

Opinnäytetyö (AMK)

Tuotantotalous

2013

Mikko Kettinen

# VENÄJÄN KAUPAN HAASTEET

–Yritys X:n vientiprosessin ongelmakohtia



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU  
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Mikko Kettinen

## VENÄJÄN KAUPAN HAASTEET - YRITYS X:N VIENTIPROSESSIN ONGELMAKOHTIA

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on nostaa esille yleisimpiä haasteita ja kompastuskiviä, joita Venäjälle vientiä harjoittavat yritykset kohtaavat jokapäiväisessä toiminnassaan.

Opinnäytetyön ensimmäisessä kappaleessa käsitellään Venäjää kauppakumppanina. Ymmärtääkseen Venäjän kauppaa ja sen erityispiirteitä on hankittava perustiedot Venäjän kaupallisesta historiasta, kehityksestä ja Venäjän kulttuurista. Venäjän liiketoimintaympäristö on erityisessä muutoksessa maan länsimaistuesssa kovaa vauhtia. WTO-jäsenyyden odotetaan myös houkuttelevan uusia kauppakumppaneita maan edelleen huimaa vauhtia kasvaville sisämarkkinoille.

Suomalais-Venäläisen kauppakamarin vuonna 2012 järjestämässä tutkimuksessa suurin osa vientiyrityksistä sanoi, että suurimmat haasteet vientikaupassa ovat hankalat ja alati muuttuvat tullaus- ja viranomaismääräykset. Opinnäytetyön toisessa kappaleessa keskitytään erityisesti Venäjän kaupan tullaukseen ja dokumentaatiovaatimuksiin. Myös tullaus on murrosvaiheessa, sillä Venäjän tulli nykyaikaistuu huimalla vauhdilla.

Opinnäytetyön kolmannessa osiossa keskitytään Yritys X:n Venäjän vientiin ja sen ongelmakohtiin. Yritys on kohdannut eniten ongelmia Venäjän tullin jatkuvasti muuttuvien tullimääräysten kanssa, erityisesti ongelmia tuottavat erilaiset sertifikaatit ja tullinimikkeet.

Ongelmanratkaisu aloitetaan käymällä läpi yrityksen toimitusketju ja Venäjän vientiprosessi. Lopuksi esitetään parannusehdotuksia yrityksen vientiprosessin ongelmakohtiin.

### ASIASANAT:

Venäjä, vienti, tullaus, ulkomaankauppa

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Industrial Management

Spring 2013 | 40

Helena Rantanen

Mikko Kettinen

# CHALLENGES IN RUSSIAN TRADE – COMMON PROBLEMS IN CORPORATE X'S EXPORT PROCESS

The purpose of this thesis is to present the most common challenges which firms doing Russian export trade from Finland face in their everyday operations.

The first part of the thesis discusses Russia as a business partner. To further understand Russian trade and its characteristic the basics of Russia's commercial history, development and especially culture must be known. The business environment of Russia is facing major changes because the country is westernizing rapidly. Russia's membership in WTO is also expected to attract new business partners to the country's highly developing internal market.

In a survey conducted by the Finnish-Russian Chamber of Commerce in the year 2012 most of the export firms stated that the biggest difficulties in Russian trade are difficult and rapidly changing customs and authority rules.

The second part of the thesis focuses especially on Russian trade's customs clearance and documentation requirements. Customs clearance is also facing a rapid change since Russian customs is also developing continuously.

In the third part of this thesis the focus is on Corporate X's Russian exports and problems within export. The company has faced most problems with Russian customs because of constantly changing customs requirements. Especially different kinds of certificates and customs tariff codes are causing problems.

Problem solving was started by investigating the firm's supply chain and Russian export process. Finally, proposals to the firm's export process were presented.

KEYWORDS:

Russia, export, customs, foreign trade

# SISÄLTÖ

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>6</b>
<b>2 VENÄJÄ KAUPPAKUMPPANINA</b>	<b>7</b>
2.1 Venäjän talouden kehitys	7
2.2 Kauppapolitiikka ja WTO-jäsenyys	9
2.3 Suomen ja Venäjän väliset suhteet	10
2.4 Suomen ja Venäjän välinen kauppa	12
2.4.1 Suomen vienti Venäjälle	13
2.4.2 Suomen tuonti Venäjältä	14
2.4.3 Suomen ja Venäjän kulttuurierot	15
<b>3 VIENTIMUODOLLISUUDET</b>	<b>17</b>
3.1 Tullaus	17
3.1.1 Vientitullaus Suomesta	19
3.1.2 Tuontitullaus Venäjälle	19
3.1.3 Sähköinen tullaus	20
3.1.4 Tullitariffit	21
3.1.5 Tullisopimukset	22
3.2 Kuljetus- ja tullausdokumentit	23
3.2.1 CMR (Kansainvälinen rahtikirja)	23
3.2.2 TIR-Carnet	23
3.2.3 Kauppalasku	26
3.3 Sertifiointi	27
3.3.1 Yleistä	27
3.3.2 Sertifikaatti	28
3.3.3 Sertifiointi Venäjän kaupassa	28
<b>4 . YRITYS X:N VENÄJÄN VIENTIPROSESSI</b>	<b>30</b>
4.1 Viennin nykytilanne	31
4.2 Vientiprosessi Venäjälle	31
4.3 Yritys X:n Venäjän viennin suurimmat haasteet	34
4.3.1 Tullinimikkeet	34
4.3.2 Alkuperätiedot	35
4.3.3 Serfifikaatit	35

4.4 Kehitysehdotuksia Yritys X:n Venäjän vientiin	36
<b>5 YHTEENVETO</b>	<b>38</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>39</b>

## **KUVAT**

Kuva 1. Esimerkkejä tullikoodien määryksestä (Tullihallitus 2013.)	21
--	----

## **KUVIOT**

Kuvio 1. Venäjän bruttokansantuotteen kehitys 2003-2011. (Tullihallitus 2012.)	8
Kuvio 2. Suomesta Venäjälle lähteneet kuorma-autot 2004-2012. (Tullihallitus 2012.)	11
Kuvio 3. Suomen ja Venäjän välinen kauppa vuosina 2002-2011 (Tullihallitus 2012.)	12
Kuvio 4. Suomen vienti Venäjälle vuonna 2011. (Tullihallitus 2012.)	13
Kuvio 5. Suomen tuonti Venäjältä vuonna 2011. (Tullihallitus 2012.)	14
Kuvio 6. Venäjän ja Suomen kulttuuriset erot (Hofstede 2009.)	15
Kuvio 7. Vastaavuustodistukset Venäjän kaupassa (Tullihallitus 2013.)	29
Kuvio 8. Yritys X:n Venäjän vientiprosessi	33

# 1 JOHDANTO

Venäjän kauppa on jo monien vuosien ajan ollut Suomen ulkomaankaupan veturi. Sen eksotiikka ja vaikeat määräykset ovat kuitenkin tuottaneet suomalaisille vientiyrityksille suuria vaikeuksia. Venäjän WTO-jäsenyyden ja tulevien tulliuudistuksien myötä vientiprosessin Venäjälle odotetaan helpottuvan.

Opinnäytetyön tarkoituksena on kertoa Venäjän ja Suomen välisestä kauppahistoriasta, kauppasuhteista ja maiden kulttuurieroista. Läpi käydään myös tarvittavat vientimuodollisuudet, joihin vientiä Venäjälle harjoittava yritys törmää. Lopuksi käydään läpi opinnäytetyön tilaajayrityksen vientiprosessi, sen ongelmat ja esitetään niihin kehitysehdotuksia.

Opinnäytetyön tilaajana toimii kansainvälinen suuryritys, jolla on toimintoja monessa eri maassa ympäri maailman. Yrityksen toimialasta johtuen tässä työssä yritykseen viitataan jatkossa termillä Yritys X.

Yritys X vie tuotteitaan Venäjälle pääasiassa Suomen kautta. Vientivolyymit ovat vuosi vuodelta kasvaneet ja tämä on aiheuttanut painetta yrityksen vientiprosessiin.

Työssä lähdemateriaalina on käytetty pääosin kirjallisuutta ja Suomen tullin verkkojulkaisuja. Toimeksiantajan pyynnöstä vientiprosessin kuvauksen materiaalihankinnan lähteet on poistettu.

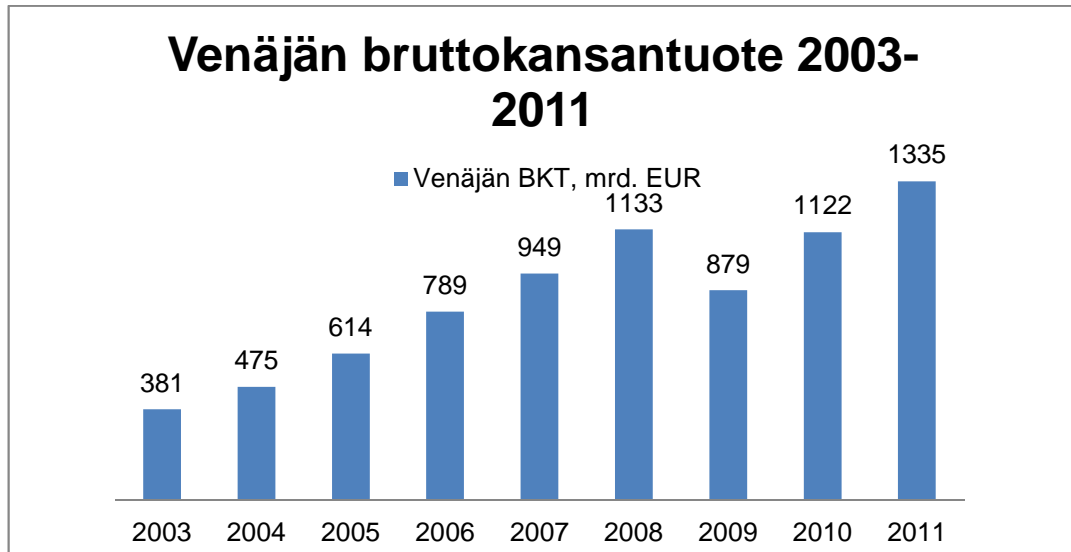
## 2 VENÄJÄ KAUPPAKUMPPANINA

Venäjä on pinta-alalla ja väestömäärällä mitattuna yksi maailman suurimmista maista. Maan vanhanaikaisuus ja sen tapojen tuntemattomuus aiheuttaa kuitenkin ongelmia kaupankäynnissä sen kanssa. (Alho 2007, 8.)

Venäjän vaurastuminen on lisännyt kansalaisten ostovoimaa ja yhä useampi suomalainen yritys on kiinnostunut aloittamaan tai kasvattamaan kauppaa Venäjän kanssa. Venäjän suhteellisen halpa kustannustaso houkuttelee myös tytäryhtiöiden ja tuotantolaitosten suunnittelemista maahan. (Ollus & Pyykkö 2005.)

