

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikan koulutusohjelma / kansainväliset kuljetukset

Kristiina Herskoi

VENÄJÄN SUUNTAUTUVAN VIENNIN PROSESSIEN KUVAUS JA KEHITTÄMINEN

ARCTECH HELSINKI SHIPYARD OY:SSÄ

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Logistiikka

HERSKOI KRISTIINA

Venäjän suuntautuvan viennin prosessien kuvaus ja kehittämisen Arctech Helsinki Shipyard Oy:ssä

Opinnäytetyö

41 sivua

Työn ohjaaja

Lehtori, Olli Huuskonen

Toimeksiantaja

Arctech Helsinki Shipyard Oy

Huhtikuu 2013

Avainsanat

vientiprosessi, tullaus, dokumentointi, yhteistoiminta

Kustannustehokkaat logistiset ratkaisut ovat viime kädessä avain asemassa yritysten menestyksestä ratkaistaessa nykyaikana kiristyneessä taloustilanteessa. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kuvailla ja kehittää Arctech Helsinki Shipyard Oy:n rakennus- ja varustelumateriaalien Venäjän -viennin logistiikkaprosessia ja sen dokumentointia.

Tietolähteinä opinnäytetyössä on käytetty haastatteluja, yrityksen dokumentti, ja koulutusmateriaalia sekä alan verkkojulkaisuja. Opinnäytetyössä todettiin Arctechin rajalliset vaikutusmahdollisuudet vientiprosessin toimijoihin. Käytännössä Arctech pystyy kehittämään ainoastaan omaa dokumentointiprosessiaan ja yhteistyötä vastaanottajatelakan ja sen tullausosaston kanssa.

Työssä havaittiin, että yhteistoiminnan kehittämiseksi vastaanottajan kanssa Arctechin suunnittelulla sekä hankinnalla tulisi olla parempi tietämys Venäjän sertifiointijärjestelmästä, myös poikkeustapauksien osalta. Omaan dokumenttiprosessien kehittämiseen ei Arctechilla tällä hetkellä ole tarvetta kustannusnäkökohdat huomioon ottaen. Toistaiseksi Arctechilla joudutaan työskentelemään niillä työkaluilla jotka ovat tällä hetkellä käytössä, mutta jos tulevaisuudessa suunnitellaan uutta ohjelmistoa tai integroidaan jo käytössä olevia ohjelmistoja keskenään, linkitetyt laskutus- ja lähetystoiminnot tulee ottaa huomioon.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Logistics

HERSKOI KRISTIINA

Description and development of Arctech Helsinki Shipyard Oy's
Russian export process

Bachelor's Thesis

41 pages

Supervisor

Huuskonen Olli, lecturer

Commissioned by

Arctech Helsinki Shipyard Oy

April 2013

Keywords

export process, custom, documentation, co-operation

When settling the success of a company, it is very important to find cost efficient logistic solutions within this current recessing state of economics. The aim of this thesis is to describe and develop for Arctech Shipyard Oy's (Arctech) Russian export logistics process and documentation concerning their construction and armament materials.

The chosen research methods in this thesis were interviews, documentation and education material of the target company and internet sites focuses on the branch. As a result it was certain that Arctech is lacking the means of having an influence on the export operators. In other words Arctech is only able to develop their own documentation processes and increase co-operation with the constructive shipyard and local customs.

As a conclusion it was found out that for improving the co-operation with the receiver, Arctech's planning and purchasing department should have better knowledge of Russian certifying system, also in non-standard cases. When taking into account the cost aspect, it is not currently topical to develop Arctech's own documentation processes. So for now, the people in Arctech have to use the tools currently available, but if in the future new programs are created or if integrating the programs already in use, invoicing and consignor features have to be taken into account.

ALKUSANAT

Tämä opinnäytetyö tehtiin Arctech Helsinki Shipyard Oy:lle. Haluan antaa erityiskiitokset työni ohjaajalle, logistiikkapäällikkö Aatto Suoknuutille Arctech Helsinki Shipyard Oy:stä.

Lisäksi haluan kiittää kaikkia opinnäytetyöhön osallistuneita ja myötävaikuttaneita, erityisesti Pauli Uhrea ja Asko Kaivolaa Arctech Helsinki Shipyard Oy:stä sekä lähipiiriäni.

Helsingissä 14.4.2013

Kristiina Herskoi

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

KÄYTETYT LYHENTEET JA SANASTO	7
1 JOHDANTO	8
1.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät	8
1.2 Tutkimuksen rakenne	8
1.3 Toimeksiantaja Arctech Helsinki Shipyard Oy	9
2 LÄHTÖTILANNE	10
2.1 Laivanrakennusprosessin kuvaus pääpiirteittäin	10
2.2 Materiaali- ja vientiprosessin kuvaus	14
2.3 Spesifikaatiot	17
3 TULLAUSKÄYTÄNNÖT	18
3.1 Mikä on tulli?	18
3.2 Huolintaliikkeen tehtävät ja velvollisuudet	19
3.3 Arctech ja Oy Wikeström & Krogius Ab	21
3.4 Maatiekuljetusprosessi viennissä lastauspaikalta Arctechilta Venäjälle	22
3.4.1 Kuljettaja saapuu lastauspaikalle Arctechille	22
3.4.2 Toiminta sisämaan lähtötullissa vientitullipaikassa	23
3.4.3 Toiminta Suomen rajatullissa	24
3.4.4 Toiminta Venäjän rajatullissa	25
3.4.5 Toiminta Venäjän määrätullissa	27
3.4.6 TIR-kuorman tullaus Venäjällä	30
4 LÄHETYSKASET	30
4.1 Case 1: NO: PL-AHS-Y-40	30
4.2 Case 2: NO: PL-AHS-Y-048	32
4.3 Case 3: NO: PL-AHS-Y-025	33

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA PARANNUSEHDOTUKSET	36
5.1 Yhteistoiminta vastaanottajan kanssa ja sen kehittäminen	37
5.2 Arctechin vientidokumentointiprosessin kehittäminen	38
LÄHTEET	39

KÄYTETYT LYHENTEET JA SANASTO

PSYM

Pohjoismaisen Speditööriliiton Yleiset Määräykset. Huolitsijan käsitettä ja toimialaa ei ole lainsäädännöllisesti määritelty. Tämän vuoksi on kehitetty PSYM.

TIR-Carnet

TIR- passitusmenettely on luvanvarainen menettely, jonka tarkoituksena on varmistaa tavaroiden keskeytyksetön liikkuminen kuljetusreittiä pitkin tullivalvonnan vaarantumatta.

CRM

CMR -rahtikirja on kansainvälinen autorahtikirja.

MARS

Arctech Helsinki Shipyardin käyttämä materiaalihallinnanohjaustietojärjestelmä, jolla hallinnoidaan materiaalivirtaa.

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön toimeksiantajana oli Arctech Helsinki Shipyard Oy (Arctech). Aihe syntyi viime kesän harjoittelupaikassani. Yritys, jossa työskentelin, sijaitsee Helsingin Hietalahdessa. Työskentelin kyseisellä telakalla ostajana kesän 2012. Näin pystyin hankkimaan hyvin tietoa aiheesta. Työjakson kuluessa vientiprosessin seuraaminen ja tietojen päivittäminen onnistui helposti.

1.1 Tutkimuksen tarkoitus ja tutkimusmenetelmät

Opinnäytetyön tarkoituksena on kuvailla ja kehittää Arctech Helsinki Shipyard Oy:n rakennus- ja varustelumateriaalien Venäjän -vienninlogistiikkaprosessia ja sen dokumentointia. Tietolähteinäni olen käyttänyt pääasiallisesti yrityksessä tehtyjä haastatteluita sekä hyödynsin yrityksestä löytyvää materiaalia. Lisäksi teoretiedon tueksi käytin internetsivuja. Kävin myös haastattelemassa ulkopuolisen huolintayrityksen, Oy Eliron Logisticsin, toimiston esimiestä Svetlana Laitamäkeä, jotta näkisin paremmin vientiprosessin kulun muunkin kuin vain toimeksiannon tehneen yrityksen silmin.

Haastattelun etuna nähdään ennen kaikkea joustavuus. Haastattelija voi esittää kysymyksensä haluamassaan järjestyksessä. Saatuja vastauksia on mahdollista selventää ja syventää haastattelijalta, jos ei ymmärrä kysymystä. Toisena merkittävänä etuna on, että haastatteluun voidaan valita henkilöitä, joilla on jo kokemusta tutkittavasta aiheesta. Haastattelussa on myös tärkeää saada mahdollisimman laajoja vastauksia kysymyksiin ja tämän vuoksi haastattelun aiheen ja mahdolliset kysymykset voidaan etukäteen esittää tiedonantajille. Haastattelut ovat suunniteltava huolellisesti, mikä vie paljon aikaa. Ainoa heikkous haastattelussa onkin aika ja raha (1, 75 -76.)

1.2 Tutkimuksen rakenne

Opinnäytetyössä kuvaillaan aluksi laivanrakennusprosessi pääpiirteittäin sekä kerrotaan lyhyesti toimeksiannon antaneesta yrityksestä, jotta lukija ymmärtäisi kokonaiskuvan sekä yrityksen toimintatavat. Tämän jälkeen kartoitetaan yrityksen nykytilanne sekä käydään läpi tämän hetkiset tullikäytäntötavat, kuvaillaan huolintaliikkeen tehtäviä ja käydään läpi maatiekuljetusprosessi kokonaisuudessaan. Pohjana tässä osiossa on käytetty Raimo Päivärin aineistoa maantiekuljetusviennistä Suomesta Venäjälle. Aineisto perustuu hänen omaan pitkään kansainvälisen liike-elämän johtotehtävissä hankittuun tietotaitoonsa. Edellä mainittujen asi-

oiden tueksi esitellään muutama lähetyscase, joiden otsikot tulevat vientilähetysten nimityksistä. Johtopäätökset osiossa pohditaan ja tuodaan esille mahdollisia parannusideoita.

Työssä olevat valokuvat ovat tekijän omia, ellei muuta lähdettä ole mainittu.

1.3 Toimeksiantaja Arctech Helsinki Shipyard Oy

Arctech Helsinki Shipyard Oy (Arctech) on korealaisen STX -konsernin omistaman STX Finland Oy:n ja venäläisen United Shipbuilding Corporationin (USC) tasaosuuksin omistama yhteisyriitys, joka aloitti toimintansa huhtikuussa 2011. Arctech keskittyy arktiseen meriteknologiaan ja laivanrakennukseen sekä yhdistää Venäjän ja Suomen meriteollisuuskclusterit. Yrityksen päätuotteita ovat arktiset erikoisalukset, kuten jäämurtajat ja muut jäätä murtavat alukset. Arctechin missiona on kehittää ja tuottaa parhaita ratkaisuja arktiseen meriteollisuuteen. Visiona on olla arktisen meriteollisuuden johtava toimija. (2.)

Arctechin edeltäjäyrityksillä, mm. Wärtsilä, Helsingin Hietalahdessa on pitkä kokemus jäätä murtavien alusten rakentamisesta. Ensimmäiset jäänmurtajat rakennettiin 1930-luvun tienoilta. Suomen telakoilla on rakennettu 60 prosenttia kaikista maailman jäänmurtajista sekä merkittävä osa Venäjällä toimivista jäänmurtajista. Yhteensä suomalaiset telakat ovat toimittaneet yli 1 500 alusta Venäjälle. Tällä hetkellä Arctechin tilauskannassa on kolme jäätä murtavaa huoltoalusta Venäjälle: L-507, L-508 ja L-509. Laiva-507 luovutetaan tilaajalleen huhtikuussa 2013. (2.)

Arctech rakentaa yhteistyössä venäläisten telakoiden kanssa edellä mainitut laivat. Ne rakennetaan niin, että Venäjän telakat rakentavat laivojen rungot tai lohkot, koska Venäjällä on halvempaa tehdä mm. terästyöt. Riskinä tässä kuitenkin on venäläisten aikatauluissa pysyminen ja laatuongelmat. Tämän jälkeen lohkot tai valmiiksi kootut rungot uitetaan Helsingin telakalle loppuvarusteluita ja viimeistelyitä varten. Arctech toimittaa tarvittavat etukäteen sovitut varustelumateriaalit, putkiesivalmisteet sekä koneikot Venäjän telakoille. (2; 3.)

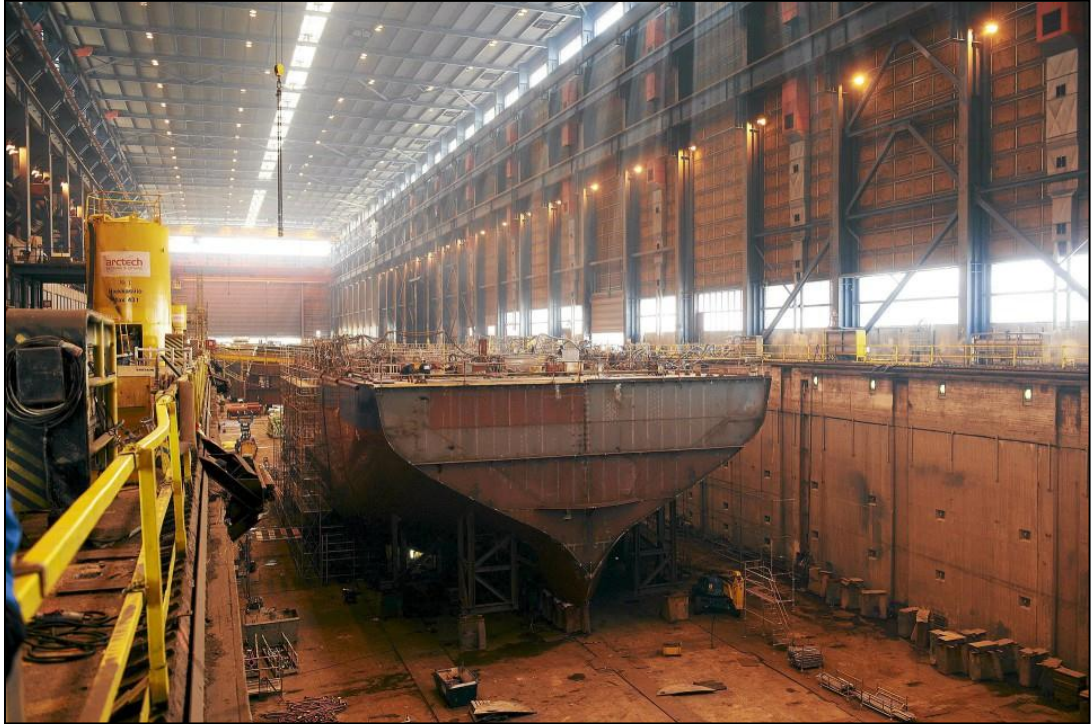
Edellä selvitetty käytäntö liittyy Helsingin telakalla vuoden 2000 puolivälissä käyttöön otettuun kokoonpanotelakka-konseptiin (KPT- konsepti), jonka tavoitteena on kustannustehokas ja kilpailukykyinen laivojen rakentaminen entistä lyhemmässä ajassa. KPT- konseptin myötä on luovuttu omasta teräksen osavalmistuksesta ja lohkojen koonnista. Omasta terästuotannosta luopumiseen on vaikuttanut myös se, että ulkomailta alihankintana ostetut lohkot ovat hinnaltaan omaa tuotantoa edullisempia. (2.)

2 LÄHTÖTILANNE

2.1 Laivanrakennusprosessin kuvaus pääpiirteittäin

Kaikki alkaa siitä, että telakalle saapuu tarvittavat materiaalit. Laivan rakentaminen alkaa osavalmistuksesta, jossa teräslevyistä poltetaan ja muotoillaan lohkojen osia. Samoin muotoprofiileista tehdään jäykkääjiä ja muita rakenteen vahvistuksia. Sen jälkeen näistä osista hitsataan kokoon osalohkoja. Osalohkoista kootaan edelleen suurempia lohkoja. Lohkot ovat suuria palasia, joista laiva kootaan. Laivat rakennetaan lohkoina, koska lohkoja voidaan varustella (EM-varustelu = ennen maalausta), esimerkiksi asentaa putkia ja laitteita helpommin lohkovaiheessa kuin myöhemmin rungonkoontivaiheessa. Lohkoja voidaan nostaa, kuljettaa ja kääntää sen mukaan, miten niiden työstäminen on helpointa. Esimerkiksi kattoon asennettavia putkia on helppo asentaa silloin, kun lohko on nurinpäin. (2; 4.)

Seuraava vaihe ennen rungon koontia on lohkojen pintakäsittely ja maalaus. Lohkoihin tehdään tämän jälkeen myös maalauksen jälkeisiä asennuksia ja varusteluita (JM-varustelu = jälkeen maalauksen). Kun lohkot on maalattu ja varusteltu, ne siirretään joko allastelakkaan tai uivalle telakalle. (2.) Kuivatelakka on telakkaan ja laivanrakennukseen liittyvä kuivatelakointiin käytettävä rakennelma, toiminto tai laite, jonka avulla laiva tai muu alus saadaan siirrettyä vedestä vesilinjan yläpuolelle tai muulle kuivapintaiselle työskentelytasolle, sekä takaisin veteen. Yleisimpiä kuivatelakkatyyppisiä ovat allastelakka, uiva telakka, sekä vetotelakka. Kuivatelakkaa käytetään pääasiassa laivojen tai muiden vesikulkuneuvojen rakentamiseen, huoltoon, korjaukseen tai tarkastukseen ja se on yleensä telakan tärkein toiminto ja rakennelma. (5.) Arctechilla on käytössä allastelakka, joka näkyy kuvassa 1. Kuvassa 2 on esimerkki lohkoista, kuva 3 on lohkon nostosta ja kuvassa 4 on valmis laivan runko, jossa näkyvät tummina lohkorajat. Kuvassa 5 nähdään esimerkki, millaisista lohkoista laivan runko kootaan.



KUVA 1: Rungon koonti allashallissa (6)



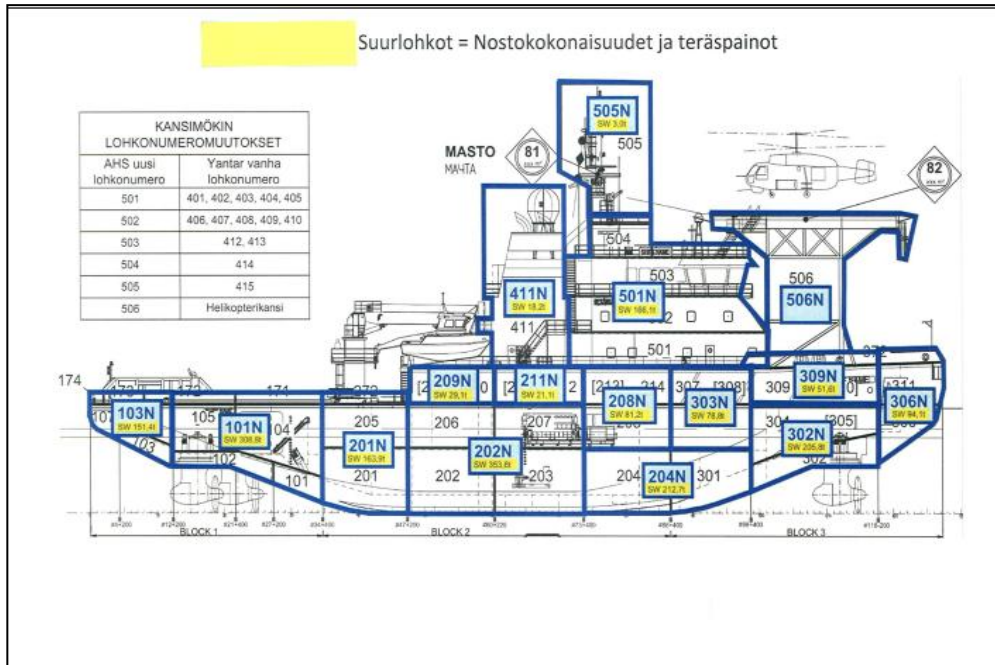
KUVA 2: Valmis lohko (4)



KUVA 3: Valmista lohkoa nostetaan runkoon kiinni yhteenhitausta varten (4)

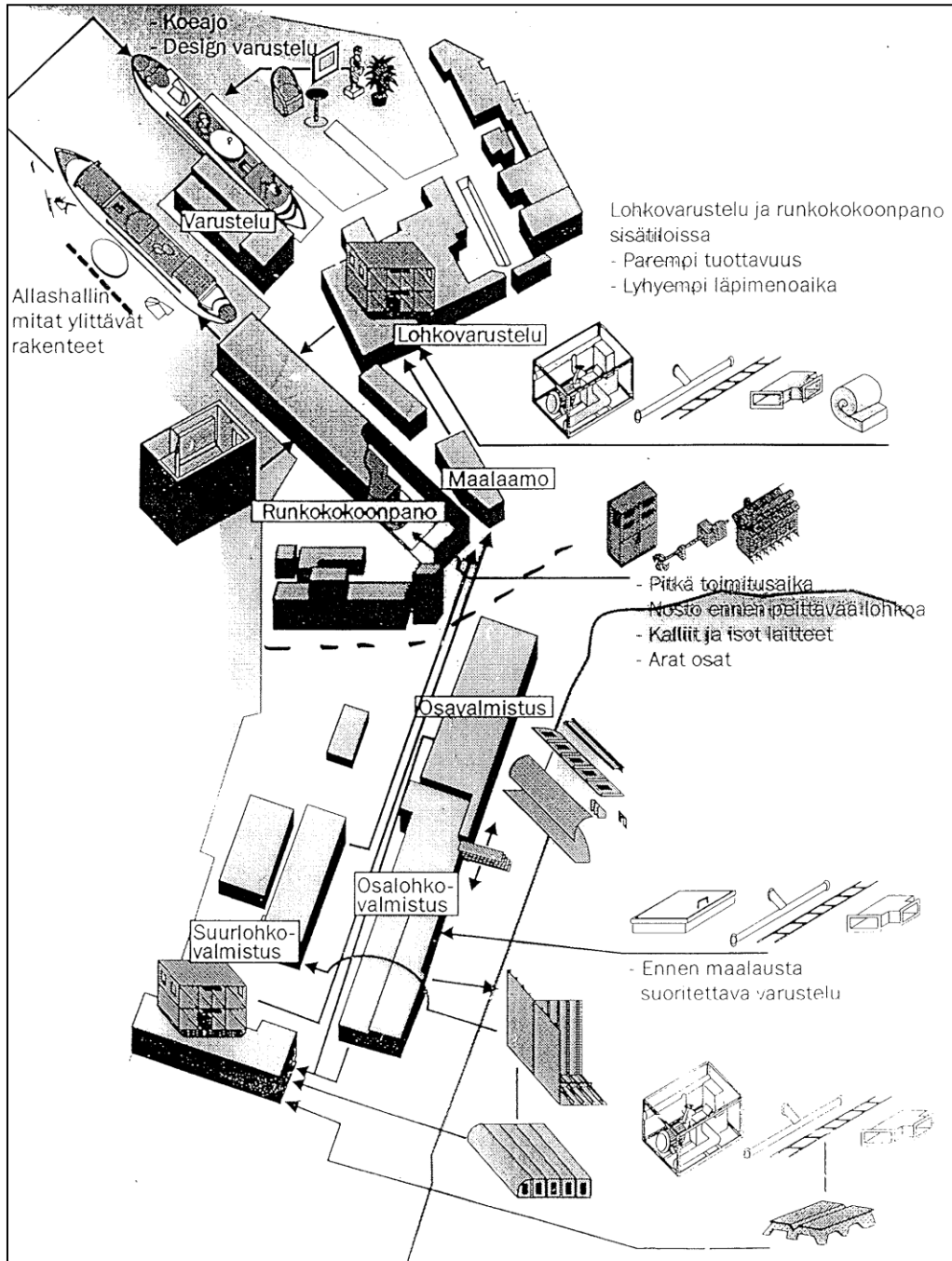


KUVA 4: Valmiiksi yhteen hitsatut lohkot näkyvät kuvassa tummina lohkorajoina (4)



KUVA 5: Suurlohkot (7)

Kun lohkot on hitsattu yhteen ja tarpeellinen varustelu tehty, laiva lasketaan vesille loppuvastustelua ja käyttöönottoja sekä koekäyttöjä ja testauksia varten. Viimeiseksi ennen asiakkaalle luovuttamista laivalle tehdään merikoeajo (kesto n. 4-7 vrk) ja tarvittavat viimeistelyt. (2.) Koko telakalla tapahtuva prosessi hahmottuu paremmin seuraavan kuvan 6 avulla.



