



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Jonna Jormanainen

AEO-HANKKEEN MERKITYS
KANSAINVÄLISISSÄ
ERIKOISKULJETUKSISSA

Liiketalous
2021

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Jonna Jormanainen
Opinnäytetyön nimi	AEO-hankkeen merkitys kansainvälisissä erikoiskuljetuksissa.
Vuosi	2020
Kieli	suomi
Sivumäärä	48 + 3 liitettä
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Opinnäytetyössä käsitellään AEO-hanketta, joka koostuu sanoista Authorised Economic Operator. AEO-hankkeella varmennetaan toimitusketjun turvallisuutta ja helpotetaan laillista kaupankäyntiä kansainvälisessä ympäristössä. Tutkimuksen tavoitteena on selvittää olisiko ylisuuria erikoiskuljetuksia harjoittavan toimeksiantajan hyödyllistä hakeutua myös valtuutetuksi AEO-toimijaksi.

Teoreettinen viitekehys koostuu kolmesta eri aiheesta, jotka ovat AEO-hanke, erikoiskuljetukset ja turvallisuus kuljetusketjussa. Ensimmäisessä osassa käsitellään yleisesti AEO-hanketta, sen tavoitteita, vaatimuksia hakijalle ja hakuprosessin kulkua. Toinen osa käsittelee taas kuljetusmuotoja, joita toimeksiantaja suosii sekä luvanvaraisen ja ei-luvanvaraisen erikoiskuljetuksen eroja. Kolmas osa kartoittaa yleisimpiä riskejä ulkomaankaupassa sekä esittelee nykyaikaisia turvallisuus-toimia.

Tutkimus toteutettiin laadullisena tutkimuksena, jossa tiedonkeruumenetelmänä teemahaastateltiin AEO-valtuutettuja yrityksiä eri kansainvälisen kaupan toimialoilta. Haastattelemalla syvennettiin tietoa myös toimeksiantajan tämänhetkisestä toiminnasta ja suhtautumisesta valtuutukseen.

Tutkimus osoitti, että AEO-hankkeesta on hyötyä, koska se on muun muassa nopeuttanut toimitusketjun tavaravirtojen kulkua rajoilla. Tuloksien perusteella kuljetusrikollisuus on ollut myös erittäin harvinaista, josta voidaan päätellä hankkeen vaikuttaneen siihenkin positiivisesti.

ABSTRACT

Author	Jonna Jormanainen
Title	The importance of the AEO project in international special transportations.
Year	2020
Language	Finnish
Pages	48 + 3 Appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

This thesis studied the so called AEO project, which consists of words Authorised Economic Operator. AEO project ensures the safety in the supply chain and makes legal business easier in international environment. The aim of the study was to find out whether it would be useful for the employer which operates in oversized special transports to apply for an authorized AEO operator.

The theoretical framework consists of three various topics which are AEO project, special transports, and safety in the transportation chain. The first section examines the AEO project generally for example which are its goals, what are the requirements for the applicant and how the application process goes. The second section deals with transportation modes which the employer prefers and then reviews which are the differences between licensed and unlicensed special transports. Third section identifies the most common risks in foreign trade and presents modern security measures.

The study was fulfilled as a qualitative study in which AEO authorized companies from several sectors of international trade were interviewed with themes as a data collection method. The interview also deepened the knowledge of the employer's current activities and attitude towards to the authorization.

The study showed that the AEO project is beneficial because it has among other things expedited the flow of goods in the supply chain at borders. Based on the results transport crimes have been unusual from which it can be concluded that the project has also had a positive effect on them.

Keywords	AEO project, special transports, transportation chain, international business, safety
----------	---

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	8
1.1	Tutkimuskysymykset, tavoitteet ja rajausta	8
1.2	Tutkimuksen rakenne	9
1.3	Toimeksiantajan esittely	9
2	AEO-HANKE.....	10
2.1	Mikä on AEO-hanke?	10
2.1.1	AEO-hankkeen tavoitteet	11
2.1.2	Valtuutustyypit.....	11
2.1.3	Vaatimukset hakijalle.....	12
2.1.4	Hakuprosessi pähkinäkuoressa.....	13
2.2	Hankkeen hyödyt ja haitat	16
2.3	AEO omavalvonta – mitä, miksi ja miten?.....	17
2.4	AEO maailmalla.....	19
3	ERIKOISKULJETUKSET	20
3.1	Erikoiskuljetukset ja sen eri muodot.....	20
3.1.1	Maantiekuljetukset	21
3.1.2	Merikuljetukset	22
3.2	Erikoiskuljetuksien luvat & säädökset.....	23
3.2.1	Luvanvaraiset erikoiskuljetukset.....	23
3.2.2	Ei-luvanvaraiset erikoiskuljetukset	24
4	TURVALLISUUS KULJETUSKETJUISSA	25
4.1	Mikä on kuljetusketju?.....	25
4.2	Turvallisuustoimet kuljetusketjuissa.....	26
4.3	Riskien kartoitus	28
4.3.1	Kuljetusrikollisuus	28
4.3.2	Terrorismi.....	29
4.3.3	Kuljetusvahingot	30

4.3.4	Tietoturvallisuus.....	31
5	EMPIIRINEN TUTKIMUS	32
5.1	Teoreettinen viitekehys.....	32
5.2	Tutkimusmenetelmät.....	33
5.3	Kohdejoukon valinta.....	35
6	TUTKIMUSTULOKSET	37
6.1	Teema 1. Haastateltavien taustat.....	37
6.2	Teema 2. AEO-toimijuus käytännössä	38
6.3	Teema 3. Turvallisuus yrityksessä & kuljetusketjussa	41
6.4	Teema 4. AEO-toimijan vinkit aloittelevalle toimijalle	43
6.5	Kohdeyrityksen toiminnan kartoitus valtuutuksen suhteen	44
6.5.1	Teema 1. Taustatiedot	44
6.5.2	Teema 2. Kohdeyrityksen toiminta.....	44
6.5.3	Teema 3. Turvallisuus & riskit	44
6.5.4	Teema 4. AEO.....	46
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	47
7.1	Tulosten analysointi.....	47
7.1.1	AEO-valtuutetut toimijat.....	48
7.1.2	Kohdeyritys	50
7.2	Luotettavuuden tarkastelu.....	52
7.3	Hyödyt toimeksiantajalle & toimenpide-ehdotukset	54
7.4	Jatkotutkimusehdotukset.....	55
	LÄHTEET.....	56

LIITTEET

KUVIO- JA TAULUKKOLUETTELO

Kuvio 1. Hakuprosessi AEO-toimijaksi. (teksti: Tulli 2020).....	16
Kuvio 2. Tyypillisimmät erikoiskuljetukset. (Kuntaliitto 2019).....	20
Kuvio 3. Erikoiskuljetuksen ja normaaliliikenteen mittarajat. (Kuntaliitto 2019)	22
Kuvio 4. Kuljetusketjun osapuolet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005)	25
Kuvio 5. Teoreettinen viitekehys.....	33
Taulukko 1. Haastateltavien esittely.....	37

LIITELUETTELO

LIITE 1. Tullin kyselylomake AEO-toimijalle

LIITE 2. Haastattelukysymykset AEO-toimijoille

LIITE 3. Haastattelukysymykset toimeksiantajalle

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aihe koskettaa maailmanlaajuisista AEO-hanketta, jolla pyritään helpottamaan logistisia haasteita kansainvälisissä ympäristöissä. Aihe syntyi kiinnostuksesta logistiikkaan ja sen eri ratkaisuihin. En ollut myöskään aiemmin kuullut hankkeesta, jolloin sitä oli mielenkiintoista lähteä selvittämään lisää. Työhön yhdistettiin hankkeen lisäksi myös erikoiskuljetukset toimeksiantajan toiminnan kautta, jolloin kyseessä olevaa valtuutusta tarkastellaan tämänkin toimialan näkökulmasta.

1.1 Tutkimuskysymykset, tavoitteet ja rajaus

Opinnäytetyön tutkimusongelmana on selvittää olisiko kohdeyrityksen hyödyllistä ryhtyä AEO-toimijaksi. Tutkimusongelmasta muodostuu työn kolme keskeisintä tutkimuskysymystä, jotka ovat:

1. Mikä on AEO-hankkeen tarkoitus?
2. Miten AEO-toimijaksi voidaan hakeutua?
3. Mitä hyötyä AEO-valtuutuksesta on erikoiskuljetuksia harjoittavalle yritykselle?

Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää AEO-hankkeen merkitystä kansainvälisissä erikoiskuljetuksissa ja olisiko AEO-toimijuus hyödyllinen toimeksiantajalle. Tutkimuksessa pyritään selvittämään myös jo olevien AEO-toimijoiden kokemuksia valtuutuksesta sekä saamaan heidän kauttaan käytännön ohjeita toimeksiantajalle. Lisäksi tässä opinnäytetyössä selvitetään millainen yritys voi hakeutua valtuutetuksi toimijaksi ja mitä sen saaminen edellyttää. Työn tavoitteena on tuoda tietoa toimeksiantajalle AEO-toimijuudesta ja sen mahdollisista hyödyistä tai haitoista, sillä yritys ei toistaiseksi ole ryhtynyt kyseiseksi toimijaksi.

Aihe on rajattu ainoastaan erikoiskuljetusten pariin, jota harjoitetaan kansainvälisillä markkinoilla. Teoria rajautuu aiheen mukaan AEO-hankkeeseen, erikoiskuljetuksiin ja turvallisuuteen. Erikoiskuljetukset aihealueena rajautuu käsittelemään pääasiassa kuljetusmuotoja, joita kohdeyritys itse käyttää ja niihin kuuluvia sää-

döksiä. Työssä käsitellään ainoastaan ylisuuria erikoiskuljetuksia, jotka myös rajautuvat kohdeyrityksen mukaan. Turvallisuus kappaleessa teoria rajautuu ainoastaan kansainvälisessä kuljetusketjussa vallitseviin riskeihin ja niiden torjumiseen.

1.2 Tutkimuksen rakenne

Opinnäytetyö koostuu kolmesta suuremmasta teoriakokonaisuudesta, joita ovat AEO-hanke, erikoiskuljetukset ja turvallisuus kuljetusketjuissa. Teoria käsittelee asioita yleisesti AEO-hankkeesta, erikoiskuljetusten keskeisimpiä säädöksiä ja turvallisuustoimia sekä riskejä. Teorian jälkeen siirrytään empiirisen tutkimuksen osioon, joka on toteutettu kvalitatiivisena eli laadullisena tutkimuksena. Tiedonkeräysmenetelmänä käytettiin teemahaastatteluja sekä AEO-toimijoille että kohdeyritykselle. Tutkimus osio käsittelee muun muassa haastattelukysymykset ja -vastaukset. Empiirisen osion jälkeen tulee johtopäätökset ja pohdinta, jossa analysoidaan saatuja tutkimustuloksia, tarkastellaan tutkimuksen reliabiliteettia eli luotettavuutta, pohditaan kohdeyrityksen saamaa hyötyä sekä jatkotutkimusaiheita mahdollisia lisätutkimuksia varten.

1.3 Toimeksiantajan esittely

Toimeksiantaja on kuljetusalanyritys, josta käytetään työssä nimitystä joko kohdeyritys tai ihan vain toimeksiantaja, koska yrityksen nimeä ei haluta tuoda ilmi. Kyseinen yritys on perustettu vuonna 1956 ja sillä on lukuisia toimipisteitä ympäri Suomen kuten esimerkiksi Espoossa, Tampereella, Turussa, Kokkolassa, Vaasassa ja Oulussa. Suomen lisäksi yrityksellä on toimintaa myös Ruotsissa, Norjassa ja Virossa. Yritys työllistää yhteensä noin 450 työntekijää, joista Suomen alueella työskentelee 210 työntekijää. Yrityksen tarjoamia palveluja ovat erikoiskuljetukset, nostot ja raskassiirrot. Esimerkkejä näistä palvelukokonaisuuksista ovat muun muassa liukuportaiden asennukset, muuntajasiirrot, talonsiirrot, teollisuuden asennustyöt, turbiiniasennukset sekä asema- tai työmaasiirrot SPMT:llä.

2 AEO-HANKE

Tässä luvussa käsitellään AEO-hanketta. Ensimmäiseksi määritellään mikä tämä hanke on, mitkä ovat sen tavoitteet, sen eri tyypit, kuka voi hakeutua AEO-toimijaksi ja millainen hakuprosessi on ylipäätään. Luku käsittelee myös muun muassa hankkeen hyötyjä ja haittoja sekä AEO+ omavalvontaa, mikä se on ja mikä sen tarkoitus on. Viimeisenä tarkastellaan vielä hankkeen esiintymistä maailmalla.

2.1 Mikä on AEO-hanke?

AEO koostuu sanoista Authorised Economic Operator, joka tarkoittaa suomeksi valtuutettua talouden toimijaa. (Tulli 2020 a) Kyseinen konsepti on maailman tullijärjestön eli World Customs Organisationin perustama tulliyhteistyökumppanuus, jossa vapaaehtoiset elinkeinonharjoittajat, jotka täyttävät asetetut kriteerit hakeutuvat tiiviiseen yhteistyöhön tullivirkailijan kanssa. Tämä edesauttaa ja varmentaa turvallisuuden toteutumista toimitusketjuissa. AEO-hanke perustuu kansainvälisesti tunnettuihin standardeihin ja tällä niin kutsutulla kumppanuusohjelmalla edellytetään tullin ja valtuutetun AEO-toimijan pysyvää yhteyttä, jossa toteutuu avoimuus, oikeellisuus, oikeudenmukaisuus sekä vastuut ja keskinäiset periaatteet. Toimitusketjujen turvallisuuden panostamisen lisäksi hanke pyrkii myös helpottamaan laillista kaupankäyntiä kansainvälisissä ympäristöissä. Hanke tarjoaakin sen toimijoille paljon etuuksia ja avoimuutta, joita muun muassa käydään läpi tarkemmin myöhemmin tässä luvussa. (European Commission 2020 a)

Alun perin AEO-hanke perustettiin New Yorkin World Trade Centerin vuonna 2001 syyskuussa tapahtuneen terroristihyökkäyksen seurauksena, jolloin tiukennettiin kaikkia turvajärjestelmiä niin matkustamisessa kuin kansainvälisessä kaupassakin. Tietoisuus riskeistä ja pelko nousi ihmisten keskuudessa, jonka vuoksi haluttiin estää sellainen tulevaisuuden näkymä, jossa koko maailmantalous voisi kärsiä terrorismin vuoksi. Tämän takia tuli sekä alueellisia että kansainvälisiä aloitteita muun muassa konttiliikenteen turvaamiseksi. (Altemöller 2011, 21)

2.1.1 AEO-hankkeen tavoitteet

AEO-valtuutuksen tavoitteena on tukea yrityksen toimintoja varmistamalla kuljetusturvallisuuden hyvän tason. Täten yritys voi keskittyä ydintoimintojensa suorittamiseen. Kuljetusten turvallisuuteen voi vaikuttaa laajasti erilaisia riskejä kuten työturvallisuuteen liittyviä seikkoja, joissa itse kuljettajalle sattuu onnettomuus tai vaikkapa ympäristöriskejä, joissa taas kuljetettava tavara vahingoittuu. Kuitenkin yritykselle myönnetyn AEO-aseman takia oleellisia seikkoja ovat myös rikollisuuden kasvun myötä kuljetuksiin kohdistuvat rikoriskit, joita pyritään hallitsemaan ja ehkäisemään. AEO-hankkeeseen on sisällytetty toimia, joilla yritys pystyisi tehokkaasti välttämään kuljetuksiin kohdistuvaa häiriköintiä ja ennen kaikkea rikollisuutta. Keskeisimpiä AEO:n turvallisuusvaatimusten tavoitteita on, että kukaan ulkopuolinen ei pääsisi käsiksi kuljetettavaan tavaraan sekä siihen liittyviin asiakirjoihin tai tietoihin missään kuljetusketjun vaiheessa. (Kuljetus & Logistiikka 2016, 12)

2.1.2 Valtuutustyypit

AEO-hankkeeseen kuuluu kaksi eri valtuutustyyppiä, joihin liittyy tietyt edut ja vaatimukset. Nämä valtuutustyypit ovat AEOC ja AEOS. AEO-toimijalle voidaan myöntää myös yhdistetty valtuutus, joka kattaa kummatkin näistä edellä mainituista tyypeistä ja sitä kutsutaan taas AEOF valtuutustyyppiksi. (Tulli 2020 b, Logistiikan Maailma 2020 a)

AEOC-valtuutustyyppi koostuu englanninkielisistä sanoista kuin *Authorised Economic Operator for Customs Simplifications*, joka tarkoittaa suomeksi tiivistettynä yksinkertaistettuja menetelmiä. Valtuutus on tarkoitettu lähinnä sellaisille talouden toimijoille, jotka haluavat hyötyä säädetyistä ja yksinkertaisista menettelyistä tullilainsäädännön parissa. Valtuutuksen haltijalla on oikeuksia yksinkertaistettujen tullimenettelyiden lisäksi kuten saada muiden talouden toimijoiden joukossa niin sanotusti parempaa kohtelua tullitarkastuksiin liittyen. Tämä kattaa vähemmän fyysisiä, asiakirjoihin, vaarattomuuteen ja turvallisuuteen perustuvia tarkastuksia. Lisäksi AEOC:n haltijalla on oikeus saada ilmoitus ennakkoon, mikäli lähetystä päätetään tarkastaa ja tällaisessa tilanteessa tyyppin haltijalla on oi-

keus asettaa lähetyksen etusijalle. Yhtenä oikeutena on myös mahdollisuus ehdottaa jotain tiettyä paikkaa missä lähetyksen tarkastus voitaisiin suorittaa. (Tulli 2020 b, c)

Toinen valtuutustyypeistä on AEOS eli Authorised Economic Operator for Safety and Security. Suomeksi tiivistettynä liittyy vaarattomuuteen sekä turvallisuuteen. Valtuutus on hyödyllinen sellaisille talouden toimijoille, jotka haluavat hyötyä lähetyksensä turvallisuudesta ja vaarattomuudesta, kun tavara saapuu unionin tullialueelle tai poistuu sieltä. AEOS-valtuutuksen haltijalla on myös oikeuksia kuten AEOC:nkin haltijalla ja näitä ovat esimerkiksi, se että haltija saa lähetyksensä liittyen lähtöä edeltäviä ilmoituksia, jotka koskevat helpotuksia. Tässäkin tapauksessa he saavat muita talouden toimijoita suotuisampaa kohtelua vähentäen fyysisten sekä asiakirjoihin perustuvia tarkastuksia liittyen vaarallisuuteen ja turvallisuuteen. AEOS:ssä on myös samoja oikeuksia kuin AEOC:ssäkin kuten se, että haltija saa ennakkoilmoituksen tavarankäytöstä ja sen jälkeen haltijalla on oikeus asettaa tavara etusijalle tarkastuksessa sekä myös oikeus ehdottaa tiettyä tarkastuspaikkaa. AEOS-valtuutustyyppin haltija ei ole siis oikeutettu yksinkertaistettuihin tullilainsäädännöllisiin menettelyihin ja päinvastoin myöskään AEOC:n haltija ei ole oikeutettu kansainvälisen toimitusketjun vaarattomuuteen tai turvallisuuteen liittyviin etuuksiin. (Tulli 2020 b, c)

AEOF taas koostuu sanoista Authorised Economic Operator – Full, jossa nimensäkin perusteella yhdistyy kahden edellä mainittujen tyyppien ominaisuudet. Tämä tarkoittaa siis sitä, että AEOF-valtuutuksen haltija hyötyy kaikista AEO-hankkeen valtuutustyyppien tuomista oikeuksista. Tämä tyyppi myönnetään sellaiselle talouden toimijalle, jonka katsotaan täyttävän kummankin aikaisemmin mainittujen tyyppien arviointikriteerit. (Tulli 2020 c, Logistiikan Maailma 2020 a)

2.1.3 Vaatimukset hakijalle

Yleisesti AEO-toimijalta vaaditaan muutamia seikkoja kuten tullivaatimusten noudattamista omassa toiminnassaan, jolla tarkoitetaan sitä, että hakija ei ole viimeisen kolmen vuoden aikana rikkonut vakavasti tai toistuvasti joko tullilainsäädäntöä tai verotussääntöä. Tämä koskee sekä yrityksen johtoa että

tulliasioita hoitavaa henkilöä ja näiden kautta arviointi suoritetaan Tullin hallussa olevien tietojen mukaan. Hakijalta vaaditaan myös vakavaraisuutta, jolloin yrityksellä pitäisi olla moitteeton tilanne ja heidän pitäisi pystyä täyttämään riittävät velvoitteet. Tulli arvioi yrityksen taloudellista tilannetta muun muassa tarkistamalla löytyykö yritykseltä maksuhäiriöitä, millainen yrityksen omavaraisuusaste on ja tarkistetaan vielä viimeisen kolmen vuoden ajalta tullimaksujen maksutapaa. Yhtenä perusvaatimuksena hakijalle on vielä se, että yrityksellä on oltava käytössään riittävä logistiikka- ja kirjanpitojärjestelmä, jolloin tarvittavat tullitarkastukset pystytään suorittamaan. Tullin arviointitapaan kuuluu myös vierailla hakijan toimipisteessä. (Tulli 2020 d)

Hakiessa AEOC-valtuutustyyppiä hakijalla on oltava ammattipätevyys tai työkokemusta vähintään kolmen vuoden ajalta tulliasioden parissa. Työkokemuksella hakijan on mahdollista osoittaa pätevyytensä ilman asiaankuuluvaa ammattia. Pätevyyden voi myös hankkia koulutuksella, jonka kautta on mahdollista saada pätevyys tullilainsäädännöllisiin asioihin. (Tulli 2020 d)

Haettaessa taas AEOS-valtuutustyyppiä vaatimuksina ovat turvallisuuden liittyvät asiat kuten turvallisuusnormit koskien turvallisuusjohtamista, henkilö- ja toimitilaturvallisuutta, tuotannon ja logistiikan turvallisuutta sekä toimitusketjun turvallisuutta. Tullilla on tässäkin tilanteessa tapana vierailla hakijan toimipisteessä ainakin kahdesti. Hakijayrityksen täytyy myös jossain vaiheessa nimetä joku henkilö turvallisuusvastaavaksi. (Tulli 2020 d)

2.1.4 Hakuprosessi pähkinäkuoressa

Hankkeen tavoitteena olisi saada mahdollisimman moni yrityksistä, jotka työskentelevät osana kansainvälistä toimitusketjua hakeutumaan AEO-toimijaksi. Tällaisia edellä mainittuja yrityksiä ovat tyypillisesti viejät, tuojat, valmistajat, kuljetusliikkeet, huolintaliikkeet ja niin edelleen. Yritys, jolle toimijuus tyypillisesti myönnetään, on sijoittautunut unioniin ja toiminta koskee tullilainsäädäntöä kuten, että yritys käsittelee tullivalvonnassa olevia asiakirjoja tai tavaroita. (Tulli 2020 e)

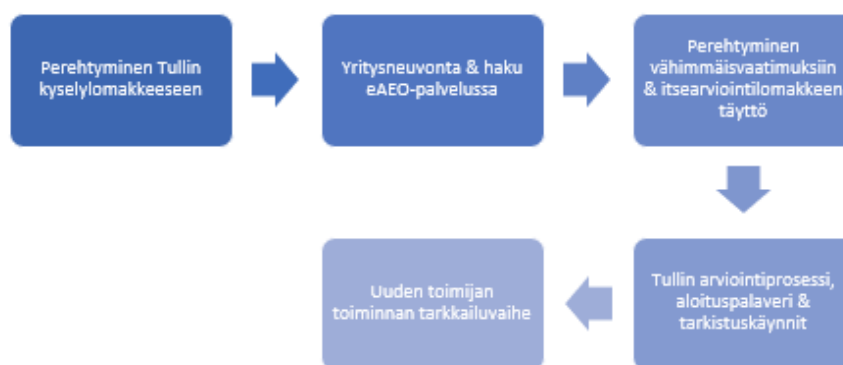
Ensimmäiseksi, kun yritys harkitsee hakeutumista valtuutetuksi talouden toimijaksi heidän tulisi perehtyä Tullin laatimaan lyhyeen kysymyslomakkeeseen, joka muistuttaa AEO-toimijan itsearviointikyselyä. Tullin laatimassa kyselyssä kysytään laajasti hakija yrityksen tullaus- ja logistiikkatoiminnoista sekä yksityiskohtaisempaakin tietoa siitä onko yritys vakavarainen, onko heillä käytössä sisäisen valvonnan järjestelmä, onko yrityksen tullauskäytännöt riittävät ja niin edelleen. Kyseinen kyselylomake on löydettävissä Tullin nettisivuilta, mutta vielä erikseenkin tämän opinnäytetyön liitteistä. (Tulli 2020 e) (LIITE 1.)

Tulli tarjoaa yrityksille, jotka harkitsevat AEO-toimijaksi ryhtymistä, erikseen maksutonta neuvontaa, joka voi olla hyödyllinen ennen haun tekemistä. Tullin yritysneuvonta tukee hakijaa muun muassa hakemuksen täyttämisesäkin. Itse haku AEO-toimijaksi on toiminut 1.10.2019 alkaen eAEO-palvelussa, jossa valmistellaan haun lisäksi myös tarvittaessa muutoshakemukset ja niiden lähetykset. Kyseinen hakemiseen käytettävä palvelu on kaikkien EU:n tullien yhteisessä käytössä. Hakemus on y-tunnuskohtainen, jolloin siis suomalaiset yritykset suorittavat haun Suomessa, mutta mikäli yrityksellä on esimerkiksi toimitiloja, toimintaa tai yritys on rekisteröity muussa Euroopan maassa kuin Suomessa, suositellaan hakijayrityksen olevan yhteydessä Tulliin koskien kelpoisuutta hakijaksi. (Tulli 2020 e)

Seuraava vaihe haussa on perehtyä sisäisesti yrityksessä kaikkiin hakijalle asetettuihin AEO-vähimmäisvaatimuksiin ja kuvauksiin sekä toiminnan ohjeisiin. Näihin edellä mainittuihin seikkoihin on syytä tutustua jo ennen hakemuksen tekoa ja sen jättämistä Tullin arvioitavaksi. Tässä samassa yhteydessä hakija täyttää myös itsearviointilomakkeen, joka myös toimitetaan Tullille ja lomake onkin tilattavissa Tullin lupakeskuksesta. Ennen kuin Tullin lupakeskus hyväksyy hakemuksen, sen on edellytettävä seuraavat ehdot: hakijan täytyy siis olla sijoittautunut EU:n tullialueelle, hakijalla ei saa olla toistuvia eikä vakavia rikkomuksia tullilainsäädäntöön tai verotussääntöihin liittyen, hakija on osoittanut yrityksen toiminnan olevan korkealla tasolla, jolloin esimerkiksi asianmukaiset tullitarkastukset ovat mahdollisia toteuttaa, hakija yrityksen vakavaraisuus on riittävä sekä AEOC- ja AEOS-valtuutuksien omakohtaiset ehdot täyttyvät. (Tulli 2020 e)

Hakemuksen hyväksymisestä tulee tieto eAEO-palveluun ja samalla Tullin virkailijat ovat yhteydessä hakijaan sopimalla arviointikäynnistä yrityksessä. Tämä arviointiprosessi aloitetaan hakijan itsearviointikyselyn vastauksien arvioinnilla ja sen jälkeen pidetään aloituspalaveri. Aloituspalaveri sisältää sopimisen arviointikäyntien kohteista sekä hakijan laatimien kuvausten ja ohjeiden toimittamisesta Tullille. Tulli tekee arviointikäyntejä keskimäärin 2–3 kertaa ja kaikkiin hakija yrityksen tiloihin, jotka ovat merkityksellisiä tullitoiminnan kannalta. Arviointikäyntien määrä päätetään ensin ottaen huomioon yrityksen toiminnan laajuus ja luonne. Näiden käyntien jälkeen, kun arviointi on suoritettu, tulokset käydään läpi yhdessä tullivirkailijoiden ja hakijan kanssa. Mikäli tulee kuitenkin ilmi joitakin hakemukseen korjattavia seikkoja, ne täytyy korjata ja siihen hakijalla on oikeus tarvittaessa anoa lisääaikaa Tullilta. Kaikkien korjauksienkin jälkeen hakemusvaihe ja sen arviointi ovat täysin valmiita, jolloin Tullin lupakeskus myöntää hakija yritykselle AEO-valtuutuksen ja sen edut käyttöönsä. Koko prosessin arvioidaan kestävän enintään noin 120 (+60) päivää. AEO-valtuutuksen myöntämisen jälkeen Tulli valvoo tarkemmin yrityksen toimintaa, jolloin toimijan odotetaan kehittävän omaa toimintaansa ja tekevän muun muassa AEO-suuntaviivoihin kuuluvaa oma-valvontaa, josta vielä tarkempaa tietoa lisää luvussa 2.3. Kuviossa 1. nähdään hakuprosessi tiivistettynä. (Tulli 2020 e)

AEO-asiakkuuden voi tilanteiden muuttuessa myös kumota täysin ja, jos valtuutuksen peruutus on lähtenyt itse toimijan aloitteesta niin uutta valtuutusta pystytään hakemaan heti uudelleen. AEO-valtuutuksen pystyy myös keskeyttämään tietyksi määräajaksi, mikäli yritys kokee, ettei pysty täyttämään asetettuja arviointiperusteita vallitsevassa tilanteessa. AEO-asiakkuuden voi toimijan lisäksi päättää myös itse Tulli, jos heidän mukaansa vaatimuksia ja arviointiperusteita ei ole noudatettu. Tähän annetaan kuitenkin vielä mahdollisuus hoitaa korjaavat toimenpiteet määräajan kuluessa, mutta jos aika umpeutuu, valtuutus kumotaan. Tulli voi kumota toimijan AEO-todistuksen siitäkin syystä, jos toimija syyllistyy vakavaan tullisääntöjen vastaiseen rikokseen. Tullin kumoama AEO-valtuutusta pystytään hakemaan hakijan toimesta uudelleen vasta kolmen vuoden kuluttua sen kumoamisesta. (Tulli 2020 e)



Kuvio 1. Hakuprosessi AEO-toimijaksi. (teksti: Tulli 2020)

2.2 Hankkeen hyödyt ja haitat

Kokonaisuudessaan hankkeesta voi olla yritykselle merkittävästikin hyötyä esimerkiksi siihen, että matalamman riskin omaavat kuljetukset saadaan kulkemaan nopeammin Tullin tarkastuksien läpi. Yleisestikin on tapahtunut parannusta myös turvatasojen suhteen. Hyötyihin kuuluvat myös optimoidut toimitusketjun kustannukset turvallisuuden tehostamisella, jolloin yrityksen maine saattaa nousta merkittävästi kyseisen statuksen vuoksi ja uudet liiketoiminta mahdollisuudet voivat lisääntyä. AEO-toimijuuden kautta alkaa paremmin ymmärtää tullivaatimuksia sekä sen kautta pystyy luomaan suhteen tulliviranomaisiin, joka taas parantaa viestintää organisaation ja Tullin välillä. (World Customs Organization 2018, 23)

Iso-Britannian eroaminen Euroopan unionista eli niin kutsuttu Brexit vaikuttaa tavaran kulkuun ja saattaa hidastaa sekä vaikeuttaa prosessia esimerkiksi uusilla tullimenettelyillä tai tarkastuksilla. Sanotaan, että AEO sertifikaatista olisi hyötyä tällaisessa tilanteessa, kun ollaan viemässä tavaraa Iso-Britanniaan ja vientitilanteessa huomataan, että yrityksellä on kansainvälisesti tunnustettu laatumerkki mukana toiminnassaan. Täten vientiprosessia saataisiin mahdollisesti hieman nopeutettua, koska rajalla työskentelevät virkailijat tiedostavat toimijan tehokkaat ja vaatimusten mukaiset toimintatavat. (Icaew 2020)

Yhtenä haasteena AEO-toimijoille on turvata tavaralastin koskemattomuutta ulkopuolisilta tahoilta kuljetuksen aikana ja löytää turvallinen alue, johon voi pysä-

köidä. Ottaen huomioon, että Suomessa on pitkät kuljetusetäisyydet, niin toistaiseksi täällä ei ole kovinkaan monia raskaalle liikenteelle suunnattuja turvallisuusvalvottuja levähdyspaikkoja. Terminaalien suojatuilla piha-alueillakin on useimmiten vallitseva yöpymiskielto ja rahtitavaraa ei saa myöskään jättää aidatulle alueelle yön ajaksi. Edellä mainitut seikat saattavat aiheuttaa tavarankuljettajille ongelmia, kun huomioidaan säädetyt vaatimukset ajo- ja lepoajoista sekä itse kuljetuksen tilaajallakin saattaa olla kuljetuksen aikataulun osalta vielä omat mää räyksensä. (Kuljetus & Logistiikka 2016, 13)

AEOS-statuksella, joka sisältää turvallisuuden ja vaarattomuuteen tähtääviä seikkoja voi hyötyä Euroopan ja kolmasien maiden välisestä MRA eli Mutual Recognition Agreements sopimuksesta, joka avaa mahdollisuuksia muun muassa Kiinan, Japanin ja Yhdysvaltojen väliseen toimintaan. Euroopan jäsenmaiden ja sen ulkopuolisten maiden yhteistyö toimii vastavuoroisina järjestelyinä kuten juuri yksinkertaistetuissa tullimenettelyissä. EU:n ulkopuolisista maista saapuvien ja lähtevien tavaroiden ilmoitusvaatimuksia on vähennetty AEO-toimijoiden keskuudessa. (Gov 2020)

AEOC-valtuutuksen tuomia hyötyjä on muun muassa nopeammat ja yksinkertaistetut tullimenettelyt sekä toimijan kuljetettava tavara saa ensisijaista kohtelua tullitarkastuksissa. Valtuutus mahdollistaa myös väliaikaisesti varastoitujen tavaroiden siirtämisen eri jäsenmaiden välillä. Kuitenkin yksi suurimmista yksittäisistä eduista on, että toimijalla on mahdollisuus saada tullivelalle 70 prosentin vakuuslennuksen yleisvakuus. Tällainen etu on saatavilla myös yleisvakuuden tullivastuupuolella eli erityismenettelyissä, jolloin toimija saa täyttäessään riittävät varojen vaatimukset, vapautuksen vastuuvakuuden antamisesta. (Gov 2020; Tulli 2020)

2.3 AEO omavalvonta – mitä, miksi ja miten?

AEO-toimijuuteen kuuluu omavalvonta osio, joka perustuu sekä lainsäädäntöön että AEO-suuntaviivoihin. Omavalvonnassa käydään säännöllisesti läpi oman yrityksen toimintaa, joka on osa sisäistä, jatkuvaa valvontaa. Omavalvonnan tulee

olla myös Tullin saatavilla, jotta sitä voidaan tarpeen tullen tarkastella. (Tulli 2017)

Tavoitteena on, että toimija kartoittaa toimitusketjun riskit, virheet ja poikkeamatilanteet sekä osaa hallita niitä. Valvonnassa voi tulla ilmi erilaisia seikkoja, joita voi tarvittaessa parantaa oman yrityksen toiminnassa. Valvonnassa Tulli varmistuu myös siitä, että AEO-toimija noudattaa asetettuja vaatimuksia ja hallitsee tullimenettelyjä. Toimijan on ilmoitettava Tullille kaikista valvonnan aikana ilmille muutoksista, jotka saattavat vaikuttaa valtuutuksen voimassaoloon tai sisältöön. (Tulli 2017; Tulli 2020 e)

AEO-omavalvonta aloitetaan siten, että toimija täyttää itse omavalvonnanraportin tai raportit ohjeiden mukaisesti. Raportointimäärä Tullille riippuu siitä, onko kyseessä huolintaa, tuontia vai vientiä. Huolitsijoilla merkitsee esimerkiksi se, kuinka monta tulli-ilmoitusta tai varastoon panoja heillä on vuoden aikana. Viejillä ja tuojilla taas katsotaan vienti – ja tuonti-ilmoitusten määrä vuodessa, joiden perusteella määräytyy myös lomakkeiden tarkastusmäärä vuodessa. Tällä tarkoitetaan sitä, että jos huolitsijayrityksellä on vuodessa 1–50 kappaletta tulli-ilmoituksia tai varastoon panoja, on tarkastettava vähintään 5 tuontia, 3 vientiä, 3 passitusta ja 3 varastointia, jotka käsittävät sekä väliaikaisen että tullivarastoinnin. Lisäksi tähän lisätään vielä 3 kappaletta turvatietoja, joita ovat esimerkiksi yleisilmoitukset ja esittämisilmoitukset. (Tulli 2020 e)

