



**YRITYS X:N LUONNONKOSMETII-
KAN TUONTIPROSESSIN KUVAUS
USA:STA SUOMEEN**

Marika Evikoski

Opinnäytetyö
Kesäkuu 2015
Liiketalouden koulutusoh-
jelma
Kansainvälisen kaupan suun-
tautumisvaihtoehto

TAMPEREEN AMMATTIKORKEAKOULU
Tampere University of Applied Sciences

TIIVISTELMÄ

Tampereen ammattikorkeakoulu
Liiketalouden koulutusohjelma
Kansainvälisen kaupan suuntautumisvaihtoehto

MARIKA EVIKOSKI

Yritys X:n luonnonkosmetiikan tuontiprosessin kuvaus USA:sta Suomeen

Opinnäytetyö 47 sivua, joista liitteitä 2 sivua
Kesäkuu 2015

Opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää tuontiprosessi USA:sta Suomeen keskittyen logistiikan prosesseihin, rajaten pois maksu- ja sopimusasiat. Tutkimuksessani keskityin luonnonkosmetiikkaan. Työskentelen yrityksessä, joka miettii luonnonkosmetiikan maahantuontia USA:sta ja tarkoituksena oli kartoittaa, onko se taloudellisesti kannattavaa. Tutkimus on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Keräsin ja analysoin olemassa olevaa tietoa eri tietolähteistä pöytätyömenetelmänä sekä käytin myös empiiristä tutkimusta tekemällä sähköpostikyselyn Tukesin asiantuntijalle.

Tutkimuksen alussa, teoriaosassa, kuvataan tuontiprosessi ja sen eri vaiheet. Logistiikasta kerrotaan yleisesti osana yrityksen hankintatointia. Tärkeitä kansainvälisessä kaupassa ovat Incoterms -toimituslausekkeet, joilla määritellään kaupan osapuolten väliset vastuut liittyen maiden väliseen kaupantekoon. Kansainvälisiä kuljetusvaihtoehtoja käsitellään opinnäytetyössä kattavasti kertoen tiivistetysti tärkeimmät asiat.

Maahantuonnin prosessit on kuvattu omassa osiossaan. Se sisältää tietoa tullauksesta, jolla on iso rooli ja merkitys tuotaessa tavaraa Euroopan Unionin ulkopuolisesta maasta. Tuontitullauksessa on kannettavana erilaiset maksut ja verot. Tullausprosessi itsessään on täsmällistä tietoa vaativa prosessi, jonka voi tehdä itse tai ajan ja tiedon puuttuessa antaa huolitsijan tehtäväksi. Huolinnasta on oma osionsa tässä työssä.

Opinnäytetyöni tarkoitus on selvityksen perusteella pohtia, kannattaako Yritys X:n maahantuonti luonnonkosmetiikan tuotteilla USA:sta Suomeen. Tämän vuoksi mahdollisesta tuotavasta tavarasta eli luonnonkosmetiikasta on oma osionsa opinnäytetyössäni, jossa käsitellään luonnonkosmetiikan erityispiirteitä.

Asiantuntijalausunto tehtiin Tukesin asiantuntijalle. Lausunnossa on monipuolista ja kallisarvoista tietoa koskien kosmetiikkatuotteiden maahantuontia; pakkauksia, määryksiä jne.

Tutkimuksen tuloksena saatiin johtopäätös, että luonnonkosmetiikan maahantuonti ei kannata prosessiin käytettävien resurssien ollessa vähäiset ja kuljetuskustannusten noustessa korkeiksi.

Asiasanat: maahantuonti EU:n ulkopuolelta, luonnonkosmetiikka, logistiikka, toimituslausekkeet, tullausmenettelyt, huolinta

ABSTRACT

Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampere University of Applied Sciences
Degree programme in Business Administration
International Business

MARIKA EVIKOSKI

Importing natural cosmetics from the USA to Finland

Bachelor's thesis 47 pages, appendices 2 pages

June 2015

The objective of this thesis was to find out the key issues in the process of importing from the USA to Finland. In this study, I focus on the import of natural cosmetics. I work in a company which is planning on importing natural cosmetics from the USA to Finland. This research was qualitative in nature. I gathered and analyzed the existing material from various sources and the method was a desk research.

At the beginning of the thesis, I have presented basic information about importing and described the whole import process. Logistics is an important part of a company's operations. In this thesis I have mentioned a few key issues concerning logistics. The Incoterms rules have become an essential part of the daily language of trade. They are guidance for the buying and selling parties in international trade. Transportation options for international trade are also covered in this thesis; I explain the most important things to be taken into consideration when deciding on a suitable means of transport for different situations.

The importing process is described in general terms in a section of its own. It includes information about customs clearing, which is an important issue when importing from a country outside European Union. Importers have to pay customs duties different taxes and fees. Customs clearance is process, which needs exact information about different things. Importers can handle it themselves or use the services of a specialized forwarder. There is a separate chapter on forwarding in this study.

The aim of this study was to investigate whether it would be financially worthwhile for Company X to import natural cosmetics from the USA to Finland. There is a separate part about natural cosmetics in my study which provides all the necessary information on the subject.

At the end of the thesis, I have explained the systems which I used to collect information. A very important part of this information was a statement from an expert at Tukes – The Finnish Safety and Chemicals Agency. This statement contains diverse and valuable information concerning the importing of natural cosmetics: packing, regulations etc.

The conclusion of this thesis is that importing natural cosmetics from the USA to Finland is not profitable if the resources are limited and delivery costs high.

Key words: importing from outside the EU, natural cosmetics, logistics, Incoterms, customs formalities, forwarding

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	TUTKIMUKSEN TARKOITUS	6
2.1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet	6
2.2	Tutkimusmenetelmät ja viitekehys	6
3	YLEISTÄ MAAHANTUONNISTA	7
3.1	Tuontimaana USA	8
3.2	Maahantuonnin menettelyt.....	9
4	LOGISTIIKKA.....	10
4.1	Logistiikan määritelmä	10
4.2	Yrityksen hankintatoimi.....	11
4.3	Logistiikan hallinnan kulmakiviä.....	12
4.4	Incoterms 2010 -toimituslausekkeet	13
4.5	Kansainväliset kuljetusvaihtoehdot.....	16
4.5.1	Kuljetustavan valinta	16
4.5.2	Merikuljetukset	17
4.5.3	Autokuljetukset.....	19
4.5.4	Rautatiekuljetukset.....	20
4.5.5	Lentokuljetukset.....	21
4.5.6	Muut kuljetusmuodot.....	22
5	MAAHANTUONNIN PROSESSIT.....	23
5.1	Tullaus	23
5.1.1	Euroopan Unionin ulkopuolinen kauppa	24
5.1.2	Tavaroiden saapuminen Euroopan Unioniin.....	24
5.1.3	Tulliselvitysmuodot tuonnissa	25
5.1.4	Tulliverotus	26
5.2	Huolinta	27
5.2.1	Huolintaliikkeen tehtävät.....	28
6	LUONNONKOSMETIIKKA TUONTITAVARANA.....	30
6.1	Luonnonkosmetiikan pakkaus	31
6.2	Hintaesimerkki luonnonkosmetiikasta.....	32
6.3	Tiedonkeräysmenetelmät	38
6.4	Tukesin asiantuntijalausunto.....	38
7	TUTKIMUSTULOKSET JA POHDINTA	41
	LÄHTEET.....	43
	LIITTEET	46
	Liite 1. Incoterms® 2010 –toimituslausekkeet.....	46
	Liite 2. KANSAINVÄLINEN MAANTIERAHTIKIRJA (CMR).....	47

1 JOHDANTO

Teen tutkimustyötä tuontiprosessista eli selvitän, mitä kaikkea siihen liittyy kun tuodaan tavaraa USA:sta Suomeen. Tuonti sieltä on haasteellisempaa siksi, että USA on Euroopan ulkopuolinen maa. Näin ollen tavara kulkee aina tullin kautta tullessaan Suomeen. Olen työskennellyt yrityksissä, joissa on ollut kansainvälistä kauppaa. Olen hoitanut tuontia mm. Aasiasta Suomeen, joten kerron tuontiprosessista myös kokemuksen kautta. Tällä hetkellä työskentelen yrityksessä, joka miettii luonnonkosmetiikan maahantuontia. Teen tutkimustyötä pyrkimyksenäni selvittää, kannattaako luonnonkosmetiikkaa tuoda Suomeen sieltä asti ottaen huomioon kustannukset, tavaran toimitusajan, työhön käytetyn ajan jne.

Kansainvälisen kaupan merkitys on suuri Suomen kansantaloudessa. Suomi on pieni ja avoin markkinatalousmaa, jonka vauraus on riippuvainen ulkomaankaupasta. Useiden tuotteiden osalta Suomi on riippuvainen tuonnista; käymällä ulkomaankauppaa Suomi muiden maiden tavoin saavuttaa merkittäviä etuja. Kansainvälinen kauppa tekee mahdolliseksi erikoistumisen joillekin harvoille tuotannon aloille. Se myös turvaa yrityksen kasvun ja toiminnan jatkuvuuden, antaa uutta kilpailukykyä ja uuden asenteen markkinointiin. (Pehkonen 2000, 9)

Opinnäytetyöni on alustava tutkimus kansainvälistymissuunnitelmalle. Kartoitan työssäni tuontiprosessin (sisältäen tullausprosessin). Vertailen eri kuljetusmuotoja; minkä hintaisia ne ovat ja mikä on toimitusaika. Kyseessä on luonnonkosmetiikan maahantuonti, joten on huomioitava sitä koskevat eri direktiivit.

Tässä opinnäytetyössä rajataan ulkopuolelle kansainväliseen kauppaan liittyvät maksuasiat sekä sopimusasiat. Teen tutkimusta suomalaisen yritys X:n näkökulmasta. Yritys on verkkokauppa, joka on toiminut alalla jo noin kahdeksan vuotta, vaihtaen välillä omistajaa. Omistajanvaihdos tapahtui syksyllä 2014. Yritys myy verkossa luontaistuotteita ja muita hyvinvointituotteita. Yritys haluaa laajentaa valikoimaansa tuotesarjaan, jota ei vielä kukaan muu Suomessa tuo maahan. Hyvinvointituotteiden kysyntä on tällä hetkellä suhteellisen hyvä; aihe on trendikäs ja ajankohtainen.

2 TUTKIMUKSEN TARKOITUS

2.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, miten tuontiprosessi USA:sta Suomeen toimii ja mitä kaikkea yritys X:n täytyy ottaa huomioon tuodessaan luonnonkosmetiikkaa USA:sta Suomeen.

Keskeinen osa teorialtutkimusta on tuontiprosessin tutkiminen; mitä kaikkea se sisältää. Sopimuksia ja maksuliikennettä en käsittele tässä työssäni. Keskityn enemmän kansainvälisen kaupan toimituslausekkeisiin, toimitusmuotoihin sekä tullimuodollisuuksiin.

Opinnäytetyö on alustava tutkimus siitä, mitä luonnonkosmetiikan maahantuonti vaatii. Yritys X pohtii selvityksen perusteella kannattaako luonnonkosmetiikan maahantuonti USA:sta Suomeen.

2.2 Tutkimusmenetelmät ja viitekehys

Tutkimuksessa haetaan vastauksia tutkimusongelmaan. Tutkimus etenee vaiheittain, ja yleensä se on päättymätön prosessi, koska sitä voisi jatkaa vielä monella tapaa. Tutkimuksia on monia erilaisia ja se vaatii aina suunnittelua jo ennen tekoa sekä paljon työtä sen aikana. Tutkimustulokset on tärkeä julkistaa, jotta saadaan selville tutkimuksen hyöty (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 14 -16).

Opinnäytetyöni on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Sille on ominaista kokonaisvaltainen tiedonhankinta. Tiedot kootaan todellisissa ja luonnollisissa olosuhteissa, jolloin ihminen voi olla tiedonlähde esimerkiksi haastattelun muodossa. Laadulliselle tutkimukselle on tyypillistä, että aineistoa tutkitaan monipuolisesti ja kohdejoukko valitaan huolella. Suunnitelma muotoutuu työn edetessä, joten tutkimus toteutetaan joustavasti (Hirsjärvi ym. 2009, 163-164).

Käytän työssäni pöytä tutkimusmenetelmää eli haen ja analysoin olemassa olevaa tietoa eri lähteistä. Tärkeimmät lähteet tutkimuksessani ovat Internet ja kirjallisuudet sekä asiantuntijalausunto Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesilta.

Kansainvälisessä kaupassa sopimus on luotava aina ennen kaupankäynnin alkua. Siinä määritellään osapuolten vastuut sekä muut tärkeät, huomioon otettavat asiat. Maksutavoista on myös järkevää keskustella. Näitä aiheita en työssäni käsittele enempää, mainitakseni vain nämä tärkeät osat kaupankäynnistä.

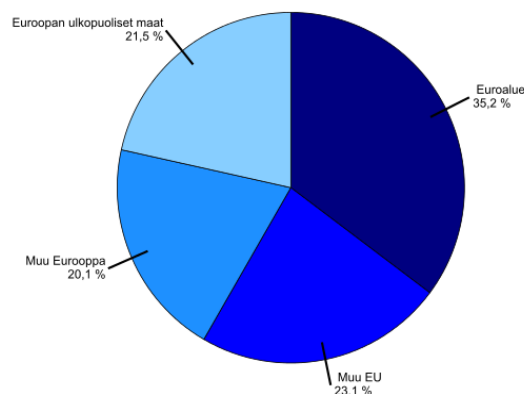
Toimitus- ja maksuehdot tulee tarkkaan selvittää sopimusta tehtäessä. Kuljetusvaihtoehtoja tulee puntaroida, ja niihin aion tutkimuksessani enemmän paneutua. Tutkimuksessani kerron myös toimituslausekkeista (Incoterms). Perehdyn myös tullimenettelyihin ja tuontiasiakirjoihin.

3 YLEISTÄ MAAHANTUONNISTA

Suomen ulkomaankaupassa 2000-luvulla vienti on ollut vuosittain suurempaa kuin maahantuonti. Suomi on menestynyt ennen 2008 alkanutta matalasuhdannetta maailmantaloudessa melko hyvin. Maa on kuitenkin menettänyt markkinaosuuksiaan erityisesti matalasuhdanteen aikana, vaikkakin toipuminen on ollut nopeata. Suomen tulevaisuus on kuitenkin voimakkaasti riippuvainen maailmantalouden tilasta. Siksi tarvitsemme myös tuontia kansainvälisessä kaupassa (Melin 2011, 10).