KUVA 6: Helsingin telakka; rakennustavan kuvaus (7)

2.2 Materiaali- ja vientiprosessin kuvaus

Materiaalin hallinta Artechilla alkaa materiaalin ostosta suunnittelijan antaman tarpeen mukaan. Apuna on MARS-materiaalin hallintajärjestelmä. Materiaalin hankintaprosessia ei tässä tarkemmin käsitellä; oletuksena on, että materiaali on saapunut asianmukaisesti ja ajoissa telakan varastoon. Tuotannolta tulee järjestelmään keräilypyyntö. Keräilypyyntö on työnjohta-

jan tekemä pyyntö, jolla varastolle tiedotetaan materiaaltarpeista. Alla näkyy esimerkki Arc-
 techin keräilypyynnöstä kuva 7. Tämän jälkeen keräilijä tulostaa poimintalistan. Varasto kuit-
 taa keräilypyynnön tulostamalla poimintalistan, jonka pohjalta kerätään materiaalit ja laitetaan
 ne valmiiksi eteenpäin toimitusta varten. (8.) Alla olevassa kuvassa 8 näkyy esimerkki Arc-
 techin poimintalistasta. Poimintalistan mukaan kerätään materiaalit lavalle lähetystä varten
 (punnitus ja mittaus + pakkaus). Luvut kirjoitetaan käsin poimintalistaan, joka annetaan vien-
 tidokumenttien tekemisestä vastaavalle varaston henkilölle (huolitsijalle). (2; 3)

MARS	AHS	H420 Keräilypyyntö		User: VMU	Date: 28.02.13	
587	Artikan-Dagi 2				Page: 1 of 1	
DRI No. 548727 Kohde: ja 10-JMS		Yks: 0	SL-403 JMS-VARUSTEID	Tila: KESK		
QTY	Grp:	WS:	Subc:	Tyylit:	URPILAINEN V-M	
Tulos: pakka		Tarvepvm:	13094	Pakkaus:	2373	
Hann: NOUTO						
Päärus / Kes. /				Seura: VMU		
Litara Mat.Nom.	Idv. Osa	HT	Nimitys	Pydetty	Määrä	Osu. Qty.
Hvi	Basic Art.	WS	Tyyppi/Tekoaikotti/Teksti	Yks C	Mat.No	Pin. O/S
	Laitan Alue			Paino	Tilavu.	
5213	4195006		PANTALITIN AXILOCK-S DN 5060,3	1	0	0
	P3		AISU04 TP1 EPDM PN16 SININEN / xx	PC S	4195006	
	6195022		sininen merkintä /		1,87 KG 954007/16	
			OK			
5213	4195022		PANTALITIN AXILOCK-PP DN 5060,3 PALONK	1	0	0
	P3		AISU04 TP1 NBR PN16 PUNERED / xx	PC S	4195022	
			punainen merkintä palkonkatkivi /		1,2 KG 955195/1	
			OK		141	
5213	4195009		PANTALITIN AXILOCK-S DN500/114,3	1	0	0
	P3		AISU04 TP1 PN16 EPDM SININEN / xx	PC S	4195009	
			sininen merkintä /		1,5 KG 719973/12	
			OK		145	
				Kok.paino	3,37 KG	
End of Report						
5213 682571		1/3 ⁴ palkonkatkivi		2kpl		
P3						

KUVA 7: Keräilypyyntö (9)

MARS	AHS	R421 Poimintalista		User: PU	Date: 14.01.13	
507	Artukun-Dagi 2				Page: 1 of 1	
Kohde-jak: 52-PU	Grp:	WS: 52	-Aluepoikilot, Iltevedenkäsittely	DRL No 547700	Tila: EI KE	
OV:	Tarveproj:	13031	Huom	Työjohtaja: MUURI	Puhros: 2684	
Pilestusno: / Pääsimi:						
Littera	Mat.tunnus	Osa Nimitys	Saldo	Tyyppi/Teksti/Huom	Pyydetty-Poisittu Alue	C. Mat. No.
Rivi	Vpai	HyR			Yks	Vanha jak WS
5324	6886136			PALLOVENTTILI DN 15/10 PN16 LAIPOIN	3	52
	7000	MIE25		89 STARLINE 233SGS-Q/PN16	PC	
Telakka Proj	Vpai	HyR	Hold			
ARCT	507	7000	MIE25	89		S 6886136
5324	6922200			LAUHTENPOISTIN DN15 PN40 GESTRA	1	52
	7000	M3E1		12 GESTRA BK45	PC	S 6922200
Telakka Proj	Vpai	HyR	Hold			
ARCT	507	7000	M3E1	12		719993
ARCT	362	7000	M1E14	1		
ARCT	505	7000	M1E14	13		
ARCT	506	7000	M3F13	3		
ARCT	506	7000	M3F13	1		
ARCT	506	7000	M3E1	1		

KUVA 8: Poimintalista (10)

Arctechin huolitsija käyttää apunaan yleisessä käytössä olevaa Infomaker-ohjelmää. Infomaker on Arctechin käyttämä tietokannan raporttien generointiohjelma, jossa ohjelma tekee syötetyistä tiedoista Excel-taulukon, josta löytyvät perustiedot, mm. materiaalinumero ja materiaalin nimitys sekä keräilynumero ja lukumäärät (3). Arctechin huolitsija lisää käsin ohjelmaan kaikki ohjelman pyytämät tiedot. Ohjelma tekee syötetyistä tiedoista Excel-taulukon, minkä jälkeen tiedot siirretään kopioimalla proformalasku- ja pakkalistapohjalle. Pakkalista/pakkausluettelo laaditaan joko varsinaisen kauppalaskun erittelyosaan tai omalle erilliselle lomakkeelle. Pakkausluettelossa ei ilmoiteta hintoja. Pakkausluettelo on kollikohtainen erittely lähetykseen kuuluvista tavaroista (11; 12). Arctechin huolitsija täyttää vielä viimeiseksi puuttuvat tiedot käsin proformalaskuun ja pakkalistaan, mm. hinnat, brutto- ja nettopainot, tullinimikoodit. Lopuksi yrityksen huolitsija kääntää dokumentteihin kaikki materiaalinimikkeet ja niiden kuvaukset venäjänkielisiksi. Käytännössä kaikkiin lähetettäviin materiaaleihin tarvitaan lisäksi toimittajan materiaalisertifikaatit, jotka vastaanottaja tarvitsee tullinimikkeen määrittämistä varten sekä alkuperämaan osoittamista varten. Kaikki edellä mainitut dokumentit lähetetään sovitun käytännön mukaan ennakkoon venäläisen telakan tullaosastolle hyväksymistä varten, minkä jälkeen jäädytään odottamaan lupaa kuljetustoimeksiannon tekoa varten; sen saaminen kestää noin viikon. Luvan saannin jälkeen yrityksen huolitsija tekee kuljetustoimeksiannon huolinta-/kuljetusyrietykselle, joka hoitaa materiaalit määränpähän sekä tullirajan ylikuljetukseen vaatimat dokumentit. (2; 3.)

KTP- konseptin myötä Arctech keskittyy ydinosaamiseen, joten tullaus on ulkoistettu Oy Wi-keström & Krogius Ab:lle (W&K), joka tilaa kuljetuksen omalta sopimuskumppaniltaan sekä hoitaa vientitullauksen (2).

2.3 Spesifikaatiot

Arctechilla on sopimukset lohkoalihankintatöistä laivoihin venäläisten telakoiden kanssa. Sopimusten liitteissä (Appendix) on lueteltu materiaalit, jotka Arctech toimittaa venäläisille telakoille. Liitteissä on lueteltu esim. yksittäiset pumput, AC-kojeet, vedenkäsittelylaitteet ja koneikot. Sen lisäksi on mainittu varastomateriaaleja, kuten esim. läpivientejä, tikkaita, kädensijoja ja erilaisia luokkua, samoin esivalmisteputkia ja putkipaketteja. Koska näitä materiaaleja ei pystytä luetteloimaan sopimusta tehtäessä tarkasti, venäläinen osapuoli on ottanut käyttööns. ns. spesifikaatiot. Se tarkoittaa, että kun Arctech tekee proformalaskun ja pakkalistan, se tekee myös proforman pohjalta ns. spesifikaation, jossa on käytännössä samat tiedot kuin proformassa. Spesifikaatiot numeroidaan juoksevasti ykkösestä alkaen ja viitataan sopimusnumeroon sekä kyseiseen Appendix-numeroon. Sekä Arctech että vastaanottajatelakka allekirjoittavat ja leimaavat dokumentit, sekä päiväävät dokumentit päivämäärällä, joka on ennen lähetyspäivää. Näin spesifikaatioista tulee osa kyseistä sopimusaineistoa. Spesifikaatioita ei lähetä materiaalin mukana, vaan ne lähetetään Arctechin allekirjoituksen ja leiman jälkeen vastaanottajatelakalle. Heidän allekirjoituksensa ja leimansa jälkeen spesifikaatiot ovat tarvittaessa käytettävissä Venäjän tullia varten, jos se haluaa varmistaa, että lähetettävät materiaalit on sopimuksessa sovittu toimitettavaksi. (2.)

Spesifikaatiot eivät siis ole varsinaisia vientidokumentteja, mutta ovat olennainen osa Arctechin vientidokumentointiprosessia (2). Alla on esimerkki pohjamaalilähetysten spesifikaatiosta.

Kuvan 9 mukaiset spesifikaatiot ovat hyvä esimerkki Venäjän tullin tarkasta dokumentaatiovaatimuksesta. Tämän lisäksi esivalmisteiden osalta tulli on vaatinut, että Arctech lähettää myös asennuskuvat, joista näkyy, mihin lohkoihin esivalmisteet menevät (9.)

SPECIFICATION №1 to the		СПЕЦИФИКАЦИЯ №1 к							
Shipbuilding Contract №567/3378 of 09.november.2011		Судостроительного договора №567/3378 от 09 ноября 2011г.							
Consigner/	Отправитель: Arctech Helsinki Shipyard Inc. /								
Address of Consigner/ Адрес отправителя: P.O.Box 132, Laivakatu 1, FI-00151 Helsinki, Finland /									
Consignee/ Получатель : JSC "Shipyard "Yantar" /ОАО "Прибалтийский судостроительный завод "Янтарь"									
Consignee's address/Адрес получателя : 236015 Kaliningrad, Guskov square, 1 / 236015 Калининград, площадь Гуськова, 1									
Delivery term/Условия поставки: DAP-Kaliningrad (Incoterms 2010)									
The Goods will be delivered free of charge/ Товар поставляется на безвозмездной основе									
Price is indicated for customs purpose only, not for payment/ Стоимость не подлежит оплате и указана только для таможенных целей									
The third party can be a Consigner /Отправителем может быть третья сторона									
№ of Item/№	Name and Description of Goods, characteristics, n	Quantity / колич	Quantity total	Unit measure,	Price, curren	Total sum, cur	Weight net, kg	Weight gross,	
1,00	Muki Z 2001 silicate, comp A, 723033_10	580 pcs x 10 ltr	5800 ltr	liter			5 046,00	5 588,00	
2,00	Muki Z 2001 Grey, paint comp B, 723010_6,75	580 pcs x 6,75 ltr	3915 ltr	liter			7 947,45	9 141,45	
3,00	Jotun Thinner 04, 8030_10 (10 ltr steel drum)	55 pcs x 10 ltr	550 ltr	liter			434,50	507,50	
				TOTAL/всего:			13 427,95	15 236,95	
Signatures of Parties/ Подписи сторон:									
Buyer/Заказчик				Builder/Изготовитель					
Shipyard "Yantar" Joint Stock Company/ОАО ПСЗ "Янтарь"				Arctech Helsinki Shipyard Inc.					

KUVA 9: Spesifikaatio (7)

3 TULLAUSKÄYTÄNNÖT

3.1 Mikä on tulli?

Tullilaitos on ulkomaankaupan yleisviranomainen. Se huolehtii tuontitavaroiden verotuksesta, tuonnin ja viennin sekä ulkomaanliikenteen tullivalvonnasta, ulkomaankaupan tilastoinnista ja tuontitavaroiden kuluttajansuojatutkimuksista, kantaa valmisteverot kotimaisista ja ulkomaisista tuotteista, hoitavat muut tullitehtävät lainsäädännön edellyttämällä tavalla. Tullilaitos palvelee valtiontaloudellisia verovelvollisten yhdenvertaisuutta ja elinkeinoelämän kilpailuedellytysten tasapuolisuutta turvaavia, yhteiskuntaa suojaavia sekä sen tiedontarpeita tyydyttäviä etuja. (11.)

Tulli on aina ollut Venäjän ulkomaankaupan toiminnan tärkeä osa, mutta se koetetaan kuitenkin Venäjän kaupan suurimmaksi ongelmakohtaksi. Etenkin 1990-luvulla Venäjän tullimääräykset muuttuivat tiheään tahtiin mikä aiheutti päänvaivaa useille suomalaisille yrityksille. Määräyksiä tulkinta ja soveltaminen käytännössä oli usein ennalta arvaamatonta ja vaihtelevaa. 2000-luvulle tultaessa tullikäytännöt ovat jo vakiintuneet, mutta ongelmatapauksia ilmenee edelleen. Venäjän WTO-jäsenyys elokuusta 2012 alkaen lisää erityisesti ennakoitavuutta tullauksessa. (13, 143; 14; 2)

3.2 Huolintaliikkeen tehtävät ja velvollisuudet

Asiakkaan ja huolintaliikkeen toimintaa ohjaa heidän välillään tehty sopimus. Sopimus voi käsittää tullauksen, muiden asiapaperien hoitamisen, vakuutuksen, kuljetuksen sekä varastoinnin. Sopimuksen ajankohta ja menetelmät riippuvat kulloinkin kyseessä olevasta kaupasta sekä asiakkaan tarvitsemien palvelujen tasosta. Asiakas pyytää huolitsijalta joko tarjouksen lähtö- ja kohdemaan kustannuksista tai huolinta- ja kuljetustarjouksen. (11.)

Huolintaliike lähettää varsinaisen tarjouksen sekä ohjeistuksen siitä, miten tarjous hyväksytään ja tehtävä otetaan toteuttavaksi. Huolintasopimus syntyy, kun tarjouksen mukainen toimeksianto tilataan. Jos huolintaliike on toimittanut PSYM200-säännösten asiakkaalleen ja siihen vedotaan, myös se on tullut osaksi huolintasopimusta. (11.)

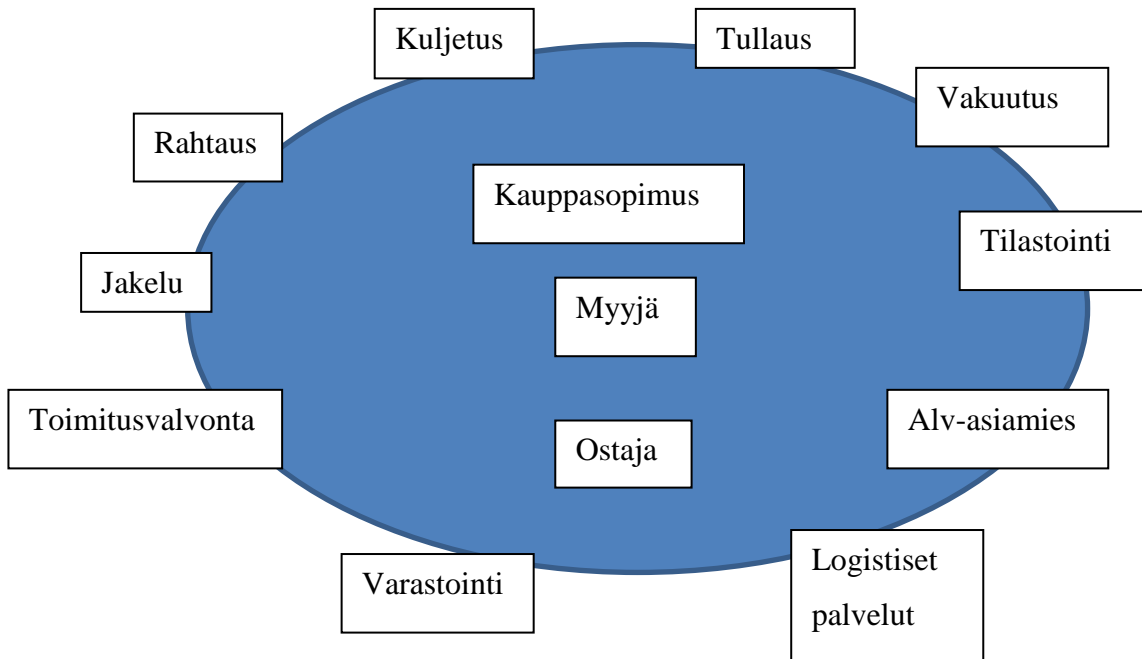
Huolintaliikkeen tehtävät ovat seuraavat:

- kuljetussopimuksen teko rahdinkuljettajan kanssa
- lastauksen, purkauksen ja kuljetusten valvonta
- tullimuodollisuuksien hoitaminen
- näytteiden otto ja niiden lähettäminen
- reklamaatioiden hoitaminen
- punnitukset ja mittaukset
- erikoiskuljetusten suunnittelu

- tavarain lajittelu, merkintä ja edelleen jakelu
- yhteiskuljetusten suunnittelu
- vakuutusten hoitaminen
- vaarallisten aineiden kuljetusten järjestäminen. (11.)

Huolitsijan velvollisuuksia ovat seuraavat:

- toimimisvelvollisuus
- tarkastusvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus. (11.)



KUVA 10: Huolinnan osatekijät (15)

3.3 Arctech ja Oy Wikeström & Krogius Ab

Huolitsijayritys on ensisijaisesti vastuussa papereista ja kuljetuksen sujumisesta toimeksiantajalle eli Arctechille, joten kaikki dokumentit toimitetaan Arctechille. Venäjän projekteissa, joissa huolitsijaliike on myös rahdinkuljettajana eli maatiekuljetuksissa, on ollut kyse venäläisestä luvanvaraisesta maahantuonnista eli sen vuoksi Arctechilla laitetaan kaikki paperit ennakoon venäläiselle vastaanottajatelakalle, jotta se pystyy varautumaan tuontitullaukseen. (2; 16.)

Huolitsija tekee CMR:n Arctechin antamien ohjeiden mukaan ja perustuen proformalaskussa oleviin tietoihin (16). Proformalasku on tullausta ym. varten laadittu "näennäislasku", josta ilmenee tavaran arvo. Proformalaskua tarvitaan tuontiluvan anomista varten. (11.)

Yleensä Arctechin projekteissa CMR on muuten aina samanlainen, mutta tavaran kuvaus ja määrät tietysti muuttuvat ja CMR:lle tulee merkitä venäläiseltä telakalta saadut sikäläiset tullinimikkeet myös. Venäläisellä kuljettajalla mukana oleva TIR-carnet sitten täytetään periaatteessa samoilla tiedoilla, kuin CMR:ssäkin on. TIR Carnet on kuljetusyrityksen omistama asiakirja ja kuljettajalla on oikeus täyttää se, mutta käytännössä harva kuljettaja osaa täyttää sen oikein. Siksi yleinen käytäntö on, että lastaavan yrityksen vientisihteeri tai erillisen huo-

lintayrityksen huolitsija täyttää TIR Carnetin Esimerkiksi henkilöautojen kuljetukset ovat tyyppillisesti sellaisia, joissa kuljettaja voi itse täyttää TIR Carnetin On muistettava, että TIR Carnet on kuljetusyrityksen asiakirja ja kuljetusyritys on vastuussa siitä ja sen sisällöstä (11; 12). Projektin kaikkien kuljetusten paperit tarkistutetaan venäläisellä telakalla ennen kuin auto tilataan ja lastataan. (16.)

Kuljettaja saa nämä paperit W&K:n Manttaalitien konttorista sen jälkeen, kun on ensin lastannut kuorman Arctechilla (16).

3.4 Maatiekuljetusprosessi viennissä lastauspaikalta Arctechilta Venäjälle

3.4.1 Kuljettaja saapuu lastauspaikalle Arctechille

Kuljettajan täytyy ilmoittautua Arctechilla oikeassa paikassa ja oikeaan aikaan. Hänen täytyy tehdä selväksi aikeensa lastausyrityksestä ja minne menevää kuormaa ja mitä tulee. Kuljettajalla on mukanaan huolitsijaliikkeen valmiiksi täyttämä TIR Carnet asiakirja.

Huolitsijaliike lähettää ennen lastausta Suomen Tullin sanomaliikennekeskukseen sähköisen vienti-ilmoituksen sekä sähköisen TIR ”passituksen”. Kun nämä on lähetetty oikein ja täydellisesti täytettyinä sanomaliikennekeskukseen, tulee sieltä automaattisesti vastaussanomana huolitsijalle sähköinen luovutuspäätös ja EAD -viennin saateasiakirja, jotka sisältävät tullin MRN -numeron kyseiselle TIR kuljetukselle (12). MRN-numero on tunnus, jonka Tullin järjestelmä antaa hyväksyessään tietyt tulli-ilmoitukset vastaanotetuksi. Annettu MRN ilmoitetaan asiakkaalle hyväksymissanomassa. MRN-numero annetaan passitusilmoituksille, vienti-ilmoituksille ja tietyille saapumisen ja poistumisen ilmoituksille. Numeron käyttämisestä on annettu ohjeita kunkin sovelluksen omissa ohjeissa. (17.)

Kuljettaja on vastuussa kuormastaan, ja Venäjän tullilainsäädännön mukaan hänen tulee osallistua lastaukseen sekä huolehtia siitä, että asiakirjoihin merkittyä vastaava tavaramäärä lastataan ja sijoitetaan painojakauman takia oikeaan kohtaan kuormatilassa. Lastauksen valmistuttua kuljettajan tulee sitoa kuorma lain edellyttämällä tavalla. Edellä mainitut asiat johtuvat siitä, että Venäjällä on hieman kankea tullikäytäntötapa. Jos kuormasta löytyy jotain, mikä ei täsmää asiakirjojen kanssa, kuljettajaa syytetään poikkeuksesta salakuljettamisesta. Lisäksi, jos rajalle menee jotain tavaraa, jonka määränpää on joku muu kuin kohdema, ei sitä todennäköisesti sieltä ikinä saada pois ja siitä joutuu vielä maksamaan 100 % sakkoo. (12; 18.)

Lastauksen jälkeen kuljettajan täytyy huolehtia, että hänellä on kaikki asianmukaiset dokumentit mukanaan, mm. proformalasku, pakkalista, CMR-rahtikirja vähintään viitenä kappaaleena (Venäjän laki edellyttää tätä). Rahtikirjasta tulee ilmetä seuraavat: Lähettäjä, vastaanottajan ja kuljettajan osoitteet, yhteystiedot, ALV-tunnukset, kollojen lukumäärä, bruttopaino ja lähetyksen sisältö. Jokaiselle kuljetusmuodolle on oma rahtikirjansa. (13; 148.) TIR Carnet, sanomaliikennekeskuksesta saapunut tulostettu sanomaversiosta luovutus päätös sekä mahdolliset alkuperätodistukset ym. kuormaan liittyvät dokumentit. Lisäksi kuljettajan tulee tarkistaa huolellisesti, että kaikki CMR-rahtikirjan sekä TIR Carnet'n tiedot ovat oikein, mm. rahtikirjaan merkityt tulliterminaalin lisenssinumero ja voimassaoloaika. Nämä edellä mainitut tiedot tulee löytyä asiakirjoista. Kaikki virheet voivat johtaa suuriin vaikeuksiin Venäjän rajatullissa, sekä kaikki odotusaika aiheuttaa lisäkustannuksia. Tyypillisimmät virheet ovat, että autojen rekisterinumero, on ilmoitettu väärin kirjoitusvirheiden vuoksi tai niitä ei ole merkitty jokaiseen dokumenttiin. (12.)