AEO-omavalvonnassa on myös omat hyötynsä kuten se, että sen avulla saadaan sujuvuutta logistiikkaan, pystytään tekemään kustannus- ja resurssisäästöjä yrityksen sisällä ja lisäksi pystytään minimoimaan yllättäviä kustannuksia. Valvonnan kautta lisääntyy myös niin kutsuttu kerralla oikein -periaate, jonka kautta asiat hoidetaan huolellisesti loppuun eikä näin ollen tarvitse moneen kertaan kiinnittää samoihin asioihin huomiota. Omavalvonnan kautta yritys pystyy nostattamaan omaa mainettaan luotettavana ja vastuullisena toimijana mikäli valvonta vain hoidetaan huolellisesti. (Tulli 2017)

2.4 AEO maailmalla

AEO-hanke toimii Euroopan unionin sisällä ja myös maiden välisenä yhteistyönä kolmansiin maihin. Toimijuutta esiintyy muun muassa Espanjassa, Balkanin maissa, Ranskassa ja Saksassa. Euroopan ja kolmansien maiden neuvottelemia MRA sopimuksia on taas Kiinaan, Japaniin, Yhdysvaltoihin, Andorraan, Norjaan ja Sveitsiin. Norjaan ja Sveitsiin edut ovat toistaiseksi rajoittuneet ainoastaan tullimenettelyiden yksinkertaistamiseen verrattuna muihin MRA jäsenvaltioihin. (European Commission 2020 b; Gov 2020)

Lyhyesti MRA eli Mutual Recognition Agreement-sopimuksesta, joka on keskeinen osa WCO SAFE Framework of Standards nimistä toimintaa. Sen päätarkoituksena on eri maiden AEO-toimijoiden vastavuoroinen tunnistaminen niin Euroopan Unionin sisällä kuin kolmansissa maissakin. Toiminnalla pyritään edistämään kuljetusketjujen turvallisuutta, lähentämään maiden välistä kaupankäyntiä sekä moninkertaistaa elinkeinonharjoittajien saamia etuja. Edellä mainitut ehdot ovat hyväksytyjä Euroopan, Kiinan, Japanin, Yhdysvaltojen, Andorran, Norjan sekä Sveitsin välillä. Neuvotteluita uusien maiden välille käynnistellään koko ajan enemmän. Sopimuksesta koituvat hyödyt ovat yksilöllisesti sovittuja maittain, mutta yleisesti niitä ovat turvallisuuteen liittyvien valvontaohjeiden väheneminen, liikekumppanien tunnustaminen hakuprosessin aikana, tullimenettelyissä saatava ensisijainen kohtelu sekä liiketoiminnan jatkuvuus yrityksen kansainvälisesti tunnetun statuksensa vuoksi. (European Commission 2020 b)

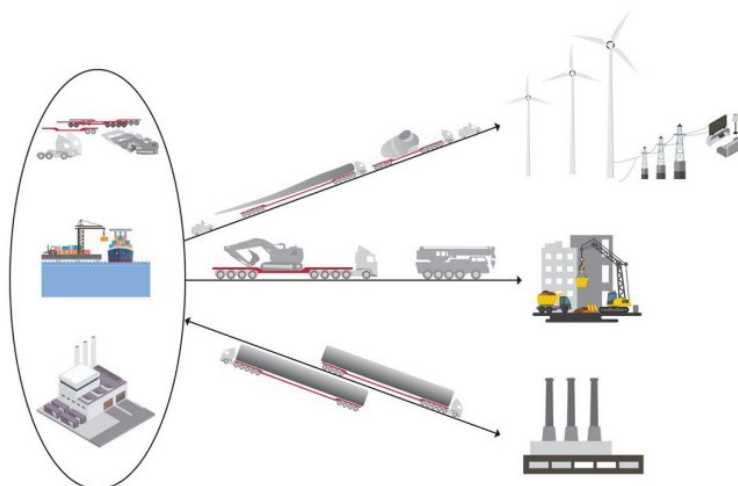
Suomessa on tällä hetkellä 91 AEO-toimijaa, joista AEOC-valtuutettuja on 10, AEOS-valtuutettuja 8 ja loput 73 toimijaa ovat AEOF-valtuutettuja. Muualla Euroopassa toimijoita on vaihtelevia määriä, mutta eniten niitä löytyy Saksasta, jossa on tällä hetkellä 6522 AEO-toimijaa. Sen hyvän maantieteellisen sijaintinsa vuoksi toimijoita katsotaan olevan paljon enemmän siellä kuin muualla Euroopassa. (European Commission 2020 c; Institute of Export & International Trade 2020)

3 ERIKOISKULJETUKSET

Tämä luku käsittelee erikoiskuljetuksia, jossa ensimmäisenä määritellään mitä ne ovat ja mikä lasketaan kyseiseksi kuljetukseksi. Luvussa käydään myös läpi kahta eri kuljetusmuotoja, jotka ovat rajattu toimeksiantajayrityksen oman toiminnan mukaan. Lopuksi vielä erikseen tietoa luvanvaraisista ja ei-luvanvaraisista erikoiskuljetustapahtumista.

3.1 Erikoiskuljetukset ja sen eri muodot

Erikoiskuljetuksena pidetään kuljetusta, jossa käytettävä ajoneuvo ylittää joko yhden tai useamman tielle sallitun mitta- tai massa-arvon jo tyhjänä tai kuormattuna. Erikoiskuljetuksia voi olla ylileveitä, -korkeita, -massaisia tai vaikka näitä kaikkia saman aikaisesti. Tällainen kuljetustapahtuma on tarpeellinen silloin, kun kuljetettava tavara on jakamatonta eli sitä ei voida jakaa joko kustannussyistä tai ilman, että se aiheuttaisi vahingonvaaraa muihin erillisiin kuljetuksiin. Edellä mainittu jakamaton tavara voi olla esimerkiksi kookkaiden rakennuselementtien kuljetus, isot koneet, nosturit tai vaikkapa suuret laivan moottorit niin kuin kuviossa 2., jossa näkyy tyypillisiä erikoiskuljetuksia. (Mäkelä & Kärki 2009, 10; Skal 2020)



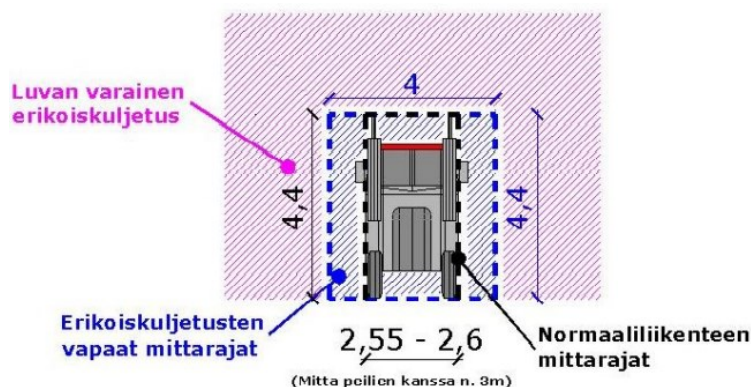
Kuvio 2. Tyypillisimmät erikoiskuljetukset. (Kuntaliitto 2019)

Erikoiskuljetukset ovat yksilöllisiä tapauksia käytettävän kaluston ja kuorman muunneltavuuden vuoksi. Ne voidaan jakaa myös kahteen eri luokkaan, joita ovat päivittäiset, normaalit kuljetukset tai kertaluontoiset projektikuljetukset. Päivittäiset erikoiskuljetukset liikkuvat lähinnä ympäriinsä tieverkostoilla sen mukaan, kun on työkohteita ja -tarpeita. Tällaisille päivittäisille kuljetuksille kuitenkin vain osalle tarvitaan erikoiskuljetuslupa, josta tarkemmin luvussa 3.2. Näille voidaan myöntää myös niin kutsuttuja reitistö lupia, jotka ovat kerrallaan yhden vuoden voimassa ja ne kattavat laajan alueen tie- ja katuverkostoja. Projektikuljetukset eli kertaluontoiset erikoiskuljetukset ovat kooltaan yleensä

suurempia kuin päivittäiset kuljetukset ja ne vaativat enemmän järjestelyjä sekä ovat luvanvaraisia. (Liikennevirasto 2017, 9 a)

3.1.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetuksissa tavarankuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien mitat ja massat ovat sekä kansallisesti että kansainvälisesti tarkkaan säädeltyjä ottaen huomioon kaikki tieliikenteen käyttäjät ja heidän turvallisuutensa. Nämä kuljetukset koostuvat yleisimmin paketti- tai kuorma-autoista tai ajoneuvoyhdistelmistä, jotka taas muodostuvat vetoautosta ja yhdestä tai useammasta perävaunusta. Kuvio 3. osoittaa erikoiskuljetuksissa ja normaaliliikenteessä maantiellä sallittavat mittarajat sekä lupaa vaativan erikoiskuljetuksen mitat. Normaali-liikenteen ajoneuvoille suurin sallittu leveys on 2,55 metriä ja joissain tapauksissa esimerkiksi pakasteautoilla on suurin sallittu leveys 2,6 metriä. Suurin sallittu korkeus on 4,2 metriä tai kuljetusreitien soveltuvuuden varmistuksen mukaan 4,4 metriä. Suurin sallittu pituus riippuu taas kalustostakin, mutta noin 25,5 metriä ja useimmiten suurinta sallittua pituutta esiintyy moduuliajoneuvoyhdistelmillä, joissa ero näkyy normaaliin verrattuna kuormatilan suuruutena. (Logistiikan Maailma 2020 b; Moduuli 2020; Liikennevirasto 2017, 9 b)



Kuvio 3. Erikoiskuljetuksen ja normaaliliikenteen mittarajat. (Kuntaliitto 2019)

3.1.2 Merikuljetukset

Merikuljetuksissa hyödynnetään suuria kontteja, joiden avulla saadaan kuljetettua suuria määriä. Meriteitse kuljetettavalle erikoiskuljetusta vaativalle tavaralle voidaan valita erikoiskontti, joka suunnitellaan juuri kyseistä rahtia varten asiakkaan valitsemista ja rahdin kuljetukseen sopivista materiaaleista. (Langh Group 2015)

Suurelle rahdille käytetään muun muassa Ro-Ro-aluksia, jotka pystytään lastamaan ajamalla ajoneuvo laivan kyljestä, perästä tai keulasta olevien porttien kautta sisään. Ro-Ro-nimitys tulee englannin kielen sanoista Roll On-Roll Off. Tämä menetelmä on nopea niin lastauksessa kuin purkauksessa, mutta kalliskin vaihtoehto rahdin kuljetukselle. (Logistiikan Maaailma 2021)

Break Bulk, tarkoittaa taas rahtia, joka kuljetetaan yhtenäisessä muodossa kuten kuormalavalla, sidottuna, niputettuna ja niin edelleen. Rahti on helppo lastata alukseen, kun sen voi sijoittaa moneen paikkaan eli kannelle, kannen alle tai kansien väliin. Haasteellista saattaa tässä menetelmässä olla se, mikäli laivassa ei ole varustuksena lastaukseen tai purkuun tarkoitettua välineistöä esimerkiksi nosturia, jolloin toiminta täytyy hoitaa aina jossain tietynlaisessa terminaalissa eikä missä tahansa niin kutsutussa laituripaikassa. (Manaadiar 2015)

3.2 Erikoiskuljetuksien luvat & säädökset

Tieliikenteen kuljetuksista erikoiskuljetuksia on määrällisesti vain pieni osa, mutta ne ovat silti hyvin merkittävä osa Suomen elinkeinoelämää ajatellen niiden suuren arvon ja vaikutuksen vuoksi. Vaikka kuljetuksia sanotaan olevan vain pieni osa määrällisesti, niihin myönnetään silti erikoiskuljetuslupia vuosittain noin 10 000–13 000 kappaletta vuodessa, joista vielä noin puolet on vuoden voimassa olevia reitistö lupia. Myönnettyjen lupien perusteella voidaan taas päätellä, että tieliikenteen verkostoilla kulkee vuodessa noin puolesta miljoonasta miljoonaan erikoiskuljetuksia. Erikoiskuljetukset ovat muusta liikenteestä poikkeavaa toimintaa, jotka pyritään ottamaan huomioon erityistarpeineen laadittaessa ohjeistuksia. (Kuntaliitto 2019, 6, 12)

3.2.1 Luvanvaraiset erikoiskuljetukset

Ajoneuvolain mukaan erikoiskuljetusajoneuvon, joka ylittää normaalille liikenteelle suunnatut rajat, sen hyväksyminen liikenteeseen edellyttää myönnettyä poikkeuslupaa Liikenteen turvallisuusvirastosta. Erikoiskuljetuslupia on kahta erilaista: reittikohtainen lupa tai reitistö lupa. Reitikohtainen lupa kattaa luvan hakemuksessa ilmoitetusta lähtöpaikasta tiettyyn määrän päähän asti sekä se on voimassa ainoastaan menosuuntaan mentäessä. Reitistö lupa taas myönnetään tietyille teille ja alueille, mutta se sisältää kuitenkin omat rajoituksensa vaikkapa tietyistä reiteistä, joissa on korkeusrajoituksia tai siltoja, joita ei saa luvan kanssa ylittää. Tyypillisesti erikoiskuljetuslupaa tarvitaan esimerkiksi suurien rakennuselementtien kuljetuksiin. (Traficom 2018, 7; ELY-Keskus 2020; Skal 2021)

Erikoiskuljetukset niin luvanvaraiset kuin myös ei-luvanvaraisetkin tarvitsevat joissain tapauksissa varoitusvalaisimia, kuljetuksen varoitusmerkkejä sekä varoitusautoja muuta liikennettä varten. Varoitusautoja voi joissain tilanteissa olla jopa kaksi, jolloin yksi on erikoiskuljetusajoneuvon edessä ja toinen takana tai sitten moottoritieillä varoitusauto kulkee erikoiskuljetuksen takana. Varoitusauto vaaditaan tilanteissa, joissa erikoiskuljetuksen suurin sallittu ajonopeus on pienempi kuin 35 km/h tai jos erikoiskuljetuksen mitta ylittää 4 metrin leveyden tai 5 metrin korkeuden. (Traficom 2018, 22–23)

3.2.2 Ei-luvanvaraiset erikoiskuljetukset

Tietyissä tapauksissa erikoiskuljetukset eivät ole luvanvaraisia. Näin on esimerkiksi sellaisissa tapauksissa, joissa erikoiskuljetuksen mitat pysyvät sallittujen rajojen sisäpuolella kuten Kuvio 2. osoittaa kappaleessa 3.1.2. Erikoiskuljetuslupa tarvitaan heti, kun yksikin asetetuista mittarajoista ylittyy ja nykyään myös kaikki massaltaan suuret kuljetukset tarvitsevat erikoiskuljetusluvan. Poikkeuksena tähän on esimerkiksi HCT-kuljetukset (High Capacity Transport), joita ei pidetä erikoiskuljetuksina, koska niiden suurempi mitta tai massa syntyy yksittäisestä kappaleesta ja nämä kuljetukset sallitaan Trafín poikkeusluvilla tietyillä reiteillä. (Liikennevirasto 2017, 9 c; Traficom 2020)

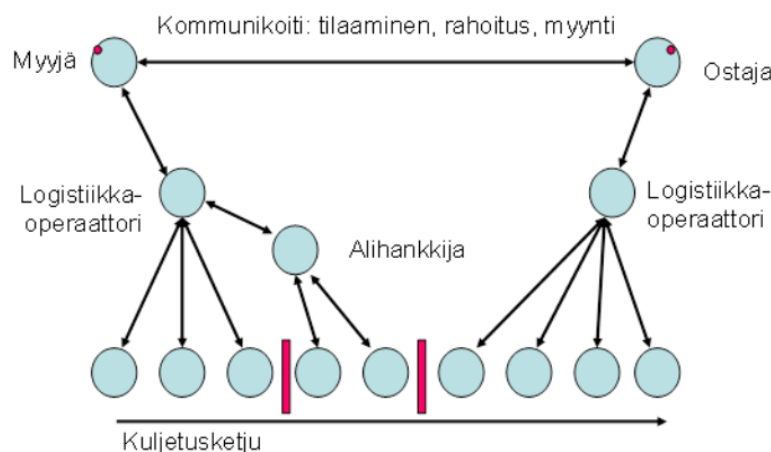
Lupaa tarvitsemattomat erikoiskuljetukset voivat liikkua kaikilla tie- ja katuverkostoilla vapaasti, mutta tietenkin tieliikennelain sallimissa rajoissa. Erikoiskuljetukset eivät saa tässä tapauksessa ilman erikoiskuljetuslupaa estää tai häiritä muita tienkäyttäjiä ja esimerkiksi vaadittuja massoja, pituuksia, korkeuksia ja niin edelleen täytyy noudattaa. Erikoiskuljetukset eivät saa myöskään ahtaissa liittymissä tai risteyksissä hyödyntää vastaantulevien kaistaa vaan ainoastaan omaa kaistaansa, koska käytössä ei ole muita liikenteessä olevia varten varoitusaautoja käytössä antamassa ennakkovaroituksia. (Liikennevirasto 2017, 10 d)

4 TURVALLISUUS KULJETUSKETJUISSA

Tässä luvussa käsitellään kuljetusketjuun kuuluvia asioita, mutta kuitenkin pääasiassa turvallisuuteen kuuluvia seikkoja kuten millaisia turvallisuustoimia kuljetusketjuissa on tänä päivänä, kuinka niitä pyritään välttämään ja kuinka niitä edistetään. Tässä luvussa kartoitetaan lisäksi yleisimpiä riskejä ja niihin varautumista.

