

Hanna Autio

# VASTUULLISUUDEN JA YMPÄRISTÖ- ARVOJEN VAIKUTUS TULLAUSTOI- MINTAAN JA HUOLINTA-ALAN TOIMI- JOIHIN TULEVAISUUDESSA

Opinnäytetyö

Liiketalouden ammattikorkeakoulututkinto

Liiketoiminnan logistiikan koulutus

2022



**Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu**

Tutkintonimike	Tradenomi (AMK)
Tekijä/Tekijät	Hanna Autio
Työn nimi	Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen vaikutus tullaustoimintaan ja huolinta-alan toimijoihin tulevaisuudessa
Toimeksiantaja	Nurminen Logistics Services Oy
Vuosi	2022
Sivut	58 sivua, liitteitä 2 sivua
Työn ohjaaja(t)	Suvi Johansson, Anu Ravi-Nurmela

## TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tutkimustehtävänä on selvittää vastuullisuuden ja ympäristöarvojen vaikutus tullaustoimintaan ja huolinta-alan toimijoihin sekä miltä tulevaisuudennäkymät vaikuttavat tällä saralla ja miten AEO-toimija voi vaikuttaa omaan toimintaansa tästä näkökulmasta. Työn tavoitteena oli kerätä perusteltuja näkemyksiä siitä, miten vastuullisuus ja ympäristöarvot näkyvät päivittäisessä tullaustoiminnassa huolinnan näkökulmasta sekä mitä voisi odottaa sen tulevaisuudelta. Tutkimusongelma ja sen osaongelmat muodostuivat tutkimustehtävän ja tavoitteen pohjalta.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään ensin kolme pääteemaa: huolinta ja kuljetukset, tullaustoiminta ja AEO eli valtuutettu talouden toimija, jonka jälkeen perehdytään näihin teemoihin vastuullisuuden ja ympäristöarvojen näkökulmista. Jokaiseen pääteemaan perehdytään pintapuolisesti, käsitellen rajauksen sisäiset aiheet kuten huolinnasta huolitsijan tehtävät sekä kuljetuksista pääpiirteet, tullaustoiminnasta eri menettelyt ja tullaustoiminnan lähtökohdat, sekä AEO:sta edellytykset ja omavalvonta.

Tässä opinnäytetyössä hyödynnetään kvalitatiivista eli laadullista tutkimusmenetelmää. Empiirisen osuuden aineistonkeruumenetelminä hyödynnettiin teemahaastatteluja sekä yksityisiin dokumentteihin perustuvaa tietoa. Haastateltavia oli viisi ja kaikilla oli pitkä kokemus aiheen teemoista työtehtäviensä kautta. Haastattelujen lisäksi aineistoa kerättiin toimeksiantajan Nurminen Logistics Services Oy:n AEOF-valtuutukseen liittyvistä omavalvonta- ja seuranta-asiakirjoista. Kerätylle aineistolle ja haastattelun tuloksille tehtiin sisällön analyysi ja teemoittelu.

Tutkimuksessa kerätyn aineiston pohjalta vastattiin tutkimusongelman kysymyksiin. Vastuullisuus ja ympäristöarvot ovat vahvasti muovautuneet osaksi huolintaa ja tullaustoimintaa ja niiden merkitys on kasvava. Ne ovat päivittäisessä toiminnassa taustalla ohjaamassa tekemistä. Tulevaisuudelta voi odottaa hiilirajamekanismia, joka tulee muokkaamaan Euroopan unionin tuontikäytäntöjä kolmansista maista. AEO-toimijat voivat kehittyä panostamalla omiin prosesseihinsa ja pysymällä tietoisina siitä, mitä ympärillä tapahtuu. Tutkimuksen perusteella muodostuneet näkökulmat ovat tuettavissa teorialla ja jokaiseen tutkimuskysymykseen pystyttiin vastaamaan.

**Asiasanat:** vastuullisuus, ympäristöarvot, huolinta, tullaus, AEO

Degree title	Bachelor of Business Administration
Author (authors)	Hanna Autio
Thesis title	How sustainability and environmental values affect customs procedures and forwarding operators in the future
Commissioned by	Nurminen Logistics Services Oy
Time	2022
Pages	58 pages, 2 pages of appendices
Supervisor	Suvi Johansson, Anu Ravi-Nurmela

## ABSTRACT

The purpose of this thesis was to examine the effects of sustainability and environmental values on customs procedures and forwarding operators, including its future. The thesis also explores how an Authorised Economic Operator may improve their operations related to it. The objective of the thesis was to gather well-founded viewpoints on how sustainability and environmental values appear in day-to-day procedures concerning forwarding and customs clearance as well as what should be expected from the future. The research problems were formed based on the objective of the thesis.

In the theoretical part, there are three main themes: forwarding and transport, customs procedures, and Authorised Economic Operator. After examining the main themes, they are further analysed from the point of view of sustainability and environmental values. Every main theme is examined in the scope of the thesis' topic.

This thesis is based on qualitative research. The data collection methods used in the empirical study were semi-structured interview and data based on private documents. Five professionals with background in the themes of the thesis. were interviewed. The data based on private documents was gathered from documents of the commissioner Nurminen Logistics Services Oy. Content analysis and theming was implemented on the gathered data and interview results.

The research problems were answered based on the results of the content analysis. Both sustainability and environmental values are prominent parts of the forwarding and customs clearance procedures. They shape the daily operations in the background. Introduction of European Union's proposal for a regulation on Carbon Border Adjustment Mechanism is a clear event in the future and the Authorised Economic Operator can improve their own operations by focusing on their own functions and the events of the world around them. Viewpoints based on the research are backed up by the theoretical part and all research problems received answers.

**Keywords:** sustainability, environmental values, forwarding, customs clearance, Authorised Economic Operator

# SISÄLLYS

1	JOHDANTO .....	6
1.1	Tutkimuskysymykset ja taustoitus.....	7
1.2	Teoreettinen viitekehys.....	9
1.3	Tutkimusmenetelmät .....	11
2	HUOLINTA JA KULJETUKSET .....	14
2.1	Yleistä .....	15
2.2	Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet .....	15
2.3	Kuljetusmuodot.....	16
3	TULLAUSTOIMINTA .....	20
3.1	Tullausmenettelyt.....	22
3.1.1	Tuonti .....	22
3.1.2	Vienti .....	25
3.1.3	Passitus.....	25
3.1.4	Varastointi.....	27
4	AEO.....	28
4.1	Edellytykset.....	29
4.2	Omavalvonta ja raportointi .....	31
5	VASTUULLISUUS LOGISTIIKASSA .....	32
5.1	Huolitsijan vastuu.....	33
5.2	AEO-toimijan vastuu.....	34
6	YMPÄRISTÖARVOT LOGISTIIKASSA .....	35
6.1	Ympäristöjärjestelmät ja -sertifikaatti .....	36
6.2	Vihreä logistiikka kuljetuksissa.....	37
7	NURMINEN LOGISTICS SERVICES OY .....	38
8	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS .....	42
8.1	Tutkimusmenetelmien valinta.....	42
8.2	Haastattelujen valmistelu ja toteutus .....	44

8.3	Kirjallisen materiaalin keräys ja läpikäynti .....	45
8.4	Haastattelun tulokset.....	47
9	JOHTOPÄÄTÖKSET .....	50
10	YHTEENVETO JA POHDINTA .....	51
	LÄHTEET .....	55

## LIITE

### Liite 1. Haastattelukysymykset

## 1 JOHDANTO

Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen merkitys yritysten toiminnassa on nyt nousussa. Kestävään kehitykseen pyritään panostamaan ja uudet ilmastolait ohjaavat kohti hiilidioksidipäästöjen hillitsemistä. Asetusehdotus uudesta hiilirajamekanismista voi tuoda muutoksia Euroopan unionin tuontikäytäntöihin, mikä vaatii eri osapuolilta valmistautumista. Logistiikan osa-alueilla tullaan näkemään muutoksia kohti vastuullisempaa tulevaisuutta. (Valtioneuvoston kanslia s.a.)

Tämän opinnäytetyön aiheena on vastuullisuuden ja ympäristöarvojen vaikutus tullaustoimintaan ja huolinta-alaan. Tarkoituksena on käsitellä tulevaisuudennäkymiä tältä saralta, sekä AEO:n eli valtuutetun talouden toimijan kehitysmahdollisuuksia näissä aihepiireissä.

Tutkimustehtävänä on selvittää, miten vastuullisuus ja ympäristöarvot vaikuttavat tullaustoimintaan ja huolinta-alan toimijoihin, sekä mitä voi tulevaisuudelta odottaa tähän liittyen. AEO-toimijan rooli nostetaan myös esille. Sen tuomia mahdollisuuksia pohditaan aihepiirien saralla. Tärkeää on yhdistää nämä aiheet yhdeksi kokonaisuudeksi. Aihe on suoraan toimeksiantajalta, Nurminen Logistics Services Oy:ltä, suomalaiselta AEOF-valtuutetulta huolintaliikkeeltä. Työn lähtökohtana oli tutkia huolintaan ja tullaustoimintaan vaikuttavia ajankohtaisia aiheita.

Kaikkia tämän opinnäytetyön teemoja on jo aikaisemmin tutkittu, mutta ei tällaisena kokonaisuutena. Siksi aiheen ja tutkimuksen rajauksen tärkeys nousee vahvasti esille. Tässä opinnäytetyössä otetaan myös huomioon toimeksiantajan oma tarve ja pyritään tälle tarjoamaan näkökulmia ja ajatuksia tulevasta.

Opinnäytetyön teko alkoi tammikuussa 2022 ja se valmistui toukokuussa 2022. Opinnäytetyö muodostuu johdannosta ja taustoituksesta, jonka jälkeen siirrytään käsittelemään teoreettista viitekehystä. Teoreettinen viitekehys muodostuu huolinnasta ja kuljetuksista, tullaustoiminnasta, AEO:sta, sekä vastuullisuuden ja ympäristöarvojen näkökulmista edeltävään kolmeen suurempaan

teoriakokonaisuuteen liittyen. Teoreettisen viitekehyksen jälkeen käsitellään empiirinen osuus. Empiirinen osuus muodostuu taustoituksesta ja tutkimuksen toteuttamisesta. Lopuksi käsitellään tutkimuksesta syntyneet johtopäätökset ja yhteenveto.

### **1.1 Tutkimuskysymykset ja taustoitus**

Aiheen valinta luo pohjan hyvälle tutkimukselle. Kaikista aiheista ei saada aikaan tutkimista ja siksi onkin tärkeää harkita ja pohtia tarkkaan sitä, mitä haluaa tutkia. Yleensä ensimmäinen mieleen tullut idea ei ole se lopullinen tutkimusaihe, mutta se on prosessin alku. Hirsjärvi ym. (2009) esittää tutkimusaiheen valinnan ja pohdinnan eräänlaisena prosessina, jossa aihepiirin valinnan jälkeen eritellään alustava aihe pohdittavaksi erinäisten kysymysten avulla. Tarkoituksena on pohtia, onko aiheesta tutkittavaksi, kykeneekö sitä toteuttamaan, ja voiko sen avulla saada uutta tietoa aihepiiristä. Jos aihe ei vastaa positiivisesti kysymyksiin, voidaan aihetta yrittää muunnella tai valita toinen aihe aihepiirin sisältä. Tarkoituksena on toistaa tätä kysymysprosessia, kunnes löytyy aihe, joka täyttää kysymysten vaatimukset. Tämän jälkeen aihe voidaan hyväksyttää.

Aihe voi tulla mistä vaan. Tutkimuksen aihetta pohtiessa kannattaa aloittaa jostakin ilmiöstä tai havainnosta, joka herättää kiinnostusta. Aiheen valinnalle ja sen määräytymiselle voi olla erilaisia keinoja. Aihe tai aihevalikoima voidaan antaa, mikä toimii silloin kun tutkija on kiinnostunut aiheesta ja kykenee sen parissa työskentelemään ongelmitta. Toinen keino on saada aihe jostakin tutkijalle ajankohtaisesta teemasta, esimerkiksi korkeakouluopiskelija voi perustaa opinnäytetyön aiheensa johonkin käymäänsä kurssiin. Luettavista teoksista ja eri tieteenalojen keskeisistä tutkimusteemoista pystyy myös keräämään aiheita tutkimuksiin. Jos nämä valintakeinot eivät sovi tutkimuksen tekijän tarpeisiin ja kiinnostuksenkohteisiin, voi tämä myös valita aiheen vapaasti itse. Tässä voi kuitenkin syntyä ongelmia aiheen keksimisessä tai yhden aiheen valitsemisessa monien joukosta. (Hirsjärvi ym. 2009, 70–72.)

Tämän opinnäytetyön aihe on peräisin suoraan toimeksiantajalta Nurminen Logistics Services Oy:ltä. Nurminen Logistics Services Oy on suomalainen huolinnan toimialalla oleva yritys, joka tarjoaa asiakkailleen erilaisia logistisia

palveluita, kuten huolinta- ja tullaus-, terminaali sekä rautatiekuljetuspalveluita (Palvelumme s.a.).

Vastuullisuus ja ympäristöarvot ovat hyvin ajankohtaisia teemoja logistiikan toimijoilla. AEO-toimijana jatkuva oman toiminnan valvominen ja kehittäminen ovat merkittävässä asemassa. Opinnäytetyöprosessia aloittaessani lähestyin toimeksiantajaa jo ajoissa, sillä taustalla oli ollut jo monen kuukauden kestänyt toimiva työsuhde kesätöiden myötä. Tiesin myös saavani heiltä tarvittavan tuen ja kannustuksen, sekä aidosti tarpeellisen ja ajankohtaisen aiheen. Aiheen vastaanotin Vaalimaan toimipisteeltä, jossa olin ollut työsuhhteessa, mutta aihe ei rajoitu käsittelemään vain tätä toimipistettä. Syy tälle on se, että tutkittavana tai käsiteltävänä ei ole mitään, mikä vaikuttaisi pelkästään kyseiseen toimipisteeseen, eikä ole muita syitä aiheen rajaamiseksi vain koskemaan yksittäistä toimipistettä.

Jotta minkään tutkimuksen voisi aloittaa, tarvitaan tutkimusongelma. Tutkimusongelman pohjalta pystytään tehdä päätöksiä, ja sen avulla tutkimusta voidaan johdattaa eteenpäin kohti jotakin päämäärää. Se vaikuttaa myös tutkimusta varten kerättävän aineiston ja tutkimusmenetelmien valintaan. Yleensä tutkimusongelmat pyritään esittämään hyvin selkeästi ja tarkasti rajaten. Ne ovat yleisesti myös kysymysmuotoisia, ja tutkimuksissa pyritäänkin vastaamaan näihin kysymyksiin. (Hirsjärvi & Hurme 2010, 15; Hirsjärvi ym. 2009, 123–129.)

Tutkimusongelmat voi eritellä yhteen isoon ongelmaan, muutamaan samanarvoiseen ongelmaan, tai yhteen pääongelmaan, ja siitä täsmennettyihin osaongelmiin (Hirsjärvi ym. 2009, 123–129). Tämän opinnäytetyön tutkimusongelma on jaoteltu yhteen pääongelmaan ja kahteen sen osaongelmaan:

- Miten vastuullisuus ja ympäristöarvot vaikuttavat tullaustoimintaan ja huolinta-alan toimijoihin?
  - Mitä näiden näkökulmien tulevaisuudennäkymät ovat?
  - Miten AEO-toimija voisi kehittää omaa toimintaansa tällä saralla?

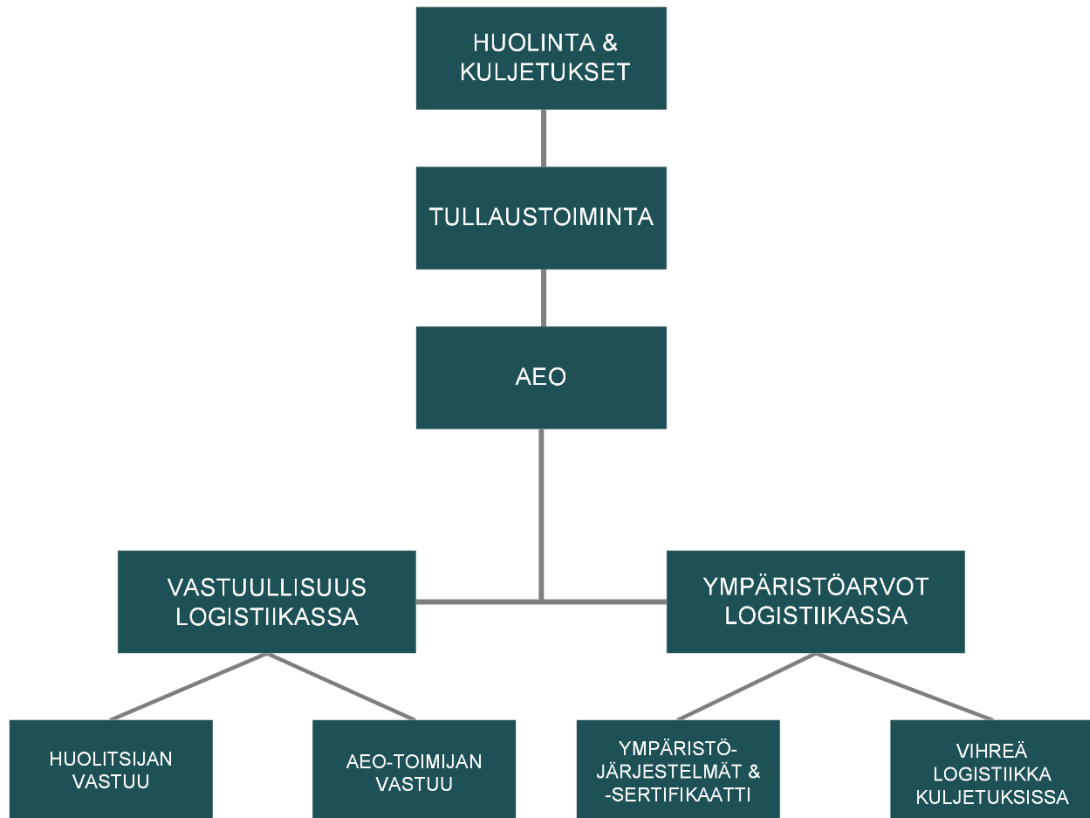


Tutkimusongelma ja sen kysymykset muodostuivat toimeksiantajan tarpeen myötä. Näihin kysymyksiin vastaamalla on tarkoitus kerätä ajatuksia ja näkemyksiä tulevista. Mitään konkreettista tietoa ei voi saada aiheen ja kysymysten luonteen vuoksi. Tavoitteena on siis luoda perusteltuja näkemyksiä siihen, miten vastuullisuus ja ympäristöarvot näkyvät päivittäisessä huolinta- ja tullaustoiminnassa ja mitä tulevaisuudelta voisi odottaa.

## **1.2 Teoreettinen viitekehys**

Jokainen tutkimus täytyy sijoittaa kontekstiin. Kun tutkimukselle muodostetaan teoreettinen viitekehys, tutkimukselle annetaan teoreettinen tausta ja se voidaan sijoittaa osaksi suurempaa tutkimusten kokonaisuutta. Teoreettista viitekehystä muodostettaessa on huomioitava tutkimukseen liittyvät eri aihealueet ja näkökulmat, mutta osattava myös jättää pois irrelevantit aiheet ja haarautumiset. Teorian täytyy olla yksi yhtenäinen kokonaisuus, joka muodostuu juuri näistä toisiaan täydentävistä aihepiireistä ja näkökulmista. Liian rönsyilevä ja laaja teoreettinen viitekehys vie huomion tutkimukselle irrelevantteihin asioihin, joten on tärkeää pohjustaa tutkimus tarkasti ja perehtyneesti. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.)

Tässä opinnäytetyössä teoreettinen viitekehys koostuu huolinnan ja kuljetusten kokonaisuudesta, tullaustoiminnasta, AEO-valtuudesta, sekä vastuullisuuden ja ympäristöarvojen vaikutuksista näihin teemoihin. Nämä aiheet on valittu tutkimusongelman pohjalta. Teoreettinen viitekehys on suunniteltu etenemään selkeässä järjestyksessä, missä ensin käsitellään kolme suurempaa kokonaisuutta ja sen jälkeen siirrytään pohtimaan vastuullisuutta ja ympäristöarvoja niiden näkökulmista (kuva 1).



Kuva 1. Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys

Itsessään kaikki aiheet olisivat hyvin laajoja. Siksi on tärkeää rajata ne palvelemaan opinnäytetyön tarkoitusta ja pysymään aiheen rajoissa. Ensimmäisessä teoriaosuudessa huolintaa ja kuljetuksia käsitellään hyvin yleisesti, nostaten esille huolitsijoiden tarkoitus ja tehtävät, sekä erilaiset kuljetusmuodot dokumentteineen. Aiheen ja tutkimuksen kannalta syvempi perehtyminen huolintaan tai kuljetuksiin ei ole tarpeen, ainoastaan yleinen ymmärrys ja suoranaisesti tullaustoimintaan kiinnittyvät osa-alueet, kuten dokumentit.

Toisessa teoriaosuudessa käsitellään lyhyesti tullaustoimintaa eri tullimenettelyjen näkökulmasta. Menettelyt on eritelty omiksi osikseen, eikä esimerkiksi passitusta ja varastointia käsitellä osana tuontimenettelyjä, vaikka siihen kuuluvatkin. Jalostukseen liittyvä tuonti taas sisältyy tuontimenettelyn lukuun, sillä se ei nouse samalla tavalla käsiteltäväksi tutkimuksessa kuin passitus ja varastointi. Passituksen ja varastoinnin erittely johtuu niiden asemasta AEO-toimijan omavalvonnassa ja raportoinnissa. Tullaustoimintaa ja eri menettelyjä käsitellään hyvin pintapuolisesti antaen käsityksen jokaisen peruserätyyden ja tarkoituksesta.

Kolmannessa teoriaosuudessa AEO-asemaa käsitellään vaatimusten ja edellytysten kannalta. Oma valvonnalle ja raportoinnille on oma käsittelykappaleensa sen aiheellisuuden vuoksi itse tutkimuksessa. Aihe on kuitenkin rajattu käsittelemään samalla tavalla perustiedot ja kytkökset aiheeseen ja tutkimusongelmiin, kuten kahdella muullakin suuremmalla teoriaosuudella.

Neljäs ja viides teoriaosuus siirtyvät tarkemmin itsen aihepiiriin sen jälkeen kun tärkeät, suuret teoriaosuudet on käsitelty ja pohjustettu ensin. Vastuullisuus ja ympäristöarvot ovat kaksi toisiaan täydentävää kokonaisuutta ja kumpaakin käsitellään ensin yleisesti, ja sen jälkeen eritellyistä näkökulmista. Vastuullisuudesta käsitellään huolitsijan vastuu sekä AEO-toimijan vastuu. Tässä rajaaminen on erittäin kriittistä, sillä pelkästään logistiikan näkökulmasta vastuullisuus on laaja ja rönsyilevä aihe. Ympäristöarvojen kohdalla taas ensiksi käsitellään ympäristönäkökulma yleisesti sekä muutamia ajankohtaisuuksia, jotka näkyvät myös huolinnassa ja tullaustoiminnassa. Tämän jälkeen voidaan siirtyä käsittelemään ympäristöjärjestelmää ja -sertifiointia, sekä vihreää logistiikkaa kuljetuksissa. Ympäristöarvoja käsiteltäessä on tärkeä ottaa nykyhetki huomioon jatkuvan edistyksen vuoksi. Vihreä logistiikka kuljetuksissa ei välttämättä olisi jonkin toisen samankaltaisen tutkimuksen kohdalla olennaista, mutta tässä rajauksessa siihen on vaikuttanut toimeksiantaja ja tämän taustat vihreän logistiikan kanssa.

Jokainen teoriaosuus on vain otanta omasta kokonaisuudestaan. Näin laajoja aiheita käsitellessä aiheen rajauksen rooli nousee merkittäväksi. On tärkeä muistaa, että syvempi perehtyminen esimerkiksi kuljetuksiin tai jokaiseen tullimenettelyyn ei tuo parempaa perehtymistä ja pohjustusta tämän opinnäytetyön aiheeseen ja tutkimusongelmaan. Rajauksessa on myös otettu huomioon toimeksiantajan tarve ja lähtökohdat, jotka ovat myös vaikuttaneet aiheen valintaan ja tutkimuksen suorittamiseen.

### **1.3 Tutkimusmenetelmät**

Tutkimusmenetelmää valittaessa on otettava huomioon itse tutkimustehtävä, käytettävissä olevat menetelmät sekä saatavilla oleva aika ja muut resurssit. On tärkeä tietää, minkälaista tietoa on etsimässä ja mistä. Kaksi yleistä menetelmää ovat kvantitatiivinen eli määrällinen, ja kvalitatiivinen eli laadullinen.

Yleisimmät erot ja piirteet näillä tutkimuksilla ovat ne, että kvantitatiivinen tutkimus pyrkii selvittämään mitattavia ominaisuuksia ja vastaa kysymyksiin *kuinka paljon* tai *miten usein*, kun taas kvalitatiivinen tutkimus pyrkii ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä ja saamaan siitä syvempää ymmärrystä. Menetelmäsuunnaukset eivät kuitenkaan ole toistensa vastakohtat, vaan enemmänkin toisi-  
aan täydentävät lähestymistavat. (Hirsjärvi ym. 2009, 135–186.; Vilkka 2007, 13.)

Tutkimuksen tarkoitus on vahvassa roolissa, kun valitaan tutkimusstrategia ja -menetelmä. Yleensä tutkimuksen tarkoitus on joko kartoittaa, selittää, kuvailla tai ennustaa. Tarkoitus voi myös olla yhdistelmä näitä piirteitä, eikä tarkoitus välttämättä ole alusta loppuun sama. *Kartoittavan tutkimuksen* piirteitä ovat uusien näkökulmien etsiminen, tapahtumien seuraaminen ja hypoteesien kehittäminen. *Selittävässä tutkimuksessa* etsitään selityksiä tilanteille tai ongelmille ja tunnistetaan syy-seurausketjuja. *Kuvaileva tutkimus* esittää joko henkilöistä, tapahtumista tai tilanteista tarkkoja kuvauksia ja dokumentoi niistä keskeisiä piirteitä. *Ennustavassa tutkimuksessa* pyritään ennustaa ilmiöstä seuranneita tapahtumia tai toimintoja. (Hirsjärvi ym. 2009, 137–139.)

Tälle tutkimukselle valikoitui kvalitatiivinen eli laadullinen lähestymistapa tutkimuksen luonteen ja kartoittavan tarkoituksen vuoksi. Tutkimuskysymyksille ei voi saada mitään konkreettisia tai numeraalisia vastauksia, joten kvantitatiivinen menettely ei palvelisi tutkimusta, ainakaan oikein hyödynnettynä. Tarkoituksena on kerätä ajatuksia ja näkemyksiä, joista toimeksiantaja hyötyisi.

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on erilaisia keinoja lähestyä tutkimusta ja kerätä aineistoja. Yleisimpiä aineistonkeruumenetelmiä ovat haastattelut, havainnointi, sekä erilaisiin dokumentteihin perustuva tieto. Näitä menetelmiä voi hyödyntää ja yhdistellä tutkimuksen tarpeiden, resurssien ja tutkimusongelman mukaan.

Haastattelulle tyypillisiä piirteitä on kysyminen, joustavuus sekä valikoitavuus. Haastattelija kykenee itse muodostamaan kysymykset sekä esittämään ne haastateltavalle. Haastatteluissa ei odoteta niin sanottua oikeaa vastausta, vaan pyritään keräämään aiheesta mahdollisimman paljon tietoa. Erilaisia haastatteluja ovat lomakehaastattelu, teemahaastattelu ja syvähaastattelu.

*Lomakehaastattelussa* haastateltavat vastaavat valmiisiin lomakkeisiin, joissa yleensä on vastausvaihtoehdotkin annettu. Tämä aineistonkeruumenetelmä ilmeneekin enemmän kvantitatiivisissa tutkimuksissa. *Teemahaastattelussa* kysymykset muodostetaan tutkimuksen viitekehyksen mukaan ja siihen mitä siitä jo tiedetään. *Syvähaastattelu* taas on paljon avoimempi ja strukturoimaton. Siinä on määritelty ainoastaan ilmiö, mistä keskustellaan, ja kysymykset muodostuvat saatujen vastausten perusteella. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 71–77.)

Havainnoinnissa tutkija havainnoi joko sivusta tai osallistumalla, riippuen lähestymistavasta. Tutkija voi tehdä *piilohavainnointia*, jolloin ei ilmaise tekevänsä tutkimusta tiedonantajille eli tutkimuksen kohteille, vaan osallistuu joukkoon vertaisena. *Havainnoinnissa ilman osallistumista* tutkija tekee selväksi tiedonantajille tutkimuksen ja on saanut tähän luvan, mutta itse ei puutu tapahtumiin vaan tarkkailee ulkopuolisena. *Osallistuvassa havainnoinnissa* tutkija osallistuu aktiivisesti tiedonantajien kanssa ja vuorovaikuttaa sosiaalisesti. *Osallistavassa havainnoinnissa* on samankaltainen kuin osallistuva, mutta siinä pyritään jatkamaan tiedonantajan toimintaa, vaikka tutkija poistuisi osallistumasta. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 81–83.)

Kirjallinen tieto ja dokumentit, joita hyödynnetään tutkimusaineistona kvalitatiivisessa tutkimuksessa, voidaan jakaa kahteen luokkaan: yksityisiin dokumentteihin ja joukkotiedotuksen tuotteisiin. Yksityisiä dokumentteja ovat muun muassa sopimukset ja puheet, ja joukkotiedotuksen tuotteita sanomalehdet. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 84.)

Tässä opinnäytetyössä hyödynnettiin kahta kvalitatiivista aineistonkeräämismenetelmää: teemahaastatteluja ja yksityisiin dokumentteihin perustuva tietoa. Teemahaastattelun etuna on valmiit puoliavoimet kysymykset, jotka pystytään muokata aiheeseen sopiviksi. Kysymyksissä on tärkeää välttää turha johdattelu ja olettaminen sekä sallia vastaajan vastata luonnollisesti ja vapaasti kysymyksiin. Haastateltavaksi valikoitui toimeksiantajan ja Suomen Tullin henkilökuntaa. Toinen aineistonkeruumenetelmää, yksityisiin dokumentteihin perustuvan tiedon keruu, toteutetaan toimeksiantajan AEO-toimintaan liittyvien omavalvonta- ja raportointitiedostojen avulla. Koska niitä tutkitaan kvalitatiivisin menetelmin, niistä ei mainita konkreettisia lukuja tai muita toimeksiantajan tietoja vaan niitä käsitellään yrityssalaisuuden mukaisesti.

Kun aineisto on kerätty, se kuuluu analysoida ja hyödyntää. Tässä opinnäytetyössä hyödynnetään sisällönanalyysia ja tarkemmin teemoittelua. Teemoittelussa painotetaan sitä, mitä jokaisesta teemasta on sanottu. Kerätty aineisto pilkotaan, ja erotellaan eri aihepiireihin. Tämä analyysimenetelmä valikoitui tutkimusongelman mukaan. Aihe itsessään on myös laaja, eikä siitä voi saada konkreettista tai oikeaa vastausta. Parasta on siis kerätä erilaisia näkökulmia, ja pohtia tutkimusongelmaa eri aihepiireittäin. Näin kykenee muodostamaan laajemman käsityksen siitä, mitä tutkimuksesta saattoi saada selville. Teemoittelun avulla kykenee tukemaan kerättyjä aineistoja keskenään. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 91–94.)

## **2 HUOLINTA JA KULJETUKSET**

Huolinta ja kuljetukset ovat molemmat konkreettinen osa logististen virtojen ylläpitämistä ja hallintaa. Kuljetuksien avulla tavara saadaan siirrettyä paikasta toiseen, mutta ilman huolintaa kansainväliset kuljetukset eivät toimisi, ainakaan yhtä helposti ja tehokkaasti. Huolinnan avulla kyetään hallitsemaan materiaali-, informaatio- ja rahavirtoja tehokkaasti, helpottaen samalla muiden logististen osapuolien toimintaa. Tämän roolin merkitys painottuu etenkin kansainvälisissä kuljetuksissa, kun virrat pitää saada liikkumaan sujuvasti ympäri maailman. (Melin 2011, 232–236; Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet 2011, 106–123.)

Suomen hyvinvointi on vahvasti riippuvainen toimivasta ulkomaankaupasta. Kilpailukykyä tulee ylläpitää sekä osaavasti hoitaa vienti- ja tuontikauppaa. Tässä nousee esille huolinnan rooli. Huolinnan avulla voidaan varmistaa, että muiden logististen toimijoiden, kuten teollisuuden alan ja kuljetusyriyten, välillä kaikki sujuu tehokkaasti ja ongelmitta. Mahdollistetaan eri virtojen jatkuva kulku. Vaikka huolintayritykset itse eivät tuottaisi merkittävästi Suomen kansantaloudelle, niiden tuomat mahdollisuudet ja palvelut muille yrityksille kyllä tuottavat. (Huolinta – avain toimivaan ulkomaankauppaan s.a.)

## 2.1 Yleistä

Monet yritykset ja toimijat pyrkivät ulkoistamaan erilaisia logistisia toimintoja. Syitä tälle on muun muassa halu keskittyä enemmän yrityksen ydintoimintoihin, kustannusten vähentäminen, ja riskien pienentäminen. Tämä on nostanut tarvetta huolintapalveluille, sekä mahdollistanut huolintayritysten tarjoamien palveluiden kehittymisen ja monipuolistumisen. (Tapaninen 2018, 37–38.)

Saadakseen huolintaliikkeeltä palveluita, tulee asiakkaan tehdä tämän kanssa huolintasopimus. Huolintasopimus ohjaa sekä huolintaliikkeen että asiakkaan toimintaa ja on alku näiden väliselle yhteistyölle. Sopimuksessa sovitaan ja määritellään tarvittavat palvelut sekä niiden hinnoittelut. Nämä ovat voimassa sopimuksessa määritellyn ajan, jolloin asiakas sitoutuu käyttämään niitä ja huolintaliike tarjoamaan niitä. Yleensä huolintapalveluja kaipaavat yritykset lähettävät monille huolintaliikkeille tarjouspyynnön, jossa ilmaisevat tarvittavat palvelut. Huolintaliikkeiden antamien tarjouksien mukaan yritys kykenee valitsemaan itselleen niistä parhaimman ja tehdä sitä tarjonnan yrityksen kanssa sopimuksen. (Melin 2011, 234.)

Koska huolintaa ei ole yhtenäisesti oikeudellisesti säännelty, Pohjoismainen Speditööriliitto on kehittänyt yleisen ohjeistuksen Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset eli PSYM:in. Uusin versio tästä on PSYM 2015. Yleisissä määräyksissä määritellään huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet, sekä siinä eritellään eri konventioiden, kuten CMR:n ja COTIF:n, mukaan huolitsijan vastuut kuljetuksissa. (Hörkkö ym. 2010, 32.)

## 2.2 Huolitsijan tehtävät ja velvollisuudet

Huolintayritykset tarjoavat laajasti palveluja erilaisille yrityksille moniin tarpeisiin. Erilaisia palveluita, joita huolintayritys voi tarjota, ovat esimerkiksi varastointipalvelut, kansainväliset kuljetukset ja näihin liittyvät tullauspalvelut, neuvonta- ja konsultointipalvelut, monet kotimaan kuljetus- ja jakelupalvelut, sekä erilaiset lisäarvoa tuottavat palvelut kuten erilaisten asiakirjojen teko. (Tapaninen 2018, 40.)

Yksittäisen huolitsijan yleisiin työtehtäviin kuuluvat erilaiset tuonti- ja vientikuljetusten järjestelytehtävät. Tällaisia voivat olla muun muassa tullausten teko,

tavarakuljetusten suunnittelu ja järjestäminen, erilaisten kuljetusten ja tullausten paperitöiden hoitaminen, asiakkaiden kanssa yhteydenpito sekä erilaisten sidosryhmien ja viranomaisten kanssa toimiminen. Huolitsijat toimivat asiantuntijatehtävissä ja tuottavat asiakkailleen logistiikkapalveluita. Ammattitaitoisuus ja pätevyys ovat suuressa asemassa huolitsijan tehtävissä. Käytössä on paljon erilaisia järjestelmiä ja ohjelmia, joiden avulla huolitsijat suorittavat työtehtäviään päivittäisesti. Huolitsijan työtehtäviin kuitenkin vaikuttaa se, millaisia logistiikka- ja huolintapalveluita kyseinen yritys tarjoaa. (Työmarkkinatori 2020; Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet 2011; Huolinta- ja logistiikka-alan opiskelu ja työtehtävät s.a.)

Huolitsijan velvollisuudeksi on eritelty toimimisvelvollisuus, tarkastusvelvollisuus, toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus, lojaliteettivelvollisuus sekä tili-tysvelvollisuus. Toimimisvelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta suorittaa toimeksiantoon sisältyvät ja tarvittavat tehtävät toimeksiantajan etu huomioiden, ja noudattaen sovittuja tapoja. Toimimisvelvollisuus nousee voimaan, kun yhteistyöstä on sovittu huolitsijan ja toimeksiantajan välillä ja toimeksiantaja on vastaanottanut toimeksiantajalta toimeksiannon. Tarkastusvelvollisuus velvoittaa huolitsijan tarkastamaan kuljetukseen ja kuljetettavaan tavarahan liittyvät tiedot mahdollisuuksien puitteissa. Tällaisia tietoja on esimerkiksi tavarahan laatu ja määrä, erilaiset asiakirjat sekä kaikki numerot ja merkit, kuten valuuttasummat ja tavarahan brutto- ja nettopainot. Lojaliteettivelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan velvollisuutta tiedottaa toimeksiantajaa tulleista muutoksista ja poikkeamista mahdollisuuksien puitteissa. Huolitsijan tulee omatoimisesti toimia toimeksiantajan edun mukaisesti, jos ei tähän saa yhteyttä. Tehtävän suorittamisen jälkeen huolitsija on velvollinen tekemään tilityksen toimeksiantajalle. (Melin 2011, 235; Hörkkö ym. 2010, 26–27.)

