

Tampereen ammattikorkeakoulu
Rakennustekniikan koulutusohjelma
Rakennustuotanto
Miikka Huhtamäki

Opinnäytetyö

Rakennusmateriaalivienti Kiinaan

Exporting building materials to China

Työn ohjaaja: DI Tero Markkanen
Työn tilaaja: TAMK T&K
Tampere 4/2010

Tampereen ammattikorkeakoulu
Rakennustekniikan koulutusohjelma, rakennustuotanto

Tekijä: Miikka Huhtamäki
Työn nimi: Rakennusmateriaalivienti Kiinaan
Sivumäärä: 58 sivua + 7 sivua (liitteet)
Valmistumisaika: 4 / 2010
Työn ohjaaja: Tero Markkanen
Työn tilaaja: TAMK T&K, Juhani Kurppa

TIIVISTELMÄ

Kiinan markkinat ovat yksi maailman suurimmista. Toisaalta myös ne ovat yhdet maailman haasteellisimmista kauppaympäristöistä. Ennen kuin rakennus- tai projektivienti voidaan aloittaa, tulee Kiinan organisoida luotettava materiaalityö. Tämä on ensimmäinen ja usein kriittinen askel kohti kansainvälisten hankkeiden käynnistymistä.

Ohjeet ovat laadittu helpottamaan viennin toteutusta ja niiden tarkoitus on ennen kaikkea herättää pohtimaan vientitoimintaan liittyviä riskejä ja ongelmia. Ohjeilla tavoitellaan ennen kaikkea sitä, että turhia kustannuksia ja viivästyksiä voidaan välttää suorittaen vientiprosessi tehokkaasti ja taloudellisesti.

Tämä tutkielmassa annetaan perustavaa laatua olevat tiedot Kiinan rakennusmateriaalivientiin liittyen. Lisäksi työssä annetaan ohjeet siitä, millaisiin seikkoihin tulee kiinnittää huomiota vientitoiminnassa, esimerkiksi perustiedot seikoista, jotka vaikuttavat yrityksen käyttämiin vienti- tai kuljetusmenetelmiin.

Tutkimukseen on kerätty lisätietoa siitä, millaisia eri näkökantoja valintoja tehdessä tulee ottaa huomioon. Tässä työssä annetaan ohjeet materiaalihankintaan, vientimenettelyihin, asiakirjojen hankintaan, riskien varautumiseen ja yleiseen vientiprosessin rakentamiseen.

Avainsanat: vienti, Kiina, logistiikka, rakennusmateriaalit

Writer: Miikka Huhtamäki
Thesis: Exporting building materials to China
Pages: 58 pages + 7 pages
Graduation time: 4 / 2010
Thesis Supervisor: Tero Markkanen
Co-operating Company: TAMK R&D unit

ABSTRACT

China's markets are one of the biggest in the world. On the one hand, China's markets are a challenging trade environment.

Before material- or project export can begin, material delivery must be organised. Exporting products is the critical step towards international projects start-ups. This analysis gives the main principals and knowledge about exporting building materials to China, such as the basic information about export methods or transport methods.

The instructions are made to help those involved in export projects managing realise all of the risks and problems. The main idea is to prevent unnecessary costs and delays by performing the export process effectively and economically. It also contains additional information about what kind of different viewpoints should be have when making critical choices, such as those for material acquisition, export procedures, acquisition of documents and preparation for risks.

Keywords: export, China, logistics, construction materials

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO.....	8
2 TYÖN ESITTELY JA RAJAUS.....	10
3 VIENNIN TALOUDELLISUUS.....	11
3.1 Vientiedellytykset.....	11
3.2. Kiinan materiaalisaaatavuus	12
3.3 Materiaalien hankinta Kiinasta.....	13
3.4 Kiinan viennin taloudelliset näkökannat	14
4 VIENTITOIMINNAN TEORIA	15
4.1 Vientimenetelmät.....	15
4.2 Kuljetusmenetelmät.....	17
4.4 Viennin osapuolet ja vastuut.....	23
4.5 Toimituslausekkeet; Incoterms 2000.....	27
5 VIENNIN HAASTEISTA SELVIYTYMINEN.....	29
5.1 Viennin riskit.....	30
5.2 Viennin asiakirjat	35
5.3 Viennin raha-asiat	38
5.4 Vastuun jakaminen.....	45
5.5 Vakuutukset	45
5.6 Yhteyshenkilöt.....	47
5.7 Käytännön toimet	49
LÄHTEET	57

Liitteet

- Liite 1. Narratiivinen esitys Pispala-Shenyang hankkeen vientitoimista
- Liite 2. Tarkistuslista viennin toimenpiteistä.
- Liite 3. Air Way Bill
- Liite 4. Incoterms 2000
- Liite 5. Vastuunjakotaulukko
- Liite 6. Phytosanitary Certificate

Erityissanasto

AWB, Air Way Bill	Rahtikirja, joka laaditaan kolmena alkuperäiskappaleena ja asiakirjan saa laatia vain huolintaliike tai lentoyhtiö. Lomakkeeseen tulee reitti ja hinnat, muut kuljetuskustannukset on määriteltävä jo lähetysvaiheessa. MAWB eli Master Air Way Bill on koko lentokoneen päärahtikirja.
Bill of Lading, B/L	Konossementti. Varustamon antama sitoumus kuljettaa tavara, kuittina tavarán vastaanottamisesta sekä todisteena tavarán omistusoikeudesta..
CCC Mark	China Compulsory Certificate mark. Kiinalaisten tuotteiden sertifiikaatti, joka vaaditaan Kiinassa myytäviltä sähkölaitteilta tai koneilta. Vastaa läheisesti Euroopassa käytettävää CE - turvamerkintää.
CIM	Kansainvälinen rahtikirjamalli
FEU	Konttikoon standardiyksikkö. 1 FEU = TEU (twenty feet unit). FEU tarkoittaa 40 jalan pituista konttia (ulkomitoiltaan 12192 mm)
Finpro	Suomalainen rekisteröity yhdistys, joka on perustettu tukemaan Suomen vientitoimintaa ja kansainvälistymistä. Yhdistys julkaisee ohjekirjoja, järjestää koulutuksia ja antaa käytännön ohjeita kohdemaan toimiston kautta.
Force Majoure	Ennalta arvaamaton ja kaikkien osapuolien vaikutteiden ulkopuolella oleva vahingollinen tapahtuma tai tilanne, esimerkiksi ympäristövahinko, kuolemantapaus, yms.
Grossweight	Kuljetuspakkauksen bruttopaino paikkauksineen, tuotesisältöineen ja astioineen
Invoice	Lasku tai laskunkaltainen maksuvelvollisuutta aiheuttamaton asiakirja.
Join Venture (JV)	Kaksi yritystä yhdistävät asiantuntemuksensa yhteen saadakseen suuremman menestyksen tuotteilleen tai palveluilleen. Esimerkiksi suomalainen yritys perustaa JV:n kiinalaisen yrityksen kanssa, joka huolehtii esimerkiksi markkinoinnista Kiinassa, kun taas suomalainen yritys tuo oman tuotannollisen ammattitaitonsa yhteisyritykseen.
Kaksikäyttötuote	Kaksikäyttötuotteella tarkoitetaan sellaista tuotetta, teknologiaa, palvelua ja muuta hyödykettä, jota normaalin siviililuontoisen käyttönsä tai sovellutuksensa ohella voidaan käyttää joukkotuhoseiden tai niiden maaliin saattamiseen tarkoitettujen ohjusjärjestelmien kehittelyyn tai valmistukseen taikka jolla voidaan edistää yleistä sotilaallista toimintakykyä. (<i>Finlex</i>)
LWB, Liner Way Bill	Uudentyyppinen merirahtikirja, joka soveltuu linjaliikenteeseen ja yhdistettyihin kuljetuksiin.
Net weight	Tuotteen nettopaino vain tuotteen osalta, ei sisällä säilytysastian tai pakkauksen painoa

Proforma (invoice)	Proformalasku ("muodonvuoksi" lasku) on teoreettinen lasku tuotteista, joka ei kuitenkaan johda maksuvelvoitukseen. Proformalasku sisältää pitkälti samoja asioita kuin varsinainenkin lasku, mutta se tehdään lähinnä tullia tai muista vastaavia viranomaisia tai tahoja varten. Proformalasku on kuitenkin erittäin tärkeä ja oleellinen asiakirja. Proformalaskussa voidaan mm. todeta "value for customs only"
Phytosanitary Certificate	Kasveista tai kasvavista tuotteita, kuten esimerkiksi puumateriaalista, on annettava todistus. Todistus kertoo puiden olevan terveitä ja sairauksia levittämättömiä. Todistuksella halutaan estää kasvisairauksien leviäminen.
RMB	Renminbi. Kiinan valuutta, jota kutsutaan myös Yuaniksi. Valuutan tunnus on ¥ ja tämän hetkinen kurssi Euroon verrattuna 1€ = 9,30¥ (kurssi 15.4.2010)
SDR	Special Drawing Rights. Määrä noteerataan päivittäin ja koostuu eri maiden valuutoista. 1 SRD = 0,88376 € (22.3.2010) Maantiekuljetuksissa 8,33 SDR / kg, merikuljetuksissa enimmäiskorvaus 2SDR / kg, lentokuljetuksissa enimmäismäärä on n. 17SDR / kg. Rautatiekuljetuksissa enimmäismäärä n. sama kuin lentokoneissa
Tullitariffi	Tullimaksu, jakaantuu moniin eri alaryhmiin mm. tuotteista riippuen.
Vientilisenssi	Vientilisenssillä halutaan rajoittaa tiettyjen tuotteiden vientiä. Muun muassa kaksikäyttötuotteiden vientiä saa harjoittaa vain vientilisenssillä. Vientilisenssiä haetaan kauppa- ja teollisuusministeriön kauppaosastolta.
Varustamo	Kauppalaivoja omistava yritys, joka huolehtii mm. rahtikuljetuksista.

1 Johdanto

Tampereen ammattikorkeakoulu ja Shenyang Jianzhu yliopisto tekivät yhteistyöhankkeena Shenyangiin puurakenteisen suomalaista arkkitehtuuria edustavan omakotitalon. Osa talon rakennuksessa käytetyistä rakennusmateriaaleista tuotiin Suomesta. Rakennusmateriaalien viennissä ilmeni hankaluuksia ja viivästyksiä.

Tässä työssä kerrotaan, millaisia mahdollisuuksia rakennusmateriaalien kuljettamisessa Kiinaan on sekä millaisia rakennusmateriaaleja ja tuotteita Kiinaan kannattaa ylipäänsä kuljettaa. Työssä paneudutaan viennin haasteisiin ja pohditaan, millaisiin ongelmiin materiaalien kuljettamisessa Kiinaan voidaan törmätä sekä miten näihin ongelmiin voidaan varautua.

Tämän työn tuloksena syntyvät ohjeet, jotka koskevat Kiinan rakennusmateriaalivientiä. Ne eivät sinällään sovellu muihin maihin suuntautuvaan vientiin, koska oleellisia tietoja saattaa puuttua. Vientimääräykset etenkin asiakirjoista ovat maakohtaisesti erilaisia. Monet toimintaohjeet kuitenkin ovat viennin yleispäteviä seikkoja, jolloin ne ovat samoja riippumatta siitä, mihin maahan vienti suuntautuu.

Vientitoiminta yleensä, sekä erityisesti kuljetukset Aasiaan ja Kiinaan, vaativat perehtymistä sekä kokemusta. Pelkästään ammattimaisen huolitsijaliikkeen käyttö ei takaa ongelmattomuutta. Pahimmillaan tuotteet voivat juuttua tulliin viikoiksi, jopa kuukausiksi, ennen kuin ne voidaan toimittaa määränpäähän. On myös mahdollisuus, että ne katoavat matkan varrella vaihtojen yhteydessä. Kuka tällöin vastaa vahingosta? Viivästymiset aiheuttavat lähes aina aikataulun venymistä ja lisäkustannuksia. Myös mahdollinen säilytys tullissa maksaa.

Hyvällä valmistautumisella, oikeilla varotoimilla ja dokumenteilla voidaan säästää tuhansia euroja rahtikustannuksissa, työajassa ja toimitusluotettavuudessa. Tutkimuksen esitysasu saattaa tuntua pessimistiseltä. Vaikka yrittäminen on paljolti kiinni riskien ottamisesta, ei ole tarkoitus antaa liian ruusuista kuvaa

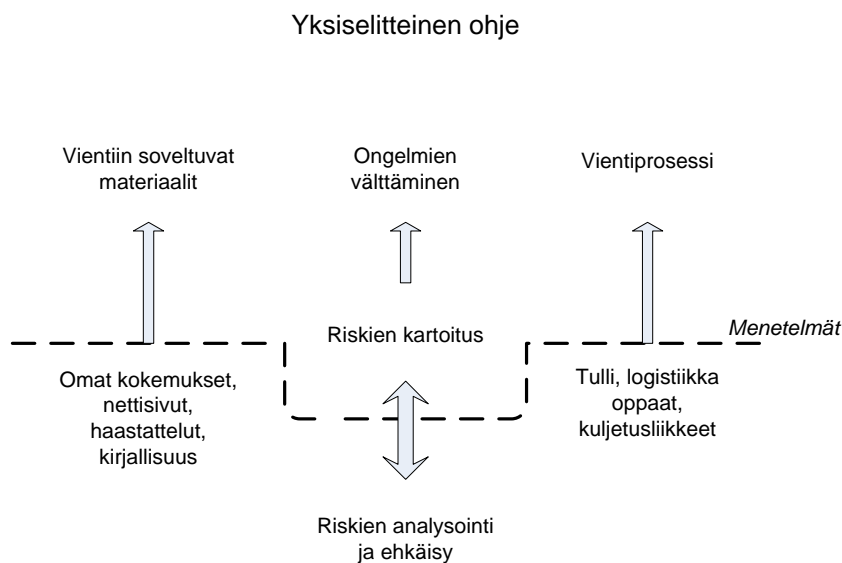
vientitoiminnasta. Kyse on kuitenkin siitä, kuinka voidaan varautua pahimpaan ilman, että tehokas eteneminen heikentyy.

Vientiprojektin runko noudattaa lähestulkoon aina samaa kaavaa. Toiminnan menetelmät, tärkeys ja niiden suorittajatahot voivat kuitenkin vaihdella runsaasti sen mukaan, millainen toimitus on kysymyksessä. Jokaisen vientiprosessin osa-alueeseen syventyminen ja sen hoitaminen huolellisuutta ja täsmällisyyttä noudattaen on tärkeää hyvän lopputuloksen kannalta.

Vientitoiminta edellyttää aktiivista tiedonhankintaa sekä uuden tiedon omaksumista. Mitä paremmat tiedot vientitoimintaan liittyen, sitä paremmat ovat edellytykset kaupalle ja toiminnan onnistumiselle.

2 Työn esittely ja rajaus

Kiinan materiaalivientiin liittyvät haasteita tutkitaan ongelmakeskeisesti. Ensin potentiaaliset ongelmat todennetaan ja huomioidaan, sen jälkeen niihin etsitään oikeat ratkaisut sekä toimintatavat. Samalla kerrotaan, mitä ongelmia vastaavissa tilanteissa on empiirisesti koettu (Kuva 1.).



Kuva 1. Työn menetelmät

Aluksi verrataan eri rakennusmateriaalien ja - tuotteiden viennin taloudellisuutta tuoteryhmittäin. Tarkoitus ei ole todeta yksittäisten materiaalien viennin kannattavuutta.

Työssä vertaillaan viennin eri mahdollisuuksia, sekä erilaisiin menetelmiin sisältyviä riskejä. Lisäksi selvitetään mitkä ovat kunkin toimitusmuodon edut ja haitat.

Tutkimuksessa ei syvennyttä kertomaan Kiinan kulttuurista eikä työmaamenetelmistä. Tarkoitus ei ole myöskään olla yleispätevä materiaaliviennin ohjekirja, vaan kertoa ainoastaan Kiinaan suuntautuvasta rakennusmateriaaliviennistä sekä sen erityispiirteistä.

3 Viennin taloudellisuus

3.1 Vientiedellytykset

Ennen Kiinan vientiin ryhtymistä yrityksen tai tahon tulee selvittää omat vientiedellytyksensä. Viennin onnistumisen kannalta tärkeitä edellytyksiä ovat mm. yrityksen tai tahon todellisen vientitoimintavalmiuden kartoitus. Lisäksi yrityksen tietotaidon, osaamisen, maksu- ja toimintakyvyn, tuotteiden kestävyiden ja laadun tulee olla riittävän korkealla tasolla, jotta vientitoiminta on järkevää käynnistää. Erityisen tärkeää on myös kartoittaa, onko vienti välttämätöntä yritykselle vai onko kasvuun olemassa jokin toinen vaihtoehto.

Vienti on kannattavaa silloin, kun halutaan laajentaa markkinoita, lanseerata uutta tuotetta tai kuljettaa erityistuotteita omaan käyttöön. Kuljetus omaan käyttöön tulee kysymykseen esimerkiksi silloin, kun kohdemaasta ei ole saatavilla vastaavia tuotteita.

Vientiin on varauduttava pitkällä tähtäimellä, sillä toiminta aiheuttaa aluksi aina kustannuksia, vaikka se onnistuisikin hyvin. Lisäksi pitkät kuljetus- ja maksuajat sitovat yrityksen varoja. Ennen viennin aloittamista on tärkeää rajata yrityksen tavoitteet vientiprojektin suhteen:

- Millä aikavälillä halutaan saada tuottoja?
- Miten toiminta kehittyy tulevaisuudessa?
- Onko hankeosien budjetoinnissa valmius sietää riskejä ja tappioita etenkin alkuvaiheessa?
- Millaiset ovat toiminnan strategiat uudessa ympäristössä?

Ennen kuin varsinainen vientiprosessi alkaa, on tehtävä tarpeelliset esitutkimukset. Esitutkimuksilla selvitetään esimerkiksi markkinoita, omia kykyjen kartoittamista, yhteistyökumppanin taustoja ja toiminnan kannattavuutta.

Ennen uuden tuotteen lanseeraamista myyntiin tehdään markkinaselvitys. Markkinaselvityksessä tutkitaan kyseisen tuotteen todellinen kysyntä sekä kysynnän volyyymi. Vientimateriaalin markkinointi alkaa yleensä pienellä volyymillä, ennen kuin käyttö leviää laajalle.

3.2 Kiinan materiaalisaaatavuus

Rakennusmateriaalien saatavuus Kiinasta voidaan eritellä kolmeen eri luokkaan. Ensimmäisessä luokassa ovat ne materiaalit, joita ei löydy Kiinasta tai niiden etsiminen on erittäin hankalaa. Toiseen luokkaan kuuluvat ne materiaalit, joita on saatavilla Kiinasta, mutta niiden hankintaan liittyy riskejä. Tällaisia riskejä voivat olla muun muassa puutteet materiaalien laadussa, vertailukelpoinen hinta suomalaisen tuotteeseen nähden tai materiaalien hankinnan vaikeus Kiinassa. Kolmanteen luokkaan kuuluvat ne materiaalit ja tarvikkeet, joita on Kiinassa helposti saatavilla, ja joiden hankintaan liity vaikuttavia riskejä. (Taulukko 1.)

MATERIAALIEN SAATAVUUS KIINASTA		
1. EI SAATAVILLA	2. RISKI	3. SAATAVILLA
<p>Maanrakennustuotteet kuten esimerkiksi maanrakennuskankaat, eristekankaat.</p> <p>Pohjarakennustuotteet, kuten esimerkiksi salaojat, sadevesikaivoelementit, yms.</p> <p>Pitkälle viedyt tuotekehittely kuten palonsuojamassa ja tasoitemassat</p> <p>Lattiatasoihteet, esimerkiksi hienotasoihte ja karkealattiatasoihte.</p>	<p>Lämmöneristeet, niiden laatu, käyttöturvallisuus</p> <p>Puutavara, huomiota kiinnitettävä laatuun, hintaan, lujuuteen ja määräysten täyttyvyyteen.</p> <p>Turvallisuus, esimerkiksi valjaat, köydet, turvajalkineet, telineet eivät täytä länsimaalaisia vaatimuksia.</p> <p>Ilmanvaihtotekniikka, lämmöntalteenotto, huippuimurit, yms.</p> <p>Erityistuotteet kuten vedeneristystuotteet, bitumikatteen, liimat erityistuotteisiin.</p>	<p>Työkalut, välineet kuten esimerkiksi yleisimmät työkalut eri aloilta. Myös puun työstövälineitä saatavilla.</p> <p>Sisustus- ja pintatuotteet kaikkine pintamateriaaleineen, kalusteineen ja varusteineen.</p> <p>Kodin tekniikka kuten ilmalämpöpumput, vedenlämmittimet, kodinkoneet</p> <p>Yleisesti maailmalla käytettävät rakennusmateriaalit kuten kipsilevyt, maalit, tasoihteet, betonirakentamisen monipuoliset tuotteet sovellutuksineen.</p>

Taulukko 1. Yleisimpien materiaalien saatavuus Kiinasta materiaalityyppittäin.

Harkittaessa 2. luokkaan kuuluvien materiaalien hankintamäärä tulee verrata materiaalin Suomen hankintahintaa kuljetuskustannuksineen siihen, kuinka paljon vastaavan materiaalin hankkiminen Kiinasta aiheuttaa kustannuksia. Kiinassa hankintakustannuksiin vaikuttavat mm. hankkijan palkka, hankintahinta ja hankinnan

vaikeus eli kulutettava aika. Soveltuvan ja vastaavan materiaalien löytäminen Kiinasta on usein huomattavasti vaikeampaa kuin Suomesta.

Normaalisti työvälineiden tuonnissa tulee ottaa huomioon mm. kohdemaassa käytettävän sähköverkon jännite ja taajuus. Suomessa ja Kiinassa käytettävien laitteiden jännite on sama, joten samojen työvälineiden käyttö on turvallista. Sama pätee myös paineilmalaitteisiin Kiinassa.

2. RYHMÄN TUOTTEIDEN HANKINTA



Kuva 2. Huomioon otettavia seikkoja materiaalin hankintamaata valittaessa.

3.3 Materiaalien hankinta Kiinasta

Kiinassa tehtävään materiaalihankinnan kokonaishintaan vaikuttaa, onko käytettävissä siihen soveltuvaa yhteyshenkilöä. Mikäli yhdyshenkilö on, ovatko hänen tietotaito ja kontaktinsa Kiinasta saatavien rakennusmateriaalien suhteen riittävän korkealla tasolla. Käytettäessä kiinalaista yhteyshenkilöä, tämän palkkiokustannukset ovat noin 10 % suhteessa vastaavaan Kiinassa käytettävään suomalaisen hankkijan palkkiokustannuksiin.

Esimerkiksi yhteistyöprojektissa hankintoja voidaan tehdä Kiinassa sen sijaan, että vastaavat tuotteet tarvitsisi hankkia ja kuljettaa Suomesta. Kiinassa on lisäksi saatavilla tiettyjä eurooppalaisia rakennusmateriaaleja ja -tuotteita. Eurooppalaisten tuotteiden hankintahinta saattaa kuitenkin olla korkeampi, ellei niitä ole valmistettu Kiinassa.

Kiinassa on markkinoilla useita tuotteita, jotka ovat vielä suhteellisen uusia, eikä olemassa ole vielä laajasti tunnettua. Kiinan laajuudesta aiheutuu, että uudet rakennustuotteet ja -materiaalit eivät ole kaikkien rakennusalan ammattilaisten tiedossa.

3.4 Kiinan viennin taloudelliset näkökannat

Kiinan markkinat ovat yhden maailman isoimmista markkinoista mutta toisaalta myös yhden vaativimmista. Tämä rajoittaa etenkin ulkomaalaisten yritysten nopeaa kasvua Kiinan markkinoilla. Yrityksen vientiedellytykset Kiinan markkinoille lähettäessä täytyy kartoittaa erityisen hyvin.

Kiinan valuutta on suhteessa euroon heikko. Lisäksi Kiinan hintataso on paljon matalampi kuin Suomessa. Näin ollen hankintojen teko voi olla parhailaan jopa 80-90 % halvempaa Kiinassa kuin Suomessa. Valuuttakurssi on yksi perusedellytyksistä, joka tulee ottaa huomioon hankintoja punnittaessa.

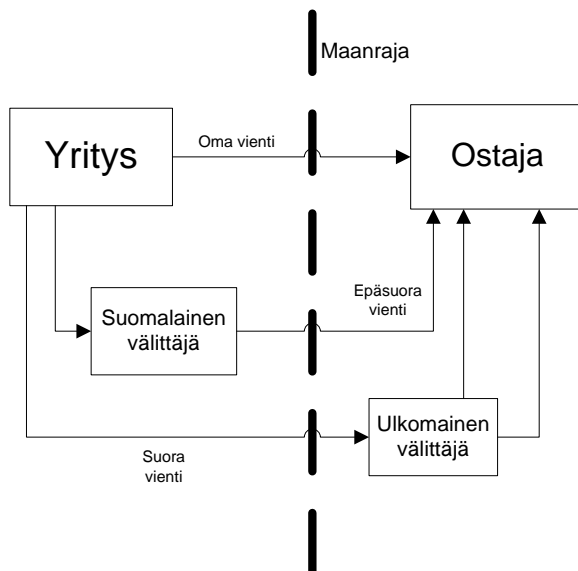
Materiaalien hankintaa punnittaessa kannattaa olla kriittinen, mutta samalla osoittaa kunnioitusta ja luottamusta Kiinasta saataville tuotteille. Tietolähteinä kannattaa käyttää useita eri henkilöitä, joiden kommenttien pohjalta tehdään lopullinen päätös. Useiden lähteiden tarkastelu ja monipuoliset näkökannat ovat avain taloudelliseen materiaalihankintaan Kiinan projekteissa. Lähteiden kesken saattaa olla paljonkin ristiriitaisuuksia. Luotettavammin Kiinasta saatavista rakennusmateriaaleista osaavat kertoa henkilöt tai tahot, joilla on sekä kokemusta rakentamisesta Pohjois-Euroopassa, että Kiinassa.

4 Vientitoiminnan teoria

Ennen kuin konkreettinen vientiprosessi aloitetaan, yrityksen tai vastaavan tahon on päätettävä, millä tavoin se vientitoimintansa organisoii ja millä menetelmillä toimitusta aletaan järjestellä. Vientimenetelmissä valinnan perustelevat suuresti kokemustaso, kun taas kuljetusmenetelmissä joudutaan punnitsemaan nopeuden ja hinnan suhdetta keskenään.

4.1 Vientimenetelmät

Vientitavat voidaan jakaa kolmeen eri kategoriaan: epäsuoraan, suoraan ja välittömään vientiin. Ne eroavat toisistaan vientitoimintaan käytettävissä resursseissa ja riskeissä. Mitä suurempaa vienti on, sitä suuremmat voitot siitä voidaan saada. Toisaalta myös riskit ovat suorassa myynnissä suuremmat. Suora ja välitön vienti vaativat viejältä enemmän ammattitaitoa ja kokemusta kuin välillinen vienti. (Kuva 3.)



Kuva 3. Viennin menetelmät (Selin 1994)

Epäsuora vienti

Epäsuora viennissä valmistajalla tai myyjällä on suhteellisen pieni kosketus itse vientitoimintaan: Tässä vientimuodossa viennistä huolehtii välittäjä. Yleensä välittäjä on vientiin perehtynyt suomalainen vientikonsultti tai -ammattilainen. Valmistajan tehtävä on toimittaa materiaali vientiyhtiölle, joka välittää materiaalin edelleen.

Vientiliike toimii yleensä omissa nimissään ja omalla vastuullaan. Se ostaa tuotteet valmistajalta ja myy ne eteenpäin omilla ehdoillaan. Vientiagentti sen sijaan toimii toimeksiantajan nimellä ja tämän laskuun.

Suora vienti

Suorassa viennissä valmistaja myy tuotteen eteenpäin jälleenmyyjille kohdemaassa. Välittäjinä kohdemaassa voi toimia esimerkiksi agentti tai maahantuoja.

Maahantuojuille tuotteet myydään yleensä hieman alhaisemmalla hinnalla tämän tarjoamien palveluiden, kuten varastoinnin, ansiosta. Maahantuoja on myyjän suhteen tuotteen loppukäyttäjä, joka vastaa tuotteen jälleenvälittämisestä omalla vastuullaan. Tuotevastuulaki koskettaa kuitenkin sekä valmistajaa että jälleenmyyjää.

Välitön vienti

Välittömässä viennissä tuote myydään suoraan asiakkaalle ilman välittäjiä.

Käytännössä asiakkaina on muutamia isoja tilaajia, joiden ostovolyymi on suuri.

Välitön vienti vaatii yritykseltä tietämystä ja kokemusta vientiin liittyvistä toimenpiteistä sekä hyvät asiakaskontaktit kohdemaassa. (*Fintra 2003, 27.*)

Oman vientimenetelmän valintaan vaikuttavat kriteerit

Käytännössä vientitavan määrittelyyn vaikuttaa suuresti se, onko yrityksellä kokemusta monista vientihankkeista Kiinaan tai muihin EU:n ulkopuolisiin maihin. Toinen määrittelevä tekijä on yrityksen toiminnan aikajänne. Mitä pidempi hankkeesta on määrä tulla, sitä suorempaan vientitapaan yleensä tähdätään.

Lähtökohta kuitenkin, että vientihankkeet aloitetaan yleensä yritykselle helpoimmalla tavalla, eli käyttämällä hyväksi epäsuoran viennin palveluntarjoajia. Lisäksi

materiaali asettaa viennille omat puitteensa; vientimenetelmä valitaan kuitenkin viime kädessä tuotteen ehdoilla.

Asiakaskunnan profiili vaikuttaa oleellisesti jakelumenetelmään. Mikä tuotetta suunnataan suurehkolle yleisölle, tuotteen markkinointiin tulee käyttää kiinalaisia ammattilaisia. Myös nk. Joint Venture tulee kysymykseen tiettyjen materiaalien välittämisessä.

4.2 Kuljetusmenetelmät

Jokainen kuljetusmenetelmä on tavalla tai toisella sidoksissa toisiin menetelmiin. Vaikka pääasiallinen kuljetusmuoto olisi merikuljetus, materiaalit tulee toimittaa satamaan maantiekuljetusta tai rautateitä käyttäen. Tämä monipuolisuus on huomioitava rahtikustannuksissa.

Huolitsija kartoittaa ensin tilaajan erityisvaatimukset kuljetuksen osalta esimerkiksi toimitusaikaan liittyen. Lisäksi kartoitetaan kuljetuksen erityispiirteet, jonka jälkeen valitaan soveltuvin ja edullisin kuljetusmuoto. Jokaisessa kuljetusmuodossa on vahvuutensa ja heikkoutensa, lisäksi niihin liittyy rajoitteita. (Taulukko 2.)

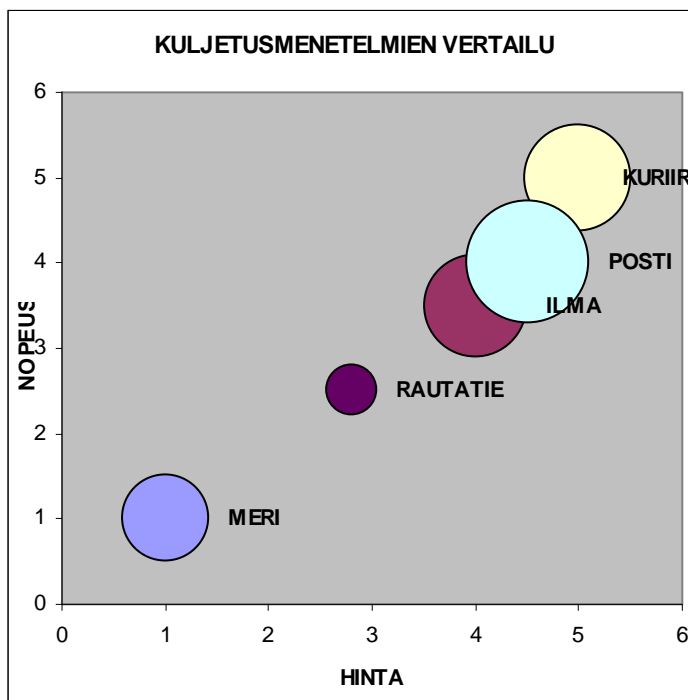
Muoto	Muuta	+	-
Merikuljetukset	<i>Soveltuu suurille toimituserille. linjat ovat yleensä ns. vakilinjoja. Jos tehdään kuljetussopimus, materiaalia pitää olla paljon..</i>	<i>Rahtikustannukset yksikköä kohden yleensä kilometriltä</i>	<i>Saatta aiheuttaa pakkauksiin erityisehtoja sääolojen yms. Mahdolliset ehdot jälleelaivauksien suhteen. Vie yleensä eniten aikaa.</i>
Lentokuljetus	<i>soveltuu yleensä tilavuutensa ja painoensa nähden kalliin tavarankuljetukseen. Toimitusvarmuus yleensä parempi Voidaan kuljettaa tiettyä materiaaleja, joita ei voi laivassa kuljettaa.</i>	<i>Nopea, lisäksi on olemassa pikarahti.</i>	<i>Kallis</i>
Rautatiekuljetus	<i>soveltuu parhaiten suurten tavarakerien ja kollien kuljetukseen.</i>	<i>varmuus, kohtuullinen hinta tavaroita ei tarvitse käsitellä satamassa, jolloin särkymisriski</i>	<i>Jakelukuljetuksen järjestäminen.</i>
Posti	<i>Taloudellinen tapa kuljettaa pieniä paketteja pitkien etäisyyksien päähän. Ei kuljeta tulenarkoja tai vaarallisia aineita tai kasveja. painoraja 20kg.</i>	<i>Nopeus varmuus</i>	<i>Lähetysten koon rajoittaminen</i>

Taulukko 2. Eri kuljetusmenetelmien vahvuuksia ja heikkouksia.

Nyrkkisääntönä voidaan yleisesti ottaen pitää, että mitä lyhempi on toimitusaika, sitä varmemmin toimitus saapuu perille. Lisäksi vaihtojen määrä lisää tavarankatoamisen riskiä.

Yhteiskuljetuksella tarkoitetaan sitä, että kuhunkin tilanteeseen käytetään soveltuvinta kuljetusmuotoa.

Kuljetusmuotoja tulee yhdistetyn kuljetuksen aikana useita olosuhteista riippuen. Kuljetusmenetelmää valittaessa tulee kiinnittää huomiota kolmeen eri päätekijään: Kuljetusnopeuteen, -hintaan sekä rajoitteisiin. Rajoitteilla tarkoitetaan kuljetusmenetelmään mahdollisesti liittyviä rajoituksia esimerkiksi tuotekoon, sisällön tai muun ominaisuuden suhteen. (Kuvio 4.)



Kuvio 4. Eri kuljetusmuotojen valintaan vaikuttavat tekijät. Pallon koko korreloi menetelmään liittyviä rajoitteita.

Erityistoimia aiheuttavat materiaalit

Kuljetustapaan vaikuttavat huomattavasti kuljetettavien materiaalien laatu sekä niistä annetut määräykset esimerkiksi haitallisiin aineisiin liittyen. Osa materiaaleista on

täysin kiellettyjä tietyissä kuljetusmuodoissa. Jotkut materiaalit taas ovat kokonaan kiellettyjä tai rajoitettuja kuljetusmuodosta riippumatta. Rajoituksissa ja kielloissa on myös kansallisia vaihtelevuuksia, joten Kiinan ajankohtaisimpien tietojen hankkiminen tullista on tärkeää.

Rakennusmateriaalien ja -tuotteiden piirissä ei ole juurikaan kiellettyihin tai luvanvaraisiin materiaaleihin kuuluvia tuotteita pois lukien räjähteet ja tietyt erityistuotteet. Palavista ja räjähdysherkistä tuotteista tulee tarvittaessa selvittää vaaditut tiedot. Ne myös asettavat erityisvaatimuksia kuljetukselle.

Product Quality Law -lain mukaan tuontitavaroihin on merkittävä kiinan kielellä mm. tavaran kuvaus, valmistajan nimi ja osoite sekä vaarallisista tuotteista varoitusmerkinnät. Edellä mainittu laki pätee siinä tapauksessa, että tuotteet menevät suoraan myyntiin Kiinassa. Käyttöohjeet on laadittava myös kiinan kielellä.
(*Laivauskäsikirja 2010*)

Merikuljetus

Merellä materiaalit kuljetaan merikonteissa. Merikontti (*container*) on merikuljetuksen suuryksikkö. Lisäksi on olemassa muita vaihtoehtoisia konttikokoja erityistarpeiden mukaan. Lisätietoja merikonteista saa esimerkiksi varustamoilta. On huomioitavaa, että vaikka konteista annetaan yleensä sisä- ja ulkomitat, on oviaukon kohta kuitenkin muutamia cm sisämittaa matalampi.

Merikuljetuksiin luetaan myös autolauttakuljetukset. Merikuljetukset voidaan jakaa hakuliikenteeseen ja linjaliikenteeseen. Hakuliikenne noutaa kontteja satamista markkinatilanteen mukaan, kun taas linjaliikenne menee ennalta suunnitellun reitin mukaisesti. Kahta edellistä voisi verrata esimerkiksi 1. ja 2. luokan postilähetyksiin.

Kaikkia materiaaleja ei voida toimittaa meriteitse rajoituksien takia. Rajoitettuja materiaaleja voidaan kuljettaa esimerkiksi ilmaitse. Rajoitukset johtuvat pääasiassa kuljetuksen kestosta ja olosuhdevaihteluista. Merikuljetukseen soveltumattomia materiaaleja ovat mm:

- palavat, haitalliset tai syttyvät materiaalit

- kasvit, tietyt ruokatuotteet, elävät olennot
- muut herkästi pilaantuvat tuotteet

Merikontit voidaan pakata eri menetelmiä käyttäen. Manuaalinen pakkaaminen tarkoittaa sitä, että materiaalit lastataan käsivoimin konttiin. Manuaalinen pakkaaminen on kuitenkin hidasta ja työvoimaa vaativaa. Pakkaaminen voi tapahtua myös satamassa, jossa materiaalit puretaan ajoneuvon kuormasta ja lastataan koneellisesti merikontteihin. Koneellinen pakkaaminen on edullista ja nopeaa.

Lentokuljetus

Lentokuljetus on nopeaa ja tehokasta. Lentokuljetuksien luonteesta johtuen materiaalien koko on rajoitettua. Osa materiaaleista voidaan kuljettaa matkustajakoneissa, kun taas esimerkiksi tulenarat materiaalit kuljetetaan siihen tarkoitukseen varustetussa rahtikoneessa. Tämä tekee erikoiskuljetuksista kalliimpaa.

Tavaran rahtiperuste määräytyy brutto- eli tilavuuspainon mukaan. Hinta ilmoitetaan yleensä €/kg. Lentokuljetuksissa käytetään useita eri rahtiluokkia. Yhteiskuljetus tarkoittaa sitä, että suurempi määrä samaan suuntaan meneviä lähetyksiä kootaan eri toimittajilta samaan koneeseen. Yhteiskuljetus on edullisempaa, mutta kuljetus kestää yleensä kauemmin. Mikäli vaaditaan nopeita kuljetuksia, voidaan käyttää pikarahtia.

Rautatiekuljetus

Rautatiekuljetukset ovat soveltuvia suuren ja raskaan tavaran kuljetukseen. Ne ovat lisäksi suhteellisen edullisia ja luotettavia.

Raideleveyksien vaihtelu Suomen ja Kiinan välillä tuottaa jonkinasteisia hankaluuksia junaliikenteeseen. Raideleveyden vaihtuessa lasti joko uudelleenpakataan sopiviin vaunuihin tai vastaavasti vaihdetaan vaunujen telit. Suomen (1524 mm) ja Venäjän (1520 mm) raideleveys on miltei sama, joten se ei aiheuta liikkumiselle ongelmia. Kiinan raideleveys taas noudattaa standardileveyttä (1435 mm).

Materiaali vienti Kiinaan on lyhyempi ja nopeampi kuin merikuljetus. Se on myös jonkin verran kalliimpi. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että rautatieliikennettä käytettäessä vaihtojen määrä on suuri. Jokainen vaihto lisää viivästymisen tai katoamisen riskiä.

Kaikki rakennusmateriaalit eivät sovellu kuljetettavaksi rautateitse. Rautatiekuljetus altistaa vahvasti kosteuden ja lämpötilojen vaihteluille. Lisäksi lastiin aiheutuu mekaanista rasitusta ja tärinää, joka voi aiheuttaa varsinkin kevytbetonisille tuotteille vaurioita.

Maantiekuljetukset

Aasian viennissä maantiekuljetusta käytetään rahtaukseen varsinaisten kuljetusmenetelmien välillä. Maantiekuljetuksen etuna ovat joustavuus ja nopeus. Maantiekuljetukset ovat kuitenkin suhteellisen kalliita siirtymäväli huomioon ottaen. Lisäksi maantiekuljetus asettaa pakkaamiselle ja materiaalin kestävyydelle lisävaatimuksia.

Posti

Posti on nopea ja varma tapa toimitustapa. Postitse kannattaa lähettää materiaalia, joka on kooltaan ja tilavuuspainoltaan on pientä. Postin käyttäminen on pieneen volyyymiin nähden edullista, turvallista ja nopeaa. Postipaketeissa ei saa olla helposti syttyvää materiaalia, kasveja tai ruokaa. Mikäli tällaisia tuotteita ilmenee paketissa, se voidaan tuhota kokonaisuudessaan. Kiinan postilaitos on tässä erittäin tarkka.

Kiinan lähetettävien Economy- ja priority-pakettien paino saa olla enintään 30 kg, joten painosta muodostuu rajoittava tekijä kuljetuksissa. (*Laivauskäsikirja 2010*)

Mikäli postipaketin sisällön arvo on yli 1000 €, siitä on tehtävä vienti-ilmoitus. Muussa tapauksessa ilmoitus tulee tehdä vain, jos paketti sisältää esimerkiksi rajoitusten alaisia tuotteita tai se koostuu useista lähetyksistä, jotka muodostavat kokonaisuuden. Päivitetyt määräykset tulee tarkistaa ennen lähetystä. (*Tullihallitus*)

Kuriiri

Huomattava osa tärkeistä ja arvokkaista alle 10 kg painoisia materiaaleista kulkee kuriirin mukana. Kuriirin toimittamana materiaali saapuu perille nopeasti ja turvallisesti. Tunnettuja kuriiriliikkeitä ovat mm. DHL, TNT ja UPS.

Menettelytavat Kiinan viennissä

Kun vientikohteenä on Kiina, karsiutuu vientimenetelmistä muutamia pois. Tällaisia ovat esimerkiksi maantiekuljetus. Kuljetettaessa rakennusmateriaaleja ja tuotteita Kiinaan pääasiallinen kuljetusmenetelmä on merikuljetus. Tämä johtuu pääasiassa tuotteiden koosta ja laadusta. Apukuljetusmuotona käytetään yleensä ilmakuljetusta sellaisten materiaalien osalta, jotka eivät sovellu merikuljetukseen.

Yleisesti merikuljetus lähtee Suomen satamasta Euroopan suuriin satamiin, joissa se lastataan suurempiin valtamerialuksiin. Matka jatkuu edelleen Kiinan suuriin vientisatamiin, esimerkiksi Dalianiin, Tsingtaon tai Shanghaihin.

Uusimmat kuljetusohjeet on syytä tarkistaa esimerkiksi Finron ylläpitämistä laivauskäsikirjasta. Uusimpien määräysten tarkistaminen on tärkeää, koska niissä saattaa jopa ½ vuoden aikana tapahtua merkityksellisiä muutoksia.

Kuljetuksien kustannukset

Viennin taloudesta ja kustannuksista puhuttaessa ensimmäiseksi esiin nousevat kuljetuksen, eli rahdin kustannukset. Kustannukset rakentuvat eri tekijöistä.

Kuljetuskustannuksiin lukeutuu mm. seuraavia (*Tuontiopas 2002, 91*):

- lastaukset ja purut
- rahti sisältäen myös rahdit varsinaisten kuljetusmuotojen välillä
- terminaalien käsittelymaksut
- huolinta, selvitykset ja tullaus
- lastin purku määränpäässä

Siitä, kuka vastaa mistäkin kustannuserästä, on oltava selkeät määritelmät sopimusasiakirjoissa.

Palvelutaso vaikuttaa kuljetuksen kustannuksiin. Mitä kovemmat vaatimukset kuljetukselta on, sitä korkeammaksi hinta yleensä muodostuu. Kuljetus- eli toimitusajan merkitys on usein bisneksessä suuri. Tilaaja luonnollisesti arvostaa sitä, että hänen tilaamansa tuotteet lyhyellä toimitusajalla.

40 jalan merikontin lähettäminen Kiinaan maksaa painosta ja sisällöstä riippuen noin 2400 – 2800 €netto. Hinnan määrittelyyn vaikuttaa monta eri tekijää, joten tarkan hinnan selvittämiseksi huolitsijalta tulee pyytää tarjous.

4.4 Viennin osapuolet ja vastuut

Huolitsija

Huolinta tarkoittaa toimijaa, joka huolehtii tavaran kuljettamisen järjestämisestä ja perille toimittamisesta. Huolintatoimen käyttö on yleistä ulkomaankuljetuksissa, koska sen kautta toiminta on yleensä helpompaa ja joustavampaa. Vaikka huolitsijat tarjoavat yleensä kokonaisvaltaista palvelua vientikuljetuksissa, huolitsijalta vaadittaviin tehtäviin ja toimiin tulee tutustua etukäteen.

Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet kerrotaan Pohjoismaiden Speditööriliiton Yleisissä määräyksissä. Peruseriaatteina huolitsijoiden määräyksissä on mm. se, että huolitsijan tulee valvoa ja edistää toimeksiantajan etuja (*PSYM 2000*).

On tärkeää, että huolitsija on sama koko prosessin ajan. Huolitsijan vaihtaminen kesken prosessin aiheuttaa ongelmia muun muassa asiakirjojen siirtymisen ja tiedonsiirron suhteen. Toisaalta ei voida varmistua huolitsijan pätevyydestä samalla tavoin kuin Suomessa.

Huolitsijan vastuut

Huolitsijan vastuulle kuuluvat tietyt vähimmäistehtävät riippumatta siitä, millainen sopimus tämän kanssa on tehty. Nämä vähimmäisvaatimukset on määritelty

säännöksissä. Huolitsijan vastuu voi olla kuljetusmenetelmistä ja sopimuksista riippuen joko rahdinkuljettajavastuulla, välittäjän vastuulla ilman rahdinkuljettajan roolia tai huolitsijan vastuulla.

Huolitsija on rahdinkuljettajan vastuulla, kun tämä kuljettaa tavaran omalla kalustollaan, tämä on antanut kuljetuslupauksen tai muilla PSYM:n määrittelemillä tavoin ottanut rahdinkuljettajan vastuun. Mikäli huolitsija ei täytä rahdinkuljettajan ehtoja, hän toimii välittäjänä. Vastuu määräytyy tällöin välittäjän vastuun mukaisesti. Huolitsijan vastuulla toimiminen pitää sisällään vastuun kaikista niistä, joita huolitsija on käyttänyt kuljetuksen perille saattamiseen. Huolitsijan rahdinkuljetusvastuu alkaa siitä, kun tavara vastaanotetaan ja päättyy tavaran luovuttamiseen.

Kuljetusliikkeet

Kuljetusliikkeet voivat olla joko huolintaliikkeen alaisia, sille alihankintaa tekeviä yrityksiä tai täysin itsenäisiä toimijoita. Kuljetusliikkeiksi lasketaan maantiekuljetuksia tekevät kuljetusliikkeet, varustamot ja rahtia kuljettavat lentoyhtiöt ja välittäjät.

Rahdinkuljettajan vastuut

Maantiekuljetuksissa rahdinkuljettaja vastaa vain kuljetuksen aikana syntyneistä vaurioista. Rahdinkuljettaja ei vastaa vaurioista, jotka ovat aiheutuneet lähettäjän tai vastaanottajan huolimattomuudesta. Korvaus on kuitenkin enintään rahdin suuruinen.

Merikuljetuksissa varustamo ei ole vastuussa vauriosta, mikäli se on aiheutunut haverista tai muusta vastaavasta onnettomuudesta.

Toimeksiantaja

Toimeksiantajalla tarkoitetaan joko myyjää tai lähettäjää. Toimeksiantaja on taho, joka vastaa huolitsijan palkkaamisesta ja tehtävänannosta.

Toimeksiantajan vastuu

Vastuu siirtyy pois huolitsijalta, mikäli voidaan osoittaa, että syy oli toimeksiantajan laiminlyönti tai virhe. Toimeksiantaja voi olla myös velvollinen korvaamaan huolitsijalle aiheutuneita kuluja, mikäli vahinko on aiheutunut hänen virheestään.

Toimeksiantajan tulee toimittaa kaikki tarvittavat asiakirjat, antaa pyydettyt tiedot materiaaleihin liittyen sekä hankkia vaaditut sertifikaatit. Toimeksiantajan tulee esimerkiksi toimittaa sertifikaatit puun terveydestä ja kunnosta, jotta se voidaan toimittaa Kiinan rajojen sisäpuolelle.

Tuotevastuulaki edellyttää myyjää ja ostajaa vastaamaan siitä, että tuotetta on turvallista käyttää eikä se ole terveydelle haitallinen eikä siitä aiheudu muita tuotteesta johtuvia vahinkoja. Viejän on pystyttävä takaamaan tuotteen turvallisuus erilaisin sertifikaatein. Kiinassa suoraan kuluttajille myytävien tuotteiden tulee olla vähintään Kiinan tuoteturvallisussertifikaatin vaatimukset täyttäviä.

Vastuukysymysten ongelmakohdat

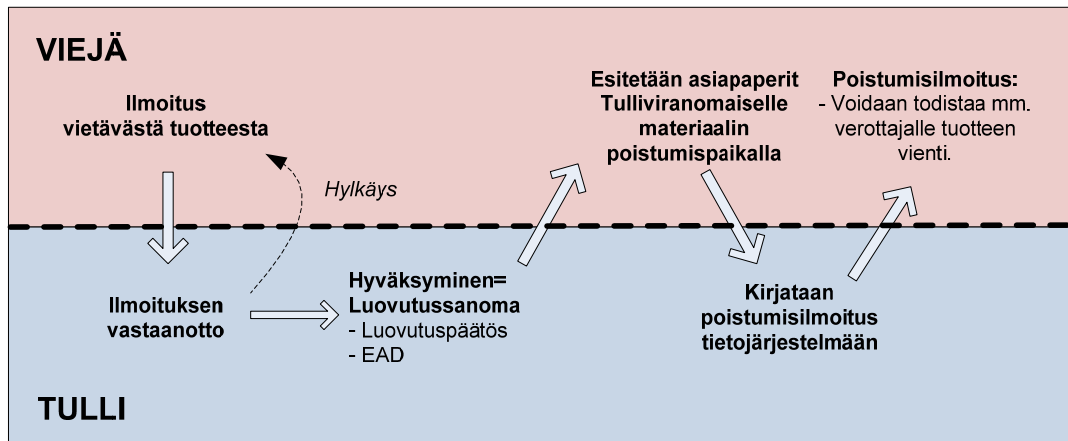
Mikäli mahdollisia ongelmia ilmenee, ongelmia pyritään ratkaisemaan mahdollisimman nopeasti ja ilman suurempia lisäkustannuksia. Lopulta kuitenkin pyritään etsimään syyllinen, joka vastaa syntyneistä kustannuksista.

Toimeksiantajan vastuuseen kuuluu toimittaa kaikki tarpeelliset asiakirjat. Toisaalta huolitsijan tehtävänkuvaan saattaa kuulua tarpeellisten asiakirjojen hankinta toimeksiantajan puolesta. Toimeksiantaja voi pitäessään huolitsijaa ammattilaisena edellyttää tarpeellisten asiakirjojen vaatimista. Mikäli tällaisissa tilanteissa huolitsijalle aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia, on hänellä oikeus periä niitä toimeksiantajalta. Vastaavanlaiset kysymykset tulee määritellä keskinäisissä sopimuksissa.

Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että toimeksiantajan tulee huolehtia asiakirjojen oikeanlaisesta sisällöstä, kun taas huolitsija vastaa niiden laadusta.

Tulli

Tullin tehtävä on valvoa maan sisäistä ja ulkopuolista materiaalivirtaa sekä ehkäistä laitonta maahantuontia ja vientiä. Tulliin on tehtävä vienti-ilmoitus, kun vienti suuntautuu pois EU-vientialueelta. Vienti-ilmoitus tulee tehdä joko itse tai välittäjän toimesta. Tulliin tehdään sähköinen ilmoittaminen, joka hylätään tai hyväksytään sähköisesti. Tulli-ilmoittaminen noudattaa kuvan 4 esittämää prosessia.



Kuva 4. Tulli-ilmoittamisen toimintaprosessi.

Tavaran poistuessa Suomesta toisen jäsenmaan kautta, toimenpiteet ovat lähestulkoon samat kuin suoraan Suomesta EU:n ulkopuolelle toimitettavilla tuotteilla. Tämän lisäksi toisen jäsenvaltion tulliviranomainen etsii kuljetuksen tiedot, tarkistaa ne ja kirjaa tuotteen oman maansa vientijärjestelmään. Tästä toimitetaan ilmoitus Suomen tietojärjestelmään, josta lähetetään edelleen viejälle poistumisvahvistettu luovutus päätös, kuten suoraan Suomesta EU:n ulkopuolelle lähtevässä kuljetuksessakin. (Tullihallitus)

Kiinan tulliviranomaiset käyttävät myös ennakkoilmoitusmenettelyä, joka suositellaan tehtävän sähköisesti. Tiedot järjestelmään on syötettävä viimeistään vuorokautta ennen kontin lastausta valtamerialukseen. Vastaavat aikarajat ovat lentorahtilähetyksissä 4 tuntia, rautatiekuljetuksissa 2 tuntia ja autokuljetuksissa 1 tunti ennen tavaroiden saapumista Kiinaan. (Laivauskäsikirja 2010)

Ellei tuontitavaroita selvitetä tullista kolmen kuukauden kuluessa saapumisesta, ne saatetaan myydä julkisella huutokaupalla.

4.5 Toimituslausekkeet; Incoterms 2000

Incoterms-lausekkeet on koontanut kansainvälinen kauppakamari, ja niitä käytetään yleisesti ympäri maailmaa. Nykyinen säännöstö astui voimaan 1.1.2000. Incoterms kuvaa myyjän ja ostajan kuljetusvelvollisuuksia myyntitilanteessa. Termejä voidaan laajentaa tarpeen mukaan.

Incotermsin kehittämiseen johtivat useat viennin ja tuonnin käytännön syyt ja ongelmat. Tärkeimpiä syitä Incotermsin kehittämiseen olivat mm:

- estää tavaroiden hukkuminen
- estää viivästymisiä ja katoamisia
- selvittää vastuita ja velvollisuuksia sekä
- selventää viennin pelisääntöjä.

Tuotteet toimitetaan perille toimituslausekkeella varustettuina. Toimituslausekkeet eivät ota kantaa, milloin tavaran omistusoikeus siirtyy käyttäjältä toiselle.

Toimituslauseke sen sijaan kertoo, kuka vastaa tuotteen toimituksesta, vakuutuksista sekä muista velvollisuuksista ja mihin asti.

Suomen sisäisissä kuljetuksissa käytetään Finnterms-lausekkeita, jotka pohjautuvat pitkälti Incoterms-lausekkeisiin.

Toimituslausekkeiden valinta

Toimituslausekkeet valitaan yhdessä myyjän ja asiakkaan tai yhteistyökumppanin kanssa siten, että kokonaisuus on kaikkien kannalta edullisin. Toimituslauseke sovitaan kauppakirjaa sopiessa, ja se kirjataan kauppasopimukseen.

Toimituslausekkeiden sisältö

Kuljetuslausekkeet voidaan jakaa lyhyesti seuraaviin kohtiin:

- E-ryhmä, eli ns. tarjouslauseke. Tämä pitää sisällään tuotteen hinnan lähtöpaikassa. Lähtöpään ääritermi.

- F-ryhmä ei sisällä varsinaista rahtia, vaan pelkän kotimaan kuljetuksen. Myyjä kuitenkin vastaa vientiasiakirjoista ja tulliselvityksestä lähtömaassa.
- C-ryhmä sisältää rahdin lisäksi osittain myös vakuutukset.
- D-ryhmässä myyjä vastaa kaikista kuljetuksen kustannuksista ja riskeistä. D-ryhmän ääripäätermi sisältää tuotteen toimituksen tilaajalle ilman tilaajan riskiä.

Kiinan viennissä suositeltavat toimituslausekkeet

Mitä pidemmälle toimeksiantajan vastuu toimituslauseilla rajataan, sitä suuremmat ovat kustannukset. Toisaalta kustannukset voidaan mahdollisesti laskuttaa osittain tilaajalta laskun suurenemisen muodossa. Toisaalta, on hyvää asiakaspalvelua toimittaa tuote perille asti etenkin, jos asiakas ei ole tottunut tuontikauppaan. Mitä pidemmälle tuote toimitetaan sitä suuremmaksi vastuu ja riskit kasvavat.

Tarjoukset annetaan lähtökohtaisesti EXW - lausekkeella, jolloin hinnaksi tulee pelkkä tuotteen kokonaishinta. DDP -toimituslauseke edellyttää taas myyjää toimittamaan tuotteen perille tilaajalle asti sisältäen kaikki kustannukset.

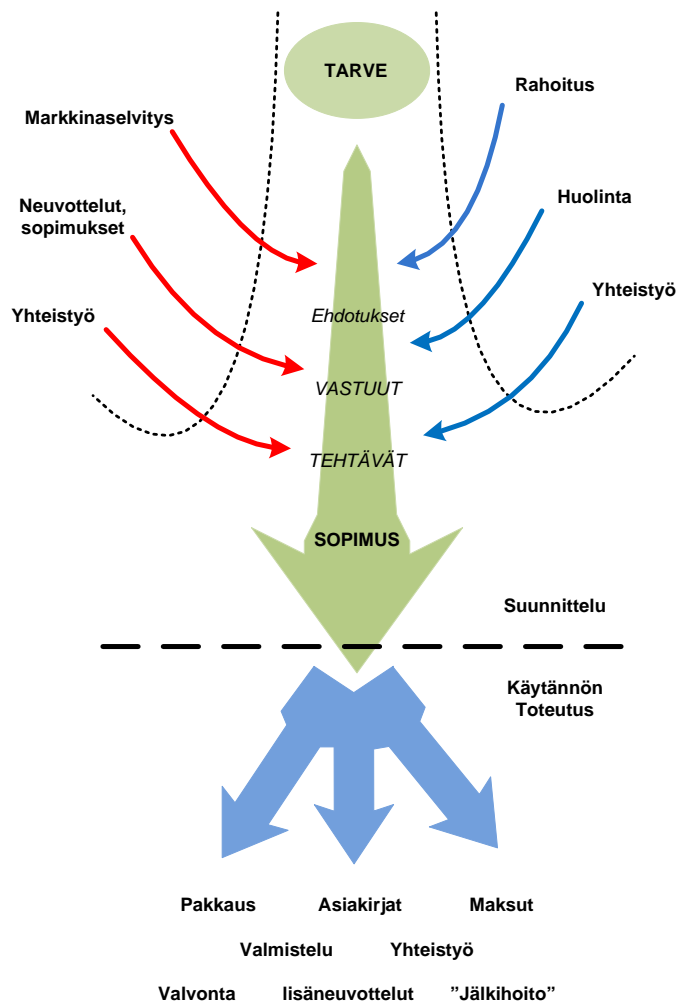
Lähtökohtaisesti voidaan suositella käytettäväksi esimerkiksi CIF -termiä. Tällöin tuote toimitetaan perille satamaan / vastaavaan paikkaan, jonka jälkeen tilaaja huolehtii jatkosta. Mikäli tilaajalle sopii, FOB -termi on myyjälle edullinen, mutta silti asiakirjakauppa on helposti toteutettavissa, eikä tilaajan tarvitse toimia vieraalla maaperällä.

5 Viennin haasteista selviytyminen

Viennin suunnitteluprosessi

Viennin haasteisiin varaudutaan parhaiten suunnittelemalla vientitoiminta ja -menetelmät kunnolla. On tärkeää, että jokaisesta vientiprosessista tehdään jo varhaisessa vaiheessa suunnitelma, miten toiminnassa edetään ja miten työt jakautuvat. Dokumentointi on tehtävä kirjallisessa muodossa, jotta se saadaan helposti kaikkien käytettäväksi.

Vientisuunnitelmassa paneudutaan yksityiskohtaisesti prosessin eri vaiheisiin. Siinä kartoitetaan, miten eri tehtävät hoidetaan, miten ongelmiin varaudutaan ja miten niitä voidaan eliminoida. Eri tehtäville asetetaan vastuuhenkilöt ja aikamääreet. (Kuva 5.)



Kuva 5. Viennin suunnitteluprosessi

5.1 Viennin riskit

Vientitoiminta sisältää monia riskejä, vaikka huolitsijan apua käytettäisiinkin suhteellisen laajasti. Riskit muodostuvat monista eri tekijöistä, ja niihin syventyminen on ensiarvoisen tärkeää tehokkaan ja menestyksellisen vientitoiminnan takaamiseksi. Riskienhallintakeinoja ovat riskien vähentäminen, välttäminen, hajauttaminen tai pitäminen omassa hallinnassa. Millä tavoin voidaan esimerkiksi minimoida luottotappioiden määrä?

Riskien kartoittaminen

Tärkeintä on kartoittaa tilanteelle ominaiset riskit, ennen kuin vientihanke aloitetaan käytännön tasolla. Riskianalysissä pohditaan mahdolliset riskit, miten niihin voidaan varautua ja miten toimitaan riskin toteutuessa. Riskianalyysiä tulee täydentää projektin edistyessä.

Vientitapahtuman riskien kartoitus					
	Asiakirjat	Kuljetus	Yleinen hankehallinta	Yhteystoiminta	Valmistelut
Riskit	Tiedonsiirto	Viivästykset	Tehtävät tehty	Tietokatkot Tulkkitoiminta	Ajanpuute Resurssien puute
Varautuminen	Sama huolitsija koko prosessin ajan	Vakuudet Pelivara	Seuranta, työnjako	Viikottaiset palaverit Suomalainen tulkki	Priorisointi henkilötuntien määrä
Korjaaminen	Hoidetaan lisäselvitykset	Huolitsija Omat kuljetukset	Korjataan virheet	Vaihdetaan tulkki Kehitetään tiedonkulkua	uudelleen priorisointi lisää työntekijöitä

Taulukko 4. Esimerkki riskianalysistä

Taulukko 4 on esimerkki riskianalysistä. Analyysin otsikoita voidaan muuttaa hankkeen erityispiirteiden mukaan. Tärkeintä on, että potentiaalisimpiin ja kalleimpiin riskeihin varaudutaan huolellisesti.

Riskien kartoittamista edesauttaa syvällisempi tutustuminen muutamiin yleisimpiin ja hankalimpiin riskeihin. Asiakirjat muodostavat yhden tärkeimmistä osa-alueista riskienhallinnan ja onnistuneen prosessin suhteen.

Kiinan kulttuurin pääpiirteittäinen tunteminen on yksi perusedellytyksistä riskien arvioinnille. Kulttuurin arvojen, toimintatapojen, sopimustekniikan ja byrokraattisuusasteen tunteminen ennen sopimusneuvottelujen käynnistämistä, on tärkeää. Tätä kautta voidaan realistisemmin ja tarkemmin kartoittaa mahdollisia riskejä.

Riskien priorisointi

Kiinan viennin riskitekijöihin vaikuttaa monta muuttujaa. Kaikkien eri muuttujien variaatioihin varautuminen vaatii paljon aikaa, resursseja ja käytännön toimia monella eri taholla. Aika ja resurssit ovat rajallisia, eivätkä ne riitä kaikkien ongelmien poistamiseen tai niihin varautumiseen.

Riskeihin varautumisen suhteen on tärkeää tehdä selkeä rajanveto, millaisiin riskeihin on taloudellisesti järkevää varautua. Varautuminen ei saa olla kalliimpaa, kuin riskin mahdollinen toteutuminen itsessään. Usein onkin epätaloudellista varautua epätodennäköisiin ja taloudellisesti merkityksettömiin riskeihin.

Potentiaalisia ja mahdollisia ongelmia priorisoidessa, voidaan ongelmat järjestää vakavuusjärjestykseen laskennallisesti. Ensiksi arvioidaan riskin vakavuutta eri näkökannoista huomioituna, jonka jälkeen arvioidaan ongelman ilmenemisen todennäköisyyttä. Näiden kahden tekijän yhteistarkastelulla voidaan selvittää riskin todellinen vakavuus (Kuva 6.).

<p>Riski: Puutteellinen pakkauslista</p> <p>Todennäköisyys: 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ei valvontaa • Ei määrätarkastusta • Pakkausvalvontaan ei tarpeeksi resursseja. <p>Vakavuus: 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lisäselvitykset • Viivästykset • Kielivaikeudet <p>RISKIARVIO: 12, Vakava riski</p> <p>Toimenpiteet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarkistetaan materiaalimäärät ennen lastausta. • Tiedotetaan pakkaamisesta • Pakkaamiseen liittyvät rajoitteet selville. • Pakkaamisen dokumentointi
--

Kuva 6. Esimerkki riskin vakavuuden määrittämisestä.

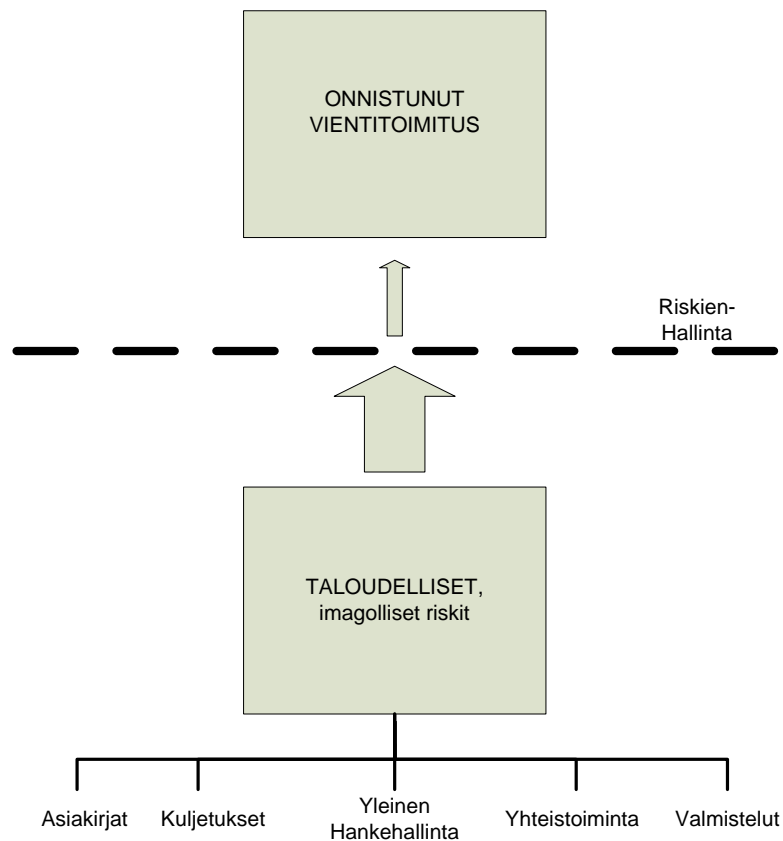
Riskien priorisoinnilla on tarkoitus aktivoida yritys suuntaamaan resurssit vakavimpiin riskeihin ja toimiin niiden ehkäisemiseksi. Laskentamenetelmä on suuntaa-antava ja sen tulos on subjektiivinen.

Yleisimmät riskit

Taloudellinen riski on lähes kaikkien riskien yläkäsite, koska usein ongelmat vaikuttavat hankkeen talouteen joko välittömästi tai välillisesti. Näin ollen kaikkien alaryhmien riskienhallinta on olennainen osa taloudellista riskienhallintaa.