Seuraavaksi esittelyssä kuvio, jossa kuvataan tavaroiden tuonti Suomeen maaryhmittäin joulukuussa 2014.

Tavaroiden tuonti maaryhmittäin 201412
Kum. tilastoarvo (euro) vuoden alusta



ULJAS - Tulli / Tietoja lainattaessa lähteenä on mainittava Tulli.

Kuvio 1. Tuonti Suomeen maaryhmittäin joulukuu 2014 (Suomen Tulli 2015).

Tavaratuonnin arvo oli Tullihallituksen mukaan 58,2 miljardia euroa vuonna 2013. Tavaratuonti väheni edellisestä vuodesta 2 %. Vuonna 2013 noin 23 % tuonnista oli energiatuotteita, raaka-aineiden ja tuotantohyödykkeiden osuus oli noin 33 % ja lähes neljäsosa oli kulutustavaroita. Investointitavaroita on viidennes tuonnista. Tuontimaiden kärjessä on energian tuonnin vuoksi selkeästi Venäjä 18 % osuudellaan. Saksa on toiseksi ja Ruotsi kolmanneksi tärkein tuontimaa. (Suomen tulli 2015).

Teknologiатеollisuuden tuotteiden osuus tuonnista on runsas kolmannes ja raakaöljyn osuus 12 %. Metsäteollisuuden tuotteita tuodaan sitä vastoin hyvin vähän (Elinkeinoelämän Keskusliitto EK 2015).

3.1 USA tuontimaana

Suomen ja Yhdysvaltain välistä yhteistyötä tehdään monella eri osa-alueella ja maiden välillä vallitsee laaja konsensus. Hyvien suhteiden ylläpitäminen on Suomelle tärkeää ja edellytykset hyvälle suhteille ovatkin hyvät. Yhdysvallat on Suomen tärkeimpiä Euroopan ulkopuolisia kauppakumppaneita. Suurin yhteistyö tapahtuu koulutuksen ja teknologian alalla. Suomi ja USA ovat kiinnostuneita edistämään kilpailukyky- ja innovaatiopolitiikkaa. Suomi on myös mukana kehittämässä EU:n ja Yhdysvaltain välisiä suhteita. Tämä on Suomelle tärkeää, sillä EU ja Yhdysvallat on toistensa merkittävimpiä yhteistyökumppaneita (Suomen Suurlähetystö 2014).

Kokonaisuudessaan tuonti USA:sta oli 1 960 milj. euroa. Tässä hieman tietoa miten Suomen tuonti jakautui tuoteluokittain vuonna 2013:

- Puutavara ja puutuotteet 0.2 %
- Elektroniikka- ja sähkö 21.7 %
- Sellu, paperi ja paperituotteet 0.6 %
- Elintarvikkeet 4.6 %
- Muut tuotteet 10.2 %
- Mineraalien kaivuutuotteet 6.9 %
- Kemiantuotteet 20.1 %
- TEVA 0.7 %
- Kulkuneuvot 18.7 %
- Metallit ja metallituotteet 3.9 %
- Koneet ja laitteet 12.4 % (Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, Tullihallitus).

USA:n markkinat houkuttelevat Suomea koska markkinat ovat isot ja tuottavuus sekä teknologian tasot ovat korkeat. Lisäksi tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatioihin panostetaan ja niitä kaupallistetaan. Yhdysvallat on toipunut talouskriisistä EU:ta nopeammin.

Yhdysvaltojen kanssa käytävässä kaupassa on omat haasteensa liittyen tulliin sekä lakeihin ja määräyksiin. Perehtymällä huolellisesti paikalliseen lainsäädäntöön sekä valmistautumalla huolellisesti välttää ongelmita. Merkittävimmin investointeja Suomeen on tullut amerikkalaisyritysten Euroopan tytäryritysten kautta. Amerikkalaisia houkuttelee maahamme ainutlaatuinen sijainti Venäjän naapurissa.

Maailmankaupan kolmanneksen ja melkein puolet maailman bruttokansantuotteesta muodostavat EU ja Yhdysvallat yhdessä. Ne käynnistivätkin kesällä 2013 kauan odotetut neuvottelut vapaakauppasopimuksesta (Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP). Neuvotteluissa on tarkoitus helpottaa markkinoillepääsyä ja karsia tullin ulkopuolisia esteitä mm. sääntelyä harmonisoimalla. Yritysten sijoittumista halutaan helpottaa. Kaupan ison volyymin vuoksi tullien poistamisella ja alentamisella on suuri merkitys (Elinkeinoelämän Keskusliitto 2014).

3.2 Maahantuonnin menettelyt

Yrityksen kansainvälistä tuontitapahtumaa suunniteltaessa on ensimmäisenä hyvä lähteä liikkeelle tuotteen tarpeen kartoituksesta. Seuraavaksi on hyvä miettiä, ostaako yritys tuotteen vai valmistaa itse. Yritys voi tietenkin myös ostaa osia tai komponentteja, joista tuote valmistetaan itse. Mietittäväksi tulevat myös kysymykset kotimaisesta ja ulkomaisesta hankinnasta. Tarjouspyyntöjä lähetetään molemmille ja tarjousten sisällöt ja ehdot ratkaisevat sitten hankinnan jommankumman hyväksi. Tuontiyritys voi toimia erilaisissa rooleissa; se tuoda tuotteita omissa nimissään tai käyttää apunaan maahantuojaa, komissionääriä tai tuontiagenttia (Melin 2011, 19).

Tuonnin toteutustapoja on erilaisia kuten **välitön, epäsuora tai suora tuonti**. Välittömässä tuonnissa tuonti tapahtuu suoraan eli ilman välikäsiä; yritys ostaa tuotteen ulkomaiselta toimittajalta. Tällöin vastuu prosessin eri vaiheista on tuojayrityksellä. Suora tuonti tarkoittaa sitä, että mukana on ulkomainen välikäsi, esimerkiksi komissionääri (kaupitsija, joka toimii toisen henkilön laskuun) tai agentti (Karhu 2002, 36 -38).

4 LOGISTIIKKA

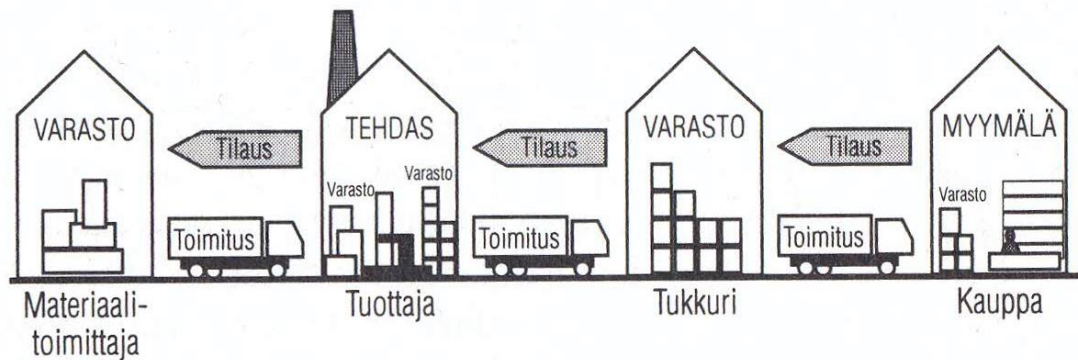
4.1 Logistiikan määritelmä

Opinnäytetyössä käsitellään logistiikan keskeisiä osa-alueita kuten kuljetuksia ja logistiikan hallintaa. Kaikkia logistiikkaan kuuluvia osa-alueita ei käsitellä, esimerkiksi varastoon liittyviä asioita.

Logistiikka on hyödykkeiden hankintaan, tuotantoon ja jakeluun liittyvää strategisesti johdettu materiaali-, tieto- ja pääomavirtojen integroitu prosessi, jonka päämääränä on parantaa yrityksen tuottoa oikeasuuntaisilla strategisilla valinnoilla, kehittämällä kuluttajalle lisäarvoa ja -hyötyä, parantamalla logististen palvelujen kustannustehokkuutta sekä lisäämällä kierrätystä (FINTRA 2002, 9).

Logistiikka kuvaa lähinnä materiaalien hyödykkeiden koordinoititehtäviä. Tämä vaatii tuotannon, raaka-ainevirtojen, jakelun, palvelujen, informaatio- ja rahavirtojen ym. kokonaisvaltaista osaamista ja kokonaisuuksien ymmärtämistä. Lisäksi on osattava johtaa, analysoida sekä seurata yhteiskunnan, lainsäädännön ja kilpailun sekä yhteistyökumppaneiden kehitystä (Karrus 1998, 12).

Logistiikkaa kehitetään perinteisten materiaalitoimintojen pohjalta. Materiaalitoimintoihin luetaan ostotoiminta (raaka-aineiden ja komponenttien sekä palveluiden hankkimista), varastot (mukaan lukien raaka-aineet ja komponentit), keskeneräinen työ ja valmis- teet sekä tarvikkeet, varsinainen materiaalinkäsittely (raaka-aineiden , komponenttien ja eri vaiheissa olevien valmisteiden siirtäminen tuotantopisteiden välillä) sekä jakelujärjestelmät (sisältäen tavarun ja palveluiden siirto- ja saantijärjestelyt jakeluketjussa). Tavaralogistiikan erityyppiset perustehtävät näkyvät kuviossa 2; moniportainen varastointi, monivaiheinen tilaaminen sekä ketjun jäsenten väliset monet kuljetukset (Karrus 1998, 13).



Kuvio 2. Tavaralogistiikan perustoiminnot toimitusketjussa. (Karrus 1998, 14).

4.2 Yrityksen hankintatoimi

Hankintatoimesta alkaa yrityksen arvoketju. Arvoketjun katsotaan olevan niiden prosessien ja ketjujen muodostama verkko, jonka tuloksena hyödyke siirtyy alihankkijoiden, valmistajan ja jakelukanavan kautta kuluttajille. Kokonaisvaltaiseen logistiseen prosessiin kuuluu hankinnan, markkinoinnin, tuotannon ja jakelun strategian tarkastelu. Logistiikan avulla sitä hallitaan; logistisessa hankintaprosessissa hyvä ostaja on merkittävä tuloksentekijä (FINTRA 2002, 8-9).

Asiakas on arvoketjun liikkeellepaneva voima. Arvoketjuverkostossa jokaisen tulisi keskittyä omaan ydinosaamiseensa. Ostotoiminnoissa on tärkeää osata nähdä eritasoisia visioita sekä johtaa niistä uusia, asiakaslähtöisiä toimintoja. Oston tulisi nähdä, missä vaiheessa elinkaarta oman yrityksen tuotteet ja markkinat ovat (FINTRA 2002, 9).

Olen työskennellyt suuressa atk-alan tukkufirmassa logistiikka-assistenttina, ja oman kokemukseni mukaan logistiikassa ollaan tekemisissä hyvin monen eri osa-alueen ja yhteistyökumppanin kanssa. Näihin lukeutuvat oman firman väki, tavaran toimittajat, tulli, huolitsijat, kuljetusyhtiöt sekä usein myös loppuasiakkaat. Siinä työssä pitää tulla toimeen erilaisten ja eri asemassa olevien ihmisten kanssa, sekä pidellä monta lankaa käsissään yhtä aikaa.

Omassa työssäni hoidin vientiä, tuontia sekä myös kotimaan kuljetuksien järjestelyä. Tuontipuolella tein pisimmän työrupeaman, ja työni oli lähinnä tuontiasioiden järjestelyä. Tuotavat tavarat tulivat pääosin Aasiasta ja olivat atk-alan komponentteja. Näistä tuotteista opin tärkeän asian liittyen varastointiin. Asia on varmasti yleistettävissä muihinkin saman alan vastaaviin tuotteisiin. Varaston kierto tulisi olla nopea, sillä näissä

tuotteissa hintakilpailu on kova. Kilpailija saattaa myydä vastaavaa tuotetta halvemmalla ja sitten omat tuotteet jäävät varastoon makaamaan. Kun tavara on tarpeeksi kauan ollut varastossa, se pitää joko myydä alennuksella tai poistaa valikoimista, jolloin siitä luonnollisesti tulee tappiota myyntiin. Aasiasta tuotaessa tuotiin vielä usein isoja eräitä esimerkiksi merikontilla, jolloin myytävät erät olivat isoja ja ne piti saada nopeasti liikkeelle. Logistiikalla onkin siten tärkeä rooli yrityksen toiminnassa. Seuraavaksi voitaisiin tarkastella asioita, joilla on merkittävä rooli yrityksen toimivassa logistiikassa.

4.3 Logistiikan hallinnan kulmakiviä

Logistiikan hallinnassa on muutama erittäin tärkeä asia, jotka tulisi ottaa huomioon suunniteltaessa ja toteutettaessa yrityksen logistiikkaa. Näitä ovat muun muassa:

- Asiakaslähtöinen toiminta
- Kustannukset tulisi minimoida
- Pitäytyminen perusasioissa
- Pyrkiminen joustavuuteen
- Logistiset ja ei – logistiset toiminnot tulisi yhdistää saumattomiksi
- Tulisi toteuttaa reaaliaikainen informaatiojärjestelmä
- Nopeita päätöksiä tulisi tehdä ja toimituksia tihentää
- Tulisi käyttää yrityksen strategiaan sitoutuneita yhteistyökumppaneita
- Luotettavat toimitukset (Inkiläinen 2009, 108 -121).

Logistiikan hallinnassa tärkeä näkökulma on asiakkaan tarpeiden kuunteleminen. Asiakasta tulisi kuunnella herkemällä korvalla ja lähteä liikkeelle asiakkaan vaatimuksista eli tehdä sitä, mitä asiakkaat tahtovat (Inkiläinen 2009, 108).

Kustannuksista tulisi olla tietoinen ja kustannustietoisuuden olisi jakauduttava koko jakeluketjuun, sen toimijoille. Kustannusten minimointi ei tarkoita asiakaspalvelun huonontamista. Toimintoja voidaan tehostaa ulkoistamalla omia tehottomasti hoidettuja tekemisiä ja järkevöittämällä tilaus – toimitusprosessia (Inkiläinen 2009, 109).

Perusasioissa tulisi pitäytyä yrityksen toiminnassa yksinkertaisesti, muttei liian simplisti. Joskus kannattaa tuoda markkinoille tuoteuutuus riittävän hyvänä, jotta saa myyntin käyntiin ennen kilpailijoita (Inkiläinen 2009, 110).