4.1 Mikä on kuljetusketju?

Kuljetusketjun määritelmänä on kokonaisuus, joka muodostuu useista eri kuljetustapahtumista. Näitä erilaisia kuljetustapahtumien yhdistämisistä käytettyjä nimiä ovat muun muassa intermodaalikuljetukset, yhdistelmäkuljetukset sekä multimodaalikuljetukset. Kuljetusketjusta esimerkkinä toimii prosessi, jossa teollisuusyritykseen tilataan raaka-aineita muualta päin Suomea, jolloin sen kuljetusprosessi yritykseen luo itse kuljetusketjun. Alapuolella olevassa kuviossa 4. esitellään yleisimmät kuljetusketjun osapuolet ja se siinä näkyy myös, kuinka prosessi etenee osapuolelta toiselle. (Logistiikan Maaailma 2020 c; Motiva 2020)



Kuvio 4. Kuljetusketjun osapuolet. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005)

Kuljetusketjuun voi sisältyä yhdistettyä kuljetusta, intermodaalista kuljetusta tai multimodaalista kuljetusta. Yhdistetystä kuljetuksesta puhutaan silloin, kun kuljetus tapahtuu esimerkiksi matkan pisimmän osuuden meritse ja sen jälkeen jakelu-

osuuden maanteitse. Lähes kaikki kuljetusmuodot vaativat joka tapauksessa jossain määrin maantiekuljetuksen osuudenkin, jolloin eri kuljetusmuotoja saadaan yhdistettyä. (Logistiikan Maailma 2020 c)

Intermodaalikuljetuksella tarkoitetaan taas kuljetusta, jossa tavara on kooltaan usein suurempaa ja se pidetään koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä eli esimerkiksi perävaunussa, lavalla, rautatievaunussa tai kontissa. Intermodaalikuljetustapa on ennen kaikkea taloudellinen, mikäli tavara lastataan konttiin, siihen mahtuu suuri määrä kerralla sekä päästötkin ovat pienemmät kuin maantiekuljetuksessa. Tässäkin kuljetuksessa käytetään myös kuljetusyksikön liikuttamiseen useampaa eri kuljetusmuotoa niin kuin yhdistetyssä kuljetuksessa. (Logistiikan Maailma 2020 d; Lago Logistics 2020)

Multimoodaalikuljetukset koostuvat myös vähintään kahden tai useamman eri kuljetusmuodon yhdistelmästä kuljettaessa tavaraa maasta toiseen. Multimoodaalikuljetuksen tärkein ominaisuus on kuitenkin se, että vaikka kuljetusmuotoja on samassa kuljetustapahtumassa useita, ne kootaan yhteen rahtikirjaan. Yksi ja sama rahtikirja taas johtaa siihen, että rahdinkuljettaja kuljetusyrietyksineen on vastuussa koko kuljetuksesta sen kaikissa vaiheissa. (X-Change 2020)

4.2 Turvallisuustoimet kuljetusketjuissa

Kuljetusketjun turvaamisella pystytään muun muassa takaamaan, että tavarat kuljetetaan oikeaan aikaan, paikkaan ja tapaan niin kuin on sovittu. Turvallisuuden huolehtiminen ketjun aikana lisää myös toiminnan luotettavuutta, ketjun kaikille osapuolille. Turvallisuuden huolehtimisen sijaan on mahdollista, että siitäkkin huolimatta matkalla sattuu onnettomuuksia, tulipaloja, ilmaston aiheuttamia katastrofeja, sotatilat tai poliittiset seikat aiheuttavat ongelmia ketjun kulkuun. (Vesterinen 2011, 37)

Euroopassa suurimmaksi osaksi muun muassa kuljetuksiin kohdistuvia rikoksia tapahtuu Iso-Britanniassa, Saksassa, Ranskassa ja Hollannissa. Euroopan alueella tällaista järjestäytyntä rikollisuutta vastaan pyrkii vastustelemaan Europol niminen järjestö, jonka tavoitteena on jakaa tietoa, kokemuksia ja yhdenmukaistaa

toimintatapoja kyseisissä tilanteissa. Kohderyhmänä toimivat sellaiset organisaatiot, jotka ovat joutuneet rikoksien uhreiksi esimerkiksi kuljetusketjun aikana. (Vesterinen 2011, 42)

Kaikkien turvallisuussuunnitelmien ja muiden lisäksi panostetaan myös työntekijöiden koulutuksiin ja perehdytyksiin esimerkiksi tilanteissa, joissa rahdinkuljettaja joutuu kuljetuksen aikana ryöstön tai pahoinpitelyn kohteeksi. Koulutuksen tarkoituksena olisi antaa rahdinkuljettajalle keinoja, kuinka selviytyä tällaisista tilanteista mahdollisimman hyvin ja tietävät kuinka puolustautua rikollisia vastaan. (Vesterinen 2011, 86)

Kuljetusrikollisuutta tai muita rikoksia kuljetusketjun aikana pystytään yksinkertaisesti välttämään erityisellä huolellisuudella ja tarkkuudella, jolloin esimerkiksi ulkopuolisille ei puhuta kuljetuksen sisällöstä tai sen määränpäästä, ajoneuvonkin voi yrittää pysäköidä siten, että kuormatilan ovia ei saa avattua ja toki myös AEO-toimijalta vaaditaan tiettyjä seikkoja kuten ajoneuvoa ei saa pysäköidä ihan mihin vain ja lastia ei saa jättää vartioimatta. Kuljetettavalle rahdille on myös annettu tarkat neuvot, milloin, missä ja kenelle se voidaan luovuttaa ja niistä ohjeista ei tulisi poiketa, ellei toisin määrätä, koska tästä voi seurata tavarantoiminnan luovutus väärälle ulkopuoliselle henkilölle. Myös jo ennen kuljetustapahtumaa pyritään suunnittelemaan mahdollisimman turvallinen reitti ja siihen käytettäväksi myös tarpeeksi turvallista ajoneuvoa. (Merivakuutusyhtiöiden yhdistys 2004, 56–57)

Terroristiset hyökkäykset ovat yleensä yllättäviä hyökkäyksiä, mutta siitä huolimatta niihin pystytään varautumaan. Yhtenä keinona on laatia yritykselle hyvin toimiva pelastussuunnitelma, jota myös harjoitellaan työntekijöiden kanssa. Täten saataisiin mahdollisimman moni uhreista evakuoitua turvaan hyökkäykseltä. Hyödyllistä olisi myös laatia niin sanottu jatkuvuussuunnitelma hyökkäyksen jälkeiselle ajalle, mikäli yrityksen toimitilat ovat tuhoutuneet tai rikostutkinnan vuoksi töitä ei voi jatkaa normaaleissa oloissa. Tässäkin tilanteessa henkilökunnan kouluttaminen turvallisuusasioissa on tärkeää ja hyödyllistä, että kyseisissä tilanteissa voidaan pysyä valppaana sekä myös valvontakamerajärjestelmä olisi hyvä olla. (Vesterinen 2011, 97)

4.3 Riskien kartoitus

Riskipisteet syntyvät kuljetusketjuissa, kun tavaravirta pysähtyy tavalla tai toisella. Pysähtymisten syynä voi olla yksinkertaisesti kuljettajan lepotauot, pysähtyminen satamaan, terminaaliin, tavarantoimituksen varastossa tai jokin muu. Kuljetusketjun riskipisteet on hyvä kartoittaa jo etukäteen ennen kuljetustapahtumaa, jotta osattaisiin varautua mahdollisimman hyvin ja suurimmilta vahingoilta saatettaisiin välttyä. (Vesterinen 2011, 37)

4.3.1 Kuljetusrikollisuus

Kuljetusrikollisuus tarkoittaa usein ammatti- tai taparikollisten tekemiä rikoksia, jotka kohdistuvat kuljetus- ja huolinta-alalla toimiviin yrityksiin, henkilöihin, kalustoon sekä kuljetettavaan tavarahan. Kuljetettavaan tavarahan sekä itse rahdinkuljettajaan kohdistuneet ryöstöt, rikokset ja petokset ovat valittavan yleisiä Suomen ulkopuolella, mutta osittain mahdollisia Suomessakin. Kuljetusrikollisuudessa on huomattavia alueellisia eroja, kuljetettavat tavarat eroavat toisistaan siten, kuinka paljon ne houkuttelevat rikollisia ja lisäksi joissakin maissa esiintyy korruptoituneisuuden esimerkiksi Tullin keskuudessa. Yleisimmät ohjeet kuljetusrikollisuuden uhriksi joutumiseksi ovat sovellettavissa eri tapauksiin, mutta esimerkiksi erityistä varovaisuutta tulee noudattaa kuljetettaessa arvotavaraa tai elektroniikkaa ja muita kiinnostavia kulutustavaroita. (Merivakuutusyhtiöiden yhdistys 2004, 54–55; Finanssialan Keskusliitto 2009, 46)

Suomen rajojen ulkopuolella Euroopassa on tiettyjä maita, joissa muun muassa rahdinkuljettajan tulee olla valppaana. Tällaisia maita on muun muassa Belgia, Puola, Venäjä, Italia ja Ranskassa etenkin pohjoisosa. Italiassa Milanon alueella tyypillistä kuljetuksiin kohdistuvaa rikollisuutta tapahtuu muun muassa siten, että kuljettajan poistuessa ajoneuvosta se kaapataan tavaroineen ja myöhemmin kaapattu ajoneuvo saatetaan löytää hylättynä, mutta tavara jää useimmiten kadoksiin. Italiassa Milanon lisäksi Puolassa lähinnä Varsovan ympäristössä yleistä on, että rikolliset tunkeutuvat kuormatilaan sen rakenteita vahingoittamalla tai he varastavat kuljetettavia tavaroita. Venäjällä esiintyy erityisesti virheluovutuksia, jolloin rikolliset esittävät toisia henkilöitä ja rahdinkuljettajat erehtyvät luovuttamaan ta-

varat väärille henkilöille. Venäjällä rikolliset kohdistavat rahdinkuljettajia kohtaan myös paljon väkivaltaa esimerkiksi aseellisilla ryöstöillä, jotta tavara luovutetaan heille. (Merivakuutusyhtiöiden yhdistys 2004, 55)

Kotimaan kuljetusrikollisuuden tyypillisiä tapahtumia ovat olleet lähinnä näpistykset ja varkaudet, joiden kohteina ovat olleet tuotteet, jotka on helppo vaihtaa rahaksi vaikkapa katukaupassa tai nettimyynnissä ja yksinkertaisesti haluttuihin tuotteisiin isketään helpoimmin. Esimerkkejä edellä mainituista tuotteista ovat muun muassa viihde-elektroniikka, urheiluvälineet, auton varaosat ja tekstiilit. Useimmiten näpistetyt erät eivät kuitenkaan ole kovin suuria, mutta pidemmällä tähtäimellä niistä saattaa kertyä tuhansienkin eurojen suuruisia summia ja esimerkiksi vuonna 2002 on korvattu tällaista hävikkiä jopa 541 570 euron edestä. Kotimaan kuljetusrikollisuuden parissa on huomattavissa huumerikollisuuden huomattava kasvu vuosi vuodelta. Suomessa kuljetusrikollisuutta ei esiinny kuitenkaan läheskään niin paljon kuin Länsi- ja Itä-Euroopan maissa, sillä Suomessa ei ollut vuoteen 2009 mennessä tapahtunut yhtäkään rahdinkuljettajaan kohdistuvia väkivaltarikoksia tai -uhkailuja. (Merivakuutusyhtiöiden yhdistys 2004, 57, 59)

EU:n perusajatuksiin kuuluu, että sen alueella henkilöt ja tavarat saavat kulkea vapaasti maasta toiseen ilman tarkempia tutkimuksia. Tämä kuitenkin mahdollistaa sen, että laittomat tavarat ja henkilöt liikkuvat vapaasti alueella ilman, että niitä ei mahdollisesti saada pysäytettyä ollenkaan. Tästä seuraa kaikkien turvallisuusvaatimusten nousu kuljetusketjujen kaikilla osapuolilla. (Vesterinen 2011, 27)

4.3.2 Terrorismi

Terrorismin uhka on noussut vuosien saatossa huomattavasti ja on keksitty kaikenlaisia uusia keinoja sen toteuttamiseksi, jolloin vahingot ovat väistämättömästi laajoja sekä ihmisten että esimerkiksi kansainvälisen kaupan keskuudessa kuljetettavien tavaroiden osalta. Yrityksiä voidaan käyttää myös hyväksi yhtenä terroritekojen osana, mutta terrorismia vastaan pyritään varautumaan Kansallisen vastaterorismin turvallisuusviraston (NaCTSO) avulla, jotka kouluttavat ihmisiä. (Vesterinen 2011, 96)

Kansainvälistä kauppaa harjoittavat yritykset saattavat välillä olla niin kutsutulla tulilinjalla terrorismiuhan vuoksi, sillä niitä voidaan käyttää hyväksi terroriteoissa. Vesterinen kertoo tällaisina esimerkkeinä kaksi tapausta, ensimmäisenä on niin kutsuttu troijalainen ajoneuvo eli käytetään hyväksi tunnetun organisaation ajoneuvoa, jonka avulla kuljetetaan pommi tiettyyn kohteeseen. Organisaation sisälle päästään joko uhkailemalla tai ujuttautumalla yritykseen töihin, jolloin päästään käsiksi muun muassa sen ajoneuvoihin ja tietoihin. Toinen tapaus taas on organisaation heikko tietoturvallisuus, joka voi vuotaa ulkopuolelle sen takia, että sitä ei ole tarpeeksi hyvin suojattu tai sitten joku yrityksen keskuudessa oleva henkilö kertoo asioita ulkopuolisille. (Vesterinen 2011, 97)

Terrorismi voi vaikuttaa yrityksen kaupankäyntiin siten, että jos terroritekoja onnistutaan tekemään sen keskuudessa vaikutusta voi tulla omaisuuteen kuin myös asiakas- ja yhteistyösuhteisiin. Tämän seurauksena yhteistyökumppanit ja asiakkaat voivat alkaa tuntemaan epävarmuutta eivätkä uskalla enää ylläpitää kauppasuhteita terrorismin pelossa tai, jos se vaikuttaisi heidän omaan kaupankäyntiinsä. Terrorismi vaikuttaa myös logistiikan kulkuun häiritsevästi jopa tavaravahinkoina, toimitusaikojen pidentymisenä tai kysynnän ja tarjonnan muuttumisena. (Knego, Renko, Knezevic 2016, 13–14)

4.3.3 Kuljetusvahingot

Suomen ulkomaankaupassa käytetään useimmiten useampaa kuin yhtä kuljetusmuotoa kerralla, koska niiden olosuhteet ja hyödyt eroavat toisistaan. Käytettäessä eri kuljetusmuotoja kuljetettavan tavaran kiinnitys tulee ottaa huomioon, sillä yhdessä kuljetusmuodossa saattaa riittää vain pienikin kiinnityssysteemi ja toisessa taas säädöksiin mukaan vaaditaan enemmän. Juuri näistä sattuvien huolimattomuusvirheiden takia Euroopan alueen maanteillä sattuu vuosittain onnettomuuksia johtuen heikoista kuljetettavan tavaran sidonnaisuuksista tai lastauksista. (Turun Yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus / UTU 2011, 7)

Kuljetuksien aikana vahinkoa voi tapahtua muun muassa erilaisten ilmasto-olosuhteiden seurauksena tavara voi saada kosteutta, lämpöä tai rikkoutua kovasta tärinästä. Näiden edellä mainittujen seikkojen välttämiseksi tulisi valita sopiva

pakkaus, jossa tavara pysyy ehjänä koko kuljetusketjun ajan. Tietenkin myös lastaukseen tulee kiinnittää huomiota, että suuremmat tavarat sijoitetaan ensimmäisenä alimmaisiksi ja sitten vasta kevyemmät tavarat päälle. (Finanssialan Keskusliitto 2009, 22)

4.3.4 Tietoturvaluisuus

Sanotaan, että ihmiset ovat suurin uhka tietoturvaluudelle, sillä muun muassa yrityksissä tiedon, myös luottamuksellisen sellaisen täytyy olla monien ihmisten saatavilla. Tiettyjen mutkien kautta siihen voi päästä käsiksi ulkopuolisetkin. Nykypäivän yrityksiä lähes kaikki data talletetaan sähköiseksi tietokoneille, josta kaiken löytää helposti ja nopeasti. Siinä on kuitenkin riski, että tieto päättyy jonkun ei toivotun henkilön ulottuville tai tietoa ei saada suojattua tarpeeksi hyvin kaikilta haittaohjelmilta ja hakkereilta. (Vesterinen 2011, 175)

Lähetysdokumentit valmistellaan nykyään myös useimmiten sähköisesti ja niitä välitetään rahdinkuljettajille sähköpostitse. Ne hoidetaan valmiiksi hyvissä ajoin niin, että ne ovat oikeassa paikassa oikeaan aikaan, jolloin vältetään tavarankulun turhat viivästymiset raja-asemilla tai terminaaleissa. Lähetysasiakirjojen kanssa täytyy olla huolellinen, että ne pysyvät oikeissa käsissä, ja esimerkiksi tieto kuljetuksen sisällöstä ei kulkeudu rikollisjengien tietoisuuteen. Lähetysasiakirjoihin merkataan myös tarkemmat ohjeet tavarankuovutusta varten, mikäli lähettäjä ja vastaanottajat ovat sopineet jotain tiettyjä ehtoja. Tällaisessa tapauksessa vastaanottajan pitäisi esimerkiksi todistaa henkilöllisyytensä. (Finanssialan Keskusliitto 2009, 23–24; Merivakuutusyhtiöiden yhdistys 2004, 30)

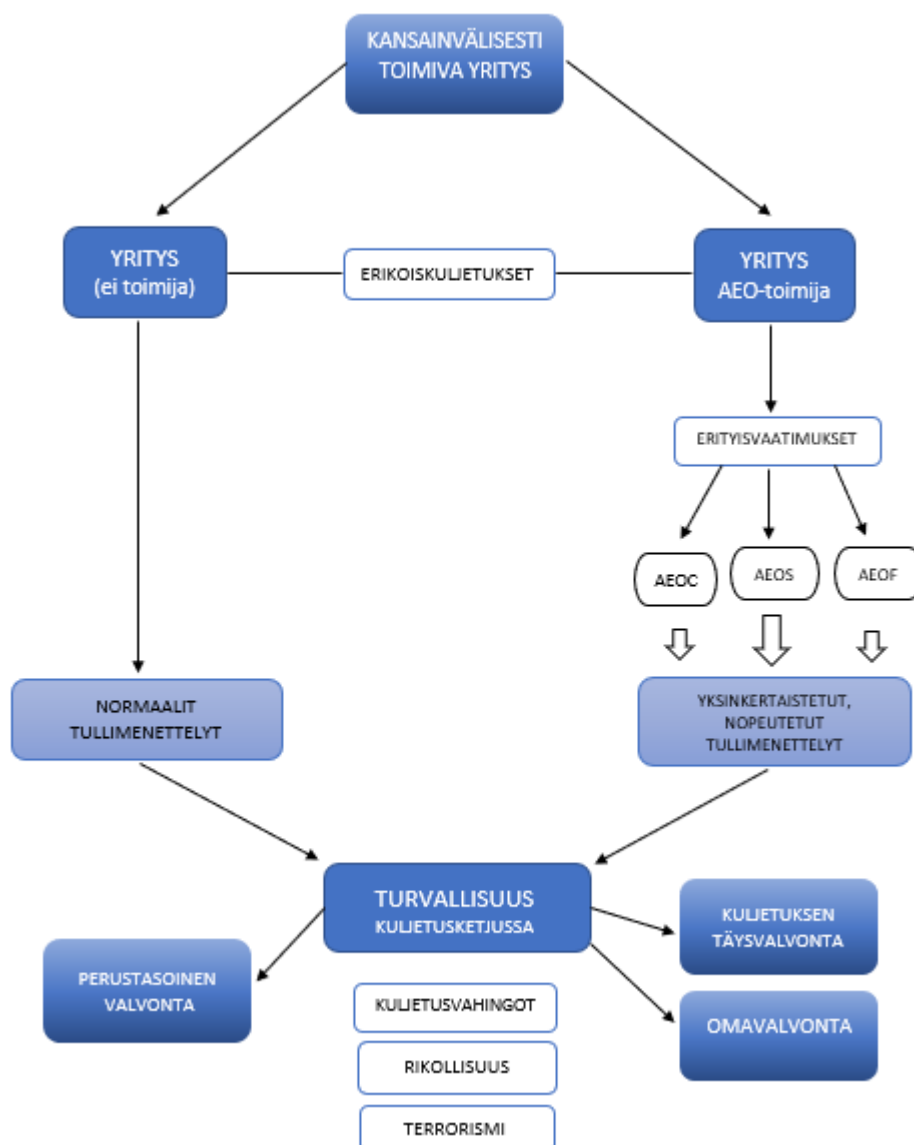
5 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tämä luku koostuu teoreettisen viitekehysten lyhyestä esittelystä, tutkimusmenetelmien läpikäynnistä sekä oman tutkimusmenetelmän valinnasta ja perustelusta. Lisäksi tässä luvussa käydään läpi tutkimuksen suunnitelmaa, siihen valittua otantaa, haastattelukysymyksiä ja vastauksia sekä aikataulua ja toteutusta. Lopuksi tässä luvussa vielä kerrotaan tulokset lyhyesti, joita analysoidaan tarkemmin vasta seuraavassa luvussa.

