

Opinnäytetyö (AMK)

Liiketoiminnan logistiikka

2014

Timo Turkia

VENÄJÄN VIRANOMAISVAATIMUKSET

– Lakimuutosten seuranta ja muutoksiin reagointi
Yritys X:ssä



TURUN AMMATTIKORKEAKOULU
TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Timo Turkia

VENÄJÄN VIRANOMAISVAATIMUKSET

– Lakimuutosten seuranta ja muutoksiin reagointi Yritys X:ssä

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia Venäjän muuttuvaa lainsäädäntöä tapausesimerkkien avulla ja laatia tilaajayritykselle kehitysehdotuksia viranomaisvaatimusten seuraamiseen ja implementointiin.

Tutkimuksessa käytettiin laadullisia menetelmiä, joilla luotiin kokonaiskuva toimintaympäristöstä sekä Venäjän lainsäädäntöön vaikuttavista tekijöistä. Työssä selvitettiin myös Yritys X:n prosesseja ja käytäntöjä lainsäädännön seuraamiseen ja muutoksiin reagointiin.

Empiirisessä osuudessa tarkasteltiin kahta esimerkkitapausta, joissa Venäjän vientiin liittyvä lainsäädäntö on muuttunut. Esimerkkitapauksissa tutkittiin syitä muutoksiin ja muutoksista tiedottamista. Tapaustutkimuksen avulla selvitettiin myös miten yritys on seurannut lainsäädäntöä ja reagoinut muutoksiin sekä millaisia vaikutuksia muutoksilla on ollut yritykseen.

Tilaajayritykselle esitettiin tutkimuksen pohjalta kehitysehdotuksia lainsäädännön seuraamiseen ja muutoksiin reagointiin sekä kuvattiin Venäjän lainsäädännön tärkeimpiä seurantanavia. Kehitysehdotuksiin sisältyi säännöllinen Suomen tullin tiedotuskanavien seuraamisen lisääminen Suomen vientiyksikön vastuulle, ulkopuolisen asiantuntijakumppanin hyödyntäminen sekä säännöllisen ja selkeän tiedottamisen lisääminen Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä.

ASIASANAT:

Venäjä, lainsäädäntö, vienti, ulkomaankauppa

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Business Logistics

Autumn 2014 | 53

Helena Rantanen

Timo Turkia

LEGISLATION OF RUSSIA

– Following and reacting to the legislative changes in Company X

The purpose of this thesis was to study the changing trade and export legislation of Russia by case examples and give the Company X development suggestions for monitoring and implementing the new regulations.

In this thesis the qualitative methods were used for creating the overall picture of the operating environment and the factors affecting the legislation. Also the processes and practices of the Company X for following and reacting to the changes were examined.

In the empirical part of the thesis two case studies where the legislation affecting the export has changed were studied. The cases demonstrate why the legislation has changed and how the changes were communicated. The case studies also clarify the actual actions that the company has taken in following, communicating and implementing the changes.

As a result the Company X was presented with development suggestions for following and reacting to the changes in Russian trade and export legislation. These included using services of a new external consult, adding the following of Finnish customs' information channels as the responsibility of Finnish export team and increasing discussion between the Finnish and Russian departments.

KEYWORDS:

Russia, legislation, export, foreign trade

SISÄLTÖ

1 JOHDANTO	6
2 VIRANOMAISVAATIMUKSET JA LAINSÄÄDÄNTÖ	9
2.1 Lainsäädännön yhtenäistäminen	9
2.2 Venäjän lainsäädäntö	11
3 VENÄJÄ VIENTIKOHTENA	14
3.1 Suomen ja Venäjän kauppa	14
3.2 Venäjän kaupan haasteet	16
3.3 Korruptio Venäjällä	18
3.4 EU ja Venäjä	19
3.5 WTO-jäsenyys	20
3.6 Euraasian talousliitto	22
4 VIRANOMAISVAATIMUSTEN SEURANTA YRITYS X:SSÄ	23
4.1 Yritys X:n toimintojen hallinnointijärjestelmä	23
4.2 Uusien lakien ja asetusten seuranta ja implementointi	24
4.3 Lakien ja asetusten seuranta Venäjällä	25
4.4 Vienti- ja tuontitoiminnan kehittämishanke	26
5 SEURANTA JA TIEDOTUS ESIMERKKITAPAUKSISSA	28
5.1 TIR-carnet	28
5.1.1 TIR-järjestelmä	28
5.1.2 TIR-kuljetuksen prosessi	30
5.1.3 Venäjän TIR-kriisi	31
5.1.4 Tiedotus ja seuranta	33
5.1.5 Vaikutukset Yritys X:n kannalta	35
5.2 Ennakoilmoitus	36
5.2.1 Sähköinen ennakoilmoitus	36
5.2.2 Seuranta ja vaikutukset Yritys X:n kannalta	37
6 KEHITYSEHDOTUKSIA	39
6.1 Suomalais-Venäläinen kauppakamari	39
6.2 Seurantakanavia	40
6.2.1 Suomen tulli	40

6.2.2 International Road Transport Union	41
6.2.3 FCS	42
6.2.4 Suomalais-Venäläisen kauppakamarin internet-sivut	42
6.2.5 Euroopan komissio	42
6.2.6 Rossijskaja gazeta	43
6.3 Yhteistyö Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä	43

7 YHTEENVETO	45
---------------------	-----------

LÄHTEET	47
----------------	-----------

LIITTEET

- Liite 1. TIR-carnet, etusivu.
- Liite 2. TIR-carnet, irrotelehti 1.
- Liite 3. TIR-carnet, irrotelehti 2.
- Liite 4. TIR-kilpi.

KUVIOT

Kuvio 1. Suomen tärkeimmät kauppakumppanit 2013. (Tilastokeskus 2014.)	15
--	----

TAULUKOT

Taulukko 1. Venäjän sijoitus korruptioindeksissä. (Transparency International 2014a.)	18
Taulukko 2. TIR-päivämäärien viralliset tiedotteet. (FCS 2013-2014 & Tulli 2013-2014.)	34

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on tutkia Venäjän lainsäädäntöä ja sen muutosten aiheuttamia haasteita sekä tilaajayrityksen toimia muutosten seuraamiseksi ja implementoimiseksi. Tutkimusten avulla pyritään löytämään kehitysehdotuksia Yritys X:n toimintaan.

Venäjä on aina ollut Suomelle taloudellisesti tärkeä naapuri, ja se on edelleen Suomen suurin kauppakumppani. Toisinaan erilaiset viranomaiskäytännöt, vaikeaselkoinen lainsäädäntö ja yllättävät muutokset aiheuttavat yrityksille vaikeasti ennakoitavia riskejä, haasteita sekä lisätyötä. Venäjän kaupalla on huomattavan suuri merkitys monen suomalaisen yrityksen liiketoiminnassa, mikä tekee Venäjän lainsäädännön tarkan seuraamisen ja viranomaisvaatimusten aiheuttamien muutosten implementoinnin erittäin tärkeäksi. Yritykset kokevat edelleen Venäjän kaupan haasteelliseksi, vaikka Venäjän WTO-jäsenyys onkin osaltaan helpottanut Venäjällä tehtävää kauppaa muun muassa lainsäädännön yhtenäistämällä ja tuontitullien laskemisella.

Juuri toimintaympäristön haasteellisuus ja omalaatuisuus tekevät tutkimuskohteesta mielenkiintoisen. Aihe on myös omakohtainen, sillä työskentelen itse Yritys X:n vientiosastolla. Myös opinnäytetyön tilaaja pitää aihetta tärkeänä ja vientä Venäjälle haasteellisena siitä huolimatta, että yrityksellä on jo kymmenien vuosien kokemus Venäjän kaupasta. Suurimpia haasteita aiheuttavat yllättävät ja toisinaan mielivaltaiselta tuntuvat lainsäädännön muutokset. Venäjä on yksi yrityksen suurimmista yksittäisistä vientikohteista. Opinnäytetyön tilaaja on suuri kansainvälinen yritys, jolla on toimintoja Suomen lisäksi lukuisissa maissa eri puolilla maailmaa. Suurin osa Venäjän viennistä tapahtuu kuitenkin Suomen kautta, mikä lisää Venäjän muuttuvan lainsäädännön asettamien haasteiden merkitystä nimenomaan Suomen yksikölle. Yrityksen toimialasta johtuen opinnäytetyössä viitataan yritykseen nimellä Yritys X. Yritys X on ulkoistanut varastoinnin ja huollinnan Logistiikkayritys Y:lle.

Työn teoriaosuudessa kuvataan lainsäädäntöä yleisesti sekä luodaan katsaus lainsäädännön yhtenäistämisen etuihin. Lisäksi käsitellään myös Venäjän lainsäädäntöä ja tarkastellaan Venäjää vientikohteena kuvaten Venäjän viennin haasteita ja lainsäädäntöön sekä toimintaympäristöön vaikuttavia tekijöitä. Työssä kuvataan myös yrityksen tämän hetkisiä viranomaisvaatimusten seuranta- ja prosesseja ja uusien lakien sisällyttämistä yrityksen prosesseihin.

Työn empiirisessä osuudessa tutkitaan kahta esimerkkitapausta, joissa Venäjän vientiin ja tuontiin liittyvä lainsäädäntö on muuttunut tai uudistunut. Esimerkkien avulla tarkastellaan syitä muutoksiin sekä muutosten aiheuttamia vaikutuksia Yritys X:n kannalta. Tutkimuksessa selvitetään myös, miten Yritys X on reagoinut muutoksiin.

Työssä sovelletaan laadullista eli kvalitatiivista tutkimusta. Laadullisella tutkimuksella pyritään kuvaamaan, ymmärtämään ja tulkitsemaan tutkittavaa ilmiötä. Laadullisen tutkimuksen kohteina ovat usein prosessit ja ilmiöt, joita ei voi mitata tai analysoida määrällisesti. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa kiinnitetään huomiota syihin ja merkityksiin. Kerätty tieto suodatetaan tutkijan läpi käyttämättä tiettyjä menetelmiä, kaavoja tai tilastollisia analyyskejä. Laadullinen tutkimus ei automaattisesti pyri tutkimuksen yleistettävyyteen. (Kananen 2009, 18–19.) Laadullinen tutkimus sopii hyvin opinnäytetyön aiheeseen pyrittäessä ymmärtämään ja arvioimaan Venäjän lainsäädäntöön vaikuttavia tekijöitä sekä yrityksen toimintaa lainsäädännön muuttuessa.

Tutkimusten pohjalta luodaan yleiskuva toimintaympäristöstä sekä pyritään löytämään opinnäytetyön tilaajalle kehitysehdotuksia, joilla se voisi paremmin vastata Venäjän lainsäädännön muutosten aiheuttamiin haasteisiin.

Lähdemateriaalina työssä on käytetty Venäjän vientiä ja kauppaa käsittelevää kirjallisuutta, ajankohtaisia artikkeleita, luentomuistiinpanoja, omia havaintoja sekä Yritys X:n virallisia prosesseja, joiden selventämiseksi on käytetty myös avuksi henkilöstön henkilökohtaisia tiedonantoja. Tietoa on saatu myös erilaisten järjestöjen internet-sivuilta. Ajankohtaisia artikkeleita on käytetty havainnol-

listamaan vaikeasti ennakoitavaa vientikohdetta ja sen lainsäädännön tuottamia haasteita.

Syksyllä 2014 edelleen käynnissä oleva Ukrainan kriisi on enimmäkseen rajattu työn ulkopuolelle. Kriisillä ei kirjoitushetkellä ole näkyvissä Yritys X:n toimintaan vaikuttavia lainsäädännöllisiä tekijöitä. Myöskään Venäjälle määrätyt pakotteet eivät ole toistaiseksi vaikuttaneet suoraan Yritys X:n toimintaan.

2 VIRANOMAISVAATIMUKSET JA LAINSÄÄDÄNTÖ

Tässä opinnäytetyössä viranomaisvaatimuksilla tarkoitetaan yleistä lainsäädäntöä tai muita viranomaisten asettamia vaatimuksia, jotka vaikuttavat Venäjän kauppaan ja vientiin. Tässä luvussa käsitellään lainsäädännön vaikutuksia ja kehityssuuntaa yleisesti sekä Venäjän lainsäädännön pääpiirteitä.

Lain elinkaari sisältää pelkistettynä kolme päävaihetta: lain valmistelu, päätöksenteko sekä lain toteuttaminen ja vaikutukset. Ensimmäisessä vaiheessa karroitetaan tarvetta uudelle säännökselle sekä suunnitellaan säännöksen sisältö ja perustellaan se. Toisessa vaiheessa tehdään päätös säädösehdotuksen antamisesta ja sen hyväksymisestä. Kolmannessa vaiheessa tarkastellaan lain toteuttamista ja täytäntöönpanoa sekä lain vaikutuksia. (Tala 2005, 1–2.) Tässä opinnäytetyössä keskitytään lain elinkaaren kolmanteen vaiheeseen eli implementaatioon, lakimuutosten tiedottamiseen ja vaikutuksiin.

2.1 Lainsäädännön yhtenäistäminen

Lakien vaikutukset voivat olla usein melko laajoja. Vaikutuksiin voidaan lukea esimerkiksi yksityishenkilöille, yrityksille ja julkisille organisaatioille aiheutuvat taloudelliset vaikutukset sekä erilaiset sosiaaliset ja ympäristövaikutukset. (Tala 2005, 2.) Taloudelliset vaikutukset aiheutuvat yleensä lain asettamien vaatimusten tai määräysten seurauksena. Esimerkkinä muutokset Venäjän asettamiin tuotteiden sertifiointivaatimuksiin voivat aiheuttaa yrityksille lisäkustannuksia yrityksen joutuessa hakemaan sertifikaatit tuotteilleen uudestaan, vaikka itse tuote ei ole muuttunut, eikä olemassa olevien sertifikaattien voimassaoloaika ole umpeutunut. Sertifiointi on myös usein aikaa vievä ja kallis prosessi etenkin niille yrityksille, joilla on laaja tuotevalikoima, mutta vientimäärät ovat pieniä. (Nykänen 2001, 60.)

Sertifiointilla vahvistetaan tuotteiden vastaavuus eli ulkopuolinen organisaatio vakuuttaa, että tuote täyttää sille asetetut vaatimukset. Viranomaiset siis käytännössä testaavat tuotteet. Venäjän kuluttajansuojalaki muodostaa pohjan ser-

tifioinnille, jota täydentävät sertifiointi-, työsuojelu- ja paloturvallisuuslait. Lakien tarkoituksena on kuluttajan suojeleminen. (Nykänen 2001, 60.) Joissain tapauksissa venäläiset sertifikaatit poikkeavat muutenkin merkittävästi yleisistä kansainvälisistä standardeista niin, että yrityksen täytyy vaikean ja usein kalliin prosessin kautta hyväksyttää tuotteet Venäjän järjestelmän mukaisesti (Honkanen 2011, 31).