Riskiryhmät voidaan jakaa viiteen eri kategoriaan:

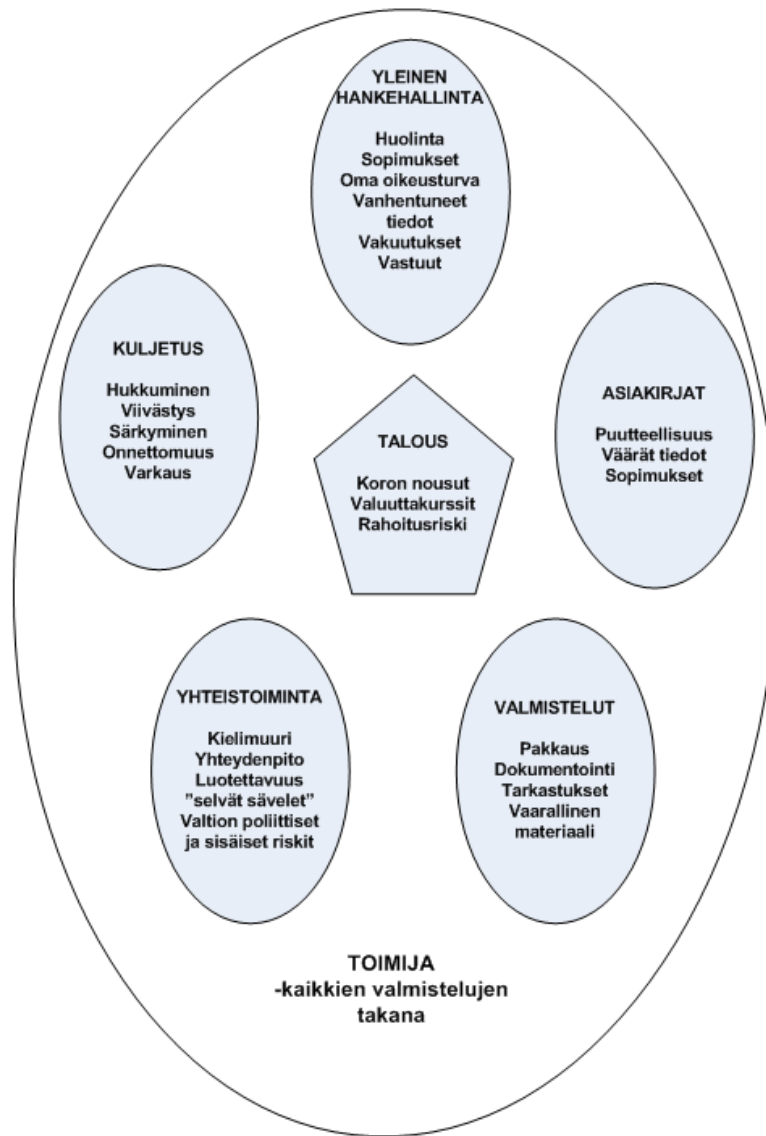
- asiakirjat
- kuljetus
- yleinen hankehallinta
- yhteistoiminta
- valmistelut



Kuva 7. Vientitoiminnan riskien jakautuminen.

Monien riskiryhmien takana, joko välillisesti tai välittömästi, on toimija itsessään. Oman toiminnan suurimmat riskit muodostuvat mm. oma asenteesta ja yhteistyökyvystä. Omia taitoja saatetaan joko yliarvioida tai vastaavasti aliarvioidaan tulevan vientiprosessin asettamia haasteita ja tehtäviä. Ongelmiin ei joko osata tiedon puutteesta johtuen varautua tarpeeksi tai sitten ongelmiin ei kiinnitetä tarpeeksi huomiota.

Vientiprosessi ylipäänsä vaatii, että siihen paneudutaan koko yrityksen tai vastaavan instanssin tarpeeksi korkealla taholla. Tarvittavien resurssien määrä ja volyyymi tulee osata arvioida oikein jo hankkeen varhaisessa vaiheessa. Mikäli Kiinan viennissä halutaan onnistua ja menestyä, on siihen käytettävä aikaa ja valmistauduttava kehittämään itseään ja oppimaan jatkuvasti uutta.



Kuva 8. Vientitoimintaan liittyvät yleisimmät riskit.

Laadittaessa yrityksen omaan käyttöön tulevaa vientisuunnitelmaa, tulee yleisten riskien lisäksi pohtia yksittäisiä ja tapauskohtaisesti vaikuttavia riskejä.

Epärehellisyyteen varautuminen

Kiinan kaupassa, kuten muuallakin, tulee yrittää eliminoida kaikki tietoturvariskit, väärinkäytökset ja huijaukset. Suomalainen kauppa on verraten luottavaista ja rehellistä.

Mikäli tiedostoja lähetetään sähköisesti, kannattaa vastaanottajaa pyytää lähettämään sama viesti takaisin alkuperäiselle lähettäjälle. Tällöin voidaan tietyllä tasolla todentaa, että tiedostoa ei ole muuteltu ja siitä saadaan sähköinen todiste.

Huijaaminen ei ole Kiinassa kansainvälisissä kaupoissa raikeää eikä yleistä, mutta liika naiivius kannattaa silti työntää syrjään.

5.2 Viennin asiakirjat

Asiakirjat ja niiden todenmukaisuus sekä huolellinen laatiminen ovat yksi tärkeimmistä asioista onnistuneen vientitehtävän kannalta. Huonosti laaditut ja puutteelliset asiakirjat johtavat yleensä viivästyksiin ja kustannusten nousuun.

Kiinan viennissä asiakirjojen suhteen tulee olla erityisen tarkka. Asiakirjojen laatiminen ja hankkiminen on yritykselle maksullista työajan ja muiden kulujen johdosta, jolloin ylimääräisiä asiakirjoja ei kannata hankkia. Asiakirjavaatimuksissa saattaa tapahtua vuositasolla muutoksia. Uusimmat asiakirjavaatimukset voidaan tarkistaa Finpron laivauskäsikirjasta.

Laivauskäsikirjojen antamien ohjeiden lisäksi kannattaa olla omatoiminen. Liittykö kauppaan esimerkiksi muita asiakirjoja, joita tulisi olla valmiina. Esimerkiksi proformalasku ei sisälly erikseen lähetettävien asiakirjojen listaan, mutta sitä saatetaan silti huolitsijasta ja vastaanottajasta riippuen vaatia.

Kiinassa vaaditaan, mikäli mahdollista, alkuperäiset todistukset ja asiakirjat. Kiinaan lähetettävissä asiakirjoissa tulee olla leima, koska sen vaikutus asioiden etenemiseen on huomattavasti suurempi kuin Suomessa.

Kiinaan suuntautuva kauppa ja kuljetukset kuuluvat ns. ulkokaupan piiriin. Ulkokaupan piiriin lasketaan kuuluvan EU:n ulkopuolelle suuntautuva kauppa. Kun materiaalia lähetetään Kiinaan, asiakirjavaateita tulee käytännössä kolmelta tai neljältä eri taholta, Suomen tullilta ja huolitsijalta, Kiinan viranomaisilta ja

mahdollisesti tilaajalta / vastaanottajalta. Toimituslauseke määrittää asiakirjojen hankkimisvelvoitteet.

Sopimusasiakirjat

Sopimus pohjana kannattaa käyttää yleistä kansainvälistä sopimus pohjaa. Sopimus pohja toimii näin ollen varsinaisen sopimuksen runkona, johon lisätään kuhunkin kauppaan liittyvät erityispiirteet ja -ehdot. Sopimuksessa on tärkeää määritellä, missä oikeudessa ratkaistaan mahdolliset erimielisyydet.

Kulttuurilla on oma merkitys sopimuksen teossa. Kiinalaisessa kulttuurissa sopimuksen allekirjoittaminen tarkoittaa yhteistyön alkamista, kun taas Suomessa se taas tarkoittaa, että asiat on päätetty ja lyöty lukkoon. Länsimaisista sopimusmenetelmistä kannattaa pitää kiinni, mutta mahdollisiin muutoksiin kannattaa varautua.

Tavalliset sopimusasiakirjat ottavat harvoin huomioon erityisesti Kiinan rakennusmateriaalikauppaan liittyviä erityispiirteitä. Näiden erityispiirteiden huomioimiseen kannattaa keskittyä, sillä suurin osa aloittavan vientitoiminnan yllättävistä kuluista muodostuu juuri tekijöistä, joiden ei mainita sopimuksessa kuuluvan kenellekään. Jokainen sovittava seikka tulee kirjata ylös sopimukseen. Sopimusasiakirjassa oleva tarkka määritelmä tai teksti vähentää neuvottelujen tarvetta säästäten aikaa ja resursseja.

Erityispiirteitä, jotka tulee erityisesti Kiinan rakennusvientitoiminnassa ottaa huomioon, ovat muun muassa:

- sertifiointiin aiheuttamat kustannukset
- mahdollisten asentajien tai työnjohtajien, valvojien tai tarkastajien matkakulut sis. päivärahat, majoitus, yms.
- mikä materiaalivienti sisältää asennuksen, kuka maksaa työmaatekniikasta, nostoista, työvälineistä, yms.
- käyttöohjeiden laatiminen
- varaosien rahtikustannukset. Normaalisti varaosien rahtikustannukset kuuluvat toimittajalle

- toimittaja ei vastaa tuotteiden aiheuttamista tuotantohäiriöistä
- pakkauskulut, mikäli tuotteet vaativat erityistä pakkaamista.

Kun rakennusmateriaalien vientiin liittyy palvelua, esimerkiksi asennus tai asennustyönjohto, sisältyy lopputulokseen yleensä takuu. Tämä takuu-aika on Suomessa vakio, mutta Kiinassa se on neuvoteltavissa. Suomessa oleva 6 vuoden takuu-aika on Kiinassa erittäin pitkä. Sopimuksessa takuuajan tai sen puuttumisen lisäksi kannattaa sopia takuun raukeamisen ehdot.

Kauppalasku

Vientikauppalasku on yksi vientikaupan tärkeimmistä asiakirjoista.

Vientikauppalasku sisältää eri tahoille, kuten esimerkiksi huolitsijalle, tullille, vastaanottajalle ja agenteille tarkoitettuja oleellisia tietoja. Vientikauppalaskun kaikkien tietojen on oltava englanniksi ja täysin virheettömiä, koska se toimii lähteenä monille muille asiakirjoille. Viejän tulee allekirjoittaa vientikauppalasku ja siitä tulee olla useita kopioita. Vientikauppalaskusta on esimerkki liitteessä 4.

(Viennin asiakirjat 2007, 10-2)

Vientikauppalaskuun kirjataan mm. seuraavia tietoja:

- myyjän ja ostajan nimi ja osoite
- tavaran alkuperämaa
- toimitus- ja maksuehdot
- kolloidien merkit, numerot, lukumäärä ja laji, brutto- ja nettopainot
- tarkka tavaramääritelmä,
- yksikkö- ja kokonaishinnat sekä mahdolliset alennukset ja niiden perusteet
- lisäksi on ilmoitettava FOB -arvo ja toimitusehdosta riippuen CIF -kulut eriteltyinä
- hankkeeseen liittyvät erikoisehdot mm. maksumenettelyjen, toimituksen tai pakkaustapaan liittyen.

Kuljetusasiakirjoja

Kiinaan tulliin laaditaan selvitys kuljetettavista materiaaleista. Ilmoituksen laativat yleensä huolintayritys tai varustamot ennen lähetystä. Suuri osa tarvittavista perustiedoista tulee lisäksi Suomen tullilta. Tarvittavia kuljetusasiakirjoja kuljetusmuodosta riippuen ovat mm. B/L, AWB ja Air Carnet.

Erityisiä todistuksia

Puumateriaalista, joko pakkausmateriaalina tai varsinaisena rakennusmateriaalina, vaaditaan joko ISPM 15 -standardin mukainen käsittely tai Eviran myöntämä todistus puun terveellisyydestä. Muiden mahdollisten erityistodistusten tarve ilmoitetaan kauppasopimuksessa. Tällaisia erityistodistuksia voivat olla mm. käyttötarvetodistus.

Pakkausluettelo

Pakkausluettelo vaaditaan konttikuljetuksissa. Sen laadinta on erittäin suositeltavaa kuitenkin kuljetusmuodosta riippumatta, vaikka tiedot olisikin kirjattuna kauppalaskussa. Pakkausluettelo allekirjoitetaan.

Muut todistukset ja asiakirjat

Alkuperäistodistusta, samoin kuin esimerkiksi tavaratodistusta, tullilaskua, yms. ei yleensä vaadita. Alkuperäistodistuksen saa tarvittaessa suomalaisesta kauppakamarista.

5.3 Viennin raha-asiat

Viennin rahoitus

Viennin kustannukset, saatavien pitkä maksuaika ja riskit aiheuttavat usein tarvetta rahoitukselle. Vientiluottoja voi hakea monilta instansseilta, kuten esimerkiksi pankeista, Finnverasta ja Fide Oy:stä.

Kiinan tuontitullit

Tullitariffit lasketaan tuotteen CIF-arvosta (Incoterms; Cost, Insurance, Freight). Tullauksen yhteydessä peritään eräitä muita maksuja ja arvonlisävero (engl. VAT). Toimituslausekkeesta riippuu, kenelle tullauskustannukset kuuluvat. Kiinan tuontitullit sekä muut maksut esitetään EU:n Applied Tariffs Database -tietokannassa.

Maksutavat

Ennen kuin varsinainen sopimus allekirjoitetaan, on syytä varmistaa yhteistyö- tai kauppakumppanin luottokelpoisuus ja maksuvalmius. Maksutapa tai -tavat suunnitellaan siten, että luottotappioiden riskit minimoidaan.

Maksutavat vientikuljetuksissa ovat moninaiset. Yleisimmät ja suositelluimmat maksutavat voidaan jakaa avoimiin laskutuksiin ja asiakirjakauppoihin. Avoimia maksutapoja ovat mm. shekki ja maksumääräys. Asiakirjakauppoja ovat perittävä ja remburssi.

Kun viennin molemmat osapuolet tuntevat toisensa, sekä heidän välillään vallitsee luottamus, voidaan maksutapana käyttää joko shekkiä tai maksumääräystä. Shekki on monessa suhteessa riskialtis menetelmä, eikä se sovellu käyttöön hyvin, ellei sitä käytetä kohdemaassa yleisesti. Kiinassa shekkien käyttö ei ole järin yleistä, joten se ei sovellu maksutavaksi läheskään yhtä hyvin kuin esimerkiksi USA:n Britannian, ym. vastaavien shekkimaiden maksutapana. Maksutavat ovat kuitenkin tapauskohtaisia.

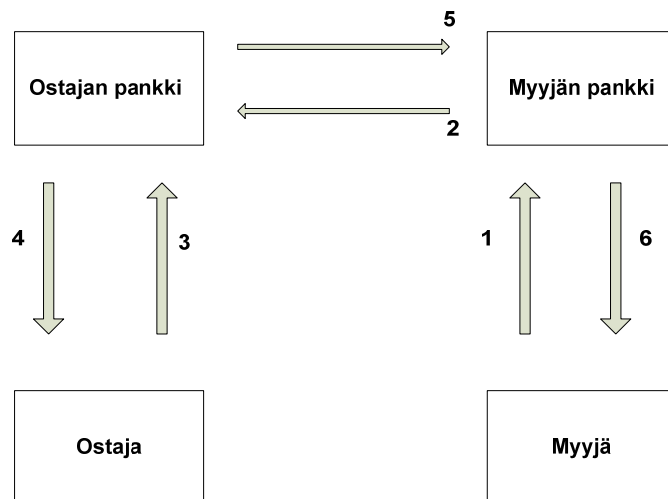
Maksumääräys on lähestulkoon samantapainen kuin Suomessa yleisesti käytettävä pankkisiirto. Maksumääräykseen on merkittävä tarkat kansainväliset pankkiyhteystiedot.

Pankkikustannuksiltaan maksumääräyksen ja shekin kulut ovat verrattain edullisia. Oman pankin toiminta ja hinnastot kannattaa kuitenkin selvittää etukäteen ennen varsinaisen maksutavan lukkoon lyömistä. Lisätietoja kannattaa kysyä pankista.

Asiakirjakauppoja kannattaa käyttää silloin, kun kauppa- tai yhteistyökumppanina on ennestään tuntematon tai suhteellisen vieras instanssi. Käyttämällä rembursssia tai

perittävää voidaan varmistaa, ettei tilaaja saa materiaalia haltuunsa ennen kuin hän on maksanut maksun. Ostajan kannalta asiakirjakaupan etuina ovat muun muassa, että asiakirjoja saadessaan tilaaja tietää listatun materiaalin olevan perillä tai ainakin matkalla määränpäähän.

Käytäessä kauppaa kiinalaisten kanssa, asiakirjakaupan suomat turvallisuusedut ovat tervetulleita. Kulttuurierot Suomen ja Kiinan välillä aiheuttavat, että asioita ei aina ymmärretä samalla tavalla vaikka suomalaisesta neuvottelijasta näin saattaisi tuntuakin. Asiakirjakauppa edellyttää suurempaa sitoutumista, sekä maksuvalmiutta ja -halua, jolloin se on kustannuksista huolimatta huomattavasti riskittämpi vaihtoehto. Maksutapaan satsaaminen on järkevää ja taloudellista riskienhallintaa.



Kuva 9. Perittävä (Selin 2004)

Remburssin selitys kohta kohdalta:

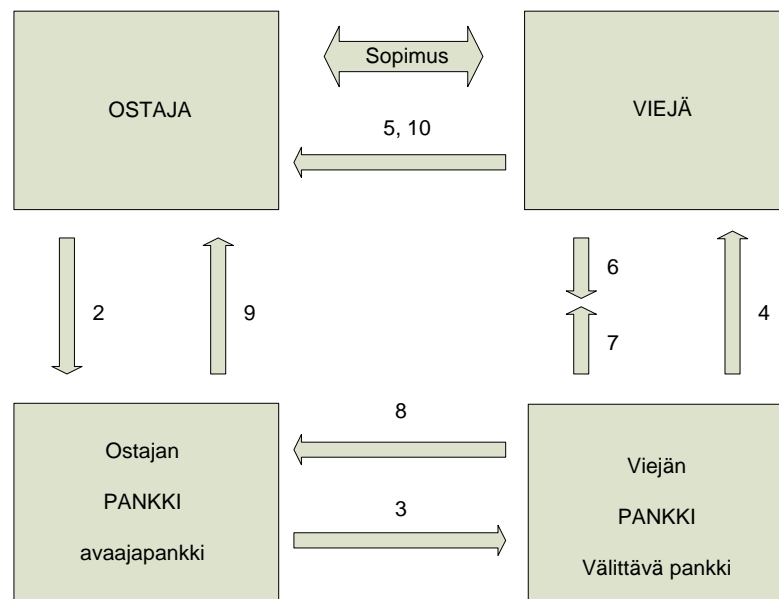
1. Myyjän pankki lähettää perimistehtävän edelleen ostajan pakille pyytäen tätä luovuttamaan asiakirjat ostajalle perittävien ehtojen mukaisesti.
2. Myyjä antaa perimistehtävän pankilleen ja liittää mukaan tarvittavat asiakirjat.
3. Ostajan pankki ilmoittaa ostajalle asiakirjojen saapumisesta.
4. Ostaja lunastaa asiakirjat joko maksamalla saatavan (Cash Against

Payment) tai asettamalla asetteen/vekselin (Cash Against Acceptance) vakuudeksi.

