

Valtuutetun talouden toimijan (AEOS/F) haasteet ja mahdollisuudet Suomessa

TJK12 - Turvallisuusjohdon koulutusohjelma 2011-2013

Tutkielma

Tom Ferm

Tulli

Helsinki 17.1.2013

Aalto University Professional Development – Aalto PRO

Tiivistelmä

Taloudellisen hyvinvoinnin keskeinen tekijä on kansainvälinen kauppa. Tästä syystä on kaikkien kaupan kumppanien yhteisessä intressissä, että globaalit toimitusketjut ovat sujuvia ja turvallisia. AEOS/F päätavoitteena on estää luvaton pääsy tavaraan, siihen liittyviin asiakirjoihin ja tietoihin. Tutkielman päätehtävänä on vastata kysymykseen: Millaisia ovat AEOS/F -toimijan yleisimmät haasteet ja -edut Suomessa?

Tutkielman perusteella AEOS/F-haasteet liittyvät siihen, että AEO:sta ei ole välittömiä etuja. Todistusta hakiessaan suurimmat haasteet hakijoilla olivat seuraavilla yritysturvallisuuden osa-alueilla: 1) Turvallisuusjohtaminen, 2) Tietoturvallisuus, 3) Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus, 4) Tuotannon ja toiminnan turvallisuus ja 5) Henkilöstöturvallisuus.

Tutkielman perusteella AEOS/F:n mahdollisuutena on, miten luotettavan toimijan maine ja parantunut turvallisuus pystytään hyödyntämään yrityksen liiketoiminnassa. Kun AEO-ohjelmien globaali vastavuoroinen hyväksyminen etenee, voivat AEOS/F-toimijat päästä hyötymään myös nopeammista toimitusketjuista. Tällainen tulevaisuuden mahdollisuus olisi esimerkiksi AEO-toimijoille erillinen vihreä linja EU:n ja Venäjän välisessä kumipyöräliikenteessä.

Abstract

International trade is a key factor in the economic well-being. It is therefore in the joint interest of all trading partners that global supply chains are smooth and secure. AEO / F main goal is to prevent unauthorized access to the goods, the related documents and information. The main task of this study is to answer the question: What are the AEO / F actor's most common challenges and benefits in Finland?

Based on this study AEO / F-challenges are related to the fact that there are no immediate benefits from AEO-status. When applying for certificate the biggest challenges of applicants were in the following areas of Corporate Security: 1) Security Management, 2) Information Security, 3) Property and Office Security, 4) Production and Operations Security and 5) Personnel Security.

Based on this study AEO / F's opportunity is how reliable operator's reputation and improved security can be utilized for their business. When the global Mutual Recognition Agreement of AEO programs proceeds, may AEO / F operators also to benefit from the faster supply chains. Such a possibility for the future would be for example separate green line for AEO operators in road traffic between EU and Russia.

Sisältö

1.	Johdanto	1
1.1	Tutkimuksen tausta	1
1.2	Tutkimusongelma, rajaukset ja tutkimuksen kulku	3
1.3	Metodologiset valinnat ja tutkimusaineisto	4
2	AEOS/F vaatimukset	7
2.1	AEO:n muut kuin turvallisuusvaatimukset lyhyesti	7
2.2	AEOS/F turvallisuusvaatimukset.....	9
2.2.1	Yleistä	9
2.2.2	Turvallisuusjohtaminen.....	11
2.2.3	Tietoturvallisuus	12
2.2.4	Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus	13
2.2.5	Ulkomaantoimintojen turvallisuus.....	15
2.2.6	Rikollisturvallisuus	16
2.2.7	Tuotannon ja toiminnan turvallisuus	16
2.2.8	Henkilöturvallisuus	19
2.2.9	Valmiussuunnittelu	20
3	AEOS/F:n vaatimuksiin liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan	21
3.1	Yleistä	21
3.2	Mikael Forsblomin tutkielma.....	21
3.2.1	Yrityksille esitetyt kysymykset.....	21
3.2.2	Tulokset.....	22
3.3	Jaana Määtän tutkielma.....	24
3.3.1	Yrityksille esitetyt kysymykset.....	24
3.3.2	Tulokset.....	25
3.4	Yhteenveto haasteista ja mahdollisuuksista kahden suomalaisen tutkielman mukaan.....	26
4.	AEOS/F:n vaatimuksiin liittyvät haasteet ja mahdollisuudet	28
4.1	Tullin arviointimateriaali	28
4.2	Havainnot ja johtopäätökset.....	28
5.	Yhteenveto	32

1. Johdanto

1.1 Tutkimuksen tausta

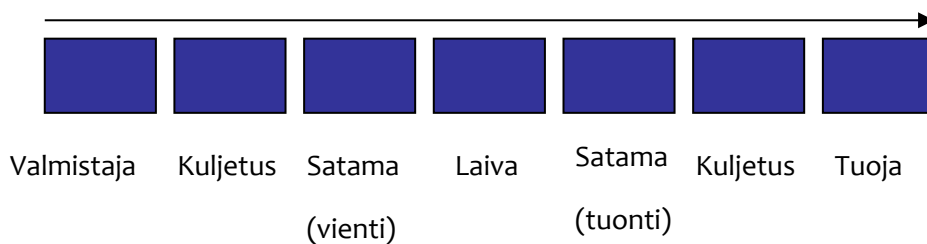
Taloudellisen hyvinvoinnin keskeinen tekijä on kansainvälinen kauppa. Työnjako maapallon eri alueiden välillä on kehittynyt ja kasvanut kiihtyvällä tahdilla jo tuhansia vuosia (Kiander et al, 2005, s. 8). Tästä syystä on kaikkien kaupan kumppanien yhteisessä intressissä, että globaalit toimitusketjut ovat sujuvia ja turvallisia. Maailman tullijärjestö (WCO) on omalta osaltaan luonut viitekehyksen Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, joka tunnetaan lyhenteellä SAFE. Tullihallinnot maailmanlaajuisesti valvovat tavaroiden liikkumista yli valtiorajojen ilma-, vesitai maakuljetuksissa. Kun tavaroita koskevat tiedot ovat yhteismitallisia ja sähköisessä muodossa, tarjoaa se globaaleille toimitusketjujen sujuvuudelle ja turvallisuudelle aivan uusia mahdollisuuksia.

SAFE:en kuuluu neljä osa-alueetta, jotka linkittyvät toisiinsa. Ensimmäinen SAFE yhtenäistää tavaroiden ennakoilmoittamiseen liittyvää tietosisältöä. Toiseksi SAFE:a soveltavat tullihallinnot ovat sitoutuneet käyttämään edellä mainittua tavaroiden liikkumiseen liittyvää etukäteistä sähköisessä muodossa olevaa tietoa systemaattisesti hyväkseen havaitakseen riskianalyyseissä poikkeamia. Kolmanneksi SAFE mahdollistaa sen, että tavaroiden lähettävän valtion tullihallinto suorittaa vastaanottavan valtion tullihallinnon pