



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Antti Helminen

LENTOKULJETUKSET JA TUNNETUN LÄHETTÄJÄN HYVÄKSYNTÄ

Liiketalous ja matkailu
2015

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
Liiketalous ja matkailu

TIIVISTELMÄ

| | |
|--------------------|--|
| Tekijä | Antti Helminen |
| Opinnäytetyön nimi | Lentokuljetukset ja tunnetun lähettäjän hyväksyntä |
| Vuosi | 2015 |
| Kieli | suomi |
| Sivumäärä | 47 + 3 liitettä |
| Ohjaaja | Leena Pommelin-Andrejeff |

Opinnäytetyöni tarkoituksena on tutkia tunnetun lähettäjän hyväksyntää, sen hyötyjä ja hakemista. Tutkin myös ulkomaankauppaa ja siihen liittyviä osaluokkia. Tunnetun lähettäjän hyväksynnästä on melko uusi asia ja siksi siitä on hyvä tehdä kattava tutkimus. Tarkoitukseni on saada hyväksynnästä selkeä kuva, sekä selvittää siitä saatavat hyödyt ja haitat.

Työni koostuu teoria- ja tutkimusosioista. Teoriaosio koostuu viidestä eri osiosta. Ensimmäisessä osiossa kerron kansainvälisestä kaupankäynnistä. Toisessa ja kolmannessa kerron rahtiliikenteestä ja erityisesti lentorahtista. Neljännessä osiossa kerron tullauksesta sekä EU:n sisä- ja ulkokaupasta. Viimeinen kuudes osio koostuu tunnetun lähettäjän hyväksynnästä. Tietoa etsin alan kirjallisuudesta ja internetistä. Tutkimuksessani käytän tiedonkeruumenetelmänä verkkokyselyä, jonka lähetän edellä sovittuun sähköpostiosoitteeseen.

Tutkimustulokseni ovat sekä puolesta että vastaan hyväksyntää. Vastauksien avulla saan hyviä käytännön kokemuksia ja lisätietoa hyväksynnästä. Tulokset antavat sellaista tietoa, jota ei muuten aiheesta olisi mahdollista saada. Saatujen tulosten ja teorian avulla sain koottua tiiviin ja selkeän tietopakettin tunnetun lähettäjän hyväksynnästä, josta on hyötyä asiasta kiinnostuneille.

VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Liiketalous ja matkailu

ABSTRACT

| | |
|--------------------|---|
| Author | Antti Helminen |
| Title | Airfreight and known consignor approval |
| Year | 2015 |
| Language | Finnish |
| Pages | 47 + 3 attachments |
| Name of Supervisor | Leena Pommelin-Andrejeff |

The main aim of the thesis was to find out more about the so called known consignor approval, how to get it and the benefits of it. Also, international business and things related to it were discussed. Known consignor is quite a new concept and that is why it is important to make a comprehensive survey about it. The main objective was to get a thorough picture of known consignor approval and find out the negative and positive sides of it.

This thesis consists of theory and research sections. In the theory there were five different topics. The first part discussed international business, the second and the third chapters examined freight traffic and especially airfreight. In chapter four customs and trading inside and outside of the EU were looked into. The last chapter consists entirely of examining the known consignor. The research used an online survey as a method of collecting data.

The results showed evidence both supporting and against the known consignment approval. Very good examples on how this approval works in practice and further details about it were gained. The results gave information that could not be found from anywhere else.

Keywords

Export, import, freight, airfreight and known consignor

Sisällysluettelo

| | |
|---|----|
| TIIVISTELMÄ | 2 |
| ABSTRACT | 3 |
| 1 JOHDANTO | 5 |
| 2. KANSAINVÄLINEN KAUPPA | 7 |
| 2.1. Kansainvälinen kauppa Suomessa | 7 |
| 2.2. Suomen asema ulkomaankaupassa | 8 |
| 3. RAHTILIIKENNE | 9 |
| 3.1. Lähtökohdat rahtiliikenteeseen | 9 |
| 3.2. Toimituslausekkeet kansainvälisessä kaupassa | 10 |
| 3.3. Huolitsija | 11 |
| 4. LENTOKULJETUKSET | 13 |
| 4.1. Lentorahti | 13 |
| 4.2. Kansainvälinen lentoliikenneliitto IATA | 15 |
| 4.3. Kuljetusasiakirjat | 15 |
| 4.4. Lentokuljetusprosessi | 16 |
| 4.5. Turvatarkastukset | 17 |
| 5. TULLAUS | 19 |
| 5.1. Suomen tulli | 19 |
| 5.2. Sisäkauppa | 19 |
| Verot ja maksut | 20 |
| Tilastointi | 20 |
| 5.3. Ulkokauppa | 21 |
| 5.4. Tuonti | 21 |
| Yleisilmoitus | 22 |
| Tulliselvitys | 22 |
| Passitus | 23 |
| 5.5. Vienti | 23 |
| 6. TUNNETTU LÄHETTÄJÄ | 25 |
| 6.1. Tunnetun lähettäjän hyväksyntä | 25 |
| 6.2. Hyväksynnän tausta | 26 |
| 6.3. Hyväksynnän saaminen | 27 |
| 6.4. Hakuprosessi | 29 |
| 7. EMPIIRINEN TUTKIMUS | 31 |
| 7.1. Tutkimusmenetelmät | 31 |
| 7.2. Tutkimuksen toteutus | 32 |
| 7.3. Tutkimuksen tulokset | 34 |
| 8. JOHTOPÄÄTÖKSET | 39 |
| 8.1. Tutkimuksen luotettavuus | 40 |
| 8.2. Jatkotutkimus | 41 |
| 8.3. Oma oppiminen | 41 |
| 9. LÄHTEET | 43 |
| 10. LIITTEET | 46 |

1 JOHDANTO

Maailmalla siirtyy päivittäin valtavat määrät tavaraa. Monet pienemmät paketit kulkevat nopeasti lentorahtina. Lentorahti on erittäin yleistä ja lentokentillä onkin valtavat varastot, joissa tavara odottaa lastaamista. Nopeuttaakseen tavarankäsitteilyä, on kehitetty tunnetun lähettäjän hyväksyntä, joka nopeuttaa tavarankäsittelyä. Valitsinkin opinnäytetyöni aiheeksi lentorahdin ja siihen liittyvän tunnetun lähettäjän hyväksynnän. Sain aiheeseeni idean työpaikaltani ja koin sen hyväksi valinnaksi. Aihe oli sopivan haastava ja mielenkiintoinen. Kansainvälinen kauppa ja kuljetukset ovat aina kiinnostaneet minua ja siihen liittyvä aihe oli minulle luonteva valinta. Teoriaosuuden kirjoittamista helpottivat aikaisempi tieto ja kokemukset kansainvälistä kuljetuksista. Työhön oli helpompi kerätä materiaalia, kun tiesin jo valmiiksi mitä ryhdyn etsimään. Aineiston hakeminen työhön on antanut minulle paljon lisää tietoa, jota olen pystynyt hyödyntämään myös työelämässä. Työlläni ei ole toimeksiantajaa, vaikka idean aiheeseen sainkin työpaikaltani.

Tiedonhakemiseen tuli panostaa hiukan kovemmin, koska sitä ei ollut niin paljon saatavilla, kuin olisi luullut. Monista eri lähteistä sain samanlaisen suppean kuvauksen aiheesta. Luin monia eri kirjoja ja selasin alaan liittyviä internet-sivuja. Laajimmat ja ajankohtaisimmat tiedot löytyykin nykyisin internetistä. Pyrin löytämään mahdollisimman hyödyllistä tietoa asiasta ja kokoamaan sen kattavaksi kokonaisuudeksi. Selvitän kuinka hyväksynnän hakeminen tapahtuu, kuka sen voi saada ja mitä hyötyä siitä on. Työstäni aion tehdä käyttökelpoisen mahdollisimman monille. Kaiken oleellisen tiedon tunnetusta lähettäjistä pyrin sisällyttämään työhöni ja saada aikaan yhtenäisen tiiviin tietopakettin aiheesta. Vältän turhan ja tarpeettoman tiedon keräämistä aiheesta. Tarkoitukseni on saada työstäni hyödyllinen hyväksynnästä kiinnostuneille ja sen hakemista aikoville. Tätä tietoa voidaan käyttää monissa eri yrityksissä, kun tahdotaan saada lisää tietoa asiasta.

Tutkimuskysymykseni on, mitä on tunnettu lähettäjä ja mitä hyötyä siitä on hyväksynnän omaavalle yritykselle. Kerron työni aikana myös yleisesti

rahtiliikenteestä, tullauksesta ja lentorahdista. Pohjustan aihetta kertomalla näistä isommista kokonaisuuksista ensin ja sitten siirryn kertomaan tunnetusta lähettäjistä. Aloitan teoriaosuuden kertomalla kansainvälisestä kaupankäynnistä ja Suomen asemasta kansainvälisillä markkinoilla. Seuraavan otsikon alla kirjoitan rahtiliikenteestä ja erityisesti lentorahdista, johon tunnetun lähettäjän hyväksyntä liittyy. Kerron myös rahtiin liittyvistä toimenpiteistä, tullauksesta ja tilastoinneista. Viimeisessä teoriaosuudessa kirjoitan pääaiheestani, eli tunnetun lähettäjän hyväksynnästä. Selvitän sen taustoja, hyötyjä ja hakemista. Aion haastatella työni empiriaosiossa muutamia kansainvälistä kauppaa käyviä yrityksiä. Kysyn heiltä tunnetusta lähettäjistä, rahdin määristä, toimialasta ja yrityksen koosta.

2. KANSAINVÄLINEN KAUPPA

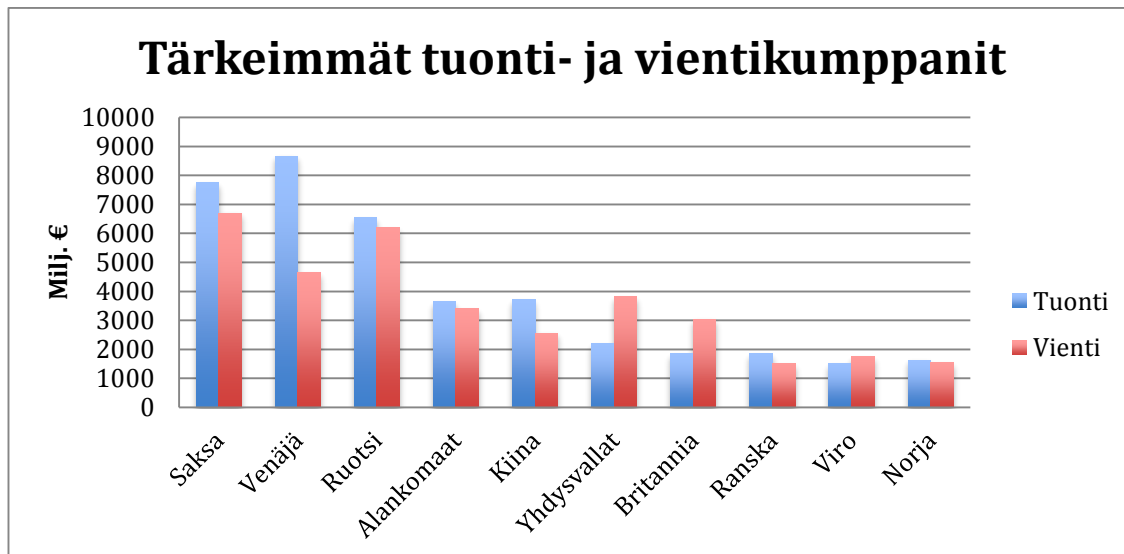
Tässä luvussa kerron siitä, mihin Suomen ulkomaankauppa kohdistuu. Lisäksi kerron hieman Suomen asemasta ulkomaankaupassa.

2.1. Kansainvälinen kauppa Suomessa

Kansainvälinen kauppa on iso osa Suomen kansantaloutta. Suomi on markkinoiltaan sen verran pieni maa, että menestyäkseen Suomen on laajennettava kaupankäyntiään ulkomaille. Euroopan alue kattaa lähes 70 % osuuden Suomen viennistä ja tuonnista, näin ollen se on selkeästi suurin kauppalue Suomelle. Suomen kauppakumppaneista viisi tärkeintä ovat Saksa, Venäjä, Ruotsi, Alankomaat ja Kiina. Näihin maihin kaupankäynti on suurinta. (Melin 2011, 10-14)

Kansainvälisenä kauppana voidaan pitää kaikkea kaupankäyntiä, joka tapahtuu yli maan rajojen. Suomen liittyessä Euroopan unioniin, tämä raja hiukan hämärtyi. EU:n sisäinen kauppa on oikeistaan sama asia kuin maan sisäinen kauppa. Ulkomaan kaupasta voidaan puhua melkein pä vastaa, kun tehdään kauppaa Unionin ulkopuolelle. Sisäkauppa on kuitenkin yhtäläillä ulkomaan kauppaa kuin kolmansien maiden kanssa käytävä kauppa. (Karhunen & Hokkanen 2007)

Kuvassa 1 on Suomen tärkeimpien kauppakumppaneiden viennin ja tuonnin arvot miljoonina euroina. Kaaviossa sininen palkki kuvaa tuonnin arvoa ja punainen viennin arvoa euromääräisesti vuoden 2014 aikana. Maat ovat suuruusjärjestyksessä yhteenlasketun kokonaisarvon perusteella.