5. Ostajan pankki tilittää saatavan myyjän pankille.
6. Myyjän pankki maksaa saatavan eteenpäin myyjälle.

Remburssi

Remburssi on turvallinen maksutapa sekä ostajalle että myyjälle. Käytettäessä remburssia pankit ovat avainasemassa. Pankit ovat puolueeton instanssi, joka huolehtii siitä, että kaupat sujuvat oikeassa järjestyksessä. Remburssin käyttö osoittaa myös ostajan maksukykyä. Remburseja on saatavana peruuttamattomina, peruutettavissa olevina, vahvistettuina tai vahvistamattomina remburseina. Kiinan kaupan remburssiehdoissa on lisäksi usein vaatimus tavaroiden kuljettamisesta kiinalaisella aluksella.



Kuva 10. Remburssin (Fintra 2004)

Remburssi kohta kohdalta:

1. Ostajan ja myyjän välillä tehdään kauppasopimus.
2. Ostaja pyytää pankkiaaan avaamaan remburssin
3. Ostajan pankki avaa remburssin kirjeenvaihtajapankkinsa välityksellä.
4. Viejän pankki ilmoittaa remburssiehdot viejälle.
5. Tavarat laivataan ja viejä saa siitä kuljetusasiakirjan esim. konossementin.
6. Viejä esittää remburssiehtojen mukaiset asiakirjat mm. konossementin ja muut remburssin vaatimat pankilleen.
7. Viejän pankki suorittaa remburssiehtoja ja asiakirjojen välisen vertailun ja ilmoittaa viejälle, mikäli asiakirjat ovat remburssiehtojen mukaiset.
8. Viejän pankki lähettää asiakirjat avaajapankille, jolta veloitetaan myyjälle suoritettu maksu.
9. Avaajapankki tarkastaa asiakirjat ja luovuttaa ne ostajalle.
10. Ostaja esittää konossementin / kuljetusasiakirjan rahdinkuljettajan/varustamin edustajalle, joka luovuttaa tavarahan ostajalle konossementtiä / kuljetusasiakirjaa vastaan.

Verotus

Vienti on verotonta, kun pelkästään rakennusmateriaaleja kuljetetaan Kiinaan. Verotus tapahtuu tuontimaassa, jossa siitä maksetaan arvonlisävero Kiinan verolainsäädännön mukaan. Kiinan arvonlisävero on yleisimmin 17 %. Tämä veroarvo on kuitenkin liukuva tuotteiden mukaan. Rakennusmateriaaleissa Kiinan arvonlisävero on lähtökohtaisesti aina 17 %. Suomen arvonlisäveroprosentti on 22 %. Tätä verotuseroa kannattaa hyödyntää, mikäli se on hankkeen puitteissa mahdollista.

Mikäli kuljetukseen liittyy palvelu, se verotetaan Suomen arvonlisäveron mukaisesti. Palveluksi kauppa katsotaan silloin, kun materiaaleihin liittyy esimerkiksi asennustyö. Tällöin verotus tapahtuu myyjän maan, eli tässä tapauksessa Suomen verolainsäädännön mukaan. Veronkato Suomeen tapahtuu myös silloin, kun toimijana on julkinen taho kuten oppilaitos.

Käytännön taloudelliset riskit Kiinan viennissä

Vaikka Kiinan valuutta on nykypäivänä suhteellisen vakaa, tulee pitkäkantoisessa projektissa varautua valuuttojen välisiin arvomuutoksiin. Yleensä valuuttojen välinen kurssi sidotaan sopimuksessa tietyn päivän valuuttaindeksiin. Valuuttakurssien muutoksiin ja hinnannousuihin tulee kuitenkin varautua.

Remburssin käyttö Kiinan viennissä on suositeltavaa, koska se on turvallista. Mikäli kyse on suuremmista summista, voidaan maksutoimitusta jakaa useille eri remburseille, jolloin yksittäisen maksuerän summa ei nouse suhteettoman korkeaksi. Varsinaista etumaksua voidaan käyttää suurten tilauksien yhteydessä, jotka vaativat rahaa järjestelyidensä vuoksi.

5.4 Vastuun jakaminen

Vastuun jakaminen vientikuljetuksissa kannattaa suhteuttaa omaan kokemustasoon ja tietotaitoon. Mikäli kokemusta vientitoiminnasta ei juuri ole, vastuut kannattaa hajauttaa mahdollisimman laajalti esimerkiksi käyttämällä laajamittaisesti huolitsijan palveluita. Vastuun jakamisen vaakakupissa painavat riskit ja ansiot.

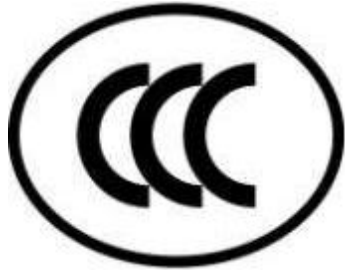
Parhaillaan vastuun jakaminen sitouttaa muita osapuolia tehokkaaseen toimintaan, jolloin kokonaistoimituksen varmuus ja nopeus paranee. Mikäli toimituksella ei ole ns. vastaanottajaa, vaan materiaali tulee kohteessa omaan käyttöön, voidaan vastuuta jakaa huolitsijayhtiön kanssa. Monesti kokonaistoimitus hoidetaankin juuri huolintaliikkeen ammattitaitoa hyödyntäen.

Vastuuta voidaan jakaa mm. yhteisillä sopimuksilla tai tehtävien- ja vastuidenjaolla niin, että se palvelee viejää tilanteeseen nähden mahdollisimman edullisesti. Vastuu- ja sopimuskiistojen ehkäisemiseksi kaikki sovittavat asiat on oltava kirjallisena ja allekirjoitettuna pätevien henkilöiden toimesta. Liitteessä 7 on esimerkki tehtävänjaosta.

Sertifiointi

Sertifiointiin liittyvät yksityiskohdat kannattaa selvittää mahdollisimman varhaisessa vaiheessa kiinalaisen ostajan kanssa. Onko tuote esimerkiksi mahdollista sertifioida Kiinassa maahantuojan toimesta, jolloin se on nopeampaa ja helpompaa. Sertifiointikustannukset saattavat olla huomattavat, joten jo kauppaneuvotteluissa tulisi tarkentaa molempien osapuolten velvoitteet.

CCC merkintä vaaditaan Kiinassa myytäviltä tuotteilta. Merkintävelvollisuus koskee sekä Kiinassa valmistettuja tuotteita että tuontituotteita. Merkinnän saaminen kestää noin kahdesta kolmeen kuukautta ja se hankitaan Kiinan sertifiointi ja akkreditointi hallinnolta. Pelkästään CE -merkittyä tuotetta ei ole luvallista myydä Kiinassa.



Kuva 11. Kiinalaisen CCC -merkin tunnus.

Sopimukseen on tärkeä lisätä, kuka vastaa tuotteen sertifiointi kustannuksista. Sertifiointikulut kaikkine oheiskuluineen, saattavat olla suhteellisen merkittävät tuotteesta riippuen.

Toimituslauseet

Toimituslauseiden määrittäminen on vastuunjako, joka tehdään jo sopimushetkellä. Toimituslausekkeilla määritellään, mihin päättyy myyjän velvollisuudet ja mistä alkavat ostajan velvollisuudet. Parhaillaan vastuuta voidaan jakaa siten, että molemmat osapuolet huolehtivat heille tutummasta asiakokonaisuudesta. Esimerkiksi Kiinassa toimiva osapuoli hoitaa asiat Kiinassa, koska se on yhteyshenkilölle huomattavasti helpompaa muun muassa kielitaidollisista syistä.

Viejän tulee pohtia, mitkä ovat omat vahvuudet kokonaisviennin osa-alueista, ja missä vaiheissa mahdollisia ongelmia saattaa tulla sekä milloin niiden hoitaminen olisi kaikkein helpointa.

5.5 Vakuutukset

Yleisimmin vakuutustarpeen määrittää sovittu kuljetuslauseke. Samalla se määrittää kuka on velvollinen ottamaan vakuutuksen.

Vakuutusehtoihin kannattaa tutustua huolellisesti ennen vakuuttamista.

Vakuutusehdoista selviää, mitä seikkoja vakuutus koskee ja mitkä asiat jäävät

vakuutusehtojen ulkopuolelle. Todisteeksi vakuuttamisesta lähettäjä saa itselleen joko vakuutuskirjan tai vakuutustodistuksen.

Kuljetusvakuutus

Vientikuljetusten vakuuttaminen tapahtuu yleisimmin englantilaisten (Institute Cargo Clauses) ehtojen mukaisesti.

Vakuutuksen laajuus voi vaihdella sopimuksen mukaan. Perusvakuutus / ICC (C) on suppein ja vastaavasti (A) vakuutus kaikkein laajin. ICC (C) vakuutus korvaa vahingot jotka ovat aiheutuneet esim. tulipalosta, räjähdyksestä ja muusta onnettomuudesta. ICC (A) vakuutus sisältää lisäksi kolmannen osapuolen vahingonkorvauksen, puutteellisen pakkauksen, sodasta, lakosta tai tavarán ominaisuudesta johtuvan vaurion. Mikäli toimituslausekkeeksi valitaan CIF tai CIP on myyjä velvollinen vakuuttamaan tavarán ICC (A) luokassa.

Vakuuttamistavat

Kuljetus voidaan vakuuttaa kertavakuutuksella tai vuosisopimuksella. Suhteellisesti edullisempi vuosisopimus tulee kysymykseen silloin kuin lähetettäviä eriä on useampia tai ne jakautuvat tasaisesti ympäri vuoden. Mikäli kuljetuksia on vain vähän tai niiden taajuus ei ole suuri, kannattaa materiaalit ja lähetys vakuuttaa kertakuljetusvakuutuksella. Vakuutuksen kesto kannattaa aina tutkia tapauskohtaisesti ja varautua mahdollisiin viivästyksiin. Myös vakuutusyhtiö vaatii tarkat tiedot kuljetuksesta ja kuljetettavista materiaaleista.

5.6 Yhteyshenkilöt

Yhteyshenkilöä käytetään tässä kappaleessa yhteisnimityksenä kaikista niistä yhteistyöhenkilöryhmistä, joita ulkomaan vientiin liittyy. Yhteyshenkilö voi olla esimerkiksi yhteistyökumppanin edustaja, joka toimii yhteyshenkilönä kahden eri yrityksen tai toimijan välillä. Tällainen tulee kysymykseen esimerkiksi yhteistyöprojekteissa.

Avustusta yhteyshenkilöiden ja agenttien valinnasta voi saada mm. kansainvälisiltä messuilta, Finpron Kiinan vientikeskuksesta tai kontaktien ja vientiyritysten avulla. Yhdyshenkilön valintaan tulee kiinnittää huomioita erityisesti, jos hän toimii yrityksen edustajana.

Yhteishenkilö voi olla myös suomalaisen tahon edustajana toimiva agentti, joka toimii yhteistyömaassa työntantajansa nimissä. Agentille maksetaan palkkaa provisiona sen mukaan, kuinka paljon hän hankkii tilauksia ja tarjouksia päämiehelleen.

Yhteys- ja toimihenkilöiden, samoin kuin huolitsijoidenkin, tulee pysyä samoina koko prosessin ajan.

Yhteyshenkilöiden käyttö ja merkitys riippuu pitkälti siitä, mistä lähtökohdista vientitoiminta on käynnistynyt. Onko kyse tavarantoimituksesta myyntitarkoituksessa vai onko kyse materiaalitoimituksesta yhteistyökumppanille tai peräti yhteiseen projektiin tai bisnekseen liittyen.

Yhteyshenkilöiden merkitys

Yhteyshenkilön merkitys korostuu suurimmilleen tilanteessa, jolloin toimituksen kanssa tulee suuria ongelmia. Tällöin myös yhteyshenkilön luottamus ja ammattitaito punnitaan. Yhteyshenkilöstä voi olla myös suurta apua maksuvaikeus tilanteissa. Vaikka maksu saataisiinkin tilille, asian hoitaminen on kuitenkin käytännössä hankalaa ja aikaa vievää ilman kunnollista yhteyshenkilöä. Maksun viivästyminen sitoo lisäksi varoja.

Yhteyshenkilöiden tehtäviä on lisäksi avustaa ja tukea toimeksiantajan toimia vientikohdemaassa. Samalla yhteyshenkilö kaikin tavoin edistää toimituksen joutuisuutta ja perille saapumista suunnitelmien mukaisesti, sekä edesauttaa tuotteiden jälleen välittämistä ja markkinointia sopimuksesta riippuen.

Yhteyshenkilön tulee myös tiedottaa toimeksiantajaansa mahdollisista muutoksista ja uutisista.

Tulliin voidaan joutua toimittamaan joitain asiakirjoja ja selvityksiä kiinaksi.

Tällaisissa tilanteissa yhteyshenkilön rooli ja merkitys korostuu eritoten. Tällaiset tilanteet voidaan kuitenkin yleensä estää huolellisella valmistautumisella.

Kiinassa käytettäviin yhteyshenkilöihin liittyvät riskit

On tärkeää, että yhteyshenkilöön voidaan luottaa. Varsinkin jos yhteyshenkilö työskentelee tilaajan lukuun, voi hänen toimintaansa liittyä tiettyjä epäluottamusriskejä.

Kaikissa neuvotteluissa tulee käyttää ehdottomasti suomalaista kiinankielen tulkkia.

Lisätietoa tuo, mikäli tulkki on suomalainen tai ainakin suomalaisen kulttuuriin kasvanut henkilö.

Kommunikoinnin taso on erittäin tärkeää. Suomalainen ja kiinalainen englannin aksentti eroavat toisistaan. Kommunikointi etenkin puhelimessa on yleensä hankalaa ja vaatii hyvää kielitaitoa molemmilta osapuolilta. Monesti onkin helpointa kommunikoida tekstin kautta, mikäli kyse on tärkeästä asiasta. Kirjallisessa kommunikoinnissa väärinymmärrysten määrä vähenee.

Kielimuuri aiheuttaa myös ongelmia. Varsinkin kun materiaalia tuotetaan kiinaksi englannin kautta, tulee vastaan kaksi kielimuuria. Kun suomalaiset ajatukset sanotaan englanniksi, vastaanottaja joutuu kääntämään ne mielessään kiinaksi. Tämä aiheuttaa monia riskejä. Tärkeät asiakirjat onkin syytä kääntää takaisin suomeksi. Mikäli toisen henkilön takaisin kääntämä versio vastaa alkuperäistä, käänös on kunnollinen.

5.7 Käytännön toimet

Käytännön toimilla viitataan niihin toimenpiteisiin, jotka ovat vientihankkeen ns. fyysisiä osa-alueita. Ennen työtä ennakoidaan mahdolliset käytännön haasteet kuten esimerkiksi monimuotoisen esineiden pakkaaminen ja sitominen turvallisesti. Suunnitellut tehtävät tulee suorittaa, vaikka ne saattaisivatkin tuntua tarpeettomilta ja turhia kustannuksia aikaansaavilta. Monesti hyvin suunniteltu ja varmistettu työ maksaa itsensä moninkertaisesti takaisin, mikäli ongelmia ilmenee.

Pakkaaminen

Tavaran pakkaus on osa onnistunutta lähetystä. On tärkeää, että pakkaaminen tapahtuu valvotusti ja lähetävän yrityksen osoittaman henkilön valvonnassa. Hyvässä valvonnassa on syytä kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

- varmistetaan, että kaikki lähetettävät materiaalit mahtuvat turvallisesti suunniteltuun kuljetusyksikköön
- tuotetarkastus ennen pakkaamista
- dokumentointi ja valvonta
- olennaista on pakkauksen jälkeen tietää, mitä tavaraa on missäkin konteissa, kuinka paljon ja miten ne ovat pakattu..
- etenkin lentokuljetuksissa materiaalien painot paukkauksineen tulee olla tarkasti selvillä.

Pakkaussuunnitelman laatiminen on aiheellista erityisesti, mikäli lähetettävää materiaalia on runsaasti tai jos eri artefaktien määrä, tilavuus tai yksikköpaino on suuri. Parhaimmillaan pakkaussuunnitelman huolellinen laatiminen paljastaa mahdollisia epäkohtia suunnitellusta lastaamisesta. Lisäksi pakkaussuunnitelma pakottaa syventymään siihen, kuinka lastaus suoritetaan käytännössä. Etenkin rakennusmateriaalien suhteen lastaaminen voi olla joskus hankalaa ja se vaatii erityisominaisuuksia pakkauskalustolta ja -menetelmiltä.

Rakennusmateriaalien muoto aiheuttaa usein hankaluuksia purku- ja lastaustyössä.