Saumattomuus logistiikassa ja jakeluketjussa poistaa turhat toiminnot ja toimijat. Toeuttamalla reaaliaikainen informaatiojärjestelmä tarkoitetaan muun muassa sitä, että asiakas arvostaa tilauksen toimitusajan vahvistamista tilaushetkellä (Inkiläinen 2009, 112).

Yhteistyökumppaneina tulisi olla liike-elämässä toimivia ihmisiä, joilla on samansuuntaiset tavoitteet kuin itselläsi (Inkiläinen 2009, 120).

4.4 Incoterms 2010 - toimituslausekkeet

Kansainvälisen kaupan tulee sujua joustavasti huolimatta osapuolten välisistä kieli- tai kulttuurieroista. Sen vuoksi tulee olla yhteisesti sovitut säännöt ja molempien hyväksymät kauppatavat. Yhteinen käytäntö helpottaa kaupankäyntiä.

Kauppaa käydäkseen osapuolten tulee tehdä kauppasopimus. Se koostuu muutamista peruselementeistä kuten tuote (jaettuna edelleen sen määrään ja erittelyyn), maksaminen (jaettuna hintaan ja maksuehtoon) sekä tavaran toimittaminen (jaettuna myyjän ja ostajan velvollisuuksiin). Toimitusvelvollisuudet voidaan luetella yksityiskohtaisesti kauppasopimuksessa tai voidaan käyttää yhteisesti sovittua kauppasanaa tai sen lyhennettä, joka määrittelee osapuolten velvollisuudet (Räty 2006, 11).

Incoterms -toimituslausekkeet (Liite 1) määrittellään erilaisiksi kansainvälisessä kaupassa käytettäviksi kauppatavoiksi. Kullakin kauppatavalla on oma lyhenteensä ja nimensä. Kaupan osapuolet sopivat tietyistä toimituslausekkeista ja viittaavat siihen sopimuksessaan. Incotermsit määrittelevät kaupan yleisimmän käytännön; niitä ei voi kaikkialla käyttää. Ne on tarkoitettu aineellisen tavaran kauppaan. Incotermsit eivät ole itsenäisiä sopimuksia, vaan ne ovat aina osa myyjän ja ostajan välistä kauppasopimusta, jolla he sopivat keskinäisistä velvoitteistaan tavaran toimittamiseksi. Huomattavaa on myös, että toimituslauseke ja kuljetussopimus ovat eri asioita eli toimituslauseke ei sido rahdinkuljettajaa tai muuta kolmatta osapuolta mihinkään (Räty 2006, 17 -19).

Kansainvälisessä kaupassa käytettävät Incoterms –lausekkeet ovat ICC:n laatimat. ICC eli Internation Chamber of Commerce on elinkeinoelämän maailmanlaajuinen yhteistyöjärjestö, joka pyrkii edistämään kansainvälistä kauppaa ja yritysten toimintaedelly-

tyksiä vaikuttamalla markkinoiden sääntelyyn sekä tarjoamalla yritysten käyttöön erilaisia ulkomaankauppaan liittyviä tuotteita ja palveluita (Räty 2006, 1).

Ensimmäiset Incoterms- lausekkeet ilmestyivät vuonna 1936. Lausekkeita on vuosien varrella uusittu ja täydennetty. Viimeisin uusinta on tehty vuonna 2010. Siinä 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 (toimitettuna määräpaikalle). Nämä korvaavat entiset lausekkeet DAF, DES, DEQ ja DDU (kts. lausekkeiden määrittely kuvasta 3). Myös FOB- lausekkeen sisältöä on täsmennetty. Incoterms- lausekkeet määrittävät tarkennettuna seuraavat asiat: osapuolten toimintavelvollisuudet, osapuolten kustannusvastuut, vahingonvaaran eli riskin siirtymispaikan ja -ajan, asiakirjojen hankkimis- ja kustantamisvastuut (muuan muassa kuljetusasiakirjat, vienti- ja tuontiluvat, alkuperäistodistukset), vakuuttamisvelvollisuudet, pakkausvelvollisuudet, tarkastuskustannukset sekä ilmoitusvelvollisuudet vastapuolelle (mm. turvatietojen osalta) (Melin 2011, 57).

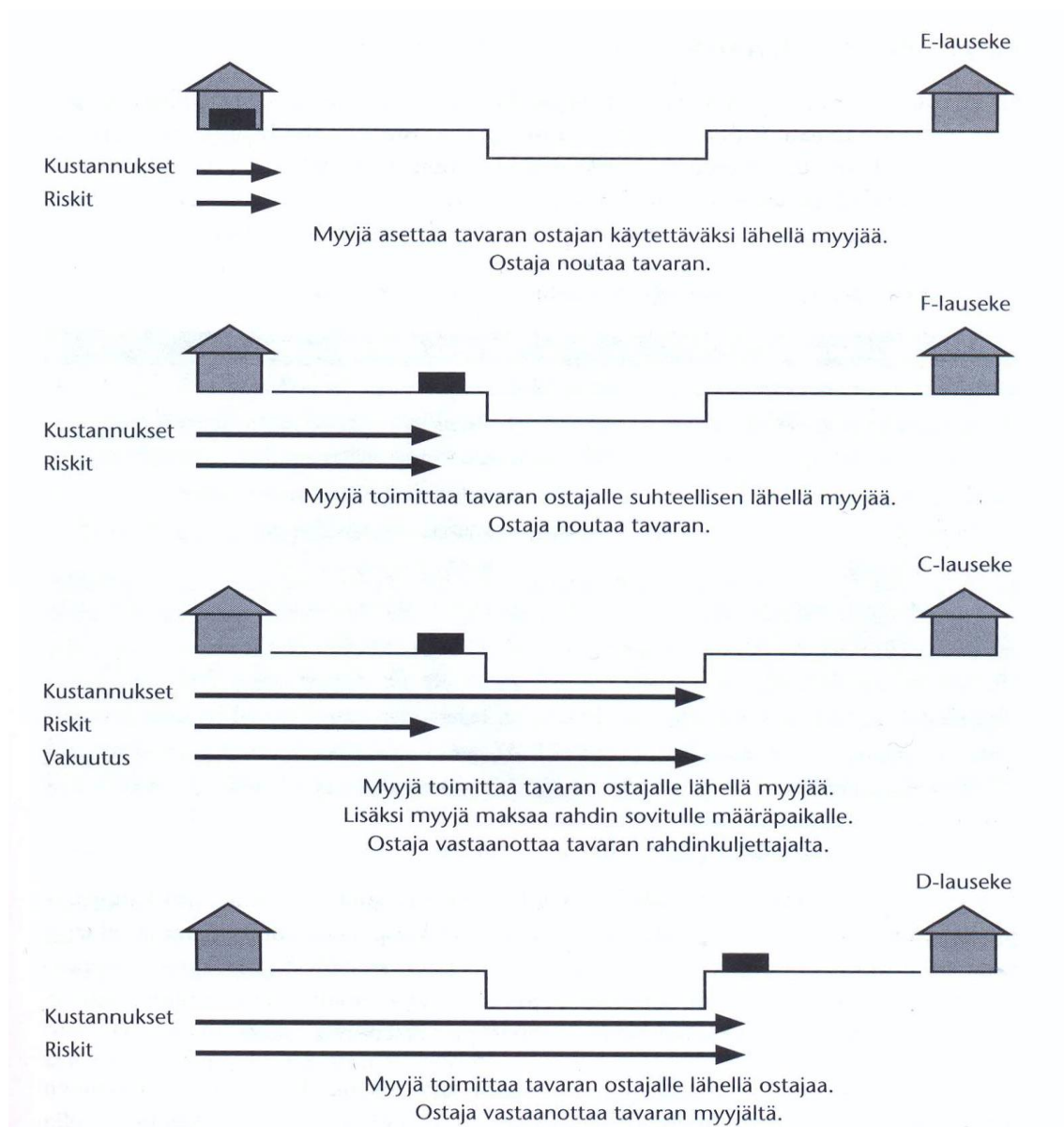
Kuvassa 1 kerrotaan Incoterms 2010- lausekkeiden jaon kahteen ryhmään. Taulukosta huomataan, että ainoastaan neljä lausekettä soveltuu merikuljetuksiin.

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 maksettuina
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna
Vain vesikuljetus		
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 maksettuina

Kuva 1. Incoterms – lausekkeet 2010. (Melin 2011, 58).

Lausekkeiden ryhmittelyssä voidaan käyttää vielä myös perinteistä mallia, jolloin kunkin lausekkeen ensimmäinen kirjain kuvaa lausekkeen luonnetta. Myyjän velvollisuudet ovat pienet E-ryhmän lausekkeessa; tällöin myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi lähellä myyjää ja ostaja noutaa tavaran. F-ryhmän lausekkeissa toimituspaikka on myös lähellä myyjää. Ostaja noutaa tavaran myyjän lähellä olevasta toimituspaikasta. C-ryhmän lausekkeet toimivat niin, että myyjän kustannusvastuu ulottuu lähelle ostajaa, mutta vastuu vahingosta siirtyy ostajalle lähellä myyjää. Ostaja vastaanottaa tavaran rahdinkuljettajalta. D-ryhmässä vastuu kaikista kustannuksista ja riskeistä on myyjällä lausekkeen ilmoittamaan määräpaikkaan saakka (joka on lähellä ostajaa). Ostaja vastaanottaa toimituksen määräpaikassa myyjältä (Melin 2011, 58).

Kuvassa 2 esitellään toimituslausekkeiden perinteisempää ryhmittelyä.



Kuva 2. Toimituslausekkeiden ryhmittely E-, F-, C-, ja D –ryhmiin. (Melin 2011, 59).

4.5 Kansainväliset kuljetusvaihtoehdot

4.5.1 Kuljetustavan valinta

Kansainvälisessä kaupassa on tärkeää valita oikeanlainen kuljetusmuoto yritykselle, jotta tuote saadaan kohdeasiakkaiden ulottuville mahdollisimman edullisesti, mutta kannattavasti. Jakelutie muodostuu niistä välittäjistä, joiden kautta tuotteet toimitetaan valmistajalta kuluttajalle. Tehokas logistiikka on hyvä yrityksen kilpailuvaltti. Asiakkaan näkökulmasta jakelutien merkitys nähdään saatavuuden helppoutena (Suvanto & Vahvaselkä 1993, 216 -217).

Toimituslausekkeesta neuvoteltaessa kaupan osapuolten välillä on syytä pohtia kuljetusten järjestämistä. On tärkeää selvittää, kumpi kaupan osapuolista pystyy hoitamaan kuljetukset edullisemmin. Myyjällä saattaa olla sopimuksia tai muita etuja, joiden ansiosta kuljetuskustannukset jäävät pienemmiksi kuin ostajan huolehtimina. Kuljetustavat vaihtelevat sen mukaan, minne kauppa suuntautuu. Jos yrityksen oma tietämys on vähäinen, huolitsija voi auttaa sopivan kuljetustavan valinnassa. Logistiikka onkin tärkeä kilpailutekijä nykypäivänä; yritykset haluavat pienentää varastointikustannuksiaan ja ottaa tavaraa sisään vain sen määrän, joka tarvitaan keskeytymättömän tuotannon ylläpitoon. Yksi tärkeimmistä selvitettävistä asioista on tavaroiden varastointipaikka; onko se Suomessa vai markkina-alueella (FINTRA 2002, 41).

Fyysisessä jakelussa tärkeitä asioita ovat sijaintitekijät (esimerkiksi tehtaan, varastojen ja myymälöiden sijainti), kuljetukset (esim. kuljetustyypit, -kustannukset, -nopeus, -varmuus, yhteiskuljetukset, pikatoimitukset), varastointi (esim. varastotyypit, varastoinnin kustannukset, tilauspiste, tilausmäärät, tilausjärjestelmät, pikatilaukset) sekä pakkaus ja kierrätys. Yrityksessä tulee myös osata määrittää varaston suuruus, jotta se vastaa tarjontaa ja kysyntää eikä varastoon jää tuotteita vanhenemaan (Suvanto & Vahvaselkä 1993, 221).

Ulkomaankaupan kuljetuksissa on useita vaihtoehtoja ja niistä valitaan kulloinkin tilanteeseen sopiva kuljetusmuoto. Näitä ovat laivakuljetukset, rautatiekuljetukset, autokuljetukset, lentokuljetukset, yhdistetyt kuljetukset, kuriirilähetykset ja postikuljetukset (Melin 2011, 194).

Vuonna 2010 tuonnista Suomeen 78 % saapui meriteitse. Rautateitse tuotava tavaran määrä kasvoi edellisvuodesta 12 %. Maantiekuljetusten tonnimäärä kasvoi 6 %. Näistä luvuista voi päätellä sen, että meriteitse tapahtuu selvästi suurin osa tuonnista (Melin 2011, 194).

Kuljetuksiin liittyvät asiat ovat tärkeitä yritykselle, koska ne vaikuttavat asiakaspalvelun tasoon ja kustannusrakenteisiin. Niillä määritetään pitkälti myös tuotteen hintaa, koska kuljetusten kustannukset voivat olla jopa 10-20 % tuotteiden hinnasta. Onkin tärkeää olla tietoinen tavoista, joilla voidaan saadaan kustannuksia alemmaksi ja samalla myös palvelua paremmaksi. Näitä keinoja voivat olla esimerkiksi lähetysten yhdistäminen, kuljetussopimukset sekä hintaneuvottelut. Myös kuljetusajoneuvojen reititykset ja aika- tauluttamiset ovat merkittävässä asemassa (Melin 2011, 194).

Seuraavat tekijät kannattaa erityisesti ottaa huomioon kuljetustapaa valittaessa:

- Kuljetuskustannukset (Varsinaiset kuljetuskustannukset ja muut liitännäiset kuljetuksesta syntyvät kustannukset)
- Tavarán määrä ja mitat (Kuljetettaessa suuria määriä tai suuria tuotteita, tulee kyseeseen vain tietyt kuljetusmuodot)
- Määrämaa (Mikä kuljetusyhtiö vie mihinkin maahan)
- Kuljetettavan tavarán arvo suhteessa kuljetuskustannuksiin
- Tavarán luonne (Vahingoittumisalttius, esimerkiksi pilaantuminen, särkyminen jne.)
- Toimitukseen kulunut aika (Merkittävä tekijä kilpailutilanteessa)
- Asiakaspalvelu (Laatu, toimivuus, reklamaatioihin vastaaminen, lähetysten seuranta jne.) (Melin 2011, 194-195).

4.5.2 Merikuljetukset

Meritse tapahtuu suurin osa Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista. Merirahtiliikenteessä mennään kolmen kuljetusjärjestelmän voimin, joista ensimmäinen eli hakurahtiliikenne on tavaroiden kuljettamista eri satamien välillä vailla säännönmukaista aikataulua. Maailman kauppalaivastosta valtaosa on hakurahtiliikenteessä (Melin 2011, 196 - 197).

Matkarahtaus on kyseessä, jos laiva on rahdattu tavaroiden kuljettamiseen määrätystä satamasta toiseen. Aikarahtauksesta puhutaan, jos laiva on rahdattu määrätyn ajaksi. Matkarahtauksessa rahti määräytyy kultakin matkalta ja aikarahtauksessa rahti määräytyy sen ajan mukaan, minkä alus on rahdinottajan käytettävissä (Melin 2011, 197).

Laivan kulkiessa tiettyjen satamien välillä etukäteen vahvistetun aikataulun mukaisesti, puhutaan linjaliikenteestä. Linjaliikenteessä eri varustamot ovat usein yhteistoiminnassa keskenään (linjakonferenssit). Noin 10-15 % kauppalaivastoista on linjaliikenteessä. Suomen tuontiliikenteessä tavarankoostumus on monipuolinen ja tavarankorkeus korkea (Melin 2011, 197).

Erilaisia laivatyyppisiä ja -luokituksia on useita, näistä esimerkkinä kuivalastialukset, konventionaaliset eli perinteiset alukset, irtolastialukset (bulk carrier), Lo-lo- (lift on lift off)-alukset, kappaletavara-alukset, ro-ro-alukset (roll on roll off), lash-laivat eli proomualukset, lautta-alukset, konttialukset, säiliö- eli tankkialukset ja jäähdytysalukset (reeferit) (Melin 2011, 199-200).

Merikuljetuksissa tulee ottaa huomioon laivausehdot. Vakiolaivausehdot määrittelevät kuljetussopimuksen osapuolina olevien lastinantajan ja rahdinkuljettajan velvollisuudet kappaletavaran merikuljetuksissa Suomen satamissa. Laivausehdot ovat sopusoinnussa Suomen merilain ja Incoterms -toimituslausekkeiden kanssa sekä perustuvat noudatettuun käytäntöön. Nämä ehdot ovat nimeltään porttiehto (Gate Term), perävaunuehto (Trailer Term), varastoehto (Warehouse Term), konttiehto (Container-yard Term), laituriiehto (Quay Term) sekä laivaiehto (Ship Term) (Melin 2011, 207 -208).

Merikuljetuksiin voidaan käyttää pelkkää lastivarausta (booking-note) toivotun kuljetusaikataulun tavoittamiseksi. Todisteeksi tavarankuljettamisesta rahdinkuljettajan haltuun voidaan pyytää perämiehen kuittia (Mate's receipt). Merikuljetuksissa **konossementti (B/L, Bill of Lading)** viittaa toimituslausekkeiden tarkoitamaan näyttöön sopimuksenmukaisesta toimittamisesta. Se on aina todiste ja kuitti tavarankuljettamisesta alukseen. Jotta asiakirjaa voidaan kutsua konossementiksi, vaaditaan että asiakirja muodostaa todisteen merikuljetussopimuksesta ja osoittaa että tavara on vastaanotettu kuljetusta varten tai lastattu alukseen. Sen pitää olla myös nimetty konossementiksi tai sisältää rahdinkuljettajan sitoumuksen luovuttaa tavara ainoastaan asiakirjan esittämistä vastaan. Konossementin tulee sisältää monta tärkeää tietoa liittyen kuljetettavaan tavarahan,

sen pakkaukseen sekä rahdinkuljettajaan. Kansainvälisissä kuljetuksissa käytetään usein kauttakulkukonossementtia (Through Bill of Lading, TBL). Yksi merikuljetuksissa käytettävistä rahtikirjoista on merirahtikirja (Sea Waybill/Suomessa usein LWB, Liner Waybill), joka eroaa konossementista vain siinä, että se ei ole *Document in Title* eli se ei ole siirtokelpoinen (Pasanen 2005, 292 -294).

Meritse kulkee merkittävin osa kansainvälisen kaupan kuljetuksista. Se sopii Suomeen myös hyvin, koska Suomea ympäröivät meret. On siis luonnollista kuljettaa tavaraan tänne meritse. Laivakuljetukset mahdollistavat suuret kuljetusmäärät, koska ovat edullisia muihin kuljetusmuotoihin verrattuina. Merikuljetukset ovat myös energiataloudellisesti edullisia, ja päästöt ovat pieniä (Melin 2011, 209).

4.5.3 Autokuljetukset

Liikennemuodot autokuljetuksissa ovat tilausliikenne ja linjaliikenne. Tilausliikenne on asiakkaan tilaamaa ovelta ovelle -kuljetusta, jossa lähtö- ja määräpaikkakunnat ovat asiakkaan valittavissa. Linjaliikenne on kahden paikkakunnan välillä tapahtuvaa säännöllistä ja aikataulun mukaista liikennettä (Melin 2011, 210).

Rahtikirja on tärkeä elementti autokuljetuksissa. Se on todisteena kuljetussopimuksen ehdoista, ja siitä että rahdinkuljettaja on ottanut tavarat vastaan. Rahtikirjan tiedot tulee olla oikein; kollojen lukumäärä, merkit ja numerot. Kuljettajan tulee tarkastaa myös tavarat ja pakkauksen kunto. Jos niistä on mainittavaa, se tulee merkitä rahtikirjaan. Rahdinkuljettaja on vastuussa tavarat katoamisesta, vähentymisestä ja vahingoittumisesta sen kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana (Melin 2011, 211 -212).

Kansainvälisissä kuljetuksissa sovelletaan CMR -yleissopimusta. Kansainvälisen kuljetuksen (CMR-) **rahtikirja** ei ole Document in Title eli se ei ole siirtokelpoinen (Liite 2). Sellainen voi olla esimerkiksi FCR, joka tulee sanoista Fiata Forwarders Certificate of Receipt eli huolitsijan vastaanottotodistus tai FCT, joka on lyhenne sanoista Fiata Forwarders Certificate of Transport eli huolitsijan kuljetustodistus; maininnalla peruuttamattomasti vastaanotetusta kuljetustehtävästä. Näitä asiakirjoja käytetään huolinta-
liikkeiden järjestämissä kuljetuksissa (Pasanen 2005, 316, 318).

Kuljetuskalusto jakaantuu täysperävaunuyhdistelmään, puoliperäyhdistelmään, irtoperävaunuun (trailer), huckepack-traileriin sekä vaihtokoriin. Autokuljetuksen etuina ovat lastauksen ja purkauksen joustavuus, nopea kuljetus ja tiheä terminaaliverkosto Suomessa ja ulkomailla. Rahtikustannukset kuitenkin ovat suhteellisen kalliit ja rahdinkuljettajilla on työaikamääräykset joita tulee noudattaa. Lisäkustannuksia tulee muun muassa maantieveroista. Joissain maissa liikenne myös ruuhkautuu (Melin 2011, 213 - 214).

4.5.4 Rautatiekuljetukset

Kansainvälisten rautatiekuljetusten osuus on kasvussa; ne kasvoivat VR:llä 13,2 prosenttia vuonna 2014. Samana vuonna sekä kotimaan että ulkomaan liikenteen kuljetetut tonnit kasvoivat (VR 2015).

Vuonna 1980 voimaan tullut yleissopimus COTIF (Convention relative aux transport internatiaux ferroviaires) säätelee kansainvälisiä rautatiekuljetuksia. Liitteeksi siihen on otettu matkustajien kuljetuksia koskevat aikaisemmat säädökset (CIV) sekä tavaran kuljetusta koskevat määräykset (CIM). Tässä yleissopimuksessa on mukana melkein kaikki eurooppalaiset rautatieyhtiöt ja –laitokset sekä maita Aasiasta ja Afrikasta (Melin 2011, 215).

Rautatiet ottavat tavaran kuljetettavaksi ja se luovutetaan rautatieyritykselle lähettäjän ja yrityksen sopimalla tavalla. Näin syntyy tavaraa koskeva kuljetussopimus, joka tavallisesti vahvistetaan rahtikirjalla johon kirjataan kaikki lähetystä koskevat tarpeelliset tiedot. Rahti yleensä maksetaan lähetettäessä (Melin 2011, 215 -216.) COTIF –maiden ja Suomen välisessä liikenteessä käytetään CIM –rahtikirjaa, ja itäisessä yhdysliikenteessä Suomi-SNTL –yhdysliikennerahtikirjaa (Pasanen 2005, 312).

Kuljetusmuotona rautatiekuljetus on ympäristöystävällinen sekä luotettava. Monet maat subventoivat eli tukevat rautatiekuljetuksia, joten kuljetus on melko edullista. Rautateillä voidaan myös kuljettaa suuria kuormia sekä erikoiskalustoa on melko hyvin saatavissa. Aina ei kuitenkaan rahtia vastaanottavia asemia ole lähettäjän tai vastaanottajan lähellä. Rautatiekuljetus on myös aikatauluihin sidoksissa olevaa liikennettä (Melin 2011, 215 -217).

4.5.5 Lentokuljetukset

Kuljetusmuodoista lentokuljetukset ovat kilpailukykyisimpiä, kun etäisyydet ovat suuret ja käytettävissä on vähän aikaa. Rahtiliikenteen osuus lentokuljetuksista kasvaa jatkuvasti. Lentorahtiin tarkoitettujen tavarain tulee mahtua lentokoneen kuormatilaan. Tavara ei saa olla kielletty turvallisuussyistä. On tuotteita, joille se soveltuu erityisen hyvin, kuten:

- kokoonsa tai massaansa nähden arvokkaat tuotteet
- kausituotteet, säilyvyysajaltaan rajatut tai muuten nopeasti ajankohtaisuutensa menettävät tuotteet kuten elintarvikkeet ja sanoma- ja aikakauslehdet
- tuotteet, jotka tarvitsevat kiireellisen toimituksen, esimerkiksi tärkeä varaosa tuotantoon
- pitkälle jalostetut tuotteet
- helposti vahingoittuvat tuotteet (Suomen Kuljetusopas 2015).

Lentorahtikirja eli lentokuljetussopimus (Air Waybill, AWB) on lentokuljetuksen tärkein asiakirja. Sillä on useita eri tehtäviä, kuten rahdinkuljettajan vastuurajojen määrittely, ohjeistus tavarain käsittelyyn, kuormaukseen ja varastointiin liittyen, vahvistaa tehdyn kuljetussopimuksen sekä se on tärkeä asiakirja liittyen tullaukseen ja pankkitoimintoihin (Melin 2011, 219.) Kuljetusasiakirja voidaan sopia annettavaksi myös sähköisessä muodossa. Siinä oleva numero on olennaisin tieto, jota tarvitaan kaikkeen kommunikointiin asiakirjan laatimisen jälkeen. Lähettäjän tulee täyttää kuljetusasiakirja, mutta käytännössä sen täyttää lentoyhtiö tai sen auktorisoima IATA -agentti tai asiamies (= huolintaliike) (Pasanen 2005, 322).

Lentokuljetuksissa tärkeää on ns. tavarain reititys. Nopeita reitityksiä ovat suorat lennot, jolloin rahti kuljetetaan samalla koneella lähtöasemalta suoraan määräasemalle. Lähettykset voidaan reitittää myös yhden tai useamman siirtoaseman kautta. Tällöin rahti siirretään väliasemilla koneesta toiseen. Reitityksen tärkein ohje on mahdollisimman nopea perilletulo (Melin 2011, 219).

Keskeisin yhteistyö lentoliikenteessä tapahtuu Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) ja Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) puitteissa. Valtiot ovat perinteisesti sopineet keskenään liikennöimisoikeuksista, mutta esimerkiksi Euroopan Unionis-

sa alueen sisäinen liikenne on vapaa jäsenmaiden yritysten kilpailulle (Suomen Kuljetusopas 2015).

Lentoliikenne on kasvanut valtavasti; kasvua tukemassa on ollut tuottavuuden pitkäaikainen kasvu työvoiman, polttoaineen ja lentokoneiden käytön tehostumisen myötä. Lentoyhtiöt ovat solmineet keskenään liittoja ja yhteistyösopimuksia. Monilla lentoyhtiöillä on sekä matkustaja- että rahtikoneita. Pikarahti- ja kuriiryhtiöt kuljettavat pieniä lähetyksiä ennalta ilmoitetun aikataulun ja palvelutason mukaan (Suomen Kuljetusopas 2015).

Lentorahtiin liittyy olennaisesti huolinta. Huolintaliike yleensä huolehtii lentorahtikjetusta. Asiakas ostaa heiltä kuljetuksen. Huolintaliikkeet vastaavatkin suurilta osin tuonti- ja vientikuljetuksiin liittyvistä asiapapereista ja avustavista pintakuljetuksista. Voidakseen tehdä kansainvälisiä lentokuljetussopimuksia huolintaliikkeen on oltava IATA:n valtuuttama (Suomen Kuljetusopas 2015).

4.5.6 Muut kuljetusmuodot

Yhdistetystä kuljetuksesta (Combined Transport) puhutaan, kun kuljetuksessa käytetään kahta tai useampaa kuljetustapaa (Melin 2011, 221.) Lähes kaikki rautatie-, meri- ja lentokuljetukset vaativat myös maantiekuljetusosuuden. Näissä yhdistetyissä kuljetuksissa runkokuljetus tapahtuu rautateitse tai vesitse ja tiekuljetuksena hoidetaan lyhyet nouto- ja tai jakelukuljetukset. Intermodaalikuljetukset ovat kuljetuksia, joissa tavarat ovat koko ajan samassa kuljetusyksikössä (esimerkiksi kontissa tai perävaunussa), ja kuljetusyksikköä siirretään usealla eri kuljetusmuodolla (Logistiikan Maaailma 2015).

Kuriirikuljetukset ovat nopeita kuljetuksia maasta toiseen, joissa rahti lennätetään omilla tai vuokratuilla lentokoneilla. Rahdin käsittely ja tavarantoimitus asiakkaalle tapahtuvat nopeasti. Monet kansainväliset kuriiryhtiöt ovat Yhdysvalloissa perustettuja ja myöhemmin myös Eurooppaan siirtyneitä. Suomessa ne toimivat omina yrityksinä tai ovat edustettuina huolintaliikkeiden kautta. Näitä yrityksiä ovat esimerkiksi DHL International ja United Parcel of America (UPS) (Melin 2011, 222).