Oikeuskäytäntöjen yhtenäistämisen tarve on oletettavasti ollut olemassa niin kauan kuin kansainvälistä kauppaa on käyty. Kansainväliseen kauppaan tarvitaan yhtenäisiä sääntöjä. Erilaiset oikeuskäytännöt aiheuttavat kaupankäyntiin ennakkoinnin vaikeutta ja tätä kautta riskejä sekä epävarmuutta. (Sandvik & Siisala-Tulokas 2013, 15.)

Suvereeneilla valtioilla on edelleen lähes täysi vapaus säätää itse omat lakinsa, mutta usein niihin vaikuttavat myös erilaiset organisaatiot kuten esimerkiksi EU (Euroopan unioni), WTO (Maailman kauppajärjestö) tai Venäjän, Kazakstanin ja Valko-Venäjän muodostama tulliliitto. Näiden organisaatioiden tavoitteena on nykyisessä globaalissa maailmassa luoda yhteiset pelisäännöt jäsenvaltioille ja yhtenäistää lainsäädäntöä tavoitteenaan helpottaa valtioiden välistä kaupankäyntiä ja tavaran liikkuvuutta.

Esimerkkinä organisaatioiden vaikutuksesta valtion lainsäädäntöön voidaan käyttää Euroopan unionia. Euroopan unioni voi määrittää jäsenvaltioilleen asetuksia, direktiivejä, päätöksiä ja suosituksia. Asetukset ovat jäsenvaltioita sitovia säädöksiä, joita jäsenten on noudatettava. Direktiivit määrittelevät tavoitteita, joihin jäsenvaltioiden tulee pyrkiä. Jäsenet saavat kuitenkin itse määritellä tavat, joilla tavoitteet pyritään saavuttamaan. Päätökset ovat sitovia niille, joille ne on annettu. Päätöksiä voidaan kohdistaa esimerkiksi yksittäiselle jäsenvaltiolle tai tietylle yritykselle. Suositusten avulla voidaan antaa toimintaohjeita jäsenvaltioille. Suosituksia ei ole välttämätöntä noudattaa, eikä niillä näin ollen ole oikeudellisia seuraamuksia. Lausunnoilla Euroopan unioni voi tarvittaessa ilmaista virallisen kantansa, mutta lausunnoillakaan ei ole käytännössä oikeudellisia velvoitteita. (Euroopan unioni 2014.)

Vaikka tällaiset organisaatiot rajoittavat valtioiden itsemääräämisoikeutta, on niille kuitenkin tarvetta. Valtiot ovat jatkuvasti enenevässä määrin riippuvaisia toisistaan, joten on olemassa myös tarvetta yhtenäisemmälle lainsäädännölle ja lainsäädäntöelimille (Tala 2005, 46). Riippuvuuden ja kansainvälisen kaupan sekä yhteistyön lisääntyessä on siis myös kysyntää yhteisille säännöille. Tämä näkyy etenkin mittavassa byrokratiassa, kun viedään tavaraa Euroopan unionin yhteisöalueelta Venäjälle. Kaupankäynnissä täytyy ottaa huomioon Venäjän erityispiirteet sekä perehtyä ja varautua niihin riittävällä huolellisuudella. (Ollus 2008, 96). Kaikkeen ei kuitenkaan voi aina varautua ja Venäjän kaupassa yllätyksiä sekä haasteita on odotettavissa.

Kansainvälisen lainsäädännön yhtenäistäminen ja kaupan esteiden poistaminen on kuitenkin jo pitkään ollut yksi kansainvälisten yhteisöjen päätavoitteita. Tavoitteisiin pyritään esimerkiksi vähentämällä tulleja ja poistamalla kaupan teknisiä esteitä. (Tala 2005, 52.)

2.2 Venäjän lainsäädäntö

Matti Honkanen (2011, 25–26) kuvailee Venäjän perinteisen ajattelutavan pohjautuvan edelleen Neuvostoliiton aikaan ja Venäjän federaation vuonna 1993 säädettyyn perustuslakiin, joka takaa presidentille merkittävät valtaoikeudet ja horjumattoman aseman. Venäläiseen kiinnostukseen ei myöskään vielä kuulu vahvasti demokratia, mikä osaltaan pohjautuu ajatukseen, että duuman vaalitkin ovat ennalta järjestettyjä. Venäjällä presidentillä ja kansanedustajilla on myös vahva koskemattomuussuoja, mikä on omiaan pitämään yllä korruptiota. Venäläiseen mentaliteettiin kuuluu vieläkin vahva autoritaarisuuden perinne, mihin sisältyy myös ajatus siitä, että hallitsija on aina oikeassa.

Venäjän monimutkainen lainsäädäntö sekä byrokratia saattavat tuottaa yllätyksen länsimaisempaan asiainhoidon tapaan tottuneelle. Honkanen (2011, 31) käyttää tällaisesta byrokratiasta esimerkkinä sahalaitoksen perustamista Venäjälle, johon vaaditaan lähes 300 erilaista lupaa ja joka ei ole edes kaikista haastavin tuotantolaitos.

Lainsäädäntöä on kuitenkin viime vuosina merkittävästi kehitetty ja peruslain-säädäntö alkaakin olla jo melko kattava. Laki on kuitenkin edelleen melko ristiriitainen ja monimuotoinen, mikä saattaa aiheuttaa epäselvyyksiä sen tulkinnassa sekä toiminnassa viranomaisten kanssa. Lain lisäksi on myös hyvä ottaa huomioon viranomaisten erilliset ohjeet ja määräykset, jotka voivat olla käytännön toimien kannalta oleellisia. (SVKK 2014a.) Esimerkiksi tullauskäytännöt saattavat hyvinkin vaihdella raja-asemien ja jopa tullimiesten mukaan, sillä tullimiehet saattavat välillä tulkita pykälää omalla tavallaan ja esittää toisinaan perusteettomilta tuntuvia vaatimuksia. Tämän vuoksi kannattaakin varotoimena selvittää etukäteen tullaustoimipaikasta vaadittavat dokumentit ja toimenpiteet. (Alho 2009, 162.) Pasi Nopanen mainitsi Logistiikka Venäjän kaupassa -luennollaan 28.2.2013, että Venäjällä ei siedetä virheitä. Nopasen mukaan yleinen käytäntö on etsiä henkilö, joka teki virheen, eikä tutkia tai korjata virheeseen johtaneita syitä. Tästä johtuen tullin työntekijät pyrkivät toimimaan pilkun tarkasti, mutta toisinaan epäselvä lakiteksti aiheuttaa myös tulkintavirheitä tai muita epäselvyyksiä. Siksi luennolla korostettiin, että tästä johtuen yrityksen ei kannata myöskään sokeasti luottaa Venäjän oikeusjärjestelmään ja tuomioistuimeen, sillä tuomiot voivat toisinaan olla yllättäviä selviltäkin vaikuttavissa tapauksissa.

Lakien säätäminen

Venäjällä lainsäädäntävalta on kaksikamarisella parlamentilla eli liittokokouksella. Parlamentti muodostuu ylähuoneesta ja alahuoneesta. Ylähuonetta kutsutaan myös liittoneuvostoksi ja sen muodostavat Venäjän eri alueiden edustajat. Jokaisesta Venäjän alueesta, eli subjektista on alueparlamentin ja kuvernöörin toimesta nimetty kaksi edustajaa liittoneuvostoon. (SVKK 2014a.)

Alahuone tunnetaan myös nimellä duuma ja se muodostuu 450 kansanedustajasta. Kansanedustajat valitaan viideksi vuodeksi kerrallaan. Kansanedustajan tulee olla vähintään 21-vuotias. Venäjällä äänioikeuden ikäraja on 18 vuotta. (SVKK 2014a.)

Lakiehdotukset menevät ensin duuman käsittelyyn. Kun duuma hyväksyy lakiehdotuksen yksinkertaisella äänten enemmistöllä, se siirtyy viiden päivän sisällä liittoneuvoston käsittelyyn. (SVKK 2014a.)

Lakiesitys hyväksytään, mikäli se saavuttaa liittoneuvostossa yksinkertaisen äänten enemmistön. Lakiesitys hyväksytään myös, mikäli liittoneuvosto ei ota siihen kantaa 14 päivän sisällä. Mikäli lakiesitystä ei hyväksytä, se palautuu duumaan. Duumalla on vielä mahdollisuus hyväksyä lakiesitys, mutta siihen vaaditaan 2/3 äänten enemmistö. (SVKK 2014a.)

Viiden päivän sisällä parlamentin hyväksymä laki lähetetään presidentille. Presidentin tulee allekirjoittaa laki 14 päivän sisällä, muuten laki palautuu takaisin duuman ja liittoneuvoston käsittelyyn. Jos liittoneuvosto ja duuma hyväksyvät lain muuttumattomana, tulee presidentin allekirjoittaa laki 7 päivän sisällä. (SVKK 2014a.)

Jos laissa ei ole säädetty muusta voimaanastumisen ajankohdasta, niin presidentin hyväksymä ja allekirjoittama laki tulee voimaan, kun se julkaistaan Ros-sijskaja gazeta -lehdessä (SVKK 2014a). Lisää tietoa lehdestä seuranta-kanavana löytyy luvusta 6.2.6.

3 VENÄJÄ VIENTIKOHTEENA

Tässä luvussa kuvataan Venäjää vientikohteena ja käsitellään Venäjän kaupan haasteita sekä erityispiirteitä. Luvussa käsitellään korruption ja Euraasian talousliiton lisäksi Venäjän suhteita Euroopan unioniin ja WTO:hon.

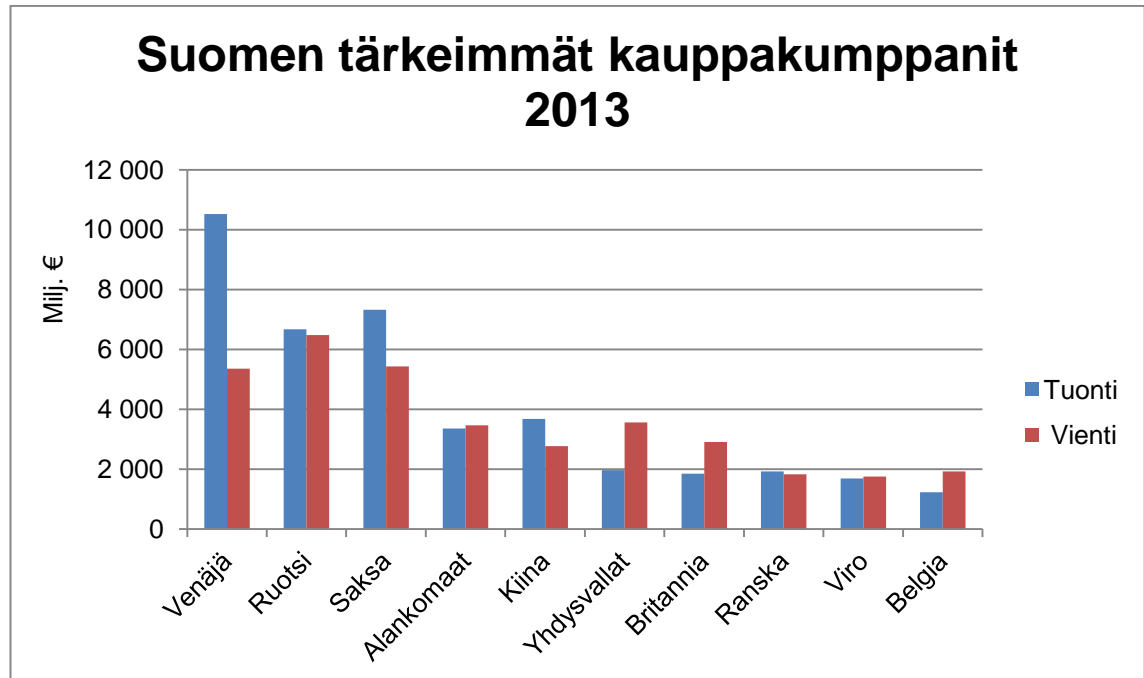
3.1 Suomen ja Venäjän kauppa

Suomen ja Venäjän yhteistyösuhteet ovat varsin laajat ja työtä yhteisen kehityksen eteen tehdään aktiivisesti. "Tärkeitä yhteistyöalueita ovat

- kauppa ja investoinnit
- liikenne ja logistiikka
- rajaliikenteen ja -infrastruktuurin kehittäminen
- energia ja energiatehokkuus
- innovaatiot ja teknologia
- rakentaminen
- metsäsektori
- ympäristösektori
- elintarvikeala
- oikeusalan yhteistyö
- kulttuuri- ja koulutusalan yhteistyö" (Ulkoasianministeriö 2013.)

Suomen ja Venäjän hallituksilla on myös yhteinen talouskomissio. Komissio on perustettu vuonna 1992 ja sen tehtävänä on kehittää Suomen ja Venäjän välistä liiketoimintailmapiiriä sekä luoda parempia mahdollisuuksia kaupalle valtioiden välillä. Kehitykseen pyritään poistamalla kaupan ja investointien esteitä sekä luomalla yhteyksiä yritysten välille. (Ulkoasiainministeriö 2013.)

Venäjä on aina ollut Suomelle strategisesti erittäin tärkeä naapurimaa ja se onkin tuonnin ja viennin arvolla mitattuna Suomen suurin kauppakumppani (kuvio 1).



Kuvio 1. Suomen tärkeimmät kauppakumppanit 2013. (Tilastokeskus 2014.)

Merkittävä osuus Suomen Venäjän viennistä painottuu teknologiateollisuuteen. Koneet ja laitteet muodostavat noin kolmanneksen kokonaisviennistä. Kemiallisten tuotteiden osuus on ollut erityisessä kasvussa viime vuosina ja kasvanut koneiden vientiä nopeammin. Kemiallisten tuotteiden osuus oli vuonna 2012 yli 20 prosenttia. Erityisesti jalostettujen öljytuotteiden ja lääkkeiden osuus on ollut kasvussa. (Ulkoasiainministeriö 2013.)

Yleinen kehityssuunta Suomen ja Venäjän väliselle kaupalle on ollut nouseva, vaikka vuoden 2014 alku onkin ollut hieman hiljaisempaa johtuen Venäjän hienoisesta talouden laskusta, johon vaikuttavat ruplan heikentyminen sekä meilläkin oleva Ukrainan kriisi ja Venäjälle asetetut pakotteet. Maaliskuussa 2014 Suomen viennin arvo oli 3 % pienempi edellisvuoteen verrattuna, vaikka vienti kasvoikin määrällisesti. Pudotus johtui vientihintojen laskusta. (Ilkka 2014.)

