

Metropolia Ammattikorkeakoulu
Tuotantotalouden koulutusohjelma

Mikko Matikka

Tulliudistuksen tuomat muutokset

Finnair Cargon tuontiprosessissa

Insinöörityö 4.6.2009

Ohjaaja: järjestelmäpäällikkö Petteri Hellen
Ohjaava opettaja: lehtori Arto Ekström

Tekijä Otsikko	Mikko Matikka Tulliuudistuksen tuomat muutokset Finnair Cargon tuontiprosessissa
Sivumäärä Aika	30 sivua 4.6.2009
Koulutusohjelma	tuotantotalous
Tutkinto	insinööri (AMK)
Ohjaaja Ohjaava opettaja	järjestelmäpäällikkö Petteri Hellen lehtori Arto Ekström
<p>Insinööriyön aiheena on turvatietouudistuksen tuomat muutokset Finnair Cargon tuontiprosessissa. Työssä tarkastellaan turvatietouudistuksen aiheuttamia vaatimuksia lähetysten turvatietosisältöön sekä käydään läpi muutoksen tarjoamia haasteita ja mahdollisuuksia yrityksen tietojärjestelmissä ja prosesseissa.</p> <p>Työ on rajattu käsittelemään Finnair Cargon tuontiprosessia ja siihen liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia. Tavoitteena on kuvata tuontiprosessi uudistuksen jälkeen. Pyrkimyksenä on myös löytää keinoja joilla tuontiprosessia voidaan kehittää uudistuksen yhteydessä ja ennakoida mahdolliset uudistuksen tuomat ongelmat.</p> <p>Työ toteutettiin turvatietouudistusta käsittelevien dokumenttien sekä haastattelujen ja projektiyhteistyön avulla. Näiden menetelmien avulla pyrittiin löytämään uudistuksen vaikutukset yrityksen prosessiin ja tietojärjestelmiin.</p> <p>Tutkimuksen avulla löydettiin useita tekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon uudistuksen yhteydessä. Havaittuja asioita tullaan hyödyntämään yrityksessä uudistuksen toteutuksessa.</p>	
Hakusanat	turvatietouudistus, tuontiprosessi, sähköinen tullaus, tietojärjestelmä

Author Title	Mikko Matikka Changes in Finnair Cargo's import process generated by the Customs reform
Number of Pages Date	30 pages 4 June 2009
Degree Programme	Industrial Engineering and Management
Degree	Bachelor of Engineering
Instructor Supervisor	Petteri Hellen, System Manager Arto Ekström, Lecturer
<p>This thesis focuses on the changes in the import process in Finnair Cargo generated by the Customs reform. The study also covers the changes in the security data of a cargo consignment and examines the challenges and the opportunities in company's data systems and processes.</p> <p>The study is demarcated to cover Finnair Cargo's import process with the challenges and opportunities related to the process. The focus is to describe the import process after the reform. The intention is also to find ways to improve the import process together with the reform and foresee the possible problems of the reform.</p> <p>The study was executed using the documents from customs reform and with interviews and project work. With these methods the focus was to find the influences of the reform to the company's processes and data systems.</p> <p>The study revealed number of elements that needs to be considered when the reform takes place. The elements discovered are to be used in the company when the reform is carried into effect.</p>	
Keywords	security data reform, import process, electronic customs clearance, data system

Sisällys

Tiivistelmä
Abstract

1	Johdanto	5
2	Finnair Cargo Oy ja Finnair Terminal Operations Oy	6
2.1	Finnair Cargo Oy	6
2.2	Finnair Cargo Terminal Operations Oy	6
3	eTulli – siirtyminen sähköiseen toimintaympäristöön	8
3.1	Toimintamallien muutokset	8
3.2	Uudet toimintamallit	9
3.3	Turvatielouudistus 2009	10
4	Saapuminen tullialueelle	13
5	Poistuminen tullialueelta	19
6	Uudistukset tietojärjestelmissä	20
6.1	Global Customs Gateway (GCG)	20
6.2	Tietojen käsittely	22
6.3	Asiakasyhteistyö	23
7	Muutoksen mukanaan tuomia haasteita	24
8	Uudistuksen tuomat mahdollisuudet	25
9	Uudistuksen tuomat uhat	26
10	Johtopäätökset	26
	Lähteet	28
	Liitteet	29
	Liite 1: Saapumisen yleisilmoituksen tietosisältö	29
	Liite 2: Saapumisen esittämisilmoituksen tietosisältö	30

1 Johdanto

Työn tausta

EU:n turvatietouudistus edellyttää ulkomaankaupan toimijoilta uusia sähköisiä ilmoituksia jokaisesta lähtevästä ja saapuvasta tavaraerästä. Joulukuussa 2006 julkaistu Euroopan komission asetus 1875/2006 velvoittaa kaupalliset toimijat antamaan tullille ns. turvatiedot ennen tavaroiden tuontia yhteisöalueelle tai ennen tavarantoimitusta yhteisöalueelta. Yhteisöalueella tarkoitetaan Euroopan unionin jäsenmaita. [4, s. 13.]

Alun alkaen muutoksen oli tarkoitus astua voimaan vuoden 2009 alkupuolella kuitenkin viimeistään 1.7.2009. Useimpien toimijoiden mielestä tämä oli liian nopea aikataulu tietojärjestelmien saattamiseksi sille tasolle, jonka tietoturvaudistus vaatii. Suuret maat kuten Ranska, Saksa ja Iso-Britannia ilmoittivat heti kättelyssä, etteivät ehdi mukaan vaaditussa aikataulussa.

Helmikuun 2009 lopulla EU:ssa hyväksyttiin turvatietouudistuksen siirtymäaika koskeva lakimuutos. EU:hun saapuvasta tavarasta annettava saapumisen yleisilmoitus tulee pakolliseksi vasta 1.1.2011 alkaen. [5.]

Finnair Cargossa turvatietouudistusta lähdettiin toteuttamaan sillä aikataululla, että tietojärjestelmät ovat valmiina uudistuksen alkuperäisen aikataulun mukaisesti. Tieto siirtymäajasta kuitenkin siirsi kehitystyötä ja osaltaan vaikutti tämän työn sisältöön.

Työn tavoitteet

Insinööriyössä kuvataan turvatietouudistuksen vaatimat ilmoitukset saapuvasta tavarasta sekä muutoksen tuomat haasteet Finnair Cargon tietojärjestelmiin ja prosesseihin. Tavoitteena on kartoittaa uudistuksen tuomia mahdollisuuksia ja uhkia prosessin kannalta.

Työn rajaus

Työ on rajattu koskemaan Finnair Cargo Oy:tä ja Finnair Cargo Terminal Operations Oy:tä. Turvatietouudistus tulee vaikuttamaan ennen kaikkea saapuvan tavaraan ja tästä

syystä työssä käsitellään pääosin saapuvaa tavaraa koskevia muutoksia yrityksen tietojärjestelmissä ja prosesseissa. Lähtevän tavarana osalta tarkastellaan lyhyesti uudistuksen tuomia haasteita, uhkia ja mahdollisuuksia.

2 Finnair Cargo Oy ja Finnair Terminal Operations Oy

2.1 Finnair Cargo Oy

Finnair Cargo Oy ja Finnair Terminal Operations Oy muodostavat Finnairin rahtiliiketoiminta-alueen. Yhtiöt ovat osa Finnair-konsernia ja ovat täysin emoyhtiön omistuksessa. Finnair Cargo kuljettaa vuosittain yli 120 000 tonnia lentorahtia pääasiassa laajarunkoisten matkustajakoneiden ruumissa. Vuonna 2008 yhtiö kuljetti ennätyselliset yli 150 000 tonnia rahtia. Finnair Cargo Oy:n visio on olla Pohjois-Euroopan laadukkainta lentorahti- ja handling-palvelua tarjoava yhtiö Eurooppa-Aasia-liikenteessä. [6.]

Finnair Cargo Oy hyödyntää emoyhtiön Aasia-strategiaa ja on erikoistunut Eurooppa-Aasia-lentorahtiliikenteeseen. Finnairin rahtiliiketoiminnan parissa työskentelee yli 400 rahtiliikenteen ammattilaista. Helsinki-Vantaan lentoasemasta on muodostunut tärkeä solmukohta Euroopan ja Aasian väliselle rahtiliikenteelle ja vuonna 2008 jo yli 60 prosenttia Aasian tuontirahdista jatkaa Helsinki-Vantaalta muualle Eurooppaan. [7.]

