöksen tullilta yritykselle. Toimeksiantoyrityksessä yrityksen logistiikasta vastaava henkilö tekee nämä dokumentit valmiiksi ja lähettää ennen vientiä huolitsijalle, jotta ne ovat hyväksytyjä ennen rahdin kuljetusta.

Kun valmiit tuotteet lähtevät valmistuspaikasta kohti Eurooppaa meriteitse, on yleensä valmistuttajalla reilusti aikaa laatia tuontia varten dokumentit. Valmistuttaja pyytää valmistuspaikalta erilaisia dokumentteja, muun muassa proformalaskun, pakkauslistan ja työn laskun. Muita tarvittavia dokumentteja voi olla laskut materiaaleista, mitä on valmiiseen tuotteeseen lisätty EU:n ulkopuolella tai lasku EU:n ulkopuolella aiheutuvista kuljetuskustannuksista.

Yrityksen järjestelmä mahdollistaa materiaalien kulutuksien laskemisen automaattisesti yhdelle dokumentille valmiiden tuotteiden määrien mukaan. Näillä määrillä valmistuttaja voi seurata, että kaikki INF2-lomakkeella lähetetyt materiaalit palautuvat lähtöpaikkaan valmiina tuotteina tai materiaaleina. Varsinkin, jos tuotteita tulee useammassa erässä, on erittäin tärkeää pystyä seuraamaan materiaalien kulutusta ja niiden palautumista takaisin Eurooppaan, jotta voidaan todistaa esimerkiksi tullittomuus kaikkien tuotteiden kohdalla. Yhdeltä vienniltä voi tulla useitakin tuontejä ja seurannalla myös voidaan näyttää, ettei tavaraa ole viety ja jätetty väärällä menettelyllä ulkomaille. Yritys laatii tuontierittelyn valmiiden tuotteiden materiaaleista ja erittelee esimerkiksi Euroopan ulkopuolelta ostettujen materiaalien osuuden valmiista tuotteesta. Jälleen uudet dokumentit, sisältäen myös laskut EU:n ulkopuolelta ostetuista tuotteista ja työstä luovutetaan huolitsijalle, joka hoitaa tullausmuodollisuudet Suomessa. Yleensä tavarat luovutetaan tullauspäätöksen ja laskun jälkeen vapaaseen liikkeeseen, eli ovat vapaasti käytettävissä tai myytävissä.

Yrityksen EU:n ulkopuolella valmistamat tuotteet tehdään yleensä eurooppalaisista materiaaleista, koska kun vaatteet tehdään eurooppalaisista materiaaleista, ne ovat tuotassa pääsääntöisesti tullittomia. Tämän vuoksi materiaalit kannattaakin lähettää Euroopasta valmistusmaahan. Jotta vaatteiden valmistukseen tarvittavat kankaat ja muut tarvikkeet saataisiin valmistuspaikkaan mahdollisimman nopeasti, ne kannattaisi lähettää sinne suoraan tehtaalta. Yrityksen käyttämiä eurooppalaisia kangastehtaita on Suomen lisäksi muun muassa Italiassa, Belgiassa, Iso-Britanniassa, Alankomaissa ja Ruotsissa.

Jotta materiaalien lähettäminen suoraan tehtaalta valmistuspaikkaan onnistuisi, tulisi yrityksen hakea unionilupaa ja ulkoisen jalostuksen lupaa Tullilta myös tavaran lähetysmaahan. Tämä lupa tarvitsee suostumuksen niiden maiden tulleilta, mitä vienti- ja tuontiprosessi koskee. Tämän jälkeen yritys voi hakea yeisvakuuslupaa, jonka vakuus on vähintään samansuuruinen, kuin tuonnista aiheutuva tullivelka. (Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2020)

Yritys on toistaiseksi kuitenkin tuottanut vain yksittäisiä projekteja Aasiassa, jolloin ulkoisen jalostuksen lupa on voitu hakea yksinkertaistetusti tulli-ilmoituksella. Yksinkertaistettua menettelyä käyttämällä kaikki materiaalit on lähetettävä Suomesta, koska luvan myöntää vain Suomen Tulli.

Mikäli yritys hakisi unionilupaa, se ei voisi enää lähettää yksinkertaistetulla menettelyllä materiaaleja jalostettavaksi. Tämä vaatisi sen, että ulkoisen jalostuksen prosessi täytyisi aloittaa jo paljon tapahtuvaa vientiä aikaisemmin, koska lähetettävien materiaalien tiedot ja määrät tulee olla kaikkien prosessiin kuuluvien maiden tulleissa jo ennen lähetystä ja tullien täytyy ne myös hyväksyä. Tähän tiedon kiertoon voi kulua aikaa kaksi tai kolmekin kuukautta ennen hyväksyntää, joten se ei ole yrityksen tämänhetkisiin projekteihin mahdollinen menettely.