Venäjän ostovoima kasvaa ja kauppa sekä palvelut kehittyvät jatkuvasti, mikä tekee itänaapuristamme kiinnostavan markkinan. Suomalaiset yritykset ovat pääasiassa menestyneet Venäjällä hyvin siitä huolimatta, että toimintaympäristö

on haastava ja vaatii erityisosaamista. (Ulkoasiainministeriö 2014.) Suomalaisille tuotteille on myös kysyntää, sillä Venäjällä niitä pidetään yleisesti laadukkaina. Tämän voi huomata muun muassa monien elintarvikkeiden markkinoinnissa ja hinnoissa. Venäläisen päivittäistavarakaupan hyllyllä suomalainen tuote erottuu selvästi, sillä tuotteen pakkauksessa on usein suuri Suomen lippu tai muu tunnus, josta jo vilauksella tunnistaa tuotteen olevan suomalainen.

3.2 Venäjän kaupan haasteet

Anne Alho julkisti 10.4.2014 Logistics 2014 -tapahtumassa tuloksia viimeisimmästä Suomalais-Venäläisen kauppakamarin teettämästä yritysbarometrasta. Haasteellisimmaksi Venäjän kaupassa yritykset kokivat tullauksen ja tullilainsäädännön, byrokratian, lainsäädännön sekä rajatoiminnan. Yllättäen ja aikaisemmasta poiketen korruptio aiheutti yrityksille entistä vähemmän haasteita.

Haasteellisen Venäjästä tekee myös huomattavasti erilainen liiketoimintaympäristö. Liiketoiminnan riskit ovat Venäjällä merkittävästi suuremmat kuin Suomessa. Sekä viranomaisten että rikollisten toiminta liike-elämässä on erilaista. Myös lainsäädäntö sekä liiketoimintatavat poikkeavat suomalaisesta ympäristöstä. Yritysriskien hallinnassa liiketoimintaympäristön, kulttuurin, byrokratian ja kauppakumppanien tunteminen on tärkeää. Tämän lisäksi on syytä tiedostaa myös oikeiden ja hyvien kontaktien sekä ennakoinnin merkitys liiketoiminnan sujuvuuden varmistamiseksi. Useimmiten ongelmien perimmäinen syy löytyykin siitä, että suomalaiset yritykset ovat ajautuneet ongelmiin joko tietämättään tai varomattomuttaan ja usein riittämättömän valmistautumisen vuoksi. Tämän vuoksi suositellaan tutkimaan mahdollisen yhteistyökumppanin taustat tarkkaan, pyytämään muilta suosituksia sekä välttämään kaikkia pimeitä maksuja tai lahjuksia. Lahjuksia maksamalla altistaa itsensä helposti kiristyksen kohteeksi sekä usein myös lainsuojan ulkopuolelle. Venäläisessä kaupankäynnin kulttuurissa osataan ottaa irti hyöty tällaisesta toiminnasta ja valitettavasti viranomaisetkaan eivät aina kulje täysin kaitaa tietä. (Honkanen 2011, 50.)

Tavaran vienti Venäjälle on myös monesti koettu ongelmalliseksi sekä tullauskäytännöt ja -lainsäädäntö monimutkaisiksi. Suomalaiset ovat joskus kuvanneet tulliviranomaisia jopa mielivaltaisiksi. Kuitenkin asioista selvää ottaneet, tullit maksaneet ja muutenkin kunniallisesti toimineet yritykset pärjäävät pitkällä tähtäimellä hyvin. (Honkanen 2011, 34.) Tullausprosessikin on viime vuosina vakiintunut ja yritysten saatavilla on Venäjän tullitariffilaki sekä tullikoodeksi, joista löytyvät kaikki vientiä koskevat tullaussäädökset. (Alho 2009, 162.)

Tullauslainsäädännön lisäksi haasteita tuottavat myös erilaiset lupa- ja sertifiointimenettelyt. Sertifiointistandardit poikkeavat usein kansainvälisistä standardeista ja lupamenettelyissäkin on eroa alueittain. Länsimaisten investoijien mielestä suureksi epäkohdaksi nouseekin Venäjän viranomaisten keskinäisen yhteistyön puute ja tiedon heikko koordinointi. Venäjällä ei ole mahdollista saada kaikkia lupia kootusti yhdeltä viranomaiselta tai laitokselta vaan lupia saattaa joutua hakemaan useista eri paikoista. Venäjälle on kuitenkin parannuksena perustettu jo tietynlaisia erityistalousalueita, joilla lupamenettelyjä on yksinkertaistettu. (Honkanen 2011, 31.)

Vaikka lainsäädäntöä onkin hieman yksinkertaistettu, tuottaa Venäjän puutteellinen tai vanhahtava ja huonosti ulkomaankauppaa tukeva infrastruktuuri silti ongelmia. Ongelmia on muodostanut etenkin EU:n ja Venäjän rajavartioiden sekä tullausteknologioiden eroavaisuudet. Ero rahdin tullausnopeudessa voi olla jopa 7–10-kertainen. Ongelmia voitaisiin poistaa, tai ainakin vähentää, Euroopan kattavalla EU:n ja Venäjän välisellä yhteisellä sähköisellä tullaussopimuksella ja yhteistyön kehittämällä. (Shlyamin 2007, 43.) Tosin Venäjän tuore WTO-jäsenyys on jo askel parempaan suuntaan käytäntöjen yhtenäistämiseksi ja infrastruktuuria pyritään muutenkin jatkuvasti kehittämään.

Venäjällä on myös käytännössä sovellettu Suomen liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2004 laatimaa liikenneinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmaa. Ohjelmassa on analysoitu tulevaisuudennäkymiä sekä tavaravirtoja ja pyritty tämän pohjalta laatimaan kehittämistoimenpiteitä sekä syventämään kansainvälistä yhteistyötä. Toimenpiteillä tavoitellaan rahdin käsittelyn parempaa laatua ja nopeutta sekä sen mahdollistamaa sujuvampaa rajanylitystä. (Shlyamin 2007, 47.)

3.3 Korruptio Venäjällä

Venäjän markkinat on viime vuosina arvioitu äärimmäisen houkuttelevaksi. Vuosina 2010–2012 Venäjä sijoittui ulkomaisia investointeja mittaavan FDI-ranking:in mukaan sijalle 5. Vaikka Venäjä onkin markkinana houkutteleva, on syytä muistaa, että korruptiolistauksissa Venäjän sijoitus on listan häntäpäässä eli samalla tasolla kuin esimerkiksi Tadžikistan ja Kamerun. (Honkanen 2011, 19).

Korruptio voidaan määritellä oman edun tavoittelemiseksi ennen yleistä tai yhteistä etua. Korruptioon liittyy lahjusten antaminen ja saaminen, mutta se sisältää myös voitelurahoja, kynnyksrahoja, vaikutusvallan väärinkäyttöä sekä kiristystä. Korruptio on kuitenkin nykyisin hienovaraisempaa kuin ennen eikä varsinaista suoraa tai häikäilemätöntä toimintaa ole enää niin suuresti havaittavissa. Venäjän johto onkin asettanut yhdeksi tärkeimmäksi tavoitteekseen korruption ja talousrikollisuuden kitkemisen. (Rinne 2011, 256-259.) Tästä huolimatta liikemaailman ja julkisen hallinnon korruptiota mittaavan Transparency Internationalin indeksissä Venäjän sijoitus ei ole viime vuosina merkittävästi parantunut (taulukko 1).

Taulukko 1. Venäjän sijoitus korruptioindeksissä. (Transparency International 2014a.)

Vuosi	Sijoitus	CPI-pisteet	Sijoitetut maat
2008	147	2.1	180
2009	146	2.2	180
2010	154	2.1	178
2011	143	2.4	182
2012	133	28	176
2013	127	28	177

CPI-pisteet (Corruption Perceptions Index) määrittelevät suuntaa antavasti maan julkisen sektorin korruptoituneisuuden. Lukemat perustuvat erilaisista mittareista ja tutkimuksista saatuihin keskiarvoihin. Päästäkseen listalle, maan täytyy löytyä vähintään kolmesta eri CPI-tietoa tuottavasta tietolähteestä. Tällaisia tietolähteitä tuottavat itsenäiset instituutiot, jotka ovat erikoistuneet hallinnon ja liike-elämän analysointiin. Pisteytys oli vuoteen 2012 asti 0–10 ja vuoden 2012 jälkeen 0–100. Mitä suurempi pistemäärä, sitä vähemmän korruptoitunut maa on. (Transparency International 2014b.) Vuonna 2013 vähiten korruptoituneet maat olivat Tanska ja Uusi-Seelanti 91 pisteellä. Listauksen eniten korruptoitunut maa oli Somalia, joka sai vain 8 pistettä. (Transparency International 2014a).

CPI-pisteiden laskutapa muuttui vuonna 2012. Muutoksella pyrittiin vähentämään muiden maiden vaikutusta yksittäisen maan pisteisiin ja luomaan laskentajärjestelmä, jonka pisteet ovat paremmin verrattavissa toisiinsa vuosittain. Ennen vuotta 2012 laskettuja pisteitä ei voi siis suoraan verrata vuoden 2012 jälkeisiin pisteisiin. (Transparency International 2012.)

3.4 EU ja Venäjä

EU ja Venäjä ovat toisilleen tärkeitä kauppakumppaneita. Venäjän viennistä jopa 45 % suuntautuu EU:hun ja tuonnista 35 % tulee sieltä, mikä tekeekin EU:sta Venäjän suurimman kauppakumppanin. EU ja Venäjä tekevät nykyään entistä läheisempää yhteistyötä ja kutsuvat suhdettaan strategiseksi kumppanuudeksi. Kumppanuuden avulla pyritään lisäämään ja edistämään vakautta sekä hyvinvointia. Yhteistyö on laaja-alaista ja tavoitteet pyritään määrittelemään yhdessä. (Ulkoasianministeriö 2014, 2.)

Jo vuonna 1997 solmittiin EU:n ja Venäjän välille kumppanuus ja yhteistyösopimus, minkä päätavoitteena on kehittää yhteistyötä etenkin kaupan ja investointien alueella sekä vahvistaa poliittisia suhteita (European Commission 2014). Sopimus ei tosin enää kata täysin sopimusosapuolten välistä yhteistyötä ja on siksi osittain vanhentunut (Ulkoasianministeriö 2014, 3).

Tällä hetkellä neuvottelupöydällä on uusi EU:n ja Venäjän välinen sopimus, joka pohjautuu WTO-sopimuksen säädöksille. Tavoitteena on ennestään vahvistaa kahdenkeskisiä kauppasuhteita. Sopimusneuvottelut aloitettiin jo vuonna 2008, mutta ne keskeytyivät vuonna 2010, koska neuvottelut eivät edenneet kaupan ja investointien osalta. Venäjän, Kazakstanin ja Valko-Venäjän tulliliiton vahvistuminen ja Venäjän kyvyttömyys täyttää WTO:n säädöksiä heikentää sopimuksen aikaansaamisen mahdollisuuksia entisestään. (European Commission 2014.)

Ulkoasianministeriön tiedonannossa mainitaan myös EU:n ja Venäjän yhteisen talousalueen tavoitteista (Ulkoasianministeriö 2014, 6-7). EU:n ja Venäjän välille on ehdotettu jopa viisumivapautta. Yhteinen talousalue vaikuttaa tällä hetkellä kuitenkin melko kaukaiselta ajatukselta ottaen huomioon Venäjän vaikeudet täyttää WTO-sopimuksen ehtoja, Venäjän, Kazakstanin ja Valko-Venäjän tullialueen yhteistyön vahvistumisen sekä Ukrainan kriisistä johtuvien pakotteiden asettelemisen molemmin puolin. Vaikka yhteistyö lännen ja Venäjän välillä on ollut entistä tiiviimpää, niin meneillään oleva Ukrainan kriisi varmasti etäännyttää Venäjää ja EU:ta toisistaan, mikä todennäköisesti vaikuttaa myös Suomen ja Venäjän suhteisiin. Jatkuvasti lisääntyvät lännen asettamat pakotteet tulevat todennäköisesti vaikuttamaan myös Suomen talouteen. Pakotteet tulevat vähentämään ulkomaisten investointien määrää Venäjälle sekä heikentävät Venäjän taloutta, millä tulee olemaan väkisininkin negatiivisia vaikutuksia Suomen Venäjän vientiin.

3.5 WTO-jäsenyys

WTO (Maailman kauppajärjestö) pyrkii edesauttamaan talouden kasvua sekä valtioiden yhteistyötä. Tavoitteena on sujuva kaupankäynti ja tavaroiden liikkuvuus, jonka perustana on jäsenvaltioiden neuvottelemat ja hyväksymät perussopimukset kansainväliseen kaupankäyntiin. WTO:hon kuuluu tällä hetkellä 159 valtiota. (World trade organization 2014.)

Venäjä liittyi WTO:n jäseneksi 22.8.2012. Liittyminen oli tulosta 18 vuoden neuvotteluista ja samalla merkittävä askel EU:n ja Venäjän lähentymiselle sekä Ve-

näjän mukaantulolle kansainväliseen talouteen. Jäsenyydellä katsottiin olevan positiivisia vaikutuksia EU:n sekä Venäjän talouteen. Jäsenyyden myötä vienti- ja tuontitullit laskisivat, tullaus- ja kauppalainsäädäntö yhtenäistyisi kansainvälisen lainsäädännön kanssa sekä markkinat avautuisivat enemmän kilpailulle, mikä hyödyttäisi niin Venäjää kuin muitakin maita. (European Commission 2012.)

WTO-jäsenyys ei kuitenkaan tuonut Venäjän kauppaan toivottuja helpotuksia, toteaa Turtiainen (2013) Helsingin sanomien artikkelissaan. Vaikka tullimaksuihin tulikin helpotuksia niin niille on tullut korvaavia maksuja. Esimerkiksi tuontitullit uusille autoille poistuivat WTO:n myötä, mutta hyvin pian tilalle ilmaantui kierrätysmaksu uusille autoille, joka sattuu olemaan saman suuruinen kuin entinen tullimaksu. Kierrätysmaksu ei kuitenkaan aluksi koskenut venäläisiä, kotimaassa valmistettuja autoja. Ylimääräisillä ja uusilla maksuilla Venäjä yrittää myös osaksi paikata lovea, jonka merkittävä tullitulojen väheneminen aiheuttaa valtion kassaan. Pasi Nopanen mainitsi 28.2. Logistiikka Venäjän kaupassa -luennollaan, että Venäjän valtion tuloista yli 50 % muodostuisi tulleista.

