

Vertailututkimus M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmistä

Heidi Tarvainen

Opinnäytetyö

Liiketalouden koulutusohjelma

2012



<p>Tekijä tai tekijät Heidi Tarvainen</p>	<p>Ryhmä tai aloitusvuosi 2010</p>
<p>Opinnäytetyön nimi Vertailututkimus M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmistä</p>	<p>Sivu- ja liitesivumäärä 38+3</p>
<p>Ohjaaja tai ohjaajat Ulrika Lindblad</p>	
<p>Matka- ja kululaskujärjestelmä on tietokoneohjelmisto, jolla voidaan tallettaa ja käsitellä matka- ja kululaskuja. Matka- ja kululaskujärjestelmä nopeuttaa yrityksen matka- ja kululaskuprosessia, ja tuo säästöjä ja tehokkuutta yritykselle. Lisäksi sähköisessä muodossa olevaa informaatiota voidaan käsitellä huomattavasti enemmän, kuin paperiversiona.</p> <p>Opinnäytetyön tavoitteena on tutustua Personec Travel ja M2 matkalaskujärjestelmiin ja vertailla niiden matkalaskuprosesseja keskenään. Tavoitteena on myös selvittää, mitä muita eroja näiden tutkittavien ohjelmien kesken löytyy.</p> <p>Opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi valittiin laadullinen, eli kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä, jolla tarkastellaan tutkimusongelmaa. Tutkimustyyppiä valittiin toimintatutkimus, ja aineistonkeruumenetelmiksi havainnointit ja valmiit dokumentit, sekä haastattelumenetelmä.</p> <p>Opinnäytetyön tutkimuksessa selvisi, että M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi erosi hieman Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessista. Tämä johtuu siitä, miten ohjelmien asetukset on määritelty. Yritykset määrittelevät itse, mitkä toiminnot ovat käytettävissä ja millä tavalla järjestelmät toimivat erilaisissa tilanteissa. Voidaankin todeta, ettei M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosesseissa ole eroja, vaan eroja löytyy yritysten määrittelemistä asetuksista ja matkustussäännöistä.</p> <p>Muita eroja ohjelmien kesken löytyi valittavissa laskupohjissa ja lentolippu- ja luottokorttitapahtumien automaattisessa kohdistamisessa. M2 matkalaskujärjestelmässä laskun tekijällä on valittavanaan viisi erilaista laskupohjaa ja Personec Travelissa kuusi. Muita pieniä eroja ohjelmien kesken löytyy esimerkiksi käyttöohjeiden muodossa, organisaatiokaavion esityksessä, näkymäasetusten määrittelyssä, sekä henkilötietojen muuttamisoikeuksissa. Tutkimuksessa selvisi myös, että Travelissa on oma sivu-painike, jolloin ohjelman käyttäjä voi itse määrittellä millaisen näkymän hän ohjelmaan haluaa.</p>	
<p>Asiasanat M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmät, prosessit, matkalaskut</p>	

Degree Programme in Business Management

<p>Author or authors Heidi Tarvainen</p>	<p>Group or year of entry 2010</p>
<p>The title of thesis Comparison Survey of the M2 and Personec Travel and Expense Management Systems</p>	<p>Number of pages and appendices 38+3</p>
<p>Supervisor or supervisors Ulrika Lindblad</p>	
<p>A travel and expense management system is a computer software program capable of saving and handling travel and expense bills. This travel management solution expedites companies' travel and expense bill handling processes and brings savings and efficiency to companies. Furthermore, the software enables you to handle more information as it is electronic, if you compare with information on paper.</p> <p>The objective of this thesis was to become acquainted with the Personec Travel and M2 travel and expense management systems, and to make a comparison between those two systems' traveling bill processes. The aim was also to find out what other differences there were between the Personec Travel and M2 systems.</p> <p>In this study the research method is qualitative, as it is the most suitable one. This type of research is an activity analysis. The material was collected through observation, existing documents and interviews.</p> <p>The results of this thesis show that the M2 travel management system process differs somewhat from the Personec Travel system process. However, these differences are due to system preferences. Companies determine themselves which features are active and how their systems are set to work in different situations. Thus you can say that the M2 and Personec Travel travel management systems processes do not differ significantly from each other. The systems processes are the same but the differences are mainly incurred by the companies' preferences and travelling regulations.</p> <p>Other differences between the Personec Travel and M2 are the bill layout templates, and the automatic allocation of flight ticket and credit card purchases. The traveller can choose between five different kinds of bill layouts in the M2 systems and six bill layouts in the Personec Travel system. Other distinctions are unlike preference form, organigram presentation and details. The Personec Travel has an own-page button, with which the systems user can determine which kind of view he wants.</p>	
<p>Key words M2 and Personec Travel Expense Management System, processes, travel bills</p>	

Sisällys

1	Johdanto	2
1.1	Tutkimuksen taustaa ja rajaus	3
1.2	Tutkimuksen tavoitteet.....	5
1.3	Tutkimusongelmat	5
2	Matkalaskutus yrityksen sisällä	7
2.1	Matka- ja kululaskuprosessi.....	8
2.2	Matkareskontran rooli taloushallinnossa.....	9
3	Matka- ja kululaskujärjestelmät.....	11
3.1	Sähköinen matka- ja kululaskuprosessi.....	14
3.2	M2 Matka- ja kululaskujärjestelmä	16
3.3	Personec Travel Matka- ja kululaskujärjestelmä.....	18
4	Tutkimusmenetelmän valinta	20
4.1	Kvalitatiivinen tutkimus	20
4.1.1	Osallistuva havainnointi eli toimintatutkimus	21
4.1.2	Avoin haastattelu	22
4.2	Tutkimuksen toteuttaminen.....	23
4.3	Tutkimuksen luotettavuus ja pätevyys.....	25
5	Tutkimustulokset.....	27
5.1	M2 Matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi	27
5.2	Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi	28
5.3	M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien eroja	30
6	Johtopäätökset ja pohdinta	32
6.1	Prosesseista	32
6.2	Eroja ohjelmien kesken	33
6.3	Kehittämissuhteet.....	36
6.4	Haasteet ja oma arviointi opinnäytetyön toteutumisesta	37
	Lähteet.....	39

1 Johdanto

Matkalaskut ovat osana yrityksen taloushallinnon kokonaisuutta. Lähes jokaisessa yrityksessä syntyy jatkuvasti erilaisia matkustukseen liittyviä kustannuksia, joista tehdään matka-, tai kulukorvauksia ja joita maksetaan takaisin matkustajalle. Matka- ja kulukorvauksia on aiemmin käsitelty paperisina versioina, mutta nykyään ne alkavat väistyä sähköisten matkalaskujärjestelmien tieltä. Useat yritykset ovat jo siirtyneet sähköiseen laskutukseen, ja muiden yritysten odotetaan siirtyvän siihen lähiaikoina. Muutaman vuoden kuluttua voidaan olettaa että käsitteellä ”lasku” tarkoitetaan sähköistä laskua, ja perinteistä laskua nimitetään ”paperi laskuksi”. Muutokset ovat melko suuria ja merkittäviä. Opinnäytetyön aihe on ajankohtainen jatkuvasti kehittyvässä ja sähköistyvässä taloushallinnossa. Sähköiset matkalaskujärjestelmät mahdollistavat työn tehokkuuden lisäämisen, ja siirtymisen paperittomiin konttoreihin. (Tinnilä, Vihervaara, Klimscheffskij & Laurila 2008, 179.)

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutustua Personec Travel ja M2 matkalaskujärjestelmiin ja vertailla niiden matkalaskuprosesseja keskenään. Tarkoituksena on myös tutkia, millaisia muita eroja M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien kesken löytyy. Opinnäytetyössä käytetään laadullista, eli kvalitatiivista tutkimusmenetelmää, jolla voidaan tutkia matkalaskujärjestelmien laatua, eroja ja mahdollisia parannusehdotuksia. Tutkimustyyppiksi valittiin toimintatutkimus ja aineistonkeruumenetelmiksi havainnointi, valmiit dokumentit, sekä haastattelumenetelmä.

Opinnäytetyön ensimmäisissä luvuissa lukijalle esitellään työn taustaa ja sitä, miten aihe on rajattu. Lukijalle selvitetään, miten tämän opinnäytetyön aihe sai alkunsa, ja miksi opinnäytetyöntekijä valitsi tämän kyseisen aiheen. Työn alussa tarkennetaan myös tutkittavia tutkimus- ja alaongelmia, sekä tutkimuksen tavoitteita.

Varsinainen teoriaosuus alkaa toisesta luvusta, jossa selvennetään matkalasku- käsite ja havainnollistetaan manuaalinen matkalaskuprosessi. Toisessa luvussa ilmenee myös, miten matkalaskutus liittyy pääkirjanpitoon, ja kuinka kaikki taloushallinnon osaprosessit muodostavat taloushallinnon kokonaisuuden.

Kolmannessa luvussa käsitellään matka- ja kululaskujärjestelmiä ja niiden prosesseja. Siinä ilmenee, mitä nämä järjestelmät ovat ja mitä hyötyä niistä on. Lisäksi kolmannessa luvussa on esitetty matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessi sekä se, kuinka paljon erilaisia rajapintoja on eri sidosryhmiin ja järjestelmiin kokonaisvaltaisessa matkustuksenhallinnassa. Kolmannessa luvussa on esitelty myös M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmät lukijalle tarkemmin.

Opinnäytetyön neljännessä luvussa selvitetään tarkemmin tutkimusmenetelmät ja aineistonkeruumenetelmät, joita tässä työssä on käytetty. Tutkimusmenetelmien jälkeen neljännessä luvussa kerrotaan tutkimuksen toteuttamisesta. Mitä työvaiheita siihen liittyi, sekä milloin ja millaisissa olosuhteissa tutkimus toteutettiin. Neljännessä luvussa mietitään myös tutkimuksen luotettavuuteen ja pätevyysvaikuttavien tekijöitä.

Opinnäytetyön viidennessä luvussa esitellään tutkimuksesta selvinneet tulokset, eroavatko M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessit toisistaan, ja mitä muita eroja tutkittavien ohjelmien välillä löytyi. Opinnäytetyön viimeisenä kappaleena pohditaan johtopäätöksiä ja omia mielipiteitä tutkimustuloksista, sekä tutkimuksen toteuttamisesta. Siinä selviää myös kehittämissuhteet liittyen M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmiin, sekä haasteet ja oma arviointi opinnäytetyön toteutumisesta.

1.1 Tutkimuksen taustaa ja rajaus

Sain opinnäytetyön aiheen Pretax City Oy:ltä. Pretax City Oy sijaitsee aivan Helsingin keskustassa, Kampissa. Se on Accountor Group:iin kuuluva organisaatio. Accountor Group on Pohjois-Euroopan suurin talouden- ja henkilöstönohjauksen palvelujen tuottaja. Accountor Group:n palveluksessa toimii noin 2 200 asiantuntijaa kahdeksassa maassa, ja asiakkaina on yli 30 000 yritystä tai julkista organisaatiota. Suomessa Accountor Group toimii Pretaxin 40 toimiston ja konserniyhtiöiden kautta. (Pretax 2012 a.)

Accountor Group tarjoaa asiakkailleen monipuolisia palveluita, kuten taloushallinnon palveluita, joilla se tuottaa tietoa johtamisen tueksi sekä vapauttaa aikaa tuloksen tekemiseen. Palkka- ja henkilöstöpalveluilla organisaatio huolehtii kustannustehokkaasti

palkanlaskennasta ja henkilöstöä koskevista velvollisuuksista. Konsultointipalveluiden avulla Accountor Group auttaa asiakkaita erityisosaamista vaativissa tehtävissä, esimerkiksi talouden johtamisessa. Ohjelmistoratkaisujen avulla se pyrkii tehostamaan talouden- ja toiminnanohjausta, henkilöstönohjausta, sekä asiakkuudenhallintaa. Palveluiden ja ohjelmistojen joustavuutta ja ulkoistusastetta voidaan säätää muuttuvien tarpeiden mukaisesti. (Pretax 2012 b.)

Idea opinnäytetyön aiheesta sai alkunsa siitä, kun työskentelin kesällä Pretax City Oy:n matkareskontratiimissa erilaisten matka- ja kuluhallintajärjestelmien parissa. Matka- ja kuluhallintajärjestelmissä on jonkin verran eroja keskenään, kuten esimerkiksi eri matkalaskujärjestelmissä matkalaskuprosessi voi olla erilainen. Tällöin lasku saattaa kiertää eri ohjelmissa eri järjestyksessä laskun tekijältä tarkastajalle ja esimiehelle hyväksyttäväksi. Toinen matkalaskujärjestelmä voi laskea automaattisesti päivärahat eikä laskun tarkastajan tarvitse erikseen niitä laskea, kun taas toisessa ohjelmassa tarkastaja joutuu laskemaan päivärahat itse. Pretaxin tiimiesimies Riitta Frejborg ehdotti, että olisi mielenkiintoista selvittää opinnäytetyössäni ohjelmien eroja sekä sitä, miten ohjelmia voitaisiin kehittää ja parantaa entisestään.

Pretax City Oy selvitti, ettei heillä kiireen keskellä ole aikaa sitoutua opinnäytetyöhön ja sen ohjaukseen sen enempää, joten tätä opinnäytetyötä ei suoritettu toimeksiantona, vaikka sain aiheen opinnäytetyöhöni heiltä. Sain kuitenkin tehdä toimintatutkimukseni Pretaxilla, heidän matkalaskujärjestelmillään ja avukseni sain matkareskontra tiimissä työskentelevän alan ammattilaisen, Seija Kaleniuksen. Toimintatutkimusta tehdessäni kyselin samalla Kaleniuksen mielipiteitä näistä tutkittavista matkalaskujärjestelmistä, eli tein samalla avoimen haastattelun.