Toistaiseksi yritys tekee vain yksittäisiä projekteja ulkomailla, joten yritykselle on helpompaa käyttää yksinkertaistettua menettelyä, vaikka rahtikulut nousevatkin ja toimitusajat Euroopan ulkopuolelle ovat pidempiä, kun materiaalit täytyy kerätä Suomeen ennen niiden lähetystä. Tulevaisuudessa, kun vaatealan tuotanto todennäköisesti pienenee ja kallistuu kannattamattomaksi lähialueilla, yrityksen kannattaa hakea

unionilupaa. Tämä vaatii kuitenkin myös muutosta asiakkaiden vaatimissa toimitusaajoissa ja tilausmäärien sekä projektien pituuksien tulisi kasvaa, jotta tuotanto voi olla jatkuvaa ulkomailla.

8.2 Toimitusehdot

Yritys käyttää erilaisia toimitustapalausekkeitä eri projekteissa. Eri tuotantolaitoksissa on voitu tottua tekemään tuontimuodollisuudet tietyllä tapaa, joten he voivat pyytää käytettävän tiettyä toimitustapalausekettä. Yleisimmin yrityksen käytössä on DAP ja DDP, jolloin tavaran vastuu on vastaanottajaan asti viejällä. Näiden merkittävimpana erona on, että DDP ehtoa käytettäessä viejän tulee hoitaa tuontitullaus, kun taas DAP ehdossa tavaran vastaanottaja hoitaa tuontimuodollisuudet. (Logistiikan maailman www-sivut 2020) Käytännössä näitä ehtoja käytettäessä määrämaassa toimiva huolitsija hoitaa tullaukset ja kuljetukset tuotantolaitokseen ja laskuttaa sitten toimitusehdon mukaisesti viejää ja tavaran vastaanottajaa.

Tuodessa tavaraa, monesti käytetään ehtoja FOB tai EXW, riippuen sopimuksesta. Alalla on yleistä, että tuotantoyritys hinnoittelee valmiin tuotteen sisältäen kuljetuksen laivaan, vientimuodollisuudet ja työn, jolloin toimitustapalausekkeena on FOB. Tuotteen hintaa tiedustellessa voidaan pyytää myös hinta pelkälle valmiille tuotteelle tehtäällä, jolloin toimeksiantoyrityksen tulee järjestää kuljetus ja vientimuodollisuudet Suomeen asti.

8.3 Huolitsija

Toimeksiannon antanut yritys on päätenyt käyttämään nykyistä huolitsijaa saatavan palvelun ja tietotaidon perusteella. Nykyisin käytettävän huolintaliikkeen yhteyshenkilönä on erittäin pätevä ammattilainen, joka on osannut auttaa paljon varsinkin tuotannon siirtymisestä aiheutuneissa uusissa menetelmissä ja tullauksiin liittyvissä kysymyksissä. Tämän laajuisena tarvittavaa taitoa ei ole yritys saanut aiemmin käytetyiltä huolitsijoilta.

Kun yritys tietää mihin tehtäviin huolitsijaa tarvitsee, huolintaliikkeit voi kilpailuttaa. Osalla huolintaliikkeistä on kiertäviä myyjiä, jotka käyvät tapaamassa asiakasta ja osaavat esitellä heidän yrityksensä toimintaa ja missä palveluissa heiltä apua saa. Kun yritys tietää mihin kuljetusprosessin osaan tarvitsee huolitsijaa ja tietää, että huolintayritykseltä tämän palvelun saa, niin tästä osasta voi pyytää tarjouksen. Varsinkin kun kuljetuksia on useampia, huolitsijalta voi saada hinnaston vuoden ajaksi esimerkiksi merikuljetuksiin liittyvistä kiinteistä hinnoista. Tällöin yritys pystyy laskemaan kuljetuksen hinnan hyvin jo ennakkoon. Esimerkkinä olevassa merikuljetuksen hinnastossa voi muut kulut pysyä samana, esimerkiksi kontin kuljetukset varastolta satamaan ja satamassa aiheutuvat maksut, mutta usein merirahdin hinta saadaan vain kuukaudeksi kerrallaan.

Huolitsijoiden hintojen kilpailutus voi olla hankalaa, koska huolinnan kulut voivat muodostua monista pienistä kulueristä. Huolitsija veloittaa huolintapalkkion ja satamista, lentokentiltä ja tullauksesta aiheutuviin eriteltyihin kuluihin saatetaan lisätä katetta huolintaliikkeelle. Itse rahdin hinnat vaihtelevat kansainvälisissä ja varsinkin mannertenvälisissä kuljetuksissa kuukausittain. Rahtien hinnat voi vaihdella eri huolintaliikkeillä muun muassa heidän eri varustamoiden kanssa tehtyjen sopimusten vuoksi. Mikäli huolitsijalla ei kohdemaassa ole omaa toimipistettä, vaan rahdin tuontimuodollisuudet hoitaa yhteistyökumppani, heillä voi olla huonommat sopimukset varustamoiden kanssa, mikä saattaa nostaa muun muassa lastin purusta aiheutuvia kustannuksia.