Vaikka Venäjä on monilta osin implementoinutkin WTO:n sopimuksia, niin se haluaa silti pitää omat markkinansa kontrolloituna ja suojeltuna. Maxim Medvedkovin, Venäjän WTO-neuvottelujen johtajan mukaan Venäjälle on psykologinen haaste avata markkinoitaan ulkomaalaisille. Venäläiset pelkäävät WTO-säädösten ja ulkomaisten kilpailijoiden heikentävän kotimaisten toimijoiden asemaa. Venäjän tulisi päästä yli puolustuskanhastaan vapauttaakseen markkinoitaan ja edistääkseen kansainvälistä kaupankäyntiä. (Bank of Finland Institute for Economies in Transition 2013.)

EU:n ja Venäjän välit ovat viime aikoina kiristyneet. Välien kiristymisestä kertoo tapaus, jossa EU on haastanut Venäjän WTO-oikeuteen maan asettaman eurooppalaisen sianlihan tuontikiellon vuoksi. Kielto perustuu EU:n alueella tuotetusta lihasta löydettyyn sikaruttoon. Tapauksia oli yhteensä vain neljä, ja ne olivat Puolassa ja Liettuassa. EU:n kauppakomissaari Karel De Gucht sanoo kielion rikkovan selvästi WTO-sääntöjä eikä kiistassa ole päädytty ratkaisuun neuvotteluissa venäläisten viranomaisten kanssa. (Luukkonen 2014.)

"Venäjä toimii WTO:ssa samalla tavalla kuin muissakin kansainvälisissä järjestöissä. Se ei liity kerhoihin noudattaakseen muiden sääntöjä vaan muokataksaan sääntöjä itselleen sopiviksi" (Turtiainen 2013).

3.6 Euraasian talousliitto

Venäjä, Valko-Venäjä ja Kazakstan ovat allekirjoittaneet sopimuksen Euraasian talousliitosta. Sopimus perustuu vuonna 2010 solmittuun maiden väliseen tulliliittoon. Tulliliitto poisti tullirajat sekä helpotti kaupan käyntiä ja tavaran liikkuvuutta maiden välillä. Valtioiden presidentit uskovat sopimuksen luovan pohjan yhdelle maailman suurimmista markkinoista. Tulevaisuudessa liittoon voivat mahdollisesti liittyä myös Armenia ja Kirgisia. (Siletski 2014.)

Venäjän presidentti Vladimir Putinilla on ollut projektina Euraasian unionin muodostaminen. Projekti ei ole missään vaiheessa lähtenyt käyntiin toivotulla tavalla ja vain kolme maata on ollut aktiivisesti mukana muodostamassa tulliliittoa sekä nyt vuoden 2015 alusta voimaan tulevaa talousliittoa. Monet entiset Neuvostoliiton maat ovat olleet vastahakoisia liittymään hankkeisiin ja luovuttamaan päätäntävaltaa Moskovaan. Euraasian unionista voisi olla hyötyä myös EU:lle ja Suomelle sillä sen on suunniteltu toimivan samaan tapaan kuin Euroopan Unioni. Yhtenä tavoitteista on yhtenäistää sääntelyä unionin alueella. Suunnitelmat eivät kuitenkaan etene, sillä uudet talousliittolaiset Kazakstan ja Valko-Venäjä vastustavat mahdollista unionin poliittista päätäntävaltaa sekä yhteistä valuutaa. Talousliittoa hallinnoivassa komissiossa on maiden mukaan liikaa venäläisiä ja tämä takasi Venäjälle liikaa vaikutusvaltaa muiden valtioiden sisäisiin asioihin. Myös liittoon kuuluvien valtioiden kokosuhteet ovat hyvin erilaiset. Venäjällä on 143 miljoonaa asukasta, mutta Kazakstanissa vain 18 ja Valko-Venäjällä 9 miljoonaa. (Konttinen 2014.)

4 VIRANOMAISVAATIMUSTEN SEURANTA YRITYS X:SSÄ

Yritys X:llä on käytössä kattava toiminnanohjausjärjestelmä, joka täyttää ja ylittää ISO 9001 -laatusertifikaatin, ISO 14001 -ympäristösertifikaatin sekä OHSAS 18001 -työterveys- ja turvallisuussertifikaatin vaatimukset. Toiminnanohjausjärjestelmä pitää sisällään eri osa-alueita kuten tuotteiden laatu- ja seurantajärjestelmän, hallinnoinnin laatu- ja seurantajärjestelmän sekä toimintojen hallinnointijärjestelmän.

Viranomaisvaatimusten seuranta ja implementointi sisältyy toimintojen hallinnointijärjestelmään, jota käsitellään jäljempänä. Tässä luvussa tutkitaan myös yrityksen prosesseja liittyen nimenomaan Venäjän lainsäädännön muutosten seurantaan ja hallintaan.

4.1 Yritys X:n toimintojen hallinnointijärjestelmä

Yritys X:llä on käytössä toimintojensa hallintaan tarkoitettu turvallisuus-, terveys- ja ympäristöasioiden hallintajärjestelmä. Järjestelmä koostuu erillisistä elementeistä, jotka on kehitetty määrittelemään liiketoiminnan eri osa-alueilla periaatteet ja odotukset, jotka voivat vaikuttaa henkilöstön ja prosessien turvallisuuteen ja hallintaan sekä terveys- ja ympäristöasioihin. Osa-alueisiin lukeutuu esimerkiksi riskien arviointi ja hallinta, henkilöstö ja koulutus, muutoksen hallinta sekä informaatio ja dokumentointi.

Jokaisella osa-alueella on vastuhenkilö. Kaikki osa-alueet ovat maa- sekä paikkakohtaisesti muokattavissa ja implementoitavissa vaatimusten, erityispiirteiden ja tarpeiden mukaisesti.

4.2 Uusien lakien ja asetusten seuranta ja implementointi

Uusien lakien ja asetusten seuranta ja implementointi kuuluu Yritys X:n omassa järjestelmässä kategoriaan informaatio ja dokumentointi. Tämä järjestelmä seuraa säädösten noudattamista ja pitää sisällään erityisesti yhtiön toimintaan ja tuotteisiin liittyvien ympäristövaatimusten seuraamisen sekä asiaankuuluvan tiedon ylläpidon. Järjestelmän avulla seurataan myös muita yrityksen toimintaan liittyviä laki- ja asetusmuutoksia Suomessa.

Järjestelmän tavoitteet ovat seuraavat:

- Asiaankuuluvat lait, säädökset, luvat, standardit ja muut asiaankuuluvat asiapaperit tunnistetaan ja luetteloidaan.
- Tiedot laeista, säädöksistä, määräyksistä, luvista ja standardeista pidetään ajan tasalla ja toiminnalle asetetut vaatimukset viedään toimintaohjeisiin tai muuten saatetaan asianomaisten henkilöiden tietoon.
- Huolehditaan ettei yrityksen toiminnassa ole poikkeamia laeista ja säädöksistä.
- Asiapaperit pidetään ajan tasalla, saatavilla ja ne säilytetään sovitun säilytysajan mukaisesti.
- Käyttöturvallisuustiedotteet pidetään ajan tasalla ja saatavilla. Altistumisrajat viedään tarvittaessa toimintaohjeisiin.

Järjestelmän tavoitteita seurataan ja tarkastetaan mittareilla joko jaksottain tai vuosittain. Mittareilla mitataan säännös- ja lupakokoelman ajantasaisuutta ja niihin liittyvien ohjeiden päivittämistä ajallaan, säännöksiin lisäämistä yksiköiden toimintaohjeisiin, viranomaisten kanssa käytyä yhteydenpitoa, turvallisuus-, ympäristö- ja terveyssäädösten dokumentointia, onnettomuuksien lukumäärää sekä lakien ja asetusten rikkomisesta aiheutuneita sakkoja tai rangaistuksia.

Mittaritiedot tarkastetaan vuoden alussa ja niistä muodostetaan yhteenveto. Yhteenvetoon sisältyvät toiminnan arviointi ja mahdolliset parannusehdotukset. Tarvittaessa järjestelmää päivitetään ja vastuuhenkilö määrittää päivitetyn jär-

jestelmän koulutustarpeen sekä huolehtii koulutuksen järjestämisestä asianomaisille henkilöille.

Lakien ja asetusten seuranta ja implementointiprosessissa yrityksen nimittämä vastuuhenkilö seuraa lainsäädännön muutoksia Finlex-palvelusta (www.finlex.fi), joka sisältää Suomen ajantasaisen lainsäädännön. Finlexiin päivitetään myös EU-tasolta Suomen lainsäädäntöön implementoidut asetukset. Vastuuhenkilö käy säännöllisesti läpi uusien lakien ja asetusten listaa sekä päivittää yrityksen omaa seurantalistaa asianmukaisesti. Seurantalistaan merkitään kaikki uudet tai päivittyneet lait ja asetukset sekä määritellään koskevatko ne yritystä. Lakilistan ylläpitämisessä on mahdollista käyttää ulkopuolista konsulttia ja tarvittaessa voidaan konsultoida myös yhtiön lakiosastoa.

Mikäli uusi tai päivitetty laki koskee yritystä, merkitään siitä tieto seurantalistaan. Tämän jälkeen laista tiedotetaan sen osaston esimiestä, jota laki koskee. Esimies tiedottaa osastoaan muutoksista ja ryhtyy lain täyttämisen vaatimiin toimenpiteisiin. Mikäli uusi laki tai lakimuutos aiheuttaa muutos- tai päivitystarpeita yrityksen prosesseihin, vastaa muutoksista kyseisen prosessin vastuuhenkilö.

Myös ulkopuolinen konsulttiyritys laatii samanlaisen seurantalistan. Listojen vastaavuus tarkastetaan vuosittain järjestettävässä kokouksessa, johon osallistuvat kategorian vastuuhenkilö, ulkopuolinen konsultti, kemikaalivastaava, turvallisuusvastaava ja yrityksen johto. Kokouksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikki yrityksen toimintaa koskevat uudet tai päivitettyt lait ja asetukset on otettu huomioon asianmukaisesti.

4.3 Lakien ja asetusten seuranta Venäjällä

Haastatteluilla sekä Yritys X:n intranetiä ja prosesseja tutkimalla on käynyt ilmi, että yrityksellä ei ole Suomessa dokumentoitua prosessia Venäjän lainsäädännön tai viranomaisvaatimusten seurantaan. Yrityksen vientiosaston esimies sekä muut esimiehet ja työntekijät seuraavat tietysti mahdollisuuksiensa mukaan eri kanavista lainsäädännön muutoksia sekä muita yhtiön toimintaan mahdollisesti vaikuttavia asioita. Käytännössä yritys kuitenkin saa suurimman osan tär-

keistä toimintaansa vaikuttavista Venäjän lainsäädännön ja viranomaisvaatimusten muutoksista yhtiön Venäjällä toimivilta osastoilta, mikä on tietoinen valinta. Yritys on päättänyt, että Venäjällä toimiva seuranta riittää yrityksen tarpeisiin.

Yrityksen Venäjän jakeluosastolla on määritetty yksi henkilö vienti- ja tuontikoordinaattoriksi, joka seuraa säännöllisesti lainsäädännön muutoksia, joilla voi olla vaikutusta yhtiön toimintaan. Venäjällä on myös konsulttiyritys, jonka kanssa yhtiöllä on sopimus, mutta konsulttiyrityksen palveluita käytetään vain erikoistapauksissa, kuten selvittämään uuden lain vaikutus yhtiön toimintaan epäselvissä tapauksissa. Vienti- ja tuontikoordinaattori seuraa lainsäädännön muutoksia Venäjän tullin internet-sivuilta sekä muilta asiaan liittyviltä internet-sivuilta, kerran kuukaudessa ilmestyvästä tullin tiedotuslehdestä ja Rossijskaja gazeta -sanomalehdestä sekä lähettää näistä asianosaisille yhteenvedon.

Venäjän jakeluosaston esimiehen mukaan heillä ei ole dokumentoitua prosessia uusien tai muuttuneiden lakien tiedottamiseen, mutta käytännössä he pyrkivät tiedottamaan Yritys X:n vientiosaston esimiestä sekä Venäjän osastojen esimiehiä mahdollisista toimenpiteistä aiheuttavista muutoksista. Lakien ja asetusten seuraaminen on määritelty tuonti- ja vientikoordinaattorin tehtäväksi.

4.4 Vienti- ja tuontitoiminnan kehittämishanke

Yrityksellä on käynnissä hanke, jonka tavoitteena on kehittää viranomaisvaatimusten seurantaan maailmanlaajuinen yrityksen sisäinen verkosto. Verkostolla pyritään luomaan läpinäkyvä ja tehokas tiedotuskanava, jossa jokainen verkoston vastuhenkilö aktiivisesti seuraa oman alueensa vientiin ja tuontiin liittyviä ajankohtaisia asioita. Verkostolla pyritään myös yhtenäistämään ja kehittämään yrityksen käytäntöjä tuotteiden viennissä ja tuonnissa.

Vastuuhenkilöitä on määritelty kolmella eri tasolla: globaalilla tasolla, maantieteellisellä vyöhyketasolla ja paikallisella tasolla. Vastuuhenkilöt ovat yleensä työnsä puolesta tiivisti tekemisissä tuotteiden viennin ja tuonnin kanssa.

Hankkeella pyritään kehittämään toimintaa, jolla yritys pystyy vastaamaan alati muuttuvan, kehittyvän ja kansainvälisesti monimuotoisen lainsäädännön asettamiin haasteisiin. Toimintaan vaikuttavien lainsäädännön ja viranomaisvaatimusten muutosten tunnistaminen ja raportoiminen sekä niiden aiheuttamien toimenpiteiden asianmukainen toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää yrityksen kilpailukyvyyn ja häiriöttömän toiminnan varmistamiseksi.

Hankkeeseen on toistaiseksi sisällytetty vain lainsäädäntö liittyen raaka- ja lisäaineiden, pakkausmateriaalien ja valmiiden tuotteiden vientiin ja tuontiin. Hankkeen ulkopuolelle jää esimerkiksi viranomaisvaatimukset liittyen tuotteiden valmistukseen ja turvallisuus-, ympäristö- ja terveyslainsäädäntöön. Tulevaisuudessa hanke on laajennettavissa myös kansallisen lainsäädännön seuraamiseen ja raportoimiseen esimerkiksi tuotteiden varastoinnin ja siirtojen osalta.