5.1 Teoreettinen viitekehys

Teoreettinen viitekehys asemoidaan tutkimukseen liittyvän teorian olemassa olevaan tietovarantoon, joka edellyttää perehtymistä aihealueen tämänhetkiseen tietämykseen eli siihen, millaisia teorioita, malleja ja tutkimuksia kyseisestä aiheesta on jo tuotettu. Tutkimuksen teoria osuudessa käsitellään keskeisimpiä aiheeseen liittyviä teorioita sekä oman tutkimusongelman kannalta oleellisia aiheita. Lopuksi näistä muodostetaan synteesi eli yhteenvedo erillisistä asiakokonaisuuksista. Teoreettisen viitekehysten ja empiirisen osan välillä tulee yleensä olla tiivis yhteys, jolloin tutkimuksessa saadut tulokset tukevat teoriassa käytyjä asioita ja saadaan aikaan teoriakytöksiä. (Kananen 2017, 17)

Työn teoreettiseen viitekehykseen kuuluu kolme aihetta, jotka näkyvät Kuviossa 5. Kuvio esittää kansainvälisesti toimivan yrityksen prosessin erot, mikäli yritys on tai ei ole AEO-toimija. Aiheet ovat AEO-hanke, erikoiskuljetukset ja turvallisuus kuljetusketjuissa. Ensimmäinen aihe käsittelee kokonaisuudessaan mikä AEO-hanke on, mitkä sen tavoitteet ovat, mitä valtuutustyyppisiä se sisältää, millaisia vaatimuksia on laadittu hakijalle ja muun muassa miten AEO-toimijat hyötyvät tittelistään. Toisessa aiheessa käsitellään erikoiskuljetuksia. Se esittelee kuljetusmuodot ytimekkäästi, jotka liittyvät kohdeyrityksen toimintaan ja tyyppisimpiä säädöksiä erikoiskuljetusten parissa. Viimeinen eli kolmas aihe keskittyy turvallisuuteen kuljetusketjuissa, jossa esitellään nykyisimpiä kuljetuksiin käytettäviä turvallisuustoimia ja lisäksi siinä kartoitetaan riskejä.



Kuvio 5. Teoreettinen viitekehys.

5.2 Tutkimusmenetelmät

Määrällinen eli kvantitatiivinen tutkimus pohjautuu teorioihin, joita testataan käytännössä erilaisten hypoteesien avulla sekä teorioiden soveltamisalaa pyritään laajentamaan tutkimuksien avulla. Kvantitatiivinen tutkimus pyrkii yleistämään, kun taas kvalitatiivinen ymmärtämään. Muuta määrälliselle tutkimukselle ominaista on erilaisten käsitteiden avaaminen tutkimuksessa ja siinä muodostetaan tarkka

suunnitelma otannasta eli tutkittavien henkilöiden valinnasta sekä analysointi on usein taulukkomuodossa. Määrällinen tutkimus voidaan järjestää, siten että tutkija ja tutkittava eivät ole vuorovaikutuksessa lainkaan, jolloin käytetään kyselytutkimusta hyväksi. (Kananen 2013, 26; Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 139–140)

Laadullisella eli kvalitatiivisella tutkimuksella tarkoitetaan tutkimusta, jolla pyritään tuloksiin ilman tilastollisia menetelmiä tai muita määrällisiä keinoja. Siinä käytetään sanoja ja lauseita, kun taas määrällisessä tutkimuksessa vastaukset perustuvat lukuihin. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on kuvata, ymmärtää ja antaa tulkintaa tutkittavasta ilmiöstä. Tutkimuksen pyrkimyksenä on siis paljastaa tai löytää tosiasioita kuin todentaa väitteitä, jotka ovat jo olemassa olevia. Tyypillisimpiä piirteitä laadulliselle tutkimukselle on esimerkiksi induktiivinen analyysi, jossa tutkijan tarkoituksena on paljastaa seikkoja, jotka ovat odottamattomia ja siten lähtökohtaisesti ei testata eri hypoteeseja tai teorioita vaan tarkastellaan aineistoa monipuolisesti sekä yksityiskohtaisesti. Tässä myös tutkimussuunnitelma muotoutuu joustavasti olosuhteisiin mukautuen tutkimuksen edetessä eikä sitä pystytä siten heti alkuun määrittelemään vain tietyn tyyppiseksi. (Kananen 2017, 35; Hirsjärvi ym. 2009, 164)

Laadulliseen tutkimukseen tyypillistä on haastattelu, josta on muutamia eri muotoja kuten lomakehaastattelu, toisin sanoen kysely, sitten on teemahaastattelu ja syvähaastattelu. Lomakehaastattelussa käytetään nimensä mukaisesti kyselylomaketta, joka on osana laadullista ja määrällistä tutkimusta, mutta on kuitenkin laadullinen siitä syystä, että on kasvatusten haastattelukyseessä. Teemahaastattelu taas koostuu haastattelusta, johon on määritelty etukäteen tietyt teemat, joista keskustellaan yksi kerrallaan. Sitä pidetäänkin yleisimpänä tiedonkeruumenetelmänä laadullisen tutkimuksen parissa. Syvähaastattelu taas on teemahaastattelusta vapaampi muoto, jossa keskustelu aiheesta etenee ilman etukäteen valikoituja teemoja eli voidaan kutsua myös avoimeksi haastatteluksi. (Kananen 2017, 88–89)

Tutkimuksen toteutukseen voidaan joissakin tilanteissa käyttää myös useampaa tutkimusmenetelmää, jolloin on kyseessä monistrateginen tutkimus, joka muistuttaa lähinnä case-tutkimusta ja triangulaatiota. Case-tutkimuksessa pyritään saa-

maan useimmin yhdestä tutkittavasta ilmiöstä syvälinen ja monipuolinen kuva sekä aineistonkeruumenetelmät heijastuvat sekä kvantitatiivisesta että kvalitatiivisesta menetelmästä. Triangulaatio on taas strategia tai muiden menetelmien yhdistelmä, jonka avulla etsitään ratkaisua. Esimerkiksi aineistonkeruu tapahtuu havainnoimalla ja havainnointia täydennetään täten haastatteluilla ja mahdollisuuksien mukaan myös kyselyillä. Triangulaatio rinnastetaan kuitenkin muun muassa case-tutkimukseen. (Kananen 2015, 76, 327)

Työn tutkimusmenetelmäksi valikoitui kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Päädyin tähän tutkimusmenetelmään siksi, koska itselle tuntui luontevammalta haastatella alan asiantuntijoita ja toki senkin takia, että koin saavani haastattelun kautta eniten tietoa tutkimusta ajatellen. Itse haastattelutilanteessa oli mielestäni parasta se, kun pystyi kysymään lisäkysymyksiä ja helposti haastateltavakin avautui aiheesta enemmän kuin taas muuten saatettaisiin vastata vain välttämättömiin asioihin. Tutkimus suoritettiin siis haastattelemalla ja erityisesti haastattelun eri muodoista valitsin teemahaastattelun, koska minulla oli työssäni selkeät teemat valittuna teoriana pohjalta ja niiden mukaan suunnittelin kysymykset haastatteluihin. Teemahaastattelu oli taas puolistrukturoitua eli samat kysymykset esitettiin kaikille, mutta pientä muutosta saattoi olla kysymysten muotoilussa tai järjestyksessä eri haastateltavien kohdalla.

5.3 Kohdejoukon valinta

Kohdejoukon valinta tehdään tarkoituksenmukaisesti eikä satunnaisotoksen menetelmällä. Tutkimukseen haastateltavien henkilöiden valinta tehdään siten, että etsitään sellaisia henkilöitä, joita käsiteltävä ilmiö koskettaa tai joihin se liittyy. Mikäli on hankala määritellä ilmiöön kuuluvia oikeita henkilöitä se saattaa vaatia oman tutkimuksensa ja jos jossain tapauksessa oikeita henkilöitä ei pystytä tavoittamaan valitaan ne, jotka tietävät tutkittavasta ilmiöstä eniten. (Hirsjärvi ym. 2009, 164; Kananen 2015, 145–146)

Tutkimuksen kohdejoukon valinta suoritettiin siten, että ensisijaisesti etsittiin yrityksiä, jotka ovat AEO-toimijoita, jolloin heiltä saadaan tietoa omien kokemuksensa kautta. Toisena valintakriteerinä oli tietenkin, että kyseessä täytyy olla joku

kansainvälisesti toimiva yritys. Kolmantena kriteerinä olivat henkilöt, jotka työskentelisivät logistiikan parissa. Yhtenä kriteerinä pidettiin myös yritystä, joka olisi erikoiskuljetuksia harjoittava kuten myös toimeksiantaja, jolloin voitaisiin saada arvokasta tietoa ja kokemuksia esille. Tutkimukseen pyrittiin löytämään myös ainakin yksi haastateltava huolintayrityksestä, jolloin tutkimuksessa pystyttäisiin tutkimaan ilmiötä monesta eri näkökulmasta. Kaikki edellä mainitut kriteerit saatiin toteutettua lähes täysin.

6 TUTKIMUSTULOKSET

Luvussa esitellään haastateltavina olleet henkilöt ja teemoittain kysymyskerrallaan haastateltavien vastaukset. Haastateltavien jälkeen esitetään vielä toimeksiantajan haastatteluvastaukset heidän toiminnastaan ja suhtautumisesta AEO-valtuutukseen. Haastattelut tehtiin helmikuussa 2021 viiden eri AEO-toimija yrityksen edustajan ja lisäksi toimeksiantajan kanssa kasvotusten tai sähköpostien välityksellä.

Haastateltavat	Toimiala?	Ammattinimike?	Työkokemus AEO:n parissa?	AEO valtuutustyyppi?
Henkilö A	Kansainvälinen teollisuusyritys	Senior Logistics Engineer	2014 -->	AEOF
Henkilö B	Kansainvälinen teollisuusyritys	Senior Logistics Engineer	n. 3 vuotta + aiemmassa työssä	AEOF
Henkilö C	Kansainvälinen kuljetusyritys	HR (Markkinointi)	n. 3 vuotta	AEOF
Henkilö D	Kansainvälinen huolinta- ja kuljetusyritys	General Manager	4 vuotta	AEOC
Henkilö E	Kansainvälinen kuljetus- ja huolintayritys	Huolitsija	2013 -->	AEOF

Taulukko 1. Haastateltavien esittely.

6.1 Teema 1. Haastateltavien taustat

Kysymykset: Ammattinimike? Keskeisimmät työtehtävät? Työkokemus alalta? Työkokemus AEO:n parissa?

Henkilöt A ja B työskentelevät kummatkin kansainvälisessä teollisuusyrityksessä ja heidän ammattinimikkeenänsä on Senior Logistics Engineer. A on työskennellyt tämänhetkisessä asemassaan vuodesta 2014 lähtien, mutta kokemusta logistiikan parista on jo kuitenkin vuodesta 1996. B:llä taas on alalta kokemusta yhteensä 18 vuotta, mutta nykyisestä asemasta noin kolme vuotta. Henkilö C työskentelee tällä hetkellä neljättä vuotta HR-puolella kansainvälisessä kuljetusyrityksessä, mutta sitä ennen hän työskenteli samassa yrityksessä markkinoinnissa useamman

vuoden. Henkilö D taas on General Manager kansainvälisessä kuljetus- ja huolintayrityksessä 16 vuoden työkokemuksella. Henkilö E toimii myös eräässä kansainvälisessä kuljetus- ja huolintayrityksessä, mutta hänen ammattinimikkeensä on huolitsija. Työkokemusta hänellä on takana jo 24 vuotta.

Henkilön A keskeisimmät työtehtävät koskevat vienti- ja tuontihuolintaa, erilaisten dokumenttien valmistelua ja hän on vastuussa sekä kotimaan että Euroopan maantiekuljetuksista. Hän toimii myös yhteyshenkilönä yrityksen sisäiseen ali-hankkijaan. Henkilö B vastaa tullilainsäädännöllisistä asioista ja hänen vastuualueellaan ovat myös meri- ja junakuljetukset. B vastaa myös koko logistiikkatiimin kouluttamisista. Henkilön C keskeisimmät tehtävät ovat ammattinimikkeensä mukaisesti HR puolen asiat sekä lisäksi myös laatua käsittelevät asiat. Henkilön D työtehtävät taas koskettavat päivittäistä työnjohtamista sekä tuotevastuut. E:n työtehtäviin kuuluu tuontihuolintaa samoin kuin A:lla, mutta lisäksi myös tullaukset viennissä ja tuonnissa, vaarallisten aineiden kuljetukset sekä lentorahdit.

Henkilöt A, D ja E ovat työskennelleet AEO:n parissa siitä lähtien, kun yritykset ovat saaneet valtuutuksen, mutta A:lla on kokemusta vuodesta 2014 lähtien, D: llä 4 vuotta ja E:llä vuodesta 2013. Henkilöllä B on tämänhetkisen työn kautta kokemusta noin kolmen vuoden ajalta, mutta edellisessä työssään hän oli vastuussa kyseisestä puolesta useampia vuosia. C:llä on kolmen vuoden kokemus valtuutuksesta.

6.2 Teema 2. AEO-toimijuus käytännössä

Kysymys: Kuinka kauan yritys on toiminut AEO-toimijana?

Henkilöiden A ja B yritys on toiminut vuodesta 2015 lähtien valtuutettuna toimijana. E:n edustama yritys taas on toiminut vuodesta 2013 ja henkilön C yritys on toiminut puolestaan kahdeksan vuotta. D:n edustama yritys on toiminut vähiten aikaa muihin verrattuna eli neljä vuotta.

Kysymys: Minkä tasoinen valtuutus yrityksellä on? Miksi?

Taulukosta 1. näkee, että kaikki muut yritykset ovat valtuutettuja AEOF-tyyppiin paitsi henkilön D edustama yritys edustaa tyyppiä AEOC. Henkilö A perustelee yrityksen valinnaan AEOF-tyypin juuri siksi, koska se oli heille kuin ”nenä päähän”, kun toiminnassa on sekä turvallisuusasioita että tarvetta yksinkertaisille menettelyille. B perustelee asian sillä, että hänen muistaakseen Tulli suositteli heille juuri tätä (AEOF) valtuutustyyppiä. Henkilö C taas ei osannut perustella valintaa sen kummemmin. E perustelee valinnan yksinkertaisesti sillä, että AEOF-valtuutus oli soveltuvin vaihtoehto heidän yritykselleen. Henkilön D yritys valitsi AEOC-valtuutuksen siksi, koska heillä on omat tullitoiminnot, mutta ei omaa terminaalia.

Kysymys: Miksi hakeuduitte AEO-toimijaksi?

Henkilöt A, B ja C perustelevat valtuutuksen hakemista, sen saaman statuksen vuoksi eli sillä osoitetaan muun muassa asiakkaille yrityksen olevan luotettava kumppani. Henkilöt C ja E sekä myös A taas näkivät hakeutumisen syynä sen, että heidän suurimmat asiakkaansa alkoivat edellyttää toimijuutta yritykselle. A ja B sanoivat sertifiointin tuomien etujen olevan yksi syy AEO-toimijaksi hakeutumiseen eli sen ansiosta logistiikkaketjua on saatu nopeutettua ja lupia ei ole tarvinnut hakea aina erikseen. B esittelee muitakin syitä AEO-toimijaksi hakeutumiselle kuten sen, että se tuo yritykselle erittäin hyvän myyntivaltin ja sen kautta on pystytty tehostamaan yrityksen sisäistä turvallisuutta sekä omavalvontaa. Henkilö D mainitsee vielä valtuutuksen tuoman statuksen lisäksi hakeutumisen takana olevan halun kehittää yrityksen omaa tullitoimintaa.

Kysymykset: Hakuprosessi. Mitä valmisteluja AEO-toimijaksi hakeminen vaatii yrityksessä ennen hakua? Käsittelyajan pituus?