Kansainväliset postikuljetukset ovat kirjeitä, postikortteja, pientavaralähetyksiä sekä postipaketteja. Niille tarjotaan myös lisäpalveluja. Postihuolinta voi hoitaa maahan saapuvan tavarantoimituksen ja kotiinkuljetuksen. Lähetyksen kulkua voi seurata viivakoodien ja seurantasysteemien avulla Internetistä (Melin 2011, 223).

5 MAAHANTUONNIN PROSESSIT

5.1 Tullaus

Maahantuonti on prosessi, jossa tulee ottaa huomioon monta asiaa. Tulli on yksi tärkeimmistä asioista. Sen rooli korostuu varsinkin tässä opinnäytetyöni esimerkissä, kun on tarkoitus tuoda maahan luonnonkosmetiikkaa Euroopan Unionin ulkopuolisesta maasta eli Yhdysvalloista.

Suomen tulli on merkittävä toimija EU:ssa ja Maailman tullijärjestössä. Tulli toimii edistäen yritysten ulkomaankauppaa ja valvoo lainmukaisuutta. Se tekee asiakasyhteistyötä sekä tukeutuu sähköiseen tiedonsiirtoon logististen toimintaketjujen hallinnassa. Sähköisiä järjestelmiä käytetään myös ulkomaankauppaan ja tavaroiden valmistukseen liittyvien tullien, verojen ja maksujen kantamiseen. Tulli suojaa myös kuluttajaa ja ympäristöä vastaamalla maahan tuotavien elintarvikkeiden ja kulutustavaroiden valvonnasta sekä valvomalla vienti- ja tuontirajoituksia (Melin 2011, 246).

Kolmansien maiden kaupassa eli ulkokaupassa tulli valvoo EU:n alueelle tuotavien tavaroiden kulkua. Tuonnissa on mahdollista sanomapohjainen asiointi (tuonnin tullilmoitukset). Tämä on mahdollista myös viennissä (viennin tullilmoitukset) ja passiuksessa (T1- ja T2-passitusilmoitukset sekä TIR-carnet'n sähköiset ilmoitukset). Maahantuotavat tavarat kuljetetaan tullitoimipaikkaan tai muuhun tulliviranomaisen hyväksymään paikkaan (esimerkiksi tullivarastoon). Tulliviranomaisen tulee saada konkreettinen tieto tavaroiden saapumisesta tullialueelle, jotta se voi halutessaan suorittaa tarkastuksen. Tämän takia tavarat tulee esittää tullille. Kolmansien maiden kanssa käytävässä kaupassa olevat tullit, tuontimaksut ja arvonlisäveron kantaa tullilaitos. Tullit ja tuontimaksut se tilittää EU:n komissiolle. Suomeen niistä jää kantopalkkio. Tulli hoitaa sekä maahan tuotujen että kotimaassa valmistettujen tuotteiden valmisteverotuksen sekä autoveron. Tullin tehtävänä on myös valvoa sisämarkkinoilla säädettyjen kieltojen noudattamista sekä vastata kolmansien maiden liikenteen ja kaupan tullivalvonnasta sekä vienti- ja kauttakulkuliikenteen valvonnasta ulkorajoilla (Melin 2011, 246 -247).

5.1.1 Euroopan Unionin ulkopuolinen kauppa

Euroopan Unionissa on alueita, jotka eivät kuulu sen veroalueeseen. Näiltä alueilta tuotavat tavarat on tulliselvitettävä. Niistä on myös maksettava arvonlisävero ja valmistevero EU:n veroalueelle tuotaessa. Verot perii tullit (Suomen Tulli 2015).

Euroopan Unionin kaupassa kolmansien maiden kanssa noudatetaan EU:n yhteistä tullitariffia ja yhteistä kauppapolitiikkaa. Niihin liittyviä asioita ovat määrälliset rajoitukset, tuonnin valvonta, tullimaksut, tullivapautukset ja alennetut tullit, polkumyynnissäännökset, tasoitustullit, jalostusliikenne, viennin valvonta, preferenssisopimukset, GSP-järjestelmä sekä kansainvälisiin sopimuksiin liittyvät kiintiöjärjestelyt. Euroopan Unionilla on kahdenkeskisiä sopimuksia eri maiden tai maaryhmittymien kanssa. Lisäksi kehitysmaiden kanssa on kauppasopimuksia, jotka antavan erityiskohtelun tuleville tavaroille tai osalle niistä. Näillä tuotteilla saattaa myös olla tuontikiintiöitä EU:n alueelle tuotaessa. Tuotteiden alkuperä tulee todistaa maahan tuotaessa ja niiltä voidaan vaatia myös lisenssiä (Melin 2011, 252).

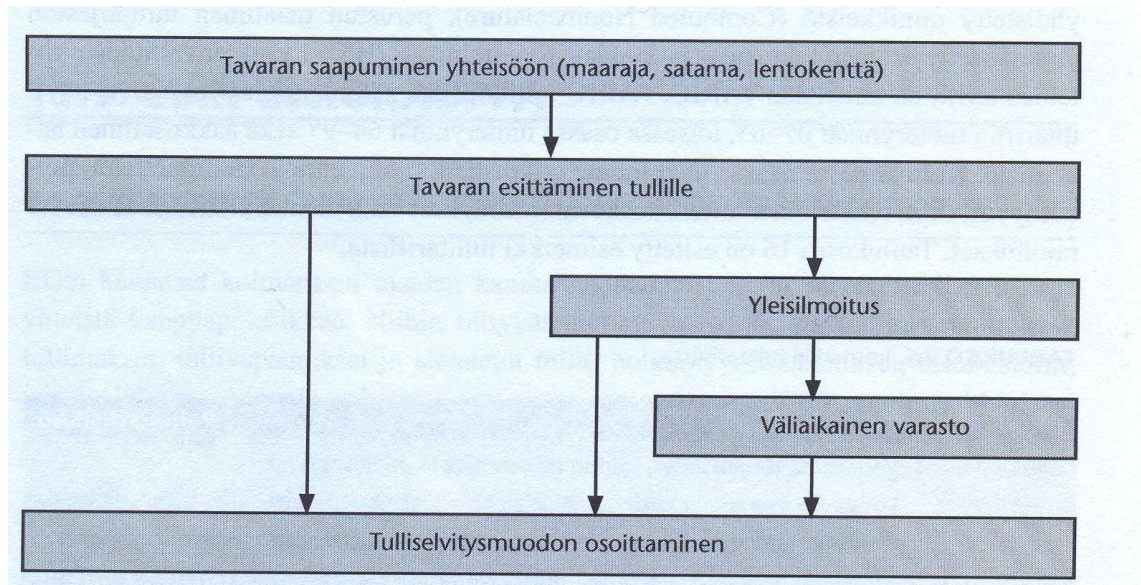
Euroopan Unionissa on voimassa yhteinen **tullilainsäädäntö**. Kansallinen tullilainsäädäntö täydentää yhteisön tullilainsäädäntöä. Sillä määrätään monista menettelytapasioista. Suomessa tärkeimpiä kansallisen lainsäädännön elementtejä ovat tullilaki ja –asetus (Melin 2011, 252-253).

Kansalliset **tullitariffit** julkaistaan vuosittain painettuna. Tariffi on kaikissa EU:n jäsenmaissa sama, ja se sisältää tullinimikkeistöt ja tiedot tullimaksujen määrästä. Kaikille maahantuotaville tavaroille löytyy tullitariffinimike. Se on pohjana tavaroiden tulliverotukselle ja kauppatilastojen laatimiselle (Melin 2011, 252 -253).

5.1.2 Tavaroiden saapuminen Euroopan Unioniin

Tavaroiden saapuessa EU:n alueelle ja ylittäessä tullirajan fyysisesti, ne tulee esittää tullille. Sitten niistä tehdään yleisilmoitus tai mahdollisesti muita ilmoituksia. Näitä ilmoituksia voivat olla saapumisen yleisilmoitus, yleisilmoitus, saapumisen esittämisilmoitus, purkaustuloilmoitus ja passitusilmoitus. Tulliselvitysmuoto tavaroille tulee osoittaa heti niiden saavuttua tullialueelle. Jos tätä ei voida osoittaa, seuraa väliaikainen varastointi. Lopuksi seuraa tulliverotus (Melin 2011, 254 -255).

Kuviossa 3 kuvataan tavarantoiminnan maahantuontia.



Kuvio 3. Tavarantoiminnan maahantuontiprosessi (Melin 2011, 254).

5.1.3 Tulliselvitysmuodot tuonnissa

Tulliselvitysmuoto tulee esittää tavaralle, joka tulee kolmannelle maasta yhteisön tullialueelle. Näitä ovat tuonnissa tavarantoiminnan asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti yhteisön tullialueelta, hävittäminen tullivalvonnassa sekä luovuttaminen valtiolle (Melin 2011, 256).

Tavarantoiminnan asettaminen tullimenettelyyn voi tarkoittaa luovutusta vapaaseen liikkeeseen, passitusta, tullivarastointia, sisäistä jalostusta, tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta, väliaikaista maahantuontia tai ulkoista jalostusta. Yleisin tullimenettelyistä on **luovutus vapaaseen liikkeeseen**. Se sisältää lain mukaan tullien ja verojen kantamisen sekä kauppapoliittisten toimenpiteiden soveltamisen (Melin 2011, 256 -257).

Jos kolmansista maista EU:hun saapuva tavara ei ole tullattu, se voi liikkua ainoastaan tullivalvonnassa siihen tulliin, jossa se aiotaan tullata. Tavarantoiminnan jäädessä Suomeen, se voidaan passittaa T1-passituksella saapumistullitoimipaikasta (EU-alueen rajalla olevasta tullitoimipaikasta, esimerkiksi satamasta tai lentokentältä) määrätulliin ja siellä siirtää seuraavaan tullimenettelyyn. Tavarantoiminnan ollessa läpikulkumatalla, se voidaan passittaa EU- ja Efta- tai TIR-carnet'illa EU:n ulkopuolelle. Halutessaan tullaamattomista tavaroista voidaan tehdä tulliselvitys ja maksaa verot ja tullit heti saapumistullissa. Vaihto-

ehtona on myös tavaran siirtäminen väliaikaiseen varastoon, tullivarastoon, vapaa-alueelle tai passittaa sinne, missä ne halutaan tulliselvittää (Melin 2011, 256 -257).

Tulli-ilmoituksella tapahtuu tullimenettelyyn ilmoittaminen. Sen voi antaa tuoja itse tai tuojan edustaja. Siihen tulee liittää tapauskohtaisesti vaadittavat asiakirjat, tavaran tullinimike, mahdolliset tuontikiellot tai –rajoitukset sekä tuontiluvat tai –lisenssit. Ilmoituksen mukaan on liitettävä kauppalasku, tullietuuskohteluun oikeuttavat asiakirjat (esim. alkuperätodistus) ja muut tarvittavat asiakirjat. Tulli-ilmoitus voidaan antaa SAD-lomakkeella (SAD = Single Administrative Document = hallinnollinen yhtenäisasiakirja) tai sähköisellä EDI-sanomalla. Tuontitullauksessa voidaan käyttää myös yksinkertaistettuja menettelyjä, joita ovat epätäydellisen ilmoituksen menettely ja yksinkertaistetun ilmoituksen menettely (Melin 2011, 258).

Tavaran saapuessa EU:n alueelle siitä annetaan turvatiedot sisältäviä ennakkotietoja sähköisesti tullille. Turvatiedot ovat tiettyjä itse tavaraan, sen kuljettamiseen, rahteihin, reitteihin ja toimitusketjun toimijoihin liittyviä ehtoja (Melin 2011, 258 -259).

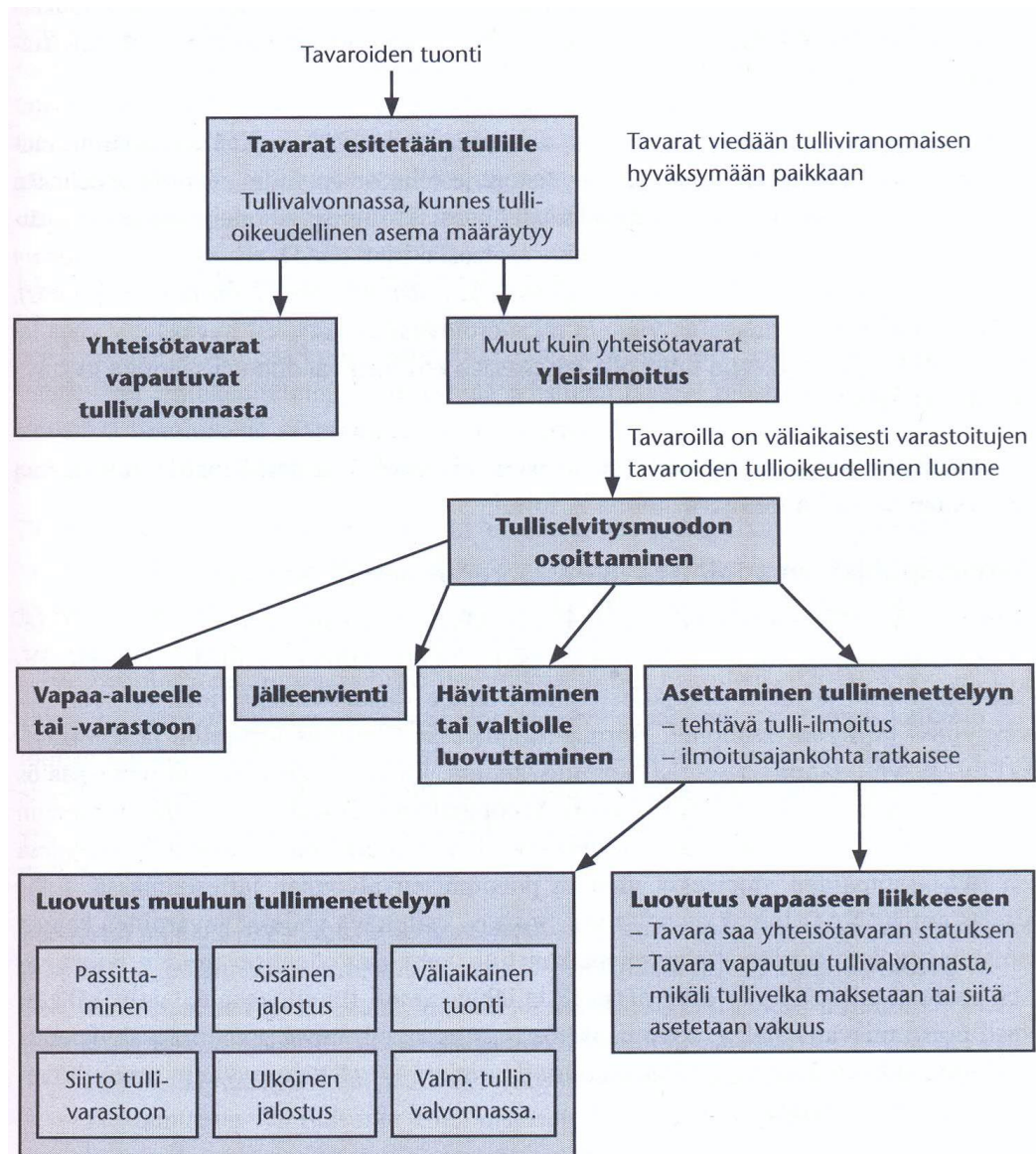
5.1.4 Tulliverotus

Suomen tullin kantamat verot ovat pääosin tavaraan liittyviä veroja, jotka perustuvat tavaroiden ominaisuuksiin, esimerkiksi niiden nimikkeeseen, alkuperään ja arvoon. Tulli tilittää kantamansa verot suoraan valtiolle. Tullimaksut tilitetään EU:lle ja niistä sata-va 25 %:n suuruinen kantopalkkio Suomen valtiolle (Melin 2011, 272).