5 SEURANTA JA TIEDOTUS ESIMERKKITAPAUKSISSA

Tutkimukseen on valittu kaksi tapausta, jotka liittyvät Venäjälle maanteitse tapahtuvaan vientiin. Tapaukset valittiin koska suurin osa yrityksen Suomen yksikön viennistä tapahtuu maanteitse, joten maantiekuljetuksiin kohdistuvat viranomaisvaatimusten muutokset voivat toisinaan vaikuttaa merkittävästi toimituksiin ja sitä kautta asiakastyytyvyyteen sekä myyntiin. Kyseisten tapausten avulla voidaan myös tutkia yrityksen reagointia muutoksiin sekä tiedonkulkua yrityksen sisällä. Tapauksien valintaan vaikuttaa myös ajankohtaisuus, sillä kirjoitushetkellä TIR-kriisi on käynnissä ja olosuhteet kriisin suhteen muuttuvat toisinaan jopa päivittäin mikä tekee ennakkovarautumisesta haastavaa.

TIR-carnet -tapauksessa Venäjän tullilaitos FCS on ilmoittanut, että se ei enää hyväksy kansainvälisiä TIR-yleissopimuksen mukaisia takuita kuljetuksille. Aluluvussa esitellään TIR-järjestelmä ja kuvataan kriisin kulun pääkohtia sekä pohditaan sen vaikutuksia yrityksen kannalta. Ennakkoilmoitustapaus on hieman yksinkertaisempi, mutta myös melko tuore koska käytäntö tuli voimaan vuonna 2012. Ennakkoilmoituksessa tulee toimittaa Venäjän tullille ennakkotiedot kuljetuksesta vähintään kaksi tuntia ennen rajalle saapumista.

5.1 TIR-carnet

5.1.1 TIR-järjestelmä

Transports Internationaux Routiers eli TIR-järjestelmä on luotu helpottamaan kansainvälistä kauppaa ja tavarankuljetusta yksinkertaistamalla rajamuodollisuuksia ja poistamalla tarve käyttää kansallisia vakuuksia erikseen jokaisessa kuljetuksen kauttakulkumaassa. Tämän lisäksi kansainvälinen kuljetus voidaan suorittaa yhdellä asiakirjalla, TIR-carnet'illa, mikä vähentää tullille väärin tietojen toimittamisen riskiä. (Pitkänen 2011, 1–5.)

TIR-carnet'illa tapahtuvan kuljetuksen tarkastukseksi tullissa riittää sinettien eheyden ja lastitilan tai kontin ulkoinen tarkastaminen. Tulliviranomaisilla on kuitenkin oikeus koska tahansa tarkastaa tullin sinetöimät tavarat sekä keskeyttää TIR-kuljetus ja tarvittaessa soveltaa kansallista lainsäädäntöä. TIR-yleissopimuksen suositus on kuitenkin olla puuttumatta kyseenalaisesti TIR-kuljetuksiin muuten kuin poikkeustilanteissa. TIR-yleissopimuksella ajetaan niin tulliviranomaisten kuin kuljetusliikkeidenkin etuja ja pyritään vapauttamaan tullin resursseja erityisiin valvontatoimenpiteisiin ja riskien hallintaan. (Pitkänen 2011, 5–6.)

Hallitusten välillä toimii TIR:n toimeenpaneva neuvosto (TIRExB), jonka tarkoitus on valvoa, että TIR-menettelyjen toimijat toimivat yleissopimuksen sääntöjen mukaisesti. Tarvittaessa neuvoston puoleen voidaan kääntyä mikäli tarvitaan ohjeita tai tukea.

TIR-järjestelmällä on viisi perusedellytystä:

1. Tavaraita kuljettavien ajoneuvojen ja konttien tulee olla varmennettu ja TIR-hyväksytyjä.
2. Kansainvälisen takauksen tulee kattaa tullit ja verot koko matkan ajalta.
3. Kuljetusasiakirjana tulee käyttää kansainvälisesti hyväksyttyä TIR-carnet -asiakirjaa, joka on avattu lähtömaassa. Asiakirja toimii valvonta-asiakirjana lähtö-, kauttakulku- ja määrämaassa. Asiakirjassa on kansisivu ja kaksi sivua jokaista maata kohden (Liitteet 1,2 & 3).
4. Kauttakulku- ja määrämaissa tulee hyväksyä lähtömaan tullin valvontatoimenpiteet.
5. Kansallisille yhdistyksille (yleensä maan kuljetusyhdistys) tulee myöntää lupa antaa TIR-carnet -asiakirjoja sekä toimia takaajana. Luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille tulee myöntää lupa käyttää TIR-carnet -asiakirjoja. (Pitkänen 2011, 6–7.)

Kuljetusvälineen tulee täyttää TIR-yleissopimuksen määräykset. Määräysten mukaan lastitilojen täytyy olla sellaiset, ettei niihin ole mahdollista päästä niiden ollessa tullin sinetöimiä ja että mahdollinen tunkeutuminen jättää selvästi havait-

tavat jäljet. Saadakseen TIR-hyväksynnän, tulee kuljetusväline tarkastuttaa Kansallisilla tarkastusviranomaisilla. Tarkastusviranomaiset tarkastavat kuljetusyksiköt yleissopimuksen rakennestandardien ja hyväksymismenettelyjen mukaan. Merkinä TIR-hyväksynnästä kuljetusyksikössä on näkyvillä TIR-kilpi (Liite 4). (Pitkänen 2011, 7–8.)

TIR-vakuusjärjestelmässä tullien ja verojen takauksen hoitaa kansallinen tulliviranomaisten hyväksymä yhdistys, jonka alueella kulloinkin liikutaan. Suomessa takausyhdistyksenä toimii Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL Ry. Käytännössä ei ole merkitystä, onko rikkomuksen tekijä kansallinen tai ulkomainen kuljetusliike. Rikkomuksen sattuessa korvausta tulisi kuitenkin ensisijaisesti hakea vastuussa olevilta henkilöiltä, mutta mikäli esimerkiksi konkurssin takia se ei onnistu, niin voidaan kääntyä kansallisen takausyhdistyksen puoleen ja pyrkiä selvittämään asia kansallisen lainsäädännön turvin. (Pitkänen 2011, 8–9.)

Kansainvälistä takausketjua hallinnoi Kansainvälinen maantiekuljetusliitto IRU. IRU toimii maailmanlaajuisesti ja ajaa kuljetusliikkeiden etuja. Takaajina takausketjussa toimii kansainvälisiä suuria vakuutusyhtiöitä, joita valvoo TIRExB. Näin ollen takaajayhdistys voi hakea vakuutusyhtiöiltä korvauksia takausten aiheuttamista kustannuksista. Jokainen maa voi asettaa omat ylärajansa vakuudelle, mutta suositusmäärä on 50 000 USD TIR-carnet'a kohti tai 200 000 USD tupakka- tai alkoholi-TIR-carnet'a kohti. (Pitkänen 2011, 9.)

5.1.2 TIR-kuljetuksen prosessi

Lähtötoimipaikassa tulliviranomaiset tarkastavat lastin ja vertaavat niitä TIR-carnet'n tavaraluettelon esittämiin tietoihin. Tämän jälkeen tulli sinetöi lastitilan ja tekee merkinnät TIR-carnet -asiakirjaan sekä ottaa ensimmäisen irrotelehden ja täyttää vastaavan kantaosan (counterfoil). Tämän jälkeen kuljettaja saa TIR-carnet'n takaisin ja voi aloittaa kuljetuksen. Kun kuljettaja saapuu maan rajalle, tulli tarkastaa sinetit ja irroittaa toisen irrotelehden ja täyttää vastaavan kantaosan. Auto voi poistua maasta mukanaan kantaosat, jotka todistavat TIR-prosessin päättymisen kyseisessä maassa. (Pitkänen 2011, 18.)

Auton poistumisen jälkeen TIR-toimenpide päätetään tulliviranomaisten toimesta. Poistumispaikan viranomaiset lähettävät irrottamansa lehden lähtötoimipaikkaan, joka vertaa lehtiä keskenään. Jos poistumistoimipaikka ei ole tehnyt huomautuksia tai varauksia lehteen, niin tulliviranomaiset voivat päättää TIR-toimenpiteen. Myös muita menettelyitä on mahdollista soveltaa kuten esimerkiksi sähköisten välineiden tai keskustoimipaikkojen käyttöä. Mikäli huomautuksia tai varauksia on ilmennyt tai muiden seikkojen takia on syytä epäillä TIR-toimenpiteen asianmukaisuutta, käynnistetään tiedustelumenettely. Tiedustelumenettelystä ilmoitetaan myös kuljetusliikkeelle ja kansalliselle takausyhdistykselle sekä pyydetään selvitystä. Jos tulliviranomaiset eivät hyväksy selvitystä, niin käynnistetään toimenpiteet tullien ja verojen määräämiseksi. Jokaisessa maassa, jonka läpi kuljetus kulkee, toimitaan samoin kuin lähtömaassa. (Pitkänen 2011, 18.)

Määräpaikassa viranomaiset täyttävät TIR-carnet'n ja ottavat itselleen kaksi lehteä sekä kantavat vastuun siitä, että tavarat asetetaan toiseen tullimenetellyyn kuten varastointiin tai tuontiselvitykseen. (Pitkänen 2011, 19.)

Järjestelmää sovelletaan ohjeiden mukaisesti, mutta tullitoimipaikkojen kansallisiin hallinnollisiin menettelyihin tai valvonnallisiin erityisoikeuksiin ei kuitenkaan puututa. Tehostaakseen valvontaa tullit voi kuitenkin määrätä kuljetuksille kuljetusreitit, jonka varrella ne voidaan helposti havaita TIR-kilven perusteella. (Pitkänen 2011, 19.)

5.1.3 Venäjän TIR-kriisi

4.7.2013 Venäjän tullilaitos FCS ilmoitti yksipuolisesti, ettei se enää 14.8.2013 jälkeen hyväksy TIR-menettelyn takaamia vakuuksia. Syyksi tullilaitos ilmoittaa yli 20 miljardin ruplan TIR-velan ja erimielisyydet Venäjän kuljetusliiton AS-MAP:n kanssa. Tullilaitoksen mukaan velka aiheuttaa merkittävän loven valtion budjettiin. Kuljetuksilla täytyy olla tästä edespäin myös kansallisesti määrätyt normaalit takuut, jotka takaavat verojen ja tullin maksamisen. Tämä tarkoittaa

käytännössä pankkitalletusta tai takaussopimusta Venäjän tullilaitoksen osoittaman yrityksen kanssa. (Federal Customs Service 2013.)

IRU tuomitsi nopeasti Venäjän toimet laittomana, 20 miljardin ruplan velan perättömänä ilman todisteita ja kehotti Venäjän tullilaitosta kumoamaan päätöksensä TIR-yleissopimuksen vastaisena. IRU myös huomautti, ettei se ole saanut Venäjän tullilaitokselta lainkaan valituksia TIR-järjestelmän toiminnasta muutaman viime vuoden aikana eikä heitä ole informoitu tai konsultoitu vetäytymispäätöksestä. IRU:n mukaan päätöksellä olisi myös tuhoisia vaikutuksia Venäjän kauppaan ja taloudelliseen kehitykseen kuin myös kansainvälisiin kuljetusliikkeisiin. (International Road Transport Union 2013.)

IRU julkaisi 3.3.2014 tutkimuksen, jossa 20 asiantuntijaa analysoi objektiivisesti 4 000 väitettyä FCS:n raportoimaa tapausta saamatta jääneistä tulleista ja veroista. Tutkimuksen mukaan väite 20 miljardin ruplan saatavista on perätön. IRU:n keräämä tutkimusmateriaali sekä yhteenveto on kaikkien saatavilla IRU:n internet-sivuilla. Analyysin mukaan vain alle 0,1 % tapauksista on edelleen vaila ratkaisua. Suurimmasta osasta tapauksia ei ole koskaan tehty ilmoitusta tai maksuvaatimusta TIR-takausketjulle ja lähes puolet vaatimuksista on kumottu oikeudessa tai muuten sovittu osapuolten kesken. IRU myös kehuu Venäjän kuljetusliittoa ammattimaisuudesta TIR-toiminnassa ja vakuuttaa, että liitto on toiminut asianmukaisesti. (IRU 2014a.)

Toisaalta tietoihin on syytä suhtautua terveellä kriittisyydellä sekä pyrkiä tutkimaan tietoja objektiivisesti. Koska kyseessä on kuljetusliikkeiden ja järjestöjen etuja ajava organisaatio, niin tiedon ja tutkimusten objektiivisuudesta ei voi olla aina täysin vakuuttunut. Tuskin kiista on kuitenkaan alkanut tyhjästä, mutta pois ei voida myöskään sulkea Venäjän omia mahdollisia piileviä motiiveja.

21.4.2014 alkaen Vaalimaan vastainen Torfjanovkan tulli ei ole enää hyväksynyt TIR-kuljetuksia ilman kansallista vakuutta ja viimeisen tiedon mukaan 1.12.2014 käytäntö tulee voimaan loppuilla Suomen vastaisilla raja-asemilla. Syyksi Torfjanovkan aikaisemman sulkemisen TIR-takuiden ulkopuolelle Venäjä on ilmoittanut halunsa purkaa ruuhkia raja-asemalla ja ohjata liikennettä muille

raja-asemille. Harri Vainikka mainitsi 10.4.2014 luennollaan Logistics 2014 -messuilla, että tämä on kuitenkin tekosyy, sillä volyymit ovat pudonneet merkittävästi ja käytännössä ruuhkat rajoilla ovat tällä hetkellä olemattomat.

TIR-kriisi on edelleen käynnissä ja se on jatkunut kirjoitushetkellä jo lähes vuoden verran. Irtautumisen päivämäärää on siirretty useita kertoja eteenpäin, mikä on antanut jatkoaikaa TIR-takauksille Suomen rajalla. Päätökset rajojen sulkeamisesta TIR-asiakirjoilta ovat vaihdelleet jopa saman päivän sisällä. IRU ja EU ovat jatkuvasti käyneet keskusteluja niin Venäjän tullilaitoksen kuin presidentti Putininkin kanssa, mutta tullilaitos ei ole vetäytynyt päätöksestään vaatia lisävakuuta kuljetuksille.