### **2.3 Kuljetusmuodot**

Yleisimmät ulkomaankaupan kuljetusmuodot ovat maantiekuljetukset, rautatiekuljetukset, merikuljetukset (sisältyy vesikuljetuksiin sisävesikuljetusten kanssa) ja lentokuljetukset. Yleisin kuljetusmuoto näistä Suomessa ulkomaankaupan kannalta on merikuljetukset. Yleensä rautatie-, vesi- ja lentokuljetukset vaativat lisäksi maantiekuljetuksia siirtämään tavarahan pois satama- tai termi-



naalialueelta lopulliseen määräpaikkaan. Tällöin on kyse yhdistetyistä kuljetuksista. Tätä ei tule sekoittaa intermodaalikuljetuksiin, joissa kuljetettava tavara on koko kuljetuksen ajan samassa kuljetusyksikössä, esimerkiksi kontissa, jota kuljetetaan eri kuljetusmuodoilla. Keskeisimpiä vaikutteita kuljetusmuodon valintaan ovat muun muassa kuljetuskustannukset, tavarán määrá-  
maa, tavarán määrá, mitat ja arvo (suhteutettuna kuljetuskustannuksiin), sekä tavarán vahingoittumisalttius. (Tapaninen 2018, 35–36; Melin 2011, 194–195.)

Maantiekuljetukset ovat monien maiden, kuten Suomenkin, käytetyin kuljetusmuoto. Tiekuljetukset jakautuvat tavara- ja henkilöliikenteeseen. Suurimpia tekijöitä kuljetusmuodon ylivoimaisuudella on palvelun laaja ulottuminen sekä sen joustavuus. Tiekuljetuksilla pystyy melkein missä vain toimittaa lähes ovelta ovelle, eivätkä niiden tarvitse sitoutua tiettyihin yksittäisiin reitteihin, vaan sopeutuminen ja joustaminen on mahdollista hyvin lyhyelläkin ajalla. Autokuljetusten liikennemuodot ovat tilausliikenne ja linjaliikenne. Tilausliikenteellä tarkoitetaan tilattuja kuljetuksia, jolloin asiakas voi itse vaikuttaa lähtö- ja määräpaikkakuntiin. Linjaliikenne taas on säännöllistä aikataulun mukaan tapahtuvaa liikennettä kahden määrätyn paikkakunnan tai sijainnin välillä. (Tapaninen 2018, 42–47; Melin 2011, 210–214; Hörkkö ym. 2010, 272–274.)

Maantiekuljetuksien yleisiä asiakirjoja ja sopimuksia ovat CMR-yleissopimus, kuljetussopimus, sekä rahtikirja. CMR-sopimus on kansainvälinen maantiekuljetusten yleissopimus, jonka periaatteita hyödynnetään Suomessa myös tiekuljetuslaissa. Yksi sopimuksen tarkoituksista on antaa kuljetusasiakkaille kansainvälinen vähimmäissuoja. Itse kuljetussopimus on vapaamuotoinen maantiekuljetuksissa, mutta kansainvälisissä kuljetuksissa se pitää vahvistaa CMR-aurahtikirjalla. Rahtikirja toimii todisteena kuljetussopimuksen ehdoista ja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarán kuljetettavaksi. (Melin 2011, 210–214; Hörkkö ym. 2010, 272–274.)

Rautatiekuljetukset koostuvat junaliikenteestä. Se on yksi käytetyimmistä kuljetusmuodoista, mutta sidonnaisuus raiteisiin asettaa siinä rajoituksia. Muita ominaispiirteitä raiteisiin sidonnaisuuden lisäksi rautatieliikenteellä on muun muassa sidonnaisuus kalustoon, junanmuodostus ja liikenteenohjaus. *Kalustoon sidonnaisuudella* tarkoitetaan kuljetusten rajoituksia. Kaikki tavara lastataan junavaunuihin, joten vaunujen koot, muodot, tyypit ja saatavuus luovat

rajoituksia ja edellytyksiä rahdin kuljettamiselle. *Junanmuodostuksessa* on kyse siitä, että vaunut eivät liiku yksinään. Junavaunut tulee muodostaa junaksi, joten jos kaikki vaunut eivät ole lähdössä samasta paikasta yhteiseen määränpäähän, joudutaan junan reitillä erotella ja yhdistellä erilaisia vaunukonaisuuksia. Ratapihat, joilla tätä yhdistelyä ja erottelua tapahtuu, vaativat myös paljon tilaa. *Liikenteenohjauksen* merkitys rautatiekuljetuksissa nousee suureksi, kun yhdellä raideosuudella saa liikkua turvallisuussyistä vain yksi juna. Tämä estää nopeammat ja tiheämmät kuljetukset. Myös yhden junan myöhästyminen hidastaa muutkin raideosuudesta riippuvaiset kuljetukset sekä ratapihan toiminnan. (Tapaninen 2018, 50–57.)

Rautatiekuljetuksille olennaisia sopimuksia ja asiakirjoja ovat CIM-yleissopimus, kuljetussopimus sekä rautatierahtikirja. CIM-yleissopimus määrittelee oikeudelliset suhteet rautatien ja asiakkaan välillä. CIM-sopimus on jälkeensä lisätty uuteen COTIF yleissopimukseen, jota noudattaa lähes kaikki eurooppalaiset valtiot. Suomen rautatiekuljetuslain määräykset noudattavat pääosin CIM-sopimuksen määräyksiä.

Kuljetussopimus muodostuu, kun rautatiet ottavat tavarankuljetettavaksi ja se luovutetaan osapuolien sopimalla tavalla rautatieyritykselle. Tavallisesti tämän sopimuksen vahvistus on rahtikirja. Rahtikirjaan merkitään muun muassa tiedot lähettäjältä ja vastaanottajalta, tavarankuljetuksen määrä ja laatu, sekä määränpaikka. Rahtikirja laaditaan standardikaavan mukaan tavallisesti ja sitä tehdään useana kappaleena. Tärkein rahtikirja on kaksoiskappale, sillä sen haltijalla on määräysvalta tavarankuljetuksen aikana. Leimattu rahtikirja on todiste tavarankuljetuksesta. COTIF-maiden välisissä kansainvälisissä kuljetuksissa hyödynnetään CIM-rahtikirjaa. (Melin 2011, 215–217; Hörkkö ym. 2010, 285–290.)

Merikuljetuksia ovat kaikki merien kautta kulkevat kuljetukset, jotka yleensä tapahtuvat laivoilla. Merirahtiliikenteessä hyödynnetään kolmea eri kuljetusjärjestelmää: hakurahti-, linja- ja sopimusliikennettä. *Hakurahtiliikenteessä* tavaroita kuljetetaan satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Tähän asiakas voi vuokrata koko aluksen, jolloin kyse on kokonaisrahtauksesta, tai osan siitä, jolloin kyseessä on osarahtaus. Rahtaus voi olla aikarahtaus tai

matkarahtaus. Aikarahtauksessa on kyse määrätystä ajasta ja matkarahtauksessa tavaroiden kuljettamisesta määrätystä satamasta toiseen. *Linjaliikenteessä ja -rahtauksessa* laivat kulkevat etukäteen vahvistetun aikataulun mukaisesti. Linjaliikenteessä yleensä eri varustamot tekevät yhteistyötä ja muodostava linjakonferensseja. Linjakonferenssi on kahden tai useamman varustamon ryhmä, jotka kaikki tarjoavat linjaliikennepalveluita samalla tietyllä reitillä. *Sopimusliikenteessä* taas osapuolet keskenään sopivat kuljetusehdoista.

Meriliikenteen yleisiä asiakirjoja ovat rahtaussopimus eli Charter Party tai C/P, konossementti eli Bill of Lading tai B/L, sekä merirahtikirja eli Liner Waybill tai LWB. Rahtaussopimus tehdään rahdinantajan ja -ottajan välille hakurahtiliikenteessä. Rahtaussopimuksessa sovitaan muun muassa aluksesta, lastista, lastaus- ja purkusatamista, ajankohdasta ja kestosta, sekä kustannusten jakautumisesta ja maksujen perusteista. Konossementti on linjaliikenteessä käytetty asiakirja, joka on kuitti vastaanotetusta tavarasta. Konossementissa ilmenee tavarankunnon ulkoinen kunto ja määrä, ja se edustaa tavaraa. Konossementti on todiste merikuljetussopimuksesta ja tavara voidaan luovuttaa vain konossementtia vastaan. Konossementtia käytetään pääosin remburssikaupoissa. Remburssi on maksutapa, jossa maksu suoritetaan vasta osapuolten määrittämien ehtojen täytyttyä (Hörkkö ym. 2010, 366). Muissa kuljetuksissa konossementti ei ole paras vaihtoehto, sillä se saattaa olla hitaampi kuin itse tavara, ja tällöin hidastaa logistisia virtauksia. Merirahtikirja onkin yleinen korvike konossementille. Siinä varustamo sitoutuu kuljettamaan tavarankunnon määrärajoilla, jossa se sitten luovutetaan nimetylle vastaanottajalle tai tämän edustajalle. Merirahtikirja kulkee aluksessa tavarankunnon mukana ja on todiste siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarankunnon siinä kunnossa, miten se asiakirjassa mainitaan. (Melin 2011, 196–205.)

Lentokuljetukset ovat maiden ja maanosien sisäisesti sekä niiden välisesti hyödynnetty kuljetusmuoto. Lentokuljetukset parantavat kuljetusmahdollisuuksia syrjäisille sijainneille ja pitkille etäisyyksille. Ongelmia kuitenkin tuottaa suuret rahtihinnat, mitta- ja painorajoitukset lähetyksille sekä lentoliikenteen tuottamat ilmasto- ja meluhaitat. Lentokuljetus on kallis vaihtoehto rahdinkuljetukselle, mutta hyvin tärkeä muun muassa nopeasti vanheneville tuotteille kuten elintarvikkeille. Kiireelliselle rahdille, jonka turvallinen saapuminen on suuri prioriteetti, lentokuljetus on myös sopiva vaihtoehto. Lentokuljetusten

yleisin ja tärkein asiakirja on lentorahtikirja eli Air Waybill tai AWB. Se tulee täyttää kolmena kappaleena hyödyntäen IATA:n, eli Kansainvälisen lentoliikenneliiton, hyväksymää rahtikirjalomaketta. Se on vahvistus osapuolien välisestä kuljetussopimuksesta ja tavarahan hyväksymisestä lentolähetyskseen. Siihen tulee merkitä rahdin keskeisimmät tiedot, kuten tavarahan tiedot, lähtöpaikka ja määränpää sekä lähettäjän ja vastaanottajan tiedot. Sitä hyödynnetään muun muassa tullin- ja pankkitoiminnoissa, ja se toimii kuittina suoritetuista rahti- ja vakuutusmaksuista. (Tapaninen 2018, 59–64; Hörkkö ym. 2010, 290–292.)

### **3 TULLAUSTOIMINTA**

Suomessa Euroopan unionin yhteistä tullipolitiikkaa toteuttaa Tullilaitos. Tullin tehtävänä on turvata sisämarkkinoiden toiminta, edistää ulkomaankaupan sujuvuutta, valvoa säännösten noudattamista ja suojata yhteiskuntaa estämällä vaarallisten aineiden salakuljetusta ja talousrikoksia. Näiden tavoitteiden noudattamista Tulli valvoo maan rajojen yli liikkuvia tavaravirtoja ja varmistaa niiden kontrolloidun kulkemisen, sekä varmistaa että niissä noudatetaan tullimenettelyjä, jotka ovat sekä kansallisen että EU:n lainsäädännön mukaisia. (Karhunen & Hokkanen 2007, 213–214.)

Euroopan unioni on jäsenmaidensa muodostama taloudellinen ja poliittinen liitto. Sen alueella tuotteet, palvelut, henkilöt ja raha voivat liikkua vapaasti tullitta ja esteittä. EU syntyi vuonna 1993 ja Suomi liittyi siihen vuonna 1995. (Tulli 2021b.)

Jäsenmaiden kesken käytävää kauppaa kutsutaan sisäkaupaksi eli yhteisökaupaksi. Yhteisökauppaa käydään yhteisötavaroilla, jonka termi käydään läpi myöhemmin. Kun jäsenmaa käy kolmansien maiden, eli EU:n sisäkaupan markkinoiden ulkopuolisten maiden, kanssa kauppaa, sitä kutsutaan ulkokaupaksi. Kolmansista maista tuodut tavarat tulevat esittää tullille yhteisöalueelle tullessa. Tällöin tullin saa konkreettisen tiedon tavarasta ja sen saapumisesta, ja voi tarvittaessa tarkistaa sen. Kolmansien maiden kanssa käytävästä kaupasta kannettavat tullit ja tuontimaksut kantaa Tullilaitos. (Melin 2011, 246–247.)

Euroopan unionissa on yhteinen tullilainsäädäntö, joka on voimassa kaikissa yhteisömaissa. Sen keskeisimpiä säädöksiä ovat tullikoodeksi, soveltamisasetus, tullittomuusasetus sekä tullitariffi. Tullikoodeksi on asetus, jolla säädetään EU:n tullialueelle tuotavien ja sieltä vietävien tavaroiden sovellettavat yleiset säännöt ja menettelyt. Soveltamisasetus on komission asetus siitä, miten tullikoodeksissa annettua neuvoston asetusta sovelletaan. Tullittomuusasetus on neuvoston asetus tullittomuusjärjestelmän luomisesta. Tullitariffi eli TARIC-asetus on neuvoston asetus tariffi- ja tilastonimikkeistöstä. Se sisältää tullinimikkeistön ja tullimaksujen määrän. Nämä ovat kaikissa jäsenmaissa samat. Oikean tullinimikkeen tietäminen ja merkitseminen on tärkeää, koska sen avulla määritetään muun muassa tavaralle kannettavan tullin määrä, sekä siihen liittyvät rajoitukset ja kiellot.

Kansallinen tullilainsäädännön lisäksi yhteisöllä on oma tullilainsäädäntö, jota kansallinen tullilainsäädäntö täydentää. Suomessa kansallinen tullilainsäädäntö ilmenee tullilaissa ja -asetuksessa. Esimerkiksi monet menettelytapasiat määritellään kansallisella lainsäädännöllä. Tällaisia menettelytapasioita ovat muun muassa tullirikostutkinta sekä tulliverotus ja -valvonta. (Unionin tullikoodeksi 2021; Melin 2011, 252–254; Fintaric s.a.)

Tullaustoimintaa on kehitetty ja edistetty vuosien aikana. Turvallisuutta on parannettu ja toimintaa sähköistetty. Sanomapohjaista asiointia, eli *sähköistä tiedonsiirtoa määrämuotoisilla ilmoitussanomilla*, on kehitetty yritysten ja Tullin välille. Sanomapohjaisen asioinnin eli sanoma-asioinnin käyttö on suositeltavaa, jos yritys tekee paljon ilmoituksia Tullille. Tällä hetkellä Tullin kanssa sanoma-asiointia voi käyttää muun muassa tuonnissa, viennissä, passituksessa, tullivaraston ilmoittamisessa sekä tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoittamisessa. Sanoma-asioinnin hyödyntäminen edellyttää yritykseltä Tullin myöntämän luvan lisäksi tietoliikenneyhteyksiä, ohjelmistoja joilla kyetään tekemään ja lähettämään ilmoituksia Tullin järjestelmiin, näiden ohjelmistojen ja yhteyksien toimivuuden testausta yhteistyössä Tullin kanssa, menettelyosamista asioinnin sujuvuuden varmistamiseksi sekä Digi- ja väestötietoviraston palvelinvarmennetta sanomien välittämiseen. (Tulli 2021e; Melin 2011, 246.)

### 3.1 Tullausmenettelyt

Sujuvan logistiikan ja tavaran esteettömän kulkemisen varmistamiseksi maahantuojan ja huolitsijan tulee olla yhteyksissä ennen kuin tavara saapuu maahan. Ennen kuin yhteisön tullialueen ulkopuolelta tuleva tavara voidaan asettaa tullimenettelyyn, tulee tulliselvitysmuoto osoittaa. Erilaisia tulliselvitysmuotoja on viisi:

- tavaran asettaminen tullimenettelyyn
- tavaran siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon
- jälleenvienti yhteisön tullialueelta
- hävittäminen tullivalvonnassa
- luovuttaminen valtiolle. (Hörkkö ym. 2010, 116.)

Vapaa-alueelta tai vapaavarastosta tavara voidaan myöhemmin asettaa tiettyihin tullimenettelyihin, luovuttaa valtiolle tai hävittää. Yhteisöaseman, eli oikeuden liikkua vapaasti yhteisöalueella, tavara voi saada vain tietyistä tullimenettelyistä. Tavaran asettaminen tullimenettelyyn onkin tavallisin tulliselvitysmuodoista. Tullaamaton EU:n ulkopuolinen tavara saa liikkua EU:n alueella vain tullivalvonnassa ja vain siihen tulliin missä se aiotaan tullata. (Melin 2011, 256–257; Karhunen & Hokkanen 2007, 220–222.)

Tuonnin tullimenettelyjä ovat: luovutus vapaaseen liikkeeseen, väliaikainen maahantuonti, tietty käyttötarkoitus, sisäinen jalostus, tuonti ulkoisesta jalostuksesta, sekä varastointi ja passitus. (Tulli 2021g.)

Tuonnin tullimenettelyjen lisäksi on myös vientimenettelyjä. Vientimenettelyssä yhteisöasemainen tavara eli yhteisötavara viedään yhteisön tullialueelta pois. Tämä eroaa tulliselvitysmuodoissa mainitusta jälleenviennistä sillä, että viennissä yhteisöalueelta poistuu yhteisötavara ja jälleenviennissä muu kuin yhteisötavara. (Hörkkö ym 2010, 189.)

#### 3.1.1 Tuonti

Tuonnissa on kyse EU:n ulkopuolisesta maasta olevan tavaran tuonnista EU:n alueelle. Tällainen tavara täytyy tuontitullata, jotta se voidaan ottaa EU:n alueella käyttöön tai myydä eteenpäin. Tämä ei koske aineettomia hyödykkeitä ja

palveluita, esimerkiksi tietokoneiden ohjelmia. Tulli kantaa tuontitavaroista tullit, verot sekä tavarán tullinimikkeen, alkuperán ja tullaúsarvon mukaan määrátyvät muut maksut. (Tulli 2021h.)

Tuonnissa on erilaisia tullimenettelyjä. Menettelymahdollisuuksia ovat: luovutus vapaaseen liikkeeseen, väliaikainen maahantuonti, tietty käyttötarkoitus, sisäinen jalostus, sekä tuonti ulkoisesta jalostuksesta. Tuontitavara on mahdollista asettaa myös varastointi- tai passitusmenettelyyn, ja näitä kahta vaihtoehtoa käsitellään myöhemmin lisää. (Tulli 2021g.)

Yleisin tuontimenettelyistä on luovutus vapaaseen liikkeeseen. Tavarán voi ilmoittaa vapaaseen liikkeeseen luovutettavaksi heti sen saavuttua yhteisöalueelle tai myöhemmin vapaavarastoinnin, tullivarastoinnin tai muun tullimenettelyn päätyttyä. Luovutus vapaaseen liikkeeseen kattaa koko tuontitullausprosessin. Tulliselvityksen ja verojen maksamisen jälkeen tuodulla tavaralla on yhteisöasema ja se voi liikkua vapaasti yhteisön alueella. (Melin 2011, 256–259; Hörkkö ym. 2010, 116–117.)