Kuva 1. Suomen kauppakumppanit. (Tilastokeskus 2015)

2.2. Suomen asema ulkomaankaupassa

Toimivaa ulkomaankauppaa ajateltaessa Suomen maantieteellinen sijainti ei ole paras mahdollinen kaupankäynnin edellytys. Pohjoisen ja syrjäisen sijaintinsa vuoksi viennin ja tuonnin kuljetuksilla on pitkät välimatkat joka suuntaan. Pohjoisen sijainnin lisäksi liikuttaessa kohti suurempia markkinoita, kuljetuksen tielle tulee meri, joka vaikeuttaa ja hidastaa kuljetusreittiä. Suomelle koituu kaikesta tästä johtuen huomattavasti suuremmat kuljetuskulut kuin esimerkiksi Saksalle, joka sijaitsee Euroopan keskellä. Suomen sijainti on nähtävissä myös korkeammissa hinnoissa, koska kuljetuskustannukset Suomeen ovat suuret.

Suomi on kuitenkin pärjännyt sijainnistaan huolimatta hyvin ja pystyy kamppailemaan muiden maiden kanssa. Suomessa valmistetaan laadukkaita, ainutlaatuisia ja arvokkaita tuotteita, joista saadaan korkeampaa hintaa. Tällaisten tuotteiden vienti Suomesta on kannattavaa. Suomella ei ole paljoakaan luonnonvaroja, joten niitä joudutaan tuomaan ulkomailta. Suomessa raaka-aineista valmistetaan tuotteita vientiin. Raaka-aineet ovat suurin osa niin vienti- kuin tuontikuljetuksista. (Karhunen & Hokkanen 2007)

3. RAHTILIIKENNE

Tässä luvussa esittelen rahtiliikenteen lähtökohdat. Kerron hieman toimituslausekkeista ja siitä, mikä on huolitsija.

3.1. Lähtökohdat rahtiliikenteeseen

Rahtiliikenne kulkee joko maassa, merellä tai ilmassa. Kuljetusmuodoista voidaan valita joko lento-, maantie-, rautatie- tai merikuljetus. Vaikka kuljetukset ovat vain yksi osa koko vientiprosessia, on se kuitenkin yksi tärkeimmistä. Ongelmat kuljetuksessa ovat yksi näkyvimmistä haitoista koko vientitapahtumassa. Kuljetusten nopeus ja varmuus on parantunut huomattavasti aikojen saatossa, mutta ei se vielä täydellistä ole. (Karhunen & Hokkanen 2007)

Nykyisin kuljetusten tulee olla edullisia, nopeita ja varmoja. Vaatimukset kuljetuksille ovat todella kovat. Pärjätäkseen, tulee koko kuljetusketjun toimia moitteettomasti ja täytyy olla ammattitaitoinen. Rahtiliikenteen määrä kasvaa koko ajan. Raaka-aineita ja komponentteja kuljetetaan sinne, missä niitä on halvin kasata, sitten valmiit tuotteet kuljetetaan eri paikkaan varastoitavaksi tai suoraan asiakkaalle ja sen jälkeen myynti hoidetaan vielä eri paikasta. Tavaraa liikkuu päivittäin valtavia määriä ympäri maapalloa, kun haetaan parasta kustannustehokkuutta. Koska rahtiliikennettä on niin paljon, on kuljetusten nopeudet ja alemmat hinnat tullut kaikkien hyödyksi. Logistiikan kehittyminen on avannut myös uusia mahdollisuuksia kehittää kansainvälistä kauppaa. Suomen syrjäinen sijaintikaan ei ole niin suuri ongelma kuin ennen. Logistiikan avulla saadaan myyjä ja ostaja lähemmäs toisiaan. (Kauppakamari 2013)

Suurin osa Suomesta lähtevästä tavarasta kulkee meriteitse, noin 88 %. Maantiekuljetuksilla viedään noin 8 % ja rautateitse noin 4 % viennistä. Lentorahdin osuudeksi jää näin ollen noin 1 %:n osuus viennistä. Kuljetustavan valintaan tuleekin panostaa ja pohtia, mikä sopii parhaiten sillä kertaa. Kuljetusmuodon valintaa vaikuttaa siis monen asian summa.

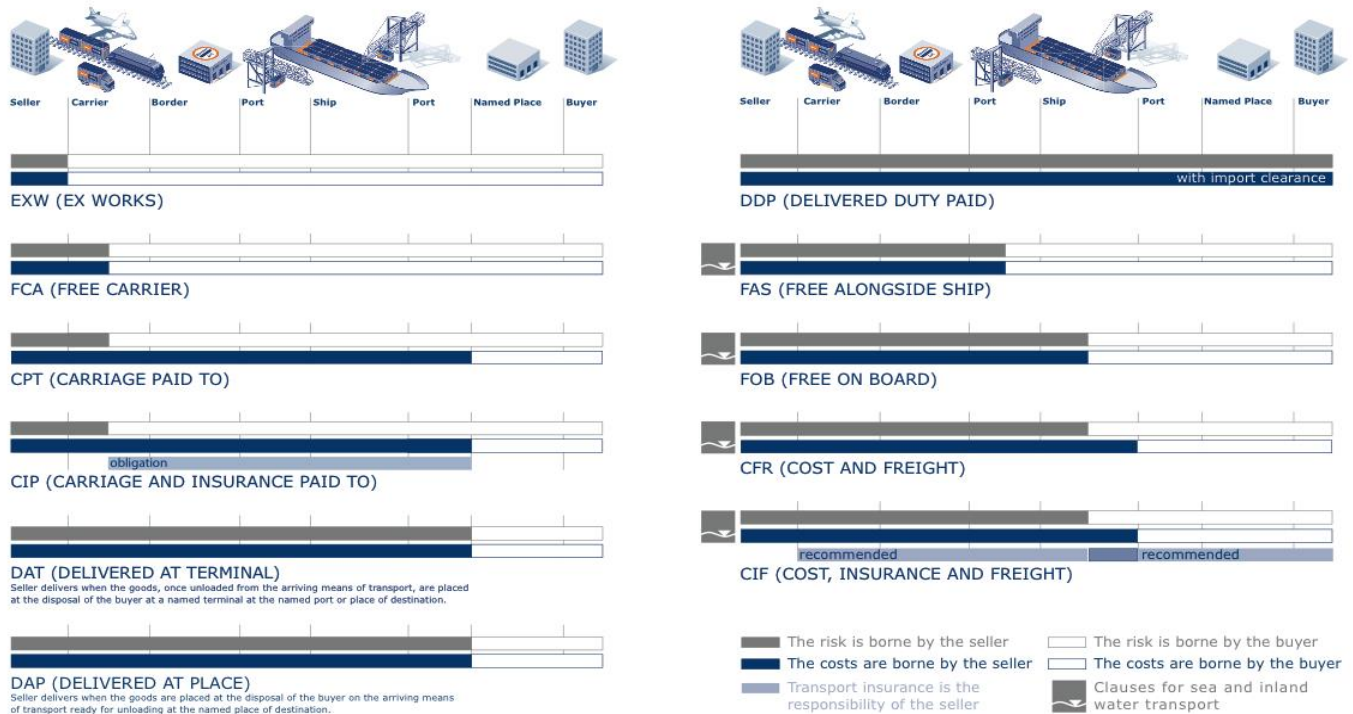
Seuraavat asiat tulee ainakin selvittää:

- Kuljetuksen kiireellisyys
- Koko ja paino
- Tuotteen arvo
- Kohdema
- Kuljetuskustannukset
- Tuotteen vahingoittumisalttius. (Melin 2011, 194)

3.2.Toimituslausekkeet kansainvälisessä kaupassa

Toimituslausekkeella sovitaan myyjän ja ostajan välisen sopimuksen toimitusehdoista. Kirjainyhdistelmät ovat käytössä laajalti ja helpottavat sopimusten yksityiskohtien hahmottamista. Kirjainyhdistelmät ovat selitetty kuvassa 2. Ensin on mainittu lyhenne ja sen alapuolella, mitä se tarkoittaa. Esimerkiksi EXW eli ex works ostaja hoitaa ja maksaa kuljetuksen myyjän tiloista lähtien. Toimituslausekkeesta nähdään, koska myyjän ja ostajan vastuu vaihtuu. Mahdollisissa epäselvyyksissä, ovat toimituslausekkeet tärkeässä osassa selvitystyötä. Toimituslausekkeiden avulla määritetään myös muita kuljetukseen liittyviä asioita, kuten kenen vastuulla ovat asiakirjat, pakkaaminen, tavaran tarkastaminen, vakuutuksen ottaminen (Vain CIP ja CIF), vienti- ja tuontilupien hankkiminen ja ilmoitusvelvollisuus. (Fintra 2003, 45)

Kuvassa 2 on kuvattu toimituslausekkeiden vastuun siirtymiset myyjältä ostajalle. Jokaisen toimituslausekkeen kohdalla on kaksi palkkia, ylempi palkki kuvaa riskiä ja alempi kustannuksia. Kahdessa toimituslausekkeessa on vielä erillinen palkki vakuutukselle. Siinä vaiheessa kun kuviossa palkin väri vaihtuu, niin vastuu vaihtuu myyjältä ostajalle.



Kuva 2. Toimituslausekekaavio. Weiss-Röhlig. 2014.

3.3. Huolitsija

Huolitsija on huolintatoimia hoitavan yrityksen nimitys. Myös henkilöä, joka hoitaa tuontia tai vientiä huolintaliikkeessä tai muussa yrityksessä kutsutaan huolitsijaksi. Pääasiallinen tehtävä huolitsijalla on suunnitella ja kuljettaa tavara rahdinkuljettajan tai välittäjän vastuulla. Tarvittaessa hoidettava myös asiakirjojen täytön ja tavaran varastoinnin, siirrot sekä tullauksen. Lisäksi huolitsijalle voidaan antaa muitakin tehtäviä liittyen vienti- ja tuontitapahtumaan. (Fintra 2004, 116)

Huolitsija tiedottaa asiakkailleen kuljetuksen eri vaiheista. Huolitsijana toimivan tulee tuntea eri kuljetusmahdollisuudet sekä tuontiin ja vientiin liittyvät erinäiset määräykset. Tarjolla olevan avun käyttö tulee usein tarpeeseen, silloin kun oma aika tai tietämys ei riitä. Huolitsijalla on usein myös paremmat yhteydet ulkomaisiin verkostoihin ja näin kykenee paremmin järjestämään kuljetuksia.

Ammattimainen huolintatoiminta alkoi jo keskiajan lopulla, mutta yleistyi suuremmin vasta 1800-luvulla liikennevälineiden ja -yhteyksien nopean kehittymisen myötä. Tämä nopea kehitys kasvatti maailmanlaajuista kauppaa niin paljon, että kaikista kuljetusmuodoista, kuljetusmääräyksistä, veroista ja säännöksistä ei kauppiaas voinut olla tietoinen. Huolitsija oli perehtynyt näihin asioihin ja rupesi hoitamaan muiden asioita. Nykyään huolitsijoita käytetään laajalti ja huolitsijat hoitavatkin monia eri asioita lähetyksissä. Nykyisin on mahdollista kuljettaa paketti, jopa lähtöpaikasta ovelta ovelle periaatteella suoraan asiakkaalle.

Huolitsijalle annetaan toimeksianto, jonka jälkeen tämä toimii sovitulla tavalla. Se valitsee rahdinkuljettajan sekä edustajan ja ohjeistaa nämä lähetyksestä. Huolitsijan tehtävänä on suunnitella kuljetus määränpäähän ja valita siihen sopivat kumppanit. Lähetys tulee tarkastaa ja ilmoittaa mahdollisista epäkohdista toimeksiantajalle. Lähetyksen tarkastukseen kuuluu pakkauksen ja lähetettävän tavaran kunto, määrät sekä koko. Myös kaikki asiakirjat ja merkkaukset tulee tarkastaa. Kaiken vaadittavan tulee olla kunnossa ennen lähetystä. (Hörkkö, Koskinen, Laitinen, Mattson, Ollikainen, Reinikainen & Werdermann. 2010. 26-30)

4. LENTOKULJETUKSET

Tässä luvussa kerron lentorahdin toiminnasta, sen eduista ja haitoista. Luvussa on myös esitelty kansainvälisen lentoliitto IATA:n toimintaa, tarvittavia asiakirjoja, sekä turvatarkastusten merkitystä rahtiliikenteessä.

4.1. Lentorahti

Suurin osa lentokuljetuksista on ihmisten kuljettamista. Tulot matkustajaliikenteestä ovat noin kahdeksan kertaa suuremmat kuin mitä rahdista saataisiin. Lentorahdin määrä kuitenkin lisääntyy koko ajan ja siitä on tullut vaihtoehto muille kuljetusmuodoille. (Kuljetusopas 2014)

Lentorahdin osuus Suomen viennistä on vielä pieni, vain noin 1%:n luokkaa. Lentokuljetus on kuitenkin tärkeä lisä ulkomaille suuntautuviin kuljetuksiin. Kuten kaikissa kuljetusmuodoissa, myös lentokuljetuksissa on monien hyvien puolien lisäksi myös huonoja. Suurin etu lentokuljetuksissa on sen nopeus ja kattavuus. Sen avulla saadaan vietyä nopeasti tavaraa toiselle puolelle maailmaa. Lentokuljetus valitaankin usein, kun tavaralla on kiire ja välimatka on pitkä. Huonona puolena lentokuljetuksissa on sen korkea hinta verrattaessa muihin kuljetusmuotoihin. Varsinkin painavien tavaroiden kuljetus tulee kalliiksi, joten pakkaukseen tulee panostaa. Lentokuljetus valitaankin usein tuotteisiin, joissa arvo on korkea suhteessa painoon. Sellaiset tuotteet, jotka täytyy saada nopeasti perille, ovat kannattavia viedä ilmaitse. (Melin 2011, 218)

Kiireellisiä tapauksia, joissa lentorahti on paras ratkaisu, voivat olla esimerkiksi jonkin laitteen korjaamiseksi tarvittava varaosa. Lentorahdin nopeus myös mahdollistaa suuretkin välimatkat lähtö- ja saapumispaikan välillä, ilman kaupankäynnin hidastumista. Lentokuljetukset ovat turvallisia, tarkkojen turvatoimien ansioista. Rahti tarkastetaan ennen sen päästämistä koneeseen. Muilla kuljetusmuodoilla ei ole samankaltaista tarkastusta ennen kuljetusta. Joihinkin kohteisiin kuljetettavia tavaroita ei voi muulla kuin lentorahdilla

kuljettaa tai sitten kuljetus olisi hyvin haastavaa ja arvokasta. Tällaisia kohteita ovat syrjäisillä ja vaikeakulkuisilla seuduilla olevat kohteet. (Logistiikan maailma, 2012) Pääasiassa lentorahtia kuljetetaan reittiliikenteen mukana rahti- tai matkustajakoneissa. Usein lentorahtia kuljetetaan rekoilla Suomesta suuremmille lentokentille, joissa ne pakataan lentokoneisiin. Varsinkin kauemmas lähtevä lentorahti viedään keskieurooppalaisille lentokentille. (Melin 2011, 218)

Suurin osa rahdista kulkee matkustajakoneiden ruumassa. Matkustajakoneita on kahden tyyppistä. Kapearunkoinen on yleisin matkustajakone malli, mutta sinne ei mahdu rahtia kuin muutamia satoja kiloja. Kapearunkoiset koneet lentävät lyhyempiä matkoja, esimerkiksi maan sisäisiä lentoja. Pidempiä mannerten välisiä lentoja lennetään toisenlaisella konetyypillä, laajarunkokoneilla. Laajarunkokoneissa on usein kaksi käytävää matkustamossa. Koneen ruuma on myös huomattavasti isompi kuin kapearunkoisessa. Laajarunkoinen matkustajakone voi ottaa rahtia kyytiin 10000-20000 kiloa. Kolmas lentokonetyyppi on pelkästään rahtikäyttöön suunnitellut lentokoneet. Näiden koneiden rahdin kantokyky vaihtelee 10:stä aina 100 tonniin saakka. Rahtikoneissa on usein myös kaksi eri kerrosta ruumassa. Koneen ruumasta käytetään nimitystä Lower deck ja yläkannesta Main deck. Neljäs harvinaisempi konetyyppi on nimeltään Combi. Tällaisen koneen matkustamo on vain puoleen väliin konetta, jonka jälkeen takaosassa on seinällä erotettu rahtiosa. Nämä harvinaiset yhdistelmäkoneet vähenevät koko ajan. (Logistiikan maailma 2012)

Rahdin kustannukset muodostuvat paketin koosta ja painosta. Lähetyksen kustannukset lasketaan yleensä painon perusteella, ellei paketin tilavuuspaino ole suurempi kuin bruttopaino. Jos paketin paino yhtä kuutiota kohden on yli 167 kiloa, rahti lasketaan bruttopainon perusteella. Rahdin suuruus ilmoitetaan kilon tarkkuudella lähtömaan valuuttaa käyttäen. Rahdin kokonaishinta sisältää kaikki kuljetukset lähtöasemalta määräasemalle. Mikäli rahdin tilavuus- tai bruttopaino on niin pieni, että se jää alle rahdin minimimaksun, käytetään minimimaksua. Jotkin suuret rahdit tai erityiset tuotteen voivat saada alennetut erikoisrahtihinnat (Specific Commodity Rates, SCR), jolloin alennukset saattavat olla jopa 60 %

edullisemmat. Kun lähetys ei sisällä alennukseen mahdollistavia tuotteita, käytetään yleisiä rahtihintoja (General Cargo Rates, GCR)

Yksittäisiä lähetyksiä tavataan pakata samoihin kolleihin ja paketteihin, jotta saataisiin hintoja pienennettyä. Nämä tavarat ovat menossa samaan määränpäähän ja ne yhdistetään samaan lähetukseen. Tällaiset yhteislähetykset ovat huolintaliikkeiden hoitamia. Huolintaliike hoitaa koko lähetksen järjestämisen. (Melin 2011, 219-220)

4.2. Kansainvälinen lentoliikenneliitto IATA

IATA (International Air Transport Association) on kansainvälinen lentoliikenneliitto, joka on yhteistyöjärjestö reittiliikenteessä toimivien lentoyhtiöiden välillä. Mukana on suurin osa merkittävistä lentoyhtiöistä. Tehtävänä liitolla on yhdenmukaistaa rahtimaksuja ja lentolippujen hintoja, suunnitella lentojen reittejä ja aikatauluja, asiakirjojen standardointi ja kuljetusehtojen laatiminen. Liitto ajaa lentoyhtiöiden etuja ilmailualan lainsäädäntötyössä. IATA pyrkii myös parantamaan lentoturvallisuutta. Monia huolintaliikkeitä toimii myös IATA:n apuna, näitä sanotaan IATA-lentorahtiedustajiksi. Huolintaliikkeet tekevät kuljetussopimuksen, sekä vastaanottavat ja toimittavat tavarahan rahdinkuljettajalle lentoyhtiön puolesta. (Melin 2011, 218) IATA on iso, globaali toimija edustaen noin 240 eri lentoyhtiötä ja noin 84 % kaikesta lentoliikenteestä. (IATA 2014)

4.3. Kuljetusasiakirjat

Lentokuljetuksissa tärkein käytettävä asiakirja on lentorahtikirja eli Air Waybill, AWB (Liite 1). Rahtikirja tulee täyttää kolmena alkuperäisenä kappaleena rahdinkuljettajan rahtilomakkeita käyttäen. Useimmiten on kuitenkin niin, että kuljetusyhtiö tai huolitsija laatii tekee kuljetussopimuksen IATA-mallin mukaista lentorahtikirjaa käyttäen. Koko kuljetusprosessin aikana lentorahtikirjasta otetaan yleensä 9- 20 kopiota. Lentorahtikirja on rahdin lentolippu, johon tulee merkitä rahdin keskeisimmät tiedot. Siihen tulee merkitä niin lähettäjän kuin

vastaanottajankin tiedot, lähtöpaikka ja määränpää sekä tiedot lähetettävän tavarain määrästä, koosta ja laadusta. (Finnair 2014)

Kansainvälisellä lentorahtikirjalla on tämän lisäksi useita muita eri tehtäviä:

- ”Se vahvistaa tehdyn kuljetussopimuksen
 - Se varmistaa, että lähetys on hyväksytty lentolähetykseksi.
 - Lähettäjä vakuuttaa sen kautta, että on noudattanut kuljetusehtoja.
 - Se on tärkeä tullauksen, pankkitoimintojen ym. asiakirja.
 - Se on kuitti suoritetusta rahti- ja vakuutusmaksuista.
 - Rahtikirjan lähettäjän kappaleella voidaan määrätä tavarasta kuljetuksen aikana.
 - Rahtikirja määrittelee myös rahdinkuljettajan vastuurajat.
 - Rahtikirjalla annetaan tavarain käsittely-, kuormaus- ja varastointiohjeet.”
- (Melin 2011, 219)

Nykyään perinteisen lentorahtikirjan korvaa elektroninen versio, e-Air Waybill. IATA:n tavoite on, että vuonna 2018 kaikki lentorahtikirjat olisivat sähköisiä. Helmikuussa 2015 sähköisien osuus oli 26,9 % kaikista lentorahtikirjoista. Sähköinen versio tuo mukanaan nopeutta, tehokkuutta ja turvallisuutta. Paperin säästö on myös suuri, koska yksittäinen lentokuljetus voi vaatia kymmeniä eri dokumentteja. (IATA 2015)

4.4.Lentokuljetusprosessi

Lentokuljetusprosessissa on usein monia välikäsiä, ennen saapumista lopulliselle vastaanottajalle. Usein lentorahdissa käytetään apuna huolitsijaa. Huolitsija järjestää kuljetukset ja hoitaa kaiken tarvittavan lähetykseen tarvittavan. Joskus saattaa myyjällä ja ostajalla olla omat huolitsijat, jotka hoitavat kuljetuksen yhdessä. Lähettäjän huolitsija lähettää tavarain ja ostajan huolitsija vastaanottaa sen. Kun huolitsija on varannut lähetykselle tilan lentokoneesta, lastaa lentoyhtiö sen koneeseen. Ennen lastaamista lentoyhtiö turvatarkastaa rahdin. Määränpäässä lentoyhtiö purkaa lastin ja kuljettaa sen varastoon. Lentoyhtiöt saattavat käyttää

myös alihankkijoita prosessin hoidossa. Tavaraliikenteen valvonta prosessin aikana jää tullin vastuulle. (Logistiikan maailma 2012)

Rahdin lastaamisessa lentokoneeseen, tulee olla erityisen tarkkana sen asettelussa. Lentokone on lastattava tasapainoon ja eri pakettien painot on tiedettävä tarkasti. Kuorman kiinnittämiseen on myös kiinnitettävä erityistä huomiota, ettei lasti pääse lennon aikana liikkumaan. Pakkauksesta on saatava mitat ja muoto tietoon jo ennen kuin se voidaan hyväksyä mukaan lennolle. Rahdin lastaamisen ja laskemisen helpottamiseksi on kehitetty standardisoituja lastausyksiköitä (ULD- Unit Load Devices). Nämä yksiköt ovat lentokoneen ruuman levyisiä ja ne on siten helppo lastata ja kiinnittää turvallisesti. Jokainen yksikkö on numeroitu ja siten ne ovat myös jäljitettävissä kulkiessaan ympäri maailmaa. ULD:t ovat suunniteltu sopimaan aina tietyn konetyypin kanssa. (Logistiikan maailma 2013)

4.5. Turvatarkastukset

Huhtikuusta 2013 lähtien tulee kaikki lentorahti turvatarkastaa, ellei lähettäjällä ole tunnetun lähettäjän tai valvotun edustajan hyväksyntää. Jos lähettäjällä on hyväksyntä, voi se ohittaa turvatarkastuksen ja näin saada ajallista hyötyä. Vaikka rahti ohittaakin lentokentän turvatarkastukset, ei se tarkoita ettei niitä tarkastettaisi. Rahti tarkistetaan jo lähettäjän toimesta ennen lähettämistä tai huolitsijan toimesta, sitä käytettäessä. Jos lähetysten tarkastamisesta ei voida olla varmoja, tulee se ohjata ennen lähtöä lentokentän turvatarkastukseen. (Logistiikan maailma 2013)

Euroopan parlamentin ja neuvoston antamassa ilmailun turvallisuutta parantavassa asetuksessa 300/2008 on ohjeistettu rahdin turvatarkastamisesta.

” Kaikkiin rahtitavariihin ja postilähetysiin on kohdistettava turvalvontatoimenpiteitä ennen niiden kuormaamista ilma-alukseen. Lentoliikenteen harjoittaja ei saa hyväksyä rahtia tai postilähetystä kuljetettavaksi ilma-aluksella, jollei se ole suorittanut kyseisiä turvalvontatoimenpiteitä itse tai jollei valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai

tunnettu tiliasiakas ole vahvistanut niiden suorittamista ja ottanut niistä vastuuta.
” (Euroopan parlamentti ja neuvosto. 2008)

Turvatarkastusta suorittavien henkilöiden tulee olla ammattitaitoisia ja koulutuksen ajan tasalla. Henkilöiden henkilöllisyys ja taustat tulee tarkistaa vähintään viiden vuoden ajalta. Turvatarkastuksen tulee olla korkeatasoista ja siihen tulee käyttää parhaita mahdollisia keinoja kiellettyjen esineiden havaitsemiseksi. Turvatarkastuksessa tulee myös huomioida lähetyksen luonne. Ellei turvatarkastuksessa saada varmistusta lähetyksen turvallisuudesta, tulee lähetys pysäyttää tai tarkastettava uudelleen.

Turvatarkastuksia tehdään mahdollisuuksien mukaan, joko käsin tai apulaitteita käyttäen. Turvatarkastuksissa käytettävät turvalaitteet tulevat olla säännösten mukaisia ja hyväksytyjä. Tarkastuksissa voidaan käyttää monia eri apuvälineitä ja niille kaikille on omat tarkat säännöt. Mahdollisia laitteita ovat; metallinilmaisinportti, käsimetallinilmaisin, läpivalaisulaitteet, räjähdysaineilmaisimet, uhkakuvaprojisointi, räjähdysainejäämälmaisimet, uutta teknologiaa käyttävät turvatarkastusmenetelmät, räjähddekoirat, turvaskannerit, sekä nesteiden, aerosolien ja geelien turvatarkastuslaitteet. (Euroopan komission asetus 2010)

5. TULLAUS

Tässä luvussa kerron tullijärjestelmästä ja siihen liittyvistä toimista. Esittelen tarvittavia asiakirjoja ja tilastointeja. Vertailen myös kaupankäyntiä EU:n sisä- ja ulkopuolelle.