### 2.1 Venäjän talouden kehitys

Venäjän talous oli lamassa koko 1990-luvun ajan. Venäjän ulkomaan velka kasvoi katkeamatta ja talous oli retuperällä. (Moijanen 2007. s. 17) Vuoden 1998 talouskriisin jälkeen ruplan devalvoituessa Venäjän talous lähti kuitenkin voimakkaaseen nousuun ja kauppa Suomen kanssa kasvoi huimasti. (Ollus & Pyykkö 2005.) Kuviosta 1 voidaan todeta Venäjän kaupan kasvaneen koko tarkastelujakson ajan lukuunottamatta vuoden 2008 finanssikriisin seurauksena tapahtunutta tilapäistä notkahdusta.



Kuvio 1. Venäjän bruttokansantuotteen kehitys 2003-2011. (Tullihallitus 2012.)

Öljyn maailmanmarkkinahintojen nousu 2000-luvulla tuki Venäjän kasvua sen suuren öljyvarallisuuden vuoksi. Maa vaurastui ja talous kasvoi keskimäärin kymmenen prosenttiyksikön vuosivauhtia. Vuonna 2008 Venäjästä tuli Suomen suurin ja tärkein kauppakumppani. Syksyllä 2008 maailmanlaajuinen talouskriisi iski myös Venäjälle. Se toi mukanaan kysynnän ja kulutushyödykkeiden hintojen laskun. Venäjän presidentti Dmitri Medvedev ilmoitti, ettei kriisi vaikuttaisi juurikaan Venäjän talouteen, sillä raakaöljyn markkinahinnan ennustettiin nousevan jopa 250 dollariin barreilta. Öljyn hinta ei kuitenkaan noussut radikaalisti, joka vaikutti negatiivisesti Venäjän talouteen ja ajoi sen taantumaan. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2009.)

Finanssikriisin jälkeen Venäjän talous kääntyi taas kasvuun. Bruttokansantuote kasvoi vuosina 2010 ja 2011 yli neljä prosenttia vuosittain. Talouden kasvun ennustetaan kuitenkin hidastuvan maailmantalouden kokonaiskasvun heikentyessä. (SVKK 2011.)

Venäjän talous on haavoittuva raaka-aineiden jatkuvien hintavaihteluiden vuoksi. Yksittäisenä taloutta kasvattavana voimana pidetään sisäisen kulutuksen kasvua, jota vauhdittaa erityisesti venäläisen keskiluokan rikastuminen. Kotimaan teollisuutta jarruttaa voimakas tuontitavaroiden kysyntä. Valtion pitkän ajan strategiaan onkin kirjattu raaka-aineriippuvuuden

vähentäminen ja teknologiasektorin kasvattaminen. Talouskasvun vauhdittamiseksi Venäjä on helpottanut ulkomaisten sijoittajien tuloa markkinoille erilaisin keinoin. Investoinnit Venäjälle koetaan kuitenkin vielä vaikeaksi johtuen vaikeaselkoisesta oikeusjärjestelmästä, korruptiosta ja byrokratian huimasta määrästä. (SVKK 2011.)

## 2.2 Kauppapolitiikka ja WTO-jäsenyys

Venäjän talous on kehittynyt erittäin nopeasti koko 2000-luvun ajan. Vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen kaupan arvo väheni lähes kolmanneksella, mutta vuonna 2010 kuilu oli voitettu. Venäjän jäsenyysneuvottelut maailman kauppajärjestön WTO:n (World Trade Organization) jäseneksi liittymisestä kestivät yhteensä 18 vuoden ajan. Vuonna 2011 neuvottelut saatiin päätökseen ja Venäjä hyväksyttiin WTO:n jäseneksi. Jäsenyys astui virallisesti voimaan elokuussa 2012. Käytännössä jäsenyys tarkoittaa vienti- ja tuontitullien laskua. Tullimaksut laskevat aluksi 10 prosentista 7,8 prosenttiin. Tullien muutoksien siirtymäajat ovat pääosin kahdesta kolmeen vuotta, mutta tietyissä tuoteryhmissä pisimmillään 5-8 vuotta. (Yleisradio 2012.)

Ulkoministeriön selvityksessä ennustetaan, että suomalaiset yritykset lähtevät WTO-jäsenyydestä ja sen tuomista eduista innostuneina entistä helpommin mukaan kisaamaan Venäjän markkinoille. Keskimääräisen tuontitullitason laskeminen viiteen prosenttiin tullausarvosta lasketaan hyödyttävän suomalaisia vientiyrityksiä noin 250 miljoonalla eurolla vuosittain. Venäjältä tuoduista tavaroista hyöty on noin 25 miljoonaa euroa vuosittain. (Yleisradio 2012.)

Suomen Pankki arvioi, että muutaman vuoden kuluttua Suomen vienti Venäjälle voi olla 300-400 miljoonaa suurempi Venäjän WTO-jäsenyyden ansiosta. Uusia työpaikkoja syntyy Suomeen 4500-6500 kappaletta. Yritystoiminta Venäjällä helpottuu sen uudistaessa lakejaan vastaamaan kansainvälisiä normeja. (Helsingin Sanomat 2012.)

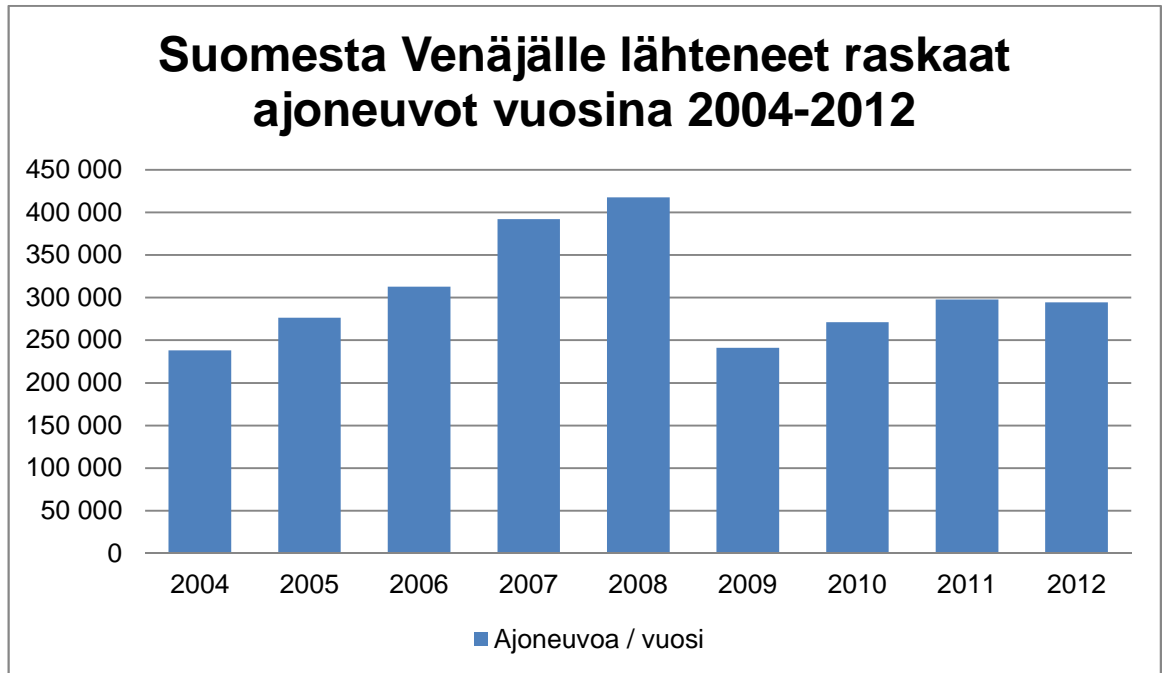
### 2.3 Suomen ja Venäjän väliset suhteet

Suomen ja Venäjän yhteinen talousyhteistyö perustuu niiden hallitusten välisiin sopimuksiin kaupasta ja taloudellisesta yhteistyöstä. Suomi on kuulunut Euroopan unioniin vuodesta 1995 asti, joten Venäjän suhteet unioniin vaikuttavat myös sen Suomen-suhteisiin. (Ulkoasianministeriö 2012.)

Maiden väliset suhteet ovat olleet läheiset jo pitkän aikaa. Suomen ja Venäjän välillä on solmittuna yli 70 eri sopimusta ja vuonna 1992 on perustettu hallitusten välinen talouskomissio. Komission tehtävä on edistää maiden välistä kauppaa ja luoda yhteyksiä maiden eri yritysten välillä. Tärkeimmät maiden väliset yhteistyön osa-alueet ovat kauppa ja investoinnit, liikenne ja logistiikka sekä tullaus ja rajaliikenne. Euroopan unionille Venäjä on suuri kauppakumppani: liikevaihdolla mitattuna kolmanneksi suurin. EU-maat vievät Venäjälle teollisuustuotteita, kemikaaleja ja elintarvikkeita. (Ulkoasianministeriö 2012.)

Suomen ja Venäjän läheisten kauppasuhteiden takana on luonnollisesti Suomen ja Venäjän 1340 kilometriä pitkä maaraja. Maiden välillä on yhteensä kahdeksan kansainvälistä rajanylityspaikkaa. Tavaraliikenteen määrä on kasvanut vuosittain, mikä on johtanut ruuhkiin ja kymmenien kilometrien pituisiin rekkajonoihin raja-asemilla. Vuoden 2008 talouskriisin jälkeen erityisesti transito- eli kauttakulkukuljetukset kasvoivat. (Ulkoasianministeriö 2012.)

Vuoteen 2013 mennessä rekkajonot ovat vähentyneet huomattavasti nopeammin sujuvan sähköisen tullauksen johdosta. Vuonna 2014 Venäjän siirtyessä myös kokonaan sähköiseen tuontitullaukseen rajan ylityksen odotetaan olevan entistä nopeampaa ja tehokkaampaa. (Alho 2007, 34.)

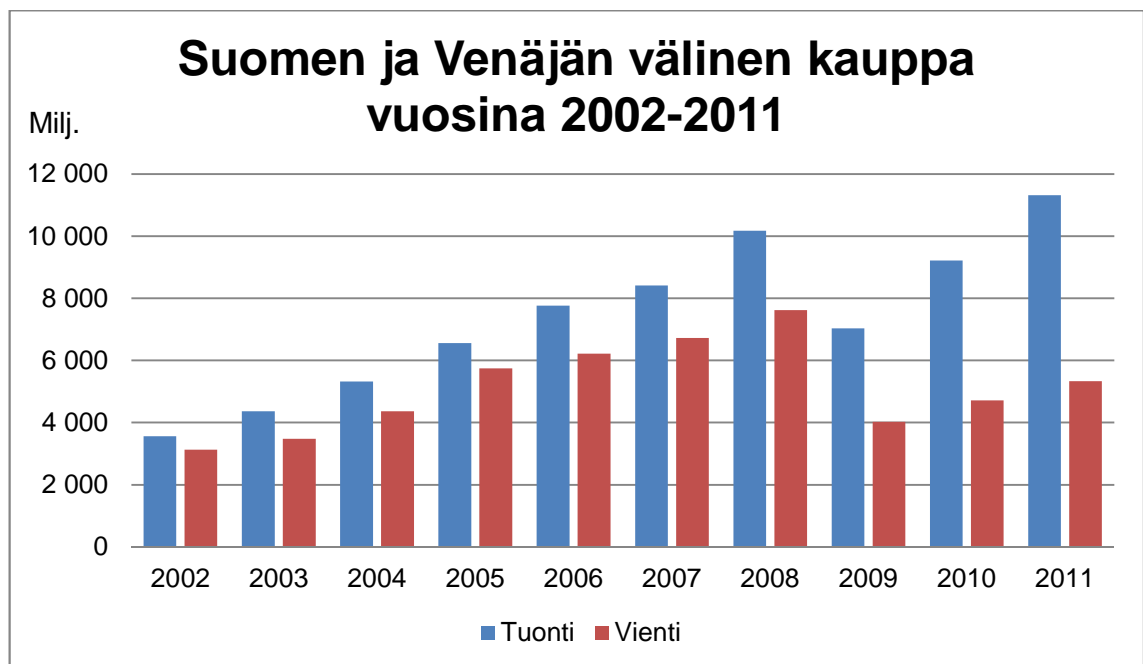


Kuvio 2. Suomesta Venäjälle lähteneet kuorma-autot vuosina 2004-2012. (Tullihallitus 2012.)

Kuviosta 2 nähdään vuoden 2008 ja 2009 talouskriisin vaikutus itärajan rekkaliikenteeseen. Vuoden 2008 jälkeen erityisesti transitoliikenne on kasvanut, mikä on pitänyt ajoneuvomäärät tasaisessa kasvussa normaalin Venäjän kaupan hidastuttua huippulukemista.

## 2.4 Suomen ja Venäjän välinen kauppa

Venäjä on Suomen strateginen kauppakumppani. Vuonna 2011 se oli Suomen kolmanneksi suurin kauppakumppani 9%:n osuudella. Suomen suurimmat vientikumppanit ovat Ruotsi ja Saksa. Tuonnissa Venäjä taas oli ensimmäisellä sijalla 18% osuudella. Suomen ja Venäjän välinen kauppa on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden ajan vuosittain: tietyissä tuoteryhmissä kasvu on ollut jopa 30% vuodessa. Suomen kauppataase Venäjän kanssa on alijäämäinen, eli Venäjältä tuodaan enemmän tavaraa Suomeen kuin Suomesta viedään Venäjälle. (SVKK 2011, 7.)



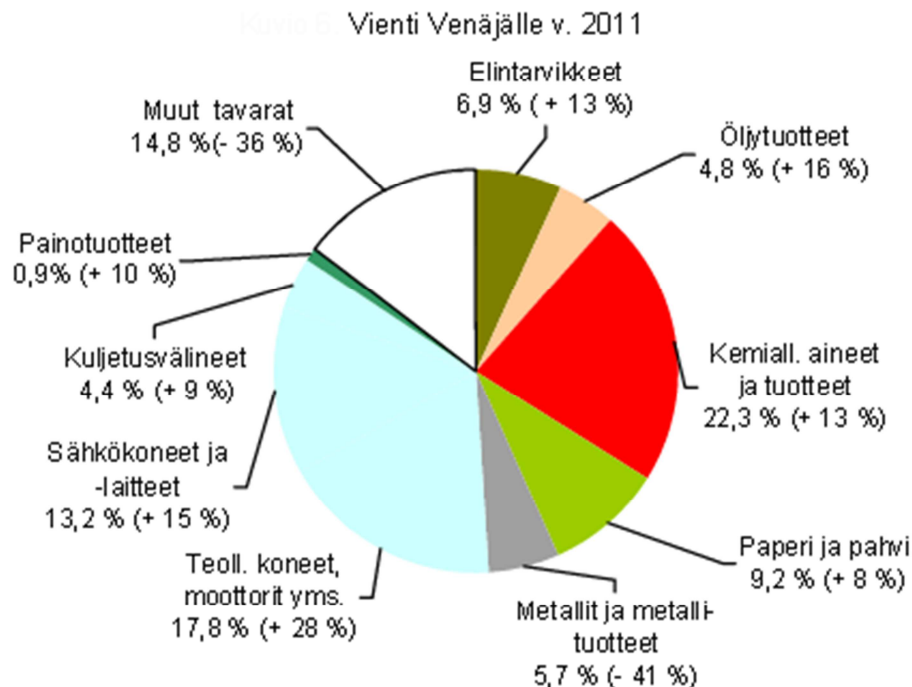
Kuvio 3. Suomen ja Venäjän välinen kauppa vuosina 2002-2011 (Tullihallitus 2012.)

Kuviosta 3 voidaan todeta, että Suomen ja Venäjän välinen kauppa on aina ollut Suomen kannalta alijäämäinen, mutta vuoden 2009 notkahduksen jälkeen ero viennin ja tuonnin välillä on kasvanut. Tämä on erityisesti johtunut Venäjän kehityksestä kulutushyödykkeiden tuotannossa. Se ei enää ole sijoittajille

punainen vaate vaan varteenotettava tuotantomaa. Esimerkiksi suomalainen pörssiyritys Nokian Renkaat avasi Pietarin lähistölle tehtaan vuonna 2004 ja tehtaasta tuotteita valmistetaan Venäjän markkinoiden lisäksi myös vientiin Suomeen ja muualle Eurooppaan.

#### 2.4.1 Suomen vienti Venäjälle

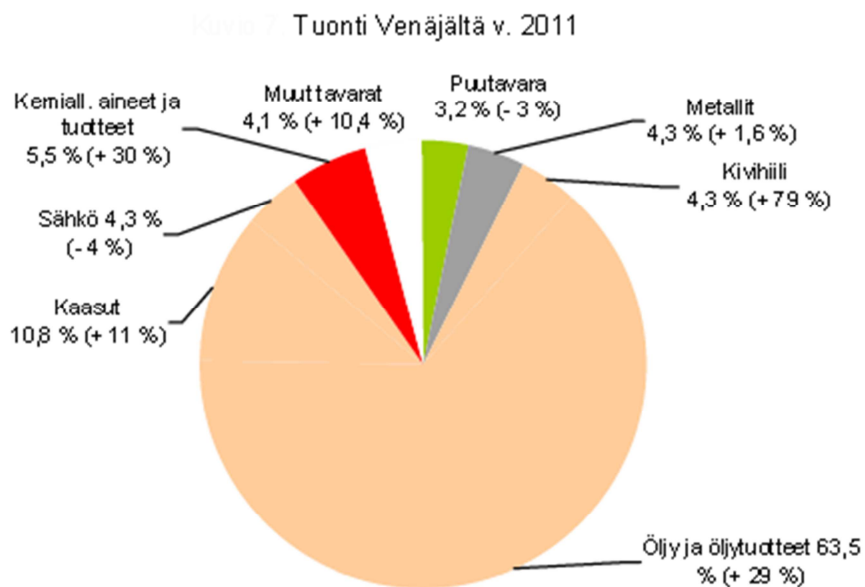
Vuonna 2011 Suomen vienti Venäjälle oli arvoltaan yhteensä 5,3 miljardia euroa, vuodesta 2010 kasvua oli kertynyt 13 prosenttia. Eniten kasvoivat koneiden ja laitteiden vienti. Kuviosta 4 voidaan todeta, että metallituotteiden vienti on vähentynyt huomattavasti, joka on johtunut Venäjän oman tuotannon kasvusta. (Tullihallitus 2012.)



Kuvio 4. Suomen vienti Venäjälle vuonna 2011. (Tullihallitus 2012.)

## 2.4.2 Suomen tuonti Venäjältä

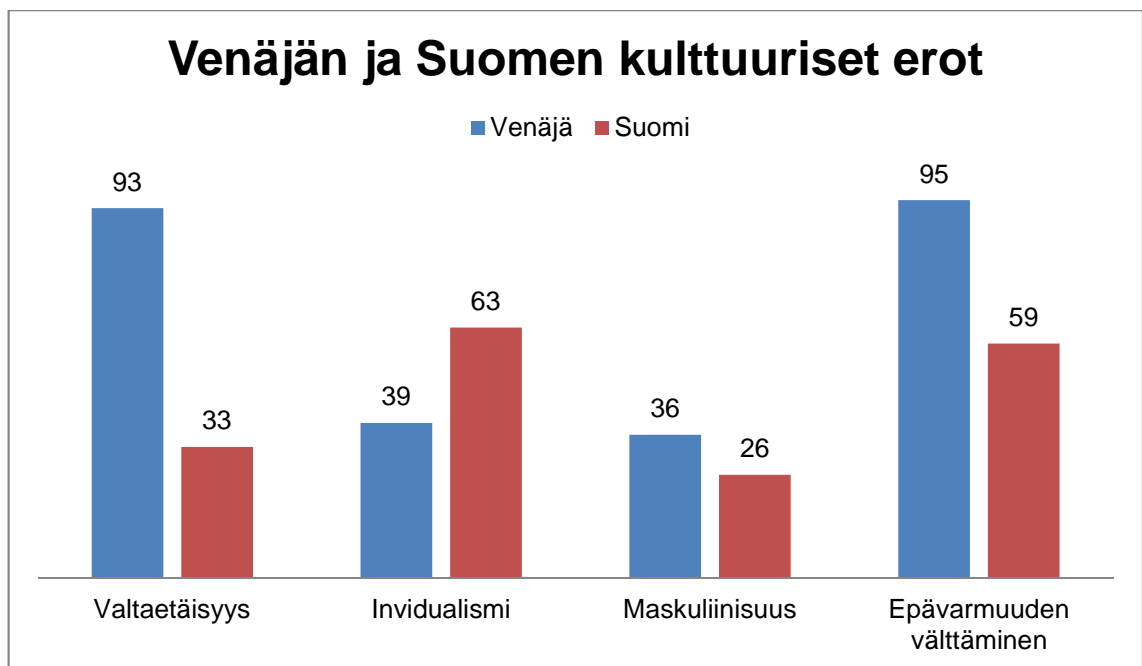
Kuvion 5 perusteella voidaan todeta, että Venäjältä Suomeen tuodaan eniten energiatuotteita: kivihiihtä, öljyä, sähköä ja puuta. Energiatuotteiden osuus kokonaistuonnista on 85%. Sähköä Venäjältä tuotiin hieman vähemmän verrattuna edellisvuoteen. Tuonnin arvo vuonna 2011 oli 11 miljardia. Vuodesta 2010 kasvua oli kertynyt 23 prosenttia. (Tullihallitus 2012.)



Kuvio 5. Suomen tuonti Venäjältä vuonna 2011. (Tullihallitus 2012.)

### 2.4.3 Suomen ja Venäjän kulttuurierot

Venäjä ja Suomi ovat hyvin erilaisia kulttuurilla mitattuna. Kuviossa 6 on esitelty Suomen ja Venäjän kulttuurien eri ulottuvuudet verrattuna toisiinsa Hofsteden teorian mukaan.



Kuvio 6. Venäjän ja Suomen kulttuuriset erot (Hofstede 2009.)

Suurimmat eroavaisuudet ovat valtaetäisyyksissä ja epävarmuuden välttämisessä. Esimerkiksi valtaetäisyydet Suomessa ovat pienet, mikä osoittaa että suomalaiset työntekijät ovat suhteellisesti samalla tasolla työntekijäryhmään katsomatta. Suomessa ei osoiteta suurta kunnioitusta esimiehiä tai esimerkiksi yhtiön pääjohtajaa kohtaan. Venäjällä taasen valtaetäisyydet ovat hyvin suuret, jonka perusteella voidaan todeta Venäjällä esiintyvän eriarvoisuutta tavallisten työntekijöiden ja johtajien välillä.