Kesäkuussa 2012 Venäjä otti käyttöön sähköisen tuontitavaran ennakoilmoituskäytännön. Kaikista Venäjälle tuotavista tuotteista pitää olla lähetetty Venäjän Tullille sähköinen ennakoilmoitus. Tämän tulee olla rajatullissa vähintään 2 tuntia ennen tavaran saapumista rajatulliin ja se koskee kaikkia kuljetusmuotoja. (12.)

Kyseisen sähköisen ennakoilmoituksen Venäjän tullille lähettää huolitsijayritys. Ennakoilmoituksen avulla Venäjän tulli voi tehdä tuotavista tavaroista riskianalyysjä, sen aiheuttamia toimenpiteitä sekä pistokokeita. (12.)

3.4.2 Toiminta sisämaan lähtötullissa vientitullipaikassa

Lastauksen jälkeen kuljettajan täytyy ajaa suorinta tietä hänelle osoitettuun tulliin, sekä pitää huolta siitä, että lastauksen jälkeen ja sen aikana kuormatilaan ei laiteta tai oteta mitään ylimääräistä. Monissa kuljetusyriyksissä, kuten DHL:llä, tämä varmistetaan tai helpoimmin laittamalla sinetti ajoneuvon lastauksen jälkeen. Arctechilla tätä käytäntöä ei ole. (12; 18.)

Kuljettajan täytyy antaa tullivirkailijalle kaikki kuormaa koskevat dokumentit, auton ja perävaunun rekisteriotteet, kuormatilojen TIR-todistukset, sekä lisäksi tulli tarkastaa myös matkailuvan, vaikka se leimataankin vasta rajatullitoimi-paikassa. Tullivirkailija tarkistaa kaikkien tietojen oikeellisuuden ja virkailija sulkee vienti-ilmoituspassituksen ja avaa TIR Carnet-tulliasiakirjan eli siirtää passituksen vienti-ilmoituksesta TIR Carnet'lle. Paperitöiden jälkeen tullivirkailija ja kuljettaja menevät yhdessä ajoneuvoyhdistelmän luokse ja tullivirkailija sineitöi kuormatilat. Kaikki TIR-todistuksen osoittamat kyseisen kuljetusyksikön sinetöintikohdat

on sinetöitävä. Sinetöintikelpoisuuden varmistamiseksi tullivirkailija tarkastaa vielä samalla kuormatilan kunnon. (12.)

Kun kuljettaja saa kaikki dokumentit tullivirkailijalta takaisin, on hänen tarkastettava, että kaikki dokumentit ovat mukana ja TIR Carnet on avattu asianmukaisesti eli ensimmäinen valkoinen lehti on irrotettu ja sen kantaosaan on tullivirkailija tehnyt omat merkinnät ja lyönyt Tullin leiman (12).

Tämän jälkeen kuljettaja jatkaa matkaa kohti Suomen rajatullia eli poistumispaikkaa. Hänen täytyy huomioida tullin antama kuljetusreitti sekä aikataulu kuljettaessa lähtötullista rajatulliin (12.)

3.4.3 Toiminta Suomen rajatullissa

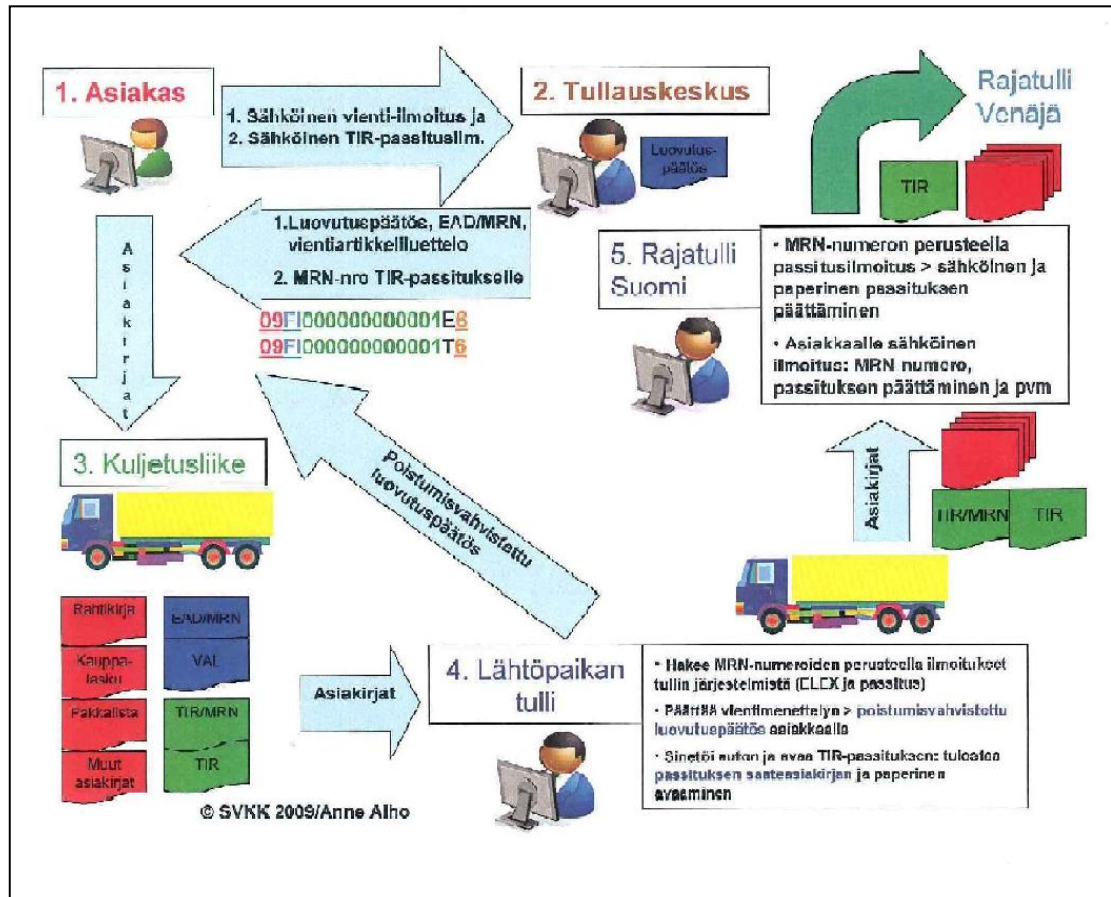
Kuljettajan saapuessa rajalle täytyy hänen noudattaa siellä olevia mahdollista jonotusta koskevia ohjeita. Nuijamaalla ja Vaalimaalla on hyvä vuoronumerosysteemi sekä ohjetaulut näyttävät, miten siellä toimitaan. Huolintayritys valitsee rajanylityspaikan sen mukaan, millaiset jonot niissä on. (12.)

Tullissa kuljettaja menee ensimmäiseksi tullivirkailijan luo ja näyttää siellä kaikki kuormaan liittyvät asiakirjat: TIR Carnet, rekisteriotteet ja täytetty matkalupa. Tullivirkailija käsittelee tullaukseen liittyvät asiakirjat sekä poistaa TIR Carnet'sta vihreän sivun, leimaa ja allekirjoittaa vihreän sivun kantalehden sekä käsittelee kyseisen kuorman Tullin tietojärjestelmässä. (12.)

Tämän jälkeen kuljettaja menee passin sekä viisumin tarkastukseen. Rajavartija tarkistaa kuljettajan passin tietojärjestelmästä ja edellyttäen, että kaikki on kunnossa, lyö leimansa siihen. Tämän jälkeen kuljettaja saa paperit takaisin ja jatkaa matkaa kohti Venäjän rajatullia. (12.)

Nuijamaalla on käytössä maasta poistuttaessa ns. yhden luukun periaate eli tullivirkailija tekee ensin kuorman tullauksen ja sen jälkeen kuljettajan passin ja viisumin tarkastuksen (12).

Tullivirkailijan käsiteltyä kuormadokumentit tullin tietojärjestelmässä, tietojärjestelmä lähettää huolintayritykseen automaattisesti sähköisenä sanomana poistumisvahvistetun luovutus päätöksen (12). Koko Suomen Venäjän-viennin prosessi näkyy kuvasta 11.



KUVA 11: Sähköisen tullauksen vaiheet Suomessa Venäjän-viennissä (12)

3.4.4 Toiminta Venäjän rajatullissa

Kuljettaja saapuu ajoneuvonsa kanssa ensimmäisen tarkastuspisteen puomille, missä rajavartiijan kanssa täytetään pieni tarkastuslappu. Tarkastuslappuun rajavartija merkitsee ajoneuvon rekisterinumeron sekä ajoneuvossa olevien henkilöiden määrän. (12.)

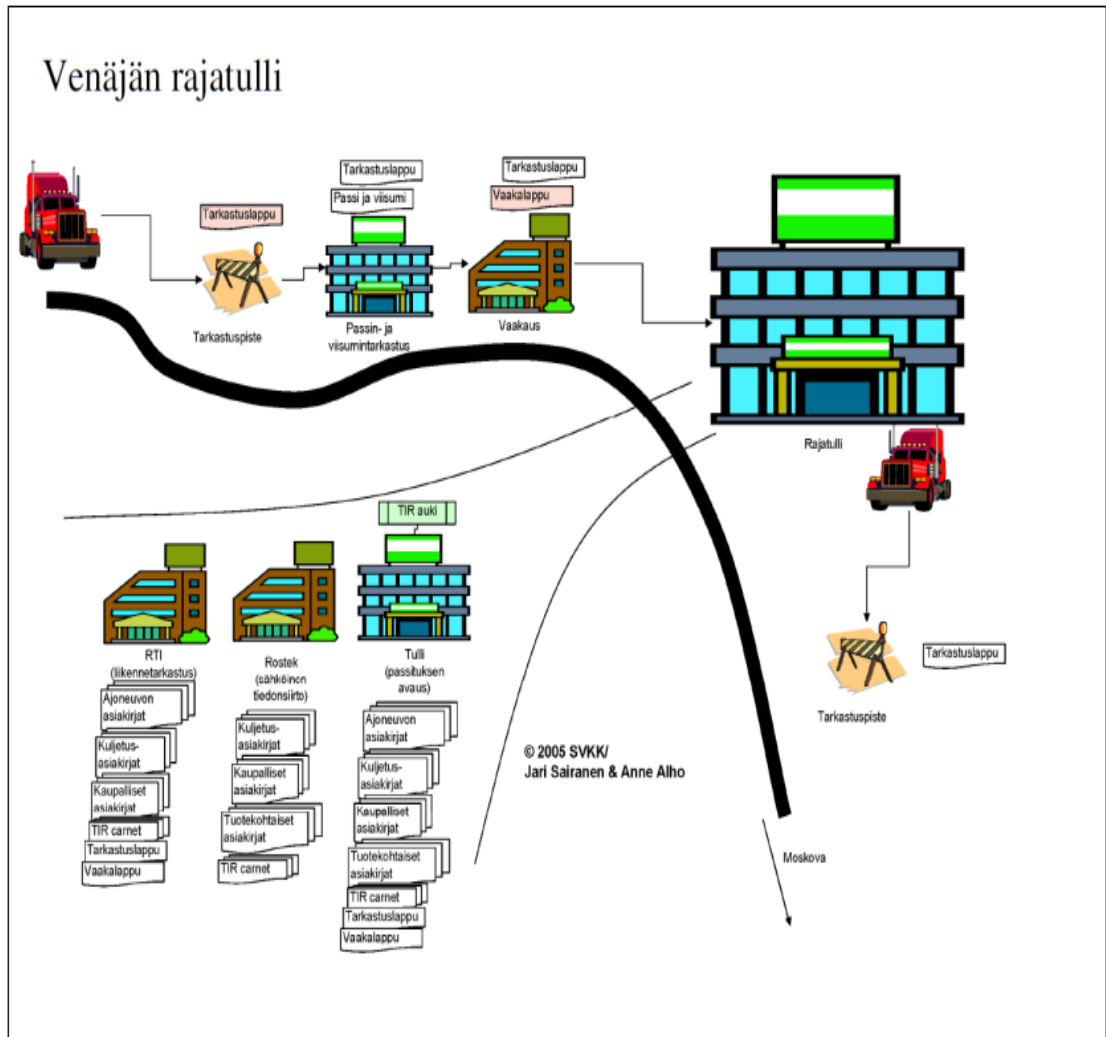
Tämän jälkeen siirrytään ajoneuvon kanssa rajavartioston palvelupisteeseen. Siellä ensimmäiseksi kuljettaja menee passin ja viisumin tarkastukseen. Kuljettajan on esitettävä myös auton rekisteriote. Rajavartija tarkastaa passin Venäjän tullin tietojärjestelmässä ja lisää sinne auton rekisterinumeron. Jos kaikki on kunnossa eikä ajoneuvoon tai kuljettajaan liity mitään erikoista, kuljettaja pääsee jatkamaan matkaansa Rostekin tullihuolitsijan luo. Kuljettajan täytyy esittää Rostekin tullihuolitsijalle yhdistelmän paperit (rekisteriotteet, TIR-todistukset ym.), kaupalliset asiakirjat (proforma ym.), tuotekohtaiset asiakirjat sekä TIR Carnet. Rostekin virkailija tekee kuorman tulliselvityslomakkeen GTD:n Venäjän tullipassituksen. Tämä on tuplapassitus Venäjällä, koska TIR -passitus on myös voimassa. Suomessa ei saa olla yhtä aikaa kahta passitusta päällekkäin, Venäjällä taas vaaditaan nämä kaksi yhtäaikaista passitusta rajalta määrätulliin. (12.)

Tämän jälkeen kuljettaja menee tullivirkailijan luo. Tullivirkailijan tehtäviin kuuluu suorittaa yhdistelmän vaakausta, mitata korkeus, tarkastaa auton rekisteri-, vakuutus- ym. ajoneuvoon liittyvät dokumentit sekä tarkistaa, että kuljettaja noudattaa kuljettajan ajo- ja lepoaika sääntöjä joko tarkistamalla piirturikiekoista tai uusissa autoissa digitaalisesta ajopiirturista. (12.)

Kuljettajan on täytynyt teettää paperit Rostekissa valmiiksi tullia varten, jotta tullausprosessi hoituisi nopeasti. Tullimies tarvitsee kaupalliset asiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, kuljetusasiakirjat (CMR -rahtikirja), ajoneuvon asiakirjat, TIR Carnet'n ja pienen tarkastuslapun sekä punnitustiedot, jotka tullivirkailija on jo saanut tullin tietojärjestelmästä tulostetusta vaakalappusta, kun yhdistelmällä on ajettu vaa'an yli. Tullivirkailija tarkistaa erittäin tarkasti mm. tavaratullitariffikoodin (tässä tapauksessa Venäjän telakka vahvistaa Arctechille ja Arctechin huolinnasta vastaava ilmoittaa nimikkeen eteenpäin huolitsijayritykselle), määrätullitoimipaikan lisenssinumeron ja sen voimassaoloajan sekä paikan, missä tullissa kyseinen lisenssi on voimassa eli tullin osoitteen. Kaikkien näiden tietojen täytyy täsmätä, ennen kuin hän voi tehdä passituksen määrätulliin. (12.)

Jos Arctechilla tai huolitsijayrityksessä on tehty virhe jossakin näistä tiedoista, voi kestää kauan, ennen kuin ajoneuvo voi jatkaa matkaa korjatuilla tiedoilla (12).

Kaiken täsmätessä tullimies lyö CMR-rahtikirjaan määräysleiman, joka koskee tavarantoimitamista määrätulliin. Leima pitää sisällään mm. merkinnän määräajasta, koska tavarantoimitus on määrätullissa. Viimeiseksi tullimies laittaa kaikki muut asiakirjakappaleet sinetöityyn muovipussiin. Yksi kappale CMR-rahtikirjasta jää kuljettajalle Venäjän liikennepoliisia varten sekä kuljettajaa itseänsä varten. Tämän lisäksi tullivirkailija lyö vielä oman henkilökohtaisen leimansa pieneen tarkastuslappuun, joka on merkinä tullauksen valmistumisesta. Aivan viimeiseksi tullivirkailija tarkistaa vielä yhdistelmän ja lisää kuormatiloihin Venäjän tullin sineitin/sinetit. Ennen kuin kuljettaja voi jatkaa matkaa kohti määrätullitoimipaikkaa, on hänen annettava rajatullialueen päätepisteessä viimeisellä puomilla olevalle rajavartijalle pieni tarkastuslappu, jossa täytyy olla kaikki leimat. (12.) Asiaa valaisee kuva 12.



KUVA 12: Tullauksen vaiheet Venäjän rajatullissa (12)

3.4.5 Toiminta Venäjän määrätullissa

Kuljettajan täytyy saapua ajoneuvon kanssa tullialueen portille ennen rajatullissa laitettua määräysleimassa olevan määrääjän umpeutumista. Jos tullialueen jonon takia sinne ei voi ajaa, kuljettaja voi käydä ilmoittamassa päivystävälle vartijalle saapumisestaan. (12.)

Porttitarkastuspisteessä kuljettaja saa kulkuluvan, joka oikeuttaa hänet ajamaan vartioidulle tullialueelle (12).

Ensimmäiseksi kuljettaja menee tullin väliaikaisvarastolle (SVH). Hänen täytyy antaa virkailijalle rajatullin sulkema muovipussi, joka pitää sisällään kaikki kuljetusasiakirjat. Virkailija an-

taa kuljettajalle saapumistodistuksen todistuksena siitä, että kyseinen yksikkö on saapunut tulliin (12.)

Seuraavaksi kuljettajan täytyy mennä tullin passitusosastolle. Hän antaa passitusosaston virkailijalle kaikki kaupalliset asiakirjat, tuoteasiakirjat, kuljetusasiakirjat sekä portilta saamansa saapumisilmoituksen ja kulkuluvan. (12.)

Tämän jälkeen kuljettajan täytyy mennä tullin tarkastusosastolle, jossa kuljettaja yhdessä tullivirkailijan kanssa käyvät tarkastamassa ajoneuvosta, että sinetin/sinetit ovat ehjä/ehjiä ja kuljetusyksikkö on vaurioitumaton. Kuljettaja saa tästä todistuksen. (12.)

Sinetin tarkastuksen jälkeen kuljettaja palaa tullin passitusosastolle. Tullaajalla eli deklarantilla on hallussaan valtakirja joka mahdollistaa tullauksen aloittamisen, ja hän aloittaa työskentelyn tullimiehen kanssa passitusosastolla. Hänellä on mukanaan tullausarvoilmoitus (DTS) ja tulli-ilmoitus (GTD). Tässäkin vaiheessa käsittelyssä täytyy olla mukana kaupalliset asiakirjat, tuotekohtaiset asiakirjat, kuljetusasiakirjat sekä kuljettajan aiemmin saamat saapumistodistus ja kulkulupa. (12.)

Tämän jälkeen deklarantti menee tullin väliaikaisvarastoon (SVH) ja saa sieltä kuitin varastoon luovutetuista tavaroista tullausta varten eli DU-asiakirjan. Deklarantti palaa tullin passitusosastolle mukanaan kuljetusasiakirjat sekä DU-asiakirja. Tullin passiosastolla laitetaan CMR-rahtikirjaan leima, joka kertoo tavaran saapumisesta. Tämän jälkeen deklarantti menee kaikkien dokumenttien kanssa tulliselvitysosastolle ja sen jälkeen tarkastusosastolle, jossa kuljetusyksikön tullisinetti/tullisinetit aukaistaan ja tavara tarkastetaan fyysisesti. Kuljettajan on myös oltava tässä vaiheessa läsnä. Tarkastuksen jälkeen tullivirkailija antaa kuljettajalle tekemänsä tarkastuspöytäkirjan. (12.)

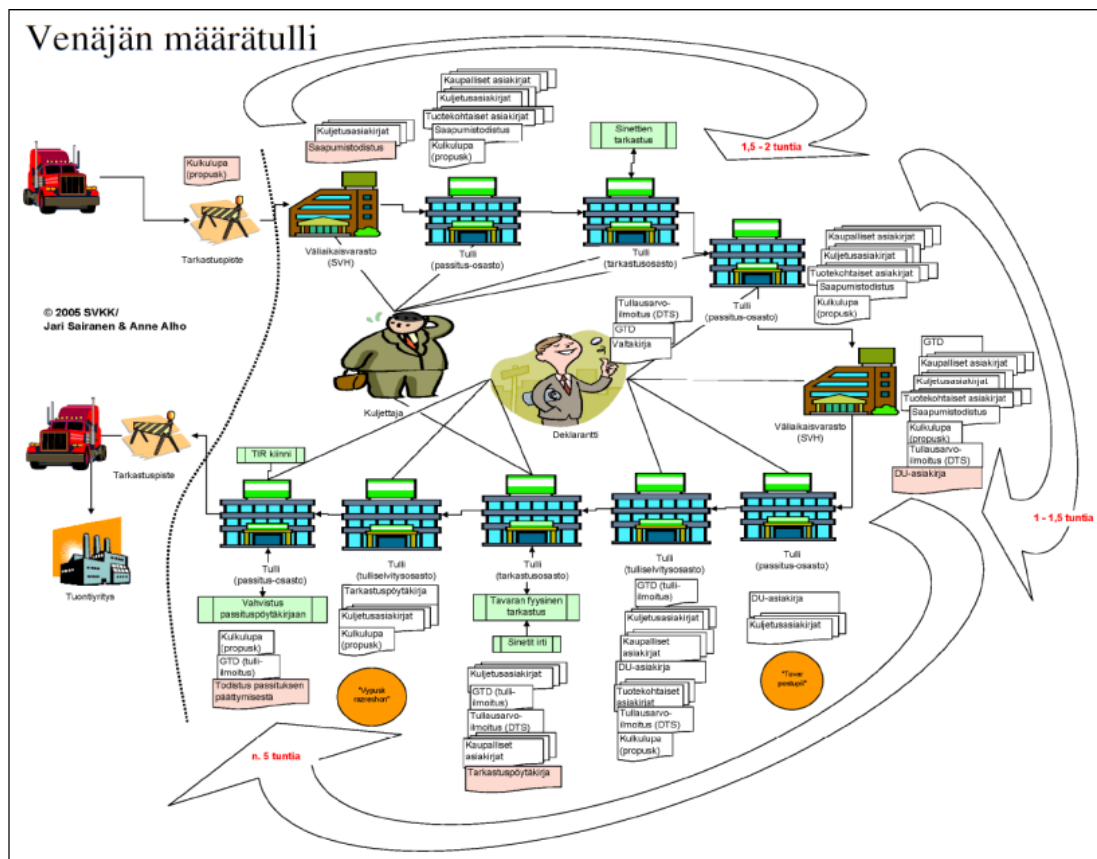
Deklarantti palaa tämän jälkeen uudestaan tulliselvitysosastolle ja antaa tullivirkailijalle tarkastuspöytäkirjan, kuljetusasiakirjat sekä kulkuluvan. Seuraavaksi CMR rahtikirjaan laitetaan leima joka kertoo, siitä että tavara on vapautettu. Ennen tullauksen lopullista päättämistä deklarantti käy tullin passiosastolla, ja sieltä hän saa todistuksen passituksen päättymisestä (12.)

Tullista poistumisen yhtenä ehtona on se, että TIR Carnet-asiakirja ei sisällä mitään tullin varausmerkintää mm. merkintää R tai numerokoodia perässään. Kuljettajan on ehdottomasti ennen poistumista tarkistettava tämä. Jos asiakirjasta löytyy jokin merkintä, kuljettajan on ehdottomasti selvitettävä se ennen tullialueelta poistumista, koska jos TIR Carnet ei ole ns. puhdas, niin sitä ei voi palauttaa sen kuljetusyrityksen maan kansalliselle takausjärjestölle (ASMAP, SKAL), mistä se on alun perin ostettu. (12.)

Kuljettaja palauttaa kulkulupansa alueen portilla olevalle vartijalle poistuessaan alueelta tullausprosessin päätyttyä. Vartijalla ei ole oikeutta laskea ajoneuvoa ulos alueelta, jos tullausta ole suoritettu tai kuljettaja on saanut erillisen poistumisluvan esim. auton korjausta varten, mutta siinä tapauksessa perävaunu jää tullialueelle. Kokonaiskesto aika koko prosessille siitä kun auto saapuu määrätulliin ja pääsee sieltä poistumaan tullaus tehtynä, kestää tyypillisesti 6-12 tuntia edellyttäen, ettei ole mitään epäselvää tai ongelmia asiakirjojen tai tullauksen kanssa. (12.)

Tämän jälkeen auto voi jatkaa CMR-rahtikirjassa mainittuun vastaanottajan telakan osoitteeseen kuorman purkausta varten. Kuljettajan on Venäjän telakalla varmistuttava, että hän luovuttaa kuorman vain vastaanottamiseen oikeutetulle henkilölle. Aiemmin on ollut lavastettuja tilanteita, joissa kuljettaja on houkuteltu viemään tavara epävirallisille vastaanottajille. Onneksi nykyisin tällainen toiminta on loppunut miltei kokonaan. Kuorman purun valmistuttua on siitä saatava vastaanottajan kuittaus CMR-rahtikirjaan sekä erilliseen purkausraporttiin. (12.)

Siinä tapauksessa että tavarat tai osa niistä on vaurioitunut, asiakkaan tulee tehdä varausmerkintä CMR-rahtikirjaan. Purkausraportista näkee kellonaikojen tarkkuudella sen koska auto on tullut tulliin ja purkauspaikalle sekä koska se on asiakirjojen luovutuksen jälkeen päässyt lähtemään. (12.) Määrätullin tullausprosessi on kuvattu seuraavassa kuvassa 13.



KUVA 13: Tullauksen vaiheet venäläisessä määrätullissa (12)

3.4.6 TIR-kuorman tullaus Venäjällä

Venäjällä on neljä erilaista mahdollisuutta tulla maahan saapuva TIR-kuorma. Arctech käyttää koko kuorman tullausta ”pyörillä” = tavara jatkaa edelleen asiakkaalle. Tullaaja eli Broker ilmoittaa kuljettajalle, että kuorma on tullattu, ja luovuttaa CMR:n, jossa on leimat tavaran saapumisesta ja tavaran vapauttamisesta. Kuljettaja saa tullitarkastajalta TIR Carnet’n, todistuksen passituksen toteutumisesta ja passitusasiakirjan 2-lehden varmennetun kopion. Kuljettaja hakee varaston vartijalta vielä viimeiseksi merkinnän kulkulupa, joka oikeuttaa poistumaan tullista. (12.)

4 LÄHETYSCASET

4.1 Case 1: NO: PL-AHS-Y-40

Arctech rakensi Venäjän telakalle toimitettavaksi koneikon, joka oli osa keskusvoitelujäähdytysjärjestelmää. Koneikko on omalle alustalle erillisistä osista pajalla kokoonpantu toiminnallinen kokonaisuus. Sisältää usein esim. pumppuja, venttiileitä ja putkiosia (2). Koneikko toimitettiin perille maateitse rekalla. Kuljetus oli ylikorkea, yli neljä metriä korkea. Kuljetusta varten tuli hankkia erikoiskuljetusluvut, joiden saanti kestää normaalisti noin kolme viikkoa.

Rekka ylitti Suomen, Viron, Liettuan, Latvian sekä Venäjän rajat. Reittiä suunniteltaessa täytyi ottaa huomioon mm. siltojen korkeus. Lisäksi Venäjän rajan ylityksen jälkeen kuljettajalla täytyi olla erillinen lupa ajaa Venäjän maanperällä erikoiskuljetuksia, pelkkä kuljetukselle saatu erikoiskuljetuslupa ei riittänyt. Kuljetusluvan hankkimiseen ja ajoreitin suunnitteluun mennyt aika myöhästytti koneikon toimitusaikaa vastaanottajalle. Onneksi tässä tapauksessa koneikon toimitusaika ei ollut vastaanottajalle aikataulu-kriittinen. (2; 3.)

Toisena ongelma oli se, että Venäjän tulli vaati koko koneikolle valmistajan eli Arctechin sertifikaattia. Koneikon laitteilla (pumppu, lämmönvaihdin, venttiilit) oli materiaalitoimittajan sertifikaatit, mutta tämän tyyppisille koneikoille ei ole ennen vaadittu kokonaisuudelle sertifikaattia. Esimerkiksi Arctechilla tehdyille koneikoille, jotka menevät omalla telakalla tehtävään laivaan, tilaaja tai luokituslaitos ei vaadi sertifikaatteja. Koneikko tulee hyväksytyä vasta koekäyttö- ja koeponnistusvaiheessa, valmiiksi asennettuna laivalla. Ongelma ratkesi Arctechin hyväksi pitkällisen sähköpostikirjeenvaihdon jälkeen, jossa lähetettiin koneikon piirustukset ja muuta teknistä dokumentaatiota ja saatiin Venäjän tullilta lupa koneikon toimittamiselle vastaanottajalle. (2; 3.) Alla olevassa kuvassa 14 on kyseisen lähetyksen koneikko.



KUVA 14: Koneikko

4.2 Case 2: NO: PL-AHS-Y-048

Arctech sai keräilypyyntönä toimittaa venäläiselle telakalle (Kaliningradiin) palo- ja kannenpesupumpun sekä makeanveden pumpun. Arctech oli saanut vastaanottajalta hyväksynnän vientidokumenteille ja rekka oli noutanut lähetysten. Materiaalin ollessa Vilnassa ulosluovutettavana EU:sta tuli tietoa, että jotta Venäjälle voisi viedä kyseisiä pumppuja, niihin tarvitaan Venäjän viranomaisten myöntämä saniteetti-sertifikaatti, koska näiden pumppujen katsotaan olevan ”elämää pelastavia ja ylläpitäviä” laitteita. Saniteetti-sertifikaatin hankkimiseksi tarvittaisiin taas valmistajan täydellinen käyttöohje sekä sen virallinen käännös (vahvistettu notariaatti + suurlähetystökäännös). Tämän sertifikaatin hankinta olisi pitkä prosessi. Tämä olisi ollut vaikeaa toteuttaa, koska kyseisillä pumppuilla on monta käyttötarkoitusta, joten yhtä täydellistä käyttöohjetta ei ole edes tehty. Arctech joutui konsultoimaan pumppujen toimittajien kanssa ja tavarantoimittajan kanssa pumppuihin liittyvistä lisäsertifikaateista. Näiden hankkiminen olisi vaatinut niin paljon aikaa, että päätettiin, että kaikissa dokumenteissa pumppujen nimitykset muutettiin. Nimitykset jouduttiin muuttamaan myös toimittajien pumppujen sertifikaatteihin, jotka luokituslaitos myöntää. Nimitykset eivät saaneet viitata ”elämää pelastaviin ja ylläpitäviin järjestelmiin”. ”Fire and Deck Wash Pump1” muutettiin nimitykseksi ”Vertical Inline Centrifugal Pump”(2; 3.)

Sopimuksen Appendix-liitteessä, jossa oli lueteltu telakan toimituslaajuudessa em. pumppu, oli liitteen lopussa myös mainittu, joskin vähän ”rivien välissä”, että vastaanottaja hankkii toimittajan materiaalisertifikaatin lisäksi tarvittavat. (2; 3.) Kuvasta 14 näkee casen palo- ja kannenpesupumpun.



KUVA 15: Palo- ja kannenpesupumppu

4.3 Case 3: NO: PL-AHS-Y-025

Arctech lähetti Venäjän telakalle pienikokoista varustelumateriaalia yhteensä kolmekymmentä keräilypyyntöä, jotka olivat yksi keräilypyyntö per Euro- tai FIN- lava. Jokaisesta keräilystä oli oma keräily- ja poimintalistansa. Huolitsija tekee jokaisesta keräilypyynnöstä Infomaker-listan. Näistä kolmestakymmenestä Infomaker-listasta yhdistetään yksi Excel-taulukko proforman pohjaksi. Tässä kuormassa oli poikkeuksellisen paljon keräilypyyntöjä, mistä seurasi suuri määrä työtä yhdisteltäessä taulukkoja proformaksi. Työ vaatii suurta tarkkuutta ja huolellisuutta, jottei virheitä olisi syntynyt. Yleensä keräilypyyntöjä per kuorma on vähemmän kuin kymmenen. (2; 8.)

Kyseessä olevan laivan materiaalilähetystä kertyi noin kolmekymmentä peräkäräryä. Suurin osa lavametreistä kertyi esivalmisteista (putket, putkiosat, putkipaketit). Esivalmiste on tuote,

laite, laitekokonaisuus, rakenteen- tai systeemin osa jolla on yksilöivä tunniste ja joka valmistetaan omalla tai ulkopuolisella työpajalla esimerkiksi esivalmisteputki tai koneikko (9). Kuvassa 16 näemme Arctechilla käytettäviä putkiesivalmisteita. Nykykäytännön mukaan vastaanottavat telakat vaativat, että esivalmisteputket on listattu dokumentteihin yksitellen, jolloin yksittäisellä osalla pitää olla hinta sekä se pitää olla myös punnittu erikseen. Joskus aikaisemmin on riittänyt, että kuormalavan/putkihäkin osilla on ollut yhteishinta ja yhteispaino. Nykykäytäntö siis lisää huomattavasti listojen tarkkuutta sekä pituutta. (2; 8.)



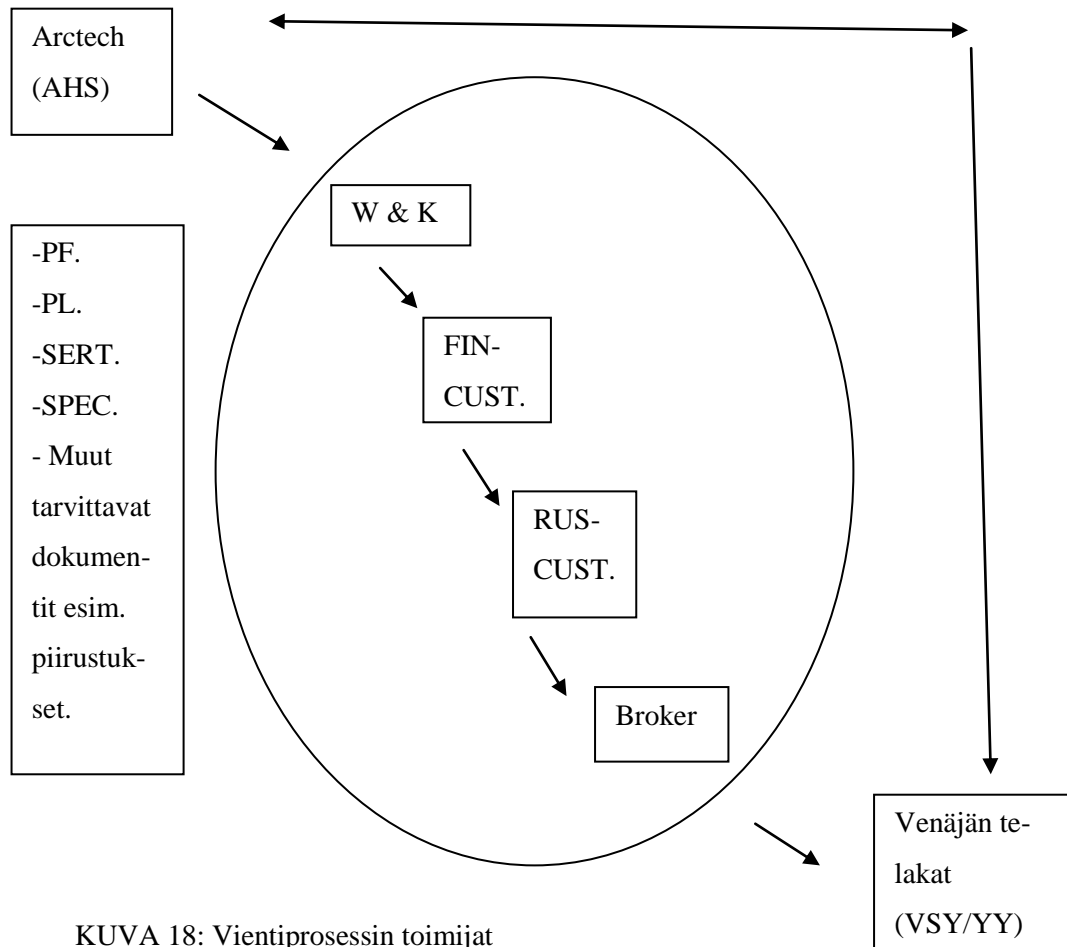
KUVA 16: Esivalmisteita

Samoin nykykäytännön mukaan vastaanottaja vaatii, että nimikkeet ovat sekä englanniksi että venäjäksi. Aikaisemmin on riittänyt, että dokumentit ovat olleet pelkästään englanniksi. Tällöin pakkalistaksi riitti keräilypyyntö englanninkielisillä nimikkeillä ja proformaksi yhteenve-to kolleista hintatietoineen ja painoineen. Koska materiaalijärjestelmästä ei saada venäjänkielisiä nimikkeitä, nyt venäjänkieliset nimikkeet joudutaan lisäämään Excel-listoihin. Tällä hetkellä tämä ainoa tapa, jolla saadaan tehtyä vastaanottajan vaatimusten mukaiset dokumentit. (2; 8.) Seuraavassa kuvassa 17 on tyypillinen kuorma, jossa on esivalmisteita.



KUVA 17: Valmis kuorma

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA PARANNUSEHDOTUKSET



Kuva 18: Vientiprosessin toimijat

Arctechin Venäjän-viennin prosessi toimijoita kuvataan lyhyesti kaaviossa 18. Ympyröity osa on alue, johon ei voida juurikaan vaikuttaa. Tosin Arctech voi halutessaan vaikuttaa esimerkiksi siihen, mitä kuljetusliikettä W&K käyttää. Samoin voidaan hankkia tietoa ja koulutusta sekä Suomen että Venäjän tullin käytännöistä. Hyvä apukeino yrityksen huolitsijalle olisi, jos Arctech hankkisi itselleen lisenssin Finpron laivauskäsikirjaan, jonka avulla se pääsisi heidän internetsivuilleen. Sivuilta löytää jatkuvasti päivitettyä tietoa mm. kaikkien maiden vienti- ja tuontimääräyksistä. Ympyröidyn osan toimijoiden varsinaisiin prosesseihin ei voida vaikuttaa.

Arctechin mielestä kehitysasiat ja -mahdollisuudet voidaan jakaa kahtia: yhteistyön ylläpito ja kehittäminen vastaanottajan ja vastaanottajan tullausosaston kanssa sekä toisaalta oman dokumentointiprosessin kehittäminen.

Seuraavassa osiossa käydään läpi parannusehdotuksia käyttäen pohjana edellisen luvun Case-esimerkkejä.

5.1 Yhteistoiminta vastaanottajan kanssa ja sen kehittäminen

Lähetyksiin Venäjän telakoille liittyen Arctechin logistiikkaosasto on pyrkinyt käymään vastaanottavan telakan tullausosaston kanssa läpi vientiprosessin. On sovittu proformien, pakka-
listojen ja spesifikaatioiden formaatit, samoin tarvittavat materiaalisertifikaatit ja muut tarvittavat dokumentit, kuten esivalmisteiden osalta piirustukset.

Samoin on sovittu, kuinka paljon ennen toimitusta lähetetään sähköpostilla skannatut alustavat dokumentit vastaanottajalle niiden tarkastusta ja hyväksymistä varten, esimerkiksi 15 vuorokautta ennen toimituspäivää. Tällöin vastaanottajan tullausosasto on voinut tarkistuttaa ennakkoon materiaalien tullikoodit paikalliselta tulliviranomaiselta, ennen kuin antaa dokumenttien hyväksynnän Arctechille. Näin menetellen tullausvaiheessa ei enää juurikaan ole ollut virheitä, jotka olisivat hidastuttaneet tullausta. Arctechin mielestä tämä menettely varmaan lisää muutenkin tullausten sujuvuutta, kun kyseisellä Venäjän tullipisteellä on ennakkotieto tulevasta lähetyksestä jo viikkoa tai kahta ennen toimitusta.

Case 1:n koneikon ongelmana oli, että Venäjän tulli vaati koko koneikolle valmistajan eli Arctechin sertifikaattia, jollaista ei ole Arctechilta ennen vaadittu. Case 2:n (pumppu) ongelmana oli, että Venäjän tulli vaati pumpulle saniteetti-sertifikaatin. Näiden tapausten osalta sopimuksen Appendix-liitteessä oli mainittu erikseen kyseinen pumppu ja samoin koneikko. Molempien telakoiden, tullaus- ja logistiikkaosastot mukaan luettuna, olisi pitänyt vielä tarkemmin käydä ennakkoon läpi toimituslaajuuteen kuuluvat nimikkeet ja niihin mahdolliset liittyvät erikoisvaatimukset.

Koneikko on tavallaan esivalmiste, jota ei voida koeponnistaa tai –käyttää ennen laivaan asennusta, joten sille lienee mahdotonta saada jonkun luokituslaitoksen sertifikaattia. Ainoana mahdollisuutena voisi olla, että Arctech tekee oman ”Certificate of Qualityn”. Dokumentissa vakuutetaan, että koneikko on valmistettu Arctechin laatujärjestelmän mukaisesti, koneikon suunnittelun, osien ja laitteiden hankinnan sekä kokoonpanon osalta.

Pumpun ongelmana oli saniteetti-sertifikaatin puuttuminen. Jos tämä olisi huomattu tai tiedetty jo suunnittelu- ja hankintavaiheessa, olisi ollut mahdollista laittaa sertifikaatin hankinta alkuun hyvissä ajoin pumpun toimittajan kautta. Tämä sertifikaatti on tuote-/laitekohtainen, ja se olisi ollut ao. pumpulle kertaluonteisen sertifikaatin hankinnan jälkeen käytettävissä koko Venäjän tulliliiton alueella. Tämä case osoittaa, että Arctechin suunnittelulla sekä hankinnalla

tulisi olla parempi tietämys Venäjän sertifiointijärjestelmästä poikkeuksellistenkin tapausten osalta.

5.2 Arctechin vientidokumentointiprosessin kehittäminen

Case 3:een liittyen on tullut selvästi ilmi, että Venäjän tullin tiukentuneiden määräysten vuoksi Arctech joutuu tekemään vientidokumentit Excel-pohjilla. Menettely on työläs, kun useista keräilypyynnöistä kootaan yhteen taulukkoon proforma-pohja, Työ on myös tarkkaavaisuutta ja huolellisuutta vaativaa, jottei virheitä tule. Excelin suuri hyöty on, että Arctech on pystynyt tekemään venäläisen vastaanottajan tullausosaston vaatimusten mukaiset lähetysdokumentit ja samoin pystynyt joustavasti päivittämään haluttuja muutoksia.

Mars-materiaalijärjestelmä on käytössä lukuisilla telakoilla ympäri maailmaa. Muutosten saaminen järjestelmään on vaikeaa yksittäisen telakan tarpeiden osalta. Suuremmat muutokset päivitetään yleensä ohjelmistoversion päivityksen yhteydessä. Mikäli yksittäisiä muutoksia tai päivityksiä tehtäisiin yksittäisen Mars-asiakkaan toivomuksesta, se tulisi erittäin kalliiksi. Tällä hetkellä venäjänkielisten nimikkeiden saaminen suomen ja englannin lisäksi kattavasti Mars-tietokantaan on vaikeaa. Mars-järjestelmä on materiaalinhallinta- ja hankintaohjelmisto, jossa ei ole laskutus- ja lähetystoimintoja otettu huomioon. Mars-ohjelmiston lisäksi telakalla on käytössään erillinen toiminnan suunnittelun ohjelmisto, henkilöstöhallinnon ja taloushallinnon ohjelmistot, eikä mitään SAP-tyyppistä integroitua kattavaa kokonaisjärjestelmää olla suunnittelemassa eikä hankkimassa, koska siihen ei tällä hetkellä ole tarvetta, ja myös kustannuskohdat huomioon ottaen. Mikäli jatkossa suunnitellaan integroitua tai muuta uutta ohjelmistoa, myös nämä materiaalijärjestelmään linkitetyt laskutus- ja lähetystoiminnot tulee ottaa huomioon.

Tällä hetkellä Arctech käyttää Mars-aineiston hyödyntämisessä ja muokkauksessa apuna Infomaker-ohjelmaa ja Exceliä, joiden avulla proformat ja pakkalimat tehdään. Toistaiseksi joudutaan työskentelemään näillä työkaluilla.

Arctechilla on ollut teräs- ja varustelumateriaalilähetys Venäläisille telakoille laivoihin 506, 507 ja 508. Materiaalilähetys on ollut melko säännöllisesti kesäkuusta 2011 alkaen (laivan 506 lohkoihin ensin), ja ne ovat jatkuneet helmikuulle 2013 saakka (laivan 508 lohkoihin). Tällä hetkellä materiaalilähetys Venäläisille telakoille ei ole. Tilauksensa laivan 509 lohkoihin ei tämän hetken suunnitelmien mukaan lähetetä Arctechilta materiaaleja. Lähetettävät materiaalit siis vaihtelevat projekteittain ja sovitaan erikseen.

LÄHTEET

1. Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.
2. Suoknuuti Aatto. Arctech Helsinki Shipyard, logistiikkapäällikkö. Haastattelut 25.2.2013–10.4.2013.
3. Kaivola Asko. Arctech Helsinki Shipyard, logistics specialist. Haastattelut 25.2.2013–28.2.2013.
4. Rimpiläinen Johannes. Arctech Helsinki Shipyard, LVI-suunnittelu. Sähköpostiviestit 26.2.2013.
5. Kuivatelakka. Wikipedia. Saatavissa: <http://fi.wikipedia.org/wiki/Kuivatelakka> [viitattu 22.3.2013].
6. Runkokoonti allashallissa. Helsingin sanomat. Saatavissa: <http://www.hs.fi/talous/Hietalahden+telakalle+murtajatilaus+Ven%C3%A4j%C3%A4lt%C3%A4/1305629651831> [Viitattu 7.4.2013].
7. Arctech Helsinki Shipyard, koulutusmateriaali.
8. Uhre Pauli. Arctech Helsinki Shipyard Oy, Työnjohtaja. Haastattelut 25.2.2013 -10.4.2013.
9. Keräilypyyntö. Arctechin materiaalihallintajärjestelmä.
10. Poimintalista. Arctechin materiaalihallintajärjestelmä.
11. Ala-Uotila Harri. Lehtori. Kansainväliset kuljetukset ja huolinta-kurssin materiaali. KyAMK, syyslukukausi 2012
12. Päivärinte Raimo. Lehtori. Logistiikka kuljetukset Venäjälle 1-kurssin materiaali. KyAMK, syyslukukausi 2012.
13. Alho, A. 2007. Tullaus tavarankuljetuksissa. Teoksessa Tiri, M. (toim.) Venäjän liiketoiminnan perusopas. Helsinki: Suomalais- Venäläinen kauppakamari)
14. Suomalais- Venäläinen kauppakamari. 2007. Venäjän kaupan barometri. Saatavissa: http://www.finruscc.fi/index.phtml?680_m=4213&s=315 [Viitattu 11.4.2013].

15. Huolinnan osatekijät. Tulli. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/fi/> [viitattu 13.3.2013].
16. Laakso Markku. Client Manager Oy Wikeström & Krogius Ab. Sähköpostiviestittely 21.3.2013.
17. MRN. Tulli. Saatavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/lyhenteet/index.jsp [Viitattu 23.4.2013]
18. Hautakoski Joni. DHL, terminaalin esimies. Haastattelu 28.3.2013.