Sopimus Venäjän tulliliiton ja ASMAP:n välillä päättyy 1.12.2014. Tämän jälkeen kuljetuksille tulee hankkia lisävakuus, minkä arvosta ei vielä ole tarkkaa tietoa. Lisävakuus on jo käytössä Venäjän tulliliiton muilla ulkorajoilla, mutta takuusummat vaihtelevat. TIR-järjestelmässä oikeudet ja vastuut ovat selkeät, mutta uusien vakuuksien suhteen ei voi olla varma kuka vastaa mistäkin. Selvää on kuitenkin, että TIR-järjestelmästä irtautuminen vaikuttaa myös Venäjän omiin kuljetuksiin sillä arviolta noin 90 % rajanylityksistä tapahtuu venäläisten yrittäjien toimesta, sanoo SKAL:n toimitusjohtaja Iiro Lehtonen Yleisradion uutisessa. Kiina on myös liittymässä TIR-ketjuun, mikä saattaa omalta osaltaan vaikuttaa positiivisesti Venäjän haluun saavuttaa sopu kiistassa. (Yle 2014.) Vaikka suuri osa rajanylityksistä tapahtuukin venäläisten toimesta, niin se ei kuitenkaan estä Venäjän tullilaitosta järjestämästä venäläisille kuljetusliikkeille helpotuksia takuihin tai muihin vaatimuksiin.

5.1.4 Tiedotus ja seuranta

Seuraavassa taulukossa esitetään tärkeimmät tiedotukset liittyen TIR-kriisiin Suomen vastaisilla raja-asemilla. Tiedotukset koskevat TIR-kuljetusten hyväksymisen takarajan päivämääriä Venäjän Suomen vastaisilla raja-asemilla. Taulukosta ilmenee FCS:n päätöksen päivämäärä, tullin virallisen tiedotteen päivä-

ys sekä milloin tieto on tullut Yritys X:lle joko virallisten lähteiden tai Venäjän vienti- ja tuontikoordinaattorin kautta.

Taulukko 2. TIR-päivämäärien viralliset tiedotteet. (FCS 2013-2014 & Tulli 2013-2014.)

FCS	Tulli	Yritys X	Tiedote
4.7.2013	17.7.2013	1.8.2013	14.8.2013 alkaen TIR-menettelyä voidaan käyttää vain jos tullit ja verot taataan käyttämällä kansallisen lainsäädännön edellyttämiä takuita.
8.8.2013	12.8.2013	8.8.2013	Päivämäärää siirretään kuukaudella eteenpäin 14.9.2013 asti.
13.9.2013	13.9.2013	13.9.2013	Venäjä on siirtänyt lisävakuuksien vaatimista 1.12.2013 asti.
30.11.2013	30.11.2013	28.11.2013	Venäjäällä hyväksytään TIR-carnet'n käyttö 1.7.2014 asti.
18.3.2014	18.3.2014	18.3.2014	Vaalimaan vastaisen raja-aseman, Torfjanovkan tulli ei hyväksy TIR-kuljetuksia 19.3.2014 klo 22.00 alkaen.
18.3.2014	18.3.2014	18.3.2014	Samana päivänä aikana Venäjä pidensi TIR-kuljetuksien hyväksyntää 31.3.2014 asti.
19.3.2014	19.3.2014	19.3.2014	Tulli hyväksyy TIR-kuljetukset Torfjanovkan raja-asemalla 21.4.2014 saakka.
30.6.2014	1.7.2014	1.7.2014	Venäjä hyväksyy TIR-kuljetukset Suomen raja-asemilla 1.12.2014 asti pois lukien Vaalimaan vastaisen raja-aseman.

Kuten taulukosta näkyy, ensimmäiseen tiedotteeseen TIR-kuljetusten loppumisesta on reagoitu yleisesti viiveellä ja tullin ensimmäinen virallinen asiakastiedote on tullut kaksi viikkoa Venäjän tullin ilmoituksen jälkeen. Tieto Yritys X:lle tuli Venäjän osastolta 1.8.2013. Tämän jälkeen reagointi on kuitenkin ollut nopeaa. Aikaa ei tosin ole ollut paljoa, sillä lähes joka kerta Venäjän ilmoitus takarajan siirtämisestä on tullut viime hetkellä ennen takarajan umpeutumista. 28.11.2013

Yritys X sai jo ennakoon vahvistamatonta ennakkotietoa takarajan mahdollisesta siirtymisestä Venäjän yksiköltään. Tieto vahvistettiin 30.11.2013.

Yritys X:n tieto kaikissa tapauksissa on tullut pääsääntöisesti vahvistettuna Venäjän osastolta vienti- ja tuontikoordinaattorin kautta. Ainoastaan 18.3.2014 Suomen yksikkö oli edellä tiedustellen Venäjältä suomalaisten sanomalehtien uutisten paikkansa pitävyyttä Vaalimaan vastaisen raja-aseman sulkemisesta TIR-kuljetuksilta 19.3.2014 alken. Tämäkin virallinen tieto muuttui jo saman päivän aikana. Tiedotusten myöhäisyydestä on esimerkkinä myös 30.6. ilmoitettu tieto TIR-kuljetusten jatkamisesta. Yritys X:lle tieto saapui 1.7. tiedotusvälineitä seuraamalla.

Venäjän TIR-kuljetuksia koskeva tiedottaminen tapahtui usein viime tingassa ja on usein erittäin vaikea arvioida mikä tieto pitää paikkansa ja on pysyvää. Suomen tullin julkaisemat tiedotteet ja ohjeistukset ovat kuitenkin luotettavimpia. Tosin virallinenkin tieto saattaa vaihtua nopeasti, mikä tekee muuttuvaan tilanteeseen varautumisen äärimmäisen vaikeaksi, elleivät kuljetusyrietykset ole jo luopuneet TIR-carnet'n käytöstä kokonaan. Toisaalta tiedottamisen myöhäisyyteen ovat saattaneet myös vaikuttaa vaikeat neuvottelut FCS:n ja ASMAP:n välillä.

5.1.5 Vaikutukset Yritys X:n kannalta

TIR-kuljetusten hyväksymisen päättyminen ei vaikuta välittömästi Yritys X:n toimintaan, sillä pääsääntöisesti asiakkaat järjestävät itse kuljetuksensa. Yrityksen tavaroiden kulkiessa TIR-menettelyssä, kuljettaja tuo mukanaan TIR-carnet'n, johon Logistiikkayritys Y:n huolintaosasto kirjaa tiedot tavaroista. Seuraavaksi kuljettaja käy tullissa avaamassa TIR-carnet'n ja sinetöimässä kuorman. Tämän jälkeen kuljettaja on valmis ajamaan rajalle, jossa lähtötoimipaikassa avattu TIR-carnet suljetaan ja kuljettaja jatkaa Venäjälle sekä toimii TIR-carnet -menettelyn mukaisesti.

TIR-carnet'n jäädessä pois kuljettajan ei tarvitse käydä lähtöpaikan tullissa, vaan hän voi varaston sinetöimän kuorman kanssa ajaa suoraan rajalle, jossa

huolinnan sähköisesti aloittama vienti päätetään. Asiakas hoitaa tuontitullauksen ja muut tarvittavat toimenpiteet rajan ylityksen jälkeen. Käytännössä TIR-menettelyn pois jääminen saattaa jopa aavistuksen helpottaa prosessia Yritys X:n sekä Logistiikkayritys Y:n kannalta tavarán lähetysvaiheessa. On kuitenkin mahdollista, että korvaavat käytännöt eivät ole yhtä sujuvia, mikä voi johtaa viivästyksiin tai ongelmiin rajaa ylittäessä. Tämä taas saattaa aiheuttaa lisätöitä yritykselle esimerkiksi lisäselvitysten muodossa.

Yritys X:lle saattaa siis aiheutua välillisiä vaikutuksia. TIR-menettelyn poistuminen saattaa aiheuttaa ongelmia kuljetusyhtiöille rajalla esimerkiksi riittämättömien vakuuksien tai muiden tullimenettelyjen epäselvyyksien takia. Tämä taas näkyy asiakkaalle myöhästyneinä toimituksina. Vaikka kyse ei olekaan Yritys X:stä johtuvasta tekijästä tai edes yrityksen tuotteita kuljettavista kuljetusliikkeistä, voivat myöhästymiset silti aiheuttaa asiakastytymättömyyttä ja saada asiakkaan tilaamaan korvaavia tuotteita Venäjän sisältä.

5.2 Ennakkoilmoitus

5.2.1 Sähköinen ennakkoilmoitus

Venäjän tullilaitos antoi 9.12.2011 ilmoituksen tulliliiton komission päätöksestä alkaa soveltaa pakollista sähköistä ennakkoilmoitusta maantiekuljetuksilla saapuvista tavaroista, joihin on tarkoitus soveltaa passitusmenettelyä. Käytäntö tuli voimaan 17.6.2012 alkaen. Ennakkoilmoitus tulee antaa sen tulliliiton jäsenvaltion tulliviranomaisten tietojärjestelmään, jonka alueella tulopaikka sijaitsee. Sähköisessä ennakkoilmoituksessa tulee ilmoittaa:

- lähettäjän ja vastaanottajan tiedot
- lähetys- ja määrämaa sekä lähtö- ja määräpaikka
- tavarailmoittaja
- rahdinkuljettajan tiedot ja ajoneuvo
- tavaroiden nimike, määrä, bruttopaino ja arvo lähetysasiakirjojen mukaisesti sekä tavaroiden tullikoodi

- tavarakollien määrä
- kansainvälisen rahtikirjan laadinta-aika ja -paikka
- paikka ja aika, jolloin tavarat saapuvat tulliliiton alueelle
- mahdolliset lisäasiakirjat. (Venäjän tulliliitto 2011.)

Ennakkoilmoitus tulee toimittaa viimeistään kaksi tuntia ennen tavaroiden saapumista rajalle ja tulliviranomaisen tulee kahden tunnin kuluessa suorittaa tavaroille riskinhallinta-analyysi. Ennakkoilmoituksen voivat toimittaa valtuutetut taloudelliset toimijat, rahdinkuljettajat, tulliagentit tai muut valtuutetut asianosaiset henkilöt. (Venäjän tulliliitto 2011.) Mikäli tietoja ei ole annettu etukäteen, ne voidaan antaa myös väliaikaisilla asiointipisteillä rajan läheisyydessä, mikä tosin lisää kuljettajan odotusaikaa rajalla.

Tiedot syötetään sähköiseen tietojärjestelmään, johon on linkki Venäjän tullilaitoksen internet-sivuilla osoitteessa eng.customs.ru/. Palvelu on kokonaan venäjänkielinen.

Sähköinen ennakkoilmoitus vastaa käytännössä jo muualla, kuten EU:ssa ja Yhdysvalloissa olevaa käytäntöä tavarantoiminnan yleisilmoituksesta, jossa ilmoitetaan turvatiedot tulliviranomaisen järjestelmään. Tiedoilla tulliviranomaiset suorittavat riskianalyysin saapuville tavaroille.

5.2.2 Seuranta ja vaikutukset Yritys X:n kannalta

Sähköisen ennakkoilmoituksen käyttöönotosta on kirjoitushetkellä yli kaksi vuotta ja yrityksen henkilöstöllä ei ole enää tallessa uuden lain seurantaan liittyvää sähköpostikirjeenvaihtoa. Haastatteleamalla kävi kuitenkin ilmi, että tiedonvaihto oli molemmin puolin hyvää ja myös tiedotus uuden ilmoituksen käyttöönotosta oli yleisesti ottaen selkeää niin Venäjän kuin Suomen tullinkin puolelta. Käytännön muutoksista tiedotettiin Suomen yksikköä pääsääntöisesti Venäjän yksikön vienti- ja tuontikoordinaattorin kautta.

Implementoinnissa ei ollut käytännön ongelmia. Koska Venäjän tuonti on pääsääntöisesti asiakkaan vastuulla, suorittaa asiakas tuontiin liittyvät toimenpiteet

kuten sähköisen ennakoilmoituksen. Tätä varten asiakas kuitenkin tarvitsee kaikki tiedot ja asiakirjat mahdollisimman pian auton lastauksen ja vienti-ilmoituksen antamisen jälkeen. Tämän vuoksi otettiin käyttöön prosessi, jossa Logistiikkayritys Y:n huolintaosasto välittää valmiit, allekirjoitetut ja leimatut vientiasiakirjat sähköisesti asiakaspalvelulle, joka välittää asiakirjat asiakkaalle. Asiakas voi näin aloittaa tuonnin sähköisellä ennakoilmoituksella mahdollisimman pian asiakirjojen valmistumisen jälkeen. Ongelmia prosessissa ei ole juuri-kaan ilmennyt. Prosessimuutoksen lisäksi sähköisellä ennakoilmoituksella ei ole ollut merkittäviä vaikutuksia yrityksen toimintaan.

6 KEHITYSEHDOTUKSIA

Tässä luvussa esitellään yritykselle mahdollinen ulkopuolinen yhteistyökumppani. Luvussa kuvataan ja arvioidaan myös Venäjän lainsäädännön seuraamiseen soveltuvia seurantanakavioita sekä yrityksen sisäistä kommunikointia Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä.

6.1 Suomalais-Venäläinen kauppakamari

Mielestäni ainoa huomioon otettava mahdollinen suomalainen ulkopuolinen yhteistyökumppani on Suomalais-Venäläinen kauppakamari. SVKK:lla on palveluksessaan juristeja sekä tiedottajia, jotka seuraavat aktiivisesti Venäjän muuttuvaa lainsäädäntöä Helsingissä, Moskovassa ja Pietarissa. SVKK tarjoaa jäsenilleen lukuisia erilaisia palveluita sekä koulutuksia liittyen Venäjän kaupan eri osa-alueisiin. Palveluihin lukeutuu muiden muassa yleiset ja yksityiset koulutukset, tutkimukset, matka- ja projektijärjestelyt, kontaktien haku, markkinointi, neuvonta, juridiset palvelut, taloushallinto, konsultointi, tapahtumajärjestelyt sekä rekrytointiapu. (SVKK 2014b.)

Monet palveluista ovat käytettävissä ilman jäsenyyttäkin, mutta jäsenenä kaikista palveluista saa 25 % alennuksen. Yritys voi liittyä joko normaaliksi tai VIP-jäseneksi. Jäsenenä yritys saa ajankohtaista tietoa ja uutisia Venäjän liiketoimintaympäristöstä neljä kertaa ilmestyvän jäsenlehden muodossa. Yritys pääsee myös lukemaan vain jäsenille tarkoitettuja uutisia ja tiedotteita SVKK:n extranetistä sekä tilaamaan niitä sähköpostitse. Jäsenille järjestetään myös erilaisia tilaisuuksia kuten ajankohtaiskatsauksia, konsultointitilaisuuksia, kuukausittaisia aamu- ja iltakahvitilaisuuksia sekä muita erilaisia Venäjän kauppaan liittyviä tapahtumia. (SVKK 2014b.)