Maskuliinisuudessa ei Suomen ja Venäjän välillä ole merkittävää eroa. Maskuliinisessa yhteiskunnassa arvostetaan menestystä, kehitystä ja kilpailuhenkisyttä. Suomi ja Venäjä sijoittuvat maailmanlaajuisesti

maskuliinisuudella mitattuna suhteellisen alas. Vahvasti maskuliinisia kulttuureja ovat esimerkiksi Kiina, Japani ja USA.

Venäläinen työyhteisö on huomattavasti hierarkkisempi kuin suomalainen. Esimerkiksi venäläisessä yrityksessä suhteellisen pienetkin asiat joudutaan hyväksymään jopa toimitusjohtajalla asti.

Epävarmuuden välttämiseksi Venäjän erittäin korkea arvo voidaan selittää sillä, että venäläiset haluavat enemmän sääntöjä ja erilaisia määräyksiä kuin suomalaiset. Individualismi on Suomessa huomattavasti vahvempaa kuin Venäjällä ja kokemukset kertovatkin, että suomalaiset työntekijät ovat huomattavasti itsenäisempiä työssään kuin venäläiset kollegansa. Kun venäläinen kollega taistelee ideaansa hierarkiaprosessin läpi, suomalainen on jo toteuttanut ideansa konsultoituaan ensin työtovereitaan ja mahdollisesti esimiestään. Venäläisessä bisneskulttuurissa hierarkian ohittaminen tulkitaan myös negatiivisesti. Hierarkian mukaan toimitaan, oli se sitten aikaavievää tai ei.

Erilaisten kulttuurien ymmärtäminen on avainasemassa kansainvälisessä kaupassa. Tehtäessä kauppaa vieraiden maiden kanssa on aina hyvä opiskella vastapuolen kulttuuria perusteellisesti ettei vahingossa tule loukanneeksi toista osapuolta. Suomalaiselle normaalilta tuntuva toimintatapa voi tuntua venäläisestä kollegasta suurelta loukkaukselta ja voi jopa tuhota yrityksen välisen yhteistyön.

## 3 VIENTIMUODOLLISUUDET

### 3.1 Tullaus

Suomen ja Venäjän välisessä viennissä tullaus on aina ollut tärkeä osa. Tullaus kuitenkin koetaan Venäjän kaupan suurimmaksi hidasteeksi ja ongelmakohtaksi. (SVKK 2012.) Menneisyydessä erityisesti 1990-luvulla Venäjän tullimääräykset muuttuivat jatkuvasti, mikä aiheutti vaikeuksia suomalaisille yrityksille. Toinen ongelma oli määräyksien mielivaltainen tulkitseminen. Nykyään tullausprosessi on hiljalleen vakiintunut, mutta ongelmia esiintyy edelleen. (Alho 2007, 143.)

Venäjän tulli yrittääkin aktiivisesti parantaa mainettaan ja tehokkuuttaan vuoteen 2020 jatkuvan tehostamis- ja modernisointiohjelman avulla. Ohjelmaan kuuluu mm. siirtyminen monista eri järjestelmistä suurempiin kokonaisuuksiin, henkilöstön kouluttaminen ja dokumenttien käsittely kokonaan sähköisinä nykyisten paperikopioiden sijaan. Venäjän tullin on tarkoitus siirtyä kokonaan sähköiseen tuontitullaukseen 1.1.2014. Venäjän viranomaiset asettavat myös tavoiteajan tuontitullaukselle vuoteen 2018 mennessä kahteen tuntiin kuljetusyksikköä kohden. (Tullihallitus 2013.)

Venäjän kaupassa vietävät tavarat asetetaan vientitullaukseen Suomessa ja rajanylityksen jälkeen ne tuontitullataan Venäjälle. Yleensä mahdolliset ongelmat tullauksessa tulevat ilmi vasta tuontitullauksessa Venäjän puolella (Alho 2007, 143.)

Seuraavaksi esitellään tyypillinen TIR Carnetia käyttävän maantiekuljetuksen tullausprosessi.

1. Lastattavan auton saapuessa varastolle noutamaan kuormaa kuljettajalla on hallussaan TIR Carnet –asiakirja

2. Vientiyritys tai valtuutettu edustaja tekee Suomen tullille sähköisen vienti-ilmoituksen ja sähköisen TIR-passituksen käyttäen kuljettajan toimittamaa TIR Carnet –asiakirjaa
3. Tulli käsittelee viennin ja lähettää viejälle sähköisen viennin saateasiakirjan (EAD, Export Accompanying Document) ja TIR Carnetille viitenumeron (MRN, Movement Reference Number)
4. Vientiyritys tai valtuutettu edustaja valmistelee loput vaadittavat kaupalliset asiakirjat
5. Auto lastataan ja lähtee paperien kanssa kohti tullitoimipaikkaa, jossa tulli sinetöi kuorman ja avaa TIR Carnetin.
6. Auto lähtee kohti rajatoimipaikkaa, jossa TIR Carnet suljetaan ja vienti rekisteröidään
7. Auton ylitettyä rajan asiakkaalle lähetetään poistumisvahvistettu luovutus päätös
8. Venäjän tullissa auton asiakirjat tarkistetaan ja rekisteröidään Venäjän tullijärjestelmään
9. Venäjällä varsinainen tullauskäsittely tehdään vasta määrätullissa. Jos auto esimerkiksi on menossa Moskovaan, tullaus tehdään vasta Moskovassa.
10. Tullikäsittelyn jälkeen tullatut tavarat luovutetaan vastaanottajalle

(Finpro 2012.)

### 3.1.1 Vientitullaus Suomesta

Vientitullaus Suomesta hoidetaan sähköisenä. Viejä lähettää vienti-ilmoituksen sähköisenä tullin järjestelmään. Tulli tarkastaa ilmoituksen ja joko hyväksyy tai hylkää sen. Kun ilmoitus hyväksytään, viejälle lähetetään luovutuspäätös ja EAD-asiakirja. EAD:n on kuljettava vietävien tavaroiden kanssa poistumiskoimipaikan tulliin ja se on esitettävä tullivirkailijoille. EAD kuitataan vientitullikoimipaikassa ja poistumisvahvistettu luovutuspäätös lähtee viejälle. Poistumisvahvistettua luovutuspäätöstä tarvitaan todistamaan myynnin arvoisäverottomuus, joten yrityksen tulisi säilyttää se kirjanpitoaan varten. Viejän on myös arkistoitava muita vientidokumentteja kuusi vuotta sen kalenterivuoden päättymisestä, kun luovutuspäätös on tehty. (Tullihallitus 2013.)

Maantiekuljetuksissa vienti-ilmoitus on tehtävä vähintään tuntia ennen ajoneuvon poistumista EU:n yhteisöalueelta (Tullihallitus 2013.)

### 3.1.2 Tuontitullaus Venäjälle

Venäjän tullille on tehtävä ennakoilmoitus kaksi tuntia ennen auton saapumista Venäjän rajalle. TIR Carnetia käyttäessä tullaus tapahtuu seuraavasti: Venäjän rajatullikoimipaikassa tarkastetaan kaikki kuljetuksen asiakirjat: kaupalliset dokumentit, kuljetusdokumentit, ajoneuvon rekisteröintidokumentit, tuotekohtaiset sertifikaatit ja paljon muuta. Kuljetus myös punnitaan Venäjän tullissa. Kuorma sinetöidään vielä Suomen tullin asettaman sinetin lisäksi Venäjän tullin omalla sinetillä. Rajalla tapahtuvan tullauskäsittelyn jälkeen auto saa luvan jatkaa matkaansa määräpaikan tullikoimipaikkaan varsinaista tullausta varten. (Tullihallitus 2013.)

### 3.1.3 Sähköinen tullaus

Aiemmin Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa tullauksen suurin ongelma on ollut kaksoislaskutus. Kaksoislaskutuksella tarkoitetaan tilannetta, jossa Suomesta Venäjälle vietävä tavara vientitullataan ulos Suomesta oikealla hinnalla, mutta tuontitullauksessa Venäjälle esitetään väärennetty kauppalasku, jossa tavallisesti alennetaan tavaran arvoa ja muutetaan tullikoodeja. Näin myyjä saa tuotteilleen alemman tullausarvon, joka vähentää myyjän maksamia arvonlisäveroja ja tullimaksuja. Tullihallituksen selvityksen mukaan kaksoislaskutus syö noin 30% verotuloista ja vääristää kilpailua Venäjällä (Tullihallitus 2013.)

Tullauskäsittelyn muuttuminen sähköiseksi poistaisi myös nykyiset monet välikädet Venäjän tullissa, mikä tarkoittaisi viennin sivukustannuksien vähentymistä (Suomen kaupan liitto 2009.)

Sähköinen tullaus tuli viennissä pakolliseksi Suomessa 1.11.2009 alkaen. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaikki tulli-ilmoitukset on tehtävä sähköisinä eikä paperisia ilmoituksia enää hyväksytä. (Tullihallitus 2012.) Kaksoislaskutuksen eliminoinnin lisäksi sähköisen tullauksen oli tarkoitus nopeuttaa rajamuodollisuuksia ja purkaa raja-asemien rekkajonoja. Käytännön tasolla näin ei kuitenkaan käynyt. Sähköinen tullaus aiheutti massiiviset jonot idän raja-asemille ja rekkojen läpimenoaikoihin tuli noin 25% kasvu aikaisempaan verrattuna. Syyksi kerrottiin se, että EU ei anna tarpeeksi tietoa Venäjän viranomaisille sähköisen tullauksen yhteydessä. Vuonna 2010 Vaalimaan raja-asema pystyi käsittelemään 600-800 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa, mutta uudistuksen jälkeen vain noin 450 ajoneuvoa. (Yleisradio 2010.)

### 3.1.4 Tullitariffit

Tullitariffeja käytetään tavaroiden tuontiin ja vientiin liittyvien tullimaksujen määritykseen EU:n kaupassa kolmansien maiden kanssa. EU-mailla on käytössään yhteiset ulkotullit yhteisön ulkopuolelta tuleviin tavaroihin. EU:n tullitariffit perustuvat kansainväliseen maailman tullijärjestön kahdeksannumeroiseen HS-nimikkeistöön (yhtenäistetty tavarankuvaus- ja koodausjärjestelmä). Venäjällä on myös käytössä kymmennumeroinen HS-nimikkeistö, joka helpottaa kauppaa (Tullihallitus 2013.)

Venäjän HS-nimikkeistö vastaa pääosin EU:ssa käytettävää nimikkeistöä. Venäjällä on tällä hetkellä käytössä viisi eri tullitariffitasoa: 0%, 5%, 10%, 15% ja 20%. (Alho 2007, 143-144.)

2103	Kastikkeet ja valmisteet niitä varten; maustamisvalmisteita olevat sekoitukset; sinappijauho ja valmistettu sinappi :
2103 10 00	- soijakastike .....
2103 20 00	- tomaattiketsuppi ja muut tomaattikastikkeet .....
2103 30	- sinappijauho ja valmistettu sinappi :
2103 30 10	- - sinappijauho .....
2103 30 90	- - valmistettu sinappi .....

Kuva 1. Esimerkkejä tullikoodien määrityksestä (Tullihallitus 2013.)

Tullikoodien muodostamisessa kaksi ensimmäistä numeroa kuvaavat ryhmän johon tuote kuuluu. Esimerkiksi tässä tapauksessa numero 21 on Elintarvikevalmisteet, seuraavat numerot 03 taas sijoittavat tuotteen kastikkeisiin. Loput neljä numeroa ovat tarkentavia, joiden avulla voidaan määrittää tarkka tulliluokka.

Tullitariffit Venäjällä pääsääntöisesti laskevat vuosi vuodelta, jos huomioon ei oteta jalostettuja tuotteita. Venäjä pyrkii pitämään jalostettujen tuotteiden tullit korkealla antaakseen suhteellisen edun omalle teollisuudelleen. Tullitariffien määrittämisessä ongelmana on koettu jatkuvat muutokset. Nimikkeet poistuvat ja vaihtuvat usein. Tämä tuo ongelmia yrityksille, sillä väärillä tariffeilla tehty

dokumentit voivat aiheuttaa lisäkustannuksia tai lähetysten viivästymistä pitkittyneen tullauksen takia (Alho 2007, 144.)

Tullinimike voidaan määrittää Tullin tariffitietokannan avulla. Asiakas voi myös pyytää Tullihallitukselta ennakoon sitovaa tariffitietoa. Etukäteen annettu sitova tariffitieto on voimassa kuusi vuotta päätöspäivästä eteenpäin. Suomessa annettu tariffitieto sitoo kaikkien EU:n valtioiden viranomaisia. (Melin 2011, 254.)

Sitova tariffitieto haetaan Tullin virallisella lomakkeella, jonka liitteinä on oltava esimerkiksi tavaran mainosmateriaalia ja tekniset tiedot. Kemikaaleista ja elintarvikkeista on myös annettava näyte. (Tullihallitus 2013.)

### 3.1.5 Tullisopimukset

Venäjän ja länsimaiden välillä on voimassa tullisopimus, jonka perusteella länsimaista tuoduilla tavaroilla on ns. suosituimmuuskohtelu. Suosituimmuuskohtelu tarkoittaa sitä, että Venäjän tullilaitos perii tavaroista normaalin tullitariffiluokan mukaisen maksun mikäli tuotteen alkuperä todistetaan sille. Alkuperän todistaminen vaatii alkuperätodistuksen (Certificate of Origin) joka Suomessa hankitaan kauppakamarista. Alkuperätodistus ei ole Venäjän lain mukaan pakollinen, mutta mikäli sitä ei ole on tullilla oikeus periä tuonnista kaksinkertainen tullimaksu (Alho 2007, 144.)

Tullisopimusten lisäksi Venäjän tullissa tunnustetaan myös monia tullietuuksia. Tullitariffilain mukaan esimerkiksi kehitysmaista peräisin oleviin tuotteisiin sovelletaan GSP-järjestelmän (EU:n yleinen tullietuusjärjestelmä, Generalised System of Preferences) mukaisesti. Käytännössä tämä tarkoittaa, että todistettavasti kehitysmaasta peräisin olevista tuotteista kannetaan 75% normaalin tuotteen tullista. Kaikkein kehittymättömmistä maista peräisin olevista tuotteista ei peritä lainkaan tullia (Alho 2007, 145.)

## 3.2 Kuljetus- ja tullausdokumentit

Venäjän tullin kanssa asioidessa on esitettävä ainakin seuraavat asiakirjat: kirjallinen kauppasopimus, kauppalasku, pakkauslista, CMR-rahtikirja, TIR Carnet –asiakirja sitä käytettäessä, Suomen tullin tekemä vientitullaus, mahdollinen alkuperätodistus ja mikäli tavara vaatii, erillinen vastaavuustodistus. (Alho 2007, 147.)

### 3.2.1 CMR (Kansainvälinen rahtikirja)

CMR-rahtikirja on tarkoitettu ainoastaan maantiekuljetuksiin. Rahtikirjasta on käytävä ilmi mm. lähettäjän ja vastaanottajan tiedot, kuljetusyhtiön tiedot, VAT-numerot, lähetyksen sisältö, kollien yhteismäärä ja bruttopaino. Rahtikirja toimii sopimuksena kuljetuksesta (Alho 2007, 148.)

Kansainvälinen rahtikirja on laadittava vähintään kolmena kappaleena ja siinä on aina oltava lähettäjän ja kuljetusliikkeen allekirjoitukset. Rahtikirjaan voidaan myös lisätä ohjeita tullimuodollisuuksia varten. Mikäli lähetys sisältää vaarallisia aineita, nämä on myös merkittävä erikseen rahtikirjaan.

(Laki24 2011.)

### 3.2.2 TIR-Carnet

Valtionrajat ylittävissä kuljetuksissa kunkin maan viranomaiset yleensä soveltavat kuljetuksiin kansallisia menettelyjä. Ne ovat lähes joka maassa erilaiset ja niihin kuuluu kuljetuksen tarkastukset molempien osapuolien rajatoimipaikoilla. Nämä ylimääräiset tarkastukset aiheuttavat kuljetuksiin

kustannuksia ja viivytyksiä. TIR-menettely on kehitetty nopeuttamaan ja yksinkertaistamaan kansainvälisiä kuljetuksia. Se korvaa kansalliset menettelyt ja tarjoaa tulliviranomaisille kansainvälisen valvontajärjestelmän kuljetuksiin. Etuihin kuuluu myös se, että kuljetus tapahtuu yhdellä kuljetusasiakirjalla koko sen kuljetusajan, joten tulliviranomaisille on vaikeampi esittää väärää tietoa.

(YK:n Euroopan talouskomissio 2010.)

TIR-menettely perustuu viiteen peruspilariin:

- 1) Tavaroiden kuljetukseen tulee käyttää varmennettuja ajoneuvoja tai kontteja

Kuljetuksissa tulee käyttää ajoneuvoja tai kontteja jotka saadaan sinetöityä niin, ettei niihin ole mahdollista päästä ilman sinetin rikkomista. Sinetöinti on ehto TIR-carnetin käytölle.

- 2) Kansainvälisen kuljetusunionin (IRU) takaus tulleista ja veroista koko matkan ajaksi

Takauksen tavoitteena on varmistaa tullien ja verojen maksu tapauksissa, joissa kuljetusliikettä ei saada vastuuseen mahdollisissa väärinkäyttötilanteissa. Kunkin maan kuljetusyriä edustava taho (Suomessa SKAL ry) takaa kaikkien Suomessa myönnettävien TIR-carnetien maksut. Jokainen maa asettaa omat ylärajat vakuudelle. Suomessa yläraja on vuonna 2013 60000 € yhtä TIR-carnetia kohti.

- 3) Kuljetusasiakirjana on käytettävä kansainvälistä tulliasiakirjaa (TIR-carnet). TIR-carnet avataan lähtömaassa ja se toimii valvonta-asiakirjana kaikissa maissa kuljetusreitillä

TIR-carnet on virallinen hallinnollinen dokumentti, josta löytyy IRU:n ja kuljetusyhtiön viralliset leimat ja allekirjoitukset. TIR-carnet toimii kuljetusdokumenttina koko kuljetusketjun ajan.

- 4) Lähtötullissa suoritettu tarkastus täytyy tunnustaa myös kauttakulku- ja määrämaissa.

Tarkastusten yhteinen tunnistaminen on yksi merkittävimmistä TIR-menettelyn eduista. Se määrää, että TIR-menettelyn alaisia kuormia ei pääsääntöisesti tarkasteta matkan varrella rajatoimipaikoissa. Tulliviranomaisilla on kuitenkin oikeus tehdä kuormaan tarkastus, mikäli epäillään määräystenvastaista toimintaa. TIR-yleissopimuksessa on kuitenkin määritetty, että tarkastukseen tulee aina olla perusteltu syy ja tarkastusten tulee olla poikkeuksellisia.

- 5) Hyväksyminen TIR-menettelyyn

TIR-yleissopimukseen on kirjattu kuljetusyrityksiä koskevat vaatimukset ja velvoitteet. Niiden tarkoituksena on suojella TIR-järjestelmää petoksilta. Kansallisen TIR-myöntäjäyhdistyksen tulee täyttää IRU:n normit ja esittää vakuudelleen todiste. TIR-menettelyyn haluavilla yrityksillä tulee olla vakaa taloudellinen asema, eivätkä ne saa olla syyllistyneitä tulli- tai verorikoksiin aiemmin.

(YK:n Euroopan talouskomissio 2010.)

TIR-menettelyä käytettäessä kuorma sinetöidään lähtöpaikan tullissa ja avataan vasta määräpaikan tullissa. Venäjän tullissa TIR-menettelyä ei kuitenkaan aina kunnioiteta tullipetoksien epäilyjen takia, vaan sinetöidyt kuormat tarkastetaan rajalla. (Alho 2007,149.)

TIR-menettelyn rikkominen on aiheuttanut erimielisyyksiä Venäjän tullin ja kansainvälisen kuljetusunionin IRU:n välillä ja unioni onkin moneen otteeseen uhannut lopettaa TIR-menettelyn käytön Venäjän kanssa mikäli ongelmiin ei saada pysyvää ratkaisua. (Taloussanomien 2012.)

### 3.2.3 Kauppalasku

Kauppalasku toimii selvityksenä kaupasta. Se kertoo kauppatahtuman aiheuttamasta maksuvaatimuksesta ostaja-osapuolelle. Kauppalaskua käytetään myös tietojen välittämisessä tulliviranomaisille, huolintaliikkeille ja pankeille. Lasku on kirjoitettava myyjän viralliselle paperille joko venäjäksi, englanniksi tai saksaksi. On kuitenkin huomioitava, että Suomen tulli vaatii laskun joko suomeksi tai venäjäksi. (Melin 2011, 89.)

Tulli-ilmoituksessa on oltava liitteenä myyjältä saatu kauppalasku. Kauppalaskun sisältöä koskevat määräykset tulevat tullilaista ja –asetuksesta. Kauppalaskun kanssa voidaan esittää tavarahan laatua tukevia dokumenttejä, esim. pakkausluettelo (Melin 2011, 110.)

Kauppalaskussa tulisi esittää ainakin seuraavat tiedot

- Myyjän virallinen nimi, postiosoite, pankkiyhteys, puhelin- ja faksinumero
- Laskun päivämäärä ja juokseva tunnistus
- Myyjän Y-tunnus (VAT-numero)
- Ostajan viite ja tilausnumero
- Ostajan virallinen nimi ja postiosoite
- Kaupan kohteena olevan tavarahan alkuperämaa
- Kuljetusta koskevat tiedot (väline, reitti)
- Toimitusehto (esim. Incoterms 2010)
- Toimitustapa
- Maksuehto ja –tapa
- Tavarakollien lukumäärä
- Tullitariffinimike
- Tavarahan hintatiedot eriteltyinä riveittäin
- Tavarahan määrä (brutto- ja nettopainot)

- Merkintä myynnin verottomuudesta (VAT 0 %, Tax-exempt sale outside the EU)
- Mahdolliset hinnanalennukset
- Valtuutetun allekirjoittajan allekirjoitus
- Tarvittaessa huolitsijan nimet mikäli käytetään

(Finpro 2012.)

### 3.3 Sertifiointi

#### 3.3.1 Yleistä

Tuotteen serfioinnilla tarkoitetaan sitä, että jokin kolmas riippumaton osapuoli antaa kirjallisen todistuksen siitä, että tuote täyttää tarpeelliset vaatimukset. Vaatimukset on yleensä kirjattu lakiin ja ne voivat olla kansainvälisiä, kansallisia tai paikallisia. (Alho, Kairo, Kekki & Portaankorva 2010, 36-38.)

Sertifiointeja tekevät useat eri organisaatiot. Suomessa kaksi suurinta sertifiointia ovat SGS (Société Générale de Surveillance) ja Inspecta. Kaikki alan suuret toimijat käyttävät työssään kansainvälistä säädöskokoelmaa ISO/IEC Guide 65-2012 (SGS 2013.)

Jokaisessa tuoteryhmässä on omat määräykset ja standardit, joita toimijoiden tulisi noudattaa. Sertifiointiprosessilla varmistetaan tuotteen laatu, turvallisuus ja vastaavuus muihin tuotteisiin. Kun tuote läpäisee testit, sertifiointi myöntää sille sertifiointin. Sertifiointilla tuotteen valmistaja ja maahantuoja pystyy todistamaan tuotteen täyttävän kaikki sille asetetut vaatimukset. (Inspecta 2013.)

### 3.3.2 Sertifikaatti

Sertifikaatti on virallinen asiakirja, jonka perusteella voidaan todeta siinä mainitun tuotteen täyttävän annetut vaatimukset. Vuonna 2010 Venäjällä oli 16 pakollista ja yli 100 vapaaehtoista sertifiointijärjestelmää. Venäjällä käytetään useita erilaisia sertifikaattityyppejä: yleisimpiä ovat GOST R – vastaavuussertifikaatti, GOST R – vastaavuusvakuutus, saniteettisertifikaatti kemikaaleille ja Rostekhnazorin käyttöluva. (Alho, Kairo, Kekki & Portaankorva 2010, 36-38.)

### 3.3.3 Sertifiointi Venäjän kaupassa

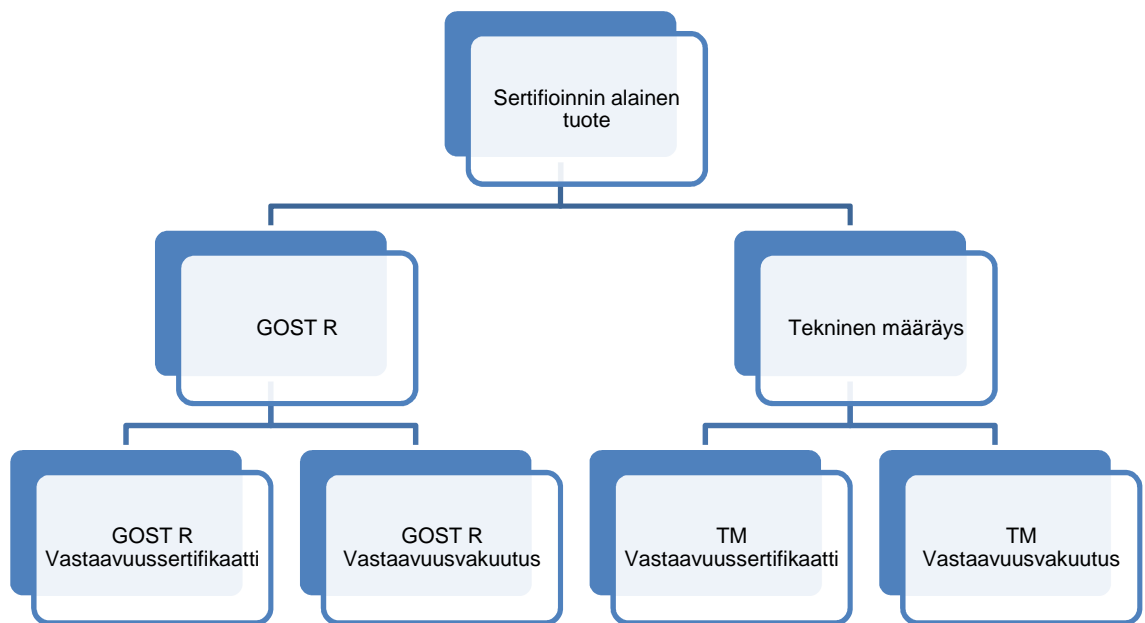
Venäjän lainsäädäntö ja tulliliiton määräykset vaativat leijonanosalle Venäjälle tullattavista tuotteista vastaavuussertifikaatin. Vaatimukset koskevat myös Venäjällä valmistettuja tuotteita. Viranomaisten asettamien määräyksien tarkoituksena on taata tuotteiden hyvä laatu sekä suojella kuluttajia ja ympäristöä. Kaksi suurinta lakia, jotka säätelevät sertifiointia ovat kuluttajansuojalaki ja laki teknisestä säätelystä. (Alho, Kairo, Keikki & Portaankorva 2010, 36-68.)

Vuonna 2010 Venäjä, Kazakstan ja Valko-Venäjä solmivat yhteisen tulliliiton. Tulliliitto muodosti yhtenäisen talousalueen ja yhtenäisti maiden yhteiset tuontitullit. Yhteiset tekniset määräykset ja sertifikaatit tulivat voimaan ja lakkauttivat monia vanhoja GOST R – sertifikaatteja. Tulliliiton standardit on yhtenäistetty EU:n standardien kanssa helpottamaan maiden ulkomaankauppaa. Uudessa sertifiointijärjestelmässä on lueteltu tuotteet, joille on pakollista esittää sertifikaatti. (Alho, Kekki & Peltonen 2012, 38-68.)

Tuotteet, jotka kuuluvat sertifiointiin piiriin luetellaan tullinimikkeittän Venäjän hallituksen päätöksessä no. 982 dd. 01.12.2009. Vastaavuussertifikaattia tarvitaan esimerkiksi tuotteen myyntiä ja tullausta varten. Vaikka vain osa sertifikaateista on lain mukaan pakollisia, yritykset silti hankkivat niitä Venäjän

kauppaa varten. Vapaaehtoinen sertifiointi luetaan pääsääntöisesti markkinointikeinoksi, jolla pyritään parantamaan yrityksen tuotteen mainetta (Tullihallitus 2013.)

Oheisessa kuviossa on selvitetty tarkemmin erilaisten vastaavuustodistuksien vaihtoehdot Venäjän monimutkaisessa sertiointijärjestelmässä.



Kuvio 7. Vastaavuustodistukset Venäjän kaupassa (Tullihallitus 2013.)

## 4 . YRITYS X:N VENÄJÄN VIENTIPROSESSI

Tämän opinnäytetyön toinen osuus koostuu yritys X:n toimitusketjusta ja Venäjän vientiprosessista. Tarkoituksena on tuoda esiin Venäjän viennin suurimmat ongelmakohdat, ja lopuksi esittää parannusehdotuksia niihin.

Yritys X on yksi maailman suurimmista yrityksistä ja sillä on toimintaa lähes jokaisessa maailman maassa. Suomessa toimii yksi yrityksen monista tehtaista, jonka kautta hoidetaan toimitukset kotimaahan ja Venäjän vientiin. Tehtaalta toimitetaan myös tiettyjä tuotteita yrityksen muille tehtaille. Suurin osa Venäjälle vietävistä tuotteista valmistetaan yritys X:n Suomen tehtaassa, tietyt tuotteet ja tuoteryhmät tuodaan Suomeen yrityksen muilta tehtailta Euroopasta ja muualta maailmasta edelleenvietäviksi Venäjälle maantiekuljetuksina.

Tilanpuutteen vuoksi ja vuosittain kasvavien volyymien vuoksi kaikki tehtaan varastointitoiminnot on ulkoistettu logistiikkayritys Y:lle, joka operoi yritys X:n varastointitoimintoja erillisessä varastorakennuksessa tehdasalueen ulkopuolella. Tehtaan tuotannosta valmistuneet tuotteet siirretään välittömästi maanteitse varastoon. Myös muilta tehtailta ja alihankkijoilta saapuvat tuotteet saapuvat suoraan logistiikkayritys Y:n varastoon. Yrityksen X tehdas toimii siis ainoastaan tuotantolaitoksena. Logistiikkayritys Y hoitaa myös suurimman osan yrityksen kuljetuksista ja toimii yrityksen valtuuttamana edustajana tullauksessa.

#### 4.1 Viennin nykytilanne

Yritys X:n Venäjän myynti tapahtuu jälleenmyyjien kautta. Kaikki tuotteet siis myydään ensin jälleenmyyjille, jotka taas myyvät tuotteet edelleen suoraan kuluttajille, yrityksille ja omille jälleenmyyjilleen. Yritys X siis harjoittaa suoraa vientiä. Yrityksellä on laaja jälleenmyyjäverkosto Venäjällä, ja se kattaa koko Venäjän pinta-alan Pietarista Vladivostokiin. Suurin osa Venäjän markkina-alueen kysynnästä toimitetaan Suomen kautta. Yritys X:n Venäjän vienti on kasvanut vuosi vuodelta Venäjän talouskriisin jälkeen, mikä on aiheuttanut työkuorman huomattavaa kasvua ja täten antanut aihetta vientiprosessin tehostamiselle.

#### 4.2 Vientiprosessi Venäjälle

Jälleenmyyjä syöttää tilauksen sähköiseen tilausjärjestelmään, jonka jälkeen Moskovassa toimiva asiakaspalvelu syöttää sen yrityksen toiminnanohjausjärjestelmään. Tämän jälkeen asiakaspalvelu lähettää tilauksen edelleen Suomessa toimivalle jakeluosastolle. Tilaukselle varataan lastauspäivä ja jakeluosasto vahvistaa sen edelleen Venäjälle. Lähes kaikki Venäjän toimitukset ovat noutoja, eli venäläinen jälleenmyyjä hoitaa tilaukselle kuljetuksen. Jälleenmyyjille toimitetaan vain täysiä rekkoja (FTL, Full Truck Load).

Ennen vahvistettua lastauspäivää Suomessa toimiva jakeluosasto tarkastaa tilauksen ja tekee sille rahtikirjan yrityksen toiminnanohjausjärjestelmässä. Mahdolliset varastosta puuttuvat tuotteet ilmoitetaan Venäjän asiakaspalvelulle, joka viestittää ne eteenpäin asiakkaalle. Asiakas tekee puuttuvien tuotteiden tilalle lisäyksiä, että auto saadaan täyteen. Tilauksen tultua valmiiksi, sille muodostetaan laskuluonnos, joka lähetetään asiakkaalle hyväksyttäväksi.

Asiakas tarkistaa laskun ja aloittaa tuontiprosessin alustamisen oman tulliagenttinsa kanssa. Asiakas ilmoittaa myös Suomeen lastaukseen tulevan auton tunnistetiedot, jotta auto voidaan yksilöidä varastolla tiettyyn tilaukseen.