A kertoo hakuprosessin olleen erittäin laaja ja samoja ajatuksia on muillakin haastateltavilla. Henkilö C kertoo yrityksen hyödyntäneen hakuprosessissa ulkopuolista konsulttia ja käsittelyajan pituudesta hän ei osaa sanoa. D muistelee Tullin kanssa olleen useampia tapaamisia prosessin aikana, jossa kartoitettiin yrityksen

taloudellinen tilanne ja tullausprosessit. Käsittelyajan pituus oli hänen mukaansa noin 3 kuukautta. E kertoo yrityksessä olleen silloin prosessien ja manuaalien dokumentointia sekä, pieniä muutoksia jouduttiin tehdä toimitiloihin kulunvalvonnan toteuttamiseksi. Hän ei muista tarkalleen käsittelyajan pituutta, mutta sanoo sen olleen kuitenkin alle 100 päivää. A:lla on kokemusta hakuprosessista paljonkin, sillä hän on ollut itse mukana Tullin haastatteluissa. Niissä kysyttiin paljon tarkkoja kysymyksiä ja otettiin huomioon kaikki yrityksen osa-alueet eikä vain logistiikkapuoli. A sanoo yrityksen yrittäneen saada valtuutuksen nopeasti, jolloin koko prosessin kesto oli hänen muistaakseen noin vuoden. A lisää vielä, että nykyisin Tulli vieraillee heillä noin 2–3 vuoden välein tekemässä auditointeja. B kertoo vielä tarkemmin yrityksen valmistautuneen omakartoituksella AEO käsikirjan mukaisesti ja heillä mitailtiin parametrejä kuten sitä, ovatko tilat tarpeeksi suljetut ja kuinka dokumentit säilötään. Heillä Tulli vieraili hakuprosessin aikana kaksi kertaa. Hän ei myöskään muista tarkalleen aikaa, mutta väittäisi koko prosessiin kuluneen vähän yli puoli vuotta.

Kysymykset: Millaisia ovat AEO-toimijuuden tuomat helpotukset? Miten ne ilmevät toiminnassanne?

Tässäkin haastateltavat mainitsevat lähes kaikki siitä, että fyysisiä tai asiakirjoihin perustuvia tarkastuksia ei tehdä läheskään yhtä usein kuin normaaleille toimijoille. Toinen asia mikä nousee ylitse muiden, on lupamenettelyt, jotka ovat yksinkertaistettuja eli niitä ei tarvitse hakea erikseen hyvissä ajoin esimerkiksi ei vaadi lupaa väliaikaisille vienneille ja jopa jalostuslupamenettelyt saadaan hoidettua nopeasti. Henkilö D sanoi tulliasiointiin liittyviin kysymyksiin saavan vastauksen nopeammin dedikoidun kanavan kautta ja E kertoi merkittävää vaikutusta heidän toimintaansa tulleen 70 prosentin vakuusalennuksen, jossa yritys saa yleisvakuuden tullivelalle, ja jolloin vakuuksia on voitu siirtää muihin tarkoituksiin. Ainut haastateltavista, joka ei osannut kommentoida asiaa oli henkilö C.

Kysymys: Oletteko saaneet asiakkailtanne vaatimuksia AEO:n suhteen? Millaisia?

Kenellekään haastateltavista ei ole tullut vastaan vaatimuksia asiakkailta AEO:n suhteen esimerkiksi kuljetukseen liittyen. Asiakkaat ovat enemmänkin edellyttäneet valtuutusta, todistusta siitä tai heidän on täytynyt kertoa tarkemmin yrityksen prosesseista ja toiminnasta erinäisten dokumentaatioiden lisäksi.

6.3 Teema 3. Turvallisuus yrityksessä & kuljetusketjussa

Kysymys: Millaisia turvallisuustoimenpiteitä valtuutuksesta on seurannut yritykselle?

Henkilöt A, B, C ja E toivat esiin, että yrityksissä on tärkeää tunnistaa ja merkitä vierailijat järjestelmään, jotta he ovat tunnistettavissa. Vierailijoiden lisäksi myös henkilökunnalla on omat henkilökorttinsa ja alihankkijat tunnistetaan samoin. Kaikissa näissä yrityksissä on tiukennettu turvallisuustoimia valtuutuksen myötä niin, että kaikki tilat pidetään lukittuina aina ja esimerkiksi C mainitsi, että heiltä löytyy kaikista tärkeistä tiloista liiketunnistimet. A ja B kertovat, että heillä kuuluu toimintasuunnitelmaan aina kaikkien heillä työskentelevien henkilöiden kouluttaminen AEO asioihin. D:n yrityksessä koordinoidaan tarkemmin sitä, kenellä on pääsy dataan ja kuka sitä hallinnoi. A:n yrityksessä lähettämöön on sijoitettu erikseen lentorahtialue, joka on kameravalvonnan alla ja rajattu nauhoin, lähetykset luovutetaan kuljettajille tiettyjä tietoja vastaan ja erityisesti valvotaan myös sitä, ettei paketteihin joudu mitään ylimääräistä. Kaikkien kaupallisten ja arkaluontoisten materiaalien hävittäminen asianmukaisella tavalla on myös tärkeä seikka yrityksen toiminnassa.

Kysymys: Miten AEO-omavalvonta toimii yrityksessänne käytännössä?

Henkilö E kertoo, että heillä kiinnitetään huomiota omavalvonnassa samoihin seikkoihin kuin yleisessä turvallisuudessa eli tilat ovat lukitut, työntekijöillä on henkilökortit ja kaikki vierailijat tunnistetaan järjestelmään. D:n yrityksessä on tapana muun muassa tehdä pistotarkastuksia kerran kuukaudessa vienti- ja tuonti-keikkoihin ja C:n yrityksessä seurataan poikkeamia ja tapahtumat käydään läpi

palavereissa, joita on 4 kertaa vuodessa sekä kerran vuodessa paneudutaan niihin vielä tarkemmin. A ja B listaavat heidän omavalvontansa toimivan siten, että kierretään koko tehdas ja testataan erilaisia turvallisuusasioita kuten, kuinka kauan lähettämön tiimillä menee häätää vieras henkilö tiloista, käydään läpi, kenellä kaikilla on käytössä kulkulupa yrityksen tiloihin ja poistetaan sieltä turhat henkilöt, yrityksessä käydään myös vienti- ja tuontikeikat läpi tarkastaen, että kaikki on oikein sekä lopuksi he tekevät kierroksesta oman raporttinsa ja lähettävät sen tarvittaessa Tullille. Nykyisin omavalvontaraportin lähettäminen ei ole enää pakollista, mutta se täytyy säilyttää itsellä.

Kysymykset: Onko AEO vaikuttanut kuljetusturvallisuuteen? Onko toimintaanne kohdistunut rikollisuutta kuljetusketjun aikana?

Henkilöt A ja B mainitsivat erikseen kuljetusturvallisuuden huimasta kehityksestä parempaan suuntaan ja sen valvontaan on alettu oikeasti kiinnittämään enemmän huomiota. B lisäsi vielä, että heidän yrityksessään on vaatimuksena, että kaikki kuljetusketjun osapuolet ovat AEO-valtuutettuja, jolloin varmistutaan siitä, että kaikilla on samat kriteerit ja toimintatavat sekä koko kuljetusketju on luotettava heiltä ihan sinne asiakkaalle asti.

Kuljetusrikollisuutta koskevista tapauksista mainitsivat haastateltavista ainoastaan henkilöt B ja C. B kertoi, että heillä on kerran ollut yksi epäily, jossa pakettiin olisi yritetty lisätä kuljetuksen aikana jotain ylimääräistä ja tässä tapauksessa se oli tuotteen rakenteeseen lisätty muovipussi. Lähetys palautui takaisin yrityksen toimipisteeseen merkattuna vaaralliseksi lähetykseksi ja sitä oli tutkittu läpivalaisulla ennen palautumista. Perusteellisten tutkimusten jälkeen epäily paljastui harmittomaksi ja loppuratkaisuna vaihdettiin kuljetusyritys, joka ei ollut valtuutettu toimija. B mainitsi myös toisen tapauksen, jossa yhdestä Venäjän lähetyksestä huomattiin rajalla tehdyn yllätystarkastuksen seurauksena yhden kokonaisen lavan kadonneen. Painoja pystyttiin vertailemaan siten, että lasti oli loppupunnittu ennen kuljetuksen lähtemistä ja rajalla se oli punnittu uudelleen. Kadonneita tavaroita ei kuitenkaan valitettavasti saatu koskaan jäljitettyä. Henkilö C kertoo taas, että muutamia satunnaisia tapauksia on sattunut tulemaan vastaan heidän toiminnas-

saan. Yleisesti ne ovat olleet sellaisia, joissa terminaalista tai kuljetuksen aikana on varastettu tavaraa, mutta ilmeisesti suurin osa tapauksista on saatu ratkaistua.

Kysymys: Millaisia ovat keskeisimmät vahingot, joita sattuu kuljetusketjunne aikana?

Yleisimpänä vahinkona kaikki mainitsivat trukinpiikkien menevän väärästä paikasta läpi vahingoittaen tavaraa. E. mainitsi tavarankuljetuksen siirtämisen huolimattomasti trukilla niin kuin myös D. E sanoi vielä liikenneonnettomuudet ja toimituksen myöhästymisestä koituvat vahingot asiakkaalle. C:n edustamassa yrityksessä vahinkoja tapahtuu satunnaisesti matkan aikana ja AEO:n näkökulmasta joskus myös tavaroihin kajoamisia. B:n yrityksessä vahinkotilanteita saattaa tulla myös väärin pinotuista tavaroista, jonka seurauksena paketti on mennyt kasaan.

6.4 Teema 4. AEO-toimijan vinkit aloittelevalle toimijalle

Kysymykset: Seuraisiko AEO-toimijuudesta jonkinlaisia lisätoimia erikoiskuljetuksia harjoittavalle yritykselle? Millaisia lisätoimia?

Henkilöt D ja E ovat sitä mieltä, että AEO-toimijuuden ei pitäisi työllistää enempää kuin niiden osalta mitä AEO vaatimuksissa on jo mainittu. A:n ja C:n mielestä AEO-toimijuus työllistää jonkin verran, koska se asettaa vaatimuksia toimitiloille ja alihankintasopimuksille. B on taas sitä mieltä, että AEO-toimijuus saattaa työllistää merkittävästikin, mutta se ei ole negatiivinen asia, sillä se auttaa eliminimaan vaaratilanteita nopeasti ja parantaa henkilökunnankin omaa turvallisuutta.

Kysymys: Onko jotain vinkkejä tai erityishuomioita aloittavalle AEO-toimijalle?

Henkilö A ei tiedä tarkemmin millaisia vaatimuksia AEO-hankkeesta on kuljetusyhtiöille, mutta mainitsee erityishuomioksi sen, että omavalvonta on laajempi kuin teollisuusyrityksissä. B kehottaa taas tutustumaan jo etukäteen kunnolla tullauspäätöksiin, sen sisältöön ja tarkoituksiin, sillä Tullilla on tapana kysyä niistä hakuprosessin aikana. Hän mainitsee myös, että mikäli toiminnassa on tullauksia niin ne kannattaisi ottaa haltuun ajoissa, sillä niissä suurimmat virheet piilevät. C antaa vinkeiksi, että yrityksestä kannattaa nimetä henkilö, joka ottaa vastuuta val-

tuutukseen kuuluvista asioista tai sitten apuna voi käyttää ulkopuolista konsultointiapua. Viimeisenä vinkkinä on vielä se, että työn määrää ei kannata aliarvioida prosessin aikana. Henkilö D kehottaa myös valmistautumaan riittävästi etukäteen ja koko yrityksen on syytä sitoutua sekä hakuprosessiin että AEO-toimijuden tuoman statuksen ylläpitoon. Henkilö E mainitsee myös vinkkinä perehtymistä AEO-suuntaviivoihin ja Tullin sivuilta löytyviin tietoihin sekä ohjeisiin vaarattomuudesta ja turvallisuudesta.

6.5 Kohdeyrityksen toiminnan kartoitus valtuutuksen suhteen

6.5.1 Teema 1. Taustatiedot

Kysymykset: Ammattinimike? Työkokemus vuosina kyseiseltä alalta?

Kohdeyrityksessä työskentelevä henkilö on ammattinimikkeeltään HR- ja EQHS-päällikkö. Hänelle on kertynyt työkokemusta kyseisestä tehtävästä jo 13 vuoden ajalta.

6.5.2 Teema 2. Kohdeyrityksen toiminta

Kysymykset: Millaista toimintanne on erikoiskuljetusten parissa? Mihin toimintanne sijoittuu?

Yrityksen toiminta keskittyy erityisesti erikoisraskaisiin kuljetuksiin, joita useimmiten ovat teollisuuden raskaiden komponenttien ja tuulivoiman osien kuljetukset, isot moottorit sekä muuntajat. Toiminta sijoittuu noin 95 prosenttisesti Suomeen ja Ruotsiin, mutta silloin tällöin saatetaan myös käydä Norjassakin. Tarpeen tullen yritys voi toimia myös näiden edellä mainittujen maiden ulkopuolella.

6.5.3 Teema 3. Turvallisuus & riskit

Kysymykset: Millaisia tyypillisimmät kuljetusvahinkonne ovat? Kuinka usein niitä sattuu? Miten tilanteet ratkaistaan?

Tyypillisimmät kuljetusvahingot sattuvat yleensä tuulivoimatyömailla, joissa tehdyt tiet ovat haastavassa kunnossa. Tästä on seurannut joko sitä, että lavetti eli

kuljetusalusta menee ojan puolelle tai sitten lavetin sijaan itse kuorma-auto ajautuu ojaan. Tällaisia tapauksia sattuu haastateltavan mukaan kuitenkin vain noin kerran vuodessa. Tilanteiden ratkaisumenetelmät vaihtelevat riippuen kuljetuksen ja itse onnettomuuden kokoluokasta, jolloin toisinaan kuljetus nostetaan ojan pohjalta nosturilla takaisin ajoneuvon kyytiin ja matka jatkuu. Ääritapauksissa sitten taas koko kalusto saattaa mennä lunastukseen. Pienemmissäkään vahinkotapauksissa matkaa ei pystytä välttämättä enää saman päivän aikana jatkamaan, koska ajoneuvonosturi täytyy kutsua paikalle. Ennen nostoa tilanne saattaa vaatia vielä, että nosturia varten tehdään kunnon nostopaikka. Koko pelastusoperaation henkilö sanoi kestävän tällaisessa tapauksessa noin yhdestä päivästä kahteenkin.

Kysymykset: Millaisia turvallisuustoimia yrityksellä on kuljetuksien valmisteluissa ja kuljetuksen aikana? Onko niissä jotain kehitettävää?

Kuljetuksen aikana yksi yleisimmistä turvallisuustoimista on vilkkuautot, jotka sijoitetaan useimmiten kuljetuksen eteen ja taakse. Niiden määrä riippuu tapauksesta ja määräytyy sitten lainsäädännön mukaan sekä ne hoitavat pääasiassa kuljetuksen valvontaa liikkeessä ja pysähdyksissä. Kuljetuksen valmisteluun kuuluu muun muassa ELY-keskukselta haettava lupa ja reittiselvitykset, jotka vielä koeajetaan ennen varsinaista kuljetusta. Valmisteluihin kuuluu myös riskienarviointia projektikohtaisesti, mutta henkilö mainitsee ylivoimaisesti tärkeimmäksi reittiselvitysten teon. Kuljetuksen aikana tulee ottaa myös huomioon erilaisia seikkoja kuten milloin erikoiskuljetuksia saadaan ajaa. Pääkaupunkiseudulla on rajoituksia kellonajasta niin kuin Ruotsissakin erikoiskuljetuksia on sallittua ajaa vain ilta/yöaikaan. Suomen ja Ruotsin säännökset eivät kuitenkaan huomattavasti eroa muuta kuin Ruotsissa on hieman tiukempia säännöksiä esimerkiksi koskien vilkkuautojen määrää.

Kysymykset: Onko kuljetusketjunne aikana esiintynyt rikollisuutta? Millaista se on ollut? Miten tilanne on ratkaistu?

Kuljetuksien aikaiseen rikollisuuteen ei ole oikeastaan kohdattu ollenkaan, sillä heidän tavaransa ei ole yleensä rikollisia houkuttelevia materiaaleja. Satunnais-pieniä tapauksia ovat olleet sellaiset, joissa toimipisteen pihaan pysäköidyistä

kuorma-autoista on saatettu viedä polttoainetta. Mitään sen vakavampia tapauksia ei ole tullut kohdeyrityksessä vastaan.

6.5.4 Teema 4. AEO

Kysymykset: Onko teillä ollut yhteistöitä AEO-toimijoiden kanssa? Onko AEO-valtuutetuilta asiakkailta tullut vaatimuksia esimerkiksi kuljetuksiin? Millaisia ne ovat olleet?

Yrityksellä on ollut muutamia yhteistöitä AEO-toimijoiden kanssa, mutta mitään tiettyjä asiakkaita tai yrityksiä ei haluta erikseen mainita. AEO-valtuutetuilta asiakkailta ei ole myöskään tullut mitään erityisiä vaatimuksia. Haastateltavaa usko, että jo Suomen tiukan lainsäädännön mukaan täytetään jo monia vaatimuksia. Hän mainitsee myös, että heidän toiminnassaan kuljetettavan tavaran kanssa ei esimerkiksi yövytä missään eli tavara kuljetetaan kerralla määränpäähän asti, jolloin ei ole kyseessä mitään väliaikaista varastointitapahtumaa.

Kysymys: Oletteko koskaan harkinneet valtuutuksen hakemista? Miksi?

Tällä hetkellä yritys ei koe tarvetta hakea valtuutusta, sillä asiakkaiden suunnasta ei ole tullut asiaan vaatimuksia. Asiakkaat ovat vaatineet pikemminkin ISO9001 laatusertifikaattia, joka yritykseltä löytyy jo entuudestaan. Haastateltu henkilö uskoo kuitenkin, että tarpeen tullen yritys voisi saada valtuutuksen helposti, mutta tähän mennessä ovat pärjänneet kuitenkin ongelmitta ilman sitä.

Kysymys: Minkä AEO:n valtuutustyyppin valitsitte yrityksellenne?

Haastateltavan mukaan yritykselle sopisi AEOS-valtuutustyyppi, koska heidän toiminnassaan ei olla tekemisissä tullauksen kanssa. Asiakkaat hoitavat tullauksen niissä tapauksissa, joissa se on tarpeen. Turvallisuuspuolesta heille voisi olla tässä tapauksessa enemmän hyötyä.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä luvussa analysoidaan saatuja tutkimustuloksia asetettujen tutkimuskysymysten sekä teemojen pohjalta. Myöhemmin tarkastellaan tutkimuksen luotettavuutta, pohditaan toimeksiantajan saamaa hyötyä ja annetaan toimenpide- sekä jatkotutkimusehdotukset.

7.1 Tulosten analysointi

Tuloksia analysoidaan asetettujen tutkimuskysymysten pohjalta. Haastattelujen vastaukset analysoidaan myös erikseen teemoittain valtuutettujen toimijoiden ja kohdeyrityksen tulokset omissa kappaleissaan. Teemat ovat samassa järjestyksessä kuin luvussa 6.