5.1. Suomen tulli

Suomen tulli kuuluu Euroopan unionin tullijärjestelmään. Tulli valvoo Suomen ulkomaankauppaa ja edistää sen lainmukaisuutta. Tulli pyrkii kitkemään rikollisuutta ja estämään laittomien tavaroiden saapumisen maahan. Tulli turvaa meidän kaikkien ja ympäristön turvallisuutta toimimalla yhteisten säännösten mukaan ja tarkastamalla maahan tulevien tuotteiden alkuperän ja turvallisuuden. Tulli toimii yhteistyössä poliisin ja rajavartiolaitoksen kanssa. Vuonna 1995, kun Suomi liittyi Euroopan unioniin, muuttuivat tullimenettelyt EU:n jäsenmaihin suuresti. Unionin sisäistä kaupankäyntiä kutsutaan sisä- tai yhteisökaupaksi. Muiden maiden kanssa käytävästä kaupasta käytetään nimitystä ulkokauppa. (Melin 2011, 246)

Nykyisin on mahdollista hoitaa tullaus sähköisesti EDI-tullauksena. Tämä tapa nopeuttaa prosessia ja vähentää paperin kulutusta. Myös virheiden määrä vähenee sähköisen tullauksen ansiosta. Sähköinen menettely on mahdollista tehdä passituksissa, tuonnissa, sekä Intrastat-ilmoittamisessa. Rekisteröity asiakas voi hakea Tullihallitukselta hyväksymistä EDI-lähetäjäksi tai ilmoittajaksi. (Fintra 2004, 69)

5.2. Sisäkauppa

EU:n jäsenvaltioiden välillä käytävää kaupankäyntiä kutsutaan yhteisö- tai sisäkaupaksi. Suomen liittyessä Euroopan unioniin avautui ulkomaankauppa huomattavasti. Maiden välillä voidaan myydä ja ostaa tavaroita, niin kuin Suomen sisällä. Kaupankäynnin tulee olla vapaata eri jäsenmaiden välillä. Tuotteet,

palvelut, henkilöt ja raha saavat liikkua vapaasti alueen sisällä. Minkäänlaisia tulleja ei tarvitse maksaa. (Tulli 2014)

EU kieltää sisäkaupassa kaikki vienti- ja tuontitullit, sekä muut vastaavat maksut. Sisäkaupassa ei saa myöskään olla minkäänlaisia määrällisiä rajoituksia viennin tai tuonnin määrässä. Tavarankuoliessa EU:n sisällä ei niitä tarvitse tulliselvittää. Tavarassa tulee olla selvästi nähtävissä sen yhteisöstatus. Yhteisötavarana pidetään sellaista tuotetta, joka on tuotettu kokonaan yhteisön sisällä tai sellaista tavaraa, joka on tuotu EU:n ulkopuolelta, mutta tullattu jossakin EU maassa. Jos tavara poistuu unionin alueelta ja poikkeaa kolmansien maiden alueen kautta toiseen EU maahan, niin voidaan silloin joutua osoittamaan tavarankuoliavan yhteisötavaraa. (Melin 2011, 248-250)

Verot ja maksut

Yhteisön sisällä käytävästä kaupasta ei tarvitse erikseen maksaa arvonlisäveroa, jos kaupan kumpikin osapuoli on alv-rekisteröity yritys. Ostajan tulee maksaa vero vain maansa verokannan mukaan. Ostettaessa toisesta yhteisömaasta, voidaan kauppahinnasta poistaa arvonlisävero. Vero maksetaan ostajan kotimaahan vasta silloin, kun tavara sinne tuodaan. Ostajan alv-tunnus tulee merkitä selvästi näkyville myyntitilanteissa, muuten voi myyjä joutua maksamaan arvonlisäveron myös omaan maahansa. Myyjälle voidaan myös osoittaa epäselvissä tilanteissa erillisiä rangaistuksia, esimerkiksi sakkoja. Myyjän tulee myös pystyä osoittamaan tavarankuoliavan maasta poistuminen niin vaadittaessa. Ellei ostaja ole arvonlisäverovelvollinen tai ei omista arvonlisäverotunnusta, tulee arvonlisävero lisätä hintaan jo myyntimaassa. (Melin 2011, 250)

Tilastointi

Jäsenmaiden välillä käytävää sisäkauppaa tilastoidaan Intrastat-lomakkeilla (Liite 2). Molempien sekä viejän, että tuojan on täytettävä tilastoilmoitus tulliviranomaisille. Pienten toimijoiden ei kuitenkaan tarvitse ilmoitusta tehdä,

koska Suomessa määräraajat ilmoituksen osalta ovat vuonna 2015 tuonnissa 500 000 euroa ja viennissä 500 000 euroa vuodessa. (Tulli 2015) Tilastoitavia tavaroita ovat niin EU:n sisällä tuotetut, kuin alueelle tullatutkin tavarat. Tilastointi tehdään niissä maissa mistä tavara fyysisesti lähtee ja minne se fyysisesti saapuu. (Melin 2011, 251-252)

5.3. Ulkokauppa

Ulkokauppana pidetään sitä kaupankäyntiä, joka tapahtuu muiden kuin Euroopan unionin maiden välillä. Tavara saapuu EU:n rajojen ulkopuolelta alueelle tai lähtee rajojen ulkopuolelle. (Logistiikan maailma 2014)

Euroopan unionin ulkopuolelta tulevien tavaroiden tullaus on edelleen voimassa. Tulli perii tullimaksun EU:n ulkopuolelta saapuvilta tavaroilta. Tulleista saadut maksut Suomen tulli siirtää EU:n komissiolle. Suomen tulli saa tulleista kantopalkkion. Tulli valvoo EU:n alueelle saapuvia tavaroita ja vaatii niistä tarvittavat todistukset. (Melin 2011, 252-254)

5.4. Tuonti

Tuotaessa tavaroita Euroopan unionin ulkopuolelta tulee ne tullata alueelle sisään. Jos tavarat kulkevat toisen yhteisömaan kautta lopulliseen kohtemaahan, ei niitä tarvitse tullata kuin vasta niiden lopullisessa paikassa. Tavaroiden saapuessa unionin alueelle, esitetään ne tullille, jonka jälkeen niistä tehdään yleisilmoitus. Seuraavaksi tavaroille osoitetaan tulliselvitysmuoto, jos tätä ei pystytä osoittamaan, tulee tavarat varastoida väliaikaisesti. Tavaroiden tullille esittämisen tarkoituksena on viestittää niiden maahan saapumisesta, mahdollistaa tarkastus ja saada väliaikaisesti varastoidun tavaroiden status. (Melin 2011. 254)

Yleisilmoitus

Yleisilmoitus annetaan Tullin AREX-järjestelmään sähköisesti EU-satamista ja EU-lentokentiltä saapuvasta meri- tai lentorahdista. Saapumisen yleisilmoitus taas annetaan rauta- ja maantiekuljetuksista. EU:n ulkopuolelta tulevasta rahdista ei anneta erillistä yleisilmoitusta, jos siitä on jo annettu sähköinen saapumisen yleisilmoitus ja siihen kuuluva esittämislmoitus. Hyväksytyt esittämislmoituksen jälkeen saapumisen yleisilmoitus muuttuu yleisilmoitukseksi. (Melin 2011, 255)

Tulliselvitys

EU:n ulkopuolelta tuodusta tavarasta tulee osoittaa jokin sallittu tulliselvitysmuoto. Mahdollisia selvitysmuotoja ovat

- ”asettaminen tullimenettelyyn
- siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- jälleenvienti yhteisön tullialueelta
- hävittäminen tullivalvonnassa
- luovuttaminen valtiolle.” (Tulli 2014)

Jos tuotava tavara päätetään asettaa tullimenettelyyn, on sillä silloin monia mahdollisia vaihtoehtoja. Sitä voidaan jatko jalostaa joko sisäisesti tai ulkoisesti. Se voidaan varastoida tullin toimesta tai valmistaa tullin valvonnassa. Sille voidaan myös myöntää väliaikainen maahantuonti. Tavarant passitus on myös mahdollinen. Yleisin vaihtoehto on kuitenkin tavarant luovutus vapaaseen liikkeeseen, jolloin sille myönnetään yhteisöasema. (Melin 2011, 256)

Sen jälkeen kun EU:n ulkopuolelta tuotu tavara tullataan alueelle, saa se yhteisöaseman. Tullauksen jälkeen voi tavara liikkua alueella vapaasti. Tulli-ilmoitus tulee tehdä jälleen, jos tavara poistuu unionin alueelta. Kaikesta tavarant (tuonti ja vienti) liikkeestä yli EU:n rajojen tulee tehdä tulli-ilmoitus. Ilmoitus tulee tehdä kaikille kaupallisille lähetyksille, niiden arvosta riippumatta. Tämän lisäksi tuonnissa tarvitaan tullausarvoilmoitus, kuljetusasiakirjat, mahdollinen alkuperäselvitys, sekä kauppalasku. Kauppalasku tarvitaan myös viennissä. Tullausarvona käytetään tavarant kauppa-arvoa yhteisön rajalla. (Fintra 2004, 266)

Passitus

Passitus helpottaa rahtikuljetuksia sekä kansainvälistä kaupankäyntiä. Passituksessa tavara viedään lähtötullista määrätulliin tulliselvitettäväksi tullin valvonnan alaisuudessa. Kun tavaroita siirrellään passitusalueella, ei niistä tarvitse maksaa tullia tai muita maksuja. Tämä menettely vaatii kuitenkin vakuuden antamista tullien ja verojen vastaavan määrän verran. Passitus on mahdollista niin yrityksille kuin yksityisillekin henkilöille. Alue, jolla passitusta voi käyttää, kattaa koko Euroopan yhteisön lisäksi myös Efta- ja V4-maat. Efta-maihin kuuluu Norja, Islanti, Sveitsi ja Liechtenstein. V4-maihin kuuluvat Puola, Unkari, Slovakia ja Tshekki. (Yrittäjät 2014) Jollei yhteisön ulkopuolelta tulevaa tavaraa tullata alueelle, voi se liikkua alueella ainoastaan tullivalvonnassa passituksen avulla. Kuljetettavan ajoneuvon tulee olla sinetöintikelpoinen. Passituksesta on olemassa kaksi eri muotoa, T1- ja T2-menettelyt. T1-menettely on ei yhteisötavaroille. T2 on yhteisötavaroille, jotka kuljetetaan toiseen EU-maahan jonkin EFTA tai V4 maan kautta. (Fintra 2004, 201)

5.5. Vienti

Viennillä tarkoitetaan sitä, kun jotakin kuljetetaan Euroopan yhteisöalueen ulkopuolelle. Kaikesta rahdista, joka viedään Euroopan unionin ulkopuolelle, tulee asettaa vientimenettelyyn vienti-ilmoituksella. Ilmoitus tulee antaa sähköisesti. Ilmoittaminen on viejän vastuulla, mutta se voidaan siirtää esimerkiksi huolitsijalle, viejän ilmoituksella. Viennissä täytyy myyjän sijainti olla unionin alueella. (Yrittäjät 2014)

Vienti ennen Euroopan unionia oli kaikki kaupankäynti, joka tapahtui oman maan rajojen ylitse. Nykyisin vientiä, sen perinteisessä merkityksessä, voidaan pitää vain kaupankäyntiä unionin ulkopuolisiin maihin. (Fintra 2003, 9) Vienti on usein ensimmäinen askel kohti laajentumista, kun kotimaan markkinat on käytetty. Vienti on myös melko helppoa ja edullista, koska toimintaa ei tarvitse muuttaa

suuremmin. (Fintra 2004, 298) Vienti-ilmoituksen tarkoitus on viestittää tullille, minkälaista tavaraa on lähdessä. Tulli selvittää sitten, onko kyseisellä tavaralla joitakin viennin rajoituksia, säädöksiä tai kieltoja. Ilmoitusten avulla kerätään myös tilastotietoa sekä pyritään estämään rikollista toimintaa. Vienti-ilmoituksessa on tämän takia täytettävä myös turvatietoja, joiden avulla pystytään paremmin seuraamaan lähetyksiä. (Yrittäjät 2014) Vietäessä tavaraa Euroopan unionin kauppalaueen ulkopuolelle, tulee niistä aina antaa vienti-ilmoitus, jolloin tavarat siirtyvät vientimenettelyyn. Ilmoituksen antaminen on viejän vastuulla. Ilmoitukset tulee antaa sähköisessä muodossa. (Yrittäjät 2014) Vientimenettelyjä on kaksi, suora ja epäsuora vientimenettely. Suorassa viennissä tavarat EU:sta poistuminen tapahtuu samassa maassa kuin lähtöpaikkakin. Epäsuorassa viennissä tavarat EU:sta poistumispaikka on eri kuin lähtöpaikka. (Tulli 2014) Viennissä on kolme mahdollista tapaa toteuttaa se. Tavat ovat välitön, suora ja epäsuora vienti. Suoraa vientiä on silloin kun viedään suoraan kohdemaahan, mutta ei loppuasiakkaalle, vaan jollekin välittäjälle. Välittäjänä voi olla esimerkiksi maahantuojat. Epäsuorassa viennissä ei tuotetta viedä pois maasta itse, vaan se luovutetaan välittäjälle jo kotimaassa. Tällaisia välikäsiä voivat olla esimerkiksi vientiagentti tai liike. Välitön vienti on vientiä puhtaimmillaan. Tällöin viedään tuote itse suoraan lopulliselle asiakkaalle. Tässä vientitavassa ei käytetä välikäsiä ollenkaan. (Fintra 2004, 298)

6. TUNNETTU LÄHETTÄJÄ

Tässä luvussa on kerrottu mitä tarkoittaa tunnettu lähettäjä sekä siitä saatavat hyödyt ja haitat.