Väliaikaisessa maahantuonnissa muu kuin yhteisötavara tuodaan yhteisön tullialueelle kokonaan tai osin tullitta, jos se aiotaan myöhemmin jälleenviedä muuttumattomana. Täysin tuontitulliton väliaikainen maahantuonti on mahdollista tietyn laissa säädetyin edellytyksin. Jos nämä edellytykset eivät täyty, tavarasta kannetaan osittainen tulli, keston mukaan. Väliaikainen maahantuonti päätetään jälleenviennillä, jota käsitellään myöhemmin. (Melin 2011, 270.)

Tietyn käyttötarkoituksen menettelyssä tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen joko alennetuin tullein tai tullitta, jos se käytetään tietyssä tarkoituksessa tai yhteydessä. Tavarat ovat tullivalvonnassa, kunnes ovat täyttäneet tullietuuden oikeutetun tarkoituksensa, tai kun niiden menettely on päätetty muulla hyväksytyllä tavalla. Tietyn käyttötarkoituksen menettelyyn asetettavia tavaroita voivat olla muun muassa siviili-ilma-alukset ja niissä käytettävät tavarat, tavarat tietyille laivoille, veneille ja muille aluksille sekä siihen oikeuttavan etuuden omaavat nimikkeistöt. (Tulli 2020.)

Jalostusmenettelystä kun puhutaan, tarkoitetaan tavaran käsittelyä ja hyödyntämistä muihin tavaroihin, muun muassa valmistus ja korjauskäytännöt. Jalostusmenettelyissä tietyt jalostuksen edellytykset täyttävät tuotteet voivat liikkua tulleitta yhteisöalueella. Sisäisessä jalostuksessa tullialueelle tuodaan kolmansista maista tavaraa jalostukseen tullittomasti. Ulkoisessa jalostuksessa yhteisötavara viedään väliaikaisesti pois tullialueelta edelleenjalostusta varten, jonka jälkeen se jälleentuodaan takaisin yhteisöalueelle. Ulkoisesta jalostuksesta saatu tavara tai tuote luovutetaan jälleentuonnissa vapaaseen liikkeeseen kokonaan tai osittain tuontitulleitta. Jalostusmenettelyt ovat luvanvaraista toimintaa. (Melin 2011, 266–270.)

### **AREX**

AREX-järjestelmä on Tullin tarjoama saapumisen ja poistumisen ilmoituspalvelu. Siellä annetaan ilmoituksia tavaroista, jotka joko saapuvat yhteisöön tai poistuvat yhteisöstä Suomen kautta. AREX-turvatietoilmoituspalvelun kautta voi tehdä muun muassa saapumisen yleisilmoituksen ja esittämisilmoituksen, poistumisen yleisilmoituksen ja esittämisilmoituksen sekä väliaikaisen varaston vastaanotto- ja purkaustulosilmoitukset. (Tulli s.a.)

Tavaran tuonnissa on tärkeää tehdä saapumisen yleisilmoitus ensimmäiseen tullitoimipaikkaan Euroopan unionin sisällä. Ilmoittaja on yleensä joko aktiivisen kulkuneuvon haltija tai tämän edustaja, esimerkiksi huolitsija. Ilmoitus annetaan joko tavara- tai kulkuneuvokohtaisesti. Saapumisen esittämisilmoitus taas tehdään, kun joko laiva on kiinnittynyt laituriin, lentokone on laskeutunut tai juna on saapunut asemalle.

Jos Euroopan unionin alueelta poistuvasta tavarasta ei ole tehty vienti-ilmoitusta tai muuta turvatietoja antaa tullilmoitusta, tulee siitä tehdä poistumisen yleisilmoitus. Poistumisen esittämisilmoitus taas tehdään, kun tavara on valmiina lastattavaksi meri-, lento- ja junakuljetusta varten.

Väliaikaiseen varastointiin liittyvä vastaanottoilmoitus on vapaaehtoinen, ja sen tehtäessä väliaikaisen varaston pitäjä saa käyttöönsä Tullilta tiedot purettavista tavaroista. Purkaustulosilmoituksen väliaikaisen varaston pitäjä antaa Tullille, kun tavara on purettu varastoon. (Hörkkö ym. 2010, 204–206.)



### 3.1.2 Vienti

Viennissä unionitavara viedään EU-alueelta sen ulkopuolelle. Ennen EU-alueelta poistumista viejän on asetettava tavara vientimenettelyyn ja annettava Tullille viennin tulli-ilmoitus. Tämä on se vuoksi, että tulliviranomainen kykenee määrittämään, mitkä vientisäännökset ja -määräykset tavaraa koskevat ja miten niitä sovelletaan. Vientitavarasta voidaan periaatteessa kantaa vientitulli, jos sellaista on perittävänä, mutta se on hyvin poikkeuksellista EU:ssa ja Suomessa. Tavaraa viedessä on annettava sähköinen vienti-ilmoitus. Tämän voi tehdä itse viejä tai tämän asiamies joko netti-ilmoituksena Internet-lomakkeen avulla tai sanomapohjaisesti. Internet-lomakkeen avulla voi ilmoittaa kuka tahansa viejä, eikä se ole luvanvaraista kuten sanoma-asiointi. Tunnistautumaton netti-ilmoittaja ei kuitenkaan voi hoitaa koko asiointia verkossa, vaan joutuu asioida tullitoimipaikassa ilmoituksen tehtyä.

On suoraa ja epäsuoraa vientiä. Suorassa viennissä lähtö- ja poistumistoimipaikka sijaitsee samassa jäsenvaltiossa. Epäsuorassa viennissä vientimenettely alkaa lähtömaassa, mutta poistumistoimipaikka on toisessa EU:n jäsenvaltiossa. Itse tullausmenettely ei eroa paljoa näiden menettelyjen välillä vasta kuin poistumispaikalla, jolloin sen jäsenmaan tulliviranomaisen tulee vahvistaa poistuminen ja välittää informaatio lähtötoimipaikkaan sekä sen kautta itse viejälle. Suorassa viennissä prosessi on erilainen, sillä lähtö- ja poistumistoimipaikka ovat samat.

Tavaroita, joilla ei ole yhteisöasemaa, voidaan jälleenviedä. Jälleenviennissä tavara, jota ei ole vielä tullattu EU:hun, viedään tullin valvonnan alla pois EU:n alueelta. Tätä tulliselvitysmenettelyä yleensä koskee samat vientirajoitukset kuin yleistä vientiä. (Tulli 2021i; Melin 2011, 276–284.)

### 3.1.3 Passitus

Passitus on tullimenettely helpottamaan tavarankuljetuksia ja kansainvälistä kaupankäyntiä tullialueiden sisällä ja välillä. Passituksessa tavara kuljetetaan tullivalvonnan alaisena lähtötullista määrätulliin saakka. Tullien välisessä kuljetuksessa tavarasta ei tarvitse maksaa tullia saati muita maksuja, ja itse tulliselvitys tehdään vasta määrätullissa. Passitettavasta tavarasta tulee kuitenkin maksaa vakuus, jolla varmistetaan muun muassa tullimaksujen maksaminen.

Vakuus toimii myös eräänlaisena vakuutuksena, jos ilmenee säännösten vastaista toimintaa, esimerkiksi tavaroita ei esitetä asianmukaisesti määrätöimipaikassa. Vakuutena voi käyttää yleisvakuutta, joka kattaa useita passituksia, tai yksittäisvakuutta, joka on vain yhtä passitusta varten. (Melin 2011, 262–263.) Erilaisia passituslajeja ovat:

- T1-passitus
- T2-passitus
- T2F-passitus
- TIR-carnet
- ATA-carnet

T1-passitus eli EU:n ulkoinen passitus on tarkoitettu tullaamattomalle tavaralle, joka on joko tullut EU:n ulkopuolelta, jota siirretään EU:n jäsenvaltioiden välillä tai yhden jäsenvaltion sisällä. Ulkoisen passituksen avulla muu kuin yhteisötavara saa liikkua yhteisöalueella ilman tuontitullia tai muita maksuja, kunnes saapuu yhteisöalueella olevaan määrätullitoimipaikkaan.

T2-passitus eli EU:n sisäinen passitus on yhteisötavaran siirtämistä varten, kun se kulkee EU:sta Efta-maihin tai Efta-maiden kautta takaisin EU:n alueelle. T2F-passitus on taas sellaiselle yhteisötavaralle, joka joko menee alueelle, joka kuuluu EU:n tullialueeseen, mutta ei veroalueeseen, kulkee tällaisen alueen läpi tai tulee tällaiselta alueelta. (Melin 2011, 263–264.)

TIR-carnet on tulliasiakirja, joka on suunnattu tavaralle, jota kuljetetaan EU:n ulkopuolelle. Tavara voi olla joko tullaamatonta tai yhteisötavaraa. TIR-carnet on voimassa vain yhdelle kuljetukselle ja se on esitettävä lähtötullipaikassa, määrätullitoimipaikassa, sekä kaikissa rajatullipaikoissa näiden välillä. TIR-carnet on luvanvarainen menettely, jota myöntää Suomessa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

ATA-carnet on tulliasiakirja, jonka kanssa voi väliaikaisesti maahantuoda ja viedä tavaraa, joka on joko näyttelytavaraa, ammatinharjoittamisvälineitä tai kaupallisia tavaränäytteitä. Näitä saa tuoda tai viedä vain maihin, jotka ovat liittyneet ko. tulliyleissopimukseen. Väliaikaiselle maahantuonnille on ehtona, että tavarat ovat tunnistettavissa jälleenviennin yhteydessä ja samanlaisten

esineiden lukumäärä tai paljous on kohtuullinen maahantuontitarkoituksen näkökulmasta. ATA-carnet on voimassa yhden vuoden ja sen myöntää sopimukseen liittyneiden maiden kauppakamarit. (Melin 2011, 264; Karhunen & Hokkanen 2007, 42–44.)

Passitusmenettelyssä annetaan passitusilmoitus, joka tehdään internetin kautta. Passitusmenettelyssä kuljetettava tavara tai lastitila sinetöidään, jos lähtötullipaikka ei sitä ole vapauttanut sinetöinnistä. Jos kuljetuksen aikana sinetti rikkoutuu, kuljettajan tulee heti ottaa yhteyttä lähimpään tulliin. Jos tavara aiotaan siirtää toiseen kulkuneuvoon, on tästä haettava lupa tullilta. (Melin 2011, 255–265.)

### **3.1.4 Varastointi**

Tullaamatonta, maahantuotua tavaraa voidaan väliaikaisesti varastoida tietyin ehdoin ja menettelyin. Verottomasti varastointi on kannattavaa esimerkiksi sellaisessa tilanteessa, missä tavara aiotaan jälleenviedä kolmansiin maihin. Toinen syy verottoman varastoinnin hyödyntämiselle voi olla verojen ja maksujen eräpäivän siirtäminen myöhemmälle ajalle. Tavaralle tehdään tulliselvitys, kun se otetaan pois tullivarastosta ja varastointimenettely on päätetty. Tämän jälkeen tavara voidaan edelleen luovuttaa vapaaseen liikkeeseen tai asettaa muuhun menettelyyn (sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus tai väliaikainen maahantuonti). Vaihtoehtona on myös luovuttaa tavara valtiolle tai hävittää se. (Melin 2011, 260–262.)

Tullivarastointimenettely on pidempiaikaisempi ratkaisu kuin väliaikainen varastointi. Väliaikaisessa varastoinnissa on maksimissaan 90 päivän varastointiaika, kun taas tullivarastoinnissa ei ole rajoitettua varastointiaikaa. Väliaikaisessa varastossa ei myöskään saa käsitellä tavaroita muuten kuin niiden kunnan säilyttämiseksi. Tullivarastossa tavaran käsittely, esimerkiksi lajittelu ja uudelleenpakkaus, on sallittua. Väliaikaiseen varastoon tavara sijoitetaan vain odottamaan tulliselvitysmuodon esittämistä. (Tulli 2021f; Hörkkö ym 2010, 123.)

Erilaisia tullivarastoluokkia on monia, mutta Suomessa toimivat tullivarastot ovat yleisesti joko luokkaa A tai E. Luokka A on yleinen tullivarasto, josta vastaa varastonpitäjä, ja luokka E on yksityinen tullivarasto, jossa ei ole erikseen tullivarastoksi rajattuja ja hyväksytyjä tiloja. Tulliviranomaisen pitämästä yleisestä tullivarastosta käytetään luokitusta F. Suomessa luvan tullivaraston pitoon antaa tulliviranomainen ja edellytys toiminnalle on vakuus veroriskin vuoksi. Tilat tai muut paikat hyväksytyksi tullivarastoksi määritellään ja yksilöidään tulliviranomaisen toimesta lupaa myönnettäessä. Kun tullivarasto on toiminnassa, varastonpitäjä vastaa siitä, että tavarat pysyvät tullivalvonnassa ja niiden varastoimiseen liittyvät velvollisuudet täyttyvät. Nämä ja muut ehdot vahvistetaan varastonpitoluvassa. (Melin 2011, 260–262; Hörkkö ym. 2010, 123–124.)

#### **4 AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR**

Valtuutettu talouden toimija eli Authorised Economic Operator – tunnetaan myös kirjainlyhenteenä AEO – on maailmanlaajuinen yritysturvallisuusohjelma. Eri maiden Tullien hyödyntämä AEO tarjoaa Tullin turvallisuustodistuksen saaneille yrityksille etuja tullaustoiminnassa ja toimitusketjun toiminnoissa Euroopan unionin alueella. Tullin turvallisuustodistus kohdentuu yrityksen tullaus- ja logistiikkatoimintoihin, ja tämän valtuutuksen saanutta yritystä kutsutaan AEO-toimijaksi. AEO-valtuutus ei ole pakollinen kolmansien maiden kanssa käytävässä kaupanteossa, mutta se tuo helpotuksia prosesseihin ja nopeuttaa niitä. (Tulli 2021a.)

AEO-valtuuden tarkoituksena on lisätä toimitusketjun turvallisuutta kansainväliseen kaupankäyntiin estämällä luvaton pääsy tavaraan tai sen dokumentteihin ja muihin tietoihin. Myönnetty AEO-asema on osoitus siitä, että sen haltija noudattaa tullivaatimuksia ja täyttää AEO-järjestelmän turvallisuusvaatimukset. AEO-valtuudet ovat yrityskohtaisia, Suomessa y-tunnuksen mukaan. Y-tunnus eli yritys- ja yhteisötunnus on yksilöllinen tunnus, jonka voi antaa joko Verohallinto tai Patentti- ja rekisterihallitus (Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä s.a.). AEO-valtuus on jaettu kolmeen erilaiseen valtuuteen:

- AEOC: yksinkertaistetut tullimenettelyt
- AEOS: vaarattomuus ja turvallisuus

- AEOF: yksinkertaistetut tullimenettelyt sekä vaarattomuus ja turvallisuus (Hörkkö ym. 2010, 458; Vesterinen 2011, 47–48.)

AEOC-valtuutus on suunnattu yksinkertaisille menettelyille. AEOC-valtuuden saaneella toimijalla on oikeus yksinkertaistettujen tullimenettelyjen lisäksi saada suotuisampaa kohtelua tullitarkastuksissa. Tässä tilanteessa suotuisammalla kohtelulla tarkoitetaan vähennettyjä tarkastuksia, sekä fyysisiä että asiakirjoihin perustuvia, pois lukien vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvät tarkastukset. AEOC-valtuutettu on myös oikeutettu saamaan ennakoilmoitus, jos tämän lähetys tarkastetaan. Tarkastuksessa olevat lähetykset asetetaan myös etusijalle.

AEOS-valtuutus on vaarattomuuteen ja turvallisuuteen kehitetty AEO-asema, jonka haltija saa helpotuksia vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvissä tullitarkastuksissa tavarankuljetuksen unionin tullialueen rajalla. AEOS-valtuutuksen haltija on oikeutettu saamaan helpotuksia lähtöä edeltäviin ilmoituksiin, saada suotuisampaa kohtelua tullitarkastusten suhteen vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvissä tarkastuksissa, sekä samat lähetyksen tarkastamiseen liittyvät hyödyt kuin AEOC-valtuutettukin. (Euroopan komissio s.a.)

AEOF-valtuutus on yhdistetty valtuutus, joka sisältää sekä yksinkertaisten menettelyjen että vaarattomuuden ja turvallisuuden AEO-valtuutukset etuineen (Tulli 2021c).

#### **4.1 Edellytykset**

Jotta AEO-valtuutuksen voi saada, tulee hakijan täyttää kriteerit ja vaatimukset. Nämä määräytyvät haettavan valtuutuksen mukaan. AEOC-valtuutukselle on lievemmat vaatimukset kuin AEOS-valtuutukselle. Koska AEOF-valtuutukseen sisältyy sekä AEOC- että AEOS-valtuudet, yrityksen tulee täyttää molempien valtuutusten vaatimukset. (Euroopan komissio s.a.; Hörkkö ym. 2011, 458.)

AEOC-valtuutuksen saamiseksi hakijalla ei saa olla vakavia tai toistuvia rikkomuksia tullilainsäädäntöä tai verotussääntöjä vastaan, eikä merkintöjä vaka-

vista taloudellisista rikoksista. Hakijan tulee myös osoittaa korkeatasoinen toimintansa, pätevyytensä sekä vakavaraisuutensa, jonka tämä voi todistaa ylläpitämällä hyvää taloudellista asemaa liiketoiminnan lajin ominaisuudet huomioiden. Kaupallisten tietojen ja kuljetustietojen hallintajärjestelmä on tarpeellinen mahdollistamaan asianmukaiset tullitarkastukset. (Euroopan komissio s.a.)

AEOS-valtuutuksesta yritys saa todellisen hyödyn, mutta se tarkoittaa myös sitä, että siinä on tiukemmat myöntämiskriteerit kuin AEOC-valtuutuksella. Siinä kiinnitetään huomiota muun muassa asiakirjojen käsittelyn ja säilytyksen suojeluun ja salassapitoon, tavaran käsittelemisen ja kuljettamisen turvaamiseen, henkilökunnan ja vierailijoiden kulkemiseen ja valvontaan, sekä alihankkijoiden kanssa tehtyjen sopimusten tasoon turvallisuuden ja sen noudattamisen näkökulmasta. Näiden lisäksi hakijalta vaaditaan myös samat vakavaraisuudet, hallintajärjestelmät ja virheettömät toiminnot kuin AEOC-valtuutuksessakin. Poikkeuksena on se, että AEOS-valtuutuksen hakija ei tarvitse logistista järjestelmää, jossa erotellaan unionitavarat muista tavaroista. Käytännön pätevyyttä tai ammattipätevyyttä ei myöskään ole eritelty AEOS-hakijan vaatimuksiin ja arviointiperusteisiin. (Euroopan komissio s.a.; Hörkkö ym. 2011, 458.)

Valtuutuksen saatua tulliviranomaiset valvovat, että AEO-toimija toimii asemansa mukaisesti ja noudattaa edelleen vaadittuja kriteerejä. Tämän on erityisen tärkeä siksi, että valtuutuksen voimassaoloaika ei ole ajallisesti rajoitettu. Tullin suorittaman valvonnan avulla tulliviranomaiset kykenevät myös ymmärtämään AEO-toimijan liiketoimintaa paremmin ja voivat tämän myötä esimerkiksi ohjata tätä parempiin ja tehokkaampiin toimintatapoihin tullimenettelyjen käyttämisessä. Valvonnasta voi seurata uudelleenarviointi, jos tulliviranomainen havaitsee tarpeen sille suoritetun valvonnan tuloksena. Muita syitä uudelleenarvioinnille voi olla EU:n lainsäädäntöön tehdyt merkittävät muutokset sekä AEO-toimijan tai viranomaisen antamat tiedot, jotka perustelevat tarpeen. Uudelleenarvioinnilla tarkoitetaan tulliviranomaisen suorittamaa uutta arviointia siitä, täyttääkö AEO-toimija edelleen valtuutuksensa arviointiperusteet ja edellytykset. (Euroopan komissio s.a.)