Vuosi 2009 tulee olemaan vaikea lentorahtiyrityksille maailmantalouden tilasta johtuen. Lentorahdin odotetaan putoavan noin 20 prosenttia vuoteen 2008 verrattuna. Tämä asettaa suuria haasteita kannattavuudelle, ja yhtiöissä onkin ryhdytty etsimään säästökohteita ja tehostamaan toimintoja. Yhtiön johto on ennustanut tappiollista tulosta vuodelle 2009.

2.2 Finnair Cargo Terminal Operations Oy

Finnair Cargo Terminal Operations on terminaalipalveluita tarjoava yritys Helsinki-Vantaan lentoaemalla. Yritys tarjoaa palveluja lentorahdin purkuun, lastaukseen, vastaanottoon ja luovutukseen. Yhtiöllä on käytössään ajanmukaiset laitteet ja

kuormauskalustot rahdin käsittelyyn. Erikoisrahdille, kuten eläimille ja arvolähetysille, löytyy terminaalista asianmukaiset tilat. Terminaali tarjoaa myös kattavat kylmätilat esimerkiksi kaloille. Terminaali sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasemalla, matkustajaterminaalien välittömässä läheisyydessä. Terminaalin lattiapinta-ala on noin 15 000 neliometriä, ja se on auki 24 tuntia vuorokaudessa. Terminaalissa työskentelee noin 350 ihmistä. [7.]

Finnairin reittikohteet

Finnair Cargo kuljettaa lentokuljetukseen sopivaa rahtia useisiin kohteisiin ympäri maailmaa, niin Finnairin suoriin reittikohteisiin kuin yhteistyökumppanien avulla myös muihin kohteisiin. Suomessa Finnairin reittiverkoston tarjoamia kohteita on 16 ja ulkomailla yhteensä lähes 50, joista 11 on kaukokohteita. [10.]



Kuva 1. Finnairin reittikohteet maailmalla.

Kuten kuvasta 1 nähdään, on yhtiön reittiverkosto jakautunut suurimmilta osin Euroopan ja Aasian kohteisiin. Reittiverkosto tarjoaa Finnair Cargolle mahdollisuuksia hyödyntää rahtikuljetusten tarjontaa Aasian ja Euroopan välillä.

3 eTulli – siirtyminen sähköiseen toimintaympäristöön

Euroopan unionissa on jo usean vuoden ajan valmisteltu siirtymistä sähköiseen toimintaympäristöön. Tällä pyritään varmistamaan tiedon vaihto ja saanti eri jäsenmaiden välillä. Sähköisen toimintaympäristön uudistaminen edellyttää myös yhteisön tullilainsäädännön uudistamista. Tähän liittyen on EU:n toimielimissä käsitelty eTullipäätöstä ja yhteisön tullikoodeksin kokonaisuudistusta. [8.]

eTullipäätös on Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteinen päätös paperittomasta tullin ja kaupan toimintaympäristöstä. Päätöksellä sitoudutaan kehittämään yhteensopivia sähköisiä tullijärjestelmiä eri toimijoiden välille. Uudistetun tullikoodeksin päätavoitteena on yksinkertaistaa tullimenettelyjä ja – sääntelyä sekä luoda perusta sähköiselle asioinnille. [8.]

3.1 Toimintamallien muutokset

Sähköinen tulli tulee toteutuessaan vaikuttamaan merkittävästi EU-maiden tullien, yritysten ja muiden toimijoiden toimintatapoihin. Uudistuksen tavoitteena on, että kaikki toimijoiden ja viranomaisten väliset yhteydet hoidetaan sähköisesti. Tavoite on haastava ja vaatii huomattavan määrän yhteistyötä eri toimijoiden välillä. Yhteisön tullikoodeksin uudistus luo edellytykset sähköiselle tullille; tämän lisäksi vaaditaan kuitenkin jäsenmaiden työmenetelmien harmonisointia ja tietojärjestelmien saattamista vaaditulle tasolle. Varsinkin työmenetelmien harmonisointi voi osoittautua luultua haastavammaksi tehtäväksi. [9.]

Eri maiden tullihallintojen tulee pystyä vaihtamaan tietoja sähköisesti muiden julkisten viranomaisten kanssa. Tietojen vaihtoa tukemaan on tarkoitus kehittää yhteisiä menettelysääntöjä, tietojärjestelmien rajapintoja, tietovaatimuksia sekä riskien arviointiperusteita. [9.]

3.2 Uudet toimintamallit

Ennakoilmoitusmenettely

Ennakoilmoitusmenettelyllä tarkoitetaan sitä, että tavaraa ja toimijaa koskevat tiedot on annettava tullille ennen tavarahan saapumista yhteisöalueelle tai sieltä poistumista. Tällä menettelyllä pyritään lisäämään EU:n ulkorajojen turvallisuutta. Ennakoilmoitus antaa samalla tullille aikaa havaita mahdolliset turvallisuutta vaarantavat lähetykset ja suorittaa mahdolliset tarkastustoimet ilman että liikennevirrat huomattavasti hidastuisivat. [9.]

Keskitetty tullaus

Keskitettyllä tullauksella tarkoitetaan asiakkaan mahdollisuutta tulliselvittää EU:n tullialueelle tuomansa tavarat keskitetyssä tullitoimipaikassa riippumatta siitä, minkä jäsenmaan kautta tavara saapuu yhteisön tullialueelle. [9.]

Yhdenmukainen riskienhallinta jäsenmaiden välillä

Yksi merkittävimmistä uudistuksista, jonka eTulli tuo mukanaan on jäsenmaiden yhdenmukainen riskienhallinta. Yhdenmukaisella riskianalyysin toimintamallilla ja yhteiskäyttöisellä riskianalyysitietokannalla varmistetaan, että kaikissa jäsenmaissa suhtaudutaan yhdenmukaisesti erityisesti turvallisuutta uhkaaviin riskeihin. Turvallisuusriskien minimointi onkin yksi uudistuksen tärkeimmistä asioista. [9.]

Tietosisältövaatimusten yhdenmukaisuus

Tietosisällön yhdenmukaisuudella tarkoitetaan, että kaikissa jäsenmaissa tulee noudattaa yhteisiä, yhdessä sovittuja määräyksiä koskien lähetyksen tietosisältöä [9].

Toimintamallien muutokset tulevat helpottamaan ja yksinkertaistamaan tulliasiointia jäsenmaissa ja niiden välillä. Uudistuksen myötä on esimerkiksi mahdollista jättää tuonti- tai vienti-ilmoitus sijaintipaikastaan riippumatta siitä, missä jäsenmaassa tavara tulee yhteisön alueelle tai poistuu yhteisöstä.

3.3 Turvatietouudistus 2009

EU:n turvatietouudistus on osa Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyllä tekemää päätöstä paperittomasta tullin ja kaupan toimintaympäristöstä. Tavoitteena tässä on, että EU:n jäsenvaltiot ja EU:n komissio sitoutuvat kehittämään yhteensopivia sähköisiä tullijärjestelmiä. [9.]

Sähköinen tulli tuo toteutuessaan muutoksia niin tullien, yritysten kuin muiden ulkomaankaupan toimijoiden toimintatapoihin. Tavoitteena on saada eri maiden tullihallinnot toimimaan kuin yksi yhteinen hallinto, jossa tiedonvaihto on mahdollista jäsenmaiden toimijoiden ja tulliviranomaisten välillä. Hankkeella pyritään lisäämään turvallisuutta ja helpottamaan riskianalyysin tekoa. Yhdenmukainen tietojärjestelmäavusteinen riskianalyysi ja yhteiskäyttöiset tietokannat varmistavat sen, että jäsenmailla on nykyistä tehokkaammat keinot käytössään turvallisuuden varmistamiseksi. [9.]

Arex-hanke

Arex-hanke on osa EU:n tulliuudistukseen tähtäävää kehitystyötä Suomessa. Hankkeen tavoitteena on määritellä, toteuttaa ja ottaa käyttöön uusi tietojärjestelmä Arex. Järjestelmällä käsitellään jatkossa maahan saapuvia ja maasta poistuvia tavaroita koskevia sähköisiä ilmoituksia. Hankkeen nimi muodostuu käsitteistä ”saapuminen” (Arrival) ja ”poistuminen” (Exit). [4, s.13.]

