

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikan koulutus

2017

Alisa Koskinen

VENÄJÄN KAUPPA JA VIENTI

Alisa Koskinen

VENÄJÄN KAUPPA JA VIENTI

Opinnäytetyön tarkoituksena on tarjota vientiä aloittavalle yritykselle nopealukuinen opas, jossa käsitellään ajankohtaisia määräyksiä ja pakollisia asiakirjoja sekä Venäjän liiketoimintaympäristöä kokonaisuutena. Opinnäytetyö on toteutettu toiminnallisena opinnäytetyönä ilman toimeksiantajaa oman kiinnostuksen pohjalta.

Opinnäytetyön ensimmäisessä osassa tutustutaan Venäjän liiketoimintaympäristöön: Tässä käsittelemme tapa- ja yrityskulttuuria, Venäjän taloutta sekä riskejä. Tarkastelemme myös vientitilastoja viime vuodelta sekä Venäjän WTO-jäsenyyden vaikutuksia Suomen ulkomaankauppaan. Toisessa laajemmassa osiossa käydään läpi vientimuodollisuudet ja siihen tarvittavat asiakirjat.

Toiseksi viimeisessä kappaleessa tarkastellaan kuljetuksia. Tässä osiossa on esitelty vain maantie- ja rautatiekuljetukset, sillä ne ovat kaksi yleisintä kuljetustapaa Venäjän viennissä. Pohdimme molempien kuljetusmuotojen luomia kilpailuetuja sekä haittoja. Opinnäytetyössä esitellään myös huolitsijan käyttöä vientimuodollisuuksien hoitamisessa sekä käydään läpi Venäjän kuljetuksiin sopivat Incoterms 2010 -toimituslausekkeet. Viimeisessä kappaleessa tutustutaan erilaisiin maksuehtoihin ja maksutapoihin, kuten ennakkomaksuun, perittävään ja remburssiin.

Työtä lähdettiin rakentamaan lukemalla aiheeseen liittyvää kirjallisuutta sekä useita internet-lähteitä. Tarkoituksena oli löytää ne vientiin liittyvät asiat, jotka kokevat usein muutoksia ja joihin ajankohtainen tieto on tärkeää onnistuneen viennin kannalta. Tarvittava tieto löytyi vertailemalla tuoreita artikkeleita ja aihealueeseen liittyviä internet-sivuja. Lopputuloksena saatiin ajankohtainen pikaopas Venäjän vientiin.

ASIASANAT:

Venäjä, vienti, tullaus, liiketoimintaympäristö, yrityskulttuuri, incoterms

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business logistics

Autumn 2017 | 41

Alisa Koskinen

RUSSIAN TRADE AND EXPORT

The purpose of the thesis is to offer an explicit guide which discusses current regulations and mandatory documentation in Russian export. It also examines the complex nature of Russia's business environment. This thesis was written as a functional thesis and as an individual work.

The first part focuses on the business environment of Russia which also includes customs- and company culture. It also discusses Russia's economy and its threats. Export statistics and Russia's membership in WTO are also examined in the thesis. The second part of the thesis focuses on Russian trade's formalities in export and documentation requirements.

The next part of the thesis examines transportation. Only road- and railway transportation are included because those are the two most common mode of transport used in Russian export. Competitive advantages and disadvantages in both transport modes are also debated. The thesis presents forwarding business and also most convenient Incoterms 2010 delivery terms for Russian trade. The last part of the thesis focuses on different terms of payment such as advance payment, collection and documentary credit.

Thesis was built on export literature and many internet source materials. The most current information was found by comparing different articles. A current fast guide for Russian export was reached as a result.

KEYWORDS:

Russia, export, customs, business environment, business culture, Incoterms

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 VIENTI YLEISESTI	7
3 VENÄJÄN LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ	8
3.1 Venäjän yrityskulttuuri	8
3.2 Venäjän talous	9
3.3 Inflaatio Venäjällä	11
3.4 Maantieteelliset teollisuusalueet	12
3.5 Riskit	13
4 VIENTITILASTOT VENÄJÄLLE	15
4.1 Venäjän WTO-jäsenyys	16
5 VIENTIMUODOLLISUUDET	19
5.1 Vienti-ilmoitus ja tullitariffi	19
5.2 Tir-Carnet	20
5.2.1 Tir-tietojen ilmoittaminen sähköisesti	20
5.3 Alkuperätodistus	21
5.4 Kauppalasku	22
5.5 Pakkausmääräykset	23
5.6 CMR-rahtikirja	23
6 KULJETUKSET	24
6.1 Maantiekuljetukset	24
6.1.1 Rahdinkuljettajan vastuu	25
6.2 Rautatiekuljetukset	26
6.3 Huolinta	27
6.4 Incoterms 2010	29
7 MAKSUEHDOT JA MAKSUTAVAT	36
7.1 Ennakkomaksu	36
7.1.1 Shekki ja maksumääräys	36
7.2 Maksu tavarantoimitusta vastaan	37
7.2.1 Perittävä, Cash Against Documents	37

7.3 Jälkikäteismaksu (luottokauppa)	38
7.3.1 Remburssi	39

8 YHTEENVETO	40
---------------------	-----------

LÄHTEET	41
----------------	-----------

LIITTEET

Liite 1. Idänliikenteen rahtikirja.

Liite 2. CMR-rahtikirja.

KUVAT

Kuva 1. RTS-indeksin, ruplan kurssin ja öjlyn hinnan kehitys 2015-2017.	11
Kuva 2. Huolitsijan eri vastuualueita.	28
Kuva 3. EXW-toimituslausekkeen vastuujako.	29
Kuva 4. FCA-toimituslausekkeen vastuujako .	30
Kuva 5. CPT-toimituslausekkeen vastuujako.	31
Kuva 6. CIP-toimituslausekkeen vastuujako.	32
Kuva 7. DAT-toimituslausekkeen vastuujako.	33
Kuva 8. DAP-toimituslausekkeen vastuujako.	34
Kuva 9. DDP-toimituslausekkeen vastuujako.	35
Kuva 10. Perittävässä viejä lähettää asiakirjat pankkinsa välityksellä ostajan pankkiin tämän lunastettavaksi.	38
Kuva 11. Remburssi eroaa perittävästä käytännössä sillä, että ostajan pankki lupaa maksaa myyjälle remburssiehtojen täytyessä.	39
Kuva 12. Idänliikenteen rahtikirja.	1
Kuva 13. CMR-rahtikirja.	2

KUVIOT

Kuvio 1. Venäjän bruttokansantuote USA:n dollareissa vuosina 2006-2016.	10
Kuvio 2 Suomen ja Venäjän väliset tuonti- ja vientiluvut vuosilta 2006-2017 (1-3).	15

1 JOHDANTO

Venäjä on ollut yksi Suomen läheisimmistä kauppakumppaneista vuosikymmenien ajan. Tänä aikana tavaroiden vienti ja tuonti on muuttunut vaihtokauppa-aatteesta edistykseksi tuonti- ja vientitoiminnaksi, jota pyritään koko ajan kehittämään eteenpäin erilaisilla muutoksilla ja säädöksillä. Myös globalisaation voimistuminen ajaa maiden välisen yhteistyön kehitystä tulevaisuudessa.

Opinnäytetyössä keskitytään ensimmäisenä osa-alueena Venäjän talouteen ja sen kehitykseen sekä Suomen ja Venäjän väliseen kauppakumppanuuteen, ja sillä pyritään selvittämään suomalaiselle viennin harjoittajalle Venäjän taloutta ja liiketoimintaympäristöä sekä yrityskulttuuria kokonaisuutena. Vientiprosessi itsessään on vaiherikas ja esimerkiksi pakollisia asiakirjoja on monta ja niihin on syytä tutustua tarkemmin. Venäjän WTO-jäsenyys tarjoaa hyvät edistämismahdollisuudet Suomen ja Venäjän väliseen kauppaan, mutta tämä tapahtuu pitkällä aikavälillä ja vasta muutaman vuoden päästä näemme lopulta mitä konkreettisia muutoksia on tapahtunut. Toistaiseksi Venäjä on ollut valikoiva velvoitteita kohtaan.

Venäjän liiketoimintaympäristö muovautuu jatkuvasti, ja muutoksia voi tapahtua nopeammin kuin uskoisikaan. Tämä asettaa haasteita vientiä aloittavalle yritykselle, kun yritetään saada mahdollisimman ajankohtaista tietoa määräyksistä ja pakollisista asiakirjoista. Esimerkiksi viisi vuotta vanha vientiopus sisältää jo vanhentunutta tietoa. Vaikka jotkin asiat eivät ole kokeneet muutosprosessia, täytyy viennin aloittajalla olla ajankohmainen tieto käytettävissään vientiprosessin onnistumiseksi. Tämä opinnäytetyö pyrkii tarjoamaan tämänhetkistä tietoa aiheeseen liittyen, ja lähteinä on käytetty kirjateoksia eri vuosilta sekä suuri määrä internetlähteitä. Näin on saatu ajankohtaista tietoa. Opinnäytetyön tarkoituksena on tarjota vientiä aloittavalle yritykselle nopea opas Venäjän vientiin, josta on helposti tarkistettavissa tärkeimmät määräykset ja asiakirjat.

Venäjän markkina-alue on hyvin laaja, ja se antaa loistavat mahdollisuudet suomalaiselle yritykselle menestyä viennissä. Venäjälle viedään paljon erilaisia teollisuuden koneita ja laitteita, paperia, teollisuuden kemikaaleja, mutta myös palveluita, kuten tietotekniikkapalveluja ja välityskauppaa. Yritykset keskittyvät yleensä Pietarin ja Moskovan alueille, mutta erinomaisia mahdollisuuksia on myös muualla Venäjällä.

2 VIENTI YLEISESTI

Kansainvälistyminen on tänä päivänä luonnollinen osa yrityksen kasvamista. Suomen kotimarkkinat ovat pienet, joka on vaikuttanut kansainvälistymiseen. Joskus myös kansainvälistymisen käynnistää ulkomailta tullut tarjouspyyntö tai jokin muu potentiaalisen ostajan osoittama kiinnostus yrityksen tuotteita kohtaan. Näitä kutsutaan imutekijöiksi. (Melin, 2011, 16.)

Ennen kuin aloittaa vientitoimintaa ulkomaille, yrityksen kannattaa selvittää muutamia asioita yksityiskohtaisemmin. Ensin voidaan miettiä soveltuuko tuote varmasti vientituotteeksi, ja jos ei, niin millaiset ovat tuotteen sopeuttamistarpeet. Tuotteen täytyy myös olla vientimaan standardien mukainen. (Melin, 2011, 17.)

Melinin (2011, 17) mukaan lisäksi on hyvin tärkeää, että yritys kartoittaa alkuvaiheen investointikustannukset. Yrityksellä täytyy olla tarpeeksi resursseja kun hakeutuu ulkomaan markkinoille. Resursseilla tarkoitetaan sekä henkisiä resursseja, joita ovat osaaminen ja ammattitaito, että taloudellista mahdollisuutta. Kansainväliseen markkinointiin kuluu aina enemmän rahaa kuin kotimaan markkinointiin. Rahaa menee muun muassa pitkiin maksuaikoihin, markkinoinnin aloittamiseen ja tiedonhankintaan sekä jakelutien rakentamiseen.

Jotta vienti ulkomaille onnistuisi, täytyy kerätä tietoa kohdemaasta. Tämä voidaan tehdä paikanpäällä haastattelemalla esimerkiksi potentiaalisia asiakkaita, edustajakandidaatteja ja jopa kilpailevien yritysten edustajia. Jos kokee että omat resurssit eivät riitä, tarjoavat Finpron alaiset vientikeskukset asiakaskohtaisia selvityksiä. Jos ulkopuolista apua käytetään tiedonhankintaan, täytyy yrityksen itse selvittää mitä oleellista tietoa juuri tässä tilanteessa tarvitaan. Tiedonhankkija täytyy myös perehdyttää yritykseen. (Fintra 2006, 21.)

Kun yritys on tehnyt päätöksen kansainvälistyä, täytyy sille valita kohdemarkkina ja jakelutieratkaisu. Samassa yhteydessä täytyy määritellä markkinointisegmentit. Näiden lisäksi tulee päättää operaatiomuoto, eli onko vienti välitöntä, suoraa vai epäsuoraa. Sillä yritys pääsee hyödyntämään kilpailuetuaan pitkällä aikavälillä. Suoran ja epäsuoran viennin välittäjinä toimivat agentit ja maahantuojat. Muitakin operaatiomuotoja on tarjolla, esimerkiksi lisenssin myynti, franchising tai alihankinta. (Melin, 2011, 18.)

3 VENÄJÄN LIIKETOIMINTAYMPÄRISTÖ

Venäjän liiketoimintaan kuuluu paljon byrokratiaa ja paperienpyörittelyä. Liiketoiminta Venäjällä on suurimmaksi osaksi valtiosta riippuvaista eli valtiojohto määrää liiketoimintaa koskevat asiat, joka selittää suuren byrokratian määrän. (Translatum Oy, 2013.)

Venäjän liiketoimintaympäristö on jatkuvan muutoksen alla, joten määräykset voivat muuttua nopeastikin. Venäjän presidentillä on veto-oikeus, joka tarkoittaa sitä, että hän voi kumota lakialoitteita, antaa direktiivejä sekä asetuksia ilman lakikäsittelyä. Tämä selittää nopeat käsittelyt lakien toimeenpanossa. (Holm ym, 2011, 17.)

Yrityksen aloittaessa Venäjällä liiketoimintaa tiedossa pitäisi olla lait, erilaiset säädökset ja määräykset sekä tarvittavat asiakirjat. On erityisen tärkeää, että vientiä aloittava ulkomaalaisyritys toimii Venäjän liiketoimintalakien mukaan, jotta ongelmilta vältytään.

3.1 Venäjän yrityskulttuuri

Mitä kaikkea yrityksen sitten tulisi tietää, kun on aloittamassa vientiä Venäjälle? On varsinkin muutamia tärkeitä asioita, jotka kannattaa muistaa kaupankäynnissä itänaapurimme kanssa.