## 4.2 Omavalvonta ja raportointi

AEO-toimijoilta odotetaan omavalvontaa eli oman toiminnan säännöllistä valvontaa. Jokainen AEO-toimija on oikeudellisesti velvoitettu ilmoittamaan antavalle tulliviranomaiselle kaikista muutoksista, jotka saattavat vaikuttaa toimijan asemaan. Omavalvonnan tulee olla jatkuvaa ja Tullin on valvottava, että tämä toteutuu. Valvonnan tavoitteena on, että AEO-toimija kykenee hallitsemaan toimitusketjun riskit, tunnistaa erilaiset virhe- ja poikkeamatilanteet sekä kykenee korjaamaan toimintaansa, jos tilanne sitä vaatii. AEO-omavalvonnan integroiminen yrityksen omiin riskienhallinta- ja valvontajärjestelmiin edistää yleensä riskien ja niiden vaikutusten arviointia ja ennustamista. Omavalvonnasta on myös selkeää hyötyä AEO-toimijalle. Omavalvonnalla toimija varmistaa logistiikkansa sujuvuuden, minimoi yllättäviä kustannuksia sekä saa luotettavan ja toimijan maineen saamalla ja ylläpitämällä oikein AEO-asemansa. (Euroopan Komissio s.a.; Tulli 2022; Tulli 2021d.)

Omavalvontaa suoritetaan valvomalla omaa toimintaa jälkikäteisellä tullii-ilmoitusten tarkastamisella. Raportointimääriin vaikuttaa AEO-toimijarooli. Tuojat omavalvovat tuontejaan ja tarkastavat tuonti-ilmoituksiaan ja viejät vienti-ilmoituksiaan vientiensä valvomiseksi. Huolitsijoiden omavalvontaan kuuluu kaikki toiminta, joten tarkistettavia ilmoituksia ovat tuonti- ja vienti-ilmoitukset, passitukset, varastointi – sekä väliaikainen että tullivarasto – sekä turvatietoilmoitukset, joihin sisältyy yleisilmoitukset ja esittämisilmoitukset. Tarkistettavien ilmoitusten määrä pohjautuu Tullin asettamiin minimimääriin per vuosi, joihin vaikuttaa yrityksen tuonti-ilmoitusten määrä vuodessa tuojilla, vienti-ilmoitusten määrä vuodessa viejillä, ja tullii-ilmoitusten ja varastoonpanojen määrä vuodessa huolitsijoilla. Jos tuojalla tai viejällä on muitakin toimintoja, esimerkiksi passituksia tai turvatietojen antamista, täytyy niistäkin tehdä omavalvontaa. (Tulli 2021d.)

Käytännössä omavalvonta tapahtuu raportoinnilla. AEO-toimijat tekevät vuosittain kirjallisen raportin havaitsemistaan muutoksista ja toimenpiteistä mitä niistä seurasi. Vuosiraportin tulee olla saatavilla, kun Tulli sitä pyytää. Raportointia varten on Tullin toimesta laadittu valmiit lomakemallipohjat. Yritys voi

kuitenkin käyttää valvontatietojen toimittamiseen omaa lomakettaan tai raporttiaan, mutta niihin on vähintään sisällyttävä samat valvontakohteet kuin Tullin luomassa lomakepohjassa. (Tulli 2021d.)

Raportointiin sisältyy aiemmin mainitut omavalvonnan kohteet: tuonnin tullii-ilmoitukset, viennin tullii-ilmoitukset, varastoinnin (sekä väliaikainen että tullivarastointi) ja passitus. Tämän lisäksi toimijan on seurattava ja raportoitava vakuuksiensa viitemääriä. Yleisesti raportoitava seuranta ohjeistetaan tekemään 1–2 kertaa vuodessa. Ja jos seuranta tehdään kahdesti vuoden aikana, toisen tulee ajoittua aikavälille tammi-kesäkuu ja toinen heinä-joulukuu. Kesäkuussa päättyvä seuranta tulee olla esitettävissä Tullille heinäkuussa ja joulukuussa päättyvä tammikuussa. (Tulli 2022.)

## 5 VASTUULLISUUS LOGISTIKASSA

Vastuullisuuden merkitys on jatkuvassa nousussa globaalisti. Toimimalla vastuullisesti yritys turvaa liikekumppaniensa, rahoittajiensa ja sijoittajiensa arvostuksen sekä asiakastyytyväisyyden. Vastuullisuus lähtee johdosta, asetetuista tavoitteista ja strategioista. Ilman selkeää linjausta ei voida määrittellä vastuullisuuden asemaa, saati vastuullista toimintaa ja sen ylläpitoa. Sen on oltava suoraan osa organisaation strategia, josta se sitten heijastuu muihin strategiioihin sekä itse operatiiviseen toimintaan. Vastuullisuuden huomioon ottaminen ja sen edistäminen on vahva kilpailuetu nykypäivänä. Vastuullisesti toimivat ja sitä edistävät yritykset yleensä odottavat liikekumppaneiltaan samanlaista toimintaa.

Vastuullinen liiketoiminta muodostuu taloudellisesta, ympäristö- ja sosiaalisesta vastuusta. *Taloudellinen vastuu* käsittää muun muassa liiketoiminnan kannattavuuden sekä kilpailukyvyn ja tehokkuuden ylläpidon. Organisaation tulee huolehtia ja valvoa omaa taloudellista suorituskykyään, että kykenee täyttämään sosiaalisen ja ympäristövastuunsa. Riskienhallinta on myös osa taloudellista vastuuta. Riskit tulee tunnistaa ja pyrkiä estämään oman toimintansa turvaamiseksi. *Ympäristövastuuseen* kuuluu ympäristöasiat, kuten luonnonvarojen säästeliäs käyttö ja ilmastonmuutoksen torjunta. Kestävän kehityksen merkitys on korkea, ja logistiset toiminnot tulee hoitaa mahdollisimman ta-



loudellisesti, suunnitelmallisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Ympäristöystävällinen toiminta tulee huomioida kaikissa logistissa toiminnoissa. *Sosiaalinen vastuu* on ihmisiin ja yhteiskuntaan kohdistuva vastuu. Henkilöstön hyvinvoinnista on pidettävä huolta, osaaminen ja turvallisuus varmistettava sekä hyvät yleiset toimintatavat. Ihmisoikeudet ja korruption vastainen toiminta ovat tärkeässä asemassa kansainvälisesti.

Vastuullisen toiminnan edistämiseksi ja linjaamiseksi monet yritykset ovat ottaneet käyttöönsä eettisen ohjeiston. Eettisen ohjeiston käyttöönottamiseksi tulee arvioida tarkasti nykytilanne, esimerkiksi miten vastuullisuus nyt toteutuu, mitä asiakkaat odottavat ja mitä lainsäädäntö edellyttää. Kun nykyiset käytännöt on selvitetty, voidaan linjata tavoitteet, periaatteet ja keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. Käytössä olevan eettisen ohjeiston tulee sitten ohjata toimintaa toimintaympäristöissä. Asettamalla tavoitteita voidaan valvoa niiden toteutumista ja tunnistaa kehityskohteita. Eettisen ohjeiston lisäksi yrityksen vastuullista toimintaa ohjaa myös erilaiset lait, suositukset ja ohjeet. (Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet 2011, 159–167.)

## 5.1 Huolitsijan vastuu

Vaikka huolinnalla ei ole omaa lainsäädäntöä, on se silti löytänyt oman paikkansa ja toimintakäytäntönsä. Suurimpana ohjenuorana toimii Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset eli PSYM 2015. Siellä on muun muassa määritelty huolitsijan vastuu sopimusosapuolena ja välittäjänä sekä varastointiin liittyvä vastuu. *Sopimusosapuolena* huolitsijan vastuulla ovat kaikki ne palvelut, jotka oli ottanut suorittaakseen, pois lukien tietyt erikoistapaukset. Tällöin tämä on myös vastuussa niistä osapuolista, joita on käyttänyt sopimuksen täyttämiseen. *Välittäjänä* huolitsija on vastuussa niistä vahingoista, jotka ovat syntyneet liian vähäisestä huolellisuudesta tämän suorittaessa tehtävää. Tässä tulee ottaa huomioon huolitsijalle annetut tiedot ja mitä tämän olisi tullut tietää. Välittäjänä huolitsija ei kuitenkaan ole vastuussa kolmannen osapuolen toimenpiteistä. Varastointivastuun mukaan huolitsijan tulee olla vastuussa muun muassa vastaanotettujen kollojen tarkastuksesta ja kuittauksesta, niiden turvallisesta säilyttämisestä, kokonaisinventaarion suorittamisesta varastossa,

jos toimeksiantaja niin vaatii, huolitsijan vastaanottamien kollision korvaamisesta rikkoutumisen tai vahingon tapahduttua sekä kollision oikeanlaisesta varastoisesta ja yleisestä turvallisuudesta. (Railas 2018.)

Vaikka huolitsijoille ei erikseen ole määritelty, mitä on vastuullinen huolinta, ilmenee se PSYM 2015:n avulla ja siellä määritellyistä vastuista. Huolitsijan tulee olla tarkka ja huolellinen. Annetut tehtävät tulee tehdä toimeksiantajan tarpeet ja lainmukaisuus huomioiden. Huolitsijan tulee myös pitää huoli siitä, että välittää vastuun muut osapuolet valittaessa. Jos huolitsijan vastuulla ja säilytyksessä on tavaraa, tulee tämän säilyttää ne oikeaoppisesti ja taata kaikkien turvallisuus. Ammattitaidon ja huolellisuuden merkitys korostuvat vahvasti ja ne vaikuttavat olevan yhden kulmakivet huolitsijan vastuulliseen toimintaan. (Railas 2018.)

## **5.2 AEO-toimijan vastuu**

AEO-toimijalla on omat vastuunsa huomioitavana. Suurin vastuu on noudattaa edellytyksiä ja vaatimuksia oman asemansa säilyttämiseksi. Toiminta, jossa toimijan tulisi kantaa vastuunsa liittyy etenkin sääntöjen noudattamiseen, riskianalyysiin, luotettavuuteen, pätevyyteen ja turvallisuuteen. Näitä vaaditaan yritykseltä jo hakuprosessissa, mutta ovat silti kriteeri valtuuden säilyttämiseksi. Kokonaisuudessaan AEO-toimijalta odotetaan esimerkillistä toimintaa kaikilta kolmelta vastuullisen liiketoiminnan osa-alueelta, ainakin sovellettavasti. (Euroopan komissio 2016.)

Turvallisuusjohtamisella on selkeä asema AEOS- ja AEOF-toimijan vastuullisessa toiminnassa. Sen avulla voidaan kaikki AEO-turvallisuuteen liittyvät osa-alueet yhdistää yhdeksi johdettavaksi kokonaisuudeksi. Tämän avulla toimija voi seurata ja kehittää omaa turvallisuuttaan. AEO-valtuutetun yrityksen vastuulla on muun muassa ylläpitää oma turvallisuutensa, suorittaa jatkuvaa riskienarviointi ja -hallinnointia AEO:n näkökulmasta, ylläpitää aukotonta tietojenhallintajärjestelmää, varmistaa kiinteistöjen ja toimitilojen rakenteellinen ja tekninen turvallisuus, henkilöstön turvallisuus, ylläpitää henkilöstön koulutus ja osaaminen AEO-asioissa ajan tasalla, sekä valvoa ja arvioida yrityksen toimintaa sisäisesti muin keinoin. (Tulli 2017.)

## 6 YMPÄRISTÖARVOT LOGISTIIKASSA

Ympäristövastuullinen toiminta on osa yhteiskuntavastuuta. Logistiikassa, etenkin kuljetuksissa, tuotetaan erilaisia ympäristöllisiä haittoja, kuten päästöjä, melua ja energian kulutusta. Onnettomuudet voivat myös vahingoittaa ympäristöä, esimerkiksi vaarallisten aineiden valuminen aluksesta tai sen lastista mereen. Tapaninen (2018) toteaa, että on kolme erityyppistä toimintamallia ympäristövaikutusten vähentämiseksi: olemassa olevien kuljetusmuotojen tekniikkaa kehitetään ympäristöystävällisemmiksi, kuljetusmuoto vaihdetaan ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon, tai vähennetään operatiivisella toiminnalla sekä kuljetusten energiakulutusta ja ympäristövaikutuksia että kuljetuskustannuksia. Jälkimmäistä vaihtoehtoa voi toteuttaa esimerkiksi vähentämällä turhaa ajoa ja käsittelyjä tai kasvatetaan kuljetuserien kokoa. (Tapaninen 2018, 121–128.)

Kestävässä kehityksessä on periaatteena ottaa ympäristö, ihminen ja talous tasavertaisesti huomioon toiminnassa ja päätöksenteossa. Se on maailmanlaajuisesti, alueellisesti sekä paikallisesti tapahtuvaa ohjattua muutosta, jonka päämääränä on hyvät elämisen mahdollisuudet nykyisille ja tuleville sukupolville. Yksi kestävä kehityksen peruselementeistä on ekologinen kestävyys. Ekologinen kestävyys on ekosysteemien toimivuuden ja biologisen monimuotoisuuden säilyttämistä. Tarkoituksena on estää ympäristön tilan heikkene- mistä ja torjua mahdolliset haitat ja uhat. (Hokkanen & Karhunen 2014, 275–277.)

Yritykset voivat harjoittaa ympäristöystävällistä ja ekologista toimintaa pienel- täkin tuntuvassa mittakaavassa. Kunnollisen jätehuollon ja kierrätyksen yllä- pito on suuri askel, jos monet yritykset seuraavat niitä periaatteita. Kierrättä- mällä voidaan hyödyntää uudelleen materiaaleja ja pystytään säästämään raaka-aineissa. Ne tuotteet, joita ei pystytä kierrättämään, tulee hävittää oi- keaoppisesti ja ympäristö huomioon ottaen. (Hokkanen & Karhunen 2014, 277–288.)

Ilmasto- ja ympäristöasioita pyritään edistämään jatkuvasti. Yksin tämänhetki- sistä käsittelykohteista on heinäkuussa 2021 esitetty Euroopan unionin ilmas- topaketti Fit for 55, eli niin sanottu 55-valmiuspaketti. 55-valmiuspaketin avulla

pyritään saavuttamaan vuodella 2030 asetetut päästövähennystavoitteet. Tämä tavoite liittyy kesällä 2021 voimaan astuneeseen eurooppalaiseen ilmastolakiin. 55-valmiuspaketissa on 12 lainsäädäntöehdotusta koskien ilmastolakia. Ehdotukset koskevat muun muassa päästökaupan uudistamista ja laajentamista, autojen ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-päästörajoja, energiaverotusta ja tehokkuutta, uusiutuvaa energiaa sekä hiilirajamekanismia. (Valtioneuvoston kanslia s.a.)

Hiilirajamekanismi on yksi 55-valmiuspaketin asetusehdotuksista, jonka olisi tarkoitus astua voimaan ensimmäisen käyttöönottovaiheen osalta vuonna 2023. Hiilirajamekanismi olisi väline, jonka avulla voitaisiin asettaa kolmansista maista tuleville tuontituotteille samanlaiset päästömaksut, mitkä kohdistuisivat EU:n sisällä valmistettaviin tuotteisiin. Tämän tarkoituksena olisi estää hiilivuotoa, eli hiili-intensiivisen tuotannon siirtymistä kolmansiin maihin, ja hillitä EU:n ulkopuolista päästötilannetta, jos EU nostaisi ilmastotoimiensa tasoa. Mekanismi tulisi koskemaan viittä tuoteryhmää: sementtiä, terästä ja rautaa, alumiinia, lannoitteita sekä sähköä. Hiili-intensiivisille tuontituotteille asetettaisiin päästömaksu, joka perustuisi niiden päästösältöön. Sen myötä niiden tuontihinnat tulisivat nousemaan EU:n markkinoilla ja tasaisi kustannusvaikutteita EU:ssa tuotetuiden tuotteiden kanssa. Tämä kannustaisi myös kolmansia maita lähtemään ilmastoystävällisempään toimintaan. (Valtiovarainministeriö 2022.)

## **6.1 Ympäristöjärjestelmät ja -sertifikaatti**

Yksi selkeimmistä tavoista, jolla yritys voi välittää asennoitumisensa ja näkemysensä ympäristöasioihin, on ISO 14001 ympäristösertifikaatti. Sertifikaatti voi olla myös kilpailuetu asiakkaiden etsiessä palveluntarjoajaa. Ympäristöjärjestelmän rakentaminen ei ole yrityksille pakollista, mutta hyvin hoidettu sellainen parantaa yrityskuvaa ja hyödyttää myös yritystä tunnistamalla riskikohteita ja uhkatekijöitä. Sertifioitu ympäristöjärjestelmä on konkreettinen todiste ja kilpailuvaltti markkinoilla. (Hokkanen & Karhunen 2014, 302.)

Ympäristöjärjestelmä on organisaation johtamisjärjestelmään kuuluva hallintajärjestelmä, jota hyödynnetään ympäristönäkökohtien hallintaan, sitovien vel-

voitteiden täyttämiseen sekä uhkien ja mahdollisuuksien käsittelyyn. Ympäristöjärjestelmien tarkoituksena on tukea kestävästä kehityksestä ympäristö osalta ja luoda tasapainoa ympäristön, yhteiskunnan ja talouden välille. ISO 14001 -standardi tarjoaa viitekehyksen organisaatioille, jonka avulla ne voivat reagoida muuttuviin ympäristöolosuhteisiin talouteen liittyvät tarpeet huomioiden. Kestävästä kehityksestä organisaatio pystyy panostamaan muun muassa estämällä tai lieventämällä haitallisia ympäristövaikutuksia sekä ottamalla käyttöön ympäristön kannalta hyviä vaihtoehtoja, joista voi myös hyötyä taloudellisesta ja toiminnallisesti. Jotta ympäristöjärjestelmä menestyisi, organisaation kaikki tasot ja toiminnot täytyvät olla sitoutuneita siihen. Tämä sitoutuminen lähtee ylimmästä johdosta. Ympäristöjärjestelmä ja standardin noudattaminen yksinään eivät kuitenkaan takaa ideaalisia tuloksia ympäristönsuojeluun, sillä se on riippuvainen jokaisen organisaation subjektiivisista taustatekijöistä, kuten toimintaympäristöstä sekä toiminnan, tuotteen tai palvelun luonteesta. (SFS-EN ISO 14001: 2015, 5–9.)

## **6.2 Vihreä logistiikka kuljetuksissa**

Kuten aikaisemmin todettiin, kuljetuksilla on suuri vaikutus ympäristöön. Yksi suurimmista tekijöistä on kuljetuksista syntyvät päästöt. Yleisesti päästöt voidaan eritellä sen mukaan, mihin ympäristöelementtiin ne kohdistuvat. On ilmaan kohdistuvia, vesistöihin kohdistuvia sekä maaperään kohdistuvia päästöjä. Pääosin kuljetuksista syntyvät päästöt kohdistuvat ilmaan. (Hokkanen & Karhunen 2014, 290–292.)

Hiilidioksidi on ihmisen toiminnasta aiheutuneista kasvihuonekaasuista merkittävin. Sitä vapautuu palamisen yhteydessä, joten kaikki polttomoottorit aiheuttavat sitä. Euroopan unionin alueella hiilidioksidipäästöistä noin kolmasosan aiheuttaa liikenne. Kuljetusmuotojen välillä EU:ssa kasvihuonepäästöjen jakauma oli vuonna 2015 mitattu niin, että tieliikenne tuotti 73 %, siviililentoliikenne 13 %, meriliikenne 13 % ja rautatieliikenne 1 %. Kasvihuonepäästöjä pyritään vähentämään ja keinoja tähän olisi liikenteen osalta muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto, ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen, vero- ja sääntelymuutosten teko, joukkoliikenteen parantaminen sekä liikenteen palvelullistumisen edistäminen. Tehokkain tapa näistä olisi vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto.

Vaihtoehtoisia polttoaineita eri kuljetusmuodoille olisivat nestemäiset ja kaasumaiset biopolttoaineet, jotka korvaisivat fossiilisen öljyn. Merenkulussa on jo alettu siirtyä LNG-polttoaineisiin eli nestemäiseen kaasuun. Myös sähkövoiman merkitys liikenteen käyttövoimana on noussut, mutta nämä vaativat vielä lisäkehittämistä lataus- ja akkukapasiteetteihin sekä suuria investointeja kuljetuskalustoon, että siihen voisi siirtyä merkittävästi. (Tapaninen 2018, 125–127.)

Selkeästi vähiten päästöjä tuottava kuljetusvaihtoehto on rautatiekuljetukset. Pääosin linjaliikenne hoidetaan sähkövedolla, jolloin ei synny samalla tavalla päästöjä kuin polttomoottorisella koneella ajettaessa. Rautatiekuljetusten suosio on lähtenyt nousuun ympäristötietoisuuden ja vähähiilisuuden myötä. (Tapaninen 2018, 56; Hokkanen & Karhunen 2014, 291–292.)

## **7 NURMINEN LOGISTICS SERVICES OY**

Nurminen Logistics Services Oy on suomalainen huolintayritys, joka on osa Nurminen Logistics Oyj konsernia. Yritys tarjoaa asiakkailleen huolinta- ja tullaus-, rautatiekuljetus- terminaali- sekä raskaan tavaran käsittelyhallipalveluita. Tuoreimpana lisänä palveluihin on tullut Kiinan konttijunapalvelu. Nurminen Logistics määrittelee missiokseen eli toiminta-ajatukseksi olla innovatiivisin ja laadukkain logistiikka- ja Supply Chain -kumppani, joka nostattaa asiakkaan kilpailukykyä. Visiona eli tulevaisuuden näkymänä on Pohjois-Euroopan ja Kiinan välisten markkinoiden lähentäminen korkealaatuisten rautatie-, huolinta- ja terminaalipalveluiden avulla. Nurminen Logisticsin arvot eli suuntauksensa omalle toiminnalleen on oman toiminnan kehittäminen asiakkaan eduksi, luottamus sekä tuloksellinen toiminta. (Nurminen Logistics Oyj s.a.; Palvelumme s.a.)

Nurminen Logisticsilla on jokaiseen toimipaikkaansa myönnetty sertifikaatit koskien ISO 9001:2015 -laatuja järjestelmää, ISO 14001:2015 -ympäristöjärjestelmää, sekä ISO 45001:2018 -työterveys- ja työturvallisuusjärjestelmää. Tälle on myös myönnetty AEOF-asema, sekä Vuosaaren ja Mussalon terminaalit on arvioitu SQAS-järjestelmän mukaisesti vuonna 2019. SQAS eli Safety & Qua-

lity Assessment for Sustainability on kemianteollisuuden kansainvälisesti hyödyntämä auditointiohjelma, jota valvoo Euroopan kemianteollisuuden kattojärjestö European Chemical Industry Council eli Cefic. (Nurminen Logistics Oyj s.a.; SQAS 2022.)

Nurminen Logisticsilla on kuusi toimipistettä Suomessa. Jokainen toimipiste ei ole täysin samanlainen kuin toinen toiminnaltaan ja palveluiltaan. Siihen vaikuttaa esimerkiksi toimipisteen sijainti. Peruseriaatteet ja toimintatavat ovat silti yhtenäiset. Toimipisteet ovat

- Kotka
- Niirala
- Rauma
- Vaalimaa
- Vainikkala
- Vuosaari.

Kotkassa Suomenlahden rannikolla tarjotaan huolinta- ja terminaalipalveluita. Tyypillisiä huolintapalveluita ovat tuonti- ja vientitullaukset, T-passitukset, tullauksiin liittyvät dokumentit, CMR, TIR Carnet ja konossementti, sekä transito- ja rautatiedokumentoinnit. Kotkassa yleisiä terminaalipalveluita ovat muun muassa kemikaalien kappaletavaravarastointi, projektilogistiikan palvelut, vienti- ja tuontipaperien käsittely, autokonttien käsittely sekä lisäarvopalvelut kuten uudelleenpakkaus, etiketöinti ja jakelu. Terminaalit sijaitsevat Mussalon satamassa. Terminaaleihin on omat raideyhteydet. Toinen Mussalon terminaaleista toimii kemikaalilogistiikan kappaletavaravarastona, johon on tehty aiemmin mainittu SQAS-arviointi Euroopan kemikaaliteollisuuden kattojärjestö Ceficin toimesta. (Nurminen Logistics 2022b.)

Niiralan toimipaikalla Suomen itärajalla toiminta on maantie- ja rautatiepainotteista. Niiralassa tuotetaan huolintapalveluja, jotka pääasiallisesti keskittyvät tuontiin ja vientiin, sekä puulogistiikkaan. Aikaisemmin Niiralan toimipaikalla oli saatavissa myös terminaalipalveluja, mutta varastotoiminta lopetettiin kokonaisuudessaan vuoden lopussa 2020. (Nurminen Logistics 2022b.)

Rauman toimipisteessä Pohjanlahden rannikolla tuotetaan samankaltaisia huolintapalveluja kuin muissakin toimipaikoissa. Yleisten vienti-, tuonti- ja transitotullausten lisäksi toimipaikalla tarjotaan yleisiä lisäarvopalveluja muun muassa ulkomaankuljetuksiin liittyen, tullikonsultaatiota, sekä alihankkijan toimesta terminaalipalveluita Rauman satamassa. (Nurminen Logistics 2022b.)

Vaalimaalla, itärajan eteläpäässä, tarjotaan huolintapalveluita. Palvelut keskittyvät pääosin maantiekuljetusten huolintaan sijaintinsa vuoksi, mutta myös muihin kuljetuksiin liittyvää tuonti- ja vientihuolintaa tapahtuu. Tuontitullausten tekeminen on huomattavasti yleisempää kuin vientitullausten, ja palveluita tarvitsevien kuljetusten reitit eivät rajoitu vain itärajan eteläpäähän. (Nurminen Logistics 2022b.)

Vainikkalassa Suomen itärajalla tarjotaan asiakkaille sekä huolinta- että terminaalipalveluita. Vainikkalan terminaalitallassa hoidetaan auto-, vaunu- sekä projektilastauksia (Terminaalipalvelut s.a.). Yleisiä palveluja Vainikkalassa on varastointi- ja tavankäsittelypalvelut, ajoneuvojen kuormaukset, huolinta- ja dokumentointipalvelut, sekä erilaiset lisäarvopalvelut näihin liittyen. (Nurminen Logistics 2022b; Nurminen Logistics 2021.)

Helsingissä Suomenlahden rannikolla sijaitsee Vuosaaren logistiikkakeskus, joka tarjoaa huolinta- ja terminaalipalveluita. Siihen sisältyy 34 000-neliöinen terminaalitila, sekä suuri toimistorakennus. Tarjolla on myös rautatiekuljetuksille oma pistoraide muun muassa metsäteollisuuden tuotteiden kuljetuksiin tehtailta satamakontitukseen, sekä siltanosturilla varustettu terminaalitila muun muassa konepajateollisuuden erikois- ja raskaskuljetuksiin liittyviin kontituspalveluihin erikoistuntoineen Varastokapasiteettejä löytyy myös haitallisille aineille, sekä lämpötilasäädetyjä säilytystiloja vaativille tuotteille, kuten talvella konteissa kuljetettaville hedelmille ja vihanneksille. Logistiikkakeskuksen sijainti mahdollistaa tehokkaan terminaalitoiminnan ja jakelun suoraan Vuosaaren satamassa, välttyen konttikuljetuksista kehäteillä ja sisämaan terminaalitiloihin. Huolintapalvelut ovat samanlaisia kuin muidenkin toimipisteiden tarjoamat tuonti- ja vientihuolintapalvelut, ottaen huomioon vahvasti rautatiekuljetukset ja siihen liittyvät huolintapalvelut. (Nurminen Logistics 2022b.)



Vuonna 2018 alkanut konttijunaliikenne Aasian ja Suomen välillä on yksi Nurminen Logisticsin merkittävimmistä palveluista. Säännölliset rautatieyhteydet Kiinaan ja muualle Aasiaan lähtevät sekä Helsingin että Kotkan toimipisteiltä. Näiltä toimipisteiltä on myös laajat jatkokuljetusyhteydet satamista muualle Eurooppaan. Pääosin melkein kaikki 40 jalan konttiin mahtuva rahti sopii junnalla kuljetettavaksi ja Nurminen Logistics tarjoaa rahdille erilaisia vaunuvaihtoehtoja, kuten esimerkiksi kontti- ja säiliökuljetukset. Lämpösäädellyt kuljetukset mahdollistavat myös elintarvikkeiden ja muiden lämpösäädetyjä olosuhteita vaativien tuotteiden, kuten lääkkeiden, kuljetuksen. Kuljetuksia kyetään seuraamaan reaaliaikaisesti, mikä kasvattaa myös kuljetusvaihtoehdon luotettavuutta. Nurminen Logisticsin tarjoamat Aasiaan kulkevat rautatiepalvelut tuovat ympäristöystävällisemmän vaihtoehdon meri- ja lentokuljetuksille. Nurminen Logisticsin verkkosivuilla on mahdollista hyödyntää laskuria, jonka avulla kykenee laskemaan suuntaa-antavan hiilijalanjäljen eri kuljetusmuodoille. Tämä laskuri havainnollistaa hiilidioksidipäästöt per lastin paino tonneittain meri-, lento- ja junarahdille, edistäen näin ekologista ajattelutapaa ja tiedostusta. (Nurminen Logistics 2022a; Kallonen 2021)

Ekologisemman kuljetusvaihtoehdon lisäksi Nurminen Logistics on verkkosivuillaan ilmaissut vastuullisuuteen liittyviä näkökulmia. Näihin lukeutuu tiedotus taloudellisesta, sosiaalisesta ja ympäristövastuusta. Taloudelliseksi vastuukseksi Nurminen Logistics ilmaisee konsernin kannattavuuden ja vaikutuksensa sidosryhmiinsä, joita ovat muun muassa henkilöstö, asiakkaat, omistajat ja toimittajat. Sidosryhmiensä etuja Nurminen Logistics voi edistää taloudellisella menestyksellään ja jatkuvalla toiminnan kehittämisellä. Sosiaalisesti vastuukseen Nurminen Logistics luettelee vastuunsa omasta henkilöstöstään. Tällaista vastuun ylläpitoa ja edistämistä on muun muassa henkilöstön tyytyväisyyden ja hyvinvoinnin edistäminen ja mittaaminen tutkimusten, kyselyiden ja keskusteluiden avulla. Näiden mittareiden avulla voidaan paremmin perehtyä ja kehittää työympäristöä ja henkilöstön hyvinvointia. Tätä toimintaa on kannattamassa sertifioitu työterveys- ja turvallisuusjärjestelmä ISO 45001:2018. Ympäristövastuuksi taas on lueteltu jatkuva uusien kestävästi kehitystä edistävien logistiikkaratkaisujen etsiminen ja asiakkailleen paremman kilpailukyvyn tarjoaminen vähemmillä päästöillä. Pyrkimys on huomioida sekä tarve että ekologisuus. Ekologista toimintaa on tukemassa sertifioitu ympäris-

töjärjestelmä ISO 14001:2015. Vastuidensa ilmaisemisen lisäksi Nurminen Logistics ilmaisee ekologisuuden ja päästöjen vähentämisen olevan selvä etu itselleen sekä asiakkailleen. Nurminen Logistics pyrkii olemaan suunnannäyttäjä muille vastuullisuuteen ja ekologisuuteen pyrkivällä toiminnallaan. (Nurminen Logistics 2022c.)

## **8 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS**

Opinnäytetyön empiirinen osuus muodostui ajankohtaisen tiedon keräämisen suunnittelusta ja toteuttamisesta, sekä kerätyn datan analysoinnista ja pohdinnasta. Teoreettisen viitekehyksen pohjalta muodostettiin teemat aineistonkeruulle. Tutkimuksen tavoitteena oli vastata tutkimusongelmien kysymyksiin ja saada perusteltuja ajatuksia ja näkökulmia.

Tutkimuskysymyksiä oli kokonaisuudessaan kolme: yksi pääongelma ja sen kaksi osaongelmaa. Ennen kuin niihin pyritään vastaamaan, kerätyt tulokset käsitellään teemoittain. Tämän jälkeen teemoja voidaan pohtia tutkimusongelmien näkökulmista. Yksityisistä dokumenteista kerätyt havainnot kerätään yhdeksi kokonaisuudeksi, eikä niitä suoranaisesti yhdistellä mihinkään teema-haastattelujen teemoihin.

### **8.1 Tutkimusmenetelmien valinta**

Tutkimusongelman lähestymistavaksi valikoitui kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa lähtökohtana on todellinen elämä ja sen kuvaaminen. Tässä on otettava huomioon todellisuuden moninaisuus sekä eri aiheiden ja tapahtumien kokonaisvaltainen käsittely. Kvalitatiivisesta tutkimuksesta saa vastaukseksi enemmänkin löydöksiä ja uusia näkökulmia, kuin todisteita ja väittämiä. (Hirsjärvi ym. 2009, 160–161.)

Tutkimusmenetelmän valintaan vaikutti tutkimusongelman luonne. Pääongelman ja osaongelmien kysymykset ovat enemmänkin pohtivia kysymyksiä, kuin sellaisia mihin pystyisi suoraan vastata oikean vastauksen. Halutaan tietää miten vastuullisuus ja ympäristöarvot vaikuttavat, mitä tulevaisuudennäkymät ovat ja miten AEO-toimija voisi kehittää toimintaansa tämän suhteen. Näihin ei ole suoraa vastauksia, eikä välttämättä oikeitakaan vastauksia. Maailma muuttuu jatkuvasti, eikä voi muuta kuin spekuloida mitä seuraavaksi voisi tapahtua.

Tässä tutkimuksessa hyödynnettiin kahta kvalitatiivista eli laadullista aineistonkeruumenetelmää: teemahaastatteluja ja yksityisiin dokumentteihin perustuva tietoa.

Teemahaastattelun valintaan vaikutti kerättävän tiedon laatu ja tutkijan resurssit. Tarvittiin aineistonkeruumenetelmä, minkä avulla pystyy saamaan laajasti tietoa, mutta myös monipuolisesti. Jyrkkä lomakehaastattelu ei antaisi tilaa keskustelulle ja näkemyksille, joita tutkija ei olisi osannut ottaa huomioon kysymyksiä muodostaessa. Syvähaastattelu taas saattaisi helposti lähteä rönsyilemään liikaa ja jotain tärkeää saattaisi unohtua pois. Syvähaastattelun avulla ei myöskään saisi samankaltaista lähtökohtaa jokaiseen haastatteluun, jolloin vastaukset ja aihepiirit voisivat erota liikaa haastateltavien välillä. Teemahaastattelu oli varmin tapa, miten sai kerättyä juuri tarvittavan tiedon eri näkökulmista.

Kysymykset ja haastattelut tulee suunnitella. Vaikka teemahaastattelussa hyödynnetään puoliavoimia kysymyksiä, täytyy niiden tukea tutkimusta ja aineistonkeruuta. Haastattelujen jälkeen tutkijalla tulee olla kerättyä aineistoa, jonka perusteella voi muodostaa päteviä ja luotettavia päätelmiä. Myös kysymysten konkreettiseen muotoiluun on kiinnitettävä huomiota. Kysymysten tulee olla joustavia, mutta niiden päälinjat tulee säilyä. Myöhemmin käsitellään haastattelukysymysten muodostumista tässä tutkimuksessa. (Hirsjärvi & Hurme 2010, 65–111.)

Haastattelujen tueksi tarvittiin toinen näkökulma. Siksi toiseksi aineistonkeruumenetelmäksi valikoitui yksityisiin dokumentteihin perustuva tietoa. Tähän tarvittavat dokumentit saatiin toimeksiantajalta. Tarkoituksena oli pohtia toimeksiantajan suorittaman omavalvonnan kautta mahdollisia näkökulmia, sekä havainnollistamista toiseen osaongelmaan: miten AEO-toimija voisi kehittää omaa toimintaansa vastuullisuuden ja ympäristöarvojen saralla. Itse omavalvonnassa hyödynnettyjä arvoja ei suoraan tutkimuksessa hyödynnetty, vaan pelkästään julkaisukelpoista tietoa käsitellään mikä ei riko yrityssalaisuutta. Tutkimusmenetelmän luonteen vuoksi laskelmallinen tutkiminen ei myöskään olisi ollut tarpeellista.

## 8.2 Haastattelujen valmistelu ja toteutus

Aineistojen kerääminen aloitettiin teemahaastatteluilla. Kaikkia haastateltavia oli lähestytty etukäteen kysymällä, olisiko kiinnostusta osallistua haastatteluun, samalla kertoen opinnäytetyön aiheen ja suunnitellun ajankohdan haastatteluille. Lähestymisajankohta oli maaliskuun alku vuonna 2022 ja suunniteltu haastattelujen pitoajankohta kuukautta myöhemmin siitä, huhtikuun alussa. Haastateltavina oli Nurminen Logisticsin työntekijöitä sekä Suomen Tullin henkilöstöä. Haastateltavia oli kokonaisuudessaan viisi, kolme Nurminen Logisticsilta ja kaksi Tullilta. Tarkoituksena oli kerätä kokeneita ammattilaisia, jotka ovat perehtyneet tutkimuksen aiheisiin jostakin näkökulmasta. Näiden henkilöiden lisäksi lähestyttiin myös neljää muuta henkilöä sekä Tullista että Nurminen Logisticsilta, mutta näiltä henkilöiltä ei joko saatu vastausta tai he olivat muuten estyneitä haastattelun suorittamiseen. Haastateltaviksi valikoitui siis kaksi Business Manageria, jotka vastaavat Nurminen Logisticsin kahdesta eri toimipaikasta, Nurmien Logisticsin kiinteistö- ja turvallisuuspäällikkö, sekä Tullilta Lupakeskuksen päällikkö ja asiakkuus- ja veronkantopäällikkö. Kaikilla haastateltavista oli yli 25 vuoden kokemus toimialtaan, mutta ei välttämättä samasta työtehtävästä tai työnantajasta.

Haastattelut pidettiin huhtikuussa 2022 yksilöhaastatteluina Microsoft Teams -ohjelman kautta. Keskimääräinen kesto yhdelle haastattelulle oli noin 45 minuuttia ja jokaiselta haastateltavalta oli lupa nauhoittaa haastattelu ja hyödyntää sitä opinnäytetyössä. Jokaiselle haastateltavalle oli etukäteen lähetetty kysymykset (liite 1) luettavaksi, mutta oletetusti teknisten ongelmien vuoksi kaksi haastateltavaa eivät näitä olleet vastaanottaneet. Haastattelut etenivät kysymysten mukaisesti järjestyksessä. Jälkikäteen haastateltavien vastaukset liitettiin eli kirjoitettiin puhtaaksi yhdelle muistiinpanokokonaisuudelle niiden käsittelyn helpottamiseksi.

Haastattelun kysymykset (liite 1) muodostuivat tutkimusongelmien ja teoreettisen viitekehyksen pohjalta. Ne pyrittiin muodostaa niin, että kaikki haastateltavat kykenisivät vastaamaan niihin. Kysymyksille oli luotu looginen järjestys, missä ensin käsiteltiin haastateltavan taustat, jonka jälkeen kysyttiin vastuullisuuden ja ympäristöarvojen asemasta huolinnassa ja tullaustoiminnassa, sekä aiheiden yhteyksistä toisiinsa. Tämän jälkeen siirryttiin käsittelemään aiheiden

asemaa päivittäisessä huolitsijan toiminnassa, sekä kehityskeinoja ja huolintayrityksen saamia etuja vastuullisesta ja ympäristökeskeisestä toiminnasta. Etujen ja hyötyjen jälkeen pohdittiin mahdollisia riskejä sekä tulevaisuudennäkymiä. Näiden jälkeen aihe käsiteltiin vielä AEO-toimijan näkökulmasta.

### 8.3 Kirjallisen materiaalin keräys ja läpikäynti

Haastattelujen lisäksi tutkimuksessa analysoidaan toimeksiantajan tarjoamia asiakirjoja koskien AEO-omavalvontaa ja -raportointia. Tutkimuksen alla olleet raportit ja seuranta-asiakirjat ovat:

- Omavalvontaraportti
- Passitusseuranta
- Varastoinnin viitearvoseuranta
- Tullausvakuusprosentin seuranta
- Viennin päättymisen seuranta

Jokaisesta asiakirjatyypistä oli käsittelyssä tuorein, kokonaan täytetty asiakirja. Joten ne kaikki ajoittuvat vuodelle 2021. Asiakirjojen tutkiminen tapahtui toimeksiantajan toimipisteellä. Siellä niistä kirjoitettiin kattavat muistiinpanot, joita hyödynnetään analysoinnissa ja pohdinnassa. Kaikki asiakirjat olivat excel-dokumentteja. Passitusseuranta, varastoinnin viitearvoseuranta, tullausvakuusprosentin seuranta ja viennin päättymisen seuranta ovat toimeksiantajan itsetoteuttamaa seurantaa, joka on osa AEO-toimijan omavalvontaa. Omavalvontaraportti on tullin vaatima asiakirja, jonka AEO-valtuutetun tulee lähettää vaadituin ajoin.

**Omavalvontaraportti** on tullin laatima lomakepohja, jonne AEO-valtuutettu toimeksiantaja kirjaa vaadittavat tiedot puolen vuoden välein ja lähettää tullille. Omavalvontaraportti käsittelee tuonti-ilmoituksia, tuonnin vastuuvakuutta, vienti-ilmoituksia, viennin muutoksia, tullivarastointia, väli aikaista varastointia, passituksia ja sen vakuuden seurantaa, sekä yleisilmoittamista. Kaikissa käsittelykohdissa annetaan tietoja otannasta. Yleisiä tarkastelukohteita ovat oikeellisuusprosentit, virheet ja niille perustelut, sekä korjaavat toimenpiteet jos niitä on tarvittu. Vakuuksissa seurataan, onko niiden suuruus ollut sopiva, vaiko liian suuri tai pieni.

**Passitusseuranta** on toimeksiantajan keräämää seuranta yrityksen tekemistä passituksista. Siinä käydään läpi avoinna olevat passit, joita ei ole vielä päätetty, niiden avauspäivä ja passitukset tehneet huolitsijat, tavaroiden arvo ja tullivelka, mikä on 30 % tavararvosta, sekä syy määräajan ylittämiseksi, jos niin on tapahtunut.

**Varastoinnin viitearvoseuranta** on toimijan viitemäärän riittävyyden seuraamista. Seuranta tehdään toimipaikoittain joka kuukauden 15. päivä sen hetkeen varastosaldoon perustuen. Seurantaan merkitään toimipaikka ja päiväys, viitearvot ja huomautukset. Arvot otetaan asiakkaiden laskuilta tai muulla luotettavalla tavalla, jonka pystyy osoittamaan.

**Tullausvakuusprosentin seuranta** on seuranta tullivakuuksista. Tälle on määrätty oma vastuuhenkilönsä joka kirjaa vakuusprosentin asiakirjalle haettuaan sen erillisestä ohjelmasta.

**Viennin päättymisen seuranta** on vuoden jokaiselta kuulta seuranta niistä vienneistä mitkä vielä odottavat vientipäätöstä ja niistä vienneistä mitkä odottavat lisäselvityspyyntöä. Jokaisesta viennistä on kirjattu ylös lähetysviite, vientipäivämäärä, lähettäjä tai viejä, vienti-ilmoituksen tekijä, sekä kommentit kun tilanne on selvitetty.

### **Aineistoista tehtyjä havaintoja**

Tutkimukseen valittuja excel-tiedostoja tutkittaessa ensimmäiseksi ilmenee toiminnan manuaalisuus ja sen kehityskohteet. Omavalvonnan ja seurannan kirjaaminen vie oman aikansa, jos ensin tieto pitää hakea yhdestä ohjelmasta, jonka jälkeen se tulee kirjata toiseen ohjelmaan. Tietenkään kaikkia numeroita ja tietoja ei seuranta-tiedoston täyttäjät kirjoita itse manuaalista, mutta tarvittavien tietojen hakeminen ja siirtäminen vie aikaa ja voisi olla parannettavissa. Automatisoitu järjestelmä voisi nopeuttaa toimintaa, mutta siihen silti tarvittaisiin vastuuhenkilöt valvomaan, että seuranta tapahtuu oikein.

Itse seurannoista poimittuja huomioita ovat tietotekniset ongelmat ja viivästyneet ohjelmistokorjaukset, jotka ovat vaikeuttaneet ja hidastaneet toimintaa, huolimattomuusvirheet, sekä muista osapuolista johtuneet hidastukset. Tieto-

teknisiin, etenkin yhteyksiin vaikuttaviin, ongelmiin on vaikea yksittäisen toimijan puuttua. Myös muista osapuolista johtuva toiminta ja niiden negatiiviset vaikutukset eivät ole samalla tavalla kehitettävissä kuin sisäinen toiminta. Oman henkilöstön huolimattomuusvirheisiin on raporttien ja seurannan mukaan puututtu käsittelemällä ne osapuolien kanssa ja pitämällä tarvittaessa koulutuksia aiheista.

#### **8.4 Haastattelun tulokset**

Haastattelujen vastauksia ei käsitellä kysymys kerrallaan, vaan laajempina teemoina. Käsiteltävät teemat ovat

- vastuullisuuden ja ympäristöarvojen asema huolinnassa ja tullaustoinnassa
- vastuullisuus ja ympäristöarvot huolitsijan ja huolintayrityksen päivittäisestä näkökulmasta
- mahdollisuudet ja riskit
- tulevaisuudennäkymät
- kehityskohteet
- AEO-asema ja sen vaikutus.

Yksittäisen haastateltavan vastauksia ei myöskään eritellä, saati nimetä, vaan käsitellään nostetut asiat yhdessä kokonaisuuksina. Kokonaisuuksissa mainitaan kuitenkin eri näkökulmien yleisyys, jos se on merkittävä, tai näkemysten välillä on selkeästi eroja.

#### **Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen asema huolinnassa ja tullaustoinnassa**

Molemmat ilmenevät sekä tullaustoinnassa että huolinnassa. Tulli on lähtenyt edistämään vastuullisuuttaan. Tulossa on hiilirajamekanismi, joka tulee vaikuttamaan tuontiin kolmansista maista. Yleisesti myös yritykset ovat entistä kiinnostuneempia yhteistyökumppaneidensa ja palveluntarjoajiensa asenteista ja toiminnasta koskien vastuullisuutta ja ympäristöarvoja.

Vastuullisuus ja ympäristöarvot täydentävät toisiaan. Ympäristöarvot ovat myös osa vastuullisuutta. Lainsäädännön ja eri lupien ja järjestelmien avulla

voidaan ottaa positiivisesti huomioon yrityksen toiminnassa. Ne kuitenkin koostuvat eri tavoin eri tilanteissa. Molemmilla on omat linjauksensa ja raamituksensa, joita tulee noudattaa.

Ympäristöarvoissa ilmenevät konkreettisemmat mittaamiset, kuten hiilijalanjälkilaskenta. Vastuullisuuden mittareissa on enemmän vain kyselyitä, joissa ei tarvita numeraalisia tietoja.

### **Vastuullisuus ja ympäristöarvot huolitsijan ja huolintayrityksen päivittäisestä näkökulmasta**

Yksittäinen huolitsija kykenee pienillä teoilla ja pätevällä toiminnalla edistämään vastuullisuutta ja ympäristöarvoja. Hän esimerkiksi ei tulosta turhia dokumentteja ja sivuja, ylläpitää työpaikan kierrätys- ja siisteyskäytäntöjä sekä varmistaa oman vastuullisen ja oikeellisen toimintansa. Hän sitoutuu myös noudattamaan sovittuja asioita ja ilmoittaa virhekohdista eteenpäin sekä osallistuu sisäiseen valvontaan omalla toiminnallaan.

Jokaisen toimijan tulisi tietää yrityksensä arvot ja säännökset, joiden mukaan kuuluu toimia. Tulee olla tietoinen siitä mitä tekee ja miksi niin tekee. Toimihenkilöiden ammattitaitoa tulee pitää myös yllä. Arvojen, yrityksen sekä omien, tulee olla taustalla tekemisessä mukana.

### **Mahdollisuudet ja riskit**

Täyttämällä tiettyjä vaatimuksia saa omasta toiminnasta laadukkaampaa. Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen huomioiminen on myös asiakkaille merkittävää ja vastuullinen toimiminen on yritykselle kilpailuvaltti. Toimintaa tulee kuitenkin kehittää ja pysyä toiminnassa mukana. Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen edelläkävijöillä on kilpailuetuja. Vastuullisuutta ja ympäristöarvoja pystyy myös edistämään operatiivisessa toiminnassa, kun säännöllisesti tuo niitä ilmi ja kouluttaa henkilökuntaa.

Konkreettisia riskejä ei tule ilmi. Pääosin mainehaitta nostetaan ongelmaksi, jos mainostaa toimivansa vastuullisesti ja ekologisesti, mutta ei syystä tai toisesta panosta aidosti siihen toimintaan tai innostus laskee alun jälkeen. Se voi tuoda negatiivista mainetta, jos tällainen toiminta tulee julkisesti ilmi. Myös uusien asioiden aloittaminen ja kehittäminen, jos ei lähdekään heti nousuun



vaan tuottaa aluksi tappiota. Yksi nosto oli mahdollinen liikenteenmuutos. Ajetaan eteenpäin vihreämpi kuljetuksia, kuten rautatieliikennettä. Miten käy huolintayritykselle, jos maantieliikenne hiljentyykin, kun siihen liittyviä palveluja tuotetaan ja maantierajojen läheisyydessä ylläpidetään toimipisteitä?

### **Tulevaisuudennäkymät**

Tullaustoiminnan kannalta suurin tuleva asia on hiilirajamekanismi. Sen avulla pyritään ohjaamaan globaalisti päästöjen vähentämistä. Tämän myötä voi tulla huolintayrityksille ehkä mahdolliseksi esimerkiksi lisäpalvelujen tarjoaminen ja niiden laskuttaminen, jos tulee edustajana toimimismahdollisuuksia ja haluaa siihen suuntaan viedä toimintansa. Toinen Tullilaitoksen toimintaan vaikuttava tekijä on vastuullisuusasiantuntijan palkkaaminen, mutta se ei tule näkymään päivittäisessä huolinta- ja tullaustoiminnassa. Suoraan päivittäiseen toimintaan vaikuttavaa muutosta voisi olla digitalisoitumisen ja sähköisen toiminnan edistyminen.

### **Kehityskohteet**

Yleisesti tullaustoiminnasta ja tullilainsäädännöstä ei ilmene kehityskohteita. Jos ongelmia olisi, ne olisi havaittu lainsäädäntöä tehtäessä. Huolinnan näkökulmasta vastuullisuuden ja ympäristöarvojen myötä nostettuja kehityskohteita olisivat automaation ja robotiikan ongelmat sekä digitalisointi. Tullaustoiminnassa on alettu hyödyntämään robotiikkaa ja automaatiota, mutta siinä herää kysymys vastuullisuuden vähenemisestä. Robotti ei kykene ajattelemaan samalla tavalla kuin ihminen, joten vaikuttaako se vastuullisuuteen myöhemmin? Robotilla ei ole samankaltaista ammattitaitoa ja ajattelukykyä, että osaisi samalla tavalla tunnistaa erheitä ja soveltaa saamiaan tietoja. Myös säännöllinen digitalisointi ja automaation kehittäminen huolintayritysten toiminnassa olisi toivottavaa.

### **AEO-asema ja sen vaikutus**

AEO-aseman vaikutus vastuullisuus ja ympäristöasioihin ei ole huomattava. Lähtökohdat ovat kuitenkin hieman erilaiset. AEO-toimijalla on vaatimukset ja ehdot täytettävänä, joita jokaiselta ei vielä vaadita yleisessä toiminnassa. Jos näitä alettaisiinkin vaatimaan, AEO-toimijalla olisi pieni etulyöntiasema. AEO-toimijan suorittama omavalvonta tukee myös muuta yrityksen toimintaa. Ollaan paremmin perillä omasta toiminnasta, kun joudutaan sitä valvoa.

Tulevien muutosten ennustamiseen AEO-asema ei niinkään auta. On tärkeämpää seurata meneillä olevia trendejä ja maailmankulkua. Aktiivisesti perehtymällä ja tietoa hakemalla voi saada joitakin ajatuksia, mutta tavallisen yrityksen on vaikea ennustaa tulevaa tällaisella skaalalla.

## 9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Opinnäytetyön tutkimusta varten kerätyt aineistot analysoitiin ensin erikseen haastatteluvastaukset omana aineistona ja asiakirjoista kerätyt huomiot omana, ja sen jälkeen yhtenä kokonaisuutena. Teoriaa hyödynnettiin pohjustamaan analyysia, ja vahvistamaan näkemyksiä.

Kvalitatiivisen tutkimuksen avulla pyrittiin vastaamaan pääongelmaan ”*Miten vastuullisuus ja ympäristöarvot vaikuttavat tullaustoimintaan ja huolinta-alan toimijoihin?*” ja osaongelmiin ”*Mitä näiden näkökulmien tulevaisuudennäkymät ovat?*” ja ”*Miten AEO-toimija voisi kehittää omaa toimintaansa tällä saralla?*”

Pääongelmaan vastaukseksi ilmeni ympäröivä vastaus. Vastuullisuus ja ympäristöarvot ovat vahvasti mukana tullaustoiminnassa ja huolinnassa. Ne vaikuttavat yhä enemmän säästöksiin ja asenteisiin, kuten tuleva hiilirajamekanismi voi sen todistaa. Jos yritys haluaa pärjätä, tulee sen olla avoin näkemyksistään liittyen näihin teemoihin. Mahdollisille asiakkaille merkkää entistä enemmän vastuullinen toiminta ja ympäristön huomioonottaminen. Itsessään huolinta-alan toimijoihin nämä aiheet eivät vaikuta konkreettisesti. Ne ovat osa yritysten toimintastrategiaa ja tavoitteita, mutta se ei ilmene näkyvästi päivittäisessä työssä, vaan integroituna taustalla. Edelleen ammattitaito ja huolellisuus ohjaavat huolitsijan toimintaa, mutta vastuullisuus ja ympäristöarvot alkavat olla entistä vahvempi osa sitä. Pienet teot, kuten vähempi papereiden käyttö ja tulostaminen, energian säästö toiminnassa ja kierrätys, ovat yleinen näky päivittäisessä työskentelyssä.

Ensimmäinen osaongelma, kysymys tulevaisuudennäkymistä, sai teoriaa tukevan vastauksen. Selkeästi seuraavaksi on tulossa hiilirajamekanismi ja sen mukana tulevat muutokset. Tämä voi tuoda mukanaan sekä haasteita, että mahdollisuuksia. Uuteen käytäntöön totuttautuminen voi olla haastavaa, mutta

myös uusi askel liiketoiminnalle, jos huolintaliikkeitä voivat räätälöidä palveluita tähän liittyen. Toinen selkeä tuleva tapahtuma on digitalisaation jatkuva edistyminen. Kaikkea pyritään aina päivittämään ja edistämään. Digitalisaatio ja vähempi papereiden käyttö edistää osaltaan ympäristöasioita ja kestävä kehitystä. Jos digitalisaatio siirtyy enemmän automatisaation ja robotiikkaan, on syytä pohtia, miten vastuullinen toiminta saadaan siinä säilytettyä. Uusien muutoksien myötä voi nousta huolimattomuusriskit, ja on yrityksen vastuulla pitää huolen toiminnan tason säilymisestä.

Toinen osaongelma, liittyen AEO-toimijoihin, sai painottavamman vastauksen yksityisistä dokumenteista kuin haastatteluista. Selkein kehityskohde ja toiminnan parannus, ainakin toimeksiantajan tilanteessa, on raporttien ja seurantojen täydentäminen. Manuaalisesti tietojen hakeminen ja täydentäminen vie paljon aikaa, etenkin kun sitä täytyy säännöllisesti tehdä ja kunnolla. Haastattelun kautta nousi ajatuksia siitä, että vaikka AEO-toimija ei saa suoraa hyötyä vastuullisuuteen ja ympäristöarvoihin liittyen, on se hieman valmistuneempi uusiin muutoksiin. AEO-toimija on myös perehtyneempi omaan toimintaansa omavalvontansa vuoksi. Joten AEO-toimija voi kehittää omaa toimintaansa ympäristöarvojen ja vastuullisuuden parissa ylläpitämällä oman asemansa ja seuraamalla aktiivisesti muutoksia ja uusia ilmiöitä toimialaansa liittyen.

## **10 YHTEENVETO JA POHDINTA**

Opinnäytetyöprosessi alkoi tammikuussa 2022 ja päättyi toukokuussa 2022. Opinnäytetyön luovutus toimeksiantajalle oli ajoitettu kesäkuulle 2022, joten se tuli tehtyä määriteltyyn ajankohtaan mennessä. Opinnäytetyön ja tutkimuksen tavoitteena oli saada toimeksiantajalle näkemyksiä ja ajatuksia ajankohdaisista aiheista. Koen tämän saavuttaneeni, mutta kysymys herää siitä, onko mikään aidosti uutta ja merkityksellistä. Se on kuitenkin selvää, että mitään uutta ja edistyksellistä en ainakaan näillä resursseilla olisi voinut kehittää, vaan enemmänkin kerätä ajatukset ja näkemykset kasaan yhdeksi kokonaisuudeksi.

Opinnäytetyössä oli omat ongelmansa, sekä onnistumisensa. Prosessissa aikataulu joutui venymään hieman henkilökohtaisten vaikutteiden ja muutosten

vuoksi, mutta itse suunnitelmasta en joutunut paljoa poikkeamaan. Haastattelussa olisin toivonut laajempaa haastateltavien määrää, mutta tämä olisi selkeästi vaatinut aktiivisempaa tutkimusta ja hakua mahdollisista haastateltavista. Tässä ei tietenkään olisi ollut takeita siitä, saako heihin yhteyttä. On syytä myös pohtia, olisiko ollut tutkimukselle eduksi haastatella muidenkin huolintaliikkeiden toimijoita, mutta sieltä saadut kehityskohteet eivät välttämättä olisi palvelleet toimeksiantajaa. Sovitut ja pidetyt haastattelut sujuivat kuitenkin hyvin, ja jokaiselta haastateltavalta sai aiheellisia ja pohtivia vastauksia.

Yllättävä ongelma ilmi teoreettisen viitekehyksen parissa. Joistakin aiheista oli hankala löytää luotettavia ja päteviä lähteitä. Koen myös, että olisin voinut jokaisen osuuden tehdä paremmin, jos olisin saanut etsittyä ja löydettyä päteviä lähteitä.

Tutkimusta tehdessä on otettava huomioon reliabiliteetti ja validiteetti. Reliabiliteetti tarkoittaa toistettavuutta ja kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Validiteetti tarkoittaa pätevyyttä ja kykyä mitata sitä, mitä kuuluikin mitata. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa näiden tarkoitus- ja arvosteluperiaatteet eivät täysin päde samalla tavalla kuin kvantitatiivisessa tutkimuksessa. Ei ole kyse niinkään kirjaimellisista merkityksistä, vaan siitä, onko selitykset luotettavia. Kykeneekö tutkija kertomaan mitä on tapahtunut ja miten näihin päätelmiin on päästy. (Hirsjärvi ym. 2009, 231–233.)

Tässä tutkimuksessa reliabiliteetti ja validiteetti on otettu huomioon haastattelukysymyksiä muodostaessa, haastateltavia etsittäessä, sekä digitalisia aineistoja valitsemalla. Kysymyksistä pyrittiin tekemään aiheellisia ja johdattelua välttäviä. Kaikilta haastateltavilta kysyttiin myös tismalleen samat kysymykset. Haastateltavia valittiin muualtakin kuin toimeksiantajan yrityksestä. Tässä vaikuttaa negatiivisesti kuitenkin se, että vaikka yrittää laajasti kysellä haastateltavia, niitä ei välttämättä saa. Digitalisia aineistoja tutkittaessa ei tyydytty vain yhteen raporttiin, vaan perehdyttiin erilaisiin. Koska kyseessä ei ollut niinkään samojen tietojen arviointi pitkältä ajanjaksolta, valikoitu aineistot enemmänkin tyypin ja laadun mukaan.

Kysymys opinnäytetyön luotettavuudesta herää otannan ja tutkimuksen yksipuolisuuden vuoksi. Tätä yritin välttää haastattelemalla myös muita kuin Nurminen Logisticsin henkilöitä. Toinen luotettavuutta laskeva tekijä voi olla, että haastattelujen vastaukset käsiteltiin kokonaisuuksina, eikä jokaista vastausta kirjattu käsittelykappaleessaan esille erikseen. Toki selkeät mielipide-erot haastateltavien välillä olisi voinut auttaa vastauskokonaisuuksia hieman, mutta tällaisia ei ilmennyt. Luotettavuutta kuitenkin nostattaa hieman itse haastateltavat, jotka oli valikoitu tarkoituksella kokemuksiensa, asemiensa ja pätevyksiensä perusteella. Haastattelujen nauhoitus ja litterointi kuitenkin parantavat haastattelun tulosten tallennusta ja analyysia, sillä mitään ei unohtunut pois tai jäänyt ottamatta huomioon.

Opinnäytetyöprosessin aikana perehdyin entistä paremmin huolinnan ja tullaustoiminnan osa-alueisiin. Teoriaosuuden parissa työskentely auttoi yhdistämään sekä ammattikorkeakoulussa että töissä opitut asiat havainnollistavaksi kokonaisuudeksi. Aihe oli tärkeä ja ajankohtainen toimeksiantajalle, mikä aiheutti sekä motivaatiota että paineita. Oli tärkeää saada tukea ja ohjausta työhön, mutta tämä loi itselleni odotuksia ja vaatimuksia tehdä mahdollisimman hyvä työ. Kriittisyys omaan tekstiin hidasti itse prosessia, mutta kehitti lopulta itseäni oppiessani hyväksymään, että raakaversio ei tarvitse olla viimeistellyn version veroinen. Omien heikkouksiensa myöntäminen ja niiden kanssa toimiminen on yhtä tärkeää kuin vahvuuksienkin. En ollut ennen joutunut työstimään näin pitkää ja kattavaa prosessia, joten koen myös itse opinnäytetyöprosessin antaneen minulle hyötyä työelämää ja tulevaisuutta varten. Osaan suhtautua paremmin pidempiin aikatauluihin ja opin työn jaottelun ja suunnittelun tärkeyden.

Vaikka tämä opinnäytetyö ei kyennyt kertomaan seuraavaa vastuullisuuden megatrendiä, toimii se eräänlaisena tietopankkina. Tämä tarjoaa tietoa aiheesta kiinnostuneelle, ja yhdistää logistiikan aihepiirejä omaksi kokonaisuudekseen. Siitä on mahdollista lähteä pohtimaan eteenpäin ja saada uusia ajatuksia ja näkökulmia. Opinnäytetyötä voi käyttää lähtökohtana uusille ideoille ja toiminnan kehittämiseksi. Kaikki tulokset tukeutuvat hyvin teoriaan, eikä ristiriitaisia väittämiä ilmennyt. Ne ovat myös hyvin linjassa aikaisempien käsitysten ja yleistiedon kanssa. Aihetta voisi myös palata tutkimaan uudestaan sopi-

van ajan kuluttua ja verrata, miten teemat ja trendit ovat kehittyneet ja muuttuneet. Tämä havainnollistaisi huolinnan ja tullaustoiminnan kehitystä jatkuvasti muuttuvassa maailmassa.

## LÄHTEET

Euroopan komissio. 2016. Valtuutetut talouden toimijat. Suuntaviivat. PDF-dokumentti. Saatavissa: [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/system/files/2017-03/aeo\\_guidelines\\_fi.pdf](https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2017-03/aeo_guidelines_fi.pdf) [viitattu 8.5.2022].

Euroopan komissio. s.a. Valtuutetut talouden toimijat. Vuorovaikutteinen E-kirja. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://ec.europa.eu/as-sets/taxud/taxation\\_customs/elearning/ebooks/aeo\\_ebook\\_fi/index.html](https://ec.europa.eu/as-sets/taxud/taxation_customs/elearning/ebooks/aeo_ebook_fi/index.html) [viitattu 27.3.2022].

Ferm, T. 2022. Asiakkuus- ja veronkantopäällikkö. Haastattelu 5.4.2022. Tulli.

Fintaric. s.a. Tulli. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://asiointi.tulli.fi/asiointipalvelu/fintaric/> [viitattu 8.5.2022].

Haastateltava 1. 2022. Business Manager. Haastattelu 14.4.2022. Nurminen Logistics Services Oy.

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2010. Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Gaudeamus.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. uudistettu painos. Helsinki: Tammi.

Hokkanen, S & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. 7. uudistettu painos. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino.

Holopainen, R. 2022. Kiinteistö- ja turvallisuuspäällikkö. Haastattelu 5.4.2022. Nurminen Logistics Services Oy.

Huolinta – avain toimivaan ulkomaankauppaan. s.a. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/huolinta-avain-toimivaan-ulkomaankauppaan.html> [viitattu 8.5.2022].

Huolinta- ja logistiikka-alan opiskelu ja työtehtävät. s.a. Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.huolintaliitto.fi/tietoa-alasta/huolinta-ja-logistiikka-alan-opiskelu-ja-tyotehtavat.html> [viitattu 5.5.2022].

Hörkkö, H., Koskinen, H., Laitinen, P., Mattsson, M., Ollikainen, J., Reinikainen, A. & Werdermann, R. 2010. Huolinta-alan käsikirja. Uudistettu painos. Helsinki: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry.

Kallonen, K. 2021. Raiteilla Suomeen ja laivoilla Eurooppaan. *Port of Helsinki Verkkolehti*. Verkkolehti. Päivitetty 4.11.2021. Saatavissa: <https://www.portofhelsinki.fi/verkkolehti/raiteilla-suomeen-ja-laivoilla-eurooppaan> [viitattu 7.5.2022].

Karhunen, J. & Hokkanen, S. (toim.) 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerus.

Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. 2011. Saarijärvi: Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry & Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry.

Nurminen Logistics. 2022a. Aasian junayhteydet. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://nurminenlogistics.com/fi/aasian-junayhteydet/> [viitattu 7.5.2022].

Nurminen Logistics. 2022b. Toimipisteet. WWW-dokumentti. Intranet.

Nurminen Logistics. 2022c. Vastuullisuus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://nurminenlogistics.com/fi/vastuullisuus/> [viitattu 7.5.2022].

Nurminen Logistics. 2021. Vainikkalan terminaali. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.nurminenlogistics.com/wp-content/uploads/palvelupaikka-kuvaus-2021-vainikkala-2.pdf> [viitattu 9.4.2022].

Nurminen Logistics Oyj s.a. Nurminen Logistics. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.nurminenlogistics.com/fi/yritys/> [viitattu 9.4.2022].

Palvelumme s.a. Nurminen Logistics. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.nurminenlogistics.com/fi/palvelut/> [viitattu 29.3.2022].

Railas, L. 2018. PSYM 2015 – Ehdot ja logistiikkapalvelusopimukset. Kauppakamari. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi/> [viitattu 13.3.2022].

Ravi-Nurmela, A. 2022. Business Manager. Haastattelu 7.4.2022. Nurminen Logistics Services Oy.

Saaranen-Kauppinen, A & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L2\\_2.html](https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L2_2.html) [viitattu 24.2.2022].

SFS-EN ISO 14001. 2015. Ympäristöjärjestelmät. Vaatimukset ja niiden soveltamisohjeita.

Skinnar, S. 2022. Lupakeskuksen päällikkö. Haastattelu 5.4.2022. Tulli.

SQAS. 2022. Cefic. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.sqas.org/> [viitattu 5.5.2022].

Tapaninen, U. 2018. Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Helsinki: Gaudeamus.

Terminaalipalvelut s.a. Nurminen Logistics. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.nurminenlogistics.com/fi/palvelut/terminaalipalvelut/> [viitattu 9.4.2022].

Tulli. 2022. AEO-toimijan sisäisen valvonnan omavalvontaraporttien täyttöohjeet huolintaliikkeille. Asiakasohje. PDF-dokumentti. Saatavissa: [https://tulli.fi/documents/2912305/3508346/AEO-%20toimijan%20\(huolintaliike\)%20sis%C3%A4isen%20valvonnan%20omavalvontaraporttien%20t%C3%A4ytt%C3%B6hjeet/422fcb1a-97e8-4ee5-82f9-](https://tulli.fi/documents/2912305/3508346/AEO-%20toimijan%20(huolintaliike)%20sis%C3%A4isen%20valvonnan%20omavalvontaraporttien%20t%C3%A4ytt%C3%B6hjeet/422fcb1a-97e8-4ee5-82f9-)



[0ccc153db2c8/AEO-%20toimijan%20\(huolinta-liike\)%20sis%C3%A4isen%20valvonnan%20omavalvontaraporttien%20t%C3%A4ytt%C3%B6hjeet.pdf?version=1.9&t=1646642134745](https://0ccc153db2c8/AEO-%20toimijan%20(huolinta-liike)%20sis%C3%A4isen%20valvonnan%20omavalvontaraporttien%20t%C3%A4ytt%C3%B6hjeet.pdf?version=1.9&t=1646642134745) [viitattu 13.4.2022].

Tulli. 2021a. AEO-toimija. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-toimija> [viitattu 24.2.2022].

Tulli. 2021b. EU-, Eta-, Efta- ja Schengen-maat. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/tietoa-tullista/tullin-toiminta/eu-eta-efta-ja-schengen-maat> [viitattu 8.5.2022].

Tulli. 2021c. Kaksi AEO-valtuutusta. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-kaksi-valtuutusta> [viitattu 27.3.2022].

Tulli. 2021d. Mitä on AEO-omavalvonta? WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tullin-asiakkaana/aeo-omavalvonta> [viitattu 13.4.2022].

Tulli. 2021e. Sanoma-asiointi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/asiointi-info/palvelut/sanoma-asiointi> [viitattu 8.5.2022].

Tulli. 2021f. Tullivarastointi. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/kuljetus-ja-varastointi/tullivarastointi> [viitattu 8.5.2022].

Tulli. 2021g. Tuonnin tullimenettelyt. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti/tuonnin-tullimenettelyt> [viitattu 14.3.2022].

Tulli. 2021h. Tuonti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/tuonti> [viitattu 14.3.2022].

Tulli. 2021i. Vienti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tulli.fi/yritysasiakkaat/vienti> [viitattu 8.5.2022].

Tulli. 2020. Tuonnin asiakasohje 47/2015. Tietty käyttötarkoitus (end-use). PDF-dokumentti. Julkaistu 25.2.2020. Saatavissa: [https://tulli.fi/documents/2912305/3741829/Tietty+k%C3%A4ytt%C3%B6tarkoitus+\(end-use\)+Tuonnin+asiakasohje+27.1.2017/f08792aa-07f6-485d-a4de-6fd2213a6665/Tietty+k%C3%A4ytt%C3%B6tarkoitus+\(end-use\)+Tuonnin+asiakasohje+27.1.2017.pdf](https://tulli.fi/documents/2912305/3741829/Tietty+k%C3%A4ytt%C3%B6tarkoitus+(end-use)+Tuonnin+asiakasohje+27.1.2017/f08792aa-07f6-485d-a4de-6fd2213a6665/Tietty+k%C3%A4ytt%C3%B6tarkoitus+(end-use)+Tuonnin+asiakasohje+27.1.2017.pdf) [viitattu 8.5.2022].

Tulli. 2017. AEO — Vaarattomuus ja turvallisuus. Asiakasohje. Saatavissa: <https://tulli.fi/documents/2912305/4021261/AEO+Vaarattomuus+ja+turvallisuus/66f52c26-91a2-48d6-90a4-40b6457e5ab9/AEO+Vaarattomuus+ja+turvallisuus.pdf?t=1509099730000> [viitattu 8.5.2022].

Tulli. s.a. Turvatietoilmoituspalvelu (AREX). WWW-dokumentti. Saatavissa: [https://asiointi.tulli.fi/arex\\_anon/frontpage.html?locale=fi](https://asiointi.tulli.fi/arex_anon/frontpage.html?locale=fi) [viitattu 4.5.2022].

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. 6. painos. Helsinki: Tammi.

Työmarkkinatori. 2020. Huolitsija. KEHA-keskus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://tyomarkkinatori.fi/ammait/Huolitsija> [viitattu 5.5.2022].

Unionin tullikoodeksi. 2021. EUR-Lex. WWW-dokumentti. Päivitetty 17.5.2021. Saatavissa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fi/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0952> [viitattu 8.5.2022].

Valtioneuvoston kanslia. s.a. EU:n ilmastopaketin tavoitteet ja käsittely Suomessa. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://vnk.fi/suomen-eu-politiikka/eu-ilmastopaketti/eu-ilmastopaketin-tavoitteet-ja-kasittely> [viitattu 8.5.2022].

Valtiovarainministeriö. 2022. Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilirajamekanismista (CBAM). Perusmuistio. Saatavissa: [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Liiteasiakirja/Documents/U\\_57+2021.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Liiteasiakirja/Documents/U_57+2021.pdf) [viitattu 8.5.2022].

Vilka, H. 2007. Tutki ja mittaa — Määrällisen tutkimuksen perusteet. Helsinki: Tammi.

Vesterinen, P. (toim.) 2011. Turvaa logistiikka. Kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Helsinki: Kauppakamari.

Yritys- ja yhteisötietojärjestelmä. s.a. Y-tunnus. Patentti- ja rekisterihallitus & Verohallinto. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ytj.fi/index/y-tunnus.html> [viitattu 27.3.2022].

## HAASTATTELUKYSYMYKSET

1. Kertoisitteko taustoistanne? (toimiala, missä työskentelee, työtehtävät, kuinka kauan ollut alalla)
2. Koetteko, että vastuullisuus ja ympäristöarvot näkyvät toimialallanne päivittäisesti?
  - Jos koette, niin miten?
3. Vastuullisuuden ja ympäristöarvojen välillä, nouseeko toinen aiheellisemmaksi/vaikuttavammaksi tekijäksi? Vai ovatko ne enemmänkin toisiaan täydentävä "paketti", mistä kumpikaan ei korostu enemmän?
4. Koetteko että toinen olisi toista "työläämpä" sen edistämiseen nähden?
  - Jos on, niin kumpi ja miksi?
5. Kykeneekö yksittäinen huolitsija vaikuttamaan vastuullisuuteen ja ympäristökeskeisyyteen?
6. Mitä olisi jokaisen huolitsijan tärkeä huomioida/tietää koskien vastuullisuutta ja ympäristöarvoja omia työtehtäviä suorittaessaan?
7. Onko jotain keinoja, mitkä ovat selkeästi tehokkaita vastuullisuuden ja ympäristöarvojen kehittämiseen ja edistämiseen tullaustoiminnassa ja siihen liittyvässä huolinnassa?
8. Saako huolintayritys hyötyjä tai etuja siitä, että pyrkii toimimaan mahdollisimman vastuullisesti ja ympäristökeskeisesti?
  - Jos kyllä, niin mitä?
  - Saako näitä hyötyjä passiivisesti, vai täytyykö tätä toimintaa kehittää säännöllisesti niiden ylläpitämiseksi?
9. Koetteko, että huolintayritys joutuu ottamaan riskejä kehittäessään omaa vastuullisuuttaan ja ympäristökeskeistä toimintaansa?
  - Jos kyllä, niin mitä ja miksi?
10. Minkä ajattelette olevan seuraavaa askel vastuullisuuden edistämiseen tullaustoiminnassa?
  - Entä ympäristöön liittyen?
11. Onko vastuullisuuteen ja ympäristöarvoihin liittyviä ns. "kompastuski- viä" ja kehityskohteita tullaustoiminnassa?
12. Onko AEO-asemaisilla yrityksillä erilaiset lähtökohdat vastuullisuuden ja ympäristöarvojen kanssa toimimiseen (kehittämiseen, ylläpitämiseen yms.)?
  - Jos on, niin minkälaiset (etuja, hidasteita)?

13. Pystyykö huolintayritys ennustamaan ja arvioimaan vastuullisuuden ja ympäristöarvojen myötä tulevia muutoksia?
- Onko AEO-asemaisella yrityksellä paremmat lähtökohdat tähän?
  - Pystyisikö ennustamista kehittää paremmaksi? Jos kyllä, miten?