VIP-jäsenille tarjotaan lisäksi vuosittain yksi ilmainen konsultaatio yrityksen toimomasta aihepiiristä sekä kaksi ilmaista osallistumista SVKK:n järjestämiin seminaareihin. SVKK järjestää VIP-jäsenilleen kaksi kertaa vuodessa erikoistilaisuuksia, joissa on mahdollista tavata yritysjohtajia, poliitikkoja, viranomaisia ja

muita vaikuttajia. VIP-jäsenet saavat myös käyttöönsä SVKK:n jäsenrekisterin yhteystietoineen, logon ja esittelyn SVKK:n verkkosivuille, nimensä ja logonsa SVKK:n julkaisuihin ja materiaaleihin sekä mahdollisuuden esittäytyä kerran vuodessa SVKK:n Venäjän toimistoissa venäläisille jäsenille aamukahvitilaisuuksissa. (SVKK 2014b.)

SVKK:n Venäjän liiketoiminnan asiantuntijan Anne Alhon kanssa kesäkuussa 2014 käydyn sähköpostikirjeenvaihdon mukaan SVKK pystyy tarjoamaan yrityksille myös yksilöllisesti räätälöityjä palveluita. Esimerkiksi lainsäädännön aktiivinen seuranta on toteutettavissa asiakasyrityksen tarpeiden ja toimeksianton mukaisesti. Palvelut neuvotellaan ja sovitaan aina tapauskohtaisesti. Yrityksen omaa seurantaverkostoa olisi mahdollista tukea SVKK:n paikallistuntemuksella Suomen ja Venäjän välisestä kaupasta.

Yritys X järjestää myös omia tuonti- ja vientilainsäädäntöön liittyviä koulutuksia, joita ohjaa vienti- ja tuontitoiminnan kehittämishankkeen koordinaattori. Koulutuksia järjestetään uusille työntekijöille sekä säännöllisesti myös muille henkilöille, jotka ovat tekemisissä tuonnin tai viennin kanssa. Ajoittain yritys tilaa myös konsultointia yhtiön ulkopuolelta. SVKK:n koulutuksia ja konsultteja olisi mahdollista käyttää täydentämään yrityksen omia koulutuksia.

6.2 Seurantanavia

6.2.1 Suomen tulli

Rajamuodollisuuksiin ja tullausasioihin liittyvissä kysymyksissä Suomen tullilla on ajantasainen ja vahvistettu tieto uusista muutoksista sekä voimassaolevista käytännöistä ja säädöksistä. Tulli reagoi usein nopeasti uusiin vaatimuksiin, mikäli ne vaativat tiedottamista tai toimenpiteitä.

Tullin internet-sivun seuraamiseen ei tällä hetkellä ole vientiasastolla aktiivista prosessia. Sivun aktiivisen seuraaminen olisi mahdollista osoittaa vientiasastol-

la määritetylle henkilölle, joka tarpeen mukaan raportoi vientiosaston esimiehille mahdollisesti toimenpiteitä aiheuttavista muutoksista.

Tulli julkaisee asiakastiedotteita internet-sivuillaan www.tulli.fi. Sivua on kannattavaa seurata aktiivisesti, sillä tulli julkaisee sivuillaan uudet tai muuttuneet käytännöt sekä tiedottaa mahdollisista tiedotus- tai koulutustilaisuuksista uusiin säädöksiin liittyen. Uudet tiedotteet näkyvät tullin etusivulla. Tiedotteita voi lukea myös tullin tiedotusarkistosta. Tullin sähköisen uutiskirjeen ja THT-otsikoiden tilaaminen olisi nähdäkseni suositeltavaa tilaajayrityksessä ainakin vientiosaston esimiehelle. Kuukauden THT-otsikot sisältävät tullin tärkeimpien tiedotteiden otsikot kuukausittain. Tilaaminen onnistuu tullin internet-sivuilla www.tulli.fi (Suomen tulli → julkaisut ja esitteet → sähköinen uutiskirje ja kuukauden tht-otsikot). Internet-sivuilta löytyvät myös yhteystiedot tullin asiakasneuvontaan.

6.2.2 International Road Transport Union

Kansainvälinen maantiekuljetusten liitto muodostettiin vuonna 1948 tukemaan sodan runteleman Euroopan jälleenrakennusta kehittämällä Euroopan maiden välistä kauppaa maanteitse. Tänä päivänä liittoon kuuluu kuljetusliittoja ja muita jäseniä 73 maasta. IRU pyrkii edistämään kansainvälistä kauppaa muun muassa kehittämällä ja tukemalla maantiekuljetusalaa sekä yhtenäistämällä maantiekuljetuksia koskevaa lainsäädäntöä. (IRU 2014b.)

IRU tiedottaa ja seuraa aktiivisesti maantiekuljetusten alaa ja näin ollen myös liiton internet-sivujen (www.iru.org) seuraamisesta voisi olla hyötyä yritykselle. Sivustolta löytyy ajankohtaisia uutisia, tapahtumia, työkaluja, palveluita ja tietoa esimerkiksi TIR-järjestelmästä. Myös IRU julkaisee sähköistä uutiskirjettä minkä voi tilata sivustolta (News and events → IRU news → newsletter).

Venäjän osastolla IRU:n tiedotteita ja uutisia seurataan aktiivisesti, mutta niitä olisi hyvä seurata myös Suomessa, sillä Venäjän lisäksi Suomesta suuntautuu kuljetuksia myös muualle Eurooppaan.

6.2.3 FCS

Venäjän tulliliiton sivut löytyvät osoitteesta www.customs.ru. Sivut ovat saatavilla venäjän- ja englanninkielisinä. Venäjänkielisellä sivulla on kuitenkin merkittävästi enemmän sisältöä sekä enemmän uutisia ja tiedotteita. Englanninkielisiltä sivuiltakin on löydettävissä muutamia tärkeimpiä tiedotuksia, mutta sivut ovat verrattain vähemmän informatiivisia eikä siellä julkaista lähellekkään kaikkia tiedotteita tai uutisia, jotka on julkaistu venäjänkielisillä sivuilla.

Englanniksi sivustolta on löydettävissä muun muassa epävirallinen käännös Venäjän tullikoodista, yleistietoa Venäjän tullilaitoksesta sekä jonkin verran tullaukseen liittyviä säädöksiä ja ohjeita.

Venäjän tullilaitoksen sivut ovat jatkuvassa seurannassa Venäjän yksikössä ja tärkeimmistä asioista tiedotetaan Suomen vientiosastoa tarpeen mukaan.

6.2.4 Suomalais-Venäläisen kauppakamarin internet-sivut

Sen lisäksi, että nähdäkseni SVKK olisi hyödyllinen yhteistyökumppani, heidän internet-sivujaan voi käyttää myös hyvänä seurantakanavana. SVKK:n internet-sivut tarjoavat osan uutisista sekä tiedosta ilmaiseksi. Sivustolla ilmoitetaan myös Venäjään liittyvistä koulutuksista. SVKK julkaisee asiakkailleen Venlanimistä jäsenlehteä, joka löytyy navigoimalla pääsivulta, www.svkk.fi, seuraavasti: jäsenyys → jäsensivusto.

6.2.5 Euroopan komissio

Euroopan komission ja tulliliiton sivuilla on myös mahdollista tilata uutiskirje. Uutiskirjeet koskevat Euroopan talousalueen verotukseen ja tullaukseen liittyviä aiheita ja toisinaan niissä käsitellään myös Euroopan yhteistön ja Venäjän välistä kauppaa. Uutiskirjettä seurataan aktiivisesti Yritys X:n vienti- ja tuontitoiminnan kehittämishankkeen luomassa verkostossa. Uutiskirjeen voi tilata Euroopan komission internet-sivuilla ec.europa.eu/taxation_customs/.

6.2.6 Rossijskaja gazeta

Rossijskaja gazeta on Venäjällä virallisessa asemassa oleva sanomalehti, jonka julkaisijana toimii Venäjän valtio. Lehti on perustettu vuonna 1990. Uudet lait, asetukset ja viralliset asiakirjat tulevat voimaan vasta sen jälkeen kun ne on julkaistu Rossijskaja gazeta -sanomalehdessä. Asiakirjoihin sisältyvät esimerkiksi valtion säätämät lait, presidentin asettamat määräykset sekä ministeriöiden ja valtion laitosten asetukset. (Rossijskaja gazeta 2014.)

Koska lehti on valtion virallisten dokumenttien julkaisija sekä valtiollinen virallinen tiedotuskanava, se on oiva tietolähde yritykselle. Myös valtiollista lehteä seurataan Venäjän osaston toimesta aktiivisesti. Lehti julkaistaan painettuna, mutta sen artikkeleita voi lukea myös internetissä osoitteessa www.rg.ru.

6.3 Yhteistyö Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä

Yrityksellä on lähes kaikkeen toimintaansa selkeät prosessit tai dokumentoidut toimintaohjeet. Suomen yksiköllä ei ole kuitenkaan varsinaisia dokumentoituja toimintaohjeita Venäjän lainsäädännön seuraamiseen, vaikka sitä tietysti muun työn ohessa tehdäänkin. Venäjällä vienti- ja tuontikoordinaattori pyrkii aktiivisesti seuraamaan kotimaansa toimintaa ja tiedottaa siitä Suomen vientiosastoa tarpeen mukaan. Toisinaan tiedottaminen on säännöllistä ja tiivistä, mutta joskus sitä ei ole juuri lainkaan, mikä johtuu enimmäkseen siitä, että tiedotettavaa ei ole.

TIR-tapauksen käynnistyessä tiedottaminen oli käytännössä lähes viikottaista ja ajoittain jopa päivittäistä. Tiedottaminen ei kuitenkaan liittynyt ainoastaan TIR-kriisiin vaan tiedotteissa oli myös muita ajankohtaisia asioita liittyen Venäjän tulliliiton alueeseen. Syksyllä 2013 tiedotteissa kerrottiin muun muassa ennakoilmoituksen käyttöönoton suunnittelusta rautatiekuljetuksissa, Euraasian talousliiton esisopimuksesta ja Ukrainan harkitsemisesta liittyä Euroopan unioniin.

Tiedotteet ovat kuitenkin merkittävästi vähentyneet, vaikka niissä oli ajankohtaista, mielenkiintoista ja tärkeää tietoa Suomen yksikön suurimmasta vientikohteesta. Kaikki tieto ei välttämättä ole ollut kriittisen tärkeää liiketoiminnan tai viennin kannalta, mutta se auttaa hahmottamaan ja ymmärtämään kokonaiskuvaan vientikohteesta ja sen tilanteesta. Tieto lisää ennakkoinnin mahdollisuuksia. Henkilökohtaisesti pidin tiedotteita tarpeellisina ja mielenkiintoisina.

Yritys X:n toiminnan ennakoimisessa ja suunnittelussa on tärkeää tiedonkulku ja läpinäkyvyys Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä. Oikea ja ajankohtainen tieto sekä muutosten vaikutusten ymmärtäminen ja ennakoiminen helpottavat varautumista muutoksiin. Selkeä ja säännöllinen kommunikoinnin edistäminen ja tukeminen tukee yrityksen tavoitteita säädösten seurantaverkoston kehittämisessä. Keskustelu Suomen ja Venäjän yksiköiden välillä on hyvä pitää aktiivisena. Myös ajankohtaisia tiedotteita Venäjän liiketoimintaympäristöstä on hyvä kerätä ja jakaa tarpeen mukaan jatkossakin. Toimenpiteitä vaativista muutoksista tulisi jatkossakin tiedottaa aktiivisesti yrityksen viranomaisvaatimusten seuraamista varten perustetussa verkostossa.

7 YHTEENVETO

Liiketoimintaympäristö Venäjällä poikkeaa merkittävästi länsimaisesta ja länsimaiseen lainsäädäntöön totuneelle venäläinen byrokratia saattaa tuottaa huomattavia haasteita. Markkinana Venäjä on kuitenkin houkutteleva ja tarjoaa yrityksille kasvun mahdollisuuksia. Onnistuminen Venäjällä vaatii kuitenkin hyvää perehtymistä, oikeita yhteistyökumppaneita ja ajankohtaisten asioiden tarkkaa seuranta.

Venäjän kaupan vaikuttava lainsäädäntö on selkiintynyt ja parantunut viime vuosina kansainvälisen yhteistyön kautta, mutta kehitystyötä on vielä jäljellä. Toisinaan Venäjä kuitenkin pyrkii kansainvälisistä sopimuksista huolimatta rajoittamaan ja suojelemaan omia markkinoitaan ulkomaisilta toimijoilta. Tästä huolimatta Venäjän markkinat ovat jo melko avoimet länsimaisille toimijoille.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia Venäjän muuttuvaan lainsäädäntöön vaikuttavia tekijöitä sekä muutosten aiheuttamia haasteita Yritys X:lle. Tutkimuksessa oli myös tavoitteena selvittää yrityksen toimintatapoja lainsäädännön seuraamiseen sekä muutosten aiheuttamien toimenpiteiden toteuttamiseen ja esittää tutkimuksen pohjalta Yritys X:n toimintaan kehitysehdotuksia.

Kansainvälisistä sopimuksista huolimatta Venäjän kauppaa harjoittavien yritysten tulisi olla jatkuvasti varautuneita mahdollisiin, toisinaan äkkinäisiin muutostilanteisiin, kuten TIR-tapaus osoittaa. Seuranta ei ole kuitenkaan helppoa, sillä on vaikeaa päätellä, mitkä virallisen oloiset päätökset tai ehdotukset tulevat oikeasti voimaan ja milloin. Tämän vuoksi yrityksellä olisi tärkeää olla seuranta-kanavat ajan tasalla. Yrityksillä olisi myös hyvä olla kumppanina Venäjän kaupan asiantuntija, jolta saa tarvittaessa konsultointia sekä ajantasaista ja oikeaa tietoa Venäjästä. Kaikkea ei voi kuitenkaan seurata tai ennustaa ja Venäjän kanssa toimittaessa on hyväksyttävä tietyt erilaisen liiketoimintaympäristön aiheuttamat riskit.

Yritys X:n toiminta lakimuutosten seurannassa on varsin hyvällä pohjalla. Toisinaan suuren yrityksen kankeahko järjestelmä saattaa hidastaa reagointia no-

peisiin muutoksiin, mutta muutoksiin pyritään kuitenkin varautumaan mahdollisimman aikaisin mahdollisuuksien mukaan. Aina se ei kuitenkaan ole mahdollista, ja yllättävät, nopeat muutokset saattavat aiheuttaa ongelmia.