Arex-tietojärjestelmään annetaan ilmoituksia Suomeen saapuvista kolmansien maiden ja yhteisötavaroista sekä Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista, ns. transshipment-tavaroista. Järjestelmän kautta saatujen tietojen avulla tulli suorittaa lähetykselle sähköisen riskianalyysin. Tällä tavoin tulli valvoo, että tavarat saa tuoda yhteisöalueelle tai viedä yhteisöalueelta. [4, s.13.]

Arex-tietojärjestelmän käyttöönoton yhteydessä tullin tavoitteena on yhdenmukaistaa yleisilmoitusmenettelyyn liittyvät toimintamallit ja tehostaa tullin toimintaa ja parantaa tullityön laatua. [4, s.13.]

Arex-tietojärjestelmää tullaan käyttämään turvallisuusudistukseen liittyvien sähköisten ilmoitusten käsittelyyn Tullissa. Vaikkakin uuden sovelluksen pääasiallinen käyttötarkoitus on valvoa kolmansista maista saapuvia ja niihin lähteviä tavaroita, käytetään sitä myös yhteisötoimipaikkojen välillä liikkuvien kuljetusvälineiden yleisilmoitusten antamiseen.

Uudella yleisilmoitusjärjestelmällä liittymiseen voidaan siis hallita niitä tavaroiden kuljettamiseen liittyviä tietoja, joita ei käsitellä passitus-, tuonti- ja vientijärjestelmissä. Tietojärjestelmän avulla voidaan valvoa myös väliaikaista varastointia ja tulliselvitysmuodon esittämistä määrääjassa. [4, s.14.]

EORI-rekisteri (Economic Operators' Registration and Identification system)

Uudistuksen myötä otetaan käyttöön myös uusi EORI-asiakasrekisteri. Rekisteri on kattava yhteisön tulliviranomaisia varten kehitetty järjestelmä, joka pitää sisällään väliaikaista varastointia, tuontia, vientiä tai passitusta harjoittavien taloudellisten toimijoiden tietoja. Tullin myöntämää EORI-numeroa tulee jatkossa käyttää tehdessään sähköisiä ilmoituksia tullille. [4, s.14.]

Tämä selkeyttää tulliasiointia merkittävästi, kun kaupallisen toimijan tiedot ovat yhden numeron ”alla”. Kyseistä EORI-asiakasnumeroa voisi olla myös mahdollisuus käyttää Finnair Cargossa asiakkaan tunnuksena. Tämä mahdollisuus tulee selvittää yrityksessä.

Keitä uudistus tulee koskemaan

Turvatielouudistus tulee koskemaan kaikkiaan noin 20 000:ta ulkomaankaupassa suoraan tai välillisesti toimivaa yritystä tai organisaatiota. Näitä ovat muun muassa ulkomaankauppaa tekevät yritykset, logistiikkayritykset, huolintayhtiöt, satamaoperaattorit ja lentoyhtiöt. Muutos on todella merkittävä ja tulee vaikuttamaan monilla tavoin yritysten ja organisaatioiden toimintamalleihin ja tietojärjestelmiin. [1.]

Muutoksen ajurit

Muutos on jatkoa jo pitkään käynnissä olleelle eTulli-projektille, jossa keskeisenä tavoitteena on, että kaikki toimijoiden ja viranomaisten väliset yhteydet hoidetaan sähköisesti. Tavoitteena on tarjota toimijoille yhtenäinen toimintatapa ja tehdä tulliasioinnista sujuvaa ennakoilmoitusten avulla. Myös globaali terrorisminvastainen toiminta ja yleinen turvallisuus paranevat, kun kuljetusketjun läpinäkyvyys paranee uusien turvatietovaatimusten ansiosta.

Muutos helpottaa myös tullin riskianalyysia, kun tulli ottaa käyttöön yhteiskäyttöiset riskianalyysitietokannat, joita eri jäsenmaiden tulliviranomaiset hyödyntävät tehdessään riskianalyysia. [9.]

Muutoksen vaikutukset

Tuleva muutos tulee vaikuttamaan tuhansien yritysten ja organisaatioiden toimintaan monella tavalla. Vaikutukseltaan suurimmat muutokset koskevat yritysten tietoteknisiä sovelluksia sekä työaikoja. Antti Lind Victor Ek Logisticsista kertoo, että yrityksessä on juuri toiminnanohjausjärjestelmän uudistus käynnissä, jonka lisäksi henkilöstö pitää kouluttaa uusiin toimintatapoihin. Samat muutokset ovat edessä sadoilla, ellei tuhansilla muillakin yrityksillä joita muutos koskee, myös Finnair Cargolla. [2, s.14.]

Uudistuksen myötä yritysten toiminnanohjausjärjestelmät ja tullin ohjelmistot voidaan liittää tehokkaasti toisiinsa. Soini Hyttinen Logicalta sanoo, että toimiva integraatio automatisoi prosesseja, parantaa toiminnan tuottavuutta ja lisää tietovirtojen nopeutta. Hyttisen mielestä uudistus parantaa yritysten toiminnan läpinäkyvyyttä, ohjattavuutta ja oikea-aikaisuutta. Oikea-aikaisuus onkin merkittävä tekijä, sillä uudistuksen myötä tulliasiointi on hoidettava lähetyskohtaisesti etukäteen. Tähän asti tulli-ilmoituksen on voinut antaa jälkikäteen, joten tältä osin muutos tulee olemaan merkittävä. [3, s.32.]

Työaikoihin ja niiden rytmitykseen tulee myös kohdistumaan muutoksia. Useissa yrityksissä on tähän saakka selvitty normaalilla virka-ajalla, mutta jatkossa tiedonkulun reaaliaikaisuuden vaatimus vaatii pidempiä toimistojen aukioloaikoja. [2, s.14.]

Finnair Cargon työaikoihin muutos ei juuri vaikuta, sillä operatiivinen toimisto on jo nykyisellään auki vuorokauden ympäri. Rytmityksiin voi tulla muutoksia, kun työn kuormittuminen voi ajoittua eri vuorokaudenaikaan kuin nykyisin.

Toimintamallien muuttuessa paljonkin useissa yrityksissä ja organisaatioissa tulisi muistaa henkilöstön koulutus. Nuorille ihmisille uusien toimintatapojen sisäistäminen on melko vaivatonta mutta vanhemmilla ihmisillä tämä voi tuottaa suuriakin vaikeuksia. Tämän johdosta koulutus tulee aloittaa hyvissä ajoin ennen uusien toimintamallien ja tietojärjestelmien käyttöönottoa, jotta kaikilla on aikaa totutella uudistuksiin ja sisäistää ne.

4 Saapuminen tullialueelle

Vuoden 2009 alusta on lähtevästä tavarasta tullut tehdä sähköinen ilmoitus tullin ELEX-järjestelmään. Saapuvan tavaran osalta ilmoituksia ei ole tehty, joten nyt edessä oleva muutos tuleekin vaikuttamaan eniten juuri saapuvan tavaran prosesseihin. Aikomukseni onkin keskittyä kuvaamaan saapuvaa tavaraa koskevia uudistuksia. Seuraavissa osioissa käyn läpi eri ilmoituksia, joita saapuvasta tavarasta tulee jatkossa tehdä ja jotka tulevat koskemaan myös Finnair Cargoa.

Saapumisen yleisilmoitus

Ennen kuin tavara saapuu tullialueelle, on siitä annettava saapumisen yleisilmoitus. Tämä tulee tehdä lentoliikenteessä neljä tuntia ennen tavaran saapumista tai jos lento kestää alle neljä tuntia, on ilmoitus annettava viimeistään koneen lähtiessä lähtöasemalta. [4, s.16.]

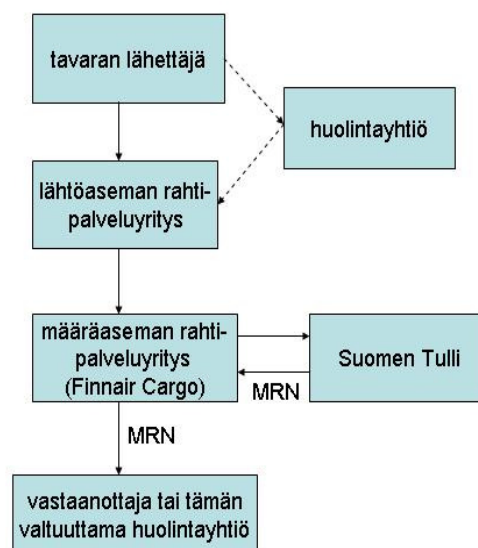
Ilmoituksen tulee sisältää tavaraeräkohtaisia toimija-, tavara-, rahti- ja reittitietoja. Tarkemmin tiedot ovat kuvattuna liitteessä 1 [4, s.16].

Saapumisen yleisilmoituksen jättämisestä on vastuussa se taho, joka vastaa tavaran kuljetuksesta yhteisön tullialueelle. Käytännössä lentoliikenteessä tämä tarkoittaa kuljettavaa lentoyhtiötä. Jotta ilmoitus voidaan jättää tullille, tulee kyseisellä taholla olla tavaroista kaikki vaadittavat tiedot. Nämä tiedot sen tulee saada tavaran lähettävällä

asemalla toimivalta rahtipalveluyhtiöltä. Tämän on taas saatava tiedot tavaran alkuperäiseltä lähettäjältä. Kuten tästä tiedonvälitysketjusta käy ilmi, voi lähetyksen kulku hidastua tai jopa pysähtyä, tietoja ei saada eri toimijoilta.[4, s.16.]

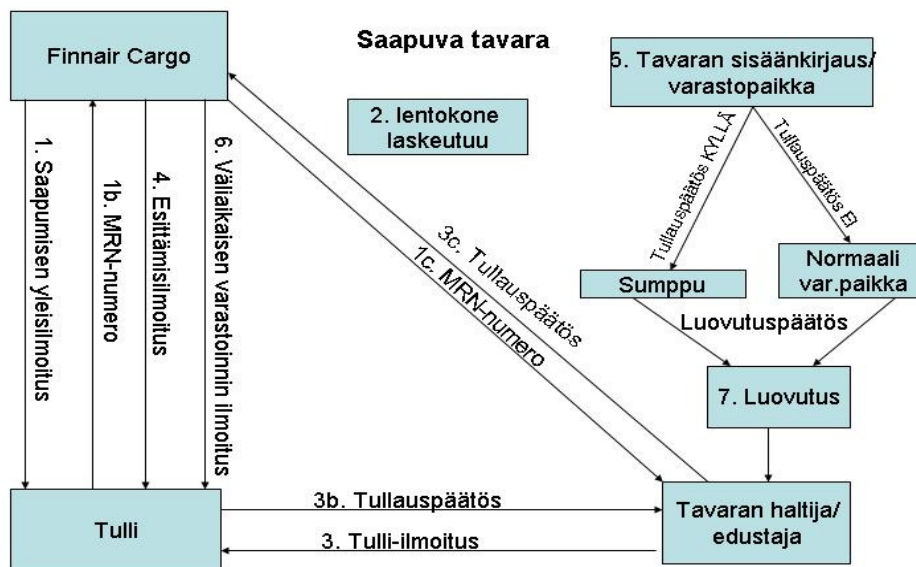
Kaaviossa 1 on esitetty tiedonkulkuketju, joka jatkossa vaaditaan jokaiselta lähetykseltä. Ketju kuvaa siis tietoa, joka kulkee toimijoiden välillä jo ennen kuin tavara on saapunut määräasemalle. Tämän tietoketjun aukoton toiminta ja sen osapuolien tiivis yhteistyö tulee jatkossa olemaan tärkeässä roolissa rahdin sujuvan kuljetuksen varmistamiseksi. Mitä aikaisemmassa vaiheessa lähetyksen tiedot tavoittavat vastaanottajan tai tämän valtuuttaman huolintayhtiön, sitä aikaisemmin heillä on mahdollisuus hoitaa lähetyksen tulliselvitykset. Tästä seuraa taas se, että lähetyksen varastointiajat lyhenevät ja parhaassa tapauksessa lähetykset voidaan luovuttaa suoraan asiakkaalle, ilman että sitä tarvitsee varastoida väliaikaisesti hyllyyn.

Voidaankin sanoa, että kun tieto kulkee oikein ja ajallaan, syntyy win-win-tilanne, jossa kaikki osapuolet hyötyvät prosessin sujuvasta toiminnasta.



Kaavio 1. Tiedonvälitysketju ennen tavaran varsinaista saapumista.

Finnair Cargon vastuulla on siis tehdä saapuvasta tavarasta saapumisen yleisilmoitus. Sekä tietojen saanti ilmoitusta varten että ilmoituksen tekeminen tullille ovat haasteellisia. Ilmoituksen tekemisessä haasteena on sen reaaliaikaisuuden vaatimus varsinkin lyhyemmissä lennoissa. Ilmoituksen lähettämiseen on kaksi tapaa: ilmoitus lähtee automaattisesti tai jonkun työntekijän pitää se tehdä. Molemmista tavoista on omat hyvät ja huonot puolensa. Yrityksessä ei ole vielä tehty päätöstä siitä, kumpaa tapaa ruvetaan käyttämään. Jos yhtiössä päädytään siihen, että työntekijä tekee jokaisesta lennosta erikseen ilmoituksen, sitoo tämä huomattavan määrän työaikaa. Samalla kuitenkin varmistettaisiin, että kaikista lennoista todella tehdään ilmoitukset ja että ilmoitus sisältää kaikki vaaditut tiedot, jotka ovat eriteltyinä liitteessä 1. [4, s.17.]



Kaavio 2. Saapuvan tavarankäynnin pelkistetty prosessikuvaus uudistuksen jälkeen.

Saapumisen yleisilmoitus tulee jättää ensimmäiseen yhteisöalueella sijaitsevaan saapumiskoimipaikkaan. Kun yhteisön ulkopuoliselta lentokentältä saapuvan ilma-aluksen on tarkoitus käydä useammassa kuin yhdellä yhteisön lentoasemalla, ensimmäiseen yhteisössä sijaitsevaan tullikoimipaikkaan on jätettävä saapumisen yleisilmoitus kaikista kuljetettavista tavaroista, myös sellaisista tavaroista, joita ei ole

tarkoitus purkaa mihinkään yhteisöalueelle. Seuraaviin yhteisön tullialueella sijaitseviin tullitoimipaikkoihin annetaan yleisilmoitus ainoastaan tavaroista, jotka puretaan sinne. [4, s.17.]

Kuvitellaan, että lentokone kulkee reittiä Hong Kong – Helsinki – Luxemburg ja se kuljettaa rahtia niin Helsinkiin kuin Luxemburgiin. Tällöin kaikista sen kuljettamista tavaroista tulee jättää saapumisen yleisilmoitus ensimmäiseen yhteisössä sijaitsevaan tullitoimipaikkaan, tässä tapauksessa siis Helsinkiin, vaikka kaikkia tavaroita ei purettaisikaan koneesta Helsingissä. Seuraavaan yhteisön tullitoimipaikkaan eli Luxemburgiin jätetään yleisilmoitus vain niistä tavaroista, jotka aiotaan purkaa sinne. [4, s.17.]

Yleisilmoitus

Yleisilmoitus on ilmoitus väliaikaisesti rahtiterminaaliin varastoitavasta tavarasta. Ilmoituksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikille tuoduille tavaroille osoitetaan tulliselvitysmuoto määräajassa. Tulliselvitysmuoto tulee siis osoittaa myös yhteisötavaroista. [4, s.17.]

Kolmansista maista tulevista tavaroista tulee tehdä yleisilmoitus väliaikaista varastointia varten. Aikaisemmin mainittu saapumisen yleisilmoitus, joka tuli jättää suoraan kolmansista maista tulevista tavaroista, muuttuu yleisilmoitukseksi, kun tavarat on esitetty tullille ja kaikki riskianalyysin perusteella määritetyt kontrollitoimet on tehty. [4, s.17.]

Tulli-ilmoituksen tekeminen

Tavaran haltija tai tämän valtuuttama taho voi tehdä tulli-ilmoituksen jo hyvissä ajoin ennen koneen tuloa, jos tällä on tiedossa saapumisen yleisilmoituksen MRN-numero ja normaalit tulli-ilmoituksen tiedot. MRN-numero (Movement Reference Number) yksilöllinen viitenumero, jonka jokainen lähetys saa. Tulli-ilmoitus voidaan kuitenkin hyväksyä vasta kun tulli on vastaanottanut saapumisen esittämisilmoituksen ja hyväksynyt sen tavarán osalta. [4, s.20.]

Parhaimmillaan tämä voi tarkoittaa nykyistä huomattavasti nopeampaa tavarankäsittelyä ja luovutusta. Kompastuskivenä voi kuitenkin olla tavarankaltijoiden haluttomuus välittää tullauspäätöstä Finnair Cargolle heti, kun sen itse saavat. Tällöin mahdolliset hyödyt jäävät saavuttamatta molemmilta osapuolilta.

Tavaroiden esittäminen tullille

Lentokoneen saapuessa määräpaikkaan on siitä välittömästi tehtävä tullille saapumisen esittämisilmoitus. Ilmoituksen tulee sisältää kaikki saapumisen yleisilmoituksella ilmoitetut tavarat ja se tulee tehdä sähköisesti tullin Arex-tietojärjestelmään. Esittämisilmoituksen tulee sisältää tavarakeräkohtaisia tietoja, jotka ovat tarkemmin eriteltynä liitteessä 2. [4, s.18.]

Vastuu tavaroiden esittämisestä on sillä, joka on tuonut tavarat tullialueelle tai joka on ottanut vastatakseen tavaroiden kuljetuksesta yhteisön tullialueelle [4, s.18].

Käytännössä tämä tarkoittaa tässä tapauksessa Finnair Cargoa, joka toimii tavaraa vastaanottavana väliaikaisen varaston pitäjänä.

Finnair Cargossa on suunniteltu saapumisen esittämisilmoituksen lähtevän automaattisesti lennon laskeuduttua. Jokaisesta saapuvasta lennosta lähetetään movement-sanoma lähtöasemalle ja tämän on suunniteltu laukaisevan myös esittämisilmoituksen lähetyksen tullin Arex-järjestelmään. Tietoteknisesti tämä on mahdollista, joten tätä pidetään tällä hetkellä parhaana vaihtoehtona ilmoituksen lähettämiseen.

Purkauslupa koneesta

Saapumisen esittämisilmoitus toimii samalla purkauslupana niille tavaroille, jotka on tarkoitus purkaa kuljetusvälineestä.

Tulli lähettää saapumisen esittämisilmoitukseen vastaussanomaa, joka toimii samalla purkauslupana riippumatta siitä, onko tavarakerän esittäminen hyväksytty tai hylätty. [4, s.19.]

Väliaikainen varastointi

Jos tavarat siirretään väliaikaiseen varastoon, tavaroiden esittäjän tulee toimittaa väliaikaisen varaston pitäjälle lähetyksen MRN-numero ja siihen liittyvä tavaraerä-tieto. Tässä tapauksessa sekä tavaroiden esittäjänä että väliaikaisen varaston pitäjänä toimii Finnair Cargo. [4, s.19.]

Väliaikaisen varaston pitäjä ottaa tavarat haltuunsa ja pitää tavarakirjanpitoa vastuullaan olevista tavaroista. Tältä osin käytäntö pysyy samana kuin tähänkin asti. Väliaikaisen varaston kirjanpidon käytäntöön Tulli kuitenkin ohjeistaa järjestelmän käyttöönoton yhteydessä, koska tavarankäytön liikkeitä on voitava seurata tavarakirjanpidon avulla. [4, s.19.]

Saapumistoimipaikoilla toimiva väliaikaisen varaston pitäjä ilmoittaa tullille varastokirjanpitoon kirjattuja tavaroita koskevat purkaustulokset. Nykyisin purkaustulos tulee toimittaa tullille vain saapuvien rekkojen osalta, joten tähän on tulossa myös täysin uusi toimintatapa. [4, s.19.]

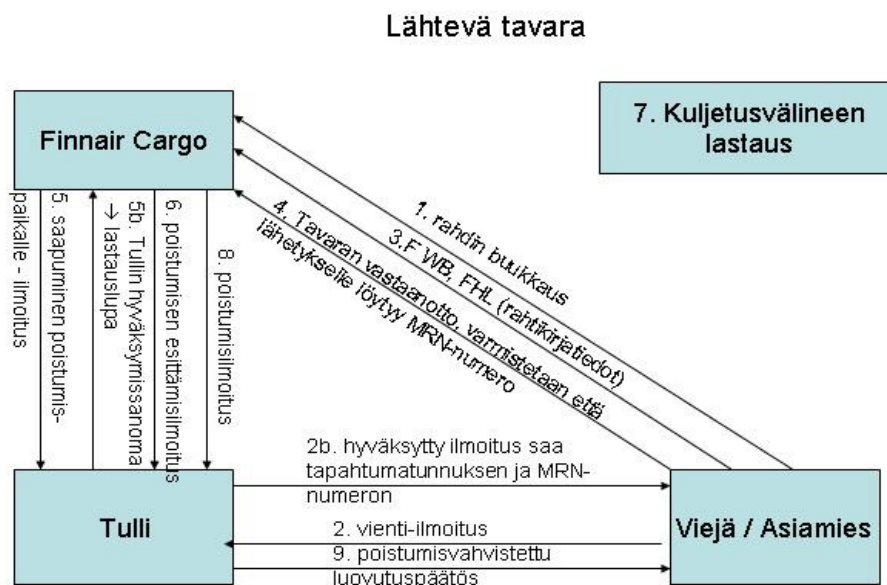
Tavarankäytön tuonnin tullimenettelyyn

Uusi ilmoitusmenettely aiheuttaa käytössä oleviin tullilmoituksen täyttöohjeisiin muutoksia. Tavarankäytön saapuessa suoraan kolmannesta maasta tulee tullille ilmoittaa saapumisen yleisilmoituksen tai yleisilmoituksen MRN-numero ja siihen liittyvä tavaraerän numero.

Kuten kaaviosta 1 käy ilmi, voidaan MRN-numero ja siihen liittyvä tavaraerän numero ilmoittaa tavarankäytön haltijalle tai tämän edustajalle, usein huolitsijalle, heti kun se on tiedossa. Tämän jälkeen tavarankäytön haltija tai hänen edustajansa voi tehdä tullilmoituksen etukäteen. Näin tehdessään huolitsija nopeuttaa tullilmoituksen käsittelyä huomattavasti ja mahdollistaa myös prosessin sujuvan toiminnan. [4, s.20.]

5 Poistuminen tullialueelta

Tämän opinnäytetyön pääpaino on saapuvan tavaran prosesseissa, mutta tässä luvussa on tarkoitus kuvata hieman lähtevän tavaran prosessiin tulevia muutoksia. Viennin osalta tuleva muutos ei oleellisesti muuta nykyistä prosessia. Toki eri osapuolien välillä liikuteltavan tiedon määrä tulee viennissä kasvamaan, mutta tämän on katsottu tapahtuvan taustalla, jolloin sen ei pitäisi itse operatiiviseen prosessiin juuri vaikuttaa.



Kaavio 3. Lähtevän tavaran prosessi.

Kaaviossa 3 tulee huomioida kiinnittää kohtaan 3, jossa tavaran haltijan tehtävänä on lähettää turvatiedot ja MRN-numero kuljettavalle yhtiölle eli tässä tapauksessa Finnair Cargolle. Tämä tulee olemaan tulevaisuudessa kriittinen kohta prosessin toimivuuden kannalta. Jos Finnair Cargo ei näitä tietoja saa, ei lähetyksellä ole lastauslupaa. Kuljettava yhtiö lähettää tullille Saapuminen poistumispaikalle-ilmoituksen, ja tullilta saatava hyväksymissanomama toimii samalla myös lastauslupana.

6 Uudistukset tietojärjestelmissä

6.1 Global Customs Gateway (GCG)

Tulliudistuksen myötä Finnair Cargossa otetaan käyttöön täysin uusi ohjelmisto nimeltään Global Customs Gateway. Se on erillinen ja itsenäinen sovellus automaattiseen tiedonvaihtoon tullin kanssa. Tarkoituksena kuitenkin olisi, että järjestelmä ”keskustelisi” mahdollisimman paljon Finnair Cargon operatiivisissa toiminnoissa käytettävän e-Go-järjestelmän kanssa. Etuna tässä olisi se, että e-Goon syötetyt tiedot (esim. vastaanottajatiedot) siirtyisivät suoraan myös uuteen sovellukseen, eikä niitä tarvitse sinne erikseen syöttää. Toki tämän tulisi toimia myös toiseen suuntaan. Näin ollen vältyttäisiin tekemästä samaa asiaa kahdesti.

GCG:n on ajateltu olevan täysin erillinen sovellus tullin kanssa käytävään tiedon välitykseen. Tämän on ajateltu olevan helpommin hallittavissa tiedon määrän ollessa suuri. Ohjelmistossa on myös helppo käydä tarkistamassa tietoja ja tehdä mahdollisia muutoksia niihin.

Koska GCG sisältää vain tietoja, joita tulli lähetyksiltä vaatii, on sieltä helppo tarkistaa että kaikki tiedot ovat olemassa. Tietojen tarkistamiseen Finnair Cargossa on toivottu ns. liikennevaloja lentotason näytöllä, joiden avulla lähetyksen statusta voitaisiin seurata niin operatiivisissa toimistoissa kuin varastossakin. Näin varmistetaan, että kaikki tiedot ovat syötettynä GCG-järjestelmään ennen lähetyksen lastausta kuljetusyksikköön tai lähetyksen saapumista tullialueelle. Liikennevaloissa vihreä valo tarkoittaisi, että kaikki vaaditut turvatiedot ovat syötettynä järjestelmään. Keltainen valo taas ilmoittaisi, että osa vaadituista tiedoista puuttuu järjestelmästä. Punainen valo tarkoittaisi, että lähetys on tullin pysäyttämä.

Toiveissa kuitenkin on, että samanlaiset liikennevalot ilmoittaisivat lähetyksen statuksen myös e-Gossa. Suunnittelutyön ollessa vielä kesken ei järjestelmätoimittaja voi tätä toimintoa luvata.

Goods-On-Hand AY051/12MAR																
Flight Nbr.		AY051/12MAR		Flight Date		12 MAR 2009		Route		HEL PEK		Space Avl		-4121.0	Vol Avl	2.0
Tot Wgt		23121.0		Chg Wgt		23870.0										
Number of AWBs		22		Total Pieces		206										
Aircraft Type		340		Aircraft Reg												
Location	AWB	Pieces	Actual Weight	Charge Weight	Vol	Act Org	On Load	Off Load	Fin Dest	IB	Sta Cde	Goods Description	LD PR	Loc or Prev Flt	Agent Name	
	105-26232555A	1	212.0	393.0	2.4	ARN	HEL	PEK	PEK		RES	CONSOL	P3		F.H. BERTL	
67 /HEL	105-26650525A	1	47.0	47.0	0.2	TLL	HEL	PEK	PEK	I	ASN	ELECTRICALS	P2		SCHENKER	
67 /HEL	105-26702642A	1	9.0	9.0	0.1	STR	HEL	PEK	PEK	I	ASN	CONSOLIDATION	P1		PANALPINA	
67 /HEL	105-26971206A	1	25.0	25.0	0.2	FRA	HEL	PEK	PEK	I	ASN	BUTTONS	P2		WESTRA BE	
	105-27420960A	9	1071.6	1215.0	7.3	HEL	HEL	PEK	PEK		RES	CONSOLIDATED	P3		DHL GLOBA	
	105-27424401A	23	5160.2	5160.5	22.0	HEL	HEL	PEK	PEK		RES	CONSOLIDATED	P3		DHL GLOBA	
MSCA-I /HEL	105-27624870A01	3	256.8	428.0	1.9	CPH	HEL	PEK	WUH		ASN	OPTICAL FIBER	D1		SCAN GLOE	
	105-27624892A	1	3.0	9.5	0.1	CPH	HEL	PEK	SHE		RES	AIRCRAFT PART	P0		SCAN GLOE	
	105-27625592A	1	0.5	17.0	0.1	CPH	HEL	PEK	PEK		RES	SHIP SPARES	P2		BENDIX TR,	
	105-27629700A	1	5.0	5.0	0.0	CPH	HEL	PEK	SIA		RES	CONSOLIDATION	P2		PRIME CAR	
	105-27629711A	1	18.0	18.0	0.1	CPH	HEL	PEK	PEK		RES	CONSOLIDATION	P2		PRIME CAR	
	105-27665234A	2	16.0	32.0	0.2	FRA	HEL	PEK	PEK		RES	CONSOLIDATED	P2		MBS LOGIS	
67 /HEL	105-27668572A	5	71.0	71.0	0.1	HAM	HEL	PEK	PEK	I	ASN	PERIODICALS E	P1		OHL LOGIS	
67 /HEL	105-27704202A	1	4.0	8.0	0.1	BUD	HEL	PEK	NKG	I	ASN	CELL F INSTRU	P2		STAR WAYS	
67 /HEL	105-27704213A	1	4.0	8.0	0.1	BUD	HEL	PEK	PEK	I	ASN	CONSOLIDATION	P2		STAR WAYS	
PART /HEL	105-27723721A01	9	2574.6	2574.6	7.2	HEL	HEL	PEK	PEK		O/H	CONSOLIDATION	P1		OY O. NYST	

Kuva 2. Nykyinen lentotason näyttö (ei statusta).

Kuten kuvasta 2 voidaan todeta, ei nykyisestä järjestelmästä löydy ns. merkkiä siitä, että lähetyksen tiedot ovat jo syötettyinä järjestelmään, tai vastaavasti, että jotain tietoja puuttuu. Näin ollen jokainen lähetys joudutaan käymään virkailijan toimesta yksitellen läpi. Mikä on työlästä ja aiheuttaa valtavan työmäärän jo nykyisellä lähetystietojen vaatimustasolla. Uudistuksen myötä tieto kasvaa entisestään, joten tämän ns. status-sarakkeen saaminen järjestelmään on hyvin tärkeää prosessin sujuvuuden kannalta.

AWB/HAWB results
Flight = CV7721/09FEB; Relative To Customs = All; Status = All; Sent to = All; On Hold = All

Default Last Action Parties Nature of Goods

CV7721/09Feb

Status	Pfx	Awb Num	Master/HAWB	Split	Orig	Onld	Ofld	Dest	Pieces	Weight	TPieces	TWeight
	172	65013325		Y	DSF	LUX	SEA	SEA	2	3925.0	2	0.0
	172	71115531		Y	LUX	LUX	SEA	PDX	3	52.3	3	0.0
●	172	67298906		Y	AUH	LUX	YYC	YYC	2	743.0	2	2.0
●	172	71436665		Y	YQR	LUX	YYC	YYC	96	9240.0	24	24.0
	172	69003583		Y	MAD	LUX	SEA	SEA	2	526.5	2	0.0
	172	71254374		Y	HKG	LUX	YYC	YYC	4	32.5	4	0.0
	172	67284840		Y	HKG	LUX	SEA	SEA	46	1480.7	46	0.0
	172	22509535		Y	LUX	LUX	YYC	YYC	2	1000.0	2	0.0
●	172	69853162		Y	JNB	LUX	YYC	YYC	1	105.0	2	210.0
	172	22509502		Y	LUX	LUX	YYC	YYC	3	1500.0	3	0.0
	172	71361463		Y	YMQ	LUX	YYC	YYC	2	110.0	2	0.0
	172	71032312		Y	YKA	LUX	YYC	YMX	1	12.0	1	0.0
	172	71696181		Y	YKA	LUX	YYC	YYC	1	56.0	1	0.0

Kuva 3. GCG - lentotason näyttö (suunniteltu), sisältää statussarakkeen.

Kuvasta 3 voi hyvin todeta status-sarakkeen olemassaolon tärkeyden. Sarakkeesta on helppo havaita jos lähetyksestä puuttuu tietoja. Kuvassa 3 oranssi merkki status-sarakkeessa tarkoittaa, ettei lähetysten kaikkia tietoja ole syötetty järjestelmään.

6.2 Tietojen käsittely

Tuonti

Operatiivisissa toiminnoissa suurin muutos tulee olemaan tiedon käsittelyssä. Nykyisin varsinkin saapuvan lennon lähetysten tarkistus tapahtuu laskeutumisen jälkeen. Uudistuksen myötä tietojen tarkistus tullaan tekemään tunteja ennen lennon saapumista. Toki jatkossakin tullaan tarkistamaan rahtikirjatiedot ja vertaamaan niitä järjestelmässä oleviin tietoihin. Tämä siksi, että toistaiseksi rahtikirja on juridisesti pätevä asiakirja ja sopimus rahdin kuljettamisesta.

Jatkossa rahtilähetyksistä tulee ilmoittaa tiedot alاراhtikirjatasolla, kun nykyisin tiedot tulee ilmoittaa vain päärahtikirjatasolla. Haasteita tuokin juuri se, miten saadaan kaikilta lähtöasemilta tiedot Finnair Cargon järjestelmään sähköisesti ja edelleen Suomen tullin

Arex-järjestelmään. Kaiken lisäksi tämän tulisi tapahtua hyvissä ajoin, jotta Finnair Cargon rahtitoimistolla jää aikaa tarkistaa lähetysten tiedot ja välittää ne tulliin ajoissa.

Käytännössä muutos tarkoittaa sitä, että merkittävä osa nykyisestä työstä tullaan tekemään ulkoaseman toimesta ja Finnair Cargon tuontitoimiston rooli tulee keskittymään puhtaasti tiedon valvontaan syöttämisen sijasta.

Vienti

Viennissä haasteita tuo useiden eri toimijoiden, lähinnä huolintaliikkeiden, välittämät sähköiset rahtikirjatiedot. Huolintaliikkeiden kanssa tulee selvittää, onko niillä valmiuksia lähettää näitä tietoja sähköisesti IMP-sanomina, ja jos ei ole, miten he aikovat tiedot välittää. Tämä tarkoittaa sitä, että yhteistyö huolintaliikkeiden kanssa tulee tiivistymään entisestään etsittäessä ratkaisuja näihin kysymyksiin.

Vientitoimistossa muutos tulee lisäämään tietojen syöttämistä järjestelmään ja huolintaliikkeiltä saadun tiedon oikeellisuuden valvontaa. Käytännössä tämä tapahtuu vertaamalla saatuja tietoja rahtikirjatietoihin.

6.3 Asiakasyhteistyö

Asiakasyhteistyö tulee lisääntymään merkittävästi muutoksen astuessa voimaan. Ennen uudistuksen voimaan tulemista on huolintaliikkeiden kanssa löydettävä jokin yhteinen keino, jolla vaadittavat turvatiedot välitetään Finnair Cargolle sähköisesti. Tällä hetkellä sähköiseen tiedonvälittämiseen ei ole olemassa minkäänlaista standardia, joten tämä tulee olemaan eräs suurimpia haasteita muutoksessa.

Ulkoasemien rahtipalveluyhtiöiden tulee jatkossa lähettää kaikki vaadittavat turvatiedot Finnair Cargolle. Tämä tuo samanlaisia haasteita kuin kotimaisten huolintaliikkeiden kanssa, eli miten varmistetaan, että kaikilta ulkoasemilta saadaan tiedot sähköisesti.

Finnair Cargo on vastuussa siitä, että niin tuonti- kuin vientilähetystenkin on kaikki tullin vaatimat tiedot olemassa niin tuonnissa kuin viennissä. Omat haasteensa tuo myös tullin asettamat aikarajat siitä, milloin turvatietojen tulee olla tullin järjestelmässä.

Yhteenvedona tietojärjestelmän uudistuksesta voidaan sanoa, että sähköisen tiedon määrä tulee lisääntymään merkittävästi. Tähän tulee varautua hyvissä ajoin informoimalla työntekijöitä muutoksen vaikutuksista työtehtäviin ja järjestämällä mahdollisia koulutuksia asiasta.

7 Muutoksen mukanaan tuomia haasteita

Tulliudistus tuo mukanaan haasteita, toki myös mahdollisuuksia, joihin etsitään ratkaisuja niin yrityksen sisällä kuin asiakkaiden kanssa. Muutoksia tulee sekä tietojärjestelmiin että operatiivisiin toimintoihin. Tietojärjestelmän suurin muutos tulee olemaan täysin uusi Global Customs Gateway-ohjelmisto, jonka avulla välitetään sähköisesti tietoja tullin sovelluksiin. Operatiivisella puolella suurin muutos kohdistuu tiedon käsittelyyn, tarkemmin sanottuna etukäteen tapahtuvaksi tietojen tarkastamiseen. Nykyisin lähetysten tiedot tarkistetaan jälkikäteen rahtikirjojen saavuttua rahtitoimistoon.

Uusia haasteita tulee olemaan myös asiakasyhteistyössä, joka tulee jatkossa olemaan tärkeässä roolissa lähetysten sujuvan käsittelyn kannalta. Suurin haaste tulee varmasti olemaan tiedonvälityksessä. Miten tieto saadaan kaikilta asiakkailta sähköisesti ja missä muodossa ja millä tavalla tiedot tulisi lähettää?

Saapuva tavara

Uudistuksen myötä tavaran haltijan tai huolitsijan on mahdollista hakea lähetykselle tullauspäätöstä jo ennen tavaran saapumista määräasemalle [4, s.20]. Finnair Cargon tavoitteena on, että huolitsijat välittäisivät tullauspäätöksen yritykselle, mikä mahdollistaisi saapuvan tavaran varastoimisen suoraan huolitsijoiden omille varastopaikoille ns. sumppuihin. Tämä tehostaisi operatiivista toimintaa huomattavasti,

koska yksi välivaihe jäisi kokonaan pois. Tästä vapautuva työvoima voitaisiin resursoida uudelleen.

Haasteena on saada kaikista saapuvista lähetyksistä turvatiedot sähköisesti Finnair Cargon tietojärjestelmään ja edelleen tullin Arex-sovellukseen. Turvatiedot ovat välttämättömiä, sillä näiden tietojen pohjalta Suomen tulli tekee lähetykselle riskianalyysin. Tietojen puuttuessa riskianalyysia ei voida suorittaa ja lähetyksen käsittely viivästyy.

Lähtevä tavara

Tulliudistuksen myötä tavarantoimituksen vastaanotto Finnair Cargon väliaikaiseen varastoon vientiä varten muuttuu hieman. Jatkossa Finnair Cargolla tulee olla tiedossa vientilähetysten MRN-numero ennen kuin se voi ottaa tavarantoimituksen kuljetettavakseen. Tämä tuo varmasti ensi alkuun omat haasteensa tavarantoimituspisteeseen tavarantoimitajien ja huolitsijoiden totutella uuteen käytäntöön.

Kun saapuvan tavarantoimituksen osalta haaste oli saada jokaisella lähetyksellä turvatiedot sähköisesti, on vientilähetyksissä haaste MRN-numeron vastaanotto huolitsijoilta. Haasteita tuo MRN-numeron välitystapa ja sen vastaanoton varmistaminen. Finnairin kannalta mieluisin tapa olisi saada MRN-numero asiakkaalta FWB- ja FHL-sanomien yhteydessä sekä FFM-sanoman mukana. Mutta koska kaikilla tavarantoimitajilla ei ole mahdollisuutta lähettää rahtikirjatietoja sähköisesti, tulee MRN-numeron vastaanottoon ja järjestelmään syöttämiseen olla myös manuaalinen vaihtoehto.

8 Uudistuksen tuomat mahdollisuudet

Tulliudistus tuo mukanaan myös mahdollisuuksia prosessin parannukseen. Nämä mahdollisuudet tulee tutkia tarkkaan ja selvittää niiden hyödyt yritykselle ja sen sidosryhmille. Uudistuksen jälkeen huolitsijat voivat tullata saapuvan tavarantoimituksen jo ennen kuin se on luovutusvalmiina. Tämä luo Finnair Cargon rahtiterminalille mahdollisuuden suoraluovutuksiin, mikä taas oleellisesti pienentää varastotilan

kuormitusta. Tuonnissa tavarankäytön läpivirtausaika tulee tämän johdosta todennäköisesti lyhenemään, kun toimitaan sovitun prosessin mukaisesti.