Venäjällä valtasuhteet ovat suuret verraten Suomeen. Venäjällä johtavassa roolissa oleva on paremmassa asemassa kuin normaali työntekijä, ja se heijastuu normaaliin kanssakäymiseen, oli se sitten vierailut, neuvottelut tai yhteistyö eri firmojen välillä. Johtajaa harvoin näkee alaistensa seurassa, toisin kuin Suomessa, jossa tämä on yleensä paljon kontaktissa alaistensa kanssa. Suomessa johtajaa sinutellaan, mutta Venäjällä tämä ei tule kuulonkaan. Yksilöllisyyttä vaalitaan Suomen työelämässä kun taas itänaapurimme menee enemmän me-hengessä, eikä yksilöille anneta samalla tavalla painoarvoa. Suomessa on muutenkin suurempaa ja osallistuvaa kommunikointia riippumatta yrityksen sisäisestä hierarkiasta. (Hofstede Insights 2017.)

Tapakulttuuri on Venäjällä hyvin erilaista verrattuna esimerkiksi länsimaiseen, ja erilaisuus maan sisällä on runsasta johtuen tietenkin laajasta maantieteellisestä pinta-alasta. Kaikki kulttuuriset erot luonnollisesti heijastuvat yrityskulttuuriin.

Vientiä aloittavan yrityksen olisi hyvä ottaa listoilleen oma Venäjän yhteyshenkilö kielimuurin varalta. Oma välttävä kielitaito olisi suotavaa, mutta se ei takaa vaivatonta neuvottelua kaupankäynnissä, sillä venäläisessä kaupanteossa käydään usein epäsuoraa keskustelua, eli täytyy osata ”lukea rivien välistä”. Venäjällä kaikki on venäjäksi eikä englanninkieltä koeta tarpeelliseksi, joten erinomainen kielitaito on suotavaa. Sopimukset tehdään miltei aina venäjänkielellä. Jotta kaupankäynti ja asiakassuhteiden ylläpitäminen olisi vaivatonta, kannattaa vähintään palkata venäjänkielen tulkki tai venäläinen neuvottelija. (Holm ym, 2011, 136-137.)

Venäjällä asiakassuhteet myyjän ja ostajan välillä kehittyvät hitaasti. Venäläinen ostaja suosii tuttua ja turvallista, joten myyjän tulee olla aktiivinen osapuoli markkinoinnissa ja kaupanteossa. ”Puskaradio” toimii tehokkaasti hyvän sanan levittäjänä Venäjällä, joten asiakassuhteita täytyy vaalia. Venäjällä kauppaa käydessä on elintärkeää olla venäläinen suosittelija, joka voi suositella yritystä. Venäjällä arvostetaan suosittelijaa erityisen paljon. (Translatum Oy 2013.)

Holmin ym (2011, 171) mukaan tapaamisen järjestäminen mahdollisen asiakkaan kanssa voi olla todella haasteellista. Yrityksissä sihteerit on koulutettu karsimaan ns. häiriösoitot, jonka takia ainut tapa päästä asiakkaan puheille voi olla sisäinen suosittelija tai hyvä referenssi.

3.2 Venäjän talous

Venäjän talous koki suuren takaiskun monien muiden tavoin vuoden 2008 talouskriisin johdosta. Juurikin Venäjällä taantuma oli yksi syvimmistä koko maailmassa, kun BKT putosi yli kymmenesosan talvesta 2008 kesään 2009 mennessä. Taantuma oli kokonaisvaltaista, sillä se supisti kaikkia talouden kysyntäeriä – kulutus, vienti, investoinnit ja varastot – erittäin paljon. (Holm ym. 2011, 21.)



Kuvio 1. Venäjän bruttokansantuote USA:n dollareissa vuosina 2006-2016 (tradingeconomics.com)

Ylläolevassa kuviossa kuvataan Venäjän bruttokansantuotetta, ja siitä selviää kaksi syvää taantumaa jotka Venäjä on kokenut 2000-luvulla.

Vuonna 2015 Venäjän talousnäkömää varjostivat talouspakotteet sekä öljyn hinnan lasku. Venäjän talous on miltei suoraan riippuvainen öljyn maailmanmarkkinahinnoista, ja kun Venäjän viennistä 70 prosentin osuus koostuu öljystä ja kaasusta, lisää tämä epävarmuutta. BKT ja kotimainen kulutus supistuivat sekä myös kiinteät investoinnit laskivat jo neljättä vuotta peräkkäin. Inflaatio saavutti miltei 13 prosentin rajan. (Ulkoasiainministeriö 2016.)

Vuonna 2014 tuli voimaan Venäjän-vastaiset pakotteet Ukrainan kriisistä johtuen. Näillä on luonnollisesti ollut jonkinlainen vaikutus viennin heikkenemiseen, mutta suurin syy löytynee öljyn hinnan romahduksesta ja Venäjän talouden investointien pysähtymisestä. Ruplan kurssi seuraa hyvin paljon öljyn hinnan vaihteluja, kuten seuraava kuva osoittaa.



Kuva 1. RTS-indeksin, ruplan kurssin ja öljyn hinnan kehitys 2015-2017 (Bofit 2017c).

Vienti Suomesta Venäjälle on ollut vuosikymmenien ajan tasaisessa kasvussa, ja Venäjä onkin yksi Suomen suurimmista kauppakumppaneista. Venäjän ja Suomen maantieteellisen aseman sekä voimistuvan globalisaation takia voidaan olettaa, että maat pyrkivät entistäkin tiiviimpään yhteistyöhön logistiikka- ja kuljetussektorilla ja kehittämään yhdessä euraasialaista transitoiliikennettä. (Shlyamin, 2007, 94.)

Pelkästään jo yhteinen rajanaapuruus on riittävä syy kehittää taloudellista kumppanuutta. Taloudellisten yhteyksien kasvattaminen pitkällä aikatahtimella Suomen kanssa on Venäjän kansallisten intressien mukaista. Venäjällä on tarkoituksenmukaista olla Suomen kanssa oma ulkomaankauppastrategia. (Shlyamin, 2007, 218.)

3.3 Inflaatio Venäjällä

Inflaatiolla tarkoitetaan hintatason nousua. Kun tuotteiden hinnat nousevat, valuutan arvo laskee sillä rahalle saa vähemmän vastinetta. Talouden kannalta inflaatio on hyvä asia, sillä se saa kuluttajat ostamaan eikä siirtämään ostopäätöstä eteenpäin.

Venäjällä inflaatio-odotukset ovat matalammalla kuin koskaan ennen. Syyskuussa 2017 hinnat nousivat vain kolme prosenttia vuotta aiemmasta. Se on hitainta vauhtia koko nyky-Venäjän historiassa. Inflaatiota on hidastanut entisestään keskuspankin kireä rahapolitiikka, ruplan vahvistuminen ja vaisu talouskehitys. (Bofit 2017a.)

3.4 Maantieteelliset teollisuusalueet

Venäjä koostuu 83 eri federaation alueesta. Näihin kuuluu alueita, tasavaltoja, neljä autonomista piirikuntaa yhdeksän aluepiiriä, yksi autonominen alue sekä erillisinä vielä Pietarin ja Moskovan kaupungit. Näiden edellä mainittujen alueiden lisäksi Venäjä on jaettu myös kahdeksaan federaatiopiiriin. (Yritys-Suomi 2017.)

Holmin ym (2011, 129) mukaan vientiä Venäjälle aloittavan yrityksen olisi parasta valita yksi tai kaksi rajattua aluetta joilla aloittaa markkinatoimet. Hyvä tapa on ensiksi hankkia vahva asema ja referenssejä yhdeltä alueelta ja vasta sitten jatkaa Venäjän muille alueille.

Moni yritys aloittaa viennin Venäjälle Pietarin kautta. Se on luultavasti helpoin tapa aloittaa, sillä se on maantieteellisesti lähellä Suomea ja myös ostovoimainen kaupunki.

Jos mielii öljy- tai kaasuteollisuuden markkinoille, kannattaa opiskella Tjumenin aluetta, Bashkortostanin tasavaltaa sekä Permin ja Kemerovon aluetta. Konepajateollisuutta esiintyy eniten Samaran alueella, mutta myös Moskovassa ja Pietarissa. Kauko-Idässä ei montaa suomalaisyritystä ole, mutta siellä on paljon mahdollisuuksia telakka- ja laivanrakennusteollisuuteen. Siperia taas on tunnettu metsäteollisuudestaan. (Holm ym, 2011, 52, 116.)

Venäjän talouskehitys eri alueilla on jakautunutta. Moskova toimii koko maan poliittisen ja taloudellisen vallan keskuksena. Sen osuus koko maan taloudesta on noin neljäsosa eli todella paljon. Miljoonakaupungit kuten Pietari ja Jekaterinburg ovat yritystoiminnan kannalta noteeraamisen arvoisia kaupunkeja. Eroja löytyy myös liiketoimintailmapiiiristä. Tatarstanin tasavalta sekä Kalugan alue ovat otollisimpia säännöllisten sijoittajien kannalta. Ne alueet, joilla on rikkaat luonnonvarat, houkuttelevat myös sijoituksia. Muut alueet ovat suurimmaksi osaksi riippuvaisia federaation tuista ja suurin osa aluebudjeteista on alijäämäisiä. Niin sanotut monokaupungit ovat ongelmallisia, sillä ne tukeutuvat ainoastaan yhteen teollisuusalaan. (Maailman markkinat 2017.)

Tammi-kesäkuussa 2017 ulkomailta Venäjälle virranneiden suorien sijoitusten nettoarvo oli 17 mrd. dollaria. Se on selkeä kasvu pariin viime vuoteen verrattuna. Täytyy muistaa että näiden sijoitusten tilastointi voi olla hankalaa, sillä yksikin rahakas kauppa voi korottaa investointilukuja merkittävästi. (Bofit 2017d.)

3.5 Riskit

Hernesniemi ym. (2005, 69) kertoo, että Venäjän talouden kehitysuhat ovat öljyn hintaromahdus, politiikan ylivalta ja mahdollinen pankkikriisi. EU:n ja Venäjän suhteiden kehitys on myös riski riippuen mihin suuntaan suhteet ajan saatossa menevät.

Krimin laitton liittäminen Venäjään ja Ukrainan kriisi kokonaisuudessaan on lisännyt yritystoiminnan poliittista riskiä huomattavasti. Tämän johdosta EU:n neuvosto päätti asettaa Venäjälle pakotteita. Näitä rajoittavia toimenpiteitä käyttää EU:n lisäksi myös Yhdysvallat, Japani, Australia, Kanada, Islanti ja Norja. Koko Ukrainan kriisin seurauksena Venäjän ja lännen väliset poliittiset suhteet ovat erittäin heikot. Venäjä vastasi rajoittaviin toimiin niin sanotuilla vastapakotteilla, jotka rajoittavat maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden tuontia. (Ulkoasiainministeriö 2016.)

SVKK:n toteuttaman kyselyn mukaan jopa puolet yrityksistä on havainnut Venäjän protektionististen toimien ja tuonninkorvauspolitiikan vaikuttaneen toimintaansa. SVKK:n toimitusjohtajan Jaana Rekolaisen mukaan tänä päivänä julkisissa hankinnoissa venäläisyrietykset saavat 15 prosentin hintaedun, kun ulkomaiset yritykset eivät tätä saa. Myöskään julkiselle puolelle ei tätä nykyä hankita lainkaan huonekaluja ulkomailta. (ESS 2017.)

Keväällä 2017 toteutetussa suomalais-venäläisen kauppakamarin barometrissä suurin ongelma suomalaisyrityksillä Venäjän liiketoiminnassa olivat kysyntä sekä yleinen taloudellinen tilanne. Tämän jälkeen nousi esille ruplan kurssi, sen jälkeen poliittiset riskit ja rahoitus. Puhtaasti markkinointiin ja kauppaan sidoksissa olevat ongelmat ovat nousseet suuriksi huolenaiheiksi. Rahoitusjärjestelyt ovat vaikeutuneet johtuen korkeasta korkotasosta ja kilpailu on muutenkin koventunut. (Maailman markkinat 2017.)

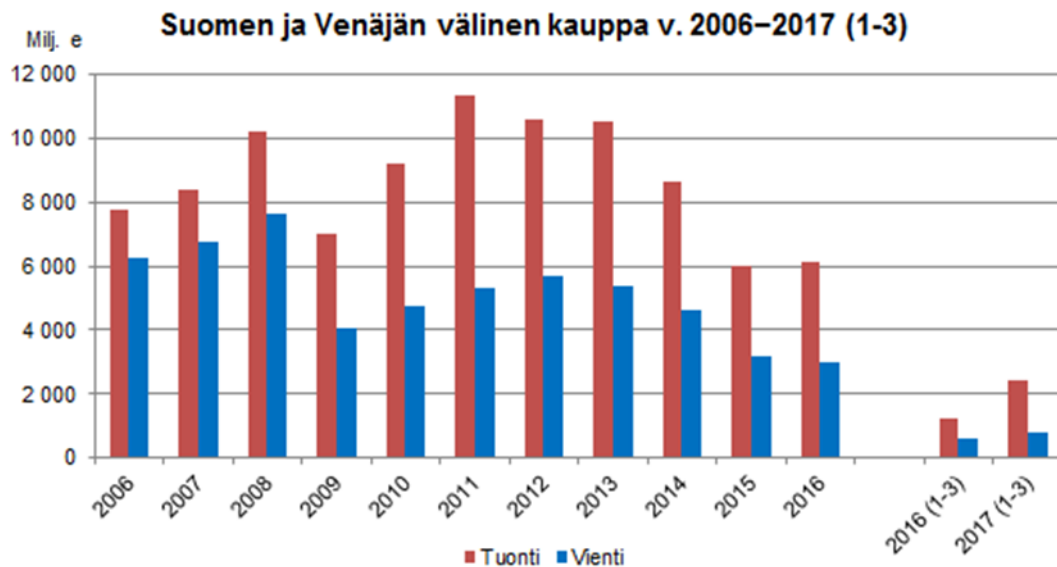
Kaksoislaskutus on ollut ennen suuri ongelma Venäjän rajalla. Kaksoislaskutuksessa maksuja pyritään kiertämään asiakirjoja ja lasteja vaihtamalla. Esimerkki yksinkertaistettuna; Rajan ylityksen jälkeen pesuaine vaihtuu elektroniikaksi, jonka johdosta Venäjä menettää verotuloja arviolta noin miljardin euron edestä. ((Holm ym, 2011, 262.)