Huolitsijaa käytettäessä, voidaan käyttää myös huolintaliikkeen tullivakuutta. Tällöin yrityksen rahaa ei sitoudu pitkäksi aikaa tullille, vaan tullit maksetaan sitten tavarantullessa huolitsijalle muun laskutuksen yhteydessä.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyön tavoitteena oli luoda toimintaohjeet, joilla pyritään ratkaisemaan Vietnamin tuotettaessa tullauksiin ja kuljetuksiin liittyvät haasteet, sekä välttämään näistä syntyvät ylimääräiset kustannukset. Työssä pyrittiin ratkaisemaan haasteita tutkimalla ulkoisen jalostuksen menettelyä ja sen soveltuvuutta ratkaisemaan haasteita. Käytännön työskentely osoitti, että tullin säädökset ja edellytykset vaativat paljon perehtymistä ja varsinkin ulkoinen jalostus vaatii huomattavasti enemmän työtä ja selviytyksiä, kuin vastaavan valmiin tavaran pelkkä maahantuonti.

Yrityksessä pystytään käyttämään ulkoista jalostusta yksinkertaistetulla menettelyllä, mikä edellyttää, että Vietnamiin lähetettävät materiaalit tuodaan ja kerätään ennen vientiä Suomeen. Yrityksessä työskennellessä, ei vastaan tullut sellaista projektia, missä toimitusaika mahdollistaisi ulkoisen jalostuksen menettelyn siten, että materiaalit lähetettäisiin eurooppalaiselta tehtaalta suoraan tuotantopaikkaan Vietnamiin. Tähän yksi syy on se, että yrityksen isot projektit ovat julkisen kilpailutuksen kautta voitettuja ja niiden toimitusaikoihin on sitouduttava, eikä toimitusajoista voi neuvotella asiakkaan kanssa.

Koska yritys ostaa ulkomailta vain tuotteiden valmistuksen, tulee tavara toimittaa case-yrityksen lukuun tuotantopaikkaan. Tämä jo määrittää yleisesti ottaen toimitustapalausekkeeksi DAP tai DDP. Tällaisessa viennissä yritys ei yleensä voi hyödyntää muita lausekkeitä, mutta poikkeukset voidaan tietenkin sopia valmistuspaikan kanssa erikseen.

Se palvelu ja tietotaito, mitä yritys nykyiseltä huolitsijalta saa, on ollut niin hyvää, ettei yrityksen kannata ottaa riskiä ja vaihtaa huolitsijaa. Tässä kannattaa ottaa huomioon aiemmat huonot kokemukset. Yritys voisi kilpailuttaa esimerkiksi yksittäisten rahtien huolinnan, mutta lopulta kun on samoista projekteista kyse, niin suosittelen käyttämään samaa huolitsijaa, jotta mahdollisten virheiden ja lisäselvitysten ratkominen ja tekeminen on helpompaa ja tehokkaampaa.

Tällä opinnäytetyöllä yrityksen logistiikasta vastaava henkilö saa hyvän pohjan työs-kentelyyn ja selvityksen, miksi ulkoista jalostusta ei voida käyttää muutoin kuin yk-sinkertaistettuna menettelynä. Ulkomailla valmistettaessa on välttämätöntä tutustua tullin säädöksiin ja tämä työ kertoo case-yritykselle heidän tarpeisiinsa soveltuvat oh-jeet, vaikka suunniteltua ulkoisen jalostuksen lupaa ei voidakaan tällä hetkellä käyttää. Työstä löytyy kuitenkin tietoa niin teoreettisesti kuin käytännössäkin, miten lupaa tu-lee tulevaisuudessa hakea, mikäli se yritykselle tulee ajankohtaiseksi ja mahdolliseksi.

LÄHTEET

Finne, S. & Kokkonen, T. 2005. Asiakaslähtöinen kaupan arvoketju: Kilpailukykyä ECR-yhteistyöllä. Helsinki: WSOY.

Huolintaliiton www-sivut. 2019. Viitattu 15.6.2019. www.huolintaliitto.fi/

International Monetary Fund www-sivut. 2019. Viitattu 17.6.2019 <https://www.imf.org>

Kansainvälisen kauppakamarin Suomen osaston www-sivut. 2019. Viitattu 15.5.2019 <https://www.icc.fi>

Logistiikan maailman www-sivut. 2019. Viitattu 22.5.2019 www.logistiikanmaailma.fi

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt: Vienti ja tuonti. Tampere: AMK-kustannus.

Pitkäranta, A. 2014. Laadullinen tutkimus opinnäytetyönä: Työkirja ammattikorkeakouluun. Jokioinen: e-Oppi.

Pohjoismaiden Speditööriliiton Yleiset Määräykset PSYM 2015. 29.10.2015

Pouri, R. 1997. Businesslogistiikka. Helsinki: Suomen logistiikkayhdistys.

Sakki, J. 2003. Tilaus-toimitusketjun hallinta: Logistinen B-to-B -prosessi. 6. uud. p. Espoo: Jouni Sakki Oy.

Selin, E. 2004. Vientitoiminnan käsikirja. Helsinki: Tietosanoma.

Tullilaki 29.4.2016/304 muutoksineen

Tullin www-sivut. 2019. Viitattu 23.4.2019 <https://www.tulli.fi>

Valtiovarainministeriön www-sivut. 2019. Viitattu 23.5.2019 <https://vm.fi>