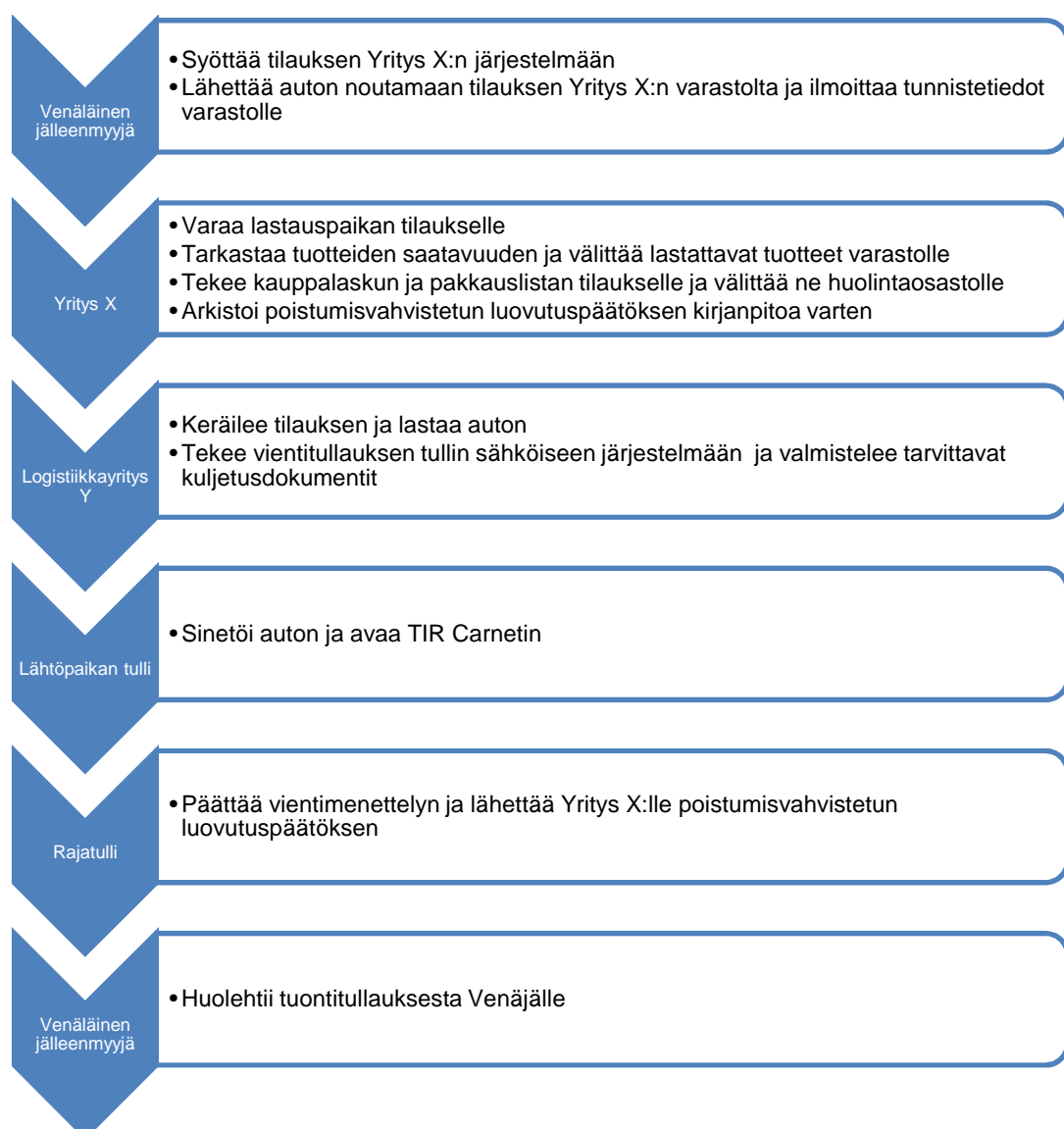
Tehdyt rahtikirjat siirtyvät automaattisesti logistiikkayritys Y:n järjestelmään. Tämän jälkeen tilaus keräillään valmiiksi odottamaan asiakkaan järjestämän auton saapumista. Keräilyn yhteydessä lasketaan koko keräilyn lavamäärät ja painot, jotka siirretään yritys X:n ja logistiikkayritys Y:n yhteiseen tietojärjestelmään. Tietojärjestelmän avulla auton ja vientien vaiheita voidaan seurata koko prosessin ajan. Varastolle saapuva auto tunnistetaan asiakkaan ilmoittaman rekisterinumeron perusteella. Kuljettajan saapuessa varastolle hän vie auton rekisteröintipaperit ja TIR Carnetin varastokonttoriin, joka kirjaa auton saapuneeksi yhteiseen järjestelmään. Auto saa oman lastausnumeron ja kuljettajalle annetaan radioaalloilla toimiva piipperi. Tämän jälkeen kuljettaja siirtyy autoineen odottamaan lastausvuoroa varaston odotusalueelle. Kun auton lastausvuoro on käsillä, varastokonttori lähettää viestin kuljettajalle annettuun piipperiin, joka ilmaisee kuljettajalle mihin lastauslaituriin hän ajaa. Auto lastataan yritys X:n toimintaohjeiden ja lakien mukaisesti, jonka jälkeen kuljettaja tarkistaa kuorman kiinnityksen yhdessä varasto-operaattorin kanssa. Kun lastaus on valmis, auto siirtyy jälleen odotusalueelle odottamaan valmiita vientidokumentteja.

Kun auto on kirjattu saapuneeksi järjestelmään, yritys X:n jakeluosasto tekee vientidokumentaation ja lähettää sen logistiikkayritys Y:n huolintaosastolle, joka tekee sen perusteella sähköisen vienti-ilmoituksen ja loput tarvittavat kuljetusdokumentit (TIR Carnetin täyttö, CMR, mahdollinen alkuperätodistus, ja kopiot tarvittavista sertifikaateista). Logistiikkayritys Y on Suomen tullin sanomayhteistyökumppani, joten vientiselvitys hoidetaan EDI-sanomana. Tämä nopeuttaa viennin käsittelyä tullin järjestelmissä, joten jo lastattujen autojen ei tarvitse odottaa pitkiä aikoja.

Huolintaosaston saadessa valmiiksi vaaditut dokumentit, ne skannataan ja lähetetään Venäjän asiakaspalvelulle, joka välittää ne eteenpäin asiakkaalle. Skannattujen dokumenttien avulla asiakas voi aloittaa tuontiprosessin ajoissa.

Paperiset dokumentit annetaan kuljettajalle, joka tarkastaa ne. Tämän jälkeen kuljettaja suuntaa auton kanssa lähtöpaikan tulliin, joka avaa TIR Carnetin ja sinetöi auton TIR-menettelyn alle. Tämän jälkeen auto lähtee kohti Venäjän rajaa. Suurin osa yritys X:n jälleenmyyjien käyttämistä kuljetusliikkeistä ylittää rajan Vaalimaalla. Rajanylityksen jälkeen tullin järjestelmä lähettää yritys X:lle poistumisvahvistetun luovutus päätöksen ja vientiprosessi on yritys X:n näkökulmasta ohitse jälleenmyyjän hoitaessa tuontitullauksen.

Vientiprosessin eri funktioiden tehtävät on selvitetty seuraavassa kuviossa.



Kuvio 8. Yritys X:n Venäjän vientiprosessi

### 4.3 Yritys X:n Venäjän viennin suurimmat haasteet

Yritys X:n Venäjän viennin haasteet liittyvät pitkälti Venäjän viranomaisten vaatimuksiin. Suurimmat haasteet yritys kohtaa tullinimikkeiden, tuotteiden alkuperätietojen ja sertifikaattien sekä yleisesti Venäjän tullin epäselvien määräysten saralla. Yritys haluaisi myös saada tarkan tiedon, mitä kaikkia dokumentteja oikeasti tarvitaan ja tekeekö se tällä hetkellä joitain vientidokumentteja vain asiakkaiden vaatimuksesta.

Venäjän viennissä tulli voi vaatia monia tietoja, joita ei viennissä muihin maihin tarvita. Näiden tietojen keräämiseen ympäri yrityksen eri yksiköitä kuluu paljon aikaa. Käytännöt voivat myös vaihdella päivittäin. Tänäpäin voidaan tarvita jokin tietty vientidokumentti, mutta huomenna vienti menee läpi hienosti ilman sitä. Venäjän tullin toiminnan toivotaan sen uudistuessa yhtenäistyvän, jotta kaikki tarvittavat dokumentit voitaisiin toimittaa heti, eikä tullauksessa esiintyisi viiveitä.

Yritys X toimittaa dokumentaation Venäjän federaation tullikoodeksin mukaan ja toivoisi että tulli toimisi yhtenäisesti riippumatta tullitoimipaikasta tai tullivirkailijasta.

#### 4.3.1 Tullinimikkeet

Tuotteiden tullinimikkeiden jatkuvat muutokset ja uudistukset aiheuttavat ongelmia Yritys X:lle. Yrityksen toiminnanohjausjärjestelmään nimikkeet päivitetään automaattisesti niiden uusiuduttua.

Sertifiointiprosessii tullinimikkeiden perusteella Venäjällä on hidasta ja byrokraattista, joten tieto muutoksesta pitäisi saada jälleenmyyjille hyvissä ajoin.

Väärät tullinimikkeet saattavat hidastaa vientiprosessia huomattavasti. Tulliviranomaisen kohtelu saattaa myös olla mielivaltaista. Mikäli auto jää moneksi päiväksi tulliin on ylimääräisten kustannusten lisäksi edessä myös asiakastytyväisyyden lasku ja mahdollinen markkinaosuuden menetys kilpailijoille.

### 4.3.2 Alkuperätiedot

Yritys X:n tiettyä tuotetta voidaan valmistaa monessa eri maassa ympäri maailman. Ongelmia on ilmennyt, kun tuotannollisista syistä jotain yrityksen tuotetta on välillä toimitettu eri paikasta kuin yleensä. Esimerkiksi tuotetta on aina ennen tuotettu Suomessa, mutta muutama erä tulee yhtiön muulta tehtaalta. Venäläinen jälleenmyyjä hakee sertifikaatit ja muut vaadittavat dokumentit alkuperämaan perusteella, joten yhtäkkinen ennalta-arvaamaton alkuperämaan vaihto aiheuttaa ongelmia tuontitullauksessa.

Ongelmia aiheuttaa myös Venäjän tullin alkuperätodistussääntö. Alkuperätodistus ei ole pakollinen Venäjälle, mutta sen puuttuessa tullilla on oikeus periä tullimaksu kaksinkertaisena. Yritys X ei pääasiallisesti liitä alkuperätodistusta vienteihinsä, vaan se myönnetään ainoastaan jälleenmyyjän erityisestä pyynnöstä.