Loppuun asti suunniteltu lähetys on lisäksi olennainen osa asiakaspalvelutyötä. Lisäksi viranomaismääräykset asettavat toimeksiantajan vastuuseen mm. tavaran oikeasta pakkauksesta ja merkinnästä. (*Vientitoiminnan käsikirja 2004, 197*)

Pakkaamista suunniteltaessa tulee ottaa huomioon mm. seuraavia seikkoja:

- Millä menetelmällä materiaali pakataan, mihin se pakataan?
- Onko kuljetuksessa kiellettyjä, syttyviä tai vaarallisia aineita?
- Mitä erityisvaatimuksia kuljetuksen suhteen on?
- Miten tavarat pakataan niin, että ne eivät altistu vaurioille?
- Miten purkaminen tapahtuu määränpäässä?

Pakkaaminen koneellisesti tulee yleensä halvemmaksi kuin muut menetelmät.

Koneellisesti lastattu materiaali aiheuttaa yleensä sen, että purkaminen on hitaampaa ja vaivalloisempaa, ellei purkupäässä ole käytettävissä vastaavia menetelmiä.

Pakattaessa on huolehdittava siitä, etteivät materiaalit vahingoitu.

Pakkaamisesta kannattaa tehdä ns. *pakkausmuistio*, joka voidaan tarvittaessa toimittaa eteenpäin sähköisesti. Tämä muistio kertoo esimerkiksi, missä järjestyksessä materiaalit on pakattu ja miten materiaalit eri konteissa jakautuvat. Lisäksi se sisältää valokuvia tuotteista sekä tarkistetut pakkauslistat. Hyvin laadittu pakkausmuistio on osa lähettäjän oikeusturvaa. Pakkausmuistion kieli tulisi olla englanti, jotta sitä voidaan käyttää kansainvälisesti. Konttien numerotunnukset kannattaa toimittaa ajoissa vastaanottajalle, jolloin konttien mennessä eri paikkoihin voidaan varmistua oikeista sijainneista.

Pakkaamiseen ja sen suunnitteluun ja dokumentointiin käytetty aika saattaa hyvinkin maksaa itsensä takaisin onnistuneena ja tehokkaana kuljetuksena.

Pienempien lähetyksien pakkaus

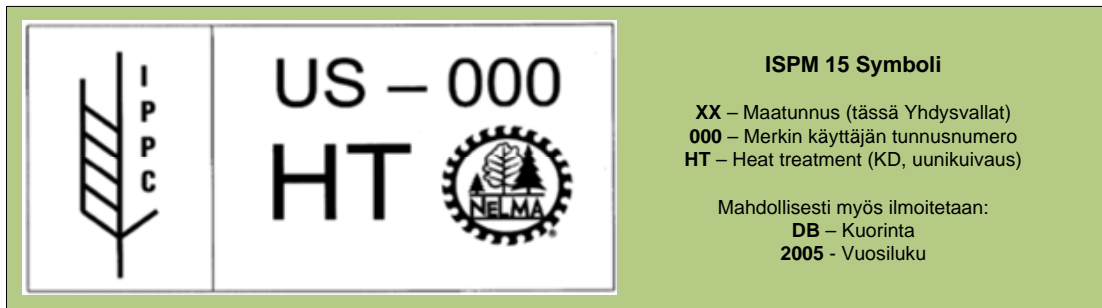
Ulkomaille lähetettäviltä materiaaleilta vaaditaan huomattavan paljon erityisesti pakkauksen laadukkuuden osalta. Pakkaukset altistuvat koville lämpötila-, kosteus-, ja ilmanpaineenvaihteluille. Pakkauksiin kohdistuu myös suurta mekaanista rasitusta

erityisesti siirroissa tai putoamisen seurauksena. Lisäksi vientipakkauksen iskunvaimennukselta ja pinoamislujudelta vaaditaan paljon (*Selin 2004, 192*).

Pakkaamista säätelee jokaisessa kuljetusmuodossa oma lainsäädäntönsä. Määräyksiä tulee noudattaa tarkoin. Vaaralliseksi katsottujen aineiden ja tuotteiden kuljetuksen suhteen huolellinen pakkaaminen on erittäin tärkeää. Pakkaus ei saa aueta missään olosuhteissa kuljetuksen aikana, eikä se saa muodostaa vaarallisia yhdisteitä toisen aineen kanssa. Pakkauksen tulee myös kestää mahdolliset painenvaihtelut.

Puiset pakkausmateriaalit

Kiinassa käytetään puisia pakkausmateriaaleja koskevaa kansainvälistä standardia ISPM No. 15. Se tarkoittaa, että puisen pakkausmateriaalin tulee olla kuorittua, vailla tuholaisia tai toukanreikiä. Puisten pakkausmateriaalien tulee olla kuumakäsitelty siten, että puun ytimessä on ollut vähintään 56 °C/30 min. Standardin mukaan käsitelty puupakkausmateriaali on merkittävä standardin mukaisesti. (Kuva 12.) ISPM 15 -standardin mukaisia merkintäoikeuksia myöntää Suomessa Eviran kasvintarkastus osasto.



Kuva 12. ISPM 15 symboli selityksineen.

Standardin vaatimusten noudattaminen korvaa kansainvälisen kasvien terveystodistuksen (*Phytosanitary Certificate*) tarpeen.

Lähetyksistä, jotka eivät sisällä puista pakkausmateriaalia, viejän tulee antaa erillinen kirjallinen selvitys siitä, että lähetys ei sisällä puista pakkausmateriaalia (Non-Wood

Packing Material Declaration). Selvitys on vapaamuotoinen. Täysin vanerista, kovalevystä, lastulevystä tai muusta vastaavalla menetelmällä valmistetut materiaalit kuuluvat myös "Non-Wooden Packing Materials" -materiaaleihin.

Määrälaskenta ja pakkauslista

Ennen pakkaamista on tärkeää tarkistaa tuotteiden määrät, laatu ja tyyppi. Näin varmistetaan siitä, että määränpäässä on oikeat tuotteet. Materiaalin tarkastuksen tulee olla erittäin tarkkaa ja systemaattista. Materiaaleja tulee olla täsmälleen oikea määrä ja niiden tuotemerkit tulee olla tilatun mukaisia. Pakkauslista (*packing list / Weight List*) laaditaan yleensä tilauslistan pohjalta. Pakkauslistaan merkitään tuotteiden nimikkeet ja painot kollikohtaisesti.

Tiedot materiaaleista kerätään myös kuormakirjoihin. Kuormakirjat tarkistetaan pakkaamisen yhteydessä ja varmistetaan, että kuormakirja on oikein laadittu. Mikäli kuorman tavaramäärät ja tuotteet eivät vastaa rahtikirjan määriä, saattaa tullin kanssa tulla ongelmia.

Valvonta ja reklamaatiot

Kuljetuksen saapuessa vastaanottajalle on tältä hyvä vaatia dokumentti lähetyksen sisällön tarkistuksesta. Vastaanottajan tulee tehdä lähetykselle vastaanottotarkistus ja varmistaa, että kaikki tuotteet ovat tilatun mukaisia. Ennen vastaanottotarkastusta myyjän kannattaa lähettää pakkausmuistio vastaanottajalle. Näin vältytään turhilta väärinkäytöksiltä.

Vastaanottotarkistus on tehtävä välittömästi materiaalin saapumisen jälkeen. Tällöin voidaan kartoittaa mahdolliset vahingot heti ja alkaa niiden vaatimiin toimiin. Kaikki ennen vastaanottoa havaitut virheet on merkitty rahtikirjaan. Kaikki reklamoitavat seikat on dokumentoitava. Reklamoitavista seikoista on tiedotettava eteenpäin, jotta voidaan ratkaista, kuinka vahinko korjataan ja miten puutteen aiheuttamasta ongelmasta voidaan jatkaa mahdollisimman helposti ja edullisesti. Mahdollisissa kiistatilanteissa rahtikirja on tärkeä asiakirja, siihen tulee merkitä, mikäli kuormassa havaitaan joitain poikkeuksia.

6. Yhteenveto

Jokainen onnistunut vientitoimitus sekä kontaktit uusiin asiakasryhmiin ja markkinoihin ovat päänavaus uusille tilaisuuksille. Jokainen onnistunut hanke avaa kontakteillaan, opeillaan ja referensseillään lisää uusia portteja ja hankkeita. Markkinat aukenevat, osatavoitteet saavutetaan ja hankkeen tila vakautuu.

Vientitoiminta on vain yksi osa-alue kansainvälisten projektien ja kaupan kentässä. Se on tärkeä konkreettinen alku ja sen on onnistuttava, jotta seuraaville ja tärkeämmille vaiheille suodaan kasvualustaa ja -mahdollisuuksia.

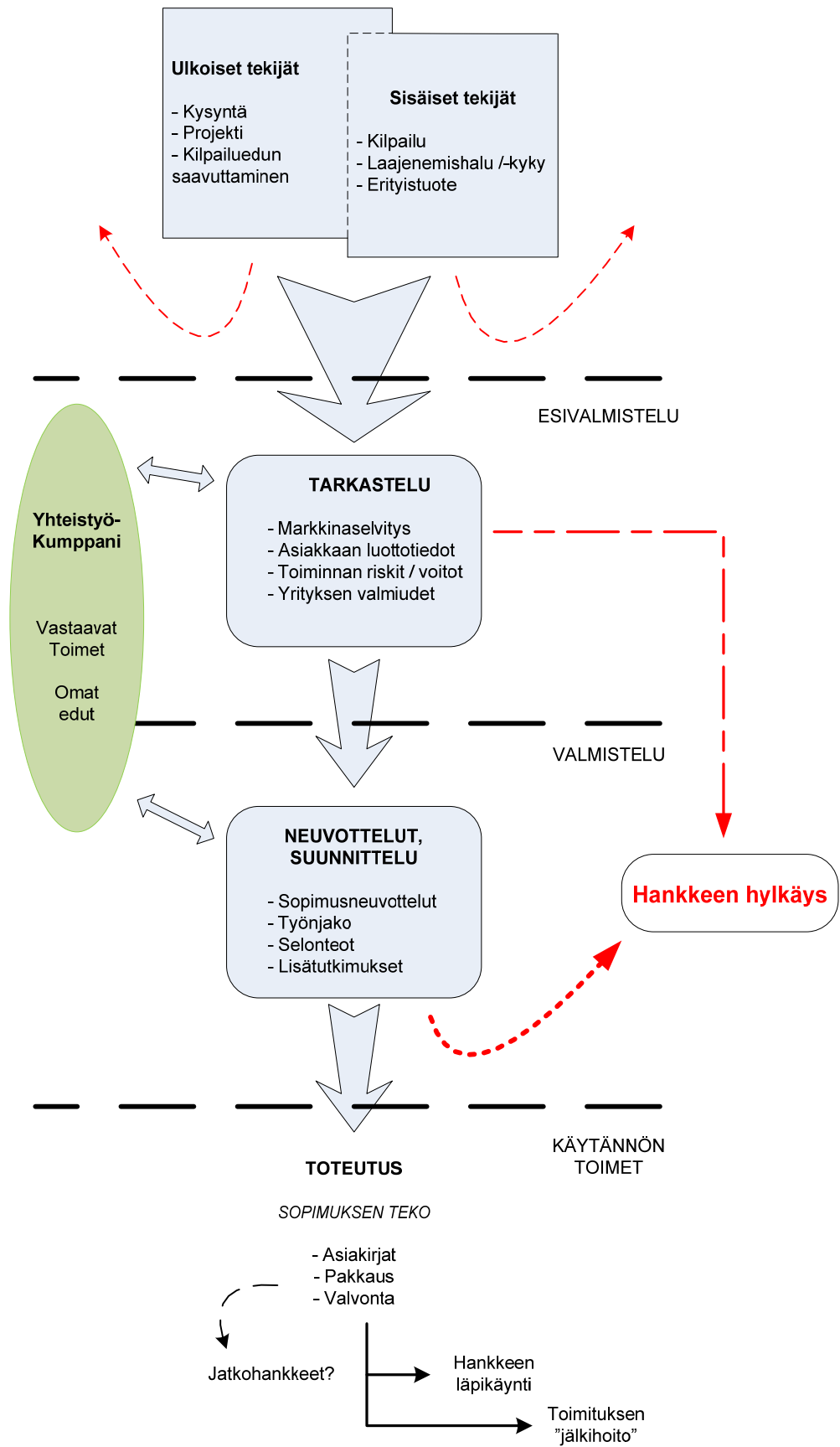
Kiinan markkinat ovat yhden maailman suurimmista. Markkinoilla on sijaa myös uusille tekijöille ja haastajille. Toisaalta Kiinan markkinat ovat samalla yhden vaikeimmista.

Vientitoiminnan perussäännöt Kiinassa ovat samantapaiset, kuin muuallakin maailmassa. Pelikenttä on vain hieman erilainen. Kulttuurin tunteminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta vientihanke voidaan alustaa tehokkaasti.

Vientitarve saattaa syntyä monenlaisista lähteistä. Tällaisia voivat olla esimerkiksi tarve laajentaa markkinoita tai yksittäiskaupat. On kuitenkin tärkeä muistaa, että vienti on vain yksi toimenpide matkalla tavoitteeseen, eli varsinaiseen ulkomaankauppaan. Se ei koskaan ole tehtävä itsessään, vaan kokonaisuutta rakentava osa. Vientitoiminta itsessään taas ei saa olla milloinkaan itsetarkoitus.

Vientitoiminnan perusrunko rakentuu monista eri osatekijöistä. (Kuva 13.)

Vientitoiminnassa lisäksi monet pienet ja yksittäiset seikat muodostavat lopulta isoiksi tekijöiksi. Näiden seikkojen huomioiminen on ensiarvoisen tärkeää ja niihin tulee tutustua huolella.



Kuva 12. Vientitoimitus pähkinäkuoressa

Onnistuneen viennin kannalta suunnittelutyön ja valmistelujen merkitystä ei voida koskaan korostaa liikaa. Jokaiselta tekijältä vaaditaan huolellisuutta tehtävissään, koska pelkästään jo kuljetuksissa voidaan pahimmassa tapauksessa saada aikaan paljon suurempia kuluja, mitä voitaisiin saada onnistuneilla kaupoilla pitemmällä aikajänteellä. Vientitoimintaan on syvennyttävä, sekä siihen on käytettävä riittävästi aikaa.

Lähdemateriaaliin ja opuksiin, sekä erityisesti päivitettyihin määräyksiin ja ohjeisiin on tutustuttava huolellisesti. Määräyksissä, kuten esimerkiksi tullimääräyksissä, lainsäädännössä tai vakuutusehdoissa, saattaa tapahtua muutoksia pienenkin ajan sisällä.

Kauppakumppanin kanssa tehtävissä neuvotteluissa määritellään sopimuksen kannalta tärkeimpiä seikkoja, kuten materiaalien toimitusmenetelmät, toimitushinta ja aikataulus. Ennen neuvotteluja tulee tarkistaa kauppakumppanin luottotiedot, maksuvalmius ja ylipäänsä toimivan yhteistyöhön edellytykset.

Varsinainen toteutusvaihe pitää sisällään useat käytännön toimet. Miten esimerkiksi materiaalin kuljetuksen organisointi ja pakkaaminen järjestetään? Asiakirjojen hankkiminen, selvitysten toimittaminen sekä laskutusjärjestelyt esimerkiksi remburssin suhteen, tulee valmistella ajoissa. Mikäli valmistelutyöt on hoidettu hyvin, ei kuljetuksessa tavallisesti ole erityisiä ongelmia. Mikäli esityöt ovat puutteellisia, hankaluudet ovat ilmeisiä. Materiaalin lähdettyä satamasta kohti määränpäättä, vientitoimitukseen liittyviä töitä ovat enää valvonta ja yhteydenpito. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että varsinainen huomio voidaan suunnata entistä enemmän itse päätavoitteeseen ja siihen liittyviin osasuorituksiin.

Jälkihoidolla tarkoitetaan sitä, että asiakkaaseen pidetään hyvät suhteen yllä. Uuden asiakkaan hankkiminen vaatii yleensä enemmän resursseja, kuin vanhan asiakassuhteen ylläpitäminen. Jälkihoidolla on yleisesti kaupankäynnissä suuri merkitys, erityisesti mikäli kyse on suuren volyymin asiakkaista.

Ennen projektin saattamista virallisesti päätökseen tulee suunnitella, kuinka jatkossa toimitaan. Mikäli kyse on esimerkiksi yksittäisestä toimituksesta, voidaan kartoittaa mahdollisuuksia jatkohankkeisiin jo hankittujen kontaktien avulla.

Ennen vientitoimituksen päättämistä on syytä pitää loppupalaveri. Siinä käydään eri työvaiheet läpi, sekä mietitään miten toimintaa voidaan parantaa. Tämä tulee kysymykseen etenkin, kun kyse on jatkuvasta viennistä. Jälkipelin käynti on tärkeää asiakassuhteiden ylläpitämiseksi ja se on oleellinen osa markkinointia.

Kulttuurin tutustuminen, ainakin päällisin puolin, on aina kannattavaa. Samalla aikaisemmin vierasta kulttuuria oppii ymmärtämään. Hyvään ja onnistuneeseen Kiinan vientitoimintaan tarvitaan avoimuutta, kylmäpäisyyttä, määrätietoisuutta, uskoa itseensä terveellä tavalla. Suomalaisten on myös järkevää kyseenalaistaa sinisilmäisyytensä.

Vientitoiminta - Portti uuteen maailmaan.