6.1. Tunnetun lähettäjän hyväksyntä

EU on päättänyt kaiken lentorahdin turvatarkastettavaksi, ellei lähettäjällä ole tunnetun lähettäjän hyväksyntää, alkaen huhtikuusta 2013. (Lentoposti 2012) ”Tunnettu lähettäjä on yritys, joka valmistaa tuotteen tai joka käsittelee tuotetta sellaisessa vaiheessa, jossa lentorahtiin mahdollisesti sisältyvä kielletty esine on selvästi havaittavissa ilman apuvälineitä.” Eri toimittajien lähetyksiä on mahdollista yhdistää samassa vientiprosessissa, jos jokaisella eri toimittajalla on tunnetun lähettäjän hyväksyntä. Tätä voidaan hyödyntää esimerkiksi, jos yhdistellään eri toimittajilta tulevia komponentteja yhdeksi suureksi kokonaisuudeksi. (Trafi 2014) Räjäheteitä tai muita vaarallisia aineita ei saa kuljettaa, ellei ole erikseen saanut niiden kuljetukseen hyväksyntää. (Gov 2013) Luvan vaarallisten aineiden kuljettamiseen myöntää Suomessa Trafi, josta kerron lisää kappaleessa 6.2. Lupa tulee olla kaikilla osapuolilla kuljetuksen aikana. (Trafi 2015)

Tunnetun lähettäjän hyväksynnän ansioista yritysten lähettämän lentorahdin käsittely helpottuu ja nopeutuu, koska paketteja ei tarvitse avata ja tarkistaa. Suurimmat hyödyt hyväksynnästä ovat nähtävissä etenkin suurilla ja ruuhkaisilla lentokentillä. Pahimmissa tapauksissa ilman hyväksyntää lähetetty rahti saattaa myöhästyä jatkolennoilta tiukkojen turvatarkastusten takia. (Käppi 2012) Tunnettu lähettäjä - hyväksyntä perustuu luottamukselliseen asiakassuhteeseen, jota voidaan pitää turvallisena. Tunnettu lähettäjä on sitoutunut noudattamaan tiukkoja turvaohjeita ja -järjestelyjä. (Pasanen 2005)

Tunnettu lähettäjä -hyväksynnästä hyötyy niin lähettäjä kuin yleinen turvallisuuskin. Lentoturvallisuuden kiristymisen on hidastanut rahdin kulkua,

mutta hyväksynnän avulla, voidaan omalla tekemisellä nopeuttaa tavaroiden käsittelyä. Koko yrityksen henkilöstön tulee yhdessä toimia turvallisuuden puolesta. Turvallisuuden kannalta on tärkeää, että jokainen joka käsittelee tavaraa toimii ohjeiden mukaan. Jokaisen välikäden tulee olla tietoinen määräyksistä ja noudattaa ohjeistusta. Kouluttamalla henkilökuntaa, yrityksen oikeaoppinen toiminta nopeutuu ja tieto turvallisuusvaatimuksista lisääntyy. (Schmiedeke 2013) Tunnetun lähettäjän hyväksynnän hakeminen on vapaaehtoista eikä mitään laillisia pakotteita ei sen hakemiseen ole. Lentokuljetukset kulkevat myös tuntemattomien lähettäjien lähettämänä, mutta ne joutuvat käymään vielä ylimääräisessä turvatarkastuksessa ennen lennolle pääsyä. (Gov 2013) Käytettäessä omaa kuljetuskalustoa, tulee myös kuljettajan olla asianmukaisesti koulutettu ja turvalliseksi todettu. Ulkoista kuljetusliikettä käytettäessä; tulee kaikki rahdin parissa työskentelevät henkilöt selvittää sekä varmistaa riittävä turvallisuuskoulutus. Kuljettajilla tulee olla henkilöllisyystodistukset mukana ja ylimääräisiä pysähdyksiä ei saa tehdä. Rahti tulee olla sinetöity, eikä sitä saa avata missään vaiheessa kuljetusta. (Gov 2013)

6.2. Hyväksynnän tausta

Lentoliikenteen turvallisuutta ruvettiin kiristämään Yhdysvalloissa 11.9.2001 sattuneiden terrori-iskujen jälkeen. Haluttiin tehdä yhtenäiset säädökset koskien yleistä turvallisuutta. Vuonna 2002 Euroopan parlamentti ja neuvosto antoi asetuksen 2320/2002 koskien siviili-ilmailun turvallisuutta. Turvatoimia kiristettiin ympäri maailman. Turvatarkastusten kiristyminen hidasti ja vaikeutti matkustamista. Myös rahdin lähettäminen vaikeutui. Kaikki asiat ruvettiin ottamaan tarkasti ja siksi suuret matkustaja- ja rahtimäärät ruuhkauttivat isoimpia lentokenttiä. Ruvettiin pohtimaan, miten saataisiin helpotettua ruuhkautumista.

Vuonna 2008 annettiin edellisen säädöksen kumoava uusi säännös 300/2008. Tässä säännöksessä kerrottiin muun muassa tunnettu lähettäjä hyväksynnästä ja sen saamisesta. Hyväksyntä toisi helpotusta tiukkoihin ja aikaa vieviin rahdin turvatarkastuksiin lentokentällä. Tunnettu lähettäjä hyväksyntää hakevan

yrittäjien kotimaan viranomaiset myöntävät hyväksynnän ja valvovat sen toteutusta. Jokaisessa maassa on oma viranomaistaho, joka ohjeistaa turvallisuusasioissa. Hyväksynnän saaneet yritykset suorittavat turvatarkastukset itse jo ennen lentokentälle menoa. Tarkastukset tulee olla samantasoiset kuin lentokentillä suoritettavat. Etukäteen turvatarkastukset suoritettuna, voidaan lentoasemalle saapuessa jättää ruuhkautunut ja aikaa vievä rahtin turvatarkastus väliin. Näin rehelliset ja paljon rahtia lähettävät yritykset saavat helpotusta ja nopeutusta rahtinsa kulkemiseen. (Eur-Lex 2008)

6.3. Hyväksynnän saaminen

Taho, joka hyväksyy tunnetut lähettäjät, on Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Hyväksynnän hakeminen alkaa lähettämällä vapaamuotoinen hakemus Trafille. Trafi on liikenteen turvallisuusvirasto. Sen tehtävänä on liikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden edistäminen, sekä vastata viranomaistehtävistä liittyen liikennejärjestelmään. Trafi myöntää erilaisia lupia ja hyväksyntöjä. (Trafi 2014)

- ”Antaa tarvittavia lupia, hyväksyntöjä ja muita päätöksiä sekä toimialaa koskevia oikeussääntöjä.
- Vastaa tutkintojen järjestämisestä, toimialan verotus- ja rekisteröintitehtävistä sekä luotettavista tietopalveluista.
- Valvoo liikennemarkkinoihin liittyviä tehtäviä sekä liikennejärjestelmää koskevien sääntöjen ja määräysten noudattamista.
- Osallistuu kansainväliseen yhteistyöhön.
- Huolehtii liikennejärjestelmän toimivuudesta myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.
- Luo edellytyksiä älyliikenteen innovatiiviseen kehittämiseen.
- Jakaa tietoa kansalaisille liikkumisen valinnoista.” (Trafi 2014)

Kun hakemus on vastaanotettu, antaa Trafi sen perusteella tarkempia lisätietoja, joiden avulla yritys voi jo etukäteen arvioida, täyttävätkö se annetut vaatimukset. Näin pyritään jo etukäteen varmistamaan, että hakijayritys valmistaa sekä säilöö rahtia tiloissa, johon ei ulkopuolisilla ole mahdollisuutta päästä. (Trafi 2014) Tilan tulee olla tarpeeksi suuri ja se tulee pystytään helposti sulkemaan ulkopuolisilta. Alueen sisäänkäynnillä, ovissa ja ikkunoissa tulee olla kulunvalvonta, jolla voidaan seurata kävijöiden liikkeitä. Alueella tulee olla

tarkoituksen mukaiset aidat tai muurit sekä hälytysjärjestelmä ja valvontakamerat. Suljetusta alueen lisäksi tulee myöskin saada yksityiskohtaiset tiedot pakkauksesta, tuotannosta sekä varastoinnista. (Gov 2013)

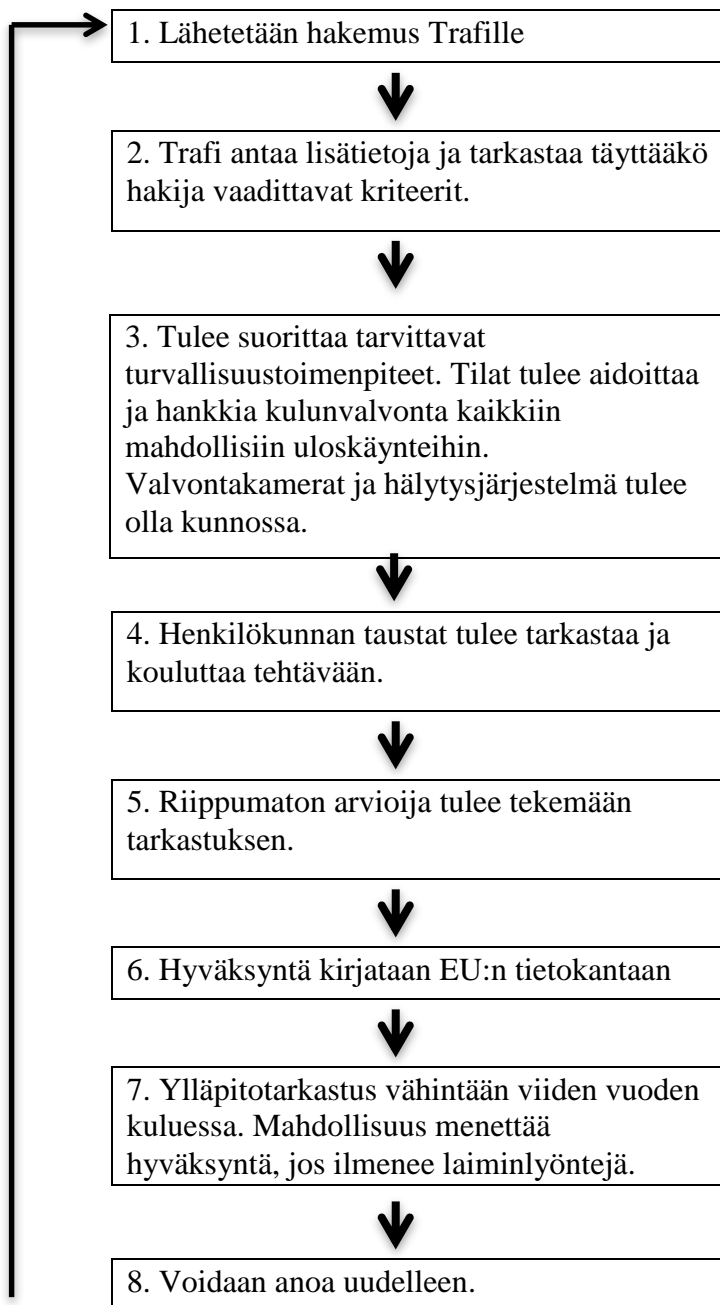
Henkilökunnan, joka käsittelee lentorahtia, on tiedettävä ajankohtaiset turvavaatimukset. Yrityksen pitää myös nimetä, joku työntekijöistä vastaamaan turvavaatimusten täyttymisestä. Vastuussa olevan työntekijän tulee tuntea yrityksen vientimenettelyt sekä hänen taustansa tulee tarkistaa. (Trafi 2014) Kaikki rahdin kanssa työskentelevät työntekijät tulee olla luotettavia ja tiedot tarkastettuja. Työntekijöiden henkilöllisyys, rikokset ja edelliset työpaikat tulee tarkastaa vähintään viimeiseltä viideltä vuodelta. Henkilökunnalta ei saa löytyä selittämättömiä taukoja työ- tai opiskeluhistoriassa. Työntekijöiden tulee myös allekirjoittaa lappu, jossa vakuuttavat kaiken edellä mainitun olevan kunnossa ja totta. Työntekijät ja muut rahdin parissa työskentelevät henkilöt tulee kouluttaa lentoturvallisuus -koulutuksen mukaisesti. (Gov 2013)

Jos yritys täyttää kaikki vaatimukset, täytyy sen jälkeen riippumattoman arvioijan käydä tarkastamassa tilojen ja toiminnan tila. Suoritetun tarkastuksen perusteella annetaan Trafilta hyväksyntä. Yritys saa tiedon hyväksynnästä ja se vahvistetaan lisäämällä hakijayrityksen tiedot EU-tietokantaan tunnetuista lähettäjistä ja valvotuista edustajista. Ylläpitääkseen hyväksyntää, tehdään yritykseen yllätystarkastus vähintään viiden vuoden välein riippumattoman arvioijan toimesta. Tarkastuksesta aiheutuvat kulut arvioija veloittaa hakijayritykseltä. (Trafi 2014)

Hyväksynnän voi menettää laiminlyödyistä säännöistä tai muusta huolimattomuudesta. Hyväksyntä on kuitenkin mahdollista anoa uudelleen. (Gov 2013) Ensimmäisen kerran hyväksynnän saamiseen menevä aika riippuu hakemusten määrästä, sen voi nopeimmillaan saada jopa viikossa, mutta aikaa saattaa kulua enemmänkin. Hinta hyväksynnän saamiselle on yleensä 600–1000 euroa, johon lisäksi tulee vuotuinen 100 euron vuosimaksu. (Lentoposti 2012)

6.4. Hakuprosessi

Tunnettu lähettäjä -hakuprosessi etenee kuvassa 5 esitetyllä tavalla. Ensimmäiseksi tulee lähettää hakemus hyväksynnästä sen myöntävälle taholle. Suomessa hyväksynnän myöntää Trafi. Tämän jälkeen tutkitaan, onko hakijalla mahdollisuus saada status. Hakijaa autetaan hakemisessa ohjeistamalla kuinka toimia ja annetaan tarvittaessa lisätietoja. Tämän jälkeen, jos hakija täyttää vaadittavat kriteerit, tulee suorittaa muutostyöt yrityksessä. Turvallisuustoimenpiteet ovat tarkat. Hakijan tulee järjestää vaadittavat tilat ja kulunvalvonta alueelle. Rahdin säilytystila tulee olla aidattu ja pääsy alueelle evätty kaikilta ulkopuolisilta. Kaikki kuljetusprosessiin osallistuvat henkilöt tulee kouluttaa ja heidän taustansa tulee tarkastaa. Kun kaikki muutokset on suoritettu, paikalle saapuu ulkopuolinen tarkastaja. Hän tutkii, että kaikki vaatimukset tulee täytettyä. Tässä vaiheessa ilmoitetaan mahdolliset puutteet ja vaaditaan niiden korjaus. Sen jälkeen kun kaikki asiat ovat kunnossa, myönnetään hakijalle hyväksyntä ja se kirjataan EU:n tietokantaan. Hyväksyntään liittyviä vaatimuksia tulee ylläpitää jatkuvasti ja pistotarkastuksia suoritetaan vähintään viiden vuoden välein. Jos laiminlyöntejä vaatimuksista ilmenee, voi hyväksynnän menettää. Menetettyä hyväksyntää voi hakea myöhemmin uudelleen, jolloin tulee koko prosessi suorittaa uudelleen. (Trafi 2014)



Kuva 5. Hakuprosessi (Trafif 2014)

7. EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä kappaleessa esittelen tutkimusmenetelmiä ja millä menetelmällä suoritin tutkimuksen. Kerron miksi valitsin juuri sen menetelmän, jota käytin. Esittelen myös muut mahdolliset tutkimusmenetelmät ja niiden erityispiirteet. Empiirisen tutkimukseni tarkoituksena on saada enemmän ja syvällisempää tietoa työni aiheesta. Tosielämän kokemukset kertovat parhaiten kuinka asiat toimivat käytännössä. Tietoa pyrin keräämään kyselemällä kansainvälisissä yrityksissä työskenteleviltä henkilöiltä. Esittelen saamiani vastauksia ja analysoin niitä. Yritän saada tutkimuksellani esiin myös sellaista tietoa, jota ei muualta löydy. Hyväksynnästä saatuja kokemuksia ei löydy kirjallisuudesta, ne on itse selvitettävä juuri asianomaisilta kyselemällä. Tutkimuksen ja teoriaosuuden avulla koitan saada kasattua työstäni tiiviin tietopakettin tunnettu lähettäjä hyväksynnästä. Seuraavissa kappaleissa kerron kuinka suunnittelin ja toteutin empiirisen tutkimukseni. Lopuksi esittelen ja analysoin tuloksia.