### 4.3.3 Serfifikaatit

Kolmas ongelmia tuottava aihe on sertifiointi. Venäjällä ei ole yksiselitteisiä sääntöjä siitä, mitä kaikkia todistuksia vientiin tarvitaan. Yritys X liittää varmuuden vuoksi kaikkiin vientilähetysiin kopiot yrityksen tuotteiden GOST R –sertifikaateista. Tästä menettelystä pyritään eroon, sillä tarvittavien sertifikaattien pitäisi löytyä myös Venäjän tullin tietojärjestelmästä. Kuitenkin, joskus sertifikaatit ovat puuttuneet kuljettajalta ja kuljetus on seisonut tullissa kunnes venäläinen jälleenmyyjä on toimittanut dokumentit tullille. Yritys X toivookin Venäjän tullin tulevien uudistuksien eliminoivan paperisten sertifikaattien tarpeen.

#### 4.4 Kehitysehdotuksia Yritys X:n Venäjän vientiin

Tutkittaessa vientiprosessia tarkemmin selvisi, että yritys tekee kaikki vientidokumentaatiot vähintään Suomen lain ja Venäjän federaation tullilaitoksen sääntöjen mukaisesti. Yksittäinen yritys ei juurikaan pysty vaikuttamaan tullien toimintaan, vaan on vain toimittava määräysten mukaan.

Yritys on menneisyydessä järjestänyt ostopalveluina hankittuja tullauskoulutuksia henkilöstölleen ja tämänlainen koulutustarve pysyy olennaisena osana jatkossakin tullauskäsittelyn ollessa murrosvaiheessa. Yrityksen tulisi myös lisätä yhteistyötä alueellisen kauppakamarin kanssa. Kauppakamarista saa apua erityisesti viennin ongelmatilauksiin ja sieltä voi kysyä puolueetonta mielipidettä esimerkiksi tullin kanssa asioidessa.

Tullinimikkeiden muutosten ylläpitämiseen yritys on palkannut henkilön, joka seuraa muutoksia ja toimii yhteistyössä viranomaisten kanssa. Yritys X:n Suomen toimintojen yhteistyötä tämän henkilön kanssa on lisättävä ja tiedotusta parannettava. Erittäin tärkeää olisi myös kommunikointi muutoksista ajoissa eri sidosryhmien suuntaan. Jälleenmyyjillä tulisi olla tieto muutoksista hyvissä ajoin etukäteen, että he saavat haettua kaikki tarvittavat sertifikaatit ja todistukset Venäjällä ajoissa. Sertifiointiprosessi Venäjällä voi kestää viikkoja tai jopa kuukausia.

Alkuperämaat voidaan selvittää etukäteen yhdessä jälleenmyyjien kanssa. Jos esimerkiksi on mahdollista, että tiettyä tuotetta voidaan tulla valmistamaan yhtiön muissa tehtaissa voidaan tarvittava sertifikaatti tai todistus hakea samalla myös sille maalle. Venäjän maasertifikaatteihin on mahdollista ilmoittaa hakuvaiheessa monta maata ja tuotantolaitosta tuotteen alkuperäksi. Näin äkilliset muutokset eivät vaikeuttaisi tuotteiden tuontiprosessia.

Vaikka Venäjän lain mukaan tullilla on oikeus periä tullimaksu kaksinkertaisena mikäli alkuperätodistusta ei esitetä, Yritys X:n tietoon ei ole tullut tällaista tapausta. Myöskään jälleenmyyjät eivät ole niitä vaatineet muuta kuin

poikkeustapauksissa. Mikäli jälleenmyyjä vaatii sertifikaatin, yritys voi myöntää sen. Yhden sertifikaatin hinta vuonna 2013 on 23 €, joten mikäli jokaiselle kuormalle myönnettäisiin automaattisesti sertifikaatti, olisi kustannus vuositasolla todella huima.

Sertifikaatit ovat edelleen suuressa osassa Venäjän tullausta. Yksiselitteisesti ei voida sanoa, että kopioita sertifikaateista ei tarvitsisi esittää. Kaikki tieto pitäisi löytyä viranomaisten järjestelmästä, mutta ennen Venäjän tulliuudistuksen läpikäymistä paperidokumentit ovat edelleen kovaa valuuttaa. Kokemukset osoittavat, että Venäjän tulli on vieläkin ailahteleva ja vaikea kumppani. Vaikka lakikirjassa lukisi ettei joku todistus ole pakollinen, se voidaan silti vaatia. Toivottavasti tulliuudistus ja WTO-jäsenyys vauhdittavat myös Venäjän tullin nykyaikaan.

## 5 YHTEENVETO

Venäjä on noin 17 miljoonan neliökilometrin pinta-alallaan maailman suurin valtio. Sen talous kasvaa Euroopan talouden ollessa taantumassa, joten Venäjän kauppa on yhä tärkeämpää suomalaisille vientiyrityksille. Suomalainen kulttuuri eroaa hyvin paljon venäläisestä kulttuurista ja se on suhteellisen tuntematonta suomalaisille. On siis tärkeää ymmärtää Venäjän kaupan erityispiirteet kilpailussa muita yrityksiä vastaan.

Suomen ja Venäjän raja on yksi Euroopan tärkeimpiä ja parhaiten varustettuja ulkorajoja. Suurimmat ongelmat kuitenkin kohdataan tullitoiminnassa. Venäjän tullimääräykset muuttuvat niin nopeaan tahtiin, että suomalaisten yritysten on vaikea asioida tullin kanssa. Alati muuttuvien määräysten lisäksi ongelmia tuottaa Venäjän tullin mielivaltainen käytös dokumenttien vaatimisessa sekä kansainvälisen TIR-järjestelmän sääntöjen rikkominen. Yrityksen on tärkeää pysyä ajan tasalla tullijärjestelmän muutoksista ja toimia niiden mukaan.

Tiedonhankinnassa työtä varten huomasin konkreettisesti kuinka vaikeaa oikeiden toimintaohjeiden haku yrityksille on. Tuntui, ettei mikään taho pysty varmaksi sanomaan mitä dokumentteja vientitapahtumaan oikeastaan tarvitaan. Voidaan siis sanoa Venäjän kaupan vieläkin olevan vaikeaa.

Edellä mainitut ongelmat vaivaavat myös Yritys X:ää, vaikka se on jo toiminut Venäjän markkinoilla vuosia. Tutkimuksessa nykyiset ongelmat selvitettiin ja kehitysehdotuksia niihin esitettiin.

Suomen ja Venäjän välinen kauppa on ollut murroksessa jo vuosia eikä muutokselle näy loppua. Venäjän WTO-jäsenyys ja tulliuudistukset tuovat varmasti haasteita tullaukseen, mutta toivottavasti vientiprosessi kevenee erityisesti suomalaisten vientiyritysten näkökulmasta.

## LÄHTEET

Alho, A. 2007. teoksessa Tiri, M. Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kauppakamari, 143-149.

Alho, Kairo, Kekki & Portaankorva. 2010. Tullaus- ja sertifiointiopas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kauppakamari.

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2009. Tietoa Suomen taloudesta; Ulkomaankauppa. Viitattu 20.4.2013

[http://pda.ek.fi/www/fi/talous/tietoa\\_Suomen\\_taloudesta/ulkomaankauppa.php](http://pda.ek.fi/www/fi/talous/tietoa_Suomen_taloudesta/ulkomaankauppa.php)

Finpro. 2012. Kauppalaskun tavanomaiset tiedot. Viitattu 26.4.2013

[http://www.finpro.fi/c/document\\_library/get\\_file?uuid=608cabcf-0ed8-4b54-b2f4-ef40657676ca&groupId=10304](http://www.finpro.fi/c/document_library/get_file?uuid=608cabcf-0ed8-4b54-b2f4-ef40657676ca&groupId=10304)

Helsingin Sanomat. 2012. Venäjän WTO-jäsenyys tuonee Suomeen tuhansia työpaikkoja. Viitattu 22.4.2013

<http://www.hs.fi/talous/Ven%C3%A4j%C3%A4n+WTO-j%C3%A4senyys+tuonee+Suomeen+tuhansia+ty%C3%B6paikkoja/a1305594571245>

Hofstede, G. 2009. Cultural dimensions. Viitattu 31.5.2013

<http://geert-hofstede.com/countries.html?culture1=32&culture2=73#compare>

Inspecta. 2013. Tuotesertifiointi. Viitattu 29.4.2013

<http://www.inspecta.com/fi/Palvelut/Sertifiointi/Tuotesertifiointi/#.UalEp5wXWUk>

Laki24. 2011. Rahtikirja: Rahtikirjan tiedot. Viitattu 24.4.2013

<http://www.laki24.fi/liik-tiekuljetukset-tiedotrahtikirja.html>

Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt – vienti ja tuonti. Tampere: Amk-kustannus.

Mojjanen, M. 2007. teoksissa Tiri, M. Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kauppakamari, 17.

Ollus, S. & Pyykkö, H. 2005. BOFIT Online 2005 No. 10. Suomen ja Venäjän taloussuhteiden viimeaikainen kehitys. Viitattu 20.4.2013.

<http://www.suomenpankki.fi/bofit/tutkimus/tutkimusjulkaisut/online/Documents/bon1005.pdf>

SGS. 2013. Yleistä tietoa SGS:stä. Viitattu 29.4.2013

<http://www.sgs.fi/fi-FI/Service-by-Type-Path/Certification.aspx>

Suomen Kaupan Liitto. 2009. Venäjän kaupan sähköinen tullaus. Viitattu 23.4.2013

[http://www.kauppa.fi/content/download/1071/7734/file/VENAeJAeN\\_KAUPAN\\_SAeHKOeINEN\\_TULLAUS.pdf](http://www.kauppa.fi/content/download/1071/7734/file/VENAeJAeN_KAUPAN_SAeHKOeINEN_TULLAUS.pdf)

Taloussanommat. 2012. Venäjän liikenteen ongelmat eivät näytä loppuneen. Viitattu 26.4.2013

<http://www.taloussanomat.fi/arkisto/2002/12/18/venajan-liikenteen-ongelmat-eivat-nayta-loppuvan/200230581/12>

Tiri, M. 2011. Venäjän-viennin opas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kauppakamari.

Tullihallitus. 2012. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Viitattu 24.4.2013

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja12/index.html>

Tullihallitus. 2013. Venäjän tullin koulutustilaisuus. Luento tullin seminaarissa 13.2.2013.

Ulkoasiainministeriö. 2012. Maatiedosto Venäjä. Viitattu 23.4.2013

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?contentid=52372&contentlan=1&culture=fi-FI>

YK:n Euroopan talouskomissio, 2010. TIR-käsikirja. Viitattu 26.4.2013

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/tir/handbook/finnish/newtirhand/TIR6Rev9FI.pdf>

Yleisradio. 2012. Näin Suomi hyötyy Venäjän WTO-jäsenyydestä. Viitattu 22.4.2013

[http://yle.fi/uutiset/nain\\_suomi\\_hyotyy\\_venajan\\_wto-jasenyudesta/6264437](http://yle.fi/uutiset/nain_suomi_hyotyy_venajan_wto-jasenyudesta/6264437)

Yleisradio. 2010. Sähköinen tullaus hidastaa itärajan rekkaliikennettä. Viitattu 23.4.2013

[http://yle.fi/uutiset/sahkoinen\\_tullaus\\_hidastaa\\_itarajan\\_rekkaliikennetta/5691119](http://yle.fi/uutiset/sahkoinen_tullaus_hidastaa_itarajan_rekkaliikennetta/5691119)