Lähteet

- Evira. Puinen paukkausmateriaali. [online] [viitattu 14.3.2010].*
http://www.evira.fi/portal/fi/kasvintuotanto_ja_rehut/kasvintarkastus/puinen_pakkaus_materiaali/
- Finpro 2010. Laivauskäsikirja / Kiina. [online] [viitattu 22.3.2010].*
<http://www.finpro.fi/fi-FI/Registered+User/Shipping+Handbook/Kiina/>
- Fintra 2002. Tuontiopas, Fintra julkaisu nro. 37, 7. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy. ISBN 952-468-007-6*
- Fintra 2007. Vientikaupan asiakirjat. Fintra-sarja, julkaisu nro. 3. 33. uusittu painos, Helsinki: Multiprint oy. ISBN 952-468-116-1*
- Fintra. Vientitieto – ulkomaankaupan palveluhakemisto, Fintra julkaisu nro.1, 18. painos. ISBN 951-833-518-4*
- Fintra 2003. Vientiopas, Fintra julkaisu nro. 19, 12. uusittu painos. Helsinki: Multiprint Oy. ISBN 0786-9517,*
- Immonen, Henrik 1987. Vientiedustaja – valinta ja yhteistyö. Vientikoulutussäätiön julkaisu nro. 25, Helsinki. ISBN 951-833-242-8*
- Kuljetusmuodot – Suomen kuljetusopas. [online] [viitattu 27.3.2010].*
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/>
- Leger, Anthony. VAT and China Factory Sourcing [online] [viitattu 27.3.2010].*
<http://ezinearticles.com/?VAT-and-China-Factory-Sourcing&id=2711188>
- Pasanen, Anni (toim.) 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy. ISBN 852-468-060-2*
- Pohjoismaiden speditööriliiton yleiset määräykset, 2000 (PSYM 2000)*
- Pohjola, 2001. Tavarankuljetusvakuutus – Englantilaiset vakuutusehdot. [online] [viitattu 1.4.2010].*
<http://www.pohjola.fi/NR/PAACustom/aaDisplayResource.asp?id=456414>
- Ripatti, Lauri 2005. Business operations in China. Opinnäytetyö. Tampereen ammattikorkeakoulu. Liiketalous. Tampere*
- Selin, Erica 2004. Vientitoiminnan käsikirja, Juva: WS Bookwell Oy. ISBN 951-885-237-5*
- Selin, Erica 1994. Viejän opas. Jyväskylä: Yrityksen tietokirjat Oy. ISBN 951-8986-39-8*

*Taloussanomat. Sanakirja. [online] [viitattu 27.3.2010].
<http://www.taloussanomat.fi/porssi/sanakirja/termi/>*

Tim Ambler, Tim, Morgen Witzel, Chao Xi 2009. Doing business in China, 3. painos.,

Tullihallitus. [online] [viitattu 24.3.2010]. <http://www.tulli.fi>

Liite 1.

Narratiivinen kertomus Pispala – Shenyang hankkeen vientitoimista

Tampereen ammattikorkeakoulu (TAMK) ja Shenyang Jianzhu University (SJZU) käynnistivät yhteistyöhankkeen, jonka lopputuloksena valmistui puurunkoinen pientalo SJZU:n kampusalueelle kesällä 2009.

Rakennusmateriaalien hankintavastuu oli määritelty yhteisessä sopimuksessa. Kaikki TAMK:n hankittavaksi määritellyt tuotteet ostettiin Suomesta ja rahdattiin Kiinaan. Tietolähteitä käytettiin materiaalin hankintaan liittyen, mutta vastauksien saanti oli hidasta ja varmuutta asioista ei voitu saada. Todettiin, että on paljon helpompaa hankkia tuotteet Suomesta, kuin alkaa etsiä niitä tarpeen vaatiessa Kiinasta. Esimerkiksi kaikki työkalut kuljettiin Suomesta siten, että ne oli määrä toimittaa takaisin Suomeen projektin päättyttyä.

Paikan päälle saavuttaessa varmistui materiaalien todellinen saatavuus, jolloin havaittiin osan Suomesta toimitettavien materiaalien olevan suurempi menoerä verrattain materiaalin hankintakustannuksiin Kiinassa. Osa tuotteista oli myös helposti saatavilla ja niiden hankintaan ei olisi tarvinnut käyttää runsaasti aikaa.

Sopimuksessa toimituslausekkeeksi määriteltiin CIF Dalianiin, eli TAMK maksoi materiaalien kulut, vakuutukset ja rahdin Dalianin satamaan asti. SJZU:n vastuulle jäi hoitaa materiaalien tullaus, selvitys sekä kuljetus kampusalueelle. Maksutapana oli sopimuksen mukaisesti tilisiirto. Maksusaatavaa jouduttiin valitettavasti odottamaan hieman suunniteltua kauemmin.

Runkopuumateriaalit pakattiin manuaalisesti puutoimittajan luona. Pakkaaminen oli hidasta ja vaati paljon miestyötunteja, mistä aiheutui kustannuksia. Pakkaamista hidasti lisäksi se, että kontti oli koko pakkaamisen ajan rekan kyydissä, jolloin puumateriaali jouduttiin pakkaamisen yhteydessä nostamaan ylös. Merikontin suuaukon korkeus erosi kontin varsinaisesta korkeudesta, mikä hidasti pakkaamista.

Muut materiaalit pakattiin satamassa koneita käyttäen. Pakkauskustannukset olivat pienemmät manuaaliseen pakkaamiseen verrattuna. Pakkaamista ei ollut kuitenkaan kukaan seuraamassa, eikä tällöin voitu tarkistaa materiaaleja ennen lähtöä. Pakkaamisen yhteydessä ei näin ollen voitu varmistaa, että tilatut tuotteet ja niiden määrä ja laatu ovat täsmälleen tilauksien mukaisia.

Merikuljetus kulki ensin pienemmällä aluksella Rotterdamiin, jossa se oli määrä lastata suurempaa valtamerialukseen. Rotterdamin satamassa laiva kuitenkin raportin mukaan kolaroi, joka viivästyttiin lastin purkausta siinä määrin, että materiaalit myöhästyivät valtamerialuksesta. Tämä onnettomuus tulkittiin force majeureksi. Vakuutukset eivät normaalisti kata merivahingoista aiheutuneita lisäkuluja. Haverin johdosta materiaalin meriteitse kuljetettavan materiaalin kuljetusaika piteni noin kahdella viikolla.

TAMK käytti huolitsijanaan DB Schenkeriä. SJZU käytti hinnaltaan edullisempaa paikallista huolitsijaa, jonka oli määrä hoitaa materiaalin toimitus Dalianista kampusalueelle. Huolitsijan vaihtaminen kesken toimituksen oli toimituksen onnistumisen kannalta kriittinen tekijä. Kiinalaisen huolitsijan ammattitaito ei täyttänyt vaadittavaa tasoa. Materiaaleista pyydettiin laatimaan selvityksiä, joiden merkitys oli kyseenalainen. Lisäksi TAMKin tuli toimittaa asiakirjoja Kiinan huolitsijalle, joita tämän olisi tullut vaatia suomalaisten käyttämältä huolitsijalta.

Materiaalien pakkausvalvonnan puutteesta johtuen ei ollut tarkkaa varmuutta siitä, missä kontissa eri tuotteet sijaitsevat. Lisäksi materiaalien pakkausmenetelmistä ei ollut varmaa tietoa. Osa tuotteista oli pakattu puupakettiin, joka täytti ISPM 15 standardin määrittelemät vaatimukset, osa ei.

Konttien tunnukset eivät olleet selvillä, joten niiden kuljettaminen sisällön mukaan eri paikkaan oli ongelmallista. Lisäksi koneellisesti pakattujen konttien purkaminen manuaalisesti oli hidasta.

Myöhemmin ilmeni, että osa merikontissa olleista tuotteista olivat merikuljetukseen kelpaamattomia. Tällaisia tuotteita olivat esimerkiksi naulalaatikoissa olleet impulssinaulaimen kaasupatruunat. Nämä tuotteet eivät onneksi aiheuttaneet minkäänlaisia ongelmia.

Tulli- ja huolintaongelmien vuoksi materiaalit saapuivat määränpäähän oltuaan ensin noin kuukauden tullissa. Tilajalle aiheutui lisäkustannuksia materiaalien säilytyskustannuksista tullissa. Osa näistä lisäkustannuksista johtui pakkauksesta ja rahtikirjojen paikkansa pitämättömyydestä, mutta lähettäjiille osoitetut laskut olivat kuitenkin suhteellisen pienet. Kun taas punnitaan aikaa, joka käytettiin osittain aiheuttomiin asiakirjoihin ja selvityksiin työntekijätunteina, kustannukset nousivat huomattavasti suuremmiksi myös lähettäjän osalta.

Materiaalien saapumisen jälkeen systemaattinen tarkastus osittain laiminlyötiin. Materiaalien laatu tarkistettiin päällisin puolin, mutta määrien tarkastukseen ei käytetty tarpeeksi aikaa. Myöhemmin työmaalla selvisi esimerkiksi kertopuupalkkien määrän olleen pienempi kuin tilauksessa. Tämä aiheutti tuotannon keskeytyksiä, koska korvaavan materiaalin hankkiminen vei aikaa. Tämä viivästys olisi välttää kunnollisella tarkistuksella lähetyksen ja vastaanoton yhteydessä.

Viennin tarkastuslista

Tehtävä	Vastuuhenkilö	OK	päivämäärä	HUOM.
Ennen vientitoiminnan käynnistämistä				
Omat edellytykset vientiin				
Kumppanin luotettavuus, luottokelpoisuus				
Tarvittavat selvitykset, niiden johtopäätökset				
Hankevalmistelu				
Vientikonsulttipalvelut				
Henkilöstön nimeäminen				
Huolitsijan toimeksianto ja ohjeistus				
Reklamaatiot				
Yhteyshenkilön kartoittaminen				
Vientisuunnittelu				
Viennin järjestelyt				
Vientimenetelmä				
Sopimusasiat				
Aikataulutus				
Uusimmat määräykset tutkittu				
Sopimuksen rungon määrittely				
Erityisehtojen määrittely				
Yhteistyökumppanin erityisvaateet				
Vastuu- ja kustannuskohtien jako				
Asiakirjat				
Tarvittavien asiakirjojen määrittely				<i>Laaditaan erillinen listaus</i>
Asiakirjahankinta				
Talousasiat				
Maksujen järjestely				
Pankkiasiat				
Laskutus ja maksujen seuranta				
Riskikartoitus				
Kartoitus				<i>Ideariihpalaveri</i>
Aihesuunnitelman laatiminen				
Työnjako ja seuranta				
Käytännön toimenpiteet				
Pakkaussuunnitelma				
Pakkausmuistio ja dokumentointi				
Määrälaskenta				
Materiaalien kunnon, laadun tarkistaminen				
Konttien sisällön dokumentointi				
Konttinen tunnuksset				
Tapahtuman erityistiedot				
Dokumenttien lähetys vastaanottajalle				
Seuranta ja valvonta				
Kuljetuksen edistymisen seuranta				
Yhteydenpito vastaanottavan tahon kanssa				
Vastaanottotarkistus ja todentaminen				

Tarkistuslistaa laatiessa pyritään määrittämään kokonaisuuden runko.

Tarkastuslistan perusteella määritellään, mitkä seikat vaativat lisäselvityksiä ja kuka ne laatii.

172-7271 9065

HEL-0006 6512

Lite 3

Shipper's Name and Address TAMPEREEN KAUPUNKI TAMK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES, PL 487 FI-33101 TAMPERE	Shipper's Account Number	Not Negotiable Air Waybill Issued by Carrier: SCHENKER OY Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity MEMBER OF IATA
---	--------------------------	--

Consignee's Name and Address SHENYANG JIANZHU UNIVERSITY HUNNAN DISTRICT 110168 SHENYANG LIAONING	Consignee's Account Number	It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying supplemental charge if required.
--	----------------------------	--

Issuing Carrier's Agent Name and City SCHENKER OY AIR & OCEAN METSALANTIE 2-4 FI-00620 HELSINKI	Accounting Information Not secured
Agent's IATA Code	Account No.
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing HELSINKI-VANTAA	

to LUX CV By First Carrier	Routing and Destination	to BJS CV by	Currency EUR	CHGS	WT/VOL	Other	Declared Value for Carriage NVD	Declared Value for Customs NCV
Airport of Destination BEIJING		Flight/Date For Carrier Use only / Flight/Date CV7415/30 CV6484/03	Amount of Insurance XXX	INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"				

Handling Information
5 CRTNS MARKED AS ADDR. U

DOCS ENCL.

No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	lb	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)
5	605.0K					605.0	1.60		968.00	PAINT PRODUCTS VOL. WGT. : 240.0 KG
SCHENKER jet cargo Economy DOOR-TO-AIRPORT										
5	605.0K								968.00	SLAC: 5 1.439 cbm

Prepaid 968.00	Weight Charge	Collect	Other Charges
Valuation Charge			MYC 332.75 C MOC 90.75 C
Tax			SCC 48.40 C CHC 30.25 C
			RAC 80.60 C

Total Other Charges Due Agent	Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.
Total Other Charges Due Carrier 582.75	
Total Prepaid 1550.75	

Total Collect	For the shipper / as agent Schenker Oy 8225947067 STT-NO. : 246700099878 As Carrier Schenker Oy
Currency Conversion Rates	28.05.2009 HELSINKI
Charges at Destination	Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent
For Carrier's Use only at Destination	HEL-0006 6512

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

INCOTERMS 2000

Ryhmä E Lähtöpää	EXW	Ex Works Noudettuna lähettäjältä
<hr/>		
Ryhmä F Ei sisällä rahtia	FCA	Free Carrier Vapaasti rahdinkuljettajalla
	FAS	Free Along Ship Vapaasti aluksen sivulla
	FOB	Free on Board Vapaasti aluksessa
<hr/>		
Ryhmä C Sisältää rahdin	CFR	Cost and Freight Kulut ja rahti maksettuina
	CIF	Cost, Insurance and Freight Kulut, vakuutus ja rahti maksettuna
	CPT	Carriage Paid To Kuljetus maksettuna
	CIP	Carriage and Insurance Paid to Kuljetus ja vakuutus maksettuna
<hr/>		
Ryhmä D Tulopää	DAF	Delivered at Frontier Toimitettuna rajalle
	DES	Delivered Ex ship Toimitettuna aluksesta
	DEQ	Delivered Ex Quay Toimitettuna laiturilla
	DDU	Delivered Duty Unpaid Toimitettuna tullaamatta
	DDP	Delivered Duty Paid Toimitettuna tullattuna
<hr/>		

Liite toimitussopimukseen Yritys A / Yritys B

Liite 5.

Toimituksen tarkistusluettelo

Toiminto	Toimittaa	Tilaaaja	Maksaa	Tilaaaja	Lisätietoja
	Toimittaja		Toimittaja		
Suunnittelu					
Suunnittelutyö oheiskustannuksineen	x		x		
Käännökset	x			x	
Toimitus		x		x	
Koneet ja laitteet					
Kuljetuskustannukset toimituslauseiden ulkopuolella					
Asennus					
Työn valvonta		x		x	
Asennustyö	x			x	
Asentajien matka-aika	x			x	
Asennustelineet		x		x	
Siirrot ja nostot		x		x	
Sosiaalitulat		x		x	
Majoitus	x			x	
Matkustuskulut	x		x		
Varastointi		x		x	
Työkaluvarasto		x		x	Lämmin , 15 m2
Päivärahat	x			x	
Sähkövirta		x		x	230 V
Vakuutukset					
Työntekijä	x		x		
Kuljetus		x		x	
Varastointi		x		x	
Varaosat					
Takuuajan varaosat	x		x		
Varaosien rahtikustannukset	x			x	

Edellä esitetty taulukko soveltuu esimerkiksi toimituksiin, joissa kaupan kohteena on materiaalien lisäksi asennus.

Työnjakotaulukon rakennetta muokataan hankkeelle ominaisten piirteiden mukaan.

Muita huomioitavia näkökohtia voivat olla mm. markkinointi, serfikointi, lupakustannukset, yms.

Listan laatiminen on erittäin tärkeää. Hyvällä listalla voidaan ehkäistä monta väärinkäsitystä.

02/08/2005

1 (1)

To whom it may concern

Quality and kiln drying of the timber

Dear Sirs

The Finnish Plant Protection Service (Plant Production Inspection Centre) certifies, that **JPJ-Wood Oy sawmill**, registration number FI/KTTK/10499, has been inspected by PPIC authorized inspectors. The dry bulb temperature in kiln drying process has been 75 °C. The sawn wood is bark-free and kiln dried to moisture content of 20 % or below. This moisture content is reached by drying the timber through an appropriate time/temperature schedule for several days. In the kiln drying process there is a time period with a dry bulb minimum temperature of 60 degrees Celsius for 3-6 hours. The process thus fulfils the requirement of ISPM 15 for HT 56/30min.

The inspectors authorized by the PPIC have carried out inspections of the sawmill and drying plant. The inspection protocols have been made after checking the debarking, sawing, green sawn wood selection, trimmer work, kiln drying process and temperatures, moisture content measuring, quality selection and random sampling of final products. The inspection of kiln drying temperatures is based on probes situated in a kiln chamber or in two step progressive kilns. The probes measure the dry and wet bulb temperatures of circulating air in a chamber or in a progressive kiln.

Sincerely Yours



Atro Virtanen

Senior Inspector



Post address

P.O. BOX 42
 FIN- 00501 HELSINKI
 FINLAND

Visit address

Vilhonvuorenkatu 11 C
 HELSINKI

Phone

+358 2077 2003

Fax

+ 358 2077 25034

E-mail

firstname.surname@kttk.fi
 internet: www.kttk.fi