Nykyään sähköisen TIR-menettely on vähentänyt kaksoislaskutusta huomattavasti, sillä tiedot siirtyvät tullilta sähköisesti.

Valuuttariski on jatkuvasti ajankohtainen ruplan kurssin vaihtelusta johtuen. Yleensä sopimusvaluutta on jokin muu kuin euro, joten valuuttariskiltä voidaan suojautua pankin kanssa tehtävällä termiinisopimuksella. (Fintra 2006, 95.)

4 VIENTITILASTOT VENÄJÄLLE

Tullin ulkomaankauppatilastojen mukaan Suomen vienti Venäjälle kasvoi 29 prosenttia 2017 tammi-maaliskuun ajanjaksolla verrattuna viime vuoden vastaavaan ajanjaksoon ja se oli arvoltaan noin 765 miljoonaa euroa. Erityisesti tammikuussa 2016 viennin arvo oli poikkeuksellisen alhaisella tasolla. Tuonnin arvo taas kaksinkertaistui viimevuodesta sen ollessa tänä vuonna yli 2,4 miljardia euroa. (Tulli 2017a.)



Kuvio 2 Suomen ja Venäjän väliset tuonti- ja vientiluvut vuosilta 2006-2017 (1-3) (Tulli 2017a).

Venäjän osuus Suomen viennistä oli vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä 5,3 prosenttia. Osuus siis kasvoi viime vuoden ensimmäisen neljänneksen 4,9 prosentista. Koko viime vuonna Venäjän osuus viennistä oli 5,7 prosenttia. Tuonnissa taas Venäjän osuus kasvoi viime vuoden ensimmäisen neljänneksen 9,2 prosentista aina tämän vuoden tammi-maaliskuun 16,3 prosenttiin. Jos katsotaan koko viime vuoden Venäjän osuutta Suomen tavaratuonnista, oli se 11,2 prosenttia. (Tulli 2017a.)

Venäjä oli vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä Suomen kuudenneksi suurin vienninmaa heti Kiinan jälkeen. Viime vuonna maa oli sijalla viisi. Tuonnissa Venäjä oli kuluvan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä suurin, kun vielä viime vuonna samaan aikaan se oli kolmas Saksan ja Ruotsin jälkeen. (Tulli 2017a.)

Miltei kaikkien tavararyhmien vienti Venäjälle kasvoi alkuvuonna 2017. Suurinta kasvu oli henkilöautojen ja sähkötekniisten koneiden ja laitteiden kohdalla. Vuoden 2017 ensimmäisellä neljänneksellä raakaöljyn, sähkön, kaasun ja kivihiilen tuonti Venäjältä kasvoi. Myös peruskemikaalien ja puutavaran tuonnin arvo koki kasvua. Kokonaistuonnin arvoa kasvatti varsinkin Venäjältä alkuvuonna tuodut 488 miljoonan euron arvoiset kaasuputket. Maasta tuotiin myös 102 miljoona euron arvosta nikkelikiveä. Öljyjalosteiden tuonti laski hieman. (Tulli 2017a.)

4.1 Venäjän WTO-jäsenyys

Venäjä liittyi WTO:n jäseneksi vuonna 2012. Tuolloin odotettiin, että jäsenyys saa aikaan positiivisia muutoksia, esimerkiksi tullien alenemista eri tuoteryhmissä ja sääntelyn vähentämistä sekä lainsäädännön kehittämistä.

Jäsenyyden myötä odotettiin tullien alenevan kaikissa tuoteryhmissä. Elintarvikkeissa ja muissa tuotteissa joissa tullit ovat korkealla, ne alenisivat enemmän, kuin taas koneissa ja laitteissa, joissa tullit ovat valmiiksi alhaisemmat, ne alenisivat vähemmän. Tullitason muutos ei silti varsinaisesti ole WTO-jäsenyyden tärkein asia. Muutoksia ei ollut odotettavissa nopeasti, sillä sopimuksen ehdot toteutetaan porrastetusti 0-9 vuoden siirtymäkauden aikana ja vasta aika näyttää, mitkä kohdat sopimuksesta ovat toteutuneet. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Yksi tärkeimmistä odotuksista oli sääntelyn vähentäminen ja lainsäädännön ja liiketoimintaympäristön kehittäminen. Molempiin odotettiin parannuksia WTO-jäsenyyden myötä. Jos investoinnit kasvavat Venäjällä, se on eduksi Suomen vientiyrityksille, koska suurin osa Suomen viennistä on investointihyödykkeitä. (Ulkoasiainministeriö 2012)

Tuonnin puolella odotettiin puutullien alenevan. Tämä hyödyttäisi metsäsektoria. Palvelusektorin vapauttaminen kilpailulle olisi myös suomalaisille yrityksille eduksi. Oli odotettavissa, että vähittäiskaupan, logistiikan sekä vakuutus- ja pankkialan rajoitukset vähenevät kuitenkin kokonaan poistumatta. Sopimuksen mukaan palveluista suurin osa olisi vapautettu lupamenettelyistä, jotka ovat syrjineet varsinkin ulkomaalaisia. Rautatietariffit oli tarkoitus yhtenäistää vuoden 2012 kuluessa ja Siperian ylilennoista perittävät kulut oli määrä vähentää. Myös ulkomaisten omistusrajoituksissa oli odotettavissa vähennyksiä: neljän vuoden sisällä oli odotettavissa rajoitusten poistaminen kokonaan telekommunikaatioalalla, vakuutuslalla tullaan tekemään sama vasta 9 vuoden kuluttua. Pankkialalla

ulkomaalaisten osuutta markkinoista tullaan rajoittamaan edelleen, mutta jatkossa nostetulla 50 prosentilla. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Suomen pankin 2012 arvion mukaan Suomen vientikysyntä kasvaisi Venäjän WTO-jäsenyyden myötä. Kokonaistuotanto kasvaisi ja myös työllisyys tulisi lisääntymään hieinan Venäjän WTO-jäsenyyden johdosta. Kyseinen arvio pohjautuu maailmanpankin arvioon WTO-jäsenyyden vaikutuksista Venäjän talouskasvuun (+3,3 prosenttia). Yritysten, jotka käyvät venäjänkauppaa, oli hyvä varautua seuraaviin WTO:n tuomiin muutoksiin: tullimuutokset, teknisten ja terveystandardien harmonisointi, byrokratian vähentäminen sekä päätöksenteon ja lainsäädännön läpinäkyvyyden parantaminen. Jäsenyyden ulkomaankauppaan sekä liiketoimintaan tuomat helpotukset olisi ensisijaisen tärkeää hyödyntää. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Hallitusohjelmassaan Venäjän uusi hallitus sitoutui myös parantamaan liiketoimintaympäristöä. Näihin kuului erityisesti vero- ja tullihallinnon toiminta. Näillä muutoksilla itsessään odotettiin olevan suurempi merkitys kuin WTO-jäsenyydellä. (Ulkoasiainministeriö 2012.)

Vuodesta 2014 alkaen Venäjä on asettanut tuontirajoituksia länsimaista maataloustuotteiden ja elintarvikkeiden kohdalla, samalla rikkoen WTO-sopimusta. Näistä suurin osa on tuontikiellossa Venäjälle, lukuun ottamatta muutamia tuoteryhmiä. Vuonna 2016 elintarvikkeiden kohdalla vienti Suomesta Venäjälle oli laskenut kolmannekseen verraten ennen pakotteiden voimaantuloa. (SVKK 2017). Venäjä on laajentanut ja jatkanut elintarvikkeita koskevia rajoitteita vuoden 2018 loppuun saakka. Rajoitteiden pitäisi olla väliaikaisia, mutta tämänkin jälkeen Venäjä voi jatkaa rajoitteita, ellei tilanne ratkeata tavalla.

Venäjä ei ole mukana WTO:n sopimuksessa, joka koskee julkisia hankintoja. Julkisen sektorin hankinnoille on asetettu monia tuontirajoituksia. Tämä on vähentänyt kilpailutusta ja nostanut myös hintoja ja on ulkomaisille yrityksille haitaksi. Tämän lisäksi valtionyritysten hankintoihin sisältyy kotimaisuusvaatimuksia. Kotimaisille tuottajille annetaan suosituimmuuskohtelua ja lukuisille valtionyhtiöille on asetettu hankintakiintiöitä, jotka määräävät osa hankinnoista suuntautuvan pk-yrityksille ja innovaatiotuotteisiin. (Bofit 2017b.)

Odotukset Venäjän WTO-sopimuksen tuomista parannuksista sääntely- ja liiketoimintaympäristöön olivat korkealla jäsenyyden varmistumisen aikaan vuonna 2012, mutta

odotuksia ei ole lunastettu toivotulla tavalla. Erilaiset kiistakysymykset ja valikoiva suhtautuminen velvoitteisiin luovat huonoa kuvaa Venäjän WTO-jäsenyydestä. Venäjän ja EU:n välillä on ollut kahdeksan kiistakysymystä. Sianlihan tuontia käsittelevä kiista ratkaistiin EU:n hyväksi syyskuussa 2016. Useat riidat koskevat polkumyyntitoimia, sekä Venäjä on myös asettanut rajoituksia Ukrainan ja Venäjän läpi Keski-Aasian maihin kulkevaan liikenteeseen. Tämän rajoituksen taas Ukraina on riitauttanut. (Maailman markkinat 2017.)

Pakotteiden ja vastapakotteiden takia Venäjä on suunnannut taloudellista yhteistyötä EU:n ulkopuolelle. Esimerkiksi maataloustuontia on korvattu Etelä-Amerikan, Aasian ja Afrikan maista. Tästä huolimatta EU on tilastollisesti Venäjän tärkein kauppakumppani. (Maailman markkinat 2017.)

5 VIENTIMUODOLLISUUDET

Venäjän vientiin lukeutuu monia eri muodollisuuksia, joita on hyvä noudattaa erittäin tarkasti. Tässä kappaleessa keskitymme vientiprosessiin ja sen sisältämiin pakollisiin tullausasiakirjoihin.

5.1 Vienti-ilmoitus ja tullitariffi

Vienti-ilmoitus tapahtuu sähköisesti Vienti-ilmoituspalvelun kautta tai vaihtoehtoisesti sanomailoituksena. Tietyissä tapauksissa sen voi antaa myös suullisena. Jos viejä käyttää huolintaliikettä, voi se valtuutettuna edustajana antaa myös vienti-ilmoituksen. Tämä kannattaa tehdä hyvissä ajoin, mielellään heti kun kaikki tarvittavat tiedot ovat käytettävissä. Vietävät tavarat tulee esittää tullille, ja niiden tulee olla tullin tarkastettavissa siihen asti, kunnes tavarat on luovutettu vientimenettelyyn ja luovutus päätös on annettu. (Tulli 2017d.)

Kaikki tuotavat ja vietävät tavarat tarvitsevat tullinimikkeen. Tätä vaativat melkein kaikkien maiden tullilaitokset. Siitä käytetään myös nimeä tavarakoodi, tullitariffinimike tai Taric-koodi. Tullinimike määrittelee esimerkiksi sen, kuinka paljon tavarasta kannetaan tullia tai mahdolliset rajoitukset tai tuontikiellot. 8-numeroista koodia, CN-nimikkeistöä, käytetään vietäessä kolmansiin maihin ja sisäkaupan tilastoinnissa. Etsiessä oikeaa tullinimikettä tavaralle täytyy tietää esimerkiksi mistä materiaalista tai laitteesta se on tehty ja käyttötarkoitus tavaralle. (Tulli 2017e, 2017g.) Tullin sivuilta löytyy valmis valinta-lista tullinimikkeistä, ja jos tuote ei löydy listalta, apua saa esimerkiksi netti-ilmoittamisen tuesta.

Täytyy myös muistaa, että Venäjä vaatii tietyille tuotteille tuontilisenssin, jonka myöntää Venäjän viranomaiset. Näitä tuotteita ovat muun muassa alkoholi- ja tupakkatuotteet, radioaktiiviset aineet, ydinmateriaalit, lääkeaineet, jalometallit ja sotatarvikkeet. (Laivauskäsikirja 2017.)

Export Finlandin laivauskäsikirjaan päivitetään viimeisimmät vientimääräykset, joten paras tapa pysyä uusien vientimääräysten kanssa ajan tasalla on tarkistaa Laivauskäsikirjan Venäjä -kohdasta.

5.2 Tir-Carnet

Kansainvälisen kuljetustoiminnan ja rajanylitysten nopeuttamiseksi on luotu TIR-carnet -järjestelmä, joka pyrkii tullimuodollisuuksien helpottamiseen. Tämä perustuu tavaroiden kansainvälistä kuljetussopimusta koskevaan tulliyhteissopimukseen vuodelta 1975. Etuja TIR-carnet -järjestelmässä on paljon. Viranomaisten kannalta näitä ovat muun muassa tarkastustyön ja asiakirjavilppien määrän merkittävä väheneminen. Käyttäjän kannalta etuja ovat taas tullimuodollisuuksien väheneminen, tehostettu kansainvälinen kauppa, kuljetuskustannusten aleneminen johtuen kuljetusaikojen lyhenemisestä sekä kuljetusmuodon suurempi valinnanvapaus. (SKAL 2005, Karhusen ja Ernvallin 2007, 45 mukaan.)

TIR-passitusmenettelyn on tarkoitus varmistaa, että tavarat kulkevat keskeytyksettä perille tullivalvonnassa. Menettelyä voidaan soveltaa ainoastaan niissä maissa, jotka ovat liittyneet TIR-yleissopimukseen. Suomessa TIR-carnet'ta myöntää Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry. TIR-passituksen vakuutena toimii TIR-carnet'n myöntäneen takaa-ajan vakuus. Tällöin Tulli ei vaadi erillistä vakuutta. (Tulli 2017b.)