Viennissä uudistuksen tuomia etuja ei ole siinä määrin kuin tuonnissa. Toisaalta jos huolintaliikkeiden lähettämät sähköiset turvatiedot olisivat täydellisiä, voisi se jonkin verran nopeuttaa prosessia. Mutta kun otetaan huomioon, että rahtivirkailijan tulee aina tarkistaa rahtikirjatiedot, onhan hän vastuussa niiden paikkaansa pitävyydestä, ei prosessi mitä todennäköisimmin tule juuri nopeutumaan. Toki tulee muistaa, että yleinen turvallisuus tulee lisääntymään turvatietojen myötä.

Yrityksessä on myös mietitty eräänä mahdollisuutena turvatietojen syöttöpalvelun myymistä niille huolintaliikkeille, jotka eivät ole ehtineet päivittämään tietojärjestelmiään vastaamaan uudistuksen vaatimuksia.

9 Uudistuksen tuomat uhat

Prosessin toimivuuteen uudistus tuo useita uhkia. Sähköinen sanomaliikenne tulee lisääntymään huomattavasti huolintaliikkeiden ja ulkoasemien kanssa ja varsinkin sanomien luotettavuus herättää uhkakuvia. Pahimmillaan työ Finnair Cargossa moninkertaistuu, jos sanomia ei saada huolintaliikkeiltä tai ulkoasemilta. Tässä tapauksessa suurempi uhka koskee ulkoasemien toimintaa. Miten varmistetaan, että jokaiselta ulkoasemalta saadaan saapuvasta tavarasta sanomat ajallaan? Uhkana on, että kun ei toimita prosessin mukaisesti, tavara jää lähtemättä tai se joutuu Tullin pysäyttämäksi niin pitkäksi aikaa, kunnes poikkeamat prosessissa on korjattu. Pahimmillaan tästä kaikesta seuraa sanktioita Finnair Cargolle sekä työmäärän lisääntymistä.

10 Johtopäätökset

Turvatielouudistus tulee vaikuttamaan suuresti yritysten tietojärjestelmiin ja prosesseihin. Lisäksi se tulee vaatimaan yrityksiltä nykyistä aktiivisempaa yhteistyötä uusien toimintatapojen löytämiseksi. Finnair Cargolle haasteita tuo toimiminen ns.

välikätenä, joka joutuu sekä välittämään että vastaanottamaan uusia sähköisiä sanomia. Finnair Cargon prosessi tuleekin jatkossa olemaan riippuvainen sanomien sujuvasta välittämisestä ja vastaanottamisesta. Yrityksessä on varauduttu ongelmiin alkuvaiheessa, olettaen että kaikki toimijat eivät siirtymäajasta huolimatta ole saaneet tietojärjestelmiään vaaditulle tasolle sähköisten sanomien lähettämistä varten.

Siirtyminen sähköiseen toimintaympäristöön on jatkuvan kehityksen kannalta välttämätöntä. Nykyisin rahtiliikenteessä käytetään ja arkistoidaan valtava määrä paperia, joten sähköiseen toimintaympäristöön siirtyminen vähentää paperin kulutusta huomattavasti.

Huolimatta siitä, että turvatietouudistuksessa tuli voimaan ns. aikalisä, joka siirsi käyttöönottoa kahdella vuodella, tulee yritysten varautua jo nyt tulevaan ja uudistaa tietojärjestelmiään ja tarkastella prosessia uudestaan. Uudistuksen vihdoin astuessa voimaan ovat vahvoilla ne, jotka ovat varautuneet muutokseen ja joilla on valmiudet sähköiseen tiedonsiirtoon.

Kansainvälinen lentorahdin kysyntä on laskenut voimakkaasti viimeisten kuuden kuukauden aikana. Tämä pakottaa yritykset etsimään säästöjä ja karsimaan kustannuksia. Turvatietouudistus ja sen myötä siirtyminen sähköiseen toimintaympäristöön voi olla kertakustannuksiltaan kallis investointi, mutta tulevaisuutta ajatellen lähes välttämätön.

Lähteet

1. Tullaukseen tulossa suurmuutos. (WWW-dokumentti)
<http://www.ek.fi/www/fi/sisamarkkinat/uutiset/index.php?we_objectID=7887>
22.5.2008. Luettu 11.2.2009
2. Kauppalehti VIP – Turvatiedot sähköistyvät. (WWW-dokumentti)
<<http://www.digipaper.fi/vip/19634/index.php?pgnumb=14>> 20.10.2008. Luettu
12.4.2009
3. Logistiikka 7/2008. Sähköiset tullauspalvelut tulevat – ovatko tietojärjestelmäsi ajan
tasalla? s. 32-33 Soini Hyttinen, Logica
4. Arex-kuvaus. (WWW-dokumentti)
<[http://www.tulli.fi/fi/06_Sahkoinen_asiointi/00_Sahkoinen_yleisilmoitus/Koulutusmat
eriaali/Arex_kuvaus.pdf](http://www.tulli.fi/fi/06_Sahkoinen_asiointi/00_Sahkoinen_yleisilmoitus/Koulutusmat
eriaali/Arex_kuvaus.pdf)> 1.9.2008. Luettu 12.2.2008
5. Turvatiedot pakollisiksi 2011. (WWW-dokumentti)
<http://www.tulli.fi/fi/06_Sahkoinen_asiointi/Turvauudistuksen_aikataulu.jsp>.
26.3.2009. Luettu 10.4.2009.
6. Finnair Cargo – kaikkialle maailmaan. (WWW-dokumentti)
<<http://www.finnaircargo.com/fi/cargo/yritysinfo.html>>. Luettu 1.4.2009.
7. Yritysinfo – Finnair Cargo Terminal Operations Oy. (WWW-dokumentti)
<<http://www.finnaircargo.com/fi/terminal-operations/yritysinfo-88.html>>. Luettu
1.4.2009.
8. eTulli – Miten eTullia edistetään. (WWW-dokumentti)
<http://www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/00_eTulli/03_Miten_edistetään/index.jsp>
27.2.2009. Luettu 13.4.2009
9. eTulli – toimintamallien muutokset. (WWW-dokumentti)
<http://www.tulli.fi/fi/02_Yritykset/00_eTulli/01_Toimintamallien_muutokset/index.jsp
> 27.2.2009. Luettu 13.4.2009.
10. Finnair Cargo – kohteet. (WWW-dokumentti)
<<http://www.finnaircargo.com/fi/cargo/kohteet.html>> Luettu 11.2.2009.

Liite 1: Saapumisen yleisilmoituksen tietosisältö

SAAPUMISEN YLEISILMOITUKSEN TIETOSISÄLTÖ	
kuljetusmuoto rajalla	lähettäjän tiedot*
kuljetusvälineen tunnus*	vastaanottajan tiedot*
kuljetusvälineen kansallisuus*	avosoitavan osapuolen tiedot*
tavaraerien määrä	reittimaiden koodit
kokonaiskollimäärä	ilmoituksen antajan tiedot
bruttopaino*	edustajan tiedot
ilmoituspaikka	rahdinkuljettajan tiedot
erityisolosuhteiden (AEO) tunnus	kuljetusvälineen sinettitiedot
kuljetuskustannusten maksutapa*	tullitoimipaikkakoodeja
lähetyksen viitenumero tai	arvioitu saapumisaika (pvm, klo)
kuljetusasiakirjan numero*	tavarankuvaus tai nimike
kuljetuksen viitenumero	vaarallisten aineiden koodi*
laustauspaikka*	liitedokumenttitiedot (tyyppi, nro)*
purkauspaikka*	Erityismaininnat
kuljetusyksiköiden numerot	pakkauslajikoodit sekä pakkauksien
* = ilmoitus- tai tavaraeräkohtaisesti	määrä, merkit ja numerot

Liite 2: Saapumisen esittämisilmoituksen tietosisältö

kokonaispaljous
manifestin tavaraerien määrä
manifestin viitenumero
esittämisspäivämäärä ja aika
kuljetuksen viitenumero
kokonaiskollimäärä
varaston viitenumero
manifestin tavaraerän numero
kuljetusasiakirjan tyyppi ja numero
saapumisen yleisilmoituksen
MRN-numero
tullitoimipaikka, johon tavara saapuu
toimijatiedot (rahdinkuljettaja/edustaja)
ei-purettavan tavaran indikaattori