Tullitariffista näkee maksettavien tullien määrät. Tulli lasketaan pääosin prosentteina tavaran arvosta. Tuontitavaroista on maksettava myös arvonlisävero. Arvonlisävero on 24 %, 14 % tai 10 % laskettuna hankintojen arvosta. Määräytymisperusteet ovat samat kuin kotimaisessa arvonlisäverotuksessa. Tuonnin yhteydessä voidaan periä myös valmisteveroa (Melin 2011, 273).

Vapaata tuontia voidaan rajoittaa tietyistä maista EU:n yleisillä määräyksillä tai kansallisesti. Silloin se on sallittu tietyin ehdoin tai se voi olla kokonaan kielletty eräiden elinkeinoelämän alojen suojelemiseksi. Tuonti on voitu määritellä luvanvaraiseksi tai on asetettu tuontikiintiö (Melin 2011, 274).

Alla tiivistetty kuvio tavaroiden tuonnista EU-tullialueelle (kuva 3).



Kuva 3. Tavaroiden tuonti EU-alueelle (Melin 2011, 275).

5.2 Huolinta

Huolinta luokitellaan asiamiestoiminnaksi. Huolitsijat ovat ammattikunta, joka järjestee kuljetukset ja varmistaa tavarankuljetuksen perille saapumisen kaupanosaapuolten puolesta. Tähän liittyy myös huolehtiminen rajan ylittämiseen liittyvistä muodollisuuksista ja verotuksesta. Pohjoismaisella tasolla on sovittu pelisäännöt huolinta-alalla, ja keskeisenä osana on huolitsijan tehtävien määrittely sekä niiden suorittamista, huolitsijan ja toimiesikintäjän vastuuta, erimielisyyksien ratkaisemista ja kulujen korvaamista koskevat

määräykset. Huolitsijat tarvitsevat sääntöjä myös keskinäistä toimintaansa varten, sillä huolintatoiminnassa keskeistä on toiminta toisissa maissa itse tai edustajan kautta. Alati kansainvälistyvässä toiminnassa edustajaverkon toimivuus on keskeinen laatu- ja kilpailutekijä (Pasanen 2005, 329).

5.2.1 Huolintaliikkeen tehtävät

Huolintaliikkeen tehtävät ja velvollisuudet ovat

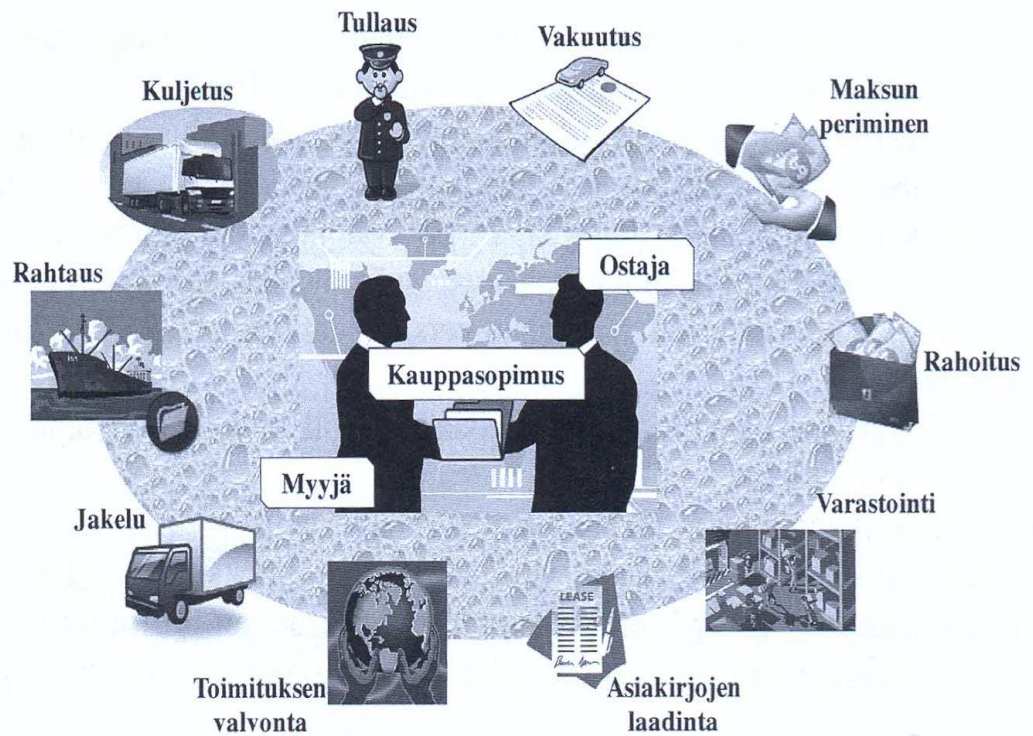
- toimitusvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- ohjeiden noudattamisvelvollisuus
- raportointivelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus (Pasanen 2005, 331).

Sopimus tehtävästä syntyy, ja huolitsija vastaanottaa toimeksiannon. Näin alkaa toimimisvelvollisuus, jolloin huolitsijan tärkein velvoite on toimia viivytyksettä. Velvoite kattaa edustajien ja rahdinkuljettajien valinnan sekä toimintaohjeiden antamisen. Tarkastusvelvollisuus taas tarkoittaa eri kuljetusvaiheiden yhteydessä suoritettavaa tavaran ja pakkausten kunnon, lukumäärän, merkkien yms. sekä asiakirjojen tarkastamista (Pasanen 2005, 332).

Toimeksiantajaa kohtaan huolitsijalle on raportointivelvollisuus. Siihen liittyy tiedottamisvelvollisuus kuljetuksen kannalta tärkeistä asioista. Tätä voidaan kutsua myös toimitusvalvonnaksi. Toimeksiantajan etua tulee valvoa, ja siihen liittyy lojaliteettivelvollisuus. Kaikki toimeksiannon tiedot ovat sopimussalaisuuksia. Huolitsija saa tietoonsa salaiseksikin luokiteltuja tietoja, joita ei missään nimessä saa käyttää väärin tai voi seurata korvausvelvollisuus. Tiedonhallintakysymykset ja tietoriskeiltä suojautuminen tulisi olla merkittävässä asemassa toimeksiannossa (Pasanen 2005, 332).

Tilitysvelvollisuus on asiameistoimintaa. Huolitsija on velvollinen toimimaan omissa nimissään toimeksiantajansa lukuun vastikkeellisesti, ja velvoitteen hoitamiseen saattaa liittyä kuluja. Välittäjänä toimivan huolitsijan tulee tehdä tilitys tehtävän hoitoon liittyvistä kuluista (Pasanen 2005, 332).

Tehtävät tulisi antaa kirjallisessa muodossa huolitsijalle toimeksiantajan puolesta. Yhteistyöstä kannattaa laatia esimerkiksi puitesopimus, jossa kuvaillaan toimintatavat. Näin ne ovat helposti saatavassa muodossa mahdollisia jälkikäteen tulevia konfliktitilanteita ajatellen (Pasanen 2005, 332). Huolinnan osatekijät on esitetty kuvassa 4.



Kuva 4. Huolinnan osatekijät (Hokkanen, Karhunen, Luukkainen 2011, 120).

6 LUONNONKOSMETIIKKA TUONTITAVARANA

Opinnäytetyöni tarkoitus on selvittää keskimääräiset kustannukset tuotaessa luonnonkosmetiikkaa Yhdysvalloista. Tämä tarkoittaa, että huomioon otetaan myös prosessiin käytetty aika. Pyrin siis selvittämään, onko luonnonkosmetiikan tuonti Yhdysvalloista taloudellisesti kannattavaa.

Sertifioidulla luonnonkosmetiikalla tarkoitetaan alaan erikoistuneiden riippumattomien organisaatioiden säätelemää ja valvomaan luonnollista alkuperää olevaa kosmetiikkaa, jossa erityishuomion kohteena on tuotteen koko elinkaaren vaikutus sekä ihmiseen että luontoon. Tuotteen elinkaari sisältää tuotekehityksen, raaka-aineiden sekä pakkausmateriaalien hankinnan, tuotteen valmistuksen, tuotteen varastoinnin, kuljetukset, myynnin ja markkinoinnin, tuotteen käytön sekä tuotteen ja pakkauksen hävittämisen käytön jälkeen. Pääperiaatteina on luonnollisten raaka-aineiden suosiminen valmistuksessa sekä luomulaatuisten raaka-aineiden suosiminen aina kun mahdollista. Raaka-aineiden tulee myös olla vähän prosessoituja, eikä raaka-aineita sekä valmiita tuotteita saa testata eläimillä. Tuotteiden tuotannon, käytön ja hävittämisen tulee kuormittaa ympäristöä mahdollisimman vähän. Kuluttajan tulee saada täsmällistä ja oikeaa tietoa pakkausmerkinnöistä ja tuotteiden markkinointiviestinnästä (Pro Luonnonkosmetiikka ry 2015).

Luonnonkosmetiikassa on tarkasti määritelty kosmetiikan raaka-aineet, joita se ei saa sisältää. Niitä ovat:

- Synteettiset hajusteet ja väriaineet
- Synteettiset säilöntäaineet
- Maaöljyperäiset raaka-aineet (Esim. Paraffinum Liquidum, Petrolatum)
- PEG- ja PPG-yhdisteet
- Alkyyylisulfaatit (Esim. Sodium Lauryl Sulfate, Sodium Laureth Sulfate)
- Synteettiset antioksidantit (Esim. BHT, BHA)
- Synteettiset UV-filteerit (Esim. Benzophenone-yhdisteet, PABA) (Pro Luonnonkosmetiikka ry 2015).

Luonnonkosmetiikkaa määrittelee myös erilaiset sertifikaatit. Kansainvälisesti eri maissa on erilaisia yhdistyksiä ja sertifikaatteja. Yksi näistä on Soil Association. Heidän tehtävänsä on tukea ja edistää orgaanista tuotantoa liittyen ruokaan, luonnonkosmetiikkaan ja muihin tuotteisiin. He antavat sääntöjä ja ohjeistuksia siitä, kuinka tulisi mene-

tellä jotta valmistus ja tuotanto olisivat mahdollisimman orgaanisia ja puhtaita (Soil Association 2015). Kuvassa 8 esimerkki heidän symbolistaan.



Kuva 5. Soil Associationin symboli (Soil Association 2015).

6.1 Luonnonkosmetiikan pakkaus

Tuotteiden pakolliset pakkausmerkinnät määrätään kosmetiikka-asetuksessa. Kuluttajat saavat tietoa tuotteiden ominaisuuksista pakkausmerkintöjen avulla; lisäksi ne helpottavat valintojen tekemistä. Kosmetiikkatuotteissa tulee olla seuraavat merkinnät:

- vastuhenkilön nimi ja osoite
- alkuperämaa (jos tuote on valmistettu yhteisön ulkopuolella)
- sisällön määrä
- käyttöohjeet ja varoitukset
- eränumero
- tuotteen käyttötarkoitus
- ainesosaluettelo
- säilyvyysaika, jos tuote säilyy enintään 30 kk
- säilyvyys avaamisen jälkeen, jos tuote säilyy yli 30 kk. (Teknokemia 2015).

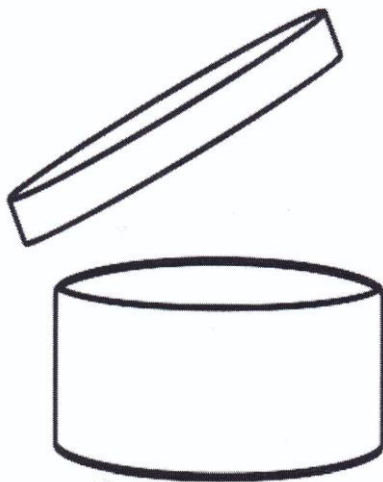
Säilyvyys riippuu tuotteesta, sen koostumuksesta sekä käytettävistä säilöntäaineista. Myös se vaikuttaa, miten tuotetta säilytetään. Toiset tuotteet säilyvät pidempään ja toiset menevät käyttökelvottomiksi aiemmin. Vaikka tuotetyyppi määrittää oletettavan

säilytysajan, ei ole standardia siitä, että tietty tuote säilyisi tietyn ajan Teknokemian www-sivut, 2015).

Kosmetiikkatuotteen säilyvyysaika voidaan ilmoittaa kahdella tavalla. Mikäli valmiste säilyy enintään 30 kuukautta, säilyvyysaika merkitään pakkaukseen suomeksi ja ruotsiksi sanoilla ”Parasta ennen” ja ”Bäst före” tai tiimalasi-symbolilla sekä päivämäärällä, johon asti tuote säilyy (Teknokemia 2015).

Jos kosmeettinen valmiste säilyy yli 30 kuukautta, käytetään säilyvyys avaamisen jälkeen –merkintää (PAO = Period After Opening). Se merkitään avattua purkkia esittävällä symbolilla, jonka sisälle tai viereen merkitään säilyvyys avaamisen jälkeen kuukausina. Aika tarkoittaa jaksoa, jona valmistetta voi käyttää avaamisen jälkeen, mikäli valmisteen säilyvyysaika avaamattomana on yli 30 kuukautta (Teknokemia 2015).

Kuvassa 6 on esitelty PAO -symboli.



Kuva 6. PAO –symboli (Teknokemia 2015).