Tullisinetöitynä tapahtuvaan tavarakuljetukseen voidaan hyväksyä vain tietyt ehdot täytävät kulkuneuvot. Tätä kutsutaan tullivarmuudeksi. Ajoneuvon tavaratilalta vaaditaan muutamia asioita. (SKAL 2005, Karhusen ja Ernvallin, 2007, 46 mukaan.)

- a) Mitään tavaroita ei voida poistaa kulkuneuvon tai kontin sinetöidystä osasta tai lisätä sinne jättämättä näkyviä käsittelyjälkiä tai rikkomatta tullisinetiä
- b) tullisinetit voidaan kiinnittää yksinkertaisesti ja tehokkaasti
- c) niissä ei ole salattua tilaa, johon tavarat voidaan kätkeä
- d) kaikki tavarin säilytykseen käytettävissä oleva tila voidaan helposti tarkastaa tullissa. (SKAL 2005, Karhusen ja Ernvallin, 2007, 46 mukaan.)

5.2.1 Tir-tietojen ilmoittaminen sähköisesti

Kuljetuksissa, jotka tapahtuvat EU:n alueella, Tir-carnet'n tiedot täytyy antaa tullille tir-carnet -vihon lisäksi myös sähköisessä muodossa. Haltija vastaa siitä että tarvittavat tie-

dot on annettu sähköiseen passitusjärjestelmään ennen kuin Tir-carnet vahvistetaan lähtötullipaikassa. Sähköisen ilmoituksen tiedot on mahdollista antaa ilmoituspalvelun kautta tullin nettisivuilla. (Tulli 2017b.)

Vietäessä Venäjälle Suomen tulli toimittaa sähköiset TIR-carnet -tiedot Venäjän tullille. Venäjä on puolestaan moneen otteeseen ilmoittanut, ettei tule enää hyväksymään Tir-Carnet'ia passitusasiakirjana. Säännöksen voimaantuloa on kuitenkin jo useaan otteeseen siirretty Venäjän rajoilla. (Logistiikan maailma 2017a.)

5.3 Alkuperätodistus

Kun viedään maihin, joiden kanssa EU ei ole solminut vapaakauppa- tms. sopimusta, voidaan tuonnin yhteydessä vaatia esitettäväksi alkuperätodistus, jonka myöntää kauppakamari. Tällä todistuksella ei saa tullietuutta, vaan niin sanotun yleisen tullin soveltamisen. Todistus maksaa 25 euroa ja vahvistettu lisäkopio 11 euroa. (Export Finland 2013.)

Alkuperätodistuksen tarkoituksena on osoittaa kuljetettavan tavaran alkuperä, jotta voidaan menetellä tullaus- tai eri kaupallisten vaatimusten mukaisesti, esimerkiksi reimbursin avaamisessa vaaditaan alkuperätodistus. (Keskuskauppakamari 2017)

Alkuperätodistuksia myöntävät Suomessa kauppakamarit. Sen hakeminen onnistuu helpoiten osoitteessa www.e-vientiasiakirjat.fi

On tärkeää muistaa, että jos ei ole näyttää alkuperäistodistusta tai se hylätään, Tullin (2017f) mukaan ”välittömänä seurauksena alkuperäselvityksen hylkäämisestä viennin kohdemaassa eli tuojamaassa on yleensä se, että tulli kannetaan siellä täysimääräisenä mahdollisine korotuksineen ja muine seuraamuksineen”.

Venäjälle tavaraa vietäessä alkuperätodistuksen puuttuminen oikeuttaa Venäjän tulliviranomaisten kantamaan tuontitavaroista kaksinkertaisen tullin. (Laivauskäsikirja 2017.)

Riippuen tuotavasta tavaralajista, vaaditaan Venäjällä tuontitavaralle erilaisia todistuksia. Näitä on muun muassa vastaavuus-, eläinlääkäri-, terveys-, radioaktiivisuus-, turvallisuus-, paloturvallisuus-, otsoni- ja muita todistuksia. Esimerkiksi elintarvikkeet ja eläinalkuperää olevat tuotteet tarvitsevat eläinlääkäritarkastustodistuksia. (Laivauskäsikirja 2017.)

5.4 Kauppalasku

Kauppalaskua voidaan kutsua koko vientitapahtuman selkärangaksi. Se toimii perustana tavaran toimittamisen yhteydessä syntyville asiakirjoille. Näitä käyttävät hyväkseen ostaja, tullit, huolitsijat ja pankit. (Fintra, 2006, 66.)

Kauppalasku laaditaan venäjän tai englannin kielellä, riippuen mitä kauppasopimuksessa on sovittu. Täytyy myös muistaa, että luoteis-Venäjän tullitoimipaikat hyväksyvät vain ja ainoastaan alkuperäiset kauppalaskut, ja niissä pitää olla lähettäjän tai kuorman omistajan leima. Leimaan ei saa tehdä minkäänlaisia korjauksia. Venäjälle viettäessä ei vaadita tullilaskua. (Laivauskäsikirja 2017.)

Tullin (2017c) suositusten mukaan kauppalaskussa tulisi olla vähintään seuraavat tiedot:

- laskun tunniste ja antamispäivä
- myyjän nimi täydellisessä muodossa, postiosoite, puhelinnumero, sähköpostiosoite, arvonlisäverotunniste (yritystunnus)
- ostajan (ja vastaanottajan jos ei ole sama) nimi täydellisessä muodossa ja postiosoite
- lähtö- ja vientimaa
- määrämaa
- kuljetusta koskevat tiedot (väline, reitti)
- toimituslauseke
- maksuehto, maksutapa
- kuljetusehto, kuljetustapa
- tavarakollien numerot, merkit, paljous ja laji
- tarkka tavarankuvaus
- tullitariffinimike (HS-nimike)
- tavaran hintatiedot käytetyssä valuutassa, yksikkö- sekä kokonaishinnat tavara-lajeittain
- lisäveloitukset, hinnanalennukset perusteluineen
- viennin tarkoitus
- tarvittaessa huolitsijoiden nimet ja osoitteet

- joissain tapauksissa viejän allekirjoitukset.

5.5 Pakkausmääräykset

Viennissä Venäjälle suositellaan käytettäväksi ISPM 15 -standardin mukaista puupakkauksimateriaalia. Venäjän tullitoimipaikat vaativat välillä maahantuoviin puupakkauksiin tätä YK:n maatalous- ja elintarvikejärjestö FAOn laatimaa kansainvälistä standardin mukaista merkintää. Standardin mukaan puumateriaalilta vaaditaan, että se on kuorittua, vailla tuholaisia ja toukanreikiä. Materiaalin tulee olla lämpökäsiteltävää tai kaasutettavaa metyylibromidilla (ei ole sallittu Suomessa.) Näiden vaatimusten noudattaminen korvaa kansainvälisen kasvien terveystodistuksen. Lisätietoa löytyy Evirasta. (Laivauskäsikirja 2017.)

5.6 CMR-rahtikirja

Kansainvälisessä kuorma-autorahdiliikenteessä vaaditaan CMR-rahtikirja. Tämä toimii samalla lähettäjän ja rahdinkuljettajan välisenä kuljetussopimuksena, jonka molemmat osapuolet allekirjoittavat. Vastuu rahtikirjassa olevien tietojen paikkansapitävyydestä on lähettäjällä. Nykyisin Suomessa harvoin lähettäjät allekirjoittavat rahtikirjaa, vaan kuljetusliike laatii sen saamiensa tietojen pohjalta asiakkaan lukuun. (Logistiikan maailma 2017b.)

Rahtikirja täytyy olla kolmena kappaleena. Lähettäjällä, vastaanottajalla ja rahdinkuljettajalla täytyy kaikilla olla omat kopiot. Lisäkappaleita käytetään esimerkiksi liikenne- ja tullitarkoituksiin. Lähettäjän kannattaa eritellä rahtikirjaan eri määräykset, esimerkiksi luovutettavan lähetyksen mukana täytyy olla kauppalaskut, alkuperätodistus jne. Nykyään CMR-rahtikirja on myös sähköisessä muodossa, jolloin esim. kuljetuksen ajaksi tuostetaan paperiset versiot kuljettajalle. (Logistiikan maailma 2017b.)

Malli CMR-rahtikirjasta löytyy tämän opinnäytetyön liite-osiosta (liite 2).

6 KULJETUKSET

Kuljetukset Venäjälle hoidetaan pääsääntöisesti maantiekuljetuksilla tai rautatiekuljetuksilla. Kun suunnitellaan kansainvälisiä kuljetuksia, kuuluu siihen useita eri tehtäviä. Näitä ovat esimerkiksi reittimahdollisuuksien selvittäminen, ennakkoselvitys kuljetusmaksuista, -tavoista ja teistä, kuljetus- ja huolintasuunnitelma, erilaiset kuljetettavan tavarantoiminnan pakkaamiseen liittyvät asiat, kauppalakujen, rahtikirjojen sekä tullaus- ja huolintapapereiden esivalmistelu ja kuljetussopimuksen solmiminen. (Logistiikan maailma 2017c.)

Kuljetusta on parasta pohtia jo siinä vaiheessa, kun neuvotellaan, mitä toimituslauseketta on tarkoitus käyttää. Täytyy selvittää, kumpi kaupan osapuolista selviytyy kuljetuksista edullisemmin. Ostajalla saattaa olla jo ennestään sopimuksia, joiden johdosta kuljetuskustannukset jäävät pienemmiksi kuin jos kuljetukset hoitaisi viejä itse. (Fintra, 2006, 53.)

Täytyy muistaa, että järjestetty kuljetus on yksi asiakkaalle tarjottava palvelu muiden joukossa. Sen avulla luodaan kilpailuetua ja tiiviimpi suhde ostajan ja myyjän välille. Tässä tapauksessa viejän kannattaa pyrkiä toimituslausekkeeseen, jossa vastuu ulottuu mahdollisimman pitkälle. (Fintra, 2006, 53.)

Suomessa on paljon erilaisia huolinta- ja kuljetusyhtiöitä, jotka tarjoavat monipuolisia kuljetusratkaisuja ja kuljetusketjuja. Monet näistä kuljetusyhtiöistä ovat muodostaneet ulkomaalaisten yritysten kanssa yhteistyökuvioita, koska tänä päivänä on vaikea selviytyä yksin kiristyvässä kansainvälisessä kuljetuskilpailussa. (Logistiikan maailma 2017c.)

6.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset ovat yleisin kuljetuksen muoto. Jopa noin 90 % tavarasta kuljetetaan kuorma-autolla. Suosioon vaikuttaa muun muassa se, että maantiekuljetukset ovat nopeita sekä helposti toteutettavia. Ne myös mahdollistavat ovelta ovelle -kuljetukset. Maantiekuljetukset sopivat myös monenlaisen eri tavarantoiminnan kuljettamiseen aina paketeista merikonttien siirtoihin sekä erikoiskuljetuksiin. (Logistiikan maailma 2017k.)

Miinuspuolia ovat suhteellisen kalliit rahtikustannukset, matkan aiheuttamat rasitukset sekä esimerkiksi paino- ja kokorajoitukset. Rahtikuljettajia sitovat myös työaika määräykset. (Karhunen & Ernvall, 2007, 141, 154.)

Maantiekuljetuksissa vaaditaan aina CMR-rahtikirja. Tähän aiheeseen paneudutaan Vientiasiakirjoja käsittelevässä kappaleessa.

Heinäkuussa 2011 Suomen ja Venäjän välisen liikenteen painorajat nousivat aiemmasta 38 tonnista 40 tonniin. Venäjän omiin säännöksiin perustuen venäläiset ajoneuvot ovat saaneet liikennöidä Suomen puolella ilman ylipainolupaa siinä tapauksessa jos ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino ei ole yli 38 tonnia. Suomessa on käytössä Venäjän kanssa maantieliikenteessä vastavuoroisuusperiaate, jonka perusteella sallitaan käytettävän samoja painoja kuin ajoneuvon rekisteröintivaltiossa. (LVM 2011.)

Vuonna 2017 keväällä tieliikennesopimukseen esitettiin muutos, että jatkossa molemmat maat jakavat saman ajoneuvoyhdistelmien enimmäispainot, jotka olisivat 44 tonnia. Ylitäviin painoihin vaaditaan erikoislupa. Voimaantulon oli tavoitteena tapahtua kesällä 2017, riippuen kuinka nopeasti menettelyt saadaan käynnistettyä. Samat painorajat helpottavat viranomaisten työtä. (LVM 2017.) Toistaiseksi ei ole tullut ilmi, että sopimus olisi tullut voimaan.

6.1.1 Rahdinkuljettajan vastuu

Rahdinkuljettaja on vastuussa siitä, jos tavara katoaa, vähentyy tai vahingoittuu kuljetettavaksi ottamisen ja luovuttamisen välisenä aikana. Myös tavarahan viivästysvahingoista vastaa rahdinkuljettaja. Vastuu alkaa, kun tavara jätetään hänelle kuljetettavaksi, esimerkiksi jos lähettäjä lastaa tavarahan, rahdinkuljettajan vastuu alkaa lastauksen jälkeen. Niin ikään rahdinkuljettajan vastuu lakkaa, kun tavarahan saaja on vastaanottanut lähetyksen. (Melin, 2011, 212.)

Melinin (2011, 212) mukaan rahdinkuljettaja vapautuu vastuusta, jos hän pystyy osoittamaan, että

- vahinko on aiheutunut lähettäjän tai vastaanottajan virheestä
- vahinko on aiheutunut tavarahan puutteellisesta laadusta
- vahinko on aiheutunut olosuhteista, joita rahdinkuljettaja ei ole voinut välttää.

6.2 Rautatiekuljetukset

Rautatiekuljetukset soveltuvat parhaiten suurien määrien kuljettamiseen. Myös hinta on kohtuullinen suuremman kuljetettavan määrän vuoksi, ja samalla se on myös ympäristöystävällinen vaihtoehto kumipyöräkuljetuksille tai lentokuljetuksille pienempien päästöjen vuoksi. Se on myös monipuolinen vaihtoehto, sillä erilaista kuljetuskalustoa löytyy paljon. Ongelmaksi koituu se, että jakelu täytyy jollain tapaa hoitaa rautatieasemilta asiakkaalle, sillä asema saattaa olla kaukana tavarantoimittajasta. Itään kohdistuvassa rautatieliikenteessä sama raideleveys Venäjän kanssa mahdollistaa helpot kuljetukset idänkaupalle. Se myös lisää turvallisuutta ja luotettavuutta. (Logistiikan maailma 2017l.) Rautatiekuljetus lienee Venäjän kaupassa parempi vaihtoehto, sillä kuljetusetäisyydet ovat valtavat verraten Suomen sisäiseen kuljetukseen.

Vuonna 2025 rautateiden transitokuljetuksia odotetaan olevan 6,0 miljoonaa tonnia ja vuonna 2035 6,3 miljoonaa tonnia. Ennusteiden mukaan länsisuuntaus säilyy voimakkaasti. Itään päin kohdistuva liikenne on myös nousussa. Suomen kauttakulkureitin kilpailukyky säilynee monipuolisten logististen palvelujen tarjonnalla. (LVM 2015.)

Neuvostoliiton aikana 1947 Suomen ja nykyisen Venäjän välillä solmittiin näiden kahden maan välillä rautatieyhdysliikennesopimus. Kuljetukset ja asiakirjat toteutuvat tämän sopimuksen ehdoilla, ns. yhdysliikennesopimuksilla. Aina kun Suomesta kuljetetaan Venäjälle tai muihin IVY-maihin tavaraa käytetään yhdysliikennesopimusta, jolla vaunut menevät perille asti tällä kyseisellä rahtikirjalla. (Kauppakamaritieto 2011).

Rautatiekuljetuksissa Venäjälle täytyy tavarat lähettää eteenpäin käyttämällä kansainvälistä rautatierahtikirjaa (R-FPZS). 22.12.2016 tuli voimaan uusi valtiosopimuksen mukainen rahtikirjalomake, jota täytyy käyttää 14.6.2017 alkaen. (VR 2017a.)

Vuoden 2016 lopulla astui voimaan Suomen ja Venäjän välinen uusi rautatieliikennesopimus. Sen avulla kaikki EU:n talousalueelle sijoittuneet rautatieyritykset saavat käyttää Suomen ja Venäjän välisissä rautatiekuljetuksissa Suomen rataverkkoa. (VR 2017b.)

Suomalaista kalustoa ei ole hyväksytty Venäjän rataverkoille. Venäläinen kalusto on kuitenkin hyväksytty liikkuvaksi Suomessa, ja kotimaamme rataverkolla liikennöi koko ajan 3000-4000 venäläistä vaunua. (VR 2017c.)

Malli kansainvälisestä rautatierahtikirjasta löytyy tämän opinnäytetyön liite-osiosta (liite 1).

6.3 Huolinta

Huolitsija toimii oman alansa asiantuntijana. Hän hoitaa viejän tai tuojan puolesta tehtävät, joihin asiakkaan aika tai asiantuntemus ei yksin riitä. Huolintasopimuksessa tulee sopia huolitsijan tehtävien laajuudesta. (Melin, 2011, 232.)

Jos yritys on vasta aloittamassa vientiä Venäjälle, kannattaa harkita huolintafirman käyttämistä. Se siirtää stressin pois itse kuljetusprosessista. Yritys itse voi halutessaan päättää, hoitaako huolitsija koko tullausprosessin vai avustaako vain joissain asioissa.

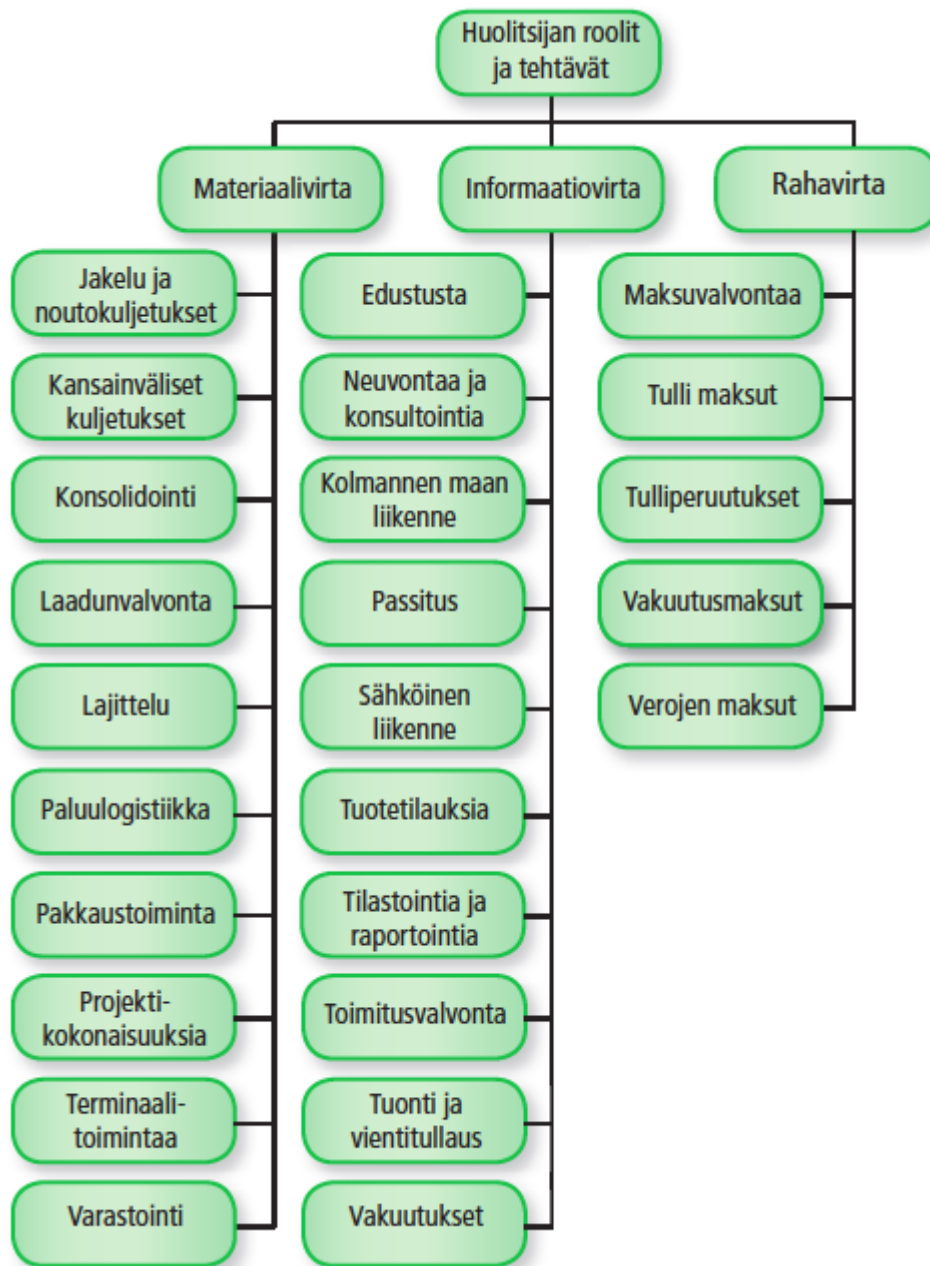
Logistiikan maailman (2017e) mukaan huolitsijoiden toimintoihin lukeutuu seuraavat toiminnot:

- tullauspalvelut
- kansainvälisten kuljetusten järjestäminen tai välittäminen sekä
- kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvät nouto- ja jakelupalvelut.

Vientihuolinnassa huolintafirma voi tarjota asiakkaalle esimerkiksi eri kuljetusvaihtoehdot ja niiden kustannusvertailut, varata kuljetustilan sekä tehdä kuljetussopimuksen. Vientihuolinnassa on yleistä tavaran noutaminen ja toimitus lähtevään kulkuneuvoon. Tavara voidaan myös välivarastoida. Tämän lisäksi tehtävää voi täydentää tavaran pakkaamisella ja merkitsemisellä sekä lastauksen järjestämisellä ahtaajien ja satamaviranomaisien kanssa. Huolintafirma voi myös järjestää tavaran lähettämiseen ja kuljettamiseen liittyvät pakolliset asiakirjat. Näitä on esimerkiksi vientiselvitys sekä tulli- ja laivausasiakirjat. Kun tavara vastaanotetaan määränpäässä, vastaanotosta saattaa huolehtia vientihuolitsijan edustaja. (Melin, 2011, 233.)

Suomessa on tarjolla useita huolintayrityksiä, esimerkiksi Navigator Logistics Oy, jotka tarjoavat kuljetuksia ja muita logistiikkaratkaisuja yrityksille. Monilla yrityksillä on laaja tuntemus Venäjän kaupasta ja logistiikasta, joten näitä yrityksiä on hyvä hyödyntää.

Alla olevasta kuvasta selviää huolitsijan tehtävät. Vastuualueisiin voi kuulua materiaalivirtaa, informaatiiovirtaa ja rahavirtaa riippuen tehtävästä sopimuksesta.



Kuva 2. Huolitsijan eri vastualueita (Logistiikan maailma 2017e).

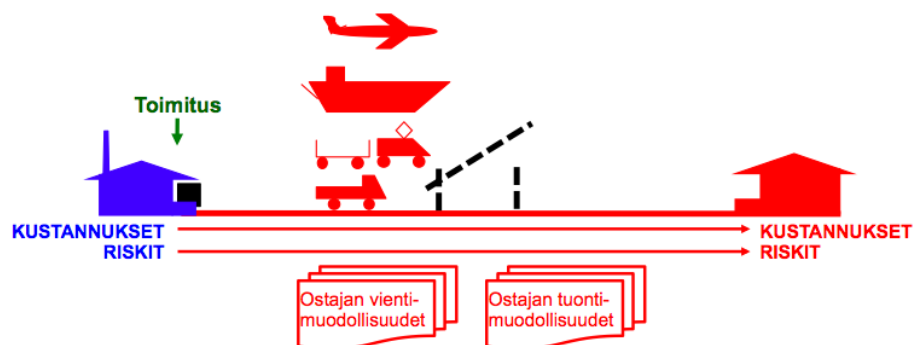
6.4 Incoterms 2010

Incoterms eli toimituslauseke määrittelee tavaran toimittamiseen sisältyvän vastuun jakautumisen ostajan ja myyjän välillä. Se on ”kansainvälisen kauppakamarin ylläpitämä toimituslausekekokoelma, joka sisältää yksitoista toimituslauseketta” (Logistiikan maailma 2017f.)

Toimituslausekkeen valinta on tärkeä osa kuljetuksen suunnittelua. Kuten jo mainittiin, sillä voidaan saavuttaa kilpailuetua muihin toimijoihin nähden. Tämän päivän globalisoituvassa liiketoimintaympäristössä ostajan etua ajavan toimituslausekkeen käyttäminen on melkein enemmän vaatimus kuin toive. Seuraavaksi esitellyt toimituslausekkeet toimivat kaikkiin kuljetusmuotoihin.

EXW - Ex Works (nimetty toimituspaikka)

Tätä toimituslauseketta käytetään enemmän kotimaan kuin kansainvälisessä kaupassa. Tämän lausekkeen mukaan myyjän tulee toimittaa tavara ostajalle silloin, kun myyjä asettaa tavaran ostajan käytettäväksi tiloissaan tai vaihtoehtoisesti muussa nimetyssä paikassa. Näitä voi olla esimerkiksi tuotantolaitos tai varasto. Myyjän vastuuseen ei kuulu tavaran lastaus sitä noutavan ajoneuvon kyytiin eikä mahdollinen vientiselvitys. Kustannukset ja riskit ovat myyjän vastuulla siihen saakka, kunnes ostaja vie tavaran sovitusta toimituskohdasta. Tämän takia sopimuksessa tulisi täsmentää toimituskohta nimetyllä toimituspaikalla niin selkeästi kuin mahdollista. (Finpro 2017.)



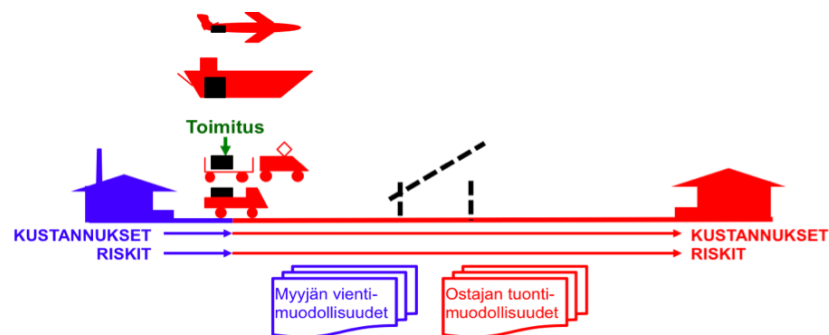
Kuva 3. EXW-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017g).

Logistiikan maailman (2017g) mukaan tätä toimituslauseketta käytetään hyvin harvoin kansainvälisessä kaupassa, sillä toimintatapa on todellisuudessa samankaltainen kuin FCA:

- yritys tuskin päästää ulkopuolisia lastaamaan tavaraa omiin toimitiloihinsa, ja jos myyjä lastaisi tavarana, toimisi hän ostajan puolesta, tämän vastuulla tai edustajana
- Vientimuodollisuuksien hoitaminen, kun viedään tavaraa EU:sta, edellyttää että viejä on rekisteröitynyt lähtömaassa. Tämä tapahtuu joko suoraan tai edustajan kautta.

FCA – Free Carrier (vapaasti rahdinkuljettajalla)

Tämän toimituslausekkeen mukaan myyjän on määrä toimittaa tavara ostajalle lähellä myyjää. Jakautuvat kustannukset ja riski siirtyy myyjältä ostajalle siinä vaiheessa, kun tavara luovutetaan ostajan rahdinkuljettajalle. (Logistiikan maailma 2017h.)



Kuva 4. FCA-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017h).