Opinnäytetyön tutkimusongelmana oli AEO-toimijuuden hyödyllisyyden selvittäminen kohdeyritykselle. Tutkimuskysymykset johdettiin tutkimusongelmasta ja ne ovat *mikä on AEO-hankkeen tarkoitus, miten AEO-toimijaksi voidaan hakeutua ja mitä hyötyä AEO-valtuutuksesta on erikoiskuljetuksia harjoittavalle yritykselle.*

AEO-hankkeen tarkoituksena on turvallisuuden parantaminen sekä toimitusketjussa että yrityksen toiminnoissa. Sitä kutsutaan myös kumppanuusohjelmaksi, jossa tarkoituksena on ylläpitää Tullin ja valtuutetun toimijan välistä yhteistyötä. Tämä ilmeni sekä tutkimuksen että teorian mukaan muun muassa AEO-omavalvontaan liittyvien asioiden kommunikointina tai rajalla Tulli tunnistaa toimijan sen statuksesta, jolloin voidaan luottaa sen rehtiin toimintaan eikä rahtia tarvitse usein tarkastaa. AEO pyrkii myös helpottamaan laillista kaupankäyntiä kansainvälisessä ympäristössä ja turvaamaan rahdin ulkopuolisilta henkilöiltä sekä hoitamaan kuljetuksen luotettavasti lähtöpisteestä sen määränpäähän. Teorian lisäksi tutkimuksessakin mainittiin yrityksiä pitävän huolta kuljetuksien täydestä valvonnasta ja teollisuusyrityksessä varsinkin koko valmistusprosessin ajan valvotaan tarkkaan, että pakettiin ei laiteta mitään ylimääräistä eikä yrityksiä tiloissa muutenkaan liiku ketään ylimääräisiä henkilöitä. Tähän ensimmäiseen tutkimuskysymykseen saatiin vastaus pääosin jo teorian kautta, mutta tutkimuksen ansiosta aiheesta tuli ilmi vielä yksityiskohtaisempia tietoja.

Hakuprosessia koskevaan tutkimuskysymykseen saatiin myös pääosin vastaus teorian avulla tekstin ja tiivistetyn kuvan tiedoista, mutta tässäkin tapauksessa tutkimuksen kautta ilmeni tarkempaa tietoa. AEO-toimijaksi voidaan siis hakeutua ensin perehtymällä annettuihin vaatimuksiin ja sitten vasta itse haku suoritetaan sähköisessä palvelussa. Haun tekemisenkin jälkeen prosessi vaatii lisää perehtymistä ja apua saa myös Tullin neuvonnastakin. Teoriassa mainitaan Tullin arviointiprosessista, jossa yritystä haastatellaan koskien sen toiminnan kaikkia osa-alueita ja sen lisäksi vielä fyysiset arviointikäynnit yrityksen tiloihin. Tutkimuksessa näistä seikoista kerrottiin tarkemmin, että arviointikäyntejä on jopa kaksi ja haastatteluissa kysytään haastavia kysymyksiä liittyen dokumenttien säilöntään ja talousasioista. Koko prosessin mainitaan teoriassa kestävän enintään puolen vuoden ajan ja samoja vastauksia saatiin myös tutkimuksenkin kautta.

Kolmantena tutkimuskysymyksenä oli AEO-valtuutuksesta olevan hyödyn selvittäminen erikoiskuljetuksia harjoittavalle yritykselle. Tähän saatiin vastauksia pääosin tutkimuksen kautta erikoiskuljetuksia hoitavilta yrityksiltä. Lisäksi teoria ja toimeksiantajan haastattelu syvensivät tietoa. Teoriassa sekä tutkimuksessa mainitaan yleisesti valtuutuksesta saatuja hyötyjä kuten turvallisuusasioihin tulevat tiedot standardit, valvonta ja asiakkaat luottavat enemmän. Valtuutus nopeuttaa ja yksinkertaistaa myös tullimenettelyjä. Teoriassa mainitaan valtuutuksen tuoman myös arvostusta statuksesta ja tutkimuksesta lisänä sen kerrottiin olevan hyvä myyntivaltti. Tutkimuksessa otettiin selvää myös siitä, että voisiko valtuutus tuottaa toimijalle lisätyötä, jolloin vastaukseksi saatiin, että sen ei pitäisi tuottaa mitään ylimääräistä työtä jo mainittujen seikkojen lisäksi. Toimeksiantajan haastattelun avulla saatiin tietoa siitä, mikäli heidän toiminnassaan olisi aukkoja, jotka näyttäisivät valtuutuksen tarpeen.

7.1.1 AEO-valtuutetut toimijat

Haastateltavien taustat

Tutkimukseen vastasi yhteensä viisi eri henkilöä, jotka olivat työskennelleet AEO:n parissa vaihtelevalla kokemuksella. Tietoa pyrittiin saamaan sellaisilta henkilöiltä, jotka työskentelevät esimerkiksi logistiikan parissa tai jopa vastaavat

yrittäjien AEO asioista. Suurin osa haastateltavista työskenteli tällaisessa asemassa, mutta kahdella muulla oli kokemusta toisista tehtävistä. Yhdestä näistä yrityksistä haastateltavan oli tarkoituskin hoitaa yhdessä henkilön kanssa, joka oli vastuussa AEO asioista, mutta työkiireiden vuoksi vastaukset saatiin toiselta henkilöltä. Henkilöt osasivat siitä huolimatta vastata haastattelukysymyksiin hyvin vaikkakin muita hieman suppeammin. Mikäli haastattelu olisi hoidettu toisen henkilön kanssa niin vastauksissa olisi varmasti ollut eroa ja kaikkiin kysymyksiin olisi saatu vastaukset. Loppujen lopuksi vastaukset olivat kaikkien osalta riittävät.

AEO-toimijuus käytännössä

Haastateltavat vastasivat laidasta laitaan yrityksen AEO asioista kuten, että miksi alun perin on lähdetty hakemaan valtuutusta, millaisia asioita hakuprosessia varten tehtiin ja mitä valtuutus on tuonut heille mukanaan. Tutkimuksessa kävi ilmi samoja asioita hakuprosessista kuin myös teoriastakin eli hakuprosessin myötä käydään läpi kaikkia yrityksen toimintoja kuten vakavaraisuutta, joilla varmistetaan siitä, että pystytäänkö vaadittuja kriteerejä täyttämään. Haastateltavat kertoivat Tullin käyneen vierailuilla kuten teoriastakin käy ilmi, että Tulli tekee prosessin aikana jopa 1–2 tarkistuskäyntiä fyysisesti yrityksen tiloihin. Lisää yhtäläisyyksiä teorian ja haastateltavien vastauksien välillä oli valtuutuksen tuomista eduista ja yksinkertaistetuista menettelyistä, joita olivat status ja hyvä maine yritykselle, tavaravirran nopeampi kulku rajalla sekä päästään helpommin lupien kanssa, kun niitä ei aina erikseen tarvitse hakea.

Turvallisuus yrityksessä ja kuljetusketjussa

AEO-valtuutuksen myötä yrityksissä jouduttiin kiristämään turvallisuustoimintoja lähinnä siten, että toimitilat pidetään aina lukittuina, henkilöstöllä on omat henkilökortit sekä vierailijat tunnustetaan aina järjestelmään. Valtuutuksen myötä kaikille toimijoille on tullut omavalvonta kierrokset, joilla tarkkaillaan useamman kerran vuodessa, että kaikki turvallisuustoiminnot ovat ajan tasalla sekä tarkistetaan esimerkiksi vienti- ja tuontikeikat läpi. Muutamilla yrityksillä oli vaatimuksena, että kuljetusketjussa käytetään ainoastaan yrityksiä, jotka ovat myös valtuutettuja, jolloin varmistetaan ketjun luotettavuus. Kuljetusten vahinkotapaukset oli-

vat kaikilla aika pieniä tapauksia eli useimmiten trukin piikit menevät väärästä paikasta lävistäen pakettia. Yllättävää oli, että vaikka yrityksillä voi olla toimituksia kolmansiin maihin vaarallisemmillekin alueille niin monella ei ollut tullut yhtäkään kuljetusrikollisuuden kohdistuvaa tapausta. Jotkut mainitsivat satunnaisia tavaroiden katoamisia; yksi tapaus oli ollut Venäjällä, josta teoriassakin oli mainintaa, että alueella on ollut vilkasta kuljetusrikollisuuden suhteen. Yksittäinen tapaus oli myös yrityksestä lisätä tavaran sekaan jotain sinne kuulumatonta. Tästä voidaan varmaankin päätellä, että AEO:lla on todella ollut vaikutuksia turvallisuuden ja rikollisuuden estämiseksi.

AEO-toimijan vinkit aloittelevalle toimijalle

Haastateltavilta pyydettiin haastattelun lopuksi vielä kertomaan vinkkejä tai erityishuomioita, joista voisi olla apua aloittelevalla toimijalle. Hyödyllisiä vinkkejä kertyi useita ihan työmäärän huomioinnista asioiden perehtymiseen asti. Haastateltavat mainitsivat myös siitä mitä erityisesti kannattaa opetella hakuprosessin aikana eli AEO suuntaviivoista löytyviä ohjeita turvallisuuden ja vaarattomuuteen. Näillä vinkeillä kohdeyritys voisi päästä hyvään alkuun sillä, ne auttavat valmistautumaan tulevaan ja osoittaa huomioon otettavat seikat ennen hakua sekä sen aikana. Toimeksiantaja näkisin vähän sitäkin, millaista toiminta tulisi olemaan valtuutuksen kanssa.

7.1.2 Kohdeyritys

Taustatiedot

Kohdeyrityksestä kontaktihenkilönä on toiminut mieshenkilö HR- ja laatupuolelta. Häntä haastateltiin toimijoiden lisäksi, jotta saatiin tutkimukseen tietoa myös kohdeyrityksen toiminnasta sekä siitä, kuinka he itse suhtautuvat valtuutukseen ja sen seikkoihin. Häneltä saatiin tutkimukseen tarvittavat vastaukset ja päästiin kartalle heidän nykytilanteestaan.

Kohdeyrityksen toiminta

Kohdeyrityksellä on toimintaa niin raskassiirtojen kuin nosturitoiminnan parissa kuten kohdeyrityksen esittelystäkin selviää, mutta tässä työssä keskitytään yrityksen erikoiskuljetuspuoleen. Erikoiskuljetukset, joihin yritys on keskittynyt, rajataan erikoisraskaisiin kuljetuksiin. Heidän toimintansa sijoittuu pääasiassa Suomeen ja Ruotsiin, välillä Norjaankin, jolloin yrityksen asiakaskunnan katsotaan olevan suhteellisen lähellä.

Turvallisuus ja riskit

Kuljetuksien turvallisuutta saadaan ylläpidettyä etu- ja taka-autoilla ja tarvittaessa vielä vilkkuautoillakin. Kuljetettavaa lastia pystytään siis vartioimaan kuljetuksen aikana sekä kuljettajan toimesta että esimerkiksi etu- ja taka-autojen toimesta. Haastateltava kertoi, että kuljetuksen kanssa ei yleensä yövytä matkalla vaan se kuljetetaan suoraan määränpähän asti. Tämä luultavasti vähentää myös mahdollisuuksia rikollisten hyökkäyksille, kun pysähdyksissä ei olla kovin kauaa. Yrityksellä ei ole myöskään tavaroille välivarastointia, jolloin toimitiloihin ei vaadita erityisille alueille äärimmäisiä turvallisuustoimia.

Haastateltava kertoi, ettei yrityksellä ole ollut sen suurempia kuljetusrikollisyyden kohdistuvia tapauksia kuin satunnaiset polttoainevarkaudet. Hän uskoi tilanteen pysyneen tällaisena, koska yrityksen kuljettamat materiaalit eivät kiinnosta varkaita. Se pitää varmasti paikkansa, sillä kuten teoriassakin mainitaan, varkaat kiinnostuvat eniten luultavasti pienemmästä tavarasta ja erityisesti arvokkaista teknologian tavaroista, joita on helppo varastaa ja myydä eteenpäin.

Kohdeyrityksen yleisimpiä vahinkoja sattuu haastateltavan mukaan tuulivoimala työmailla haastavien teiden vuoksi. He valmistelevat kuljetustapahtumia muun muassa hakemalla luvat ELY-keskuksesta, tekevät reittiselvityksiä ja testaavat ne ennen kuljetuksia sekä tekevät riskienarvioinnin projektikohtaisesti. Näissä seikoissa ei ole huomattu kohdeyrityksessä mitään erityisiä kehityskohteita kuin kiinnittää huomiota entistä parempaan reittiselvitykseen.

AEO-toimijuus

Kohdeyritykseltä kysyttiin aiemmista yhteistöistä AEO-toimijoiden kanssa, joita oli tehty muutamia, mutta niistä ei tuotu mitään erityisiä asiakkuuksia ilmi. Samassa kysymyksessä kysyttiin myös ovatko toimijat vaatineet jotain tiettyjä asioita tällaisissa tilanteissa, johon haastateltava vastasi, että mitään erityisiä vaatimuksia ei ole koskaan esitetty heille. Hän mainitsi, ettei yrityksen toimijuudettomuudesta ole tullut tähän mennessä lainkaan ongelmia eikä se ole ollut esteenä heidän asiakkailleen.

Haastateltavalta kysyttiin myös ovatko he itse koskaan harkinneet valtuutuksen hakemista ja mikä valtuutustyyppi kohdeyritykselle voisi sopia. Tällä hetkellä yritys ei ollut nähnyt tarvetta hakeutua AEO-toimijaksi, koska siihen ei ole tullut asiakkailta vaatimuksia tai ovat ajatelleet, ettei se toisi heille liiketaloudellisesti mitään uutta merkitystä. Henkilö näki heille sopivimmaksi valtuutustyyppiksi AEOS:n eli tyypin, jossa kiinnitetään huomiota turvallisuuteen ja vaarattomuuteen. Olen henkilön kanssa samaa mieltä, että vaihtoehdoista tämä olisi varmasti sopivin juuri siksi, koska heidän toiminnassaan ei ole ollenkaan tullaustoimintoja, jolloin eivät hyödy sen mukana tulevista yksinkertaisista menettelyistä.

Valtuutuksen hakeminen ei ole tällä hetkellä kohdeyritykselle täysin ajankohtainen tai välttämättä täysin tarpeellinen juuri siksi, että tullausta ei hoideta ollenkaan, kuljetuksien kanssa ei yövytä missään eikä tavaroille tehdä heidän toimestaan välivarastointia. Valtuutus voisi sen sijaan lisätä ehkä turvallisuutta itse yrityksen toimitiloissa parantaen sitä työntekijöiden keskuudessa tai tärkeiden dokumenttien suojausta. Turvallisuus saattaisi lisääntyä ehkä vielä kuljetustapahtumissakin. Valtuutus on myös hyvä myyntivaltti, joka voisi avata yritykselle uusia mahdollisuuksia liiketoiminnassa.

7.2 Luotettavuuden tarkastelu

Reliabiliteetti on yksi luotettavuuden mittareista ja se tarkoittaa tutkimuksen tulosten pysyvyyttä. Pysyvyydellä taas tarkoitetaan tässä sitä, mikäli tutkimus toteutettaisiin uudelleen, nähdään toistuisiko siinä edelleen samat tulokset. Tällaisen

uusintamittauksen avulla pystytään vahvistamaan saatuja tutkimustuloksia. Reliabiliteettia voidaan testata esimerkiksi siten, että jos kaksi arvioijaa päätyy samaan tulokseen, niin sen voidaan katsoa olevan luotettava. Toinen tapa on se, että samaa henkilöä voidaan tutkia useamman kerran ja mikäli kaikilla kerroilla saadaan samoja vastauksia, se on luotettava. (Kananen 2017, 175; Hirsjärvi ym. 2009, 231)

Validiteetti on toinen luotettavuusmittari, jolla tarkoitetaan taas sitä, että tutkimuksessa tutkitaan ja käsitellään oikeita asioita. Tähän liittyy se, että kiinnitetään huomiota tutkimuksen suunnitteluvaiheeseen eli tutkimuksen asetelmaan, aineiston analyysiin eli syy-seuraussuhteisiin ja tehdään nämä oikein. Esimerkkinä tilanne, jossa luotettavuuden mittari voi aiheuttaa virheitä on sellainen, kun kyselylomakkeeseen vastaavat ovat saattaneet ymmärtää kysymykset aivan eri tavalla kuin kyselylomakkeen tekijä. Täten, kun tutkija aloittaa tutkimaan vastauksia hän palaa käsittelemään niitä oman ajattelumallinsa mukaisesti, jolloin vastauksista saadaan epäpäteviä eikä niitä välttämättä voida pitää tosina. (Kananen 2017, 175–176; Hirsjärvi ym. 2009, 231–232)

Yksi kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuuskriteereistä on muun muassa saturaatio, joka on luotettavuuden vahvistamiskeino. Saturaatiota nimitetään myös kylläntymispisteeksi, jolla tarkoitetaan sitä, että uusia havaintoyksiköitä tutkitaan niin kauan kuin se tuo uutta tietoa tutkimukseen ja, kun vastaukset alkavat toistaa itseään on saavutettu kylläntymispiste. Tällaisessa tapauksessa voidaan todeta, että tutkimuskohteita on tullut riittävästi ja uusien tuominen tutkimukseen ei tuota enää mitään uutta arvoa. (Kananen 2017, 179)

Eettisyyden peruskysymyksiä ovat mikä on hyvää ja pahaa sekä mikä on oikein ja mikä taas väärin. Eettisesti hyvä tutkimus edellyttää, että hyvää tieteellistä käytäntöä noudatetaan tutkimuksen teossa eli tutkimustulosten esittämisessä ja arvioinnissa ollaan rehellisiä ja huolellisia. Lisäksi tutkimuksessa tulisi soveltaa kriteerien mukaisia ja eettisesti hyväksyttäviä tiedonhankinta-, tutkimus- ja arviointimenetelmiä. Tutkimuksessa tulee välttää epärehellisyyttä kaikin tavoin ja yksi tärkeimmistä periaatteista on, että plagiointi eli toisen kirjoituksien luvaton lainaa-

minen on ehdottomasti kiellettyä. Tärkeää on myös tuoda tutkimustulokset ilmi niin kuin ne ovat vaikka niissä olisi puutteitakin, jotta tulos ei vääristyisi. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 23–26)

Tutkimuksen voidaan katsoa olevan reliaabeli, koska haastateltavien vastaukset ovat toistettavissa. Jos tutkimus toteutettaisiin uudelleen siinä, saataisiin todennäköisesti lähes yhtäläiset vastaukset kuin nykyisestäkin tutkimuksesta. Tutkimus on myös validi siitä syystä, että haastateltavilta saatiin kysymyksiin juuri sellaiset vastaukset, joita odotettiin. Lisäksi ne vastasivat myös asetettuihin tutkimuskysymyksiin.