7.1. Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmät kertovat tavoista ja käytännöistä, joilla tutkimukseen kerätään tietoa. Tutkimusmenetelmiä ovat kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus ja kvantitatiivinen eli määrällinen tutkimus. Laadullinen tutkimus on syvempi ja yksityiskohtaisempi kuin määrällinen. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara. 2009. 181-182)

Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on tutkia aihetta hyvin kokonaisvaltaisesti. Tutkimusmenetelmässä tieto kerätään henkilöistä ja sen kerääminen on henkilökohtaisempaa. Henkilöt, jotka tutkimukseen valitaan, eivät ole sattumanvaraisesti poimittuja. Tutkimuksen aineistona voi olla jopa vain yksi vastaaja tai tapaus. Tutkimuksesta riippuen vastaajia voi olla enemmänkin, ilman minkäänlaisia rajoituksia. Juuri pieni aineistomäärä mahdollistaa sen, että saadaan syvällisempää tietoa tutkittavasta aiheesta. Saatavan aineiston määrän tulee olla runsas ja saman suuntainen, tutkimuksen onnistumisen kannalta. Vastaukset ja havainnot ovat usein yllättävämpiä kuin määrällisessä tutkimuksessa saadut.

Tämä johtuu juuri, menetelmän henkilömäisemmästä ja syvällisestä tyylistä. (Hirsjärvi ym. 2009. 160-182)

Määrällisessä tutkimuksessa saadaan paljon vastauksia, mutta ne ovat yksinkertaisempia. Haastateltavien määrä on huomattavasti suurempi, kuin laadullisessa tutkimuksessa. Tutkimukseen valitaan vastaajat paljon epämääräisemmin kuin laadullisessa tutkimuksessa. Vastaajilta vaadittavat kriteerit ovat vähemmät myös siksi, että vastauksien määrät olisivat suurempia. Kvantitatiivisessa tutkimuksessa vastauksia haetaan usein kyselylomakkeilla ja näiden avulla voidaan kerätä suuri määrä vastauksia helposti. (Hirsjärvi ym. 2009. 135-137)

7.2. Tutkimuksen toteutus

Tutkimusmenetelmäksi valitsin kvalitatiivisen, eli laadullisen tutkimuksen. Kvalitatiivinen tutkimus sopi paremmin aiheeseeni, koska halusin vastauksista syvällisempiä ja tarkempia. Odotin vastauksiltani paljon. Uskoin saavani sellaista uutta ja omakohtaista tietoa aiheesta. Kohderyhmäni ei ole kovin suuri ja kysymykset ovat yksityiskohtaisia. Tällä tavoin pystyn hyödyntämään jokaisen vastaajan paremmin. Ketkä tahansa eivät tässä tutkimuksessa kelpaa vastaajiksi, vaan vain kriteerit täyttävät henkilöt kansainvälisistä yrityksistä. Vastaajien joita hain, tuli työskennellä yrityksen logistiikka-puolella ja tuntea alaa. Tieto ja kokemukset, joita kyselyllä sain ovat teorian tueksi saatavaa hyödyllistä lisätietoa. Tavoitteenani oli saada hyväksynnästä parempi ja selkeämpi kuva. Jo teoriaosuuden tekeminen lisäsi tietämystäni suuresti ja tutkimuksesta saatujen vastausten ansiosta vielä lisää. Tutkimukseni on syvälinen ja tästä syystä vastaajia ei tarvitse olla niin paljon.

Tutkimusstrategiaksi valitsin tapaustutkimuksen. Tapaustutkimukset ovat yksityiskohtaisia ja niihin on tarkoin valittu vastaajajoukko. Tutkimuksen tarkoituksena on tällöin kartoittaa ja selvittää tutkittavaa ilmiötä. Tulee myös kehittää uusia teorioita ja etsiä uusia näkökulmia. (Hirsjärvi ym, 2009) Tutkimusta tehdessä lähetin kyselylomakkeen sähköpostin välityksellä

henkilöille, jotka olin etukäteen valinnut. Kysely on tässä tapauksessa muodoltaan verkkokysely. Verkkokyselyssä lomake lähetetään vastaajille internetin välityksellä. Tämän kysymyspohjan laitoin liitteeksi myös tähän työhön (liite 3). Vastaajat pystyivät vastaamaan suoraan lomakkeeseen tai kirjoittamaan vastaukset erilliselle tiedostolle. Henkilöitä etsiessäni soittelin yrityksiin ja kävin tapaamassa energia-messuilla eri yritysten edustajia. Näin sain yhteystietoja tarvitsemiini kriteerit täyttäviin henkilöihin. Messuilla oli jokaisella yrityksellä oma info-piste, joista kyselin mahdollisia henkilöitä, joihin voisin olla yhteydessä. Kun kerroin tekeväni lopputyötäni, ihmiset olivat hyvin kiinnostuneita ja valmiina auttamaan. Sain loppujen lopuksi näillä kahdella tavalla kerättyä 15 yhteystietoa, joihin kaikkiin lähetin kysymykset sähköpostilla. Kyselyt suoritin vuoden 2015 kevään aikana. Vastauksia sain odottaa joidenkin yritysten kohdalla melko pitkään ja jouduin myös muistuttamaan muutamia henkilöitä. Muistuttamisen suoritin myös sähköpostin välityksellä. Pari henkilöä vastasi minulle ensimmäiseen sähköpostiin lähes saman tien. Tällaisista avuliaista ja nopeatoimisista henkilöistä jäi positiivinen kuva, myös koko yrityksestä.

Sähköpostiviestiin, jonka lähetin, kirjoitin hiukan pohjustusta tutkimuksesta ja laitoin kysymykset liitteeksi mukaan. Ilmoitin viestissä kuka olen ja mitä asiani koskee. Kerroin tekeväni lopputyötä Vaasan ammattikorkeakouluun ja mistä aiheesta kysymykset koostuvat. Viestissä ohjeistin kuinka haluan vastaukset saada. Kysymykseni ovat avoimia ja menevät teemoittain työni järjestyksen mukaan. Ne alkavat yrityksen taustatietojen kyselyllä. Sen jälkeen kysyin kansainvälisen toiminnan laajuudesta sekä viennin ja tuonnin osuuksista. Tämän jälkeen tulivat vuoroon rahdinmäärät ja lentorahdin osuus. Viimeiset kysymykset koskivat kaikki tunnetun lähettäjän hyväksyntää ja siihen liittyviä asioita.

Avoimissa kysymyksissä esitetään vain kysymys ja vastauskohta on tyhjä. Avoimet kysymykset mahdollistavat vastaajan omien ajatusten paremman ilmaisun ja antaa tarkempaa tietoa aiheesta. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara. 2009. 196-201) Avoimet kysymykset sopivat kyselyyni paremmin, koska niissä vastaaja voi vastata kuinka itse haluaa. Kysymykseni olivatkin sen tyyllisiä, että niihin tuli

vastata omakohtaisten kokemusten mukaan. Halusin esittää kysymykset avoimina ja näin saada enemmän hyödyllistä käytännötietoa. Muutamien kysymyksistä pystyi vastaamaan myös vain kyllä tai ei, mutta muuten vastauksien tuli olla pidempiä.

7.3. Tutkimuksen tulokset

Sain vastauksia kyselyyni viideltä eri yritykseltä. Vastauksia tuli hyvin erikokoisilta ja eri aloilla toimivilta yrityksiltä. Vastaaajien toimialat olivat seuraavat, kuluttajatuotteet, konepajateollisuus, sekä sähkö- ja automaatiotekniikka. Viimeiseen toimialaan kuului kolme vastaajista, muihin aloihin yksi kumpaankin. Ensimmäisissä kysymyksissä oli suuresti eroja juuri liikevaihdon ja henkilöstön koon kanssa. Liikevaihto oli pienimmillään reilu 20 miljoonaa ja suurin vajaa viisi miljardia. Henkilöstöä oli pienimmillään noin 40 henkilöä ja suurimmillaan yli 5000 henkilöä. Nämä määrät olivat Suomessa työskentelevien henkilöiden määrä. Kaiken kaikkiaan vastaajilla oli parhaimmillaan noin 140000 työntekijää maailmanlaajuisesti. Kaikki haastatellut yrityksen tekivät kansainvälistä kaupankäyntiä. Viennin ja tuonnin osuuksiin oli yrityksillä vaikeuksia vastata, koska yksiköitä oli eri puolilla ja kaikilla oli erilaisia määriä. Tuotteita vietiin EU:n sisä- ja ulkopuolelle. Suhdeluku vaihteli laidasta laitaa yritysten välillä. Joillakin suurin osa oli sisäkauppaa, kun taas toisella meni noin 80% EU:n ulkopuolelle. Näiden ääripäiden sisään mahtuvat muut vastaajat, joilla kaikilla noin puolet meni EU:n sisälle ja puolet ulkopuolelle.

Rahtimäärät tietysti vaihtelivat myös suuresti, koska yritykset olivat niin kovin erikokoisia. Kaikille vastaajille yhteistä oli se, että rahtia lähti heiltä päivittäin. Lentorahdin määrät vaihtelivat muutaman prosentin osuudesta 60 %:iin. Määrät saattoivat olla satoja tai jopa tuhansia kiloja päivittäin, mutta koko rahtimäärästä osuus saattoi olla kuitenkin pieni. Kahdella vastaajista oli tunnetun lähettäjän status ja niillä kolmella, joilla ei sitä ollut, olivat kyllä kuulleet siitä. Tunnettu lähettäjä hyväksyntä on siis hyvin tiedossa, mutta sitä ei ole koettu tarpeelliseksi.

Vastaukset olivat hyvin samansuuntaisia, mutta toki erojakin oli. Tunnetun lähettäjän hyväksynnän omaavat vastasivat samantapaisesti, kuten myös yritykset, joilla ei ollut hyväksyntää. Tunnetun lähettäjän statuksen omaavista yrityksistä kaikki olivat sitä mieltä, että hyödyt hyväksynnästä ovat melko vähäiset. Jokapäiväisessä työssä ei näkynyt tarpeeksi selkeästi, kuinka paljon hyväksynnästä on hyötyä. Tämä asia oli molempien hyväksynnän omaavien yritysten vastauksissa. Jotkut kokivat hyväksynnän olevan ennemminkin suuri menoerä kuin kannattava sijoitus. Statuksen omaavat kyllä sanoivat voivansa suositella hyväksyntää, koska eivät olleet kokeneet siitä olevan mitään haittaakaan. Yleinen uskomus oli, että rahdin käsittely on nopeampaa kansainvälisillä lentokentillä.

Yritykset, joilla lentorahdin osuus oli suuri, olivat eniten hyväksynnän kannattajia. Tämä onkin ymmärrettävää, koska tunnetun lähettäjän hyväksyntähän koskee pelkästään lentorahtia. He pitivät hyväksyntää hyvänä juuri rahdin sujuvan ja nopeamman liikkumisen takia. Lentorahtimäärän ollessa pieni, ei hyväksyntää ole välttämättä järkevä hankkia. Kannattavuuteen vaikuttaa paljon yrityksen koko suhteessa lentorahdin määrään. Mitä isompi yritys sitä kalliimpaa on tarvittavien muutosten teko. Kaikki varastoon tai tuotteeseen käsiksi pääsevät henkilöt tulee kouluttaa. Koulutus ja yrityksen tilojen päivittäminen on arvokasta. Yksi vastaajista oli iso yritys, joka lähetti päivittäin noin parisataa kiloa lentorahtia. Vaikka kiloja olikin satoja, niin prosentuaalinen osuus kaikesta päivittäin lähtevästä rahdista oli vain muutaman prosentin luokkaa. Yritys oli laskenut hyväksynnän hyödyn olevan kannattamaton vaadittaviin investointeihin nähden. Tämä antaa hyvän kuvan tunnettu lähettäjä hyväksynnän kokonaishinnasta. Hakemiseen kuluu myös aikaa useampi kuukausi, riippuen tarvittavien muutosten laajuudesta. Lisätietoa oltiin hakemassa monesta eri paikasta. Selkeää yksittäistä paikkaa ei vastauksissa ollut. Yritykset joilla ei ollut statusta hakisivat tietoa Tullista, Trafilta sekä erilaisista kuljetus- ja logistiikkayrityksiltä.

Kaiken kaikkiaan vastauksista sai sellaisen käsityksen, että hyväksynnästä on hyötyä, mutta se ei ole merkittävää. Hyväksynnän hakeminen vaatii paljon muutoksia hakijayrityksessä ja jos lentorahdin osuus on pieni, ei hyväksyntä ole

kannattava. Hyväksynnän kannattavuus riippuu paljon yrityksen koosta ja rahdin määrästä. Hyödyt hyväksynnästä ovat sitä suuremmat, mitä enemmän lentorahtia yrityksestä lähtee. Tunnetun lähettäjän rahdin käsittely nopeutuu, etenkin ruuhkaisilla kansainvälisillä lentokentillä. Tämä tunne, että hyväksynnästä ei ole merkittävää hyötyä, saattaa johtua EU:n alueella jo hyvin toimivasta systeemistä. Täällä lähetettävä rahti ilman hyväksyntääkin kulkee melko sulavasti ja siksi sen nopeutumista voi olla vaikea huomata. Jos esimerkiksi turvatarkastukset eivät olisi niin kehittyneitä kuin nyt, etu hyväksynnästä olisi varmasti suurempi. Toinen syy saattaa olla rahdin seuraamattomuus. Rahti lähetetään matkaan, mutta sen jälkeen sitä ei välttämättä seurata kovin tarkasti. Asiaa olisi hyvä tutkia yrityksessä ja selvittää kuinka paljon hyväksyntä oikeasti nopeuttaa rahdin käsittelyä. Kumpikaan hyväksynnän omaavista yrityksistä ei osannut sanoa tarkasti, paljonko hyväksyntä hyödyttää vaiko ollenkaan.

Yksi vastanneista, hyväksyntää hakenut yritys oli perunut hakemuksensa, koska koki prosessin olevan niin kallis hyötyihin nähden. Hyöty on aina hyöty, vaikka se olisikin vähäinen. Tietysti, jos hyväksynnän hakeminen ja ylläpitäminen aiheuttaa sen, että yritystoiminnan tuotto laskee, niin ei se silloin ole kannattavaa. Uskon, että jos rahdille saadaan sujuva kulku läpi koko toimitusketjun, niin pidemmän päälle se voi alkaa tuottamaan rahallista hyötyä. Asiakkaat arvostavat nopeaa ja sujuvaa toimitusta. Yritysten tuleekin laskea tarkoin hyväksynnän kannattavuus myös pidemmällä aikavälillä. Hyvä maine asiakkaiden keskuudessa, saattaa lisätä myyntiä ja kannattamaton hyväksyntä, voi ollakin tulevaisuudessa kannattava.

Tilojen, joissa rahti pakataan, täytyy hyväksynnän takia olla eristetyt ja valvotut. Kuten ylempänä kerroin, alueelle tulee järjestää kulunvalvonta ja asianmukaiset aidat. Tämän takia yritykset, joilla on pienet ja vähäisiä muutoksia vaativat tilat, hyötyvät hyväksynnästä enemmän. Myös varastohenkilökunnan ja varastoon pääsevien henkilöiden määrän ollessa pieni on hyväksyntä kannattavampaa. Hyväksynnän hakeminen on prosessina melko helppo ja siinä voidaan käyttää

apuna myös ulkopuolista konsulttia. Hyväksyntä on yleisesti tunnettu ammattilaisten keskuudessa.

Suuri koulutettavien määrä nostaa kustannuksia, koska jokainen rahdin pariissa työskentelevä henkilö tulee kouluttaa. Useimmissa yrityksissä on monella työntekijällä mahdollisuus päästä alueelle, jossa rahtia käsitellään. Yleisimmin vaadittava eristetty alue tehdään varastoon tai pakkaamon yhteyteen. Tällöin kaikki henkilöt, joilla on sinne mahdollisuus päästä, joudutaan kouluttamaan. Jokainen koulutettava maksaa erikseen. Tämä koettiin kannattavuusongelmaksi ainakin yrityksissä, joissa oli paljon koulutettavaa henkilökuntaa, mutta lentorahdin osuus ei kuitenkaan ollut kovin suuri.

Haastateltujen yritysten asiakkaat eivät olleet kyselleet hyväksynnästä, joten se ei ole mikään edellytys kauppasuhteen muodostumiselle. Kenellekään ei ollut tullut vastaan vaatimuksia hankkia hyväksynnästä. Tietoisuutta tunnetusta lähettäjistä oli kuitenkin kaikilla haastatelluilla henkilöillä. Kaikki olivat kuulleet siitä, mutta kovin kattavaa tietoa ei jokaisella kuitenkaan ollut. Tämän huomasi esimerkiksi siitä, että lisätietoa oltiin hakemassa monesta eri lähteestä. Luonnollisinta olisi kysyä neuvoa hyväksynnän myöntävältä taholta eri Trafilta. Lisätietoja oltiin kuitenkin kyselemässä tullilta, lentoyhtiöiltä ja logistiikka-alan yrityksiltä. Tunnetut lähettäjät toki tiesivät mistä tietoa saadaan. Yksi vastaajista osasi sanoa Trafian olevan oikea lähde avun saamiseen. Tämä kyseinen yritys oli tosin aikaisemmin hakemassa hyväksyntä, mutta perunut sen myöhemmin, tämän takia tietoisuuskin oli suurempaa. Muut vastaajat vastasit eriävästi. Aiheesta kiinnostuneet yritykset, joutuvat siis etsimään asiasta lisätietoa. Huomasin itsekin, että tiedonhaku ei ollut helppoa. Eri lähteistä oli saatavilla sama lyhyt yleistieto asiasta ja syvemmän tiedon saaminen oli tehty vaikeaksi. Hyväksynnän myöntävä Trafi, kyllä varmasti neuvoo hakijoita, mutta minulle ei sieltä tietoa annettu. Hakuprosessi on aikaa vievä ja vaatii hakijalta panostusta aiheeseen. Koska hyödyt eivät välttämättä ole kovin suuret, kannattaa ne selvittää ennen kuin lähettää hakemuksen hyväksynnästä. Suurin syy hyväksynnän

kannattamattomuuteen ovatkin kustannukset, jotka aiheutuvat kaikesta hyväksyntään vaadittavasta muutoksesta.

8. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää mitä on tunnettu lähettäjä ja mitä hyötyä siitä on hyväksynnän omaavalle yritykselle. Teoriaosuudessa kerron taustoja hyväksynnästä ja mitä sillä tarkoitetaan. Pyrin löytämään tietoa jokaisesta eri vaiheesta hyväksynnän hakemisen ja käytön aikana. Teoriaosuuden sisältö on selkeä ja johdonmukainen. Aihe syvenee ja tarkentuu työn etenemisen mukana. Materiaalin löytäminen teoriaan vaati monien eri lähteiden läpikäymistä ja tietojen poimintaa sieltä tältä. Ensimmäisiin kappaleisiin tieto oli helpommin saatavilla, mutta tunnettuun lähettäjäan liittyen ei. Aiheesta joutui etsimään kymmenistä alaan liittyvistä eri kirjoista. Internet tarjosi hiukan paremmin tietoa, mutta sielläkin tietoa oli suppeasti tarjolla. Huomasin, että tämä valitsemani aihe ei ollut mitenkään yleinen. Rahtiliikenteestä ja lentokuljetuksista tietoa löytyi runsaammin. Monista eri lähteistä sain kuitenkin koottua itseäni miellyttävän ja aiheeseen vastaavan teoriaosuuden.

Empiirinen tutkimus antoi uutta ja arvokasta tietoa. Oli erittäin mielenkiintoista kuulla, että joku oli perunut hakemuksensa. Tämä tieto ja sen perustelut sai ajattelemaan asioita eri näkökulmista. Rupesin pohtimaan missä menee raja hyväksynnän kannattavuudella. Vastauksista jäi myös mieleen yleinen epätietoisuus hyväksynnän hyödyistä. Uskottiin lentorahdin käsittelyaikojen nopeutuvan, mutta siitä ei ollut varmaa tietoa kenelläkään. Vastauksien monipuolisuus miellytti. Sain tämän ansiosta aiheesta erilaisia näkökulmia ja mielipiteitä. Osa vastaajista osa oli hyväksynnän omaavia yrityksiä ja osa ei, tämä oli tutkimuksen vastausten kannalta tärkeää. Näin sain vastauksia molemmista vastakkaisista ryhmistä.

Sen mitä tutkimuksella pyrin selvittämään onnistui. Sain paljon uutta tietoa ja kokemuksia tunnettu lähettäjä hyväksynnästä. Teoriaosuuteen löysin kaiken sen tiedon, jonka koin tarpeelliseksi. Minulla oli selkeä visio kuinka teoriani etenee ja mitä halusin lukijalle kertoa. Tunnettu lähettäjä hyväksynnästä löysin kaiken oleellisen tiedon ja kirjoitin ne selkeään muotoon. Teoriastani on varmasti hyötyä

jollekin, joka haluaa saada lisää tietoa aiheesta. Tiedon etsijälle on myös helpompaa, kun tieto on monista eri lähteistä kasattu yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Työni lukemalla saa hyvän kuvan siitä mitä tunnettu lähettäjä hyväksynnällä tarkoitetaan ja mitä sen saamiseen vaaditaan. Toivottavasti mahdollisimman moni kokisi hyötyvänsä tekemästani työstä.

8.1. Tutkimuksen luotettavuus

Tutkimuksissa tulosten luotettavuus saattaa vaihdella, koska virheet ovat mahdollisia. Tämän takia luotettavuutta arvioidaan erilaisten mittareiden avulla. Tutkimuksen arviointiin käytetään muun muassa sellaisia mittareita kuin reliaabelius ja validius. Reliaabeliudella tarkoitetaan tulosten toistettavuutta eli sattumanvaraisia tuloksia ei saa ilmetä. Tutkimuksen reliaabelius voidaan todeta siten, että saadaan samanlainen tulos eri kerroilla. Jos vastaukset ovat samantyyllisiä, voidaan sanoa tuloksia reliaabeleiksi. Validius on toinen tutkimuksen luotettavuuteen käytettävä mittari. Tutkimuksen todellista tarkoitusta mitataan juuri validiudella. Kysymyksiin saatavat vastaukset saattavat olla aivan toisenlaiset kuin tutkimuksen tekijä on ajatellut. Jos näitä saatuja vastauksia vain omasta näkökulmastaan, silloin tulokset ole validius mittarin mukaan tosia. (Hirsjärvi ym. 2009)

Käyttämässäni kvalitatiivisessa tutkimuksessa edellä mainitut mittarit eivät ole kovin käyttökelpoisia. Koska kysymykseni olivat melko vapaita ja niihin vastaaminen oli jokaisella erilaista omista kokemuksista johtuen. Vastuksia voi olla hankala arvioida luotettaviksi mittareiden avulla. Tutkimuksen reliaabelius eli toistettavuus riippuu paljon vastaavasta yrityksestä. Uskon kuitenkin yritysten, joilla on tai ei ole hyväksyntää vastaavan keskenään samansuuntaisesti. Toki eroja varmasti esiintyy, koska käytännön kokemukset saattavat olla niin kovin erilaisia. Validius eli pätevyys tässä tutkimuksessa on helpommin tulkittavissa. Vastaajat olivat päteviä vastaamaan ja kertomaan omia kokemuksiaan. Tämä tutkimukseni mittaa juuri niitä asioita, joita käsittelen työni aikana. Näiden asioiden takia työni validius on hyvä. Laadullisessa tutkimuksessa tulee vastauksien luotettavuutta arvioida erilaila. Tuloksia tulee pohtia avoimesti ja yrittää selittää niitä lukijalle.

Tutkimuksen kulku tulee selittää tarkasti, jotta lukijalle tulisi luotettava kuva sen kulusta ja vastuksista. Työssäni kerroin kuinka keräsin vastauksia ja kuinka suuri määrä niitä tuli. Tulkitsin vastauksia pohtien ja vertailemalla. Saatuja päätelmiä esittelin vasta kun olin ensin niitä arvioinut luotettaviksi. (Hirsjärvi ym. 2009)

Tällaisessa tutkimuksessa tutkijalla on tärkeä rooli sen luotettavuutta arvioitaessa. Tutkimuksessa pyrin kirjoittamaan löytämäni tietoa vain luotettavista lähteistä. Tulokset olivat mielestäni hyviä ja luotettavia. Vastauksia tulee kuitenkin aina tutkia kriittisesti ja pohtia niiden totuudenperäisyyttä. Asiasta paljon lukeneena osaa jo erottaa totuuden mukaisen tiedon. Haastateltavat olivat tunnettuja yrityksiä ja vastaukset asianmukaisia. Sain vastaukset kirjoitettuna muotona ja näin vähennettiin väärin ymmärryksen mahdollisuutta. Vastauksia tulee verrata teoriaosuuden aikana saatuihin tietoihin. Mielestäni saatuja tuloksia ei ole syytä epäillä.

8.2. Jatkotutkimus

Tutkimusta voisi syventää hankkimalla vielä enemmän käytännönkokemuksia hyväksynnästä, sekä sen hyödyistä. Tutkia voisi rahdin käsittelyaikoja ja selvittää paljonko on konkreettinen hyöty hyväksynnästä kuljetuksen aikana. Hakemisesta aiheutuvat kulut ja toimenpiteet voisi myös selvittää ja kehittää jonkinlainen laskukaava kustannuksista hakemista suunnitteleville yrityksille. Hyvä jatkotutkimusmahdollisuus, olisi tehdä tutkimus jonkin tunnettu lähettäjä hyväksyntää hakevan yrityksen kanssa. Silloin saisi hyvän kuvan koko prosessin kulusta ja siihen liittyvistä toimenpiteistä. Tällöin voisi samalla tehdä hyviä havaintoja eri vaiheissa. Tällainen yhteistyöprojekti olisi varmasti tutkimuksen tekemisen kannalta erittäin antoisa.

8.3. Oma oppiminen

Opinnäytetyön aihetta pohdin jonkin aikaa ja sitten eteen tuli tällainen melko uusi aihe. Valitsemani aihe oli siinä mielessä haastava, sillä en ollut itse kuullut asiasta aikaisemmin. Teoriaosuuden kirjoittamisen aikana sain paljon uutta tietoa

hyväksynnästä ja opin tiedon etsimisestä, sekä sen analysoinnista suuresti. Aihe ollessa uusi, myös kiinnostus pysyi yllä.

Aloitin työni etsimällä tietoa aiheesta. Tämä oli aikaa vievä prosessi, mutta myös opetti paljon. Opin etsimään tietoa tehokkaammin ja analysoimaan sitä. Erotin sellaisen tiedon, josta olisi hyötyä työhöni. Tiedonhaku tehostui jatkuvasti. Uskonkin tulevaisuudessa käyttäväni kirjaston palvelu enemmän kuin nykyisin.

Tutkimuskysymykseeni sain vastauksen opinnäytetyön tekemisen aikana, sain selvyyden mitä on tunnettu lähettäjä ja minkälaisia ovat siitä saatavat hyödyt. Työstä muodostui yhtenäinen ja tiivis tutkimus. Löysin hyvää ja ajantasaisista tietoa hyväksynnästä, rahtiliikenteestä ja kansainvälisestä kaupasta. Nämä tiedot työstin helposti luettavaan muotoon ja esittelen asiat loogisessa järjestyksessä. Työstä uskon olevan apua tunnettu lähettäjä hyväksynnästä kiinnostuneille tahoille.

9. LÄHTEET

AWB editor. 2014. Lentorahtikirja. <http://awbeditor.com/pdf/awb.pdf> (Kuva lainattu 21.4.2014)

Euroopan komissio. 185/2010. 2010. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2010R0185:20120824:FI:PDF> (Viitattu 4.5.2014)

Euroopan parlamentti ja neuvosto. 300/2008. 2008. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2008R0300:20100201:FI:PDF>. (Viitattu 4.5.2014)

Finnair. 2014. Rahtikirjat. <https://www.finnaircargo.com/fi/cargo/rahtiasiakirjat.html>. (Viitattu 17.3.2014)

Fintra. 2004. Ulkomaankaupan erikoistermit. Helsinki. Multikustannus Oy.

Gov. 2013. Tunnetun lähettäjän opas. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212108/guidance-for-known-consignors.pdf. (Viitattu 13.5.2014)

IATA. 2014. <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> (Viitattu 7.5.2014)

Lentoposti. 2012. http://www.lentoposti.fi/uutiset/lentorahtin_turvataarkastukset_tuukentuvat_huhtikuussa_2013 (Viitattu 21.3.2014)

Logistiikan maailma. 2012. <http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti>. (Viitattu 2.4.2014)

Logistiikan maailma. 2012. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_lentokalusto (Viitattu 15.5.2014)

Logistiikan maailma. 2013. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta (Viitattu 4.4.2014)

Logistiikan maailma. 2013. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_lastin_kasittely (Viitattu 19.5.2014)

Logistiikan maailma. 2012. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_prosessi (Viitattu 2.5.2014)

Logistiikan maailma. 2013. http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Lentorahti_-_turvattu_kuljetusketju (Viitattu 2.5.2014)

- Hirsjärvi, S. Remes, P. Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Hämeenlinna. Kustannusosakeyhtiö Tammi
- Hörkkö, H. Koskinen, H. Laitinen, P. Mattson, M. Ollikainen, J. Reinikainen, A. Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Helsinki. Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry
- Karhunen, J. & Hokkanen, S. 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä. Sho Business Development Oy.
- Kauppakamari. 2013. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. Helsinki. Helsingin Kamari Oy.
- Kuljetusopas. 2014. Lentokuljetukset.
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset/> (Viitattu 28.3.2014)
- Käppi, J. 2012. Kuljetus & logistiikka lehti . Numero 2/2012.
<http://www.kuljetusjalogistiikka.com/lehti/numero-2-2012/#lue> (Viitattu 27.2.2014)
- Melin, K. 2011. Ulkomaankaupan menettelyt. AMK-Kustannus
- Pasanen, A. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki. Multikustannus Oy
- Schmiedeke, T. 2013. Lentorahdin turvamääräykset.
[http://www.dgm.fi/files/Kuljetus%20%26%20Logistiikka%20Lehden%20Artikkel%20\(orig\).pdf](http://www.dgm.fi/files/Kuljetus%20%26%20Logistiikka%20Lehden%20Artikkel%20(orig).pdf) (Viitattu 15.4.2013)
- Tilastokeskus. 2015. Suomen kauppakumppanit.
http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_kotimaankauppa.html#ulkomaankauppa. (Viitattu 14.4.2015)
- Trafi. 2014. Tietoa Trafista. http://www.trafi.fi/tietoa_trafista (Viitattu 28.3.2014)
- Trafi. 2014. Tunnettu lähettäjä-hyväksyntä. http://www.trafi.fi/ilmailu/turva-asiat/lentorahti/tunnetut_lahettajat (Viitattu 17.1.2014)
- Trafi. 2015. Luvat vaarallisten aineiden kuljetukseen.
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/vaaralliset_aineet/ilmakuljetukset/organisaatioluvat (Viitattu 19.4.2015)
- Tulli. 2014. EU, Eta, Efta ja Schengen maat.
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/tulli_tutuksi/termit_selviksi/EU_Eta_Efta_Schengen/index.jsp (Viitattu 28.3.2014)
- Tulli. 2014. Vienti.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp (Viitattu 15.4.2014)

Weiss-Röhlig. 2014. Incoterms. http://www.weiss-rohlig.com/sites/default/files/download_wr_incoterms2010.pdf (Kuva lainattu 20.4.2014)

Yrittäjät. 2014. <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/vienti-eu-n-ulkopuolelle/> (Viitattu 4.4.2014-15.4.2014)

Yrittäjät 2014. <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/maahantuonti-eu-n-ulkopuolelta/> (Viitattu 4.4.2014)

10.LIITTEET

Liite 1 Lentorahtikirja

Liite 2 Viennin Intrastat-lomake

Liite 3 Kyselylomake

001 | NYC | 12345678



001-12345678

| Shipper's Name and Address CABLE AND STEEL COMPANY 1234, INDUSTRIAL STREET NEW YORK, USA PHONE 555 55 55 | | Shipper's Account Number | | Not Negotiable Air Waybill Issued by AMERICAN AIRLINES CARGO P.O. BOX 619616 D/FW AIRPORT, TEXAS U.S.A. | | | |
|---|-------------------------------|--|------------|--|-----------------------------|--|---|
| Consignee's Name and Address CABLE BIG STORE 4321, ROGERS STREET LONDON, ENGLAND PHONE: 555 12 34 | | Consignee's Account Number | | Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. | | | |
| Issuing Carrier's Agent Name and City BOND STUFF FORWARDERS QUEEN STREET 7 LONDON, ENGLAND PHONE: 555 55 12 | | Agent's IATA Code 11-1 0000 | | Accounting Information NOTIFY: SOMEBODY , PH: 555 55 34 | | | |
| Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing NEW YORK CITY | | Reference Number | | Optional Shipping Information | | | |
| To LHR | By First Carrier AA | Routing and Destination | to | by | to | | |
| Airport of Destination HEATHROW | | Requested Flight/Date AA1234/12 | | Currency USD | Declared Value for Carriage | | |
| Handling Information | | Amount of Insurance | | Declared Value for Customs | | | |
| These commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate Destination | | Diversion contrary to U.S. law prohibited. | | SCI | | | |
| No. of Pieces RCP | Gross Weight | kg | Rate Class | Chargeable Weight | Rate | Total | Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) |
| 2 | 324 | K | | | | 1234.00 | SOME ITEMS |
| 2 | 324.00 | | | | | 1234.00 | |
| Prepaid | | Weight Charge | | Collected | | Other Charges | |
| 1234.00 | | | | | | | |
| Valuation Charge | | Tax | | Total Other Charges Due Agent | | Total Other Charges Due Carrier | |
| | | | | | | | |
| Total Prepaid | | Total Collect | | Signature of Shipper or his Agent | | | |
| 1234.00 | | | | | | | |
| Currency Conversion Rates | | CC Charges in Dest. Currency | | Executed on (date) | | at (place) | |
| | | | | | | Signature of Issuing Carrier or its Agent | |
| For Carrier's Use only at Destination | | Charges at Destination | | Total Collect Charges | | | |
| | | | | | | ORIGINAL 1 001-12345678 (FOR ISSUING CARRIER) | |

AWBEDITOR.COM

| Tiedonantovelvollinen ID: 6666662-2 Import-Export Finland | | Tilastojakso* 2014-01 | | Ilmoitusnumero* 14-11-042-ELB-001 | | | | | |
|--|----------|---|---|--|--|----------|--|-------------|--|
| Asiamies ID: 6666662-2 Import-Export Finland | | Viite ohje <input type="text"/> | | | | | | | |
| Ilmoitus, jossa ei ole yhtään nimike-erää, tulkitaan nolailmoitukseksi. | | | | | | | | | |
| Tavaranimike* ohje 39172900 <input type="button" value="Hae"/> | | | Tavarankuvaus (päivitä) ohje | | | | | | |
| Määrämaa* ohje (valitse maa pudotusvalikosta tai anna kaksimerkkinen koodi tekstikenttään) DK - TANSKA <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | |
| Kauppatapahtuman luonne* 11 - Suora osto/myynti | | | | | | | | | |
| Kuljetusmuoto* 1 - Merikuljetus (ml. auto- ja junalauttakuljetus) | | | | | | | | | |
| Nettopaino kg ohje 1450 <input type="button" value="pakollinen"/> | | | Toinen paljous ohje <input type="text"/> | | | | | | |
| Laskutusarvo* ohje 9400 EUR | | | Tilastoarvo ohje <input type="text"/> EUR | | | | | | |
| Laskutusarvo muussa valuutassa ohje <input type="text"/> <input type="button" value="Valitse >"/> | | | Tilastoarvo muussa valuutassa ohje <input type="text"/> <input type="button" value="Valitse >"/> | | | | | | |
| Syötä laskutus- ja tilastoarvot euroissa tai muussa valuutassa. Jos syötät arvon muussa valuutassa kuin euroissa, lasketaan euroarvo automaattisesti. | | | | | | | | | |
| <input type="button" value="Lisää rivi"/> <input type="button" value="Korvaa valittu rivi"/> | | | | | | | | | |
| # | Nimike | Määrämaa | Kt | Km | Nettop. | 2. palj. | Laskutusarvo | Tilastoarvo | |
| 1 | 39172900 | DK - TANSKA | 11 - Suora osto/myynti | 1 - Merikuljetus (ml. auto- ja junalauttakuljetus) | 1450 | | 9400 | | <input type="button" value="Kopioi"/> <input type="button" value="Poista rivi"/> |
| 2 | 39232100 | SE - RUOTSI | 11 - Suora osto/myynti | 1 - Merikuljetus (ml. auto- ja junalauttakuljetus) | 9100 | | 32150 | | <input type="button" value="Kopioi"/> <input type="button" value="Poista rivi"/> |
| 3 | 39231000 | EE - VIRO | 11 - Suora osto/myynti | 1 - Merikuljetus (ml. auto- ja junalauttakuljetus) | 485 | | 3315 | | <input type="button" value="Kopioi"/> <input type="button" value="Poista rivi"/> |
| 4 | 39189000 | BE - BELGIA | 11 - Suora osto/myynti | 1 - Merikuljetus (ml. auto- ja junalauttakuljetus) | | 1125 | 14800 | | <input type="button" value="Kopioi"/> <input type="button" value="Poista rivi"/> |
| Erien laskutusarvot yhteensä: | | | | | 59665 | | EUR | | |
| <input type="button" value="Siirrä lomake KATSO-välilehdelle"/> | | | <input type="button" value="Hyväksy ja lähetä!"/> | | <input type="button" value="Tallenna lähettämättä"/> | | <input type="button" value="Palaa arkistoon"/> | | |

Empiirinen tutkimus

1. Yrityksenne toimiala ja koko (liikevaihto ja henkilöstö).
2. Teettekö kansainvälistä kauppaa?
3. Viennin ja tuonnin osuus liikevaihdosta?
4. Kuinka vientinne jakautuu EU:n sisä- ja ulkopuolelle?
5. Kuinka usein/paljon teiltä lähtee rahtia?
6. Kuinka suuri osa on lentorahtia?
7. Onko yrityksellänne tunnetun lähettäjän hyväksyntä?



Kyllä:

1. Kuinka kauan teillä ollut hyväksyntä?
2. Mitä toimenpiteitä vaadittiin sen saamiseksi?
3. Oliko hyväksynnän hakeminen helppoa?
4. Onko hyväksynnästä ollut hyötyä?
 - o Mitä, miten ja kuinka paljon?
5. Onko hyväksyntä vaikuttanut toimitusten sujuvuuteen?
6. Miten varmistatte hyväksynnän säilymisen?
7. Suositteletko tunnettu lähettäjä hyväksyntää?



Ei:

1. Oletteko kuulleet hyväksynnästä?
2. Mistä arvelette saavanne siitä lisätietoa?
3. Kyselevätkö asiakkaat, onko teillä tunnettu lähettäjä hyväksyntä?
4. Aiotteko hakea hyväksyntää tulevaisuudessa?