6.2 Hintaesimerkki luonnonkosmetiikasta

Luonnonkosmetiikan esimerkkinä käsittelee Yhdysvalloista kotoisin olevaa luonnonkosmetiikkasarjaa. Tämä sarja valmistetaan tasapainossa luonnon kanssa ja luontoa kunnioittaen. Sarjaan kuuluu monenlaisia tuotteita, muun muassa shampoita, hoitoainei-

ta, voiteita ja meikkejä. Suomessa ei vielä ole tälle luonnonkosmetiikkasarjalle omaa maahantuojaa, ja siksi tämä sarja otetaan tutkimuksen kohteeksi.

Seuraavaksi konkreettisia hintavertailuja koskien tietyn kokoista ja painoista lähetystä, joka sisältää eri tuotteita.

Lähetysten tiedot ovat:

- Mitat: leveys 31 cm, pituus 41 cm ja korkeus 28 cm
- Paino: 8 kg
- Paketti tulisi osoitteesta:
623 Eagle Rock Ave., Suite 381
West Orange, NJ 07052
USA

Pakettiesimerkki on laskettu sen mukaan, että se sisältäisi muutamia erikokoisia ja -painoisia tuotteita tältä kyseiseltä valmistajalta.

DHL Express hintaesimerkki:

Tiedot tähän esimerkkiin saatiin sähköpostin välityksellä 21.4.2015. Lopputyötä varten pyydettiin saada materiaalia liittyen kuljetusmuotoihin, hintoihin, tuontimuodollisuuksiin jne. Pyyntöön vastasi DHL Expressin asiakaspalvelu.

Rahti: EUR 441,15 + polttoainelisä (11.5 %) = EUR 492,30

Toimitusaika: 2 arkipäivää + mahdolliset tullausviiveet.

Hinta on suuntaa-antava. DHL Express ei tarjoa palveluita, joissa lähetysten kulut maksetaan lähetystä vastaanotettaessa. Laskutettava rahtiveloitus perustuu lähetysten fyysiseen painoon ja mahdolliseen volyymipainoon. Laskutus toteutuu suuremman mukaan. Volyymipainon voi tarkistaa laskukaavalla $\text{pituus} \times \text{leveys} \times \text{korkeus (cm)} / 5000$. Kaikki lähetykset punnitaan ja mitataan.

DHL Express on ainoa pikakuljetusyrittäjä, joka tarjoaa täyden vakuutuksen lähetyksille. Vakuutuksen hinta on 1 % lähetysten arvosta, kuitenkin vähintään 10 euroa. Tässä vakuutuksessa ei ole omavastuuta.

Hintaan sisältyvä polttoainelisä saattaa muuttua kuukausittain. Mainittu polttoainelisä on voimassa kuluvan kuukauden loppuun. Uusi polttoainelisä kannattaa aina tarkistaa kuljetusyhtiöltä (DHL 2015).

FedEx Finland hintaesimerkki:

Tiedot tähän esimerkkiin saatiin sähköpostin välityksellä 21.4.2015. Lopputyötä varten pyydettiin saada materiaalia liittyen kuljetusmuotoihin, hintoihin, tuontimuodollisuuksiin jne. Pyyntöön vastasi FedEx Finlandin asiakaspalvelu.

FedEx Finlandilla on hintaesimerkki kahdesta eri palvelusta. Tärkeää on muistaa, että jos paino tai veloituspaino muuttuu, myös rahdin hinta tulee muuttumaan.

FedEx International Priority

Rahti: 295,96 EUR

Polttoainelisä: 10,49 EUR

On call pickup-lisämaksu: 3,70 EUR

Yhteensä: 310,15 EUR.

Toimitusaika: 3 arkipäivää

FedEx International Economy

Rahti: 273,63 EUR

Polttoainelisä: 9,57 EUR

Yhteensä: 283,20 EUR

Toimitusaika: 6 arkipäivää

Tullausta koskien näihin hintoihin saattaa tulla päälle vielä hieman lisämaksuja. Näistä tarkempia tietoja saa kuljetusyhtiöltä kyseisen lähetyksen saapuessa maahan. Kuluja voi tulla esimerkiksi varastoinnista (FedEx Finland 2015).

UPS Suomi hintaesimerkki:

Tiedot tähän esimerkkiin saatiin sähköpostin välityksellä 21.4.2015. Lopputyötä varten pyydettiin saada materiaalia liittyen kuljetusmuotoihin, hintoihin, tuontimuodollisuuksiin jne. Pyyntöön vastasi UPS Suomen asiakaspalvelu.

UPS Suomella on hintaesimerkki kahdesta eri rahtipalvelusta. Heillä hintaan kuuluu myös sähköinen rahtikirja.

UPS Worldwide Saver

Rahti: 245,85 EUR

Polttoainelisä: 28,89 EUR

UPS Import Control – Sähköinen rahtikirja: 1,25 EUR

Yhteensä: 275,99 EUR

Toimitusaika: 4-5 arkipäivää

UPS Worldwide Expedited

Rahti: 232,80 EUR

Polttoainelisä: 27,35 EUR

UPS Import Control – Sähköinen rahtikirja: 1,25 EUR

Yhteensä: 261,40 EUR

Toimitusaika: 11-12 arkipäivää (UPS 2015).

Näissä esimerkeissä oli mukana kolme kansainvälistä ja isoa kuljetusyhtiötä. Toimitusajat ja – hinnat vaihtelivat jonkin verran. Palveluiden sisällöissä oli myös hieman eroja.

DHL Express oli selkeästi kallein, mutta myös toimitusajaltaan nopein kuljetusyritys. Se on myös ainoa pikakuljetusyritys, joka antaa täyden vakuutuksen lähetyksille.

FedEx Finland ja UPS Suomi olivat aika tasavertaisia hinnoittelussaan sekä toimitusajoissaan. Poikkeuksen tekee UPS Worldwide Expedited- palvelu, jonka toimitusaika on huomattavasti pidempi kuin muiden palveluiden.

Tullimaksut ovat myös huomioonotettava seikka. Kannettavat verot ja maksut määräytyvät tavaran tullinimikkeen, alkuperän ja tullausarvon perusteella. Maahantuonnin yhteydessä kannettavia veroja ovat tulli ja arvonlisävero. EU-maiden ulkopuolelta tuotaessa niistä kannetaan ns. kolmansien maiden tulli. Tätä tariffin mukaista tullia kannetaan elleivät etuuskohtelut, tariffikiintiöt tai tullisuspensiot alenna tai poista tullia (Suomen Tulli 2015).

Tulli määräytyy sen mukaan, mihin tullitariffinimikkeeseen tavara luokitellaan. Tullit ovat monesti **arvotulleja**, jolloin ne lasketaan prosenttimääränä tullausarvosta. Tavarasta voidaan kantaa myös **paljoustullia**, jolloin se määräytyy painon tai kappalemäärän perusteella (Suomen Tulli 2015).

Tuotavista tavaroista voidaan kantaa **polkumyynti – ja tasoitustulleja**, jos niiden tuonti normaalia halvemmalla hinnalla EU:n jäsenmaihin haittaa näiden maiden omaa tuotantoa. **Lisätullia** eli ylimääräistä tuontitullia voi joutua maksamaan tiettyjen tavaroiden tuonnissa Yhdysvalloista (Suomen Tulli 2015).

Arvonlisäveron perusteena maahantuonnissa on eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta tavaran tullausarvo, eli tavarasta maksettu hinta, johon lisätään kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muut maahantuontiin liittyvät kustannukset kuljetussopimuksen mukaiseen ensimmäiseen Suomessa olevaan määräpaikkaan tai muuhun EU:n alueella sijaitsevaan määräpaikkaan saakka. Niihin lisätään vielä verot, tullit ja muut mahdolliset maksut. Myös Suomen ulkopuolella maksettavat verot ja muut maksut sisällytetään veron perusteeseen. Yleisin arvonlisäveron on 24 %. Maahantuonnista suoritettava arvonlisävero lasketaan kertomalla arvonlisäveron peruste sovellettavalla verokannalla (24 %, 14 % tai 10%). Kosmetiikkatuotteiden ollessa kyseessä, arvonlisäveroprosentti on 24 (Suomen Tulli 2015).

Opinnäytetyössä tullauskuluja selvitettiin luonnonkosmetiikan osalta tiedustelemalla Tullineuvonnasta puhelimitse 19.5.2015. Sieltä saatiin arvokasta ja kattavaa tietoa.

Luonnonkosmetiikalle ei ole omaa **tullinimikettä**, vaan se menee ns. tavallisen kosmetiikan nimikkeiden alle. Kauneudenhoito- ja meikkivalmisteiden (kaikki muut paitsi lääkkeet) nimikkeet alkavat numeroilla 3304 ja 3305. Näihin lisätään seuraavaksi 6 numeroa, riippuen mihin osastoon tuotteet kuuluvat.

Seuraavaksi luetellaan tutkimuksen kannalta olennaiset (luonnon)kosmetiikan tullitarifit. Suluissa on mainittuna tullin prosentti, eli kuinka monta prosenttia tuotteesta maksetaan tullauskulua.

3304 100000 Huulimeikki (0 %)

3304 200000 Silmämeikki (0 %)

3304 910000 Puuteri (0 %)

3304 990000 Meikkivoide, kosteusvoide (0 %)

3305 100000 Shampoo (hiuksiin) (0 %)

3305 900000 Hoitoaine (hiuksiin) (0 %)

Esimerkistä huomataan, että näistä tuotteista tullimaksua menee 0 %. Sen sijaan arvonlisävero (24%) maksetaan tullille näistä tuotteista.

Tullilaboratorio voi tehdä kosmetiikalle testin siitä, sisältääkö se vaarallisia aineita. Tästä koituu maahantuojalle ylimääräistä kuluja. Tavaroiden kauppalaskun ollessa alle 1500 €, testikulu on noin 250 €. Kauppalaskun arvon ylittäessä 1500 €, testikulu on noin 400 € (Tullineuvonta 2015).

6.3 Tiedonkeräysmenetelmät

Tiedonkeräysmenetelmänä olen käyttänyt kirjoituspöytä tutkimusta. Desk research eli kirjoituspöytä tutkimus on ensimmäisten suoritettavien toimenpiteiden joukossa. Yksinkertaisesti se on olemassa olevan kirjallisen materiaalin (hakemistojen, julkaisujen, lehtiartikkelien, tilastojen yms.) eli sekundäärisen tiedon etsintää (FINTRA 1995, 80.) Tulkitseva käsitetutkimus painottuu aineistollisesti kirjallisiin lähteisiin. Opinnäytetyön tekijä ei ole lähtenyt ”kentälle” haastattelemaan tai havainnoimaan, vaan hän on kerännyt kirjallista materiaalia, jota sitten kirjoituspöydän ääressä jäsentää (Metodix 2015).

Empiirinen tutkimus on haastatteluihin ja/tai havainnointiin perustuvaa tulkitsevaa tutkimusta. Aineistona on haastatteluaineisto tai havainnoinnin perusteella syntyvä aineisto, jonka tutkija kerää tutkimusta varten. Molemmissa tutkija on yleensä vuorovaikutuksessa tutkimuskohteen kanssa. Tutkija siis kerää aineistoa ja tulkitsee sitä (Metodix 2015).

6.4 Tukesin asiantuntijalausunto

Empiiristä tutkimusta tehtiin asiantuntijalausunnon muodossa, joka saatiin Tukesilta Jarkko Loikkaselta 11.3.2015 sähköpostin välityksellä. Kielenä on sekä suomi että englanti.

Johdatukseksi sähköpostiin laitettiin esittely edustamastani yrityksestä sekä tutkimuksen tarkoitus eli luonnonkosmetiikan tuonti USA:sta. Sähköpostissa pyydettiin materiaalia tutkimusta varten liittyen luonnonkosmetiikan tuonnin määräyksiin, asetuksiin, rajoituksiin jne. Vastaukseksi saatiin varsin kattava tietopaketti luonnonkosmetiikasta liittyen luonnonkosmetiikan tuontiin.

Asiantuntijalausunnon mukaan Suomen markkinoille tehtävien kosmeettisten tuotteiden tulisi täyttää kaikki vaatimukset koskien Euroopan Parlamentin ja kosmeettisten tuotteiden Neuvoston sääntöä (EC) No 1223/2009.

Lisäksi on olemassa kansallinen laki Kosmetiikkatuotteille (Act on Cosmetics Products 492/2013). Tässä laissa luetellaan viranomaiset ja heidän tehtävänsä sekä kansalliset

vaatimukset koskien kosmetiikkatuotteita (mm. millä kielellä tulee tuotteiden etikettien ja tuoteinformaation olla) sekä sopimuskorvaukset (Tukes 2015).

Luonnonkosmetiikkaa koskee sama asetus kuin tavallisia kosmetiikkatuotteita. Euroopan Unionin kosmetiikkatuotteita koskeva asetus on ollut voimassa heinäkuusta 2013 lähtien. Merkittävimmät muutokset tähän asetukseen ovat olleet:

- Tiukemmat turvavaatimukset kosmeettisille tuotteille. Valmistajien tulee noudattaa erityisiä vaatimuksia turvallisempien tuotteiden valmistuksessa ja markkinoille saattamisessa.
- Kosmeettisilla tuotteilla tulee olla nimetty vastuuhenkilö, joka vastaa markkinoille tulevista tuotteista.
- Keskitetty tiedoksianto kaikista EU:n markkinoille tulevista kosmeettisista tuotteista. Valmistajan tulee ilmoittaa tuotteensa vain kerran EU:n Kosmetiikkatuotteiden Ilmoitusportaalien kautta (CPNP).
- Vakavien, ei toivottujen vaikutusten raportointivelvollisuus (kosmetiikkatuotteita käytettäessä).
- Uudet säännöt koskien nanomateriaalien käyttöä kosmetiikkatuotteissa. Väriaineille, säilöntäaineille ja UV-suodattimille tulee olla lupa. Nanomateriaalien turvallisuutta seurataan tarkasti. Yleisimmin käytetty kosmetiikan nanomateriaali on aurinkosuojatuotteissa käytettävä titaanidioksidi (TiO₂) (Teknokemia 2015).