Lukuun ottamatta tullin sivujen aktiivista seuraamista, yrityksen toimintaan ei ollut löydettävissä suoranaisia uusia prosessimuutoksia toiminnan kehittämistä varten. Suurin kehitystyö on jo käynnistetty perustamalla maailmanlaajuinen viranomaisvaatimusten seuranta- ja tiedotusverkosto. Työssä kuitenkin esitettiin SVKK mahdollisena täydentävän tiedon tuottajana esimerkiksi koulutuksen suhteen. SVKK:n eduksi mainittiin erityisesti Suomen ja Venäjän välisen kaupan paikallistuntemus. Yrityksellä on käytössään jo varsin hyvät ja laadukkaat seurantakanavat eikä varsinaisia uusia merkittäviä seurantakanavia löydetty. Tiedonkulkua voi ja tulee kuitenkin aina pyrkiä kehittämään. Viranomaisvaatimusten seuranta- ja tiedotusverkosto pyrkii kehittämään juuri tiedonkulun ja läpinäkyvyyden tehostamista läpi yrityksen sekä muutoksiin reagoinnin parantamista.

Tutkimuksen perusteella Yritys X:n seurantaprosessit ovat varsin hyvällä tasolla ja merkittäviä parannusehdotuksia ei noussut esille. Myös reagointi ja tiedonkulku tutkituissa tapauksissa on ollut toimivaa ja tehokasta, ja yrityksen työntekijät ovat jatkuvasti olleet ajan tasalla meneillään olevista muutoksista, vaikka muutokset ovat toisinaan julkistettu tiukallakin aikataululla. Suurimmat haasteet Venäjän lainsäädännön seuraamiseen ja muutoksiin reagointiin tuottaa muutosten ajoittain vaikea ennakoitavuus, mikä aiheuttaa sen, että muutoksiin valmistautumiseen eivät aina riitä hyvät seurantakanavat, oikea tieto tai hyvä kommunikointi. Venäjän kauppaa harjoittaessa tulee aina muistaa, että lähes poikkeuksetta on odotettavissa haasteita, yllätyksiä ja riskejä.

LÄHTEET

Alho, A. 2009. teoksessa Tiri M. Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kauppakamari.

BOFIT. 2013. Highlights from Russia's first year as a WTO member. Viitattu 6.6.2014.

http://www.suomenpankki.fi/bofit_en/seuranta/seuranta-aineisto/pages/vw201334_2.aspx.

FCS. 2013. Starting from August 14, 2013, Conditions of TIR Procedure Application will be Modified. Viitattu 25.6.2014.

http://eng.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1854:starting-from-august-14-2013-conditions-of-tir-procedure-application-will-be-modified&catid=32:news-cat&Itemid=1858&Itemid=1857.

FCS. 2013-2014. News. Viitattu 26.6.2014.

<http://eng.customs.ru/index.php>.

European Commission. 2012. Eu welcomes Russia's WTO accession after 18 years of negotiations.

<http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=827>.

European Commission. 2014. Trade, Russia. Viitattu 5.6.2014.

<http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/russia/>.

Euroopan unioni. 2014. Asetukset, direktiivit ja muut säädökset. Viitattu 2.6.2014.

http://europa.eu/eu-law/decision-making/legal-acts/index_fi.htm.

Honkanen, M. 2011. Onnistu Venäjällä. Helsinki: Lakimiesliiton kustannus.

Ilkka. 2014. Viennin arvo kutistui, kauppa Venäjän kanssa väheni. Viitattu 4.6.2014.

<http://www.ilkka.fi/uutiset/talous/viennin-arvo-kutistui-kauppa-venajan-kanssa-vaeheni-1.1621395>.

IRU. 2013. News Archive: TIR, TIR-EPD news, TIR crisis. Viitattu 25.6.

http://www.iru.org/en_news_archive?category=10,12,20&limit=3&offset=3.

IRU. 2014a. TIR crisis in Russia: The real facts. Viitattu 25.6.

<http://www.iru.org/cms-filesystem-action/webnews2013/TIRcrisisRussia-RealFacts-EN.pdf>.

IRU 2014b. History and mission. Viitattu 2.7.2014.

http://www.iru.org/en_history_and_mission.

Kananen. 2009. Toimintatutkimus yritysten kehittämisessä. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Konttinen J. 2014. Euraasian unioni jää torsoksi. Helsingin sanomat: 27.4.2014. Viitattu 6.6.2014.

http://www.hs.fi/sunnuntai/Euraasian+unioni+j%C3%A4%C3%A4+torsoksi/a1398479518334?si_vu=2.

Luukkonen. 2014. Välit kiristyvät: EU haastaa Venäjän WTO-oikeuteen. Verkkouutiset: 8.4.2014. Viitattu 6.6.2014.

<http://www.verkkouutiset.fi/talous/eu%20venaja%20sianliha-18704>.

Nykänen P. 2001. Vienti- ja tuontitoiminta Suomen ja Venäjän välisessä kaupassa. Lappeenranta: Etelä-Karjalan ammattikorkeakoulu.

Ollus, S. 2008. Venäläinen kapitalismi ja Suomi. Helsinki: Taloustieto.

Pitkänen H. 2011. TIR-Käsikirja. 9., korjattu painos. Helsinki: Edita Publishing.

Rinne U. 2011. teoksessa Tiri M. Venäjän viennin opas. Helsinki: Suomalais-Venäläinen kaupakamari.

Rossijskaja gazeta. 2014. About the newspaper. Viitattu 25.4.2014.

<http://www.rg.ru/about.html>.

Sandvik B. & Sisula-Tulokas L. 2013. Kansainvälinen kauppalaki. Helsinki: Helsingin kamari.

Shlyamin V.A. 2008. Venäjän muuttuva liiketoimintaympäristö. Rudolf Pugatsov. Pietari: Polytekninen yliopisto.

Siletski I. 2014. Euraasian talousliitto: sopimus on allekirjoitettu. Radio Venäjän ääni: 29.5.2014. Viitattu 6.6.2014.

http://finnish.ruvr.ru/2014_05_29/Euraasian-talouseliitto-sopimus-on-allekirjoitettu-1360/.

SVKK. 2014a. Venäjän lainsäädäntö. Viitattu 3.6.2014.

http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/virallinen_venaja/lainsaadanto.

SVKK. 2014b. Jäsenyys. Viitattu 3.7.2014.

<http://www.svkk.fi/jasenyys>.

Tala, J. 2005. Lakien laadinta ja vaikutukset. Helsinki: Edita Prima.

Tilastokeskus. 2014. Suomi lukuina - ulkomaan kauppa. Viitattu 4.6.2014.

http://tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_kotimaankauppa.html.

Transparency International. 2014a. Corruptions perception index. Viitattu: 6.6.2014.

<http://www.transparency.org/research/cpi/overview>.

Transparency International. 2014b. Corruptions perception index: in detail. Viitattu: 23.6.2014.

http://cpi.transparency.org/cpi2013/in_detail/.

Transparency International. 2012. Corruptions perception index 2012: An updated methodology. Viitattu: 23.6.2014.

http://www.transparency.org/files/content/pressrelease/2012_CPIUpdatedMethodology_EMBAR_GO_EN.pdf.

Tulli. 2013-2014. Tullin tiedotearkisto, asiakastiedotteet. Viitattu 26.6.2014.

http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/tiedotearkisto/asiakastiedotteet/index.jsp.

Turtiainen S. 2013. Venäjän WTO-ura alkoi tahmeasti. Helsingin sanomat: 26.8.2013. Viitattu 6.6.2014.

<http://www.hs.fi/talous/a1377399211634>.

Ulkoasiainministeriö. 2013. Maatiedosto Venäjä: kahdenväliset suhteet. Viitattu 4.6.2014.

<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=18156&contentlan=1&culture=fi-FI>.

Ulkoasiainministeriö. 2014. EU:n ja Venäjän suhteet. Viitattu 5.6.2014.

http://www.eurooppatiedotus.fi/public/default.aspx?contentId=298265&nodeId=37846&contentlan=1&culture=fi-FI#.U5DB5PI_vxQ.

Venäjän tulliliitto. 2011. Venäjän tulliliiton komission päätös numero 899. Viitattu 16.7.2014.

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20120308_2/liite.pdf.

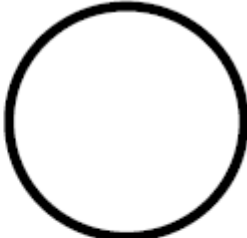


WTO. 2014. The WTO in brief. Viitattu 6.6.2014.

http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/inbrief_e/inbr00_e.htm.

Yle. 2014. SKAL: "Venäjän kanssa ei voi olla koskaan varma". Viitattu 26.6.2014.

http://yle.fi/uutiset/skal_venajan_kanssa_ei_voi_olla_koskaan_varma/7200415.

TIR-carnet, etusivu

IRU - Union Internationale des Transports Routiers		
<h1 style="margin: 0;">CARNET TIR*</h1>		
<h2 style="margin: 0;">14 vouchers </h2>		
<p>1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au <u>01.07.2003</u> inclus <i>Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including</i></p>		
<p>2. Délivré par <u>Union of Chambers of Commerce, Industry, Maritime Commerce and Commodity Exchanges of Turkey (UCCIMCCE)</u> <i>(nom de l'association émettrice / name of issuing association)</i></p>		
<p>3. Titulaire <u>TÜRKSPED MEHMET PİR Mülteferası Nakliyat A.Ş.</u> <i>Holder</i> <u>Merkez Mah. Değirmenbaşı Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/02/8</u> <i>(nom, adresse, pays / name, address, country)</i></p>		
<p>4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association: <i>Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:</i></p>		<p>5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale: <i>Signature of the secretary of the international organization:</i></p>
		<p>Signature of Secretary-General of IRU</p>
<p>Stamp and signature of UCCIMCCE</p>		
<p><small>(A remplir avant utilisation par le titulaire du carnet / To be completed before use by the holder of the carnet)</small></p>		
<p>6. Pays de départ <u>Turkey</u> <i>Country/Countries of departure ⁽¹⁾</i></p>		
<p>7. Pays de destination <u>Switzerland, Germany</u> <i>Country/Countries of destination ⁽¹⁾</i></p>		
<p>8. No(s) d'immatriculation du des véhicule(s) routier(s) ⁽¹⁾ <i>Registration No(s) of road vehicle(s) ⁽¹⁾</i> <u>34 ZH 6945</u></p>		
<p>9. Certificat(s) d'agrément du des véhicule(s) routier(s) (No et date) ⁽¹⁾ <i>Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) ⁽¹⁾</i> <u>No. 118932-2645 of 02.10.2002</u></p>		
<p>10. No(s) d'identification du des conteneur(s) ⁽¹⁾ <i>Identification No(s) of container(s) ⁽¹⁾</i></p>		
<p>11. Observations diverses _____ <i>Remarks</i></p>		
<p>⁽¹⁾ Bliffer la mention inutile <i>Strike out whichever does not apply</i></p>		<p>12. Signature du titulaire du carnet: <i>Signature of the carnet holder:</i></p>
<p>Signature of the TIR Carnet holder</p>		
<p><small>* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. * See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.</small></p>		

TIR-carnet, irrotelehti 1

VOUCHER N° 1 PAGE 1		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TÜRKSPED MEHMET PİR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/042/8	
7. Registration No(s), of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linens, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	12. Seal or identification marks applied, (number, identifier) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure, Customs office's signature and Customs office date stamp
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Signature of holder or agent Trabzon, 28.05.2003	28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature _____	
3. Customs office _____			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon			
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003		
21. Registered by the Customs office at Trabzon under No. 006494			
22. Miscellaneous (itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy			
23. Customs office's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)			
COUNTERFOIL N° 1 PAGE 1 of TIR CARNET			
1. Accepted by the Customs office at <u>Trabzon</u>		5. Customs office's signature and Customs office date stamp	
2. Under No. <u>006494</u>		28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)	
3. Seals or identification marks applied <u>One seal No. 11</u>			
4. <input type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact			
5. Miscellaneous (route prescribed, Customs office at which the load must be produced, etc.) <u>Erenköy</u>			

TIR-carnet, irrotelehti 2

VOUCHER N° 2 PAGE 2		1. TIR CARNET	
2. Customs office(s) of departure 1. <u>Trabzon</u> 2. <u>Erenköy</u> 3. _____		3. Name of the international organization	
For official use		4. Holder of the carnet (name, address and country) TURKSPED MEHMET PIR Milletlerarası Nakliyat A.Ş. Merkez Mah. Değirmenbahçe Sok. No:19 Yenibosna Bakırköy İSTANBUL TUR/0428	
7. Registration No(s) of road vehicle(s) 34 ZH 6945		5. Country/Countries of departure	6. Country/Countries of destination
GOODS MANIFEST		8. Documents attached to the manifest CMR 0658 of 28.05.2003 CMR 0754 of 28.05.2003	
9. (a) Load compartment(s) or container(s) (b) Marks and Nos. of packages or articles AB 1 - 800 CD 1 - 500	10. Number and type of packages or articles; description of goods Trabzon Customs office For Bern: Towels, boxes, 800 packages For Freiburg: Linen, collies, 500 packages	11. Gross weight in kg 5600 4300	16. Seals or identification marks applied, (number, identification) One seal No. 11
12. Total number of packages entered on the manifest Destination:	Number 1300	13. I declare the information in items 1-12 above to be correct and complete	17. Customs office of departure. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)
1. Customs office Bern	800	14. Place and date Trabzon, 28.05.2003	
2. Customs office Freiburg	500	15. Signature of holder or agent Signature	
3. Customs office			
18. Certificate for goods taken under control (Customs office of departure or of entry en route) Trabzon		24. Certificate of termination of the TIR operation (Customs office of exit en route or of destination) Erenköy	
<input type="checkbox"/> 19. Seals or identification marks found to be intact	20. Time-limit for transit 31.05.2003	<input checked="" type="checkbox"/> 25. Seals or identification marks found to be intact	
21. Registered by the Customs office at Trabzon	under No. 006494	26. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified	
22. Miscellaneous (Itinerary stipulated, Customs office at which the load must be produced, etc.) Erenköy		27. Reservations	
23. Customs officer's signature and Customs office date stamp 28.05.2003 Stamp and signature (Trabzon)		28. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
TIR CARNET PAGE 2		COUNTERFOIL N° 2 PAGE 2 of TIR CARNET	
		6. Customs officer's signature and Customs office date stamp 30.05.2003 Stamp and signature (Erenköy)	
1. Arrival certified by the Customs office at Erenköy		2. <input checked="" type="checkbox"/> Seals or identification marks found to be intact	
3. Number of packages for which the termination of the TIR operation is certified (as specified in the manifest)		4. New seals affixed	
5. Reservations			

TIR-kilpi