Opinnäytetyön aihe on erittäin mielenkiintoinen ja helposti lähestyttävä, sillä minulla on jo hieman aiempaa taustatietoa ja kokemusta tutkittavista matkalaskujärjestelmistä. Koin työskentelyn matkalaskujärjestelmien parissa mielenkiintoisena, joten oli mielekästä syventää omaa tietoaan näistä järjestelmistä, sekä oppia samalla uutta. Lisäksi aihe on melko ajankohtainen, sillä uusia ohjelmia ja ominaisuuksia kehitetään koko ajan, ja koko taloushallinto on muuttumassa vähitellen sähköiseksi ja kuitittomaksi. Lisäksi tut-

kimus voi tuoda uusia hyviä näkökulmia matkalaskujärjestelmien ominaisuuksien kehittämisestä.

Opinnäytetyö rajautuu Personec Travel ja M2 matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessien vertailuun kun selvitetään, onko näiden kahden matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosesseissa eroja. Lisäksi opinnäytetyössä tutkitaan, mitä muita eroja näiden kahden ohjelman kesken löytyy. Aihetta lähestytään selvittäen matkalaskujen tarkoitus ja merkitys taloushallinnossa. Työssä selvitetään manuaalinen ja sähköinen matkalaskuprosessi ja tutkimuksen kautta Personec Travel ja M2 matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessit, joita lopuksi vertaillaan keskenään.

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Opinnäytetyön päätavoitteena on vertailla tutkittavien matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosesseja keskenään. Opinnäytetyössä tutustutaan matkalaskuprosessin etenemiseen käytännössä, ja vertaillaan onko näiden kahden tutkittavan matkalaskujärjestelmän prosesseissa eroja keskenään. Tarkoituksena on myös selvittää, millaisia muita eroja näiden kahden tutkittavan ohjelman välillä löytyy. Esimerkkinä voidaan selvittää millaisia automaattisia toimintoja ohjelmistoista löytyy, eli laskevatko molemmat ohjelmat esimerkiksi päivärahat itse. Opinnäytetyön tavoitteena on myös selvittää mahdollisia kehittämisehdotuksia kullekin matkalaskujärjestelmälle. Matkalaskujärjestelmien analysointi ja vertailu tapahtuu aiheesta löydetyn kirjallisuuden, toimintatutkimuksen, sekä avoimen haastattelun avulla. Toimintatutkimuksessa omia havaintoja ja kokemusta, sekä haastateltavaa hyväksikäyttäen vertailen järjestelmiä ja niiden prosesseja keskenään.

Opinnäytetyö keskittyy kahteen tiettyyn matkalaskujärjestelmään, joita ovat M2 ja Personec Travel. Tutkittavia matkalaskujärjestelmiä vertaillaan lähinnä laskujen tarkastajan näkökulmasta.

1.3 Tutkimusongelmat

Tutkimuksen lähtökohtana eli pääongelmana tutkitaan sähköisten matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosesseja ja selvitetään, eroavatko prosessit tutkittavien matkalaskujärjestelmien kesken. Pääongelma voidaankin asettaa kysymysmuotoon: ”Onko M2 ja

Personec Travel matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosesseissa eroja keskenään?”

Tällöin M2 ja Travelin matkalaskuprosessit selvitetään ja vertaillaan niitä toisiinsa.

Alaongelmina tutkitaan matkalaskujärjestelmien prosesseja, muita eroja ja ohjelmien kehittämismahdollisuuksia. Alaongelmat voidaan asettaa seuraaviin kysymysmuotoihin:

- 1) Miten M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessit etenevät?
- 2) Mitä eroja M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien kesken löytyy?
- 3) Miten ohjelmia voitaisiin mahdollisesti kehittää?

Näiden eri kysymysten pohjalta teen vertailututkimuksen M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmistä. Kysymykset auttavat hahmottamaan ja rajaamaan kokonaisuutta.

2 Matkalaskutus yrityksen sisällä

Matkalaskuja on tehty jo muutaman vuosisadan ajan. Ne eivät ole lainkaan uusi keksintö, vaan niitä on tiedetty tehtävän jo 1800-luvulla. Muun muassa Elias Lönnrotin tekemiä matkalaskuja on löydetty 1800-luvulta. Hän teki pitkiä matkoja lääkärin ammatissaan, ja kirjoitti tekemänsä matkat vihkoihin, joista Kalevalan alkuperäinen käsikirjoitus on muodostunut. Lönnrot allekirjoitti matkansa Kajaanissa, syyskuussa 1834. Tällöin matkalaskuilla ei ollut vielä virallista kaavaa, vaan niihin oli merkitty matkustusta paikkakuntien nimet ja kilometrimäärät. Jo tätäkin aikaisemmin on tehty matkalaskuja, mutta vasta myöhemmin viralliset matkalaskulomakkeet ovat vakiinnuttaneet asemansa. (Kaunonen 2010, 4-5.)

Verohallinnon (2010) internetsivuja mukaillen matkalasku on asiakirja, jonka työntekijä täydentää tehtyään työmatkan. Verotuksessa työmatkalla tarkoitetaan tilapäistä matkaa, jonka työntekijä tekee työhön liittyvien työtehtävien takia. Tällöin työntekijä voi verottomasti korvata matkasta aiheutuneet kustannukset. Kodin ja työpaikan välistä matkaa ei pidetä verotuksessa työmatkana.

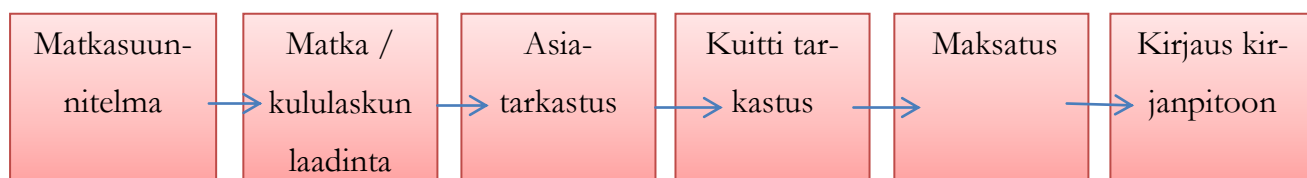
Ennakkoperintäasetuksen (1996/1124)1. luvun 17§ mukaan, palkansaajalle voidaan maksaa ennakonpidätystä toimittamatta Suomessa, tai ulkomailla tehdystä työmatkasta johtuvia matkakustannusten korvauksia Verohallinnon vuosittain antaman kustannuspäätöksen määräysten mukaisesti.

Palkansaajan on esitettävä työnantajalleen matkalasku korvausten maksamista varten. Siitä on tultava ilmi matkan tarkoitus, kohde, matkareitti, matkustustapa, sekä matkan alkamis- ja päättymisajankohdat. Ulkomaille tehtyjen matkojen osalta on käytävä ilmi tiedot maasta tai alueesta, jossa matkavuorokausi ulkomailla päättyi. Jos palkansaaja tekee työmatkansa omalla kulkuneuvollaan, on matkalaskuun merkittävä edellä mainittujen tietojen lisäksi korvausten perusteena käytetyt kilometrimäärät ja yksikköhinnat. Matkalaskuun on liitettävä myös tositteet tai muu selvitys, jonka perusteella työnantaja maksaa nämä korvaukset palkansaajille. (Ennakkoperintäasetus 1996; Kirjanpitolautakunta 2005.)

Tavallisimmin työntekijöille korvattavia matka- ja kulukorvauksia ovat matkustamiseen liittyvät kilometrikorvaukset ja päivärahat, matkoihin liittyvät ostot kuten hotellimajoitus, taksi, lento-, juna-, sekä muut matkaliput, pysäköintikulut sekä autokulut. Matkustamiseen liittyviä korvattavia korvauksia ovat myös neuvottelu- ja edustuskulut, toimisto ja kahvitarvikehankinnat sekä kirjallisuus. Työntekijät voivat maksaa kulut käteisellä, omalla pankki-, tai luottokortilla, tai sitten matkustajalla voi olla käytössään yrityksen luottokortti tai muu matkatoimistotili. (Lahti & Salminen 2008, 93-94.)

2.1 Matka- ja kululaskuprosessi

Kun yrityksen tai organisaation työntekijä matkustaa ja hän on oikeutettu saamaan matkakulukorvauksia, tai työntekijä synnyttää yritykselle kulutapahtumia tekemällä itse pienhankintoja, aiheutuu matka- ja kuluprosessi. Matka- ja kululaskuprosessiin voi sisältyä myös matkasuunnitelma, joka on vain harvoissa yrityksissä muodollisena käytössä. Matka- ja kululaskuprosessi päättyy, kun matka- tai kulutapahtuma on kokonaan käsitelty ja matkustaja on saanut rahat korvattavista kustannuksista, sekä kirjaukset tapahtumista on siirretty pääkirjanpitoon. Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu matka- ja kuluprosessin vaiheet. (Lahti & Salminen 2008, 94.)



KUVA 1. Matka- ja kululaskuprosessi (Lahti & Salminen 2008, 94)

Kuviossa matka- ja kululaskuprosessi alkaa muodollisen, tai epämuodollisen matkasuunnitelman teolla. Monet yritykset edellyttävät matkustajia laatimaan ennen matkaa erillisen matkasuunnitelman, joka on tavallisimmin tehty paperilomakkeelle. Matkalaskusuunnitelma kierrätetään sen hyväksyjälle ja takaisin matkustajalle. Matkasuunnitelmasta käy ilmi matkustajan arvio matkan kestosta, päivärahoista, kilometrikorvauksista ja muista kuluista. Suunnitelma lähetetään esimiehelle hyväksyttäväksi. (Lahti & Salminen 2008, 97- 98.)

Matkasuunnitelman jälkeen matkustaja tekee matkansa josta kulut aiheutuu. Matkan jälkeen matkustaja laatii matka- tai kululaskun. Perinteisesti monissa yrityksissä käytetään Excel- lomakkeita matka- ja kululaskujen laadintaan, mutta tämän on koettu vievän turhaa aikaa, joten markkinoilta löytyy useita sähköisiä matka- ja kuluhallintajärjestelmiä jotka nopeuttavat prosessin etenemistä. Paperi- tai Excel-prosessissa matkalasku lähetetään paperimuodossa tarkastettavaksi jonka jälkeen hyväksymiskierto. (Lahti & Salminen 2008, 98.)

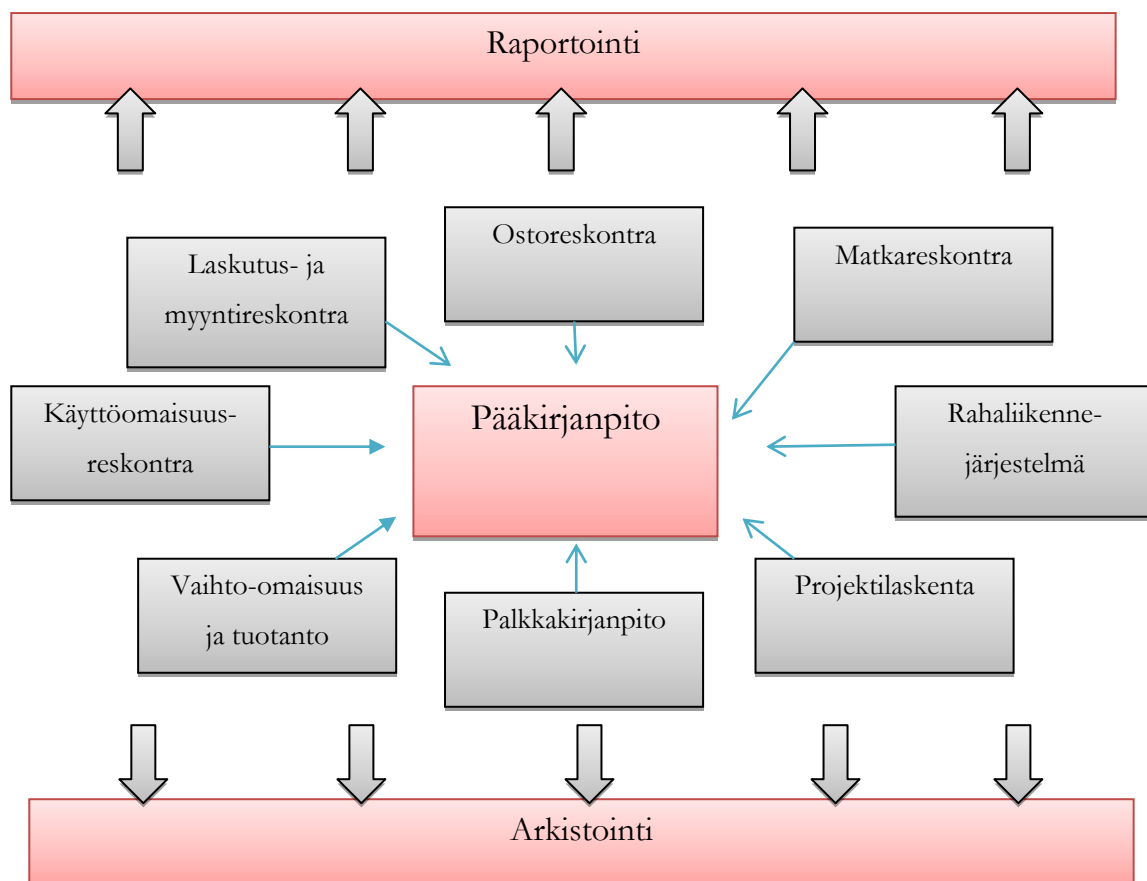
Laskun laatimisen jälkeen matkustaja lähettää sen asiatarkastettavaksi usein esimiehelleen. Asiatarkastuksen jälkeen lasku lähetetään vielä kuitti tarkastukseen, jossa kaikki matkaan liittyvät kuitit on oltava liitetty laskuun. Jos lasku on kunnossa, se lähetetään maksuun ja tehdään tarvittavat kirjaukset kirjanpitoon.

Matkalaskujen maksamisessa on useampia vaihtoehtoja. Ne voidaan maksaa ostoreskontran tai palkanlaskennan kautta matkustajalle. Usein maksatus hoidetaan palkanlaskennan kautta, sillä palkkajärjestelmästä löytyy valmiiksi henkilön rekisteri ja pankkiyhteystiedot. Jos yrityksestä löytyy erillinen matkalaskusovellus, on tämän sovelluksen kautta maksatus järkevintä hoitaa. Näin koko matka- ja kululaskuprosessi on käsitelty alusta loppuun. (Lahti & Salminen 2008, 101.)

2.2 Matkareskontran rooli taloushallinnossa

Matkalaskutus on osana taloushallinnon kokonaisuutta. Taloushallinto voidaan jakaa pienempiin osiin kuten, ostolaskuprosessi, myyntilaskuprosessi, matka- ja kululaskuprosessi, maksuliikenne ja kassanhallinta, käyttöomaisuuskirjanpito, pääkirjanpito prosessi, raportointiprosessi, arkistointi ja kontrolleriprosessi. Nämä kaikki taloushallinnon toiminnot liittyvät toisiinsa ja muodostavat yhdessä taloushallinnon kokonaisuuden. (Lahti & Salminen 2008, 14-17.)

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu, miten matkareskontraprosessi liittyy pääkirjanpitoon ja, miten kaikki taloushallinnon osaprosessit muodostavat taloushallinnon kokonaisuuden. Kuvasta näkyy kuinka taloushallinto koostuu pääkirjanpidosta, sen esiprosesseista ja raportoinnista, sekä arkistoinnista. (Lahti & Salminen 2008, 17.)



KUVA 2. Matkalaskutusprosessi osana taloushallinnon kokonaisuutta (Lahti & Salmi-
nen 2008, 17.)

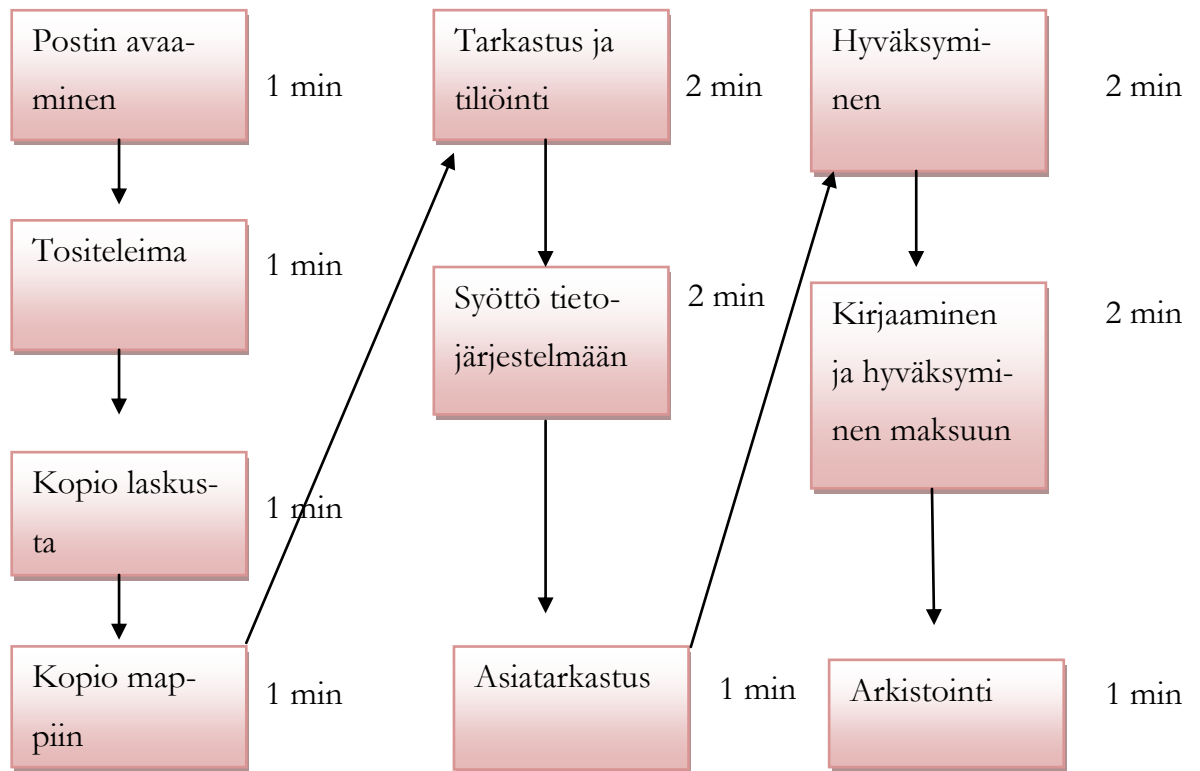
3 Matka- ja kululaskujärjestelmät

Matka- ja kululaskujärjestelmä on tietokoneohjelmisto, jolla voidaan tallettaa ja käsitellä matka- ja kululaskuja. Matka- ja kululaskujärjestelmä nopeuttaa yrityksen matka- ja kululaskuprosessia, ja tuo säästöjä ja tehokkuutta yritykselle.

Matkalaskujärjestelmien sähköisessä muodossa olevan informaation etuna on, että sitä voidaan käsitellä huomattavasti enemmän sähköisessä muodossa kuin painamalla paperille, tai tulostamalla mappeihin. Näin paperia ei enää kulu niin paljon ja tehokkuus lisääntyy. Sähköisessä muodossa olevat tositteet ja muut aineistot on nopeaa siirtää, varastoida ja käsitellä. Koko laskun käsittely prosessi maksuun saakka on nopeampaa. Se voidaan hoitaa merkittävästi lyhyemmässä ajassa kuin manuaalisesti hoidettaessa.

(Grönroos 2006, 232; Lahti & Salminen 2008, 28. & Haapakorpi 2009, 17.)

Seuraavassa kuviossa on havainnollistettu kuinka kauan paperisten laskujen manuaaliseen käsittelyprosessiin kuluu aikaa keskimäärin. Kuviossa esitetään sähköalalla toimivan yrityksen ostolaskuprosessi. Ajat ovat yrityksen omia arvioita käsittelyvaiheen suorittamisesta. (Haapakorpi 2009, 12.)



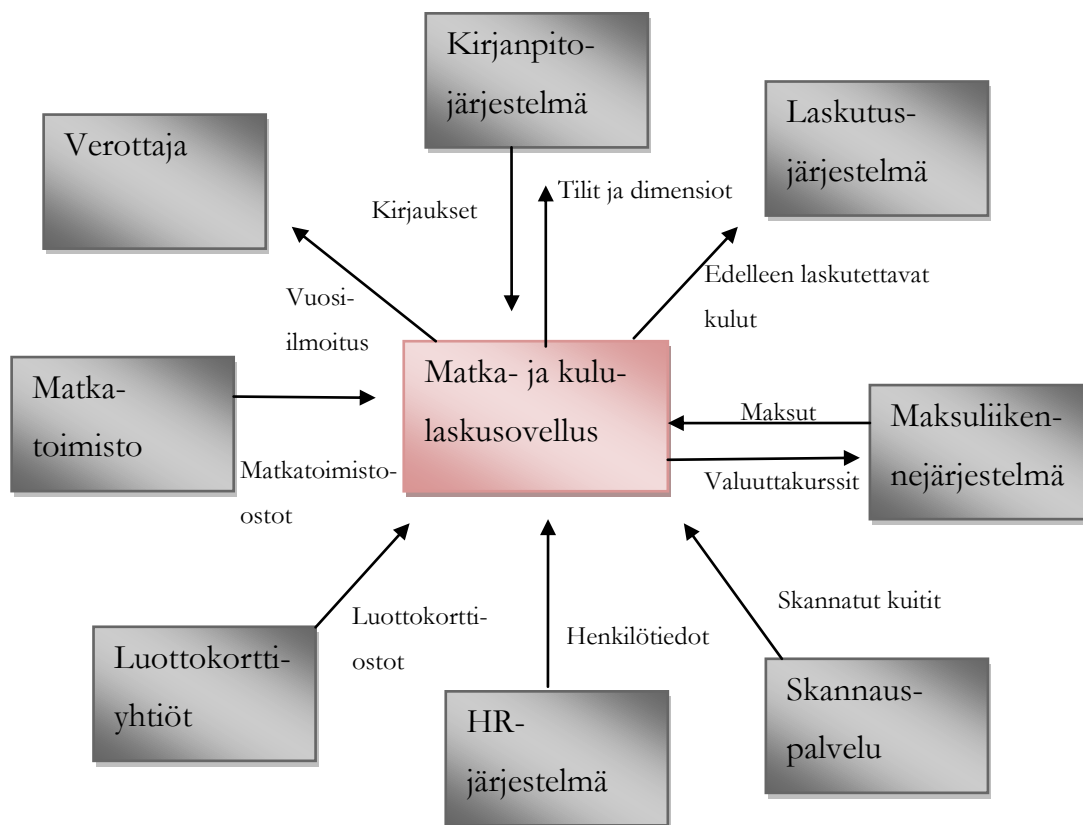
KUVA 3 Manuaalisen paperilaskun käsittelyprosessin aika-arvio (Haapakorpi 2009, 12.)

Kuvion arvion mukaan, kun laskuun lisätään mahdollisten virheiden käsittely ja sisäiset postitukset, laskun käsittelyn aika-arvio on noin 26 minuuttia. Päätin havainnollistaa tämän manuaalisen laskun käsittelyprosessin aika-arvion, sillä kun siirrytään manuaalisen paperilaskun käsittelyprosessista sähköiseen, tehokkuus voi parantua jopa 50%. Kuitenkin on huomioitava se, ettei esimies välttämättä ehdi hyväksyä laskua saman tien, vaan laskun käsittelyprosessi voi viedä päiviä. (Haapakorpi 2009, 12.)

Manuaalinen laskunkäsittely on myös melko kallista. Elektroninen liiketoiminta 2.0 kirjaa mukaillen yhden paperilaskun käsittely maksaa yritykselle noin 30-50 euroa. Kun paperilaskuista siirrytään sähköiseen laskutukseen, kustannussäästöt ylittävät 243 miljardin euron EU- tasolla. Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan Suomessa kustannussäästöt tulevat olemaan 2,8 miljardia euroa vuodessa pelkästään yritysten välisessä laskutuksessa. Täysin paperitonta konttoria tuskin tulee olemaan lähiaikoina, mutta sen suuntaan ollaan menossa. Pelkästään organisaatioiden matka- ja ostolaskujen automatisoinnilla voidaan säästää huomattavia summia, sillä laskujen tarkistusta, hyväksymistä

ja kierrätystä ei tarvitse tehdä manuaalisesti. Laskuautomaatioratkaisujen integroiminen muihin toiminnanohjaus ratkaisuihin tehostaa koko laskutusprosessia ja parantaa jo olemassa olevien järjestelmien tuottavuutta. (Tinnilä, 2008, 179 ; Basware Corporation 2008.)

Seuraavasta kuvasta ilmenee, että kokonaisvaltaisessa matkustuksen hallinnassa on paljon erilaisia rajapintoja eri sidosryhmiin ja järjestelmiin. Matkalaskujärjestelmän ja muiden järjestelmien välillä voidaan siirtää seuraavia tietoja: henkilötietoja, luottokorttiostoja, matkatoimisto-ostoja, kirjanpidon tilejä, valuuttakurssien päivityksiä suoraan pankin liittymän kautta, hyväksytyjen matka- ja kululaskujen tietojen siirrot maksatusohjelmaan, hyväksytyjen laskujen siirrot kirjanpitoon, kulukuittien skannaukset ja laskutusliittymät joilla laskutetaan yrityksen asiakkaita. (Lahti & Salminen 2008, 106.)



KUVA 4. Matkalaskusovelluksen liittymäraja-rajapintoja (Lahti & Salminen 2008, 106.)

Markkinoilta löytyy useita erilaisia vaihtoehtoisia sovelluksia matka- ja kululaskujen käsittelyyn. Jotkut ohjelmistot toimivat vain yksinkertaisina tietojen tallennusalustoina, eivätkä sisällä matkustussääntöjä, tai laskenta sääntöjä. Tällöin ohjelmiston käyttäjä joutuu itse laskemaan esimerkiksi päivärahat. (Lahti & Salminen 2008, 99)

Yleensä matkakorvausten käsittelyyn tarkoitettuun ohjelmistoon kuitenkin riittää, kun merkitsee siihen matkan lähtö ja paluu kellonajat, kilometrit ja kulkuvälineen millä matka on tehty, sekä ateriat, kyydissä olleet lisähenkilöt, jotka vaikuttavat korvattavaan määrään. Yleensä nämä matka- ja kululaskujärjestelmät osaavat laskea automaattisesti päivärahat ja kilometrikorvaukset oikein. Samassa järjestelmässä voidaan käsitellä myös kulukorvaukset. (Lahti & Salminen 2008, 100.)

Matkalaskujärjestelmää valittaessa organisaation on hyvä kiinnittää huomiota, että liittymärajoitukset on hyvin määritelty, jolloin uusien liittymien rakentaminen ja hallinta helpottuu. (Lahti & Salminen 2008, 106.)

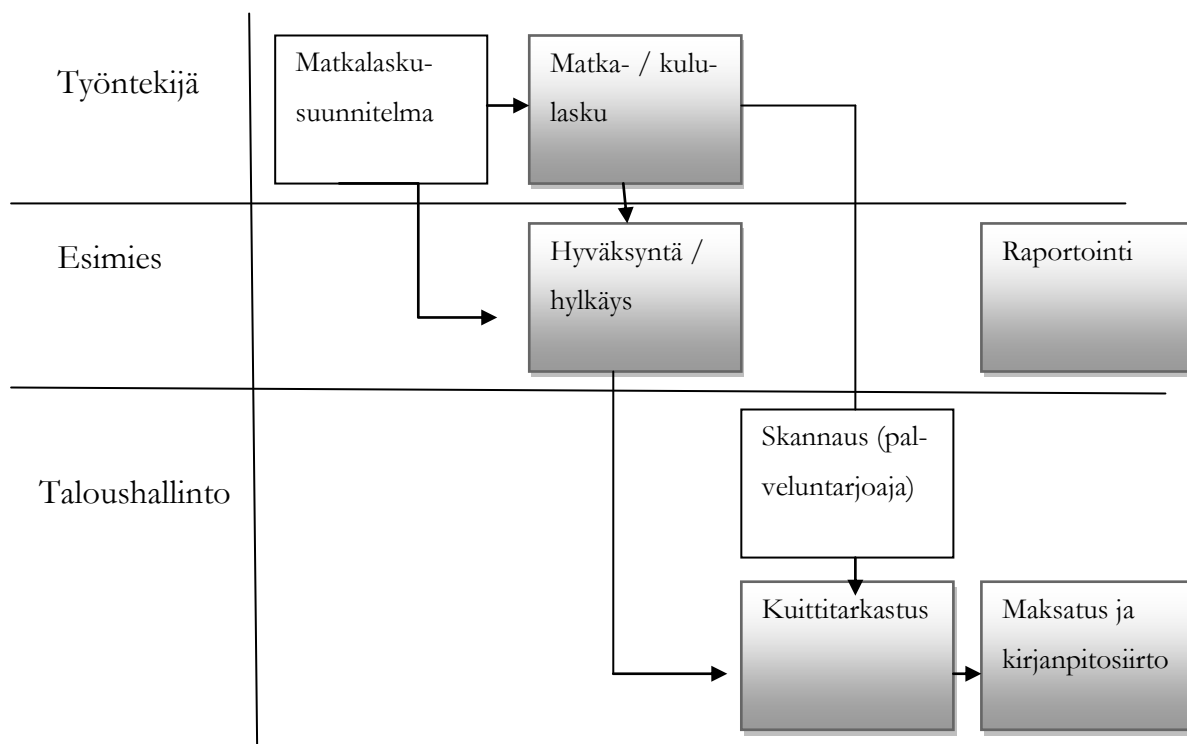
3.1 Sähköinen matka- ja kululaskuprosessi

Sähköinen matka- ja kululaskuprosessi hoidetaan kyseiseen tarkoitukseen tarkoitettulla ohjelmalla. Sähköisessä matka- ja kululaskuprosessissa matkalaskun laatiminen tapahtuu matka- tai kulukorvauksen laatijan toimesta. Tämä lasku laaditaan yrityksen käyttämällä matka- ja kululaskujärjestelmällä. Matkalaskun pohjana voi toimia ennalta määritelty matkasuunnitelma. (Lahti & Salminen 2008, 100)

Kululaskuprosessi voidaan jakaa kahteen pääryhmään sen mukaan, onko maksuvälineenä käytetty henkilökohtaista maksukorttia tai käteistä, vai yrityksen luotto- tai maksukorttia. Jos henkilö on käyttänyt maksuvälineenä omaa henkilökohtaista maksukorttia tai käteistä, hän syöttää ohjelmistoon manuaalisesti kuitit ja selitteet tapahtumista. Ohjelmistoissa on yleensä valmiina kululajit, joiden taakse on määritelty kirjanpidontilit, sekä alv-tiedot. Tällöin käyttäjän ei itse tarvitse valita tilejä, vaan riittää että hän valitsee kululajit, mille kululajille kukin kulu kuuluu. (Lahti & Salminen 2008, 100.)

Matka- ja kululaskuprosessin merkittävimpiä kehitysaskeleita on ollut se, että luottokorttitapahtumien käsittely on parhaimmillaan täysin automaattista. Tällöin hyvin kehitettyyn matkalaskujärjestelmään on suunniteltu ratkaisu, jolloin luottokortilla tehdystä ostosta voi syntyä matkalaskuohjelmaan valmiiksi tiliöity tapahtuma, joka kohdistuu suoraan oikealle matkalaskulle tarvittavat selitykset mukaan lukien. Tästä seuraa, se että virheiden määrä pienenee huomattavasti, kun tietoja ei tarvitse syöttää manuaalisesti. (Lahti & Salminen 2008, 100.)

Kun matka- tai kululasku on syötetty ohjelmaan, se lähetetään sähköisesti hyväksyttäväksi oikealle henkilölle. Yleensä lasku menee ensin esimiehelle tarkistettavaksi ja hyväksyttäväksi, jonka jälkeen hän lähettää laskun sähköisesti taloushallinnon henkilön tekemään kuitti tarkistukseen. Usein esimies voi hyväksyä laskut myös ilman kuitteja, jos laskulle on määritelty riittävät selitykset matkan tarkoituksesta. Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu sähköistä matka- ja kululaskun käsittelyprosessia. (Lahti & Salminen 2008, 100.)



KUVA 5. Sähköinen matka- ja kululaskuprosessi (Lahti & Salminen 2008, 99.)

3.2 M2 Matka- ja kululaskujärjestelmä

M2 on Logium Oy:n kehittämä tuote, jossa yhdistyvät monipuoliset ominaisuudet, korkea laatu, sekä erinomainen käytettävyys. Logium kehuu myös tuotteensa tyylikästä ja modernia desingia, jolloin tuotetta on myös mielekästä käyttää. (Logium 2012 a.)

Logium Oy on kasvava ohjelmistotalo, joka on erikoistunut työaikajärjestelmiin ja matka- ja kuluhallintaan. Logium Oy:n ohjelmistoilla on lukuisia jälleenmyyjiä. Sen ohjelmistoja käytetään yli kymmenessä Euroopan maassa eri kielillä. Logium kertoo nettisivuillaan menestyksensä pohjautuvan M2 Matka- ja kuluhallintaohjelmistoon ja TII-MA- Työajanhallintaohjelmistoon. Logium Oy kehuu tuotteidensa vastaavan erinomaisesti nykyaikaisten käyttäjien asettamia korkeita vaatimuksia ja ne ovat toimintavarmoja, sekä käyttölogiikaltaan tehostavat päivittäisten työrutiinien hoitamista. Logiumin tuotteita käyttävät julkiset sektorit ja yksityiset sektorit toimialoista riippumatta. Tuotteita käyttävät suuret globaalit käyttöorganisaatiot ja monet pienet ja keskisuuret yritykset. Logium Oy:n tuotteet ovat kustannustehokkaita ja sopivat kaikille. (Logium 2012 a.)

Logium Oy kertoo myös internet sivuillaan olevansa osa WWF:n Green Office- verkostoa. Tämä verkosto on toimistoille tarkoitettu ympäristöpalvelu, joka auttaa vähentämään ympäristökuormitusta, säästöjen saavuttamista ja hidastamaan ilmastonmuutosta. WWF luovuttaa Green Office- merkin käyttöoikeudet ja diplomin toimistolle, jonka ympäristöjärjestelmä täyttää merkin saamiselle asetetut kriteerit. Logiumille on myönnetty tämä diplomi tunnustukseksi kriteerien mukaisesta toiminnasta. (Logium 2012 a; WWF 2012.)

M2 matka- ja kululaskujärjestelmä on monikielinen järjestelmä, joka on saavuttanut Suomessa vankan aseman. Sillä on satoja käyttöorganisaatioita ympäri Eurooppaa. M2 matka- ja kuluhallintajärjestelmä voidaan toimittaa asiakkaalle lisenssinä tai SaaS-palveluna. SaaS-palvelu tarkoittaa Software as a Service, eli ohjelmistovuokrausta. Asiakkaista yli 90% hyödyntää tätä SaaS-palvelua, jolloin ohjelmistoa käytetään selainpohjaisen käyttöliittymän kautta Internetin välityksellä. Ohjelma toimii lähes missä ja milloin tahansa, kunhan internet yhteys ja web-selain on saatavilla. Logium SaaS- palvelun tarjoaja huolehtii ylläpidosta ja päivityksestä, sekä tietoturvasta. M2 Matka- ja kuluhall-

linnan SaaS-palvelu on käynyt läpi valtionhallinnon kilpailutuksen yhteydessä laajan TTT-arvion ja täyttää näin vaadittavan tietoturvatason. M2 soveltuu kaikenkokoisille organisaatioille ja sen käyttöprosessit ovat sujuvia. (Logium 2012 b.; Logium 2012 a.)

M2 Matka- ja kuluhallintajärjestelmän avulla matka- ja kululaskutuksen käsittelyprosessia voidaan tehostaa, sillä se on yksityiskohtia myöten hiottu ratkaisu. Sen avulla voidaan nopeuttaa organisaation sisäiseen laskutukseen liittyviä hallinnollisia rutineita, sekä vähentää mahdollisten virheiden määrää. M2 matka- ja kuluhallintajärjestelmä kattaa koko laskutusprosessin suunnitelman tekemisestä aina maksatukseen ja kirjanpidon vienteihin saakka. (Logium 2012 b.)

M2 ohjelmiston käyttöliittymä on kalenteripohjainen ja sitä on helppo käyttää. M2 ohjelmassa voidaan luoda matkapäiväkirjamainen matkalasku ja tämä järjestelmä hallitsee myös erilaisten matkasuunnitelmien käsittelyn, ajokilometrilaskutuksen, sekä monipuoliset kululaskutoiminnot. Ohjelmisto laskee itse päivärahojen määrän oikein syötettyjen kellonaikojen perusteella, sekä se pitää valuuttakurssit ajan tasalla. M2:ssa on myös toiminto, joka noutaa järjestelmään kaikkein suurimpien luottokortti- ja matkatoimistoyhtiöiden tapahtumat automaattisesti. Tällöin matkalaskuohjelmiston käyttäjän tarve manuaaliseen tiedonsyöttöön pienenee entisestään ja työmäärä vähenee. (Logium 2012 b.)

M2 Matka- ja kuluhallintajärjestelmässä voi olla useampia laskujen hyväksymis- ja tarkistusportaita kunkin yrityksen tarpeen mukaan. Kun lasku on hyväksytty M2 ohjelmistossa, se siirtyy maksatukseen ja sieltä kirjanpitoon. Matkalaskujärjestelmästä voidaan helposti nähdä laskun tila ohjelmistossa olevien selkeiden värikoodien avulla. (Logium 2012 b.)

Matkalaskujärjestelmästä voidaan tulostaa moninaisia raportteja yrityksen sisäisiin tarpeisiin. M2:ssa tapahtuu myös tiliöinti ja laskujen sähköinen arkistointi automaattisesti. Ohjelmaan voidaan skannata kuitteja kuluista. Tämä luo mahdollisuuden ympäristöä säästävään, paperittomaan konttoriin. (Logium 2012 b.)

M2 Matka- ja kuluhallintajärjestelmä voidaan yhdistää mihin tahansa taloushallinnon ohjelmaan ja näin voidaan täydentää asiakkaiden jo olemassa olevia ratkaisuja. M2 Mat-

ka- ja kuluhallintajärjestelmän käyttäjälle on tarjolla myös R2T puhelinohjelmisto. Se toimii M2 ohjelmiston käyttäjän kännykässä erillisenä ohjelmistona ja kerää GPS- paikannusdataa, jolla ajatut kilometrit voidaan tallentaa ja siirtää suoraan M2 ohjelman palvelimelle. (Logium 2012 b.)

3.3 Personec Travel Matka- ja kululaskujärjestelmä

Personec Travel on Aditron suunnittelema matka- ja kuluhallintajärjestelmä. Se on suunniteltu pohjoismaisen matkustuksenhallinnan tarpeisiin ja sillä on satoja käyttöorganisaatioita Suomessa, Ruotsissa ja Norjassa. Personec Travel- sovellus on sovitettavissa erilaisiin matkustuksenhallinnan tarpeisiin, ja se kattaa matkalaskujen käsittelyn, matkasuunnitelmien käsittelyn ja matkaennakoiden käsittelyn. Personec Travelia voidaan käyttää asiakkaan omassa ympäristössä, tai pilvipalveluna. Pilvipalvelut, eli Cloud computing, ovat yksinkertaistettuina internetin kautta jaettavia ohjelmapalveluja. Aikaisemmin puhuttiin asp-palveluista, sitten SaaSista ja Web 2.0. Kun nämä kaikki laitetaan yhteen ja sekoitetaan keskenään, saadaan cloud computing, eli pilvipalvelut. Pilvipalveluissa tiedot ja ohjelmat tallennetaan palvelimelle, jolloin niihin pääsee käsiksi mistä tahansa. (Aditro 2012 a ; Rousku 2010.)

Aditro on digitaalisten ja automatisoitujen liiketoimintaprosessien osaaja. Aditro tarjoaa asiakkailleen innovatiivisia ja joustavia palveluja, ja ratkaisuja. Se tarjoaa myös tehokkaita prosesseja ja osaavaa henkilökuntaa, joilla he vapauttavat asiakkaat keskittymään omiin strategisiin liiketoimintoihinsa. Yritys kuvaa internetsivuillaan ohjelmistoratkaisujaan käyttäjäystävälliseksi ja roolipohjaiseksi. Ratkaisut tarjoavat työntekijöille ja esimiehille, sekä asiantuntijoille oikeanlaiset työkalut tuottoisan työnteon mahdollistamiseksi. (Aditro 2012 b.)

Aditron asiakkaina ovat niin pienet, keskisuuret ja suuret yritykset, sekä organisaatiot ja kunnat. Aditron tavoitteena on luoda pitkäaikaisia kumppanuuksia asiakkaiden kanssa. Internet sivuillaan Aditro kuvaa hyvin asemaansa ja kokemustansa alaltaan:

”Puoli vuosisataa pohjoismaista johtajuutta HR- ja taloushallinnosta on opettanut meille miten voimme helpottaa työpäivääsi ja vapauttaa voima-

varojasi niin, että pääset keskittymään omaan liiketoimintaasi.” (Aditro 2012 b.)

Aditron Personec Travel matka- ja kuluhallintajärjestelmä on kattava sovellus matkasuunnitelmien, matkalaskujen ja matkaennakkojen käsittelyyn. Ohjelma mahdollistaa matkalaskujen päivärahakäsittelyn, tai yksinkertaisten matkakulujen käsittelyn. Se kiertää matkalaskuja sähköisesti laskun hyväksyjälle ja tarkastajalle. (Aditro 2012 a.)

Travelilla voidaan kopioida vanhan matkalaskun tiedot uuden matkalaskun pohjätiedoksi, jolloin säästyy aikaa ja välttyään turhilta toistoilta. Travelissa on myös monipuoliset liittymät, esimerkiksi luottokorttiyhtiö, matkatoimisto ja kirjanpito. (Aditro 2012.)

Aditron Personec Travel ohjelma käsittelee automaattisesti verotettavan päivärahan, eikä sitä tarvitse laskea itse erikseen. Matka- ja kululaskujen tapahtumat voidaan siirtää Travelista palkanlaskentaan, ja maksatus voidaan suorittaa suoraan Personec Travelista tai palkkajärjestelmän kautta. (Aditro 2012 a.)

Travelissa on automatisoituja prosesseja, jotka säästävät yritysten aikaa ja kustannuksia. Ohjelma sopii kaikenkokoisille organisaatioille. Ohjelmisto varmistaa myös lakien ja säännösten noudattamisen valmiine tiliointineen. Käyttäjän on helppo hallita ohjelmistoa. (Aditro 2012.)

Personec Travelin käyttäjällä on mahdollisuus valita käyttöliittymän kieli suomen, norjan, ruotsin tai tanskan kielellä. Ohjelmalla voidaan luoda matkalaskuja, tarkistaa niitä, lähettää hyväksyttäväksi ja hyväksyä. Ohjelma kattaa koko matkalaskuprosessin aina maksatukseen ja kirjanpidonsiirtoihin saakka. (Aditro 2012 a.)

4 Tutkimusmenetelmän valinta

Opinnäytetyö voidaan suorittaa joko kvalitatiivisena tutkimusmenetelmänä, tai kvantitatiivisena tutkimusmenetelmänä. Kvalitatiivinen, eli laadullinen tutkimus antaa tilaa tutkimuskohteena olevien henkilöiden omille mielipiteille ja tulkintoille. Se on niin kutsuttu ymmärtävä menetelmä. Kvantitatiivinen, eli määrällinen tutkimus sen sijaan kuvaa ja tulkitsee tutkittavaa ilmiötä tieteen yleisen logiikan mukaisesti. Havaintoaineisto perustuu usein määrälliseen ja numeeriseen mittaamiseen. Siinä käytetään mahdollisimman tarkkoja mittausten menetelmiä ja edustavia väestötoksia, jotta johtopäätöksistä tulisi mahdollisimman oikeita. (Tilastokeskus 2012; Hirsijärvi, Remes & Saijavaara 2002, 129.)

Valitsin opinnäytetyöni tutkimusmenetelmäksi laadullisen, eli kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän, jolla tarkastelen tutkimusongelmaani. Valitsin kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän, sillä se tutkii asioiden laatua ja antaa mahdollisuuden kehitykseen liittyvien tekijöiden huomioimiseen. Laadullisen tutkimuksen avulla saan tutkittavasta asiasta kokonaisvaltaisen ja syvemmän käsityksen. Tämä tutkimusmenetelmä antaa tilan uusille näkökulmille, joilla voin selvittää matkalaskujärjestelmien kehitysmahdollisuuksia. En tutki tässä opinnäytetyössä määrää, joten kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä ei sovi tällöin tutkimukseeni. (Hirsijärvi & Hurme 2001, 27; Hirsijärvi 2002, 152.)

Valitsin opinnäytetyöni tutkimustyypiksi toimintatutkimuksen ja aineiston keruumenetelmiksi havainnoinnin ja valmiit dokumentit, sekä haastattelun. Valmiiden dokumenttien pohjalta saan yleistä teoriaa matka- ja kululaskuista, sekä niiden prosessien etenemisestä. Toimintatutkimuksen keinoin testaan käytännössä tutkittavien matkalaskujärjestelmien prosessien etenemisen ja teen muistiinpanot tekemistäni havainnoista mahdollisimman tarkasti. Haastattelun avulla saan ammattilaisen näkökulman tutkimukseeni.

4.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Kvalitatiivinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus. Siinä pyritään ymmärtämään tutkittavan asian laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti.

Laadullista tutkimusta voidaan kuvailla myös systemaattiseksi ja kontrolloiduksi arki-ajatteluksi. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa analyysin pääpaino on mielipiteissä ja syiden ja seurausten selittämisessä. Laadullinen tutkimus vastaa kysymyksiin mitä, miksi ja kuinka, ja se on luonteeltaan kuvailevaa, arvioivaa ja luovaa. (Taloustutkimus Oy 2012; Jyväskylän yliopisto 2012; Eskola & Suoranta 1998, 15-20.)

Laadullisen tutkimuksen kehittämisessä on otettu vaikutteita monista eri ajattelusuuntauksista ja tutkimustraditioista. Sillä on suhteita esimerkiksi hermeneutiikkaan, fenomenologiaan ja analyyttiseen kielifilosofiaan. Näistä eri ajattelusuuntauksista on otettu vaikutteita kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän kehittämiseen ja siitä on tullut oma suuntauksensa. (Eskola & Suoranta 1998, 25.)

Kvalitatiivisen, eli laadullisen tutkimuksen aineisto on ilmaisultaan tekstiä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tutkijan asema on melko vapaa, jolloin tutkija saa käyttää tutkimuksessaan mielikuvitustaan esimerkiksi uusien menetelmien tai kirjoitustapaa koskevien ratkaisujen kokeilemisessä. (Eskola & Suoranta 1998, 86-88.)

4.1.1 Osallistuva havainnointi eli toimintatutkimus

Valitsin kvalitatiivisen tutkimuksen tutkimustyyppiksi toimintatutkimuksen. Sille ei ole annettu yksiselitteistä määritelmää, mutta sitä voidaan kutsua lähestymistavaksi, jossa tutkija osallistuu tutkittavaan toimintaan ja pyrkii ratkaisemaan jonkin ongelman yhteisössä. (Kuula 1999, 129.)

Toimintatutkimukselle ominaista on suuntautuminen käytäntöön, muutokseen pyrkiminen ja tutkittavien osallistuminen tutkimusprosessiin. Kenttätyön, tutkittavien ja tutkijan välinen vuorovaikutus edellyttää toimintatutkimuksessa erityisiä taitoja. Toimintatutkimuksessa tutkija toimii tutkimassaan käytännössä yhteistyössä muiden osallistujien kanssa. Se mahdollistaa samanaikaisesti kysymysten asetteluja. (Kuula 1999, 204-208.)

Toimintatutkimuksessa oleellista on pyrkiä tuottamaan uutta tietoa ja pyrkiä tutkimuksen avulla parantamaan ja kehittämään tutkittavaa ilmiötä. Olennaista on tutkijan aktiivinen rooli toimijana ja kokeilijana. Toimintatutkimusta voidaankin kutsua osallistuvak-

si havainnoinniksi, sillä kohdetta ei vain katsella kauempaa, vaan siihen osallistutaan ja kokeillaan. Osallistuva havainnointi on luonnollisestikin subjektiivista toimintaa, ja se voi olla hyvin valikoivaa. Ennakko odotukset voivat suunnata havainnointia, jolloin muut asiat jäävät huomaamatta. Havainnoitsija vaikuttaa myös itse havainnoitavaan ilmiöön esimerkiksi mielialan vaikuttavien tekijöiden avulla. Havainnointi on siis hyvin subjektiivista ja inhimillistä toimintaa. (Kuula 1999, 11-13; Eskola & Suoranta 1998, 103-104, 128.)

Valitsin tutkimus tyyppiä toimintatutkimuksen, sillä sen avulla saan luotettavaa tietoa matkalaskujärjestelmien prosesseista, kun pääsin kokeilemaan matkalaskujärjestelmiä käytännössä. Sain Pretax City Oy:ltä luvan tehdä toimintatutkimukseni heidän matkalaskujärjestelmillään, ja avukseni sain yhden matkareskontran parissa työskennelleen kokeneen ammattilaisen. Toimintatutkimuksen avulla pääsen havainnoimaan ja vertailemaan näitä kahta tutkittavaa matkalaskujärjestelmää. Olen aikaisemmin käyttänyt näitä kahta matkalaskujärjestelmää, joten nyt on helpompi toimintatutkimuksen avulla havainnoida ja tutkia näitä järjestelmiä, kun aikaa ei kulu ainoastaan ohjelmien opetteluun.

Samalla kun tein toimintatutkimusta ja vertailin ohjelmien prosesseja, kysyin kysymyksiä matkareskontran ammattilaiselta tutkittavista matkalaskujärjestelmistä. Näin sain tutkimukseeni myös toisen näkökulman, eivätkä tulokset perustu ainoastaan omiin havaintoihini.

4.1.2 Avoin haastattelu

Valitsin kvalitatiivisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmäksi haastattelumenetelmän. Haastattelu on Suomessa yleisin tapa kerätä laadullista aineistoa, ja sen tavoitteena on selvittää haastateltavien mielipiteet ja omat kokemukset tutkittavista matkalaskujärjestelmistä. Haastattelumenetelmän käyttö vaatii haastattelijalta aktiivista kuuntelemista ja keskittymistä, että oleellinen tieto saadaan talletettua oikeassa muodossa. (Eskola & Suoranta 1998, 86; Syrjälä, Ahonen, Syrjäläinen & Saari 1994, 136.)

Valitsin haastattelumenetelmän, koska se on hyvin joustava tiedonkeruumenetelmä, ja se sopii monenlaiseen tutkimustarkoitukseen. Haastattelun etuina on se, että vastauksia on mahdollisuus selventää lisäkysymysten avulla, ja saatavia tietoja voidaan myös syventää pyytämällä perusteluja näihin vastauksiin. Tietoa voidaan saada enemmän haastattelun avulla. Haastattelussa on myös mahdollista antaa haastateltavan tuoda omia mielipiteitään esille mahdollisimman vapaasti (Hirsijärvi & Hurme 2001, 34-36.)

Haastattelin opinnäytetyössäni Pretax City Oy:n matkakeskontratiimissa työskentelevää ammattilaista. Haastattelumuotona käytin avointa haastattelua, joka toteutettiin samalla toimintatutkimuksen kanssa. Minulla ei ollut valmiita kysymyksiä, vaan esitin aina mieleen tulevia kysymyksiä toimintatutkimusta tehdessä.

Avoin haastattelu on lähinnä keskustelua, jonka aihe saattaa vaihdella keskustelun kuluessa. Yleensä avoin haastattelu vie paljon aikaa, ja edellyttää useita haastattelukertoja. Tässä haastattelumuodossa ei ole kiinteää runkoa eikä valmiita kysymyksiä, joten tilanteen ohjailu jää haastattelijan huoleksi. (Hirsijärvi 2002, 196-197.)

4.2 Tutkimuksen toteuttaminen

Opinnäytetyön aloittamisella ja sen valmiiksi saamisella oli melko kiireinen aikataulutus. Suunnitelmissa oli aloittaa opinnäytetyön teko hyvissä ajoin syyskuussa, heti syyslukukauden alkaessa. Päämääränä oli saada työ valmiiksi viimeiseen opinnäytetyö seminaariin 21.11.2012, jotta valmistuminen jouluna olisi mahdollista. Tavoitteenani oli tehdä toimintatutkimus ja haastattelu hyvissä ajoin lokakuussa, kun teoriaosuus on saatu valmiiksi. Päätin myös olla itse hyvin aktiivinen ja tehdä työtä ahkerasti aina mahdollisuuden tullen, enkä siirtäisi opinnäytetyön tekoa aina eteenpäin.

Sain tämän opinnäytetyön aiheen kesän lopussa juuri ennen koulun alkua ja ilmoittauduin heti opinnäytetyön orientointi kurssille, joka alkoi syksyllä neljännessä jaksossa. Tällöin pääsin suunnittelemaan tarkemmin, miten aion opinnäytetyöni toteuttaa ja mitä tutkimusmenetelmiä käytän. Opinnäytetyön orientointi kurssi auttoi hahmottamaan kokonaisuutta ja sain aiheanalyysin kirjoitettua valmiiksi. Pääsin heti aiheanalyysin kir-

joittamisen jälkeen seminaariryhmään, jolloin pääsin keskustelemaan ohjaavan opettajan kanssa aiheestani.

Aluksi tarkoitukseni oli käyttää tutkimuksessani pääasiassa haastattelumenetelmää, jolla selvittäisin ammattilaisten mielipiteet tutkittavista ohjelmista. Lisäksi tarkoituksena oli tutkia kolmea eri matkalaskujärjestelmää, joita olivat eOffice, M2 ja Personec Travel. Kuitenkin pitkän harkinnan jälkeen muutin suunnitelmaani siten, että teen toimintatutkimuksen, enkä teemahaastattelua. Lisäksi keskityin matkalaskuprosessien vertailuun, ja esitin toimintatutkimuksesta ilmenneet havainnot ohjelmista. Luovuin eOfficesta kokonaan ja tutkin vain kahta matkalaskujärjestelmää, M2 ja Personec Travelia. Näin sain opinnäytetyöstäni selkeämmän ja pystyin perehtymään näihin kahteen järjestelmään vieläkin tarkemmin.

Heti kun sain opinnäytetyösuunnitelmani ja sen tavoitteet selväksi, aloin kirjoittamaan opinnäytetyöni teoriaosuutta. Kun aloin kirjoittamaan teoriaosuutta, syyskuu oli jo melkein lopussa. Kirjoitin teoriaa kotona ja kävin Porvoon HAAGA-HELIAN kirjastossa etsimässä aiheeseen liittyvää kirjallisuutta.

Lokakuun 22. päivä kello 14.00 pääsin toteuttamaan toimintatutkimukseni Pretax City Oy:ssä, Kampin toimipisteessä. Tällöin opinnäytetyöni teoriaosuus oli jo pientä hiomista vaille valmis. Olin mielestäni opinnäytetyöni kanssa hyvällä mallilla, ja mahdollisuudet valmistua ennen joulua oli hyvät. Lisäksi olin melko tyytyväinen aikaansaamaani teoriaosuuteen.

Toimintatutkimustani valvoi ja auttoi Seija Kalenius. Hän työskentelee matkakeskontra-tiimissä, ja on alansa ammattilainen. Hän toimii tällä hetkellä Personec Travelin pääkäyttäjänä, ja tietää jonkin verran myös M2- matkalaskujärjestelmästä ja sen toiminnosta, sillä hän on työskennellyt myös M2 ohjelman parissa. Tunsimme toisemme jo entuudestaan, joten ilmapiiri oli rento.

Kävimme yhdessä läpi Travel matkalaskujärjestelmän ja M2- matkalaskujärjestelmän prosessin vaiheet matkasuunnitelman ja matkalaskun teosta aina kirjanpitoon saakka. Kalenius näytti minulle ohjelmissa olevia laskuja, sekä vanhoja jo kirjanpitoon edennei-

tä laskuja, ja selvitti niiden etenemisprosesseja. Prosessit selvitettiin lähinnä siten, että Kalenius kertoi nämä laskujen etenemisprosessit, joita näytti samalla koneelta. Kävimme läpi ohjelmassa olevia laskupohjia, jolloin näin miltä ne näyttävät ja mitä laskupohjia on saatavilla ohjelmissa. Tutustuimme myös matkalaskujärjestelmien asetuksiin. Samalla kun tein tätä toimintatutkimusta, kyselin mieleen tulevia kysymyksiä Kaleniukselta, jolloin kyseessä oli myös avoin haastattelu.

Kysyin Kaleniukselta toimintatutkimuksen aikana, mitä eroja M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmistä löytyy, pystyykö kummastakin matkalaskujärjestelmän asetuksista laskun kiertoa muuttamaan ja mitä kehitettävää kummassakin ohjelmassa voisi olla. Tutkimuksen ja avoimen haastattelun aikana puheen aihe saattoi poiketa tutkittavasta aiheesta, jolloin selvitimme toistemme kuulumisia. Pysyimme kuitenkin tutkimuksen ja haastattelun aikana melko hyvin oleellisessa asiassa.

Toiminta tutkimukseni avoimine haastatteluineen kesti puolitoista tuntia, ja Kalenius lupasi myös vastata mahdollisiin sähköposti tiedusteluihin, jos tulee jotakin kysyttävää. Toiminta tutkimus ja avoin haastattelu suoritettiin Seija Kaleniuksen työpisteessä suljetun oven takana, joten tutkimustilanne oli rauhallinen.

4.3 Tutkimuksen luotettavuus ja pätevyys

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa käsitteet reliabelius ja validius ovat saaneet erilaisia tulkintoja, ja ne saatetaan yhdistää enemmän kvantitatiiviseen tutkimukseen, joten niiden käyttöä pyritään välttämään laadullisessa tutkimuksessa. Kuitenkin kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuutta ja pätevyyttä on arvioitava, joten ydinasioita laadullisessa tutkimuksessa ovat henkilöiden, paikkojen ja tapahtumien kuvaukset. Validius merkitsee kvalitatiivisessa tutkimuksessa kuvausten ja siihen liitettyjen selitysten yhteensopivuutta. Luotettavuutta laadullisessa tutkimuksessa kohentaa tukijan tarkka selostus tutkimuksen toteuttamisesta. Tarkkuus koskee tutkimuksen kaikkia vaiheita, jolloin aineiston tuottamisen olosuhteet olisi kerrottava selvästi ja totuuden mukaisesti. Haastattelussa ja toimintatutkimuksessa on myös kerrottava olosuhteista ja paikoista, joissa aineisto kerättiin, sekä aika, ja mahdolliset häiriötekijät, virhetulkinnat, sekä itsearviointi tilanteesta. (Hirsijärvi 2002, 213-215.)

Opinnäytetyöni menetelminä käytän useampaa tutkimusmenetelmää, jolloin voidaan puhua triangulaatiosta. Tätä triangulaation käyttöä perustellaan sillä, että yksittäisellä tutkimusmenetelmällä on vaikea saada tarpeeksi kattavaa kuvaa tutkimuskohteesta. Sillä usein uskotaan että yksi tutkimusmenetelmä kuvaa kohdetta ainoastaan yhdestä näkökulmasta, niin useamman menetelmän valinnalla on mahdollista korjata tätä luotettavuus virhettä. (Eskola & Suoranta 1998, 69.)

Denzin (1978) erottaa neljä erilaista tapaa trianguloida tutkimuksessa:

aineistotriangulaatio

tutkijatriangulaatio

teoriatriangulaatio

menetelmä triangulaatio

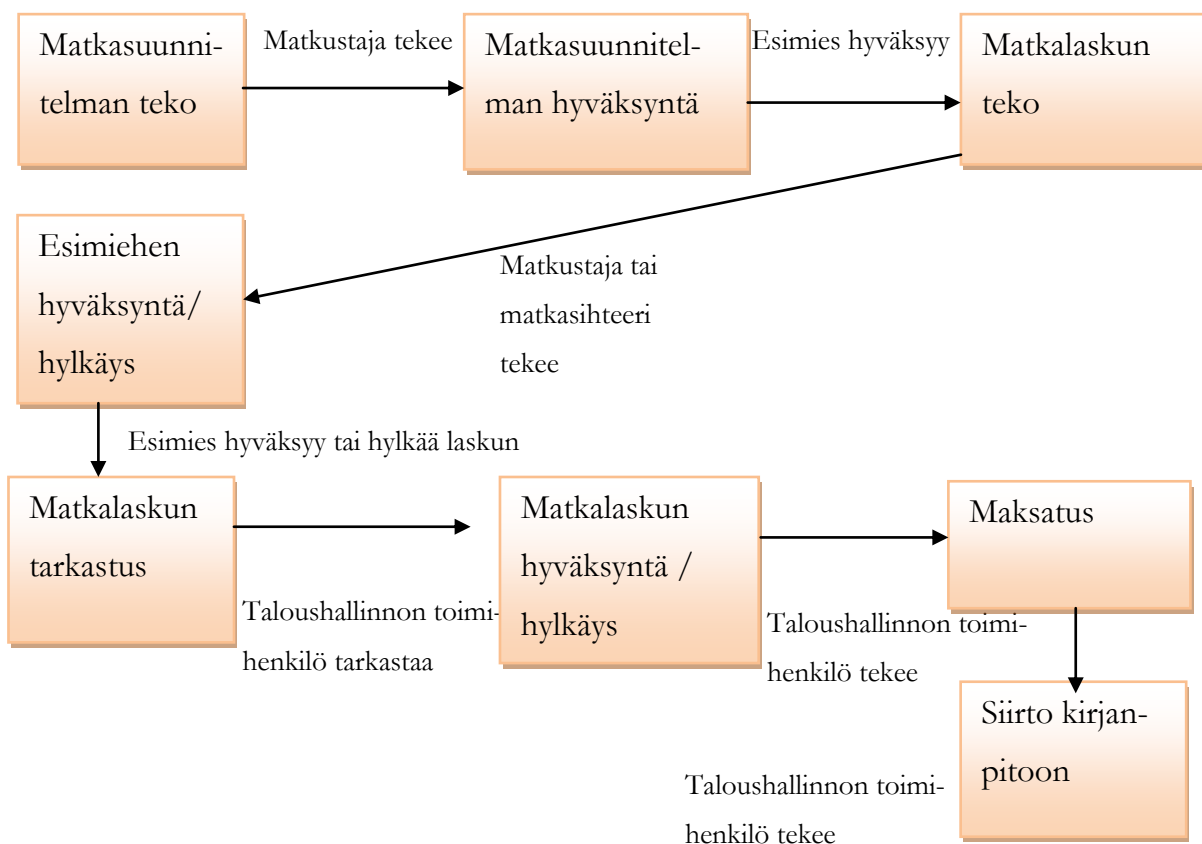
Näistä neljästä triangulaatio tavasta opinnäytetyötäni kuvaa menetelmätriangulaatio. Näin ollen käyttäessäni useampaa menetelmää tutkimusongelmaa selvittäessä, saan kattavampaa tietoa ja useampia näkökulmia asiasta. Näin varmistan myös tutkimukseni luotettavuuden, eikä asiaa ole käsitelty ainoastaan yhdestä näkökulmasta. (Eskola & Suoranta 1998, 69-70.)

5 Tutkimustulokset

Opinnäytetyöni tutkimustulokset saavutin toimintatutkimuksen, haastattelun, sekä valmiiden dokumenttien pohjalta. Toimintatutkimuksen kautta pääsin itse havainnoimaan ja selvittämään ohjelmien prosesseja ja ominaisuuksia, haastattelun keinoin sain alan asiantuntijan mielipiteet ja kommentit tutkittavasta asiasta, sekä sain myös paljon lisätietoja ohjelmien eroista. Valmiit dokumentit auttoivat hahmottamaan matkalaskuprosesseja ja antoivat vertailukohteen, toimivatko tutkittavat matkalaskujärjestelmät teoriapohjan mukaisesti.

5.1 M2 Matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi

Toimintatutkimuksen ja haastattelun keinoin sain selville M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessin etenemisen Pretax City Oy:ssä. Ohjelman matkalaskuprosessin eteneminen on havainnollistettu seuraavassa kuvassa.



KUVA 6. M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi Pretax City Oy:ssä (Kalenius, S. 22.10.2012.)

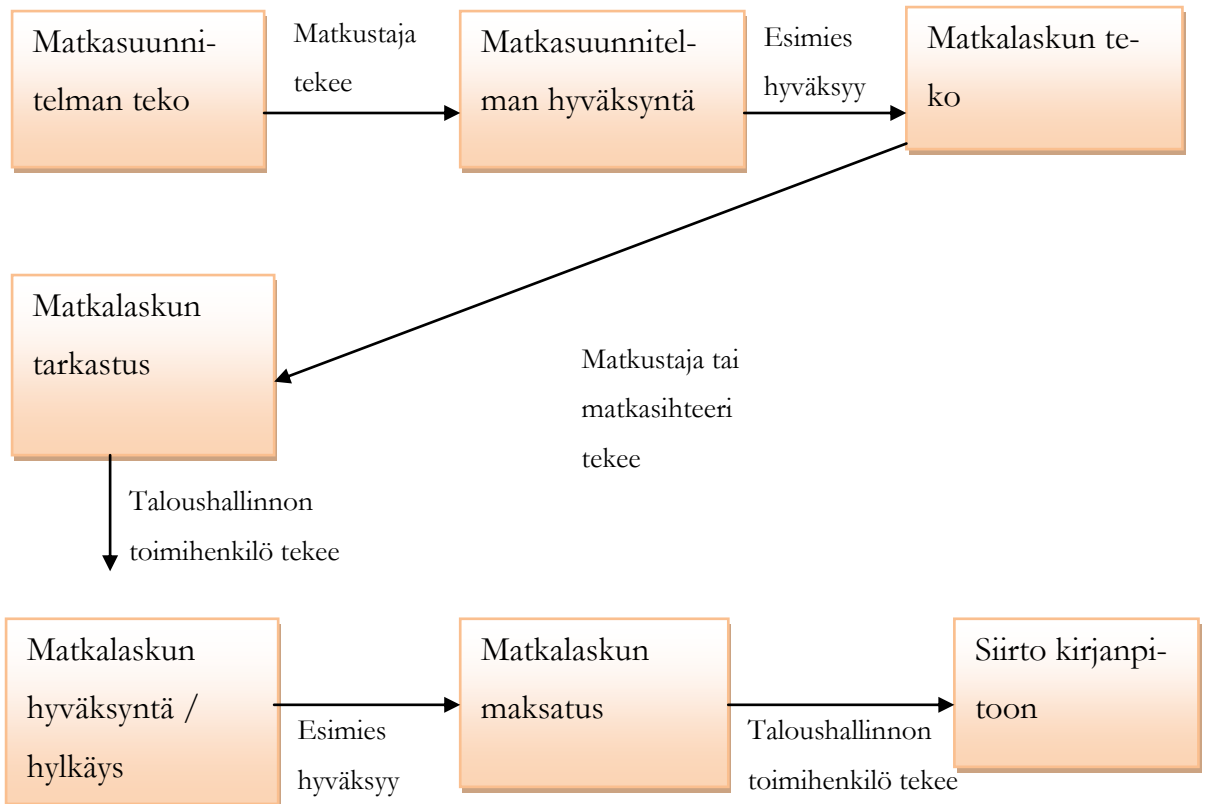
Kuvasta selviää, että M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi alkaa matkasuunnitelman teolla, jonka matkustaja tekee ja hyväksyttää esimiehellään. Kun esimies on hyväksynyt matkasuunnitelman matkustaja voi tehdä matkansa. Matkan jälkeen matkustaja tai matkasihteeri tekee matkalaskun, jossa ilmenee matkasta aiheutuneet kilometrit, päivärahat, tai kulut.

Matkustaja voi valita laskupohjansa tarpeensa mukaan. Erilaisia laskupohjia M2:ssa on Matkasuunnitelma, kilometriveloitus ja kuluveloitus, kotimaan ja ulkomaan laskupohjat. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

Kun matkustaja on tehnyt matkalaskunsa, hän lähettää sen esimiehelle hyväksyttäväksi. Esimiehen hyväksytyä lasku lähetetään tarkastajalle. Tarkastajana toimii tässä tapauksessa Pretaxin taloushallinnon toimihenkilö. M2 matkalaskujärjestelmässä on mahdollista palauttaa lasku takaisin täydennettäväksi matkustajalle, jos siinä on puutteita. Tällöin matkustaja täydentää laskun ja laittaa sen uudelleen hyväksyntään esimiehelleen. Esimies hyväksyy laskun jälleen ja tarkastaja käsittelee laskun ja hyväksyy sen lopullisesti. Lopullisen hyväksynnän jälkeen lasku on valmis, ja mukana seuraavassa maksatusessa. Maksatusajon ja siirrot kirjanpitoon tekee Pretaxin toimihenkilö.

5.2 Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi

Opinnäytetyössäni tutkin myös Pretaxin Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessia ja selvisi, että prosessi eroaa hieman M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessista. Seuraavassa kuvassa on havainnollistettu Personec Travelin matkalaskuprosessin eteneminen.



KUVA 7. Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi Pretax City Oy:ssä (Kalnius, S. 22.10.2012.)

Kuvasta selviää, että Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi on muuten sama kuin M2 ohjelmassa, paitsi Personec Travel matkalaskujärjestelmässä matkalaskuprosessi kiertää siten, että matkustaja tai matkasihteeri tekee laskun ja lähettää sen tarkastajalle, eli Pretaxille. Tarkastaja lähettää laskun esimiehelle hyväksyttäväksi, ellei joudu palauttamaan sitä korjattavaksi. M2 ohjelmassa lasku kiersi esimiehen kautta tarkastajalle. Kun hyväksyjä on hyväksynyt laskun, se siirtyy hyväksytty tilaan. Kassaoikeudet omaava käyttäjä, eli Pretax, siirtää ne lopulta maksatukseen ja tekee siirrot kirjanpitoon.

Kysyin Seija Kaleniukselta, pystyvätkö asetuksista tämän laskun kierron muuttamaan ja tuli ilmi, että molemmissa ohjelmissa näin voi tehdä. Eroja M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien laskun etenemisprosessissa ei periaatteessa ole, vaan eroja löytyy

yrittäjien ohjeistuksista ja niiden määrittelemistä asetuksista, sekä matkustussäännöistä. Prosessi on periaatteessa aina sama. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

Personec Travel matkalaskujärjestelmässä laskun tekijä voi valita kuusi erilaista laskupohjaa. Näitä laskupohjia ovat matkasuunnitelma, kotimaan ja ulkomaan laskupohjat, kululaskupohja, koulutuslaskupohja ja muuttuvat laskupohja. Kysyin toimintatutkimusta tehdessäni Kaleniukselta, mitä tämä muuttuvat lasku sisältää. Kalenius kertoi, että muuttuvalle laskupohjalle täydennetään myydyt projektit. Nämä myydyt projektit tarvitsevat aina omat kirjanpidon tilit. Tämä laskupohja on vain joillakin yrityksillä käytössä. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

5.3 M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien eroja

Kun kysyin avoimessa haastattelussa, mitä muita eroja ohjelmien kesken on tuli ilmi, että M2 matkalaskujärjestelmän kilometrit -laskulle voidaan viedä myös päivärahat, mutta Travelissa näin ei voi tehdä. Travel matkalaskujärjestelmässä ei ole kilometreille omaa laskupohjaa. Kaleniuksen mielestä on hyvin erikoista, että M2 ohjelmassa kilometrit -laskupohjalle viedään myös päivärahat. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

Avoimessa haastattelussa tuli myös ilmi, että M2 matkalaskujärjestelmä kohdistaa automaattisesti lentoliput ja luottokorttitapahtumat ohjelmaan, mutta Travel ei kohdistaa näitä tapahtumia suoraan. Travel tarjoaa kohdistettavaksi luottokorttitapahtumat ja lentoliput tietyltä aikaväliltä ja laskuntekijä kohdistaa itse oikeat tapahtumat laskulle. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

Muita eroja ohjelmien kesken, löytyy esimerkiksi käyttöohjeissa. M2 ohjelman käyttöohjeet ovat kirjallisena ohjelmassa, mutta Travelissa käyttöohjeet on kuvattuna videona. M2 ohjelmassa on saatavilla matkustavan yrityksen organisaatio kaavio, mutta Travelissa varsinaista organisaatiokaaviota ei ole kuvattuna, vaan sieltä löytyvät yrityksen osastot ja kustannuspaikat. Travel eroaa M2 ohjelmasta myös siten, että Travelissa on oma sivupainike, jolloin ohjelman käyttäjä voi itse määrittellä millaisen näkymän hän ohjelmaan haluaa. M2 matkalaskujärjestelmässä ei ole tällaista mahdollisuutta. M2 ohjelmassa käyttäjä voi myös itse muuttaa oman pankkitilinumeronsa, mutta Travelissa tämä

taas ei ole mahdollista. Travelissa palkanlaskija voi ainoastaan vaihtaa matkustajan pankkitilinumeron. (Kalenius, S. 2012.)

Keskustelimme Seija Kaleniuksen kanssa ohjelmien huonoista puolista, ja siitä miten niitä voisi mahdollisesti kehittää. Kaleniuksen mielestä M2 ohjelmassa huonoa on se, että valinta kentät ovat melko pieniä ja ne eivät ole niin selkeästi näkyvillä kuin Travel matkalaskujärjestelmässä. Lisäksi Kalenius kertoi, että M2 ohjelmalla pitkiä matka- tai kululaskuja on erittäin vaikea tarkastaa, koska ohjelma ”hyppi”. Tällä hyppimisellä Kalenius tarkoittaa sitä, kun laskua tarkastaa ja klikkaa kulun tarkempia tietoja, ohjelma hyppää aina sivun alkuun. Koska tämä ohjelma ”hyppi” tarkastajan on vaikea seurata, missä kohdassa laskua hän oli menossa ja mitkä kohdat ovat jo tarkastettu. Siksi M2 ohjelmassa tarkastaja joutuukin usein tulostamaan koko laskun paperille, ennen kuin aloittaa laskun tarkastamisen. Laskun tekijää ja hyväksyjää tämä ominaisuus ei ehkä haittaa, mutta tarkastajan näkökulmasta tämä on haastavaa. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

Personec Travel matkalaskujärjestelmässä Kaleniuksen mielestä voisi kehittää kululaskupohjaa. Kululaskupohjalla projektinumerot on kirjattava aina erikseen. Olisi helpompaa jos ne kirjautuisivat automaattisesti ohjelmaan. Kaleniuksen mielestä Travel ohjelma on kaikin puolin selkeämpi käyttää, kuin M2 matkalaskuohjelma. (Kalenius, S. 22.10.2012.)

6 Johtopäätökset ja pohdinta

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli selvittää M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessit, ja vertailla onko näiden kahden ohjelman prosesseissa eroja keskenään. Lisäksi tarkoituksena oli selvittää, millaisia muita eroja ohjelmien kesken löytyy.

6.1 Prosesseista

Opinnäytetyöni tutkimuksessa selvisi, että M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi erosi hieman Personec Travel matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessista. Personec Travelissa laskun tekijä lähettää laskun ensin tarkastettavaksi, ja sen jälkeen esimiehelle hyväksyttäväksi. M2:ssa laskuntekijä lähettää laskun ensin esimiehelle hyväksyttäväksi, ja vasta sen jälkeen tarkastettavaksi. Tämä johtuu siitä, miten ohjelmien asetukset on määritelty. Yritykset määrittelevät itse, mitkä toiminnot ovat käytettävissä ja millä tavalla järjestelmät toimivat erilaisissa tilanteissa. Laskut on mahdollista saada kummassakin ohjelmassa kiertämään samalla tavalla, jolloin prosesseissa ei ole eroja keskenään. Voidaankin todeta, ettei M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosesseissa ole eroja, vaan eroja löytyy yritysten määrittelemistä asetuksista ja matkustussäännöistä.

Jos mietitään sitä, miten Pretaxissa M2 ja Personec Travel ohjelmien asetukset ovat määritelty, voidaan todeta että Personec Travel matkalaskujärjestelmän laskun kierrätysprosessi on selkeämpi kuin M2 matkalaskujärjestelmässä. Jos laskun tarkastaja joutuu palauttamaan M2:ssa laskun takaisin matkustajalle täydennettäväksi, esimies joutuu hyväksymään sen aina uudelleen ennen kun lasku lähetetään tarkastajalle ja sieltä maksuun ja kirjanpitoon. Tämä aiheuttaa turhaa työtä esimiehelle ja hänen aikaa säästyisi, jos ei tarvitsisi hyväksyä samaa laskua aina uudelleen. Lasku voitaisiin lähettää Travel ohjelman tavoin ensin tarkastajalle, ja laskun ollessa kunnossa esimies tekee lopullisen hyväksynnän. Pretaxin kannattaisi muuttaa tätä ohjelman asetusta, jolloin yritysten esimiesten aikaa säästyisi huomattavasti.

Jos vertaamme näitä tutkimuksessa ilmenneitä matkalaskuprosesseja kolmannen luvun teoriaosuuteen, jossa Eskola & Suoranta (2008, 99-100) kuvasi sähköisten matkalaskuprosessien etenemistä yleisesti, voidaan todeta että M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessi eteni samalla tavalla kuin teoriaosuudessa oli kuvattu. Mielestäni kaikkien matkalaskujärjestelmien matkalaskuprosessit voitaisiin määritellä samoin, kun Personec Travelissa, jolloin esimiehen aikaa säästyisi huomattavasti.

6.2 Eroja ohjelmien kesken

Muita eroja M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien välillä löytyy valittavissa laskupohjissa ja lentolippu- ja luottokorttitapahtumien automaattisessa kohdistamisessa. M2 matkalaskujärjestelmässä laskun tekijällä on valittavanaan viisi erilaista laskupohjaa ja Personec Travelissa kuusi. M2 ohjelman laskupohjia ovat:

1. matkasuunnitelma
2. kotimaanlaskupohja
3. ulkomaanlaskupohja
4. kilometriveloitukset
5. kululaskupohja

Personec Travel ohjelman laskupohjia ovat:

1. matkasuunnitelma
2. kotimaanlaskupohja
3. ulkomaanlaskupohja
4. kululasku
5. muuttuvat
6. koulutuslaskupohja

Laskupohjat ovat lähes samat molemmissa ohjelmissa. Travelista puuttuu erikseen kilometrilaskupohja ja M2 ohjelmasta muuttuvat, sekä koulutuslaskupohja. M2 ohjelmaan voisi lisätä myös koulutuslaskupohjan, sillä mielestäni olisi selkeämpää jos kaikki koulutukseen liittyvät kulut liitettäisiin omalle laskupohjalle ja laskuntarkastaja tietäisi

paremmin mihin kulut oikeasti liittyy. Tämä olisi laskun tarkastajan näkökulmasta selkeämpää. Seija Kaleniuksen mielestä on erikoista, että M2 ohjelman kilometriveloitusta laskupohjalle liitetään myös päivärahat. Hänen mielestään olisi parempi, jos tälle laskupohjalle liitettäisiin ainoastaan kilometrit.

M2 matkalaskujärjestelmä kohdistaa automaattisesti lentoliput ja luottokorttitapahtumat ohjelmaan, mutta Travel ei kohdista näitä tapahtumia suoraan. Travel tarjoaa kohdistettavaksi luottokorttitapahtumat ja lentoliput tietyltä aikaväliltä ja laskuntekijä kohdistaa itse laskuun kuuluvat tapahtumat. Mielestäni olisi hyvä, jos Peronec Travel matkalaskujärjestelmään saataisiin myös samankaltainen automaattinen toiminto kuin M2:ssa, jolloin ohjelma itse osaa automaattisesti kohdistaa oikeaan laskuun liittyvät tapahtumat. Näin laskun tekijän ja laskuntarkastajan aikaa säästyisi, kun näitä lentolippu ja luottokorttitapahtumia ei tarvitsisi ”etsiä” itse ohjelmasta.

Kuten kolmannessa luvussa todettiin, hyvin kehitettyyn matkalaskujärjestelmään on suunniteltu tämä M2 ohjelman kaltainen automaattinen ratkaisu, jolloin luottokortilla tehdyistä ostoista voi syntyä matkalaskuohjelmaan valmiiksi tiliöity tapahtuma, joka kohdistuu oikealle laskulle tarvittavat selitykset mukaan lukien. Tällöin virheiden määrä pienenee huomattavasti, kun tietoja ei tarvitse syöttää manuaalisesti ohjelmaan. (Lahti & Salminen 2008, 100.)

Muita pieniä eroja ohjelmien kesken löytyy esimerkiksi käyttöohjeiden muodossa, organisaatiokaavion esityksessä, näkymäasetusten määrittelyssä, sekä henkilötietojen muuttamisoikeuksissa. M2 matkalaskujärjestelmässä on toiminto, jolla voi määrittellä yrityksen organisaatorakenteen. Se on yrityksen vapaasti määriteltävissä, ja sitä voidaan muuttaa aina tarvittaessa. Peronec Travel ohjelmassa taas ei ole saatavilla varsinaista organisaatiokaaviota jossa organisaation rakenne näkyisi. Sen sijaan ohjelmassa näkyy kustannuspaikat ja osastot. Tällä ohjelmien toiminnolla ei mielestäni ole suurta merkitystä.

Tutkimuksessa selvisi myös, Travelissa on oma sivupainike, jolloin ohjelman käyttäjä voi itse määrittellä millaisen näkymän hän ohjelmaan haluaa. Tämä on mielestäni melko

hyödyllinen ominaisuus, jolloin matkalaskujärjestelmän käyttäjä voi itse muuttaa sivua siten, miten se on selkein ja helpoin käyttää.

Opinnäytetyötäni tehdessä tutkimuksessa selvisi myös, että M2 ohjelmassa käyttäjä voi itse muuttaa oman pankkitilinumeronsa, mutta Travelissa tämä taas ei ole mahdollista. Travelissa palkanlaskija voi ainoastaan vaihtaa matkustajan pankkitilinumeron. Mielestäni on hyvä että toimintoja on rajoitettu, eikä kuka tahansa voi muuttaa henkilökohtaisia tietoja ohjelmaan.

Ohjelmien erot on havainnollistettu taulukossa seuraavasti.

M2 Matkalaskujärjestelmä	Personec Travel matkalaskujärjestelmä
Kohdistaa automaattisesti lentolippu- ja luottokortti tapahtumat ohjelmaan	Tarjoaa kohdistettavaksi lentolippu- ja luottokortti tapahtumat tietyltä aikaväliltä
Matkustaja voi vaihtaa itse oman pankkitiedot ohjelmaan	Palkanlaskija tekee muutokset pankkitiedoista ohjelmaan
Matkustaja voi valita viisi laskupohjaa	Matkustaja voi valita kuusi laskupohjaa
Pretaxilla matkalaskuprosessi eteni ensin esimiehelle hyväksyttäväksi, jonka jälkeen taloushallinnon tarkastettavaksi	Pretaxilla matkalaskuprosessi eteni ensin taloushallinnon tarkastettavaksi, jonka jälkeen esimiehelle hyväksyttäväksi
Käyttöohjeet kirjallisena	Käyttöohjeet videolla
Matkustavan yrityksen organisaatiokaavio on kuvattuna ohjelmassa	Matkustavan yrityksen kustannuspaikat ja yritysten osastot on kuvattuna ohjelmaan
Käyttäjällä ei ole mahdollisuutta määrittellä ohjelman näkymä-asetuksia	Ohjelman käyttäjä voi määrittellä näkymäasetukset itse

KUVA 8. M2 ja Personec Travel ohjelmien eroja

6.3 Kehittämisehdotukset

Opinnäytetyöni tutkimuksessa tuli ilmi muutama ehdotus, joiden avulla tutkittavia matkalaskujärjestelmiä voitaisiin kehittää entisestään. Kehitettävää olisi M2 ohjelman valintakenttien koossa, sekä asettelussa. Kaleniuksen mielestä M2 ohjelman valintakentät ovat melko pieniä, ja niitä on vaikea löytää. Lisäksi ohjelmaa voitaisiin kehittää siten, ettei se hypi laskuja tarkastettaessa. Tämä ominaisuus parantaisi laskun tarkastajan työtä. Tehokkuus lisääntyisi ja paperia säästyisi kun laskuja ei tarvitsisi tulostaa paperille ennen tarkastamista.

Personec Travel matkalaskujärjestelmässä parannettavaa olisi kululaskupohjan projekti-numeroiden automaattisessa kirjauksessa. Travel voisi ottaa myös mallia M2 matkalaskujärjestelmän lentolippu, ja luottokorttiostojen automaattisessa kohdistamisessa. Näin voitaisiin myös säästää aikaa, ja virheiden määrä vähenee, kun ohjelma tekisi toiminnot automaattisesti.

Pretax taas voisi kehittää omaa toimintaansa niin, että muuttaisi M2 matkalaskujärjestelmän matkalaskuprosessin kiertoa. Jos kierto muutettaisiin samoin kuin Personec Travelissa on, esimiesten aikaa säästyisi huomattavasti kun laskua täydennettäessä samaa laskua ei tarvitse hyväksyä moneen kertaan.

Kehittämisehdotukset voivat helpottaa matkalaskujärjestelmien parissa työskentelevien ammattilaisten työtä jos ne toteutuisivat. Myös esimiesten aikaa säästyisi, jos matkalaskuprosessien kierrot muutettaisiin samoin, kun Personec Travel matkalaskujärjestelmässä, jolloin esimies hyväksyy ainoastaan valmiin laskun. Lisäksi matkalaskupalveluja tarjoavat yritykset voisivat hyötyä jos ohjelmia oikeasti kehitettäisiin, jolloin tehokkuus lisääntyisi ja paperia säästyisi. Nykyään monien organisaatioiden tavoitteena on siirtyä vähitellen täysin sähköisiin ja paperittomiin konttoreihin, joten nämä muutokset tukisivat tätä ratkaisua. (Tinnilä, 2008, 179.)

Opinnäytetyöni jatkotutkimuksissa voitaisiin selvittää, mikä matkalaskujärjestelmä olisi kustannustehokkain ja, mikä matkalaskujärjestelmä kannattaisi valita tilitoimistoon.

Jatkotutkimuksina voitaisiin tutkia myös sitä, kuinka nopeasti matkalaskuprosessin eteneminen tapahtuu kussakin tutkittavassa matkalaskujärjestelmässä.

6.4 Haasteet ja oma arviointi opinnäytetyön toteutumisesta

Haastavaa tämän opinnäytetyön teossa oli kilpailla aikaa vastaan, ja saada samalla hyvä opinnäytetyö. Opin että asioista sopiminen kannattaa aloittaa jo hyvissä ajoin, sillä Pre-taxilla oli kiire myös itsellään, eikä mieluusti olisi uhrannut ylimääräistä aikaa opinnäytetyön ohjaukseen. Onnekseni kuitenkin löysimme molemmille sopivan ajankohdan toimintatutkimukseni teolle, jolloin pääsin toteuttamaan tutkimukseni. Olisin mieluusti myös tehnyt toimeksiantona tämän työn, mutta mahdollisen ajan puutteen takia tämä ei onnistunut.

Alussa opinnäytteen alkuun pääseminen tuntui hankalalta, enkä tiennyt mistä näkökulmasta alkaisin asiaa tutkia. Tutkimusmenetelmien valinta oli todella hankalaa, mutta lopussa päädyin itseäni tyydyttävään ratkaisuun. Olisin mieluusti halunnut tehdä toimintatutkimuksen lisäksi pienimuotoisen haastattelun, jossa olisin haastatellut useampaa matkalaskujen parissa työskentelevää alan ammattilaista, mutta tämä ei ajan puutteen takia onnistunut. Lopulta päädyin ratkaisuun, että toimintatutkimus oli tarpeeksi kattava ja auttaa pitämään työni riittävän yksinkertaisena. Samalla pääsin kyselemään matkalaskujen parissa työskentelevän ammattilaisen mielipiteitä ohjelmista kun tein toimintatutkimusta, jolloin työhöni saatiin myös toinenkin näkökulma. Mielestäni on hyvä, ettei työtä laajenna liikaa vaan se onnistuu selkeästi vastaamaan tutkimusongelmaan.

Tutkimuksen tuloksissa on otettava huomioon myös se, että toimintatutkimustani valvomassa oli Personec Travelin pääkäyttäjä ja hän ilmaisi selkeästi, että Travel on kaikin puolin parempi ja selkeämpi ohjelma kuin M2 matkalaskujärjestelmä. Tutkijana pyrin olemaan puolueeton, kun suoritin tätä opinnäytetyötäni. Lisäksi tutkimukseeni saattaa vaikuttaa myös se, että haastateltava ja toimintatutkimuksen valvoja oli entuudestaan tuttu, joten kysymysten esittämisen kynnyks oli tällöin pienempi ja voin huoletta kysyä lähes mitä tahansa häneltä. Tällöin myös puheenaihe poikkesi välillä tutkittavasta asiasta, jolloin keskittyminen herpaantui ja, joka voi vaikuttaa myös jollain tavalla tuloksiin.

Opinnäytetyötä tehdessäni opin käyttämään erilaisia tietolähteitä hyväkseni, ja opin tekemään toimintatutkimuksen. Opin myös sen, että vaikka asioista on suullisesti sovittu, ne on hyvä varmistaa hyvissä ajoin ennen kuin aloittaa tekemään varsinaista työtä. Opin myös paljon uutta matkalaskuista, M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmistä, sekä niiden prosesseista.

Jos verrataan M2 ja Personec Travel matkalaskujärjestelmien prosesseja opinnäytetyön alussa esitettyihin teorian matkalaskuprosesseihin, voidaan todeta, ettei tulokset poikenneet teoriasta.

Yllättävää oli tieto, että ohjelmien laskun kierrätysprosesseja voi muuttaa haluamallaan tavalla useammassakin matkalaskujärjestelmässä.

Lähteet

Aditro 2012 a. Personec Travel. Luettavissa:

<http://www.aditro.fi/ohjelmistoratkaisut/henkilostohallinto/tuotteet/personec-travel>.

Luettu: 21.9.2012.

Aditro 2012 b. Me olemme Aditro. Luettavissa: <http://www.aditro.fi/yritys>. Luettu: 21.9.2012.

Basware Corporation 2008. Tehokkuutta osto- ja matkalaskujen sähköiseen käsittelyyn sekä arkistointiin. Luettavissa: <http://www.movaco.fi/files/basware-eoffice.pdf>. Luettu: 30.9.2012.

Eskola, J. & Suoranta, J. 1998. Johdatus laadulliseen tutkimukseen. Osuuskunta Vastapaino. Tampere.

Grönroos, M.G. 2006. Mahdollisuuden aika, kohti virtuaalista organisaatiota. TammerPaino Oy. Tampere.

Haapakorpi, M. 2009. Siirtyminen sähköiseen laskujen käsittelyyn: Case Ahlsell Oy. Amk opinnäytetyö. Lauea ammattikorkeakoulu. Hyvinkää. Luettavissa:

https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/3897/Haapakorpi_Merja.pdf?sequence=1. Luettu: 17.10.2012

Hirsijärvi, S. & Hurme, H. 2001. Tutkimushaastattelu, Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Yliopistopaino. Helsinki.

Hirsijärvi, S. Remes, P. & Saijavaara, P. 2002. Tutki ja kirjoita. Kustannusyhtiö Tammi. Helsinki.

Jyväskylän yliopisto 2012. Laadullinen tutkimus. Luettavissa:

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus> Luettu: 25.9.2012.

Kaunonen, K-L. 2010. Lönnrotin paperilappusesta 2000-luvun digitaaliversioksi: Sähköinen matkalaskujärjestelmä. Amk opinnäytetyö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Jyväskylä. Luettavissa: https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/21382/Kaunonen_Kaija-Leena.pdf?sequence=1. Luettu: 22.9.2012.

Kalenius, S. 22.10.2012. Matkasihteeri. Pretax City Oy. Haastattelu. Helsinki

Kela 2012. Ennakkoperintäasetus 20.12.2996/1124. Luettavissa: <http://www.edilex.fi/kela/fi/lainsaadanto/19961124%20%20%20%20ennakkoperintäasetus%201996>. Luettu: 30.9.2012.

Kirjanpitolautakunta 2005. Matkakustannusten korvausten kirjanpitokäsittelystä. Luettavissa: <http://ktm.elinar.fi/ktm/fin/kirjanpi.nsf/0/ac49de10fbed9f11c22570b5005ec414?OpenDocument> Luettu: 30.9.2012

Kuula, A. 1999. Kenttätyötä ja muutospyrkimyksiä. Vastapaino. Tampere.

Lahti, S. & Salminen, T. 2008. Kohti digitaalista taloushallintoa. Sähköiset talouden prosessit käytännössä. WSOYpro. Helsinki

Logium 2012 a. Logium Oy. Luettavissa: <http://www.logium.com/yritys/> Luettu: 20.9.2012.

Logium 2012 b.M2 – enemmän kuin pelkkä matkalaskujärjestelmä. Luettavissa: <http://www.logium.com/tuotteet/m2/> Luettu: 20.9.2012.

Pretax 2012 a. Vapautamme asiakkaamme menestymään. Luettavissa: <http://www.pretax.net/yritys>. Luettu: 27.9.2012.

Pretax 2012 b. Palvelut ja ohjelmistoratkaisut. Luettavissa:

<http://www.pretax.net/palvelut-ja-ratkaisut>. Luettu: 27.9.2012.

Rousku, K. 2010. Mikä ihmeen Pilvi? Cloud Computingin alkeet peruskäyttäjälle. Luettavissa: <http://www.tietoviikko.fi/edut/pilvi/article394325.ece>. Luettu: 23.9.2012.

Syrjälä, L. Ahonen, S. Syrjäläinen, E. & Saari, S. 1994. Laadullisen tutkimuksen työtapoja. Kirjayhtymä Oy. Rauma.

Taloustutkimus Oy 2012. Kvalitatiivinen tutkimus. Luettavissa:

http://www.taloustutkimus.fi/tuotteet_ja_palvelut/tiedonkeruuratkaisut_ja_monitila/kvalitatiivinen_tutkimus/. Luettu: 25.9.2012.

Tilastokeskus 2012. Kvantitatiivinen ja kvalitatiivinen tutkimus. Luettavissa:

<http://www.stat.fi/tup/verkkokoulu/data/tt/01/04/index.html> Luettu: 1.10.2012.

Tinnilä, M. Vihervaara, T. Klimscheffskij, J. & Laurila, A. 2008. Elektroninen liiketoiminta 2.0: avain käsitteitä ansaintamalleihin. Teknologiainfo Teknova Oy. Helsinki.

Verohallinto 2010. Työmatka. Luettavissa: <http://www.vero.fi/fi-FI/Henkiloasiakkaat/Tyosuhde/Tyomatka%289727%29>. Luettu: 22.9.2012.

WWF 2012. Green Office. Luettavissa:

<http://wwf.fi/maapallomme/vaikuta/greenoffice/>. Luettu: 21.9.2012.