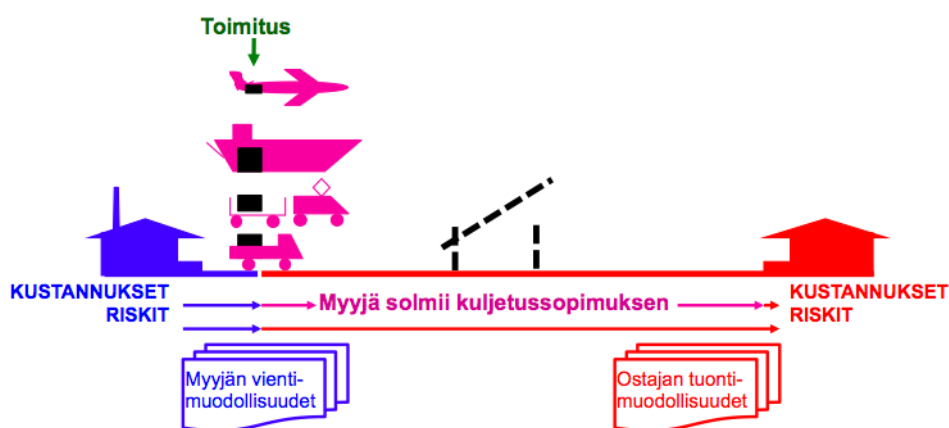
Logistiikan maailman sivuilla (2017h) tiivistetään tämän toimituslausekkeen pääpiirteet seuraavan laisesti:

- Myyjä vastaa kustannuksista ja tavaralle aiheutuvista vahingoista siihen saakka kunnes hän on toimittanut tavarana ostajan määräämälle rahdinkuljettajalle
- Myyjän kuuluu hoitaa vientimuodollisuudet
- Ostaja vastaa kustannuksista ja mahdollisista vahingoista toimituksen jälkeen
- Ostajan kuuluu hoitaa tuontimuodollisuudet

CPT – Carriage paid to (kuljetus maksettuna)

Tässä toimituslausekkeessa myyjän vastuulle kuuluu solmia kuljetussopimus ja maksaa rahti tavarankuljettamisesta etukäteen nimettyyn määräpaikkaan. (Finpro 2017.)

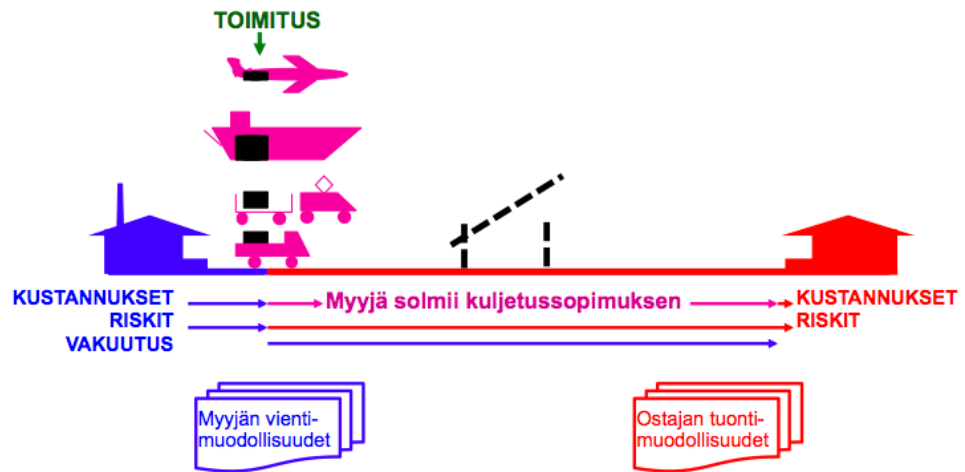
CPT-toimituslausekkeessa kaksi kriittistä pistettä ovat toimituspaikka ja määräpaikka. Myyjä tekee kuljetussopimuksen rahdinkuljettajan kanssa lähtöpaikalta lausekkeessa mainittuun määräpaikkaan sekä maksaa rahdin etukäteen sovittuun päämäärään. Itse toimitus myyjältä ostajalle tapahtuu silloin, kun tavara luovutetaan myyjältä tämän nimeämälle rahdinkuljettajalle. Vastuu kustannuksista (paitsi rahdista) siirtyy ostajalle toimituksen tapahduttua. Ostajan kuuluu vastata tuontimuodollisuuksista. Tämä lauseke on samankaltainen kuin FCA sillä erolla, että CPT:ssä myyjä tekee kuljetussopimuksen. (Logistiikan maailma 2017i.)



Kuva 5. CPT-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017i).

CIP – Carriage and insurance paid to (kuljetus ja vakuutus maksettuina)

Myyjän tulee toimittaa tavara nimeämälleen kuljettajalle, tehdä kuljetussopimus ja maksaa rahti tavarankuljettamiseksi määräpaikkaan. Tämän toimituslausekkeen mukaan riski vaurioitumisesta ja kaikista lisäkustannuksista siirtyy ostajan vastuulle toimituspaikassa. Tämän lisäksi myyjän pitää vakuuttaa tavara ostajan hyväksi kuljetuksen ajaksi, eli myyjä tekee vakuutuslausekkeen ja maksaa vakuutusmaksut. Myyjää edellytetään ottamaan vakuutus, joka on vähimmäisehtojen mukainen. Jos ostaja haluaa laajemman vakuutuksen, pitää tästä erikseen sopia myyjän kanssa tai vaihtoehtoisesti järjestää oma vakuutus. (Melin, 2011, 66.)

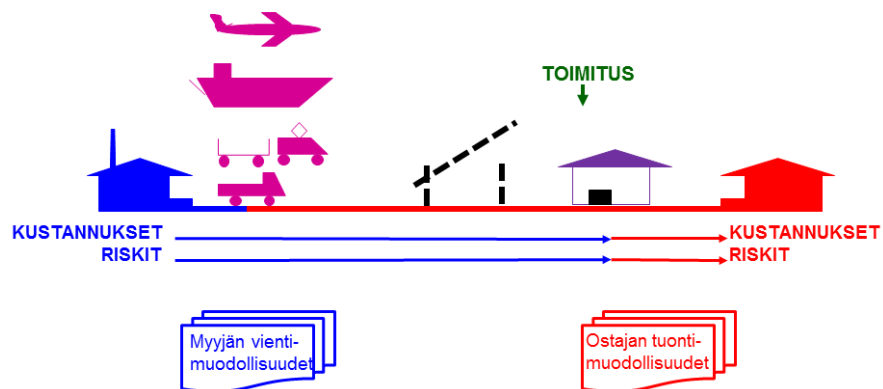


Kuva 6. CIP-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017).

Myyjän vastuina on siis vientiselvitys, vakuutus, kuljetussopimus, rahtimaksu, toimittaa tavara ensimmäiselle rahdinkuljettajalle sekä kauppalaskun ja kuljetusasiakirjan toimitus ostajalle. Ostajan vastuisiin kuuluu huolehtia tavarantoimituksesta. (Melin, 2011, 66.)

DAT – Delivered at terminal (toimitettuna terminaalisissa)

D-ryhmän lausekkeissa kaikki kustannukset ja riskit ovat myyjän vastuulla kunnes tavara on toimitettu ilmoitettuun määräpaikkaan. DAT-toimituslausekkeessa myyjä toimittaa tavaran ostajalle niin, että hän asettaa sen ostajan käytettäväksi purkamalla tavaran kuljetusvälineestä nimetyssä terminaalisissa nimetyssä määräpaikassa tai -satamassa. Ostajan pitää maksaa myös tullimuodollisuuksien kustannukset, kuten tullit, verot ja muut viralliset maksut jotka koituvat tuonnista. (Melin, 2011, 67.)

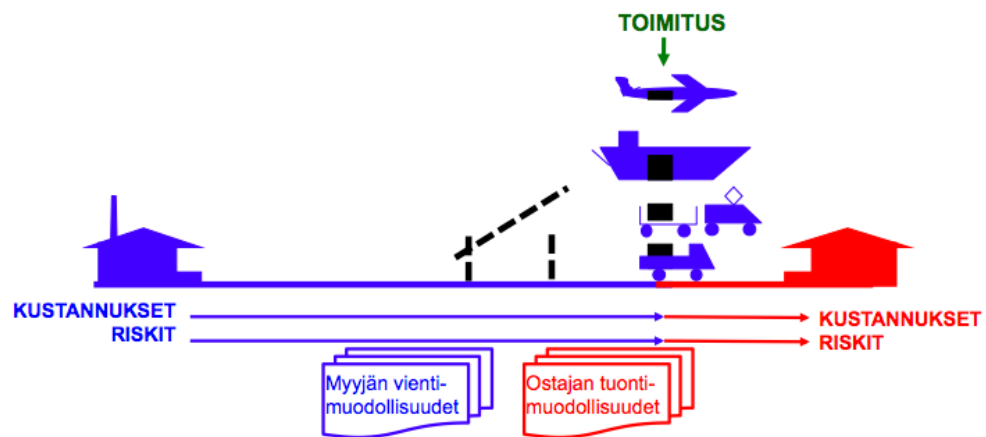


Kuva 7. DAT-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017k)

Tämän toimituslausekkeen yhteydessä terminaalilla tarkoitetaan avointa tai katettua paikkaa, esimerkiksi laituri, varasto, rautatie- tai lentoterminaali. Se on yleensä lähellä ostajaa pääkuljetuksen jälkeen. On myös mahdollista että se on lähellä myyjää, ennen pääkuljetusta. (Melin, 2011, 67.)

DAP – Delivered at place (toimitettuna määräpaikalle)

Tätä lauseketta käytettäessä myyjän täytyy toimittaa tavara ostajalle nimettyyn määräpaikkaan ilman tuontitullausta ja ostajan purettavaksi. Myyjän ei siis tässä toimituslausekkeessa tarvitse purkaa tavaraa ostajan puolesta. Muuten toimituslauseke on samanlainen kuin DAT-toimituslauseke. Ostajalle kuuluu siis tavarankin purkaus ja siihen liittyvät kustannukset, elleivät kustannukset ole erikseen mainittu kuljetussopimuksessa myyjälle kuuluvaksi. (Melin, 2011, 69.)



Kuva 8. DAP-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017j).

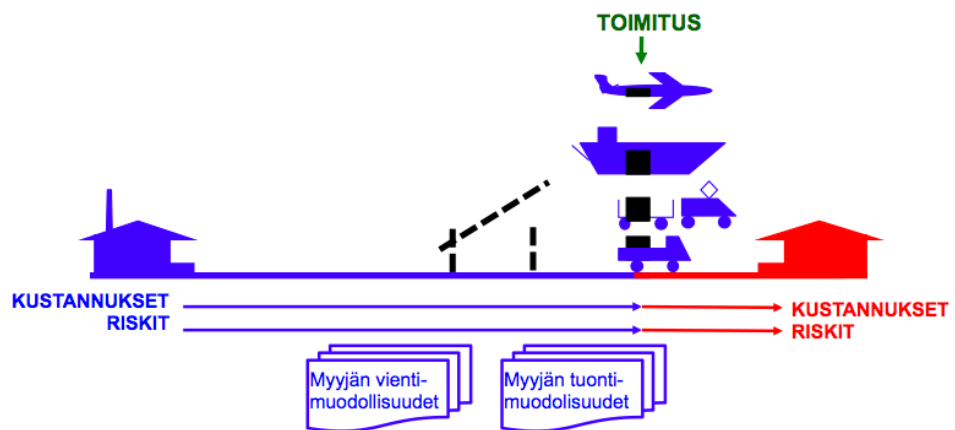
Tämä on erityisen sopiva toimituslauseke EU:n sisäiseen kauppaan, mutta se sopii mainiosti myös muuhunkin kaupankäyntiin. Tämä sopivuus johtuu siitä, että EU:ssa pakollinen arvonlisävero jää tässä tuontimuodollisuutena ostajan maksettavaksi. Jos myyjä maksaisi tämän ostajan puolesta, edellytettäisiin palautusta hakiessa sitä, että myyjä on rekisteröitynyt ALV-velvolliseksi kyseisessä maassa tai vaihtoehtoisesti edellytettäisiin veroedustajaa maassa. DAP sopii käytettäväksi muihinkin kuin EU:hun kohdistuviin kauppoihin sillä nojalla, että on johdonmukaista että ostaja hoitaa omassa maassaan muodollisuudet. (Logistiikan maailma 2017j.)

DDP – Delivery Duty Paid (toimitettuna tullattuna)

Lausekkeen mukaan myyjä toimittaa tavarankin ostajalle tuontiselvitettynä nimettyyn määräpaikkaan ostajan purettavaksi. Myyjän tulee huolehtia kaikista kuljetuksen aikaisista kustannuksista ja riskeistä sekä määrämään tuontitullista ja sen kustannuksista. Ostajan

harteille jää tavaran purkaminen. Tämä toimituslauseke edustaa myyjän maksimivelvollisuuksia, ja on siksi hyvä kilpailuvaltti kansainvälisillä markkinoilla. DDP:tä voi käyttää vain, jos pystyy tarvittaessa hankkimaan tuontilisenssin joko suoraan tai välillisesti. (Melin, 2011, 69-70.)

Kuten DAP-toimituslausekkeessa mainittiin, myyjän hoitaessa DDP-toimituslausekkeessa tuontimuodollisuudet ja arvonlisävero jää myös myyjän maksettavaksi, ja palautusta varten myyjän tulee olla rekisteröitynyt ALV-velvolliseksi kyseisessä maassa tai vaihtoehtoisesti täytyisi olla veroedustaja maassa.



Kuva 9. DDP-toimituslausekkeen vastuujako (Logistiikan maailma 2017m).

7 MAKSUEHDOT JA MAKSUTAVAT

Myyjän ja ostajan välillä voidaan sopia suoritetaanko maksu ennen tavarantoimitusta, toimituksen jälkeen vai samaan aikaan toimituksen kanssa. Riippuen maksuajankohdasta voidaan puhua ennakkomaksusta, maksu tavarantoimitusta vastaan ja jälkikätemaksusta (luottokaupasta). Maksuehto määrää maksutavan. (Melin 2011, 119.)