Kosmetiikkatuotteen tulee mukautua pykälään 3 (Article 3). Tuotteesta vastuullisen henkilön tulee varmistaa, että kosmetiikkatuote on läpäissyt turvallisuusarvion oleellisen tiedon pohjalta ja kosmetiikkatuotteen turvallisuusraportti (CPSR) on asetettu yhteensopivaksi Annex I (Article 10) kanssa. Turvallisuusraportin tulisi sisältää A-Osa (Part A) ja B-Osa (Part B). A-osassa tulisi olla kosmetiikkatuotteen turvallisuustieto ja B-osan tulisi sisältää kosmetiikkatuotteen turvallisuusarvion, jonka tulisi olla virallisen tahon tekemä (yliopistotutkimuksen omaava henkilö tai vastaava.) (Tukes 2015).

Turvallisuusraportti on osa tuotteen informaatiokansiota. Kun kosmetiikkatuote asetetaan markkinoille, vastuuhenkilön tulee pitää tuotekansiota, joka sisältää kaikki vaaditut, tärkeät tiedot tuotteesta. Tuotteen informaatiokansio tulee säilyttää kymmenen vuoden ajan sen päivämäärän jälkeen, kun viimeisin erä kosmetiikkatuotetta on saatettu markkinoille (Tukes 2015).

Kosmetiikassa CMR -aineiden eli syöpää aiheuttavien, sukusolujen perimää vaurioittavien tai lisääntymiselle vaarallisten aineiden käyttäminen on kielletty. Poikkeuksen voi tuoda EU:n kosmetiikka-asetuksen artikla 15 eli niiden käyttö on poikkeusmenettelyin todettu kosmetiikkakäytössä turvalliseksi (Tukes 2015).

7 TUTKIMUSTULOKSET JA POHDINTA

Opinnäytetyössä selvitettiin tuontiprosessia yleensä, keskittyen erityisesti Euroopan Unionin ulkopuoliseen maahantuontiin. Työn tavoitteena oli selvittää luonnonkosmetiikan maahantuonnin prosessia Yhdysvalloista, sekä vertailla hintoja, jotta voitaisiin arvioida taloudellista kannattavuutta tuotaessa luonnonkosmetiikkaa Suomeen Yhdysvalloista.

Opinnäytetyössä kuvailtiin maahantuontiprosessia yleensä; sitä miten paljon eri asioita ja yhteistyötahoja siinä tulee ottaa huomioon. Maahantuonnin aloittaminen, varsinkin Euroopan Unionin ulkopuolisesta maasta, ei ole niin yksinkertainen asia kuin voisi kuvitella. Paljon on huomioon otettavia asioita sekä vastuu tavarasta on maahantuojalla suuri.

Kansainvälisessä kaupassa on valittavana monia erilaisia kuljetusmuotoja. Näitä ovat esimerkiksi kansainväliset autokuljetukset, merikuljetukset ja lentokuljetukset. Näistä kuljetusmuodoista valitaan yrityksen tarpeisiin parhaiten sopiva, niin toimitusajaltaan kuin kustannuksiltaan. Kuljetuksiin ja muihin vastuisiin liittyen myyjän ja ostajan tulee sopia kauppasopimuksen ehdoista ja jaetuista vastuista, jolloin määritellään toimituslausekkeet eli Incotermsit. Vesikuljetuksiin on neljä omaa lauseketta ja muihin kuljetusmuotoihin omat toimituslausekkeensa.

Kuljetusyriyten hinnat olivat suhteelliset korkeat. Pakettiin, joka oli opinnäytetyössä esimerkkinä, mahtuu noin 20 -30 purkkia luonnonkosmetiikkaa. Riippuu tuotteesta, sen menekistä ja saatavasta myyntikatteesta, millaiseksi rahtikustannusten osuus per tuote muodostuu. Rahtikustannukset tulisi pitää mahdollisimman alhaisina. Jos volyymit kasvaisivat suuriksi, kannattaisi alkaa miettimään muita kuljetusvaihtoehtoja kuten isomman tavaraerän kuljetukseen tarkoitettuja kuljetusmuotoja. Näissä kuljetusaika on yleensä pidempi, mikä saattaa ”jarruttaa” tavarankuljetusta. Kustannuskysymyksissä tulee ottaa huomioon myös verot ja tullauskulut.

Pelkästään näihin tietoihin pohjaten maahantuontia tietyille luonnonkosmetiikkasarjalle ei voida aloittaa, koska kuluttajahinta nousee liian korkeaksi. Lisäksi on monia muita asioita, jotka tulee ottaa huomioon. Maahantuojalla on aina vastuussa tuomastaan tuotteesta, mikä tarkoittaa isoa vastuuta. Maahantuojan velvollisuus on myös suomentaa tuot-

teiden sisällysluettelot tarkasti kuluttajia ja jälleenmyyjiä varten. Maahantuontiin liittyy monta eri työvaihetta, joihin menee aikaa ja rahaa. Näin ollen taloudellinen kannattavuus riippuu siitä, miten tuotteen saa jakeluun jälleenmyyjille ja kuluttajille. Jälleenmyyjiä tulisi olla jo valmiina tuotaessa maahan.

Maahantuonti luonnonkosmetiikalla voi kannattaa, jos yrityksellä on runsaasti omaa pääomaa ja riskinottoa. Jakeluverkosto kannattaa olla kunnossa. Kun on kyse tietyn säilyvyysajan omaavasta tuotteesta, varaston kierto tulee olla suhteellisen nopea eli tuote ei saa jäädä varastoon makaamaan.

Jos yrityksellä ei ole omaa pääomaa juurikaan eikä kunnollisia jakeluverkostoja, maahantuontia ei ensimmäisenä kannata harkita. Silloin voi esimerkiksi jälleenmyydä jo maahan tuotuja, tunnettuja merkkejä. Tällöin riski suureen taloudelliseen menetykseen on pienempi.

Opinnäytetyö prosessina oli mielenkiintoinen ja antoi paljon uutta tietoa koskien esimerkiksi (luonnon)kosmetiikan tullitariffeja sekä tullauskuluja. Yrityksen näkökulmasta on tärkeä tehdä esiselvitystä ennen kuin lähtee tekemään suuria taloudellisia investointeja koskien uusia tuotteita.

LÄHTEET

DHL Express. 2015. Rahtihinta ja aikataulu lähetykselle. Sähköpostiviesti. FIasiakas-palvelu@dhl.com. Luettu 21.4.2015.

Elinkeinoelämän Keskusliitto. 2015. USA -taloussuhteissa prioriteettina vapaakauppasopimus. Luettu 20.3.2015.
<http://ek.fi/mita-teemme/kauppapolitiikka/usa/>

EUR-Lex. 2015. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1223/2009, kosmeettisista valmisteista. Luettu 25.4.2015
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1426077743577&uri=CELEX:02009R1223-20140829>

FedEx. 2015. Import Clearance. Luettu 24.4.2015
http://www.fedex.com/ancillary/go/service/?pt=cl&lc=en_US&wcc=FI&dc=fi

FedEx. 2015. Rahtihinta ja aikataulu lähetykselle. Sähköpostiviesti. finland@fedex.com. Luettu 21.4.2015.

FINTRA Markkinatieto-opas 1995. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä

FINTRA 2002. Tuontioapas. 7. uusittu p. Helsinki: Multiprint Oy

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita 15. uud. p. Helsinki: Tammi

Hokkanen S., Karhunen J. & Luukkainen, M. 2011. Johdatus logistiseen ajatteluun. 6. uudistettu painos. Jyväskylän yliopistopaino, Jyväskylä.

ICC (International Chamber of Commerce). The Incoterms Rules. 2015. Luettu 27.4.2015
<http://www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/the-incoterms-rules/>

Inkiläinen A., 2009. Logistinen päätöksenteko. Edita Publishing Oy. Helsinki

Karhu K. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki. Edita Prima Oy.

Karrus, Kaij E. , 1998. Logistiikka. Porvoo. WSOY.

Logistiikan Maailma. Yhdistetyt kuljetukset ja intermodaalikuljetukset. 2015. Luettu 6.4.2015
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Yhdistetyt_kuljetukset_ja_intermodaalikuljetukset

Loikkanen, J. ylitarkastaja. 2015. Tietoa luonnonkosmetiikan säännöksistä tuonnissa. Sähköpostiviesti. Jarkko.Loikkanen@tukes.fi. Luettu 11.3.2015

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. 1.painos. Tammertekniikka/AMK-Kustannus Oy

Metodix -menetelmäpalvelut. Aineisto ja sen hankinta. 2015. Luettu 24.4.2015
http://www.metodix.com/fi/sisallys/01_menetelmat/02_metodiartikkelit/lxamsa_tulkitseva_kasitetutkimus/05_aineisto_ja_sen_hankinta

Pasanen, A. (toim.), 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. 1. painos. Helsinki. Multi-kustannus Oy.

Pro Luonnonkosmetiikka ry. Luonnonkosmetiikan määritelmä. 2015. Luettu 19.4.2015
<http://www.luonnonkosmetiikka.fi/luonnonkosmetiikka/luonnonkosmetiikan-maaritelma/>

Räty, A. 2006 Incoterms, kauppatavat ja toimituslausekkeet. Helsinki. Suomen Logistiikkayhdistys ry. ICC International Chamber of Commerce.

Soil Association. 2015. Our symbol and standards. Luettu 20.4.2015
<http://www.soilassociation.org/whatisorganic/organicstandards/oursymbolandstandards>

Suomen Kuljetusopas. 2015. Lentokuljetukset. Luettu 6.4.2015
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/>

Suomen Suurlähetystö. Maatiedosto Yhdysvallat. Kahdenväliset suhteet. 2015. Luettu 20.3.2015.
<http://www.finland.org/public/default.aspx?nodeid=43216&contentlan=1&culture=fi-FI>

Suomen Tulli. Avainluvut ja kuviot. Tavaroiden tuonti maaryhmittäin. 2015. Luettu 16.4.2015
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/ulkomaankauppatilastot/grafiikkaa/index.jsp

Suomen Tulli. 2015. Mitä on tuonti? Luettu 26.4.2015
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/index.jsp>

Suomen Tulli. 2015. Mitä tavaran tuonti maksaa? Luettu 26.4.2015
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/index.jsp

Suvanto P., Vahvaselkä I. 1993 Kansainvälistyvän yrityksen markkinointi. 1. painos. Porvoo. Weilin+Göös.

Teknokemian Yhdistys Ry. 2015. Kosmetiikan turvallisuus ja lainsäädäntö. Pakkausmerkinnät. Luettu 20.4.2015
http://www.teknokemia.fi/fin/kosmetiikka/kosmetiikan_turvallisuus_ja_lainsaadanto/pakkausmerkinnat/

Teknokemian Yhdistys Ry. 2015. Kosmetiikan turvallisuus ja lainsäädäntö. Miten kosmetiikkaa kannattaa säilyttää. Luettu 20.4.2015
http://www.teknokemia.fi/fin/kosmetiikka/kosmetiikan_turvallisuus_ja_lainsaadanto/sailyta_kosmetiikkaa_oikein/

Teknokemian Yhdistys Ry. 2015. Kosmetiikan puheenaiheita. Nanomateriaalit kosmetiikassa. Luettu 25.4.2015
http://www.teknokemia.fi/fin/kosmetiikka/kosmetiikan_puheenaiheita/nanomateriaalit_kosmetiikassa/

Tullin neuvontapalvelu. 2015. Tietoa koskien tullitariffeja ja tullimaksuja. Puhelinsoitto 19.5.2015.

UPS. 2015. Toimitusajan ja –hinnan laskeminen. Luettu 24.4.2015

https://wwwapps.ups.com/ctc/request?loc=fi_FI

UPS. 2015. Rahtihinta ja aikataulu lähetykselle. Sähköpostiviesti. jvensk@ups.com.

Luettu 21.4.2015.

VR. 2015. VR Group: Logistiikan kuljetusmäärät kasvoivat. Luettu 6.4.2015.

<http://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/vr-group-logistiikan-kuljetusmaarat-kasvoivat-280820140952/>

LIITTEET

Liite 1. Incoterms® 2010 –toimituslausekkeet

Kaikkiin kuljetusmuotoihin soveltuvat

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 Delivery at Terminal – Toimitettuna terminaalissa

DAP Delivery at Place – Toimitettuna (tietyssä) paikassa

DDP Delivery Duty Paid – Toimitettuna tullattuna

Meri- ja sisävesikuljetukseen soveltuvat

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 (Hokkanen yms. 2011, 124.)

Liite 2. KANSAINVÄLINEN MAANTIERAHTIKIRJA (CMR) (Melin 2011, 338.)

KANSAINVALINEN RAHTIKIRJA		INTERNATIONAL WAYBILL		CMR	
Lähtettäjä Consignor OY VIENTI AB KARLSGATAN 20 FI-65170 VASA, FINLAND					
Vastaanottaja Consignee AB IMPORTÖR ERIKSGATAN 20 S- 12345 STOCKHOLM SVERIGE		Päivämäärä Date 02.05.2011		Viitenumero Ref.No 12345	
Toimitusosoite Delivery address AB IMPORTÖR / STORLAGER KUNGENS KURVA S-78910 STOCKHOLM, SVERIGE		Rahdinkuljettaja (nimi,osoite,maa) Carrier (name,address,country) SCHENKER OY REINSGATAN 9, 65170 VASA			
Lähtöpaikka Place of departure AKT 123 VASA		Rahdinkuljettajan varaukset ja huomautukset Carrier's reserves and remarks ÖVERLÄMNAS MOT ORIGINAL			
Määräpaikka Final Destination STOCKHOLM		FCT NR 12345 SOM HAR SENTS TILL HANDELSBANKEN I STOCKHOLM			
Merkit ja numerot Marks and numbers	Kollien lukumäärä ja laatu sekä tavaralaji Number and kind of packages, description of goods	Bruttopaino (kg) Gross weight in kg	Tilavuus (m3) Volume in (m3)		
AB IMPORTÖR STOCKHOLM SVERIGE 1-5	5 TRÅLÅDOR MASKIN DELAR	400 KG	3,2		
		Rahdituspaino Chargeable weight			
Luovutusehto -COMBITERMS Delivery against COMBITERMS					
Lähtettäjän muut ohjeet Consignor's other instructions ANVÄND EJ HAGER					
Liitteet Documents	INVOICE, COPY, PACKING LIST, COPY				
RAHDINKULJETTAJALLA ON CMR-VASTUU THE LIABILITY OF THE CARRIER IS COVERED BY THE CMR					
Lähtettäjän allekirjoitus Consignor's signature Päivä Date	02.05,2011 OY VIENTI AB	Kuljettajan/terminaalin allekirjoitus Driver's/Terminal's signature SCHENKER OY	Vastaanottajan allekirjoitus Consignee's signature Päivä Date		
Allekirjoitus ja leima Signature and stamp			Allekirjoitus ja leima Signature and stamp		