Saturaatio eli kylläntymispiste saavutettiin tutkimuksessa osittain, mutta ei täysin. Useammissa vastauksissa nähtiin yhtäläisyyksiä, mutta haastateltavat mainitsivat paljon erilaisiakin seikkoja, jotka olivat hyvin arvokasta tietoa tutkimuksen kannalta. Päälimmäiseksi kaikilla prosessi ja toiminnot ovat kuitenkin lähes samanlaisia toimialojen erilaisuudesta huolimatta.

Tutkimuksen katsotaan olevan myös eettisesti hyvä sekä haastateltavien vastauksien että toteutuksen osalta, koska vastaukset ovat henkilöiden kokemusten ja tietojen pohjalta tulleita, joten ne voidaan katsoa olevan oikeita tuloksia. Tutkimuksen toteutus pyrittiin tekemään siten, että tutkimuksen vastaukset tuodaan esille juuri sellaisina, kuin ne ovat, jotta tulokset eivät vääristy. Tutkimuksessa ei myöskään ole käytetty plagiointia, joka edustaa eettistä hyvää tutkimusta.

7.3 Hyödyt toimeksiantajalle & toimenpide-ehdotukset

AEO-hanke lisääntyy kansainvälisten markkinoiden parissa työskentelevien yritysten keskuudessa vuosi vuodelta enemmän ja sen tuomaa statusta pidetään suuressa arvossa. Kohdeyritys ei ole vielä toistaiseksi ryhtynyt AEO-toimijaksi, jonka vuoksi he voisivat hyötyä tästä työstä. Työ esittelee perustietoja itse AEO-hankkeesta sekä myös yksityiskohtaisempaa tietoa toimijaksi ryhtymisestä ja toimijana olemisesta. Nämä tiedot voivat edesauttaa toimeksiantajaa ryhtymään AEO-toimijaksi, kun työssä on kerätty kaikki hyödyllinen tieto jo heille valmiiksi.

Työssä on haastateltu myös muita samalla alalla toimivia yrityksiä kuten toimeksiantaja, jotka ovat toimineet valtuutettuina jo useamman vuoden. Haastattelujen kautta toimeksiantaja saa käytännön kokemuksia siitä, kuinka kyseinen status on vaikuttanut heidän toimintaansa ja ovatko he muun muassa hyötynet siitä jollain tavoin. Toimeksiantaja voi saada työn kautta lisää tietoa myös turvallisuusasioista ja -toimista kuten se, että miten valtuutus on vaikuttanut kuljetuksiin, vahinkoihin tai vaikkapa rikollisuuteen. Turvallisuustoimista voi olla vinkkejä esimerkiksi dokumenttien turvalliseen säilöntään tai toimitilojen turvallisuuteen.

Toimenpide-ehdotuksia kohdeyritykselle olisi se, että yrityksessä perehdyttäisiin kunnolla aiheeseen AEO suuntaviivojen avulla Tullin sivuilta. Toisena asiana voisivat pohtia olisiko AEO-toimijuudesta positiivista vaikutusta myös yrityksen mielikuvaan ja siten löytyä uusia mahdollisuuksia liiketoimintaan. Kolmantena asiana se, että asiaa kannattaisi tarkastella myös toimitilojen tai kuljetustapahtumien turvallisuuden kannalta, voisiko valtuutuksesta hyötyä myös niiden tiimoilta.

7.4 Jatkotutkimusehdotukset

Jatkotutkimusehdotuksena olisi se, että mikäli toimeksiantaja ryhtyy jossain vaiheessa AEO-toimijaksi, voitaisiin tutkia uudelleen, kuinka toimijuus on vaikuttanut yrityksen liiketoimintaan ja onko AEO-toimijuudesta ollut hyötyä.

Muutaman vuoden päästä voisi myös tutkia uudelleen itse AEO-hankkeen tilaa ja tarkastella onko siihen tullut jotain uusia merkittäviä ohjeistuksia tai tiettyjä käytäntöjä mitä aikaisemmin ei ole vielä ollut. Hanke ei ole uusi ilmiö kansainvälisessä kaupassa vaan toiminut jo useampia vuosia, mutta toimijat lisääntyvät siitä huolimatta.

Turvallisuusasioita voidaan myös tutkia myöhemmin uudelleen, jolloin kartoitetaan mahdollisesti jopa uusia riskejä ulkomaankaupassa tai niitä jo olemassa olleita riskejä, jotka ovat joko pahentuneet tai lieventyneet. Tällaisessa tutkimuksessa pystyttäisiin tutkimaan mihin suuntaan AEO-hanke on vienyt turvallisuutta ajan kuluessa. Turvallisuustoimet saattavat myös muuttua ajan saatossa tehokkaimmiksi, joista voisi saada myös tutkimusta aikaan.

LÄHTEET

Altemöller, F. 2011. Towards an international regime of supply chain security: an international relations perspective. [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%202%20\(Sep%202011\)/03%20Altemoeller.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%205%2C%20Number%202%20(Sep%202011)/03%20Altemoeller.pdf)

ELY-Keskus. 2020. Erikoiskuljetukset. Viitattu 27.1.2021. <https://www.ely-keskus.fi/erikoiskuljetukset>

Euroopan Komissio. 2020. b. Mutual Recognition and Cooperation with other government authorities. Viitattu 21.10.2020. https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo/mutual-recognition-and-cooperation-other-government-authorities_en.

European commission. 2020. a. Authorised Economic Operator. Viitattu 24.5.2020. https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#what_is.

European Commission. 2020. c. Authorised Economic Operator: Query page. Viitattu 22.10.2020. https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=en&h_olderName=&aeoCountry=&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOA&Expand=true&offset=1&showRecordsCount=0.

Gov. 2020. Guidance: Check if Authorised Economic Operator status could benefit you. Viitattu 1.10.2020. <https://www.gov.uk/guidance/authorised-economic-operator-certification>.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15–16. uud. painos. Helsinki. Tammi.

<https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/B181%20Kuljetusalan%20ja%20logistiikan%20tuotevahingot.pdf>

Icaew. 2020. Authorised Economic Operator status. Viitattu 13.10.2020.
<https://www.icaew.com/library/brexit-practical-guides/brexit-supply-chains/authorised-economic-operator-status>.

Institute of Export & International Trade. 2020. Viitattu 22.10.2020.
<https://www.export.org.uk/news/320338/AEO--what-is-it-and-could-your-business-benefit.htm>.

Kananen, J. 2013. Case-tutkimus opinnäytetyönä. Jyväskylä. Suomen Yliopistopaino Oy.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Jyväskylä. Suomen Yliopistopaino Oy.

Kananen, J. 2017. Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylä. Suomen Yliopistopaino Oy.

Knego, N., Renko, S. & Knezevic, B. 2016. Trade perspectives 2016; Safety, security, privacy and loyalty. Faculty of Economics and Business Zagreb & Croatian Chamber of Economy. Zagreb. Viitattu 21.1.2021
https://www.researchgate.net/profile/Dora_Naletina/publication/324389773_The_impact_of_terrorism_on_the_security_and_continuity_of_international_business_activities/links/5acc75d4a6fdcc8bfc87707e/The-impact-of-terrorism-on-the-security-and-continuity-of-international-business-activities.pdf#page=19

Kuntaliitto. 2019. Erikoiskuljetukset suunnittelussa opas, koulutusmateriaali. Viitattu 16.12.2020.
https://vanha.vayla.fi/documents/20473/601851/Erikoiskuljetusopas_koulutusmateriaali_vayla.pdf/ff352fc3-7865-4406-b806-e7836f1170d2

Lago Logistics. 2020. Intermodaalikuljetukset Suomesta Eurooppaan. Viitattu 30.11.2020. <https://lagologistics.fi/offer/intermodaalikuljetukset/>

Langh Group. 2015. Erikoiskontit osana toimivaa kuljetusketjua. Viitattu 27.1.2021. <https://docplayer.fi/3330324-Erikoiskontit-osana-toimivaa-kuljetusketjua-markku-yli-kahri-konttikuljetukset-28-1-2015-helsinki.html>

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2005. Tavaraliikenteen kuljetusten liikenneturvallisuuksivastuu – Liikenneturvallisuuksijohtaminen tavarankuljetuksissa. Viitattu 5.12.2020.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177662/Tavaraliikenteen%20kuljetusten%20liikenneturvallisuuksivastuu%20%202005.pdf?sequence=1>

Liikennevirasto. 2017. Erikoiskuljetusajoneuvot ja niiden huomioon ottaminen ohjeissa. Viitattu 14.1.2021. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2017-32_erikoiskuljetusajoneuvot_web.pdf

Logistiikan Maailma. 2020. a. Tulliyhteistyö – EU. Viitattu 25.5.2020. <http://www.logistiikanmaailma.fi/kauppa-tullaus/tulliyhteistyo/tulliyhteistyö-eu/>.

Logistiikan Maailma. 2020. b. Maantiekuljetus. Viitattu 25.10.2020. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/>.

Logistiikan Maailma. 2020. c. Termisanasto. Viitattu 1.12.2020. <https://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/sanastot/logistiikan-maailma-termisanasto/>

Logistiikan Maailma. 2020. d. Yhdistetyt ja modaalikuljetukset. Viitattu 30.11.2020. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/yhdistetyt-ja-intermodaalikuljetukset/>

Logistiikan Maailma. 2021. RO-RO ja STO-RO alukset. Viitattu 27.1.2021. <https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/merikuljetus/alustyypit/ro-ro-ja-sto-ro-alukset/>

Manaadiar, H. 2015. Difference between bulk and break bulk. Viitattu 27.1.2021.
<https://www.shippingandfreightresource.com/difference-between-bulk-and-break-bulk/#>

Merivakuutusyhtiöiden yhdistys. 2004. Hallittu kuljetus – Miten vältämme kuljetusvahinkoja. Helsinki.

Moduuli. Moduulirekat. 2020. Viitattu 16.1.2021.
<https://www.moduuli.fi/moduulirekat/>

Motiva. 2020. Esimerkki teollisuusyrityksen kuljetusketjusta. Viitattu 21.1.2021.
https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiakatselmustoiminta/tem_n_tukemat_energia_katselmukset/kuljetusketjujen_energiakatselmus/kuljetusketjujen_energiakatselmuksen_hyodyt/esimerkki_teollisuusyrityksen_kuljetusketjusta

Mäkelä, O & Kärki, J-L. Erikoiskuljetukset suunnittelussa. 2009. Helsinki. Tiehallinto.
https://julkaisut.vayla.fi/pdf2/4000679-v_erikoiskuljetukset_suunnittelussa.pdf

Skal. 2020. Erikoiskuljetukset. Viitattu 30.9.2020.
<https://www.skal.fi/fi/jasennetti/tietopankki/kuljettaminen/erikoiskuljetukset>

Skal. 2021. Erikoiskuljetukset. Viitattu 27.1.2021.
<https://www.skal.fi/fi/jasennetti/tietopankki/kuljettaminen/erikoiskuljetukset>

Syri, M. 2016. AEO-toimijan kuljetusturvallisuus. 12–15.
<https://www.yumpu.com/fi/document/fullscreen/55440602/kuljetus-logistiikka-2-2016/12>.

Traficom. 2020. Pidemmät ja raskaammat HCT-rekat. Viitattu 16.1.2021.
<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/pidemmat-ja-raskaammat-hct-rekat>

Tulli. 2017. AEO-omavalvonta. Viitattu 23.9.2020.
<https://tulli.fi/documents/2912305/4021261/AEO+Omavalvonta/27dde5a3-96da-4a3d-ac0a-c272af435daa/AEO+Omavalvonta.pdf>.

Tulli. 2020. a. AEO – valtuutettu talouden toimija. Viitattu 14.5.2020.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-toimija>.

Tulli. 2020. b. AEO-toimija: Kaksi valtuutusta. Viitattu 25.5.2020.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-kaksi-valtuutusta>.

Tulli. 2020. c. Valtuutetun talouden toimijan ohje. Viitattu 25.5.2020.
<https://tulli.fi/documents/2912305/4021261/AEO-lupaohje%2C+Valtuutetun+talouden+toimijan+ohje/a153b5a4-b680-4f6b-8f01-ebbf344efd13/AEO-lupaohje%2C+Valtuutetun+talouden+toimijan+ohje.pdf>.

Tulli. 2020. d. AEO-toimija: Mitä AEO-toimijalta vaaditaan? Viitattu 27.5.2020.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-mita-vaaditaan-#>.

Tulli. 2020. e. AEO-toimija: Miten AEO-toimijaksi hakeudutaan? Viitattu 17.9.2020. <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-miten-hakeudutaan>.

Tulli. 2020. e. AEO-toimija: Mitä on AEO-omavalvonta? Viitattu 23.9.2020.
<https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-omavalvonta>.

Vesterinen, P. 2011. Turvaa logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Helsinki. Helsingin Kamari Oy.

World Customs Organization. 2018. Safe Framework of Standards. Viitattu 1.10.2020. <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-of-standards.pdf?la=en>.

X-Change. 2020. Multimodal and Intermodal Transport mode explained. Viitattu 30.11.2020. <https://container-xchange.com/blog/multimodal-intermodal/>

LIITE 1. Tullin kyselylomake AEO-toimijalle.

<p>Kysely on tarkoitettu yrityksille, jotka harkitsevat AEO-toimijaksi ryhtymistä. Kysymyspatteristo on yksinkertaistus AEO:n itsearviointikyselystä, joka yrityksen pitää täyttää AEO:ksi hakeutuessaan. Kun tullin arvioi AEO-hakemusta, otetaan huomioon yrityksen koko, toimitusketjun rooli, liiketoiminnan laajuus ja laji. Mitä enemmän yritys täyttää kyselyssä olevia edellytyksiä, sitä paremmat valmiudet sillä on ryhtyä AEO-toimijaksi.</p>			
AEOC, AEOS ja AEOF (Valitse vaihtoehdoista merkitsemällä x)	Kyllä	Ei	EOS
Käsittelettekö 3. maan tavaraa tai siihen liittyvää tietoa?			
Onko mahdollisen AEO-hakemuksen takana johdon tuki?			
Mahdollistaako kirjanpitojärjestelmänne täyden jäljitysketjun tullitoiminnastanne, verojen kannalta merkittävistä tavaroiden siirroista tai kirjanpitomerkinnoista?			
Onko yrityksessänne havaittu tulli- tai verotussäännösten rikkomista tai ovatko tulli- tai veroviranomaiset havainneet tällaisia rikkomisia viimeisten kolmen vuoden aikana?			
Onko yrityksenne vakavarainen?			
Onko yrityksessänne käytössä sisäisen valvonnan järjestelmä?			
Onko yrityksessänne riittävät tullauskäytännöt?			
Onko menettelytapanne tavaroiden vastaanotossa, varastoinnissa, lastauksessa ja rahtiyksiköiden varmistamisessa vakiintuneet?			
Tietoturva ja käytännöt siihen liittyen ovat riittävällä tasolla?			
AEOS			
Onko turvallisuusjohtaminen riittävällä tasolla?			
Oletteko huomioineet turvallisuudessa kiinteistövalvonnan, pääsyvalvonnan ja toimitilaturvallisuuden?			
Henkilöstöturvallisuus on huomioitu kattavasti?			
Oletteko huomioineet turvallisuusnäkökulmasta kauppakumppanit ja ulkoiset palvelutoimittajat?			

LIITE 2. Haastattelukysymykset AEO-toimijoille.

Haastattelukysymykset

1. Työnimike?
Keskeisimmät työtehtävät?
Työkokemus vuosina?
2. Kuinka kauan olet työskennellyt AEO:n parissa?
3. Kuinka kauan yritys on toiminut AEO-toimijana?
4. Minkä tasoinen valtuutus teillä on?
Miksi?
5. Miksi hakeuduitte AEO-toimijaksi?
6. Kertoisitteko vähän hakuprosessistanne?
Millaisia valmisteluja hakeminen vaati yrityksessänne?
Kuinka pitkä hakemuksen käsittelyaika oli?
7. Millaisia toimijuuden tuomia helpotuksia tullimenettelyihin olette saaneet?
Miten ne ilmenevät toiminnassanne?
8. Onko asiakkailta tullut koskaan erityisvaatimuksia AEO:n suhteen?
Liittyen esim. toimitukseen?
Millaisia vaatimukset ovat olleet, esimerkkitapaus?
9. Millaisia turvallisuustoimenpiteitä AEO:sta on seurannut teille?
10. Miten AEO-omavalvonta toimii teillä käytännössä?
11. Miten AEO-toimijuus on vaikuttanut mielestänne kuljetusturvallisuuteen?
Onko kohdistunut rikollisuutta kuljetusketjun aikana?
Esimerkkitapauksia?
12. Minkälaisia ovat keskeisimmät vahingot, joita on sattunut teidän kuljetusketjunne aikana?
13. Seuraisiko AEO-toimijuudesta jonkinlaisia lisätoimia erikoiskuljetuksia harjoittavalle yritykselle?
Millaisia lisätoimet voisi olla ja miksi?
14. Olisiko teillä antaa vinkkejä tai jotain erityishuomioita aloittelevalle AEO-toimijalle?

LIITE 3. Haastattelukysymykset toimeksiantajalle.

Haastattelukysymykset

1. Ammattinimike?
Työkokemus nykyisestä tehtävästä?
2. Kertoisitko toiminnastanne erikoiskuljetuksien parissa?
Tyypillisimpiä kuljetustapahtumia?
3. Mihin toimintanne sijoittuu?
Eurooppa? Sen ulkopuolelle?
4. Millaisia ovat tyypillisimmät kuljetuksissa sattuvat vahingot?
Kuinka usein?
Kuinka tilanteet ratkaistaan?
5. Millaisia turvallisuustoimia teillä on?
Esim. kuljetuksen valmisteluissa tai kuljetuksen aikana?
Voisiko niissä olla jotain kehitettävää?
6. Onko esiintynyt rikollisuutta kuljetusketjun aikana?
Millaista?
Kuinka on ratkaistu?
7. Onko ollut yhteistyötä AEO-toimijoiden kanssa?
Onko tullut vaatimuksia kuljetuksen suhteen?
Millaisia vaatimuksia?
8. Oletteko koskaan harkinneet AEO-toimijaksi ryhtymistä?
Minkä valtuutustyypin ajattelisitte teille sopivan parhaiten?