Viejä pystyy vaikuttamaan omaan rahoitustilanteeseensa maksuehtojen valinnalla. Täytyy muistaa, että maksuaikojen myöntäminen on myös tärkeä viennin kilpailukeino. Maksuehdoissa noudatettavan politiikan ja rahoitustilanteen yhteensovittaminen on viejälle keskeinen kysymys. (Fintra, 2006, 87.)

Finnveran (2017) tietojen mukaan Venäjän maksukyvyyn luokitus on 4/7 eli maalla on kohtalainen maksukyky. Tämä pitäisi ottaa huomioon valittaessa maksuehtoja ja maksutapoja Venäjälle suuntautuvassa kaupassa, sillä maksukyky ei ole parhaimmasta päästä.

7.1 Ennakkomaksu

On mahdollista, että maksu on sovittu tapahtuvaksi jo ennen tavarantoimitusta eli maksuehtona käytetään ennakkomaksua. Monesti ennakkomaksu on vain osa koko kauppahinnasta, sillä koko kauppahinnan maksaminen ennen toimitusta on ostajalle ylivoimaisista, koska ostajalle ei synny varmuutta tavaratoimituksesta. (Fintra, 2006, 87.)

Ennakkomaksua käytettäessä maksutapoja voi olla maksumääräys, sekki tai SEPA-tilisiirto. Näissä niin sanotuissa suorissa maksuissa ei kulje kauppaan liittyviä asiakirjoja. Ennakkomaksujen käyttö on tänä päivänä harvinaista sen takia, että nykyään käytetään ostajaa suosivia maksuehtoja. (Melin, 2011, 121.)

7.1.1 Shekki ja maksumääräys

Shekki ei ole tänä päivänä enää yleinen maksutapa. Se ei ole yhtä turvallinen kuin maksumääräys, eikä se sen vuoksi ole suositeltu maksutapa. Tätä tapaa käytettäessä ostaja suorittaa maksun myyjälle käyttäen shekkiä, jonka jälkeen pankki asettaa sen ulkomai-

sen pankin maksettavaksi. Pankki lähettää shekin myyjälle tai luovuttaa sen asiakkaalleen. Tämän jälkeen se postitetaan maksun saajalle. Postituksen takia maksu on hidasta ja se voi jopa hävitä matkalla tai joutua varkauden kohteeksi. (Melin, 2011, 121-122.)

Maksumääräystä käytetään yleensä silloin, kun ostajan ja myyjän välillä liikesuhde on vakiintunut sekä luottamus on molemminpuolista. Maksaja antaa tiedot maksusta ja lähettämistavasta pankille. Tämä veloittaa asiakkaan tiliä jonka jälkeen pankki lähettää maksumääräyksen ulkomaiselle pankille. Tämä suorittaa maksun eteenpäin maksun saajalle. Tämä tapahtuu sähköisesti ja sen takia on nopeampi ja varmempi vaihtoehto kuin shekki. (Melin, 2011, 123.)

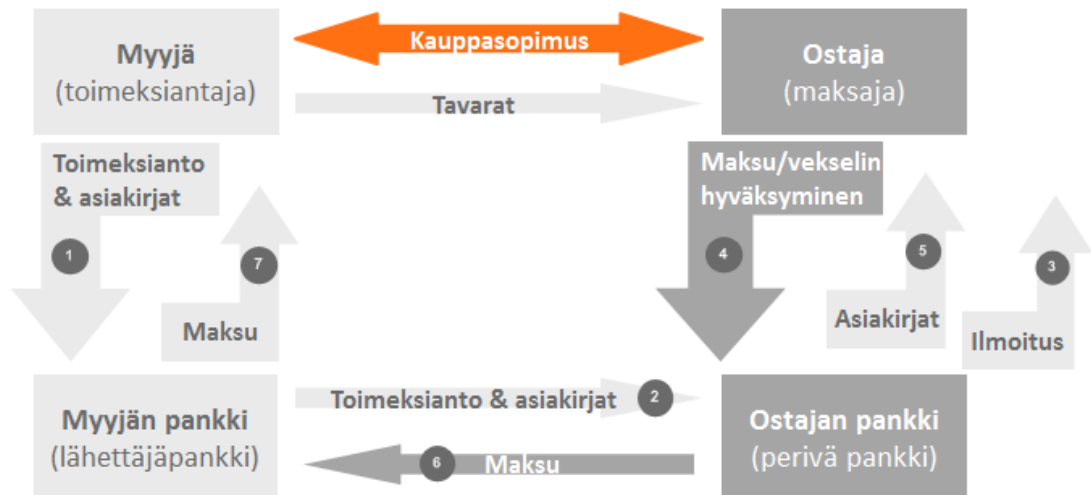
7.2 Maksu tavarantoimitusta vastaan

Tätä maksuehtoa käytetään kun ostaja ja myyjä ovat sopineet tavarantoimituksen samanaikaisesti maksun suorittamisen kanssa. Tähän maksuehtoon voidaan käyttää perittävää tai remburssia.

7.2.1 Perittävä, Cash Against Documents

Tätä maksutapaa käytetään silloin, kun viejä pyrkii varmistamaan, ettei ostaja saa tavarantoimitusta oikeuttavia asiakirjoja ennen kauppahinnan suorittamista tai jonkin muun ehdon täyttämistä. Viejän pankki lähettää asiakirjat perivälle pankille eli ostajan pankille toimeksiannolla, joka perustuu viejän ohjeistuksiin. Perivä pankki ei ryhdy oikeudellisiin toimenpiteisiin saatavan perimiseksi. Tätä maksutapaa käyttämällä viejällä ei ole varmuutta, että maksu tapahtuu ja ostaja lunastaa asiakirjat. Mikäli asiakirjoja ei lunasteta, viejä joutuu huolehtimaan tavarasta ja sen kuljetuksesta takaisin omalla kustannuksella. (Fintra, 2006, 89.)

Perittävän kulku (Collection, CAD, D/P, D/A)



Kuva 10. Perittävässä viejä lähettää asiakirjat pankkinsa välityksellä ostajan pankkiin tämän lunastettavaksi. (Logistiikan maailma 2017d)

Logistiikan maailman (2017d) mukaan Kansainvälisen kauppakamarin perittäväsäännöissä perittävä määritellään seuraavalla tavalla; pankkien saamiensa ohjeiden mukaan suoritettava asiapapereiden käsittely, jonka tarkoituksena on

- hankkia maksu/hyväksyminen tai
- asiakirjojen luovuttaminen maksua ja/tai hyväksymistä vastaan tai
- asiakirjojen luovuttaminen joillakin muilla ehdoilla

Pankkien ei tarvitse tutkia asiakirjojen oikeellisuutta. Ne tarkastavat ainoastaan, että kaikki toimeksiannossa luetellut asiakirjat on vastaanotettu. (Logistiikan maailma 2017d.)

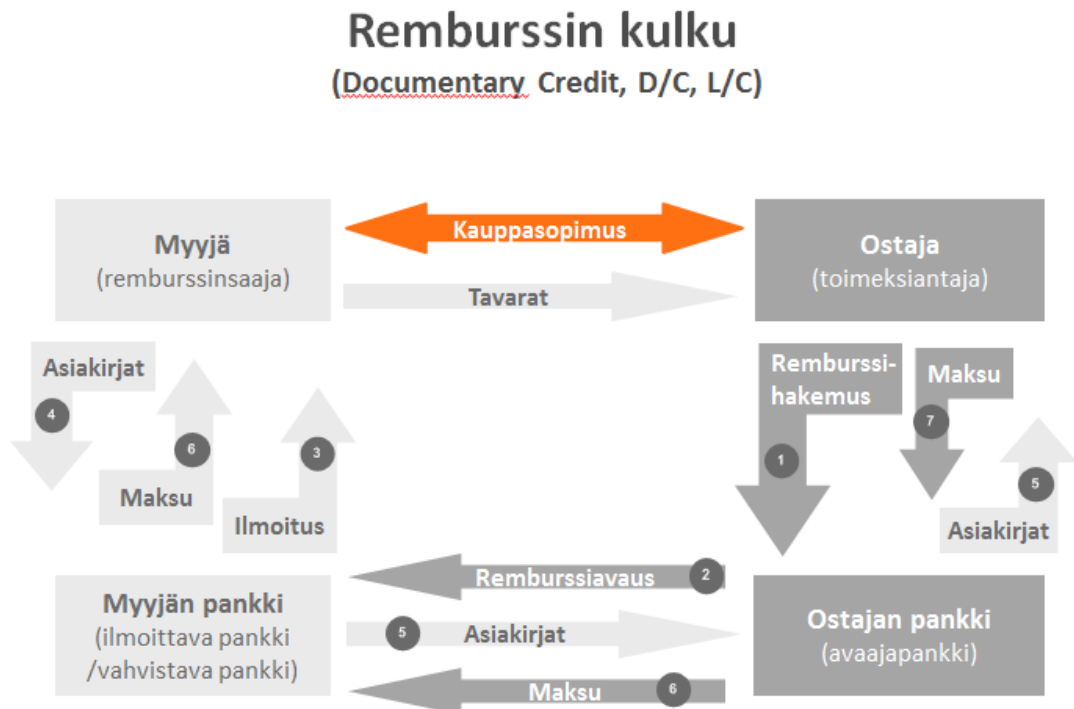
7.3 Jälkikäteismaksu (luottokauppa)

Kun maksu suoritetaan vasta tavarantoimituksen jälkeen, käytetään maksuehtona jälkikäteismaksua. Tähän ehtoon voidaan käyttää niin suoraa maksua kuin myös perittävää D/A (Documents Against Acceptance) -ehdoin, jolloin ostajalle myönnetään maksuaikaa

hänen hyväksymäänsä vekseliä vastaan, tai aikaremburssia. Pankki antaa ostajalle tavaraan oikeuttavat asiakirjat kun ostaja tai myyjän pankki on hyväksynyt myyjän asettaman vekselin. (Melin, 2011, 121.)

7.3.1 Remburssi

Remburssin etuna esimerkiksi perittävään on se että sitä käytettäessä molempien, myyjän ja ostajan, asema on turvattu. Se on kirjallinen sopimus, joka velvoittaa pankin maksamaan saamiensa ohjeiden mukaan kauppahinnan myyjälle sen jälkeen kun pankille on esitetty remburssiehtojen mukaiset asiakirjat. (Melin, 2011, 130.)



Kuva 11. Remburssi eroaa perättävästä käytännössä sillä, että ostajan pankki lupaa maksaa myyjälle remburssiehtojen täytyessä. (Logistiikan maailma 2017d.)

Remburssi suojaa myyjää ostajariskiltä, mutta myös kauppakumppanin maan ja pankin poliittisilta ja taloudellisilta riskeiltä. (Logistiikan maailma 2017d.) Remburssissa maksu saadaan nopeammin kuin perittävässä, sillä maksu tapahtuu heti kun remburssiehdot ovat täyttyneet.

8 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää yritykselle vientiprosessin kriittisimmät asiat ja pohtia millä valinnoilla saavutettaisiin kilpailuetua kansainvälisillä markkinoilla. Työssä vertaillaan myös eri kuljetusmuotoja ja niiden hyötyjä ja haittoja sekä maksutapoja ja toimituslausekkeita. Opinnäytetyöhön saatiin mielestäni hyvä pohjatieto vientiä aloittavalle yritykselle, joka haluaa myös yleistietoa Venäjän yritys- ja tapakulttuurista. Kanneliset aiheeseen liittyvät tietokirjat toimivat perustana tiedonkeruulle. Useilla sähköisillä lähteillä saatiin monipuolista tietoa opinnäytetyöhön ja ennen kaikkea ajankohtaista tietoa artikkeleiden ja muiden julkaisujen muodossa. Varsinkin Logistiikan Maailman nettisivuilla löytyy kokonaisvaltaista ja ajankohtaista tietoa vientiprosessista.

Lähteiden lukemiseen ja vertailuun meni paljon aikaa, mutta se oli välttämätöntä ajankohtaisen tiedon saavuttamiseksi. Venäjällä muutokset voivat tulla todella nopealla tahdilla, joka sai kyseenalaistamaan kerättyjä tietoja ja etsimään varmistusta useammasta lähteestä. Joissain kohdissa iski epävarmuus tiedon ajankohtaisuudesta, vaikka artikkeli olisi ollut puoli vuotta vanha ja uudempaa tietoa asiasta ei netistä etsimällä löytynytäkään. Jotkut tarvittavat tiedot löytyivät vasta pitkän etsimisen jälkeen. Opinnäytetyö ei ole 100 prosenttinen ajankohtainen vientiopas, sillä monesta tarkistuksesta huolimatta jokin lähde saattaa olla vanhentunut tai jokin uusi määräys on astunut juuri voimaan. Mahdollisia virheellisiä tietoja voi siis löytyä. Työtä pitää tarkastella tätä asiaa silmällä pitäen. Opinnäytetyössä saavutettiin silti mielestäni ajankohtaisuus mikä oli työn pääpointti.

Haastavaa opinnäytetyössä oli laaja aihealue. Joistain kappaleista olisi tullut sivumäärällisesti paljon suurempia jos olisi halunnut paneutua käsiteltyihin aiheisiin vielä syvällisemmin. Se ei olisi kuitenkaan palvellut työn tarkoitusta olla nopealukuinen, ajankohtainen ja selkeä vientiopas.

Opinnäytetyön kirjoitusprosessin aikana selkiintyi se, miksi vientiä Venäjälle pidetään yleisesti niin työläänä. Jotkin asiat Venäjän kaupassa voivat tuntua vaikeilta omaksua ja liian hektisiltä, mutta selvitystyöllä ja erilaisilla vientioppailla pääsee alkuun viennissä. Suomessa on myös paljon yrityksiä jotka auttavat yritystä kansainvälistymään ja tarjoavat asiantuntija-apua. Jos haluaa pysyä kartalla viimeisimmistä muutoksista koskien määräyksiä ja pakollisia asiakirjoja, pitää olla valmis etsimään myös itse aktiivisesti tietoa ja oltava ”ajan hermoilla”. Laivauskäsikirjasta löytyy maakohtaisesti nopea tieto viimeiseksi muuttuneista määräyksistä aikajärjestyksessä.

LÄHTEET

Bofit 2017a. Viikkokatsaus; Venäjän inflaatio historiallisen hidasta. Viitattu 10.11 <http://bofit.fi> > seuranta > viikkokatsaus > Venäjän inflaatio historiallisen hidasta

Bofit 2017b. Viikkokatsaus 8, 23.2.2017. Viitattu 22.11.2017 <https://www.bofit.fi/globalassets/bofit/seuranta/viikkokatsaus/2017/v201708.pdf>

Bofit 2017c. Viikkokatsaus 23, 8.6.2017. Viitattu 29.11.2017 <http://bofit.fi> > etusivu > seuranta > viikkokatsaus 23

Bofit 2017d. Viikkokatsaus 48, 30.11.2017. Viitattu 7.12.2017 <http://bofit.fi> > etusivu > seuranta > viikkokatsaus 48

ESS.fi 9.11.2017. Poliittiset riskit huolestuttavat Venäjällä toimivia suomalaisyrityksiä – kaupan uskotaan vauhdittuvan. Viitattu 21.11.2017 <http://www.ess.fi/uutiset/talous/art2413754>

Export Finland 2017. Laivauskäsikirja. <http://exportfinland.fi> > kansainvälistyminen > neuvonta > laivauskäsikirja

Finnvera 2017. Maaluokitukset. Viitattu 9.12.2017 <http://finnvera.fi> > vienti > vientitakuutoiminta > maaluokitukset

Finpro, 2013, Vientiprosessiopas. Tarjouspyynnöstä tavarantoimituksiin. Viitattu 1.10.2017. http://www.exportfinland.fi/c/document_library/get_file?uuid=4c3afb57-e3eb-4b0e-9c97-f0e14099c7f5&groupId=10304

Finpro, 2017, Incoterms 2010 Viitattu 23.11.2017 <http://finpro.fi> > kansainvälistyminen > neuvonta > laivauskäsikirjan materiaali > hyödyllistä vientitietoa > Incoterms-toimituslausekkeet 2010 <http://www.finpro.fi/documents/10304/216253/Incoterms+2010.pdf>

Fintra, 2006, Vientiopas, Helsinki. Multikustannus Oy 13. uusittu painos

Hernesniemi, H.; Auvinen, S.; & Dudarev, G, 2005, Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus, Helsinki. Taloustieto Oy

Hofstede Insights 2017. Country Comparison Finland Russia. Viitattu 18.11.2017 <https://hofstede-insights.com> > Country Comparison Tool > Finland, Russia

Holm, P.; Homanen, O.; Islamov, R.; Kaasalainen, J.; Kekki, P.; Kurronen, S.; Lang, T.; Latvala, K.; Lähdetluoma, T.; Metsämuuronen, M.; Nikina, A.; Peltola, P.; Rinne, U.; Ruohonen, V.; Stenholm, J.; Tiri, M.; & Tuononen, S. 2011, Venäjän-viennin opas, Helsinki: J-Paino Hiirikoski Oy.

Karhunen, J. & Ernvall, T. 2007, Kansainväliset tavarakuljetukset, Helsinki: Picaset

Kauppakamaritieto 2011. Rautatiekuljetukset, Viitattu 15.11.2017 <http://kauppakamaritieto.fi> > tietopalvelut > ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus > kansainväliset-kuljetukset > rautatiekuljetukset

Keskuskauppakamari 2017. Viitattu 1.10.2017. <https://kauppakamari.fi> > kasvu ja kansainväliset asiakirjat > ulkomaankaupan asiakirjat > alkuperätodistus

Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. Viitattu 21.11.2017 <https://lvm.fi> > etusivu > ajankohtaista > tiedotteet > venäjän liikenteen ajoneuvoyhdistelmien painorajat nousevat

Liikenne- ja viestintäministeriö 2015. Viitattu 8.12.2017 <https://www.lvm.fi/documents/20181/514467/Julkaisuja+6-2015/5554fe0c-2c40-44cb-bc5c-8dbde1201f4a?version=1.0>

Liikenne- ja viestintäministeriö 2017. Viitattu 9.12.2017 <http://lvm.fi> >etusivu > ajankohtaista > uutiset > Suomen ja Venäjän väliseen tieliikennesopimukseen tulossa muutoksia

Logistiikan Maailma 2017a. vientitullaus. Viitattu 13.11.2017 <https://logistiikanmaailma.fi> > Kauppa ja tullaus > ulkokauppa > vientitullaus

Logistiikan Maailma 2017b. Kansainvälinen autorahतिकirja (CMR). Viitattu 15.11.2017 <https://logistiikanmaailma.fi> > Kauppa ja tullaus > ulkomaan asiakirjoja > kansainvälinen autorahतिकirja (CMR).

Logistiikan Maailma 2017c. Kuljetusmuodon valinta. Viitattu 27.10.2017. <https://logistiikanmaailma.fi> > kuljetus

Logistiikan Maailma 2017d. Perittävät ja rembursit. Viitattu 3.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > osto ja myynti > perittävät ja remburssi

Logistiikan Maailma 2017e. Huolitsijayritysten tarjoamat palvelut. Viitattu 15.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > Huolinta ja terminaalit > huolinta > huolitsijayritysten tarjoamat palvelut.

Logistiikan Maailma 2017f. Incoterms 2010 Viitattu 27.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > Incoterms 2010

Logistiikan Maailma 2017g. EXW. Viitattu 27.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > Incoterms 2010 > EXW

Logistiikan Maailma 2017h. FCA. Viitattu 27.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > Incoterms 2010 > FCA

Logistiikan Maailma 2017i. CPT. Viitattu 28.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > Incoterms 2010 > CPT

Logistiikan Maailma 2017j. DAP. Viitattu 28.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > Incoterms 2010 > DAP

Logistiikan Maailma 2017k. DAT Viitattu 28.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > incoterms 2010 > DAT

Logistiikan Maailma 2017l. CIP Viitattu 28.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > incoterms 2010 > CIP

Logistiikan Maailma 2017m. DDP Viitattu 28.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > sopimukset > toimituslausekkeet > incoterms 2010 > DDP

Logistiikan Maailma 2017k. Maantiekuljetukset. Viitattu 12.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > kuljetukset > maantiekuljetus

Logistiikan Maailma 2017l. Rautatiekuljetukset. Viitattu 15.11.2017 <http://logistiikanmaailma.fi> > kuljetukset > rautatiekuljetukset

Maailman Markkinat 2016, Ulkoasiainministeriö. Maailman markkinat 2016-2017. Viitattu 7.12.2017 <http://formin.finland.fi> > etusivu > toiminta ja tavoitteet > kaikki toiminta A-Ö > WTO – maailman kauppajärjestö >Maailman markkinat 2016-2017

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

Shlyamin, V.A., 2007, Venäjän muuttuva liiketoimintaympäristö, Suom. R. Pugatsov, Helsinki: Gummerus.

Suomalais-venäläinen kauppakamari 2017. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. <http://www.svkk.fi/suomen-ja-venajan-valinen-kauppa/>

Tiri, M., 2007, Venäjän liiketoiminnan perusopas, Helsinki: SVKK ry

Translatum Oy, 2013. Tärkeää tietoa Venäläisestä liiketapakulttuurista. Viitattu 7.12.2017 <http://translatum.fi> > blogi > Tärkeää tietoa venäläisestä liiketapakulttuurista.

Tulli 2017a. Suomen ja Venäjän välinen kauppa vuonna 2017 (1-3). Viitattu 1.10.2017 <http://tulli.fi> > Tietoa tullista > Tilastot > Tilastojulkistukset > Tilastojulkaisu > Suomen ja Venäjän välinen kauppa vuonna 2017 (1-3)

Tulli 2017b. Passitus. viitattu 1.10.2017 <http://tulli.fi> > Yritysasiakkaat > Kuljetus ja varastointi > Passitus

Tulli 2017c. Vienti-ilmoituksen liiteasiakirjat. Viitattu 1.10.2017 <http://tulli.fi> > yritysasiakkaat > vienti > vienti-ilmoituksenliiteasiakirjat

Tulli 2017d. Vienti-ilmoittaminen. Viitattu 1.12.2017 <http://tulli.fi> > yritysasiakkaat > vienti > vienti-ilmoittaminen

Tulli 2017e. Tullinimikkeet. Viitattu 2.12.2017 <http://tulli.fi> > henkilöasiakkaat > netistä tilaajalle > tullinimikkeet

Tulli 2017f. viitattu 8.12.2017. <http://tulli.fi> > yritysasiakkaat > vienti > viennin etuuskohtelut > miten alkuperä todistetaan? > etuuskohteluasiakirjojen hakeminen ja laatiminen <http://tulli.fi/documents/2912305/3787923/Etuuskohteluasiakirjojen+hakeminen+ja+laatiminen/4b1d60cf-c2df-46ab-8971-961303ea99f1>

Tulli 2017g. Tavarantullinimike. Viitattu 9.12.2017 <http://tulli.fi> > yritysasiakkaat > tuonti > tavarantullinimike

Ulkoasiainministeriö 2012. Venäjän WTO-jäsenyys varmistui. Viitattu 3.10.2017 <http://formin.finland.fi> > etusivu > ajankohtaista > Venäjän WTO-jäsenyys varmistui

Ulkoasiainministeriö 2016. Maailman markkinat 2016-2017. Viitattu 7.12.2017 <http://formin.finland.fi> > etusivu > toiminta ja tavoitteet > kaikki toiminta A-Ö > WTO – maailman kauppajärjestö > Maailman markkinat 2016-2017

Ulkoasiainministeriö 2017. Maailman markkinat 2017-2018. Viitattu 8.12.2017 <http://formin.finland.fi> > etusivu > ministeriö ja edustusto > julkaisut

VR 2017a. Idänliikenteen rahtikirja, Viitattu 15.11.2017 <http://vrtransport.fi> > asiakkaan opas > kuljetusasiakirjat > rautatiekuljetukset > idänliikenteen rahtikirja

VR 2017b. Liiketoimintaa Ruotsissa ja Venäjällä. Viitattu 15.11.2017 <http://vrgroup.fi> > vr-group yrityksenä > toimintaympäristö > kansainvälistyminen

VR 2017c. Yleistä rautatieliikenteestä. Viitattu 15.11.2017 <http://vrtransport.fi> > asiakkaan opas > yleistä rautatieliikenteestä

Yritys-Suomi 2017. Yleistietoa Venäjästä. viitattu 16.11.2017 <https://yrityssuomi.fi> > maantietoa Venäjästä


Idänliikenteen rahtikirja

1 Rahtikirja (vastaanottajalle) Оригинал накладной (для получателя)		29 Rahtikirja nro Отправка № 29	
1 Lähetyspaikka Отправитель 1		2 Lähetysaika Станция отправления 2	
3 Lähetäjän ilmoitus Извещение отправителя		3	
4 Vastaanottaja Получатель 4		5 Määräysno Станция назначения 5	
6 Rahtilastauspaikat Пограничные железнодорожные станции 6		7 Vaino Nimi 7	
		8 Vainon luonne Вид груза 8	
		9 Kanta Грузоподъемность 9	
		10 Alue Обл. 10	
		11 Tavaraino Масса груза 11	
		12 Salin tyyppi Тип вагона 12	
		13 Tavaraino Масса груза 13	
		14 Koffinoin К-во мест 14	
15 Tavarain nimi Наименование груза 15		16 Pakkauslaji Вид упаковки 16	
		17 Koffinoin К-во мест 17	
		18 Paino (kg) Масса (в кг) 18	
		19 Sinein Идентификационные знаки и номера тары 19	
		20 Kanta Грузоподъемность 20	
		21 Painon ilmoitus Сведения о массе груза 21	
22 Kuljetusyhtiö Перевозчик 22		(Osoitet maala + maahan) (Указание ст. и об.)	
23 Kuljetusmaksujen maksaminen Уплата перевозных платежей 23		(Asunon koodi) (Код станции)	
24 Lähetäjän liitteet Документы, прилагаемые отправителем 24		25 Tiedot, joita ei ole tarkoitettu kuljetusyhtiölle, toimintotoiminnan nro Информация, не предназначенная для перевозчика, № договора на перевозку 25	
26 Kuljetusjärjestyksen tekopäivä Дата заключения договора перевозки 26		27 Saapumispäivä Дата прибытия 27	
		28 Tulli- ja muut viranomaisvaatimukset Отметки для выполнения таможенных и других административных формальностей 28	

Kuva 12. Idänliikenteen rahtikirja (VR).

Osan vaihto (seuraava sivu)

CMR-rahtikirja

INTERNATIONAL WAYBILL МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОВАРНО-ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ						
Consignor / Отправитель			Date / Дата		Reference No / No	
Consignee / Получатель			Carrier: / Перевозчик			
Notify/Delivery / Адрес разгрузки						
Trailer number / Регистрац. номер		Place of loading / Место загрузки		Terms of delivery / Транспортные условия		
		Border crossing Пересечение границы				
Place of discharge / Место разгрузки			Final destination / Место назначения			
Marks and number Знаки и номера		Number and kind of packages, description of goods Количество товарных единиц, род упаковки, наименование		COGN	Gross weight, kg Вес брутто	Volume, m ³ Объем
						
Carrier's instructions and remarks / Указания и замечания перевозчика				Special instructions / Особые указания		
Documents attached: Дополн. документы		Invoice Orig. Copy	Pack list	Cert of orig.	EUR 1	1. 2.
This consignment will be carried in accordance with the carrier's General Transport and Liability Conditions. The carrier is liable to DRM. The transport liability is covered by carrier's insurance company. Данная перевозка, за исключением в ином случае прочее договора, осуществляется в соответствии с условиями К базируясь на договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)				Movement certificate (EUR 1) number / Сертификат груза		
Date / Дата		Date / Дата		Issued at / Составлена в		
Receiver's signature / Подпись в штампе получателя		Driver/terminal signature Подпись и штамп перевозчика		Sender's signature / Подпись и штамп отправителя		
GOODS RECEIVED IN GOOD CONDITION						

Kuva 13. CMR-rahtikirja (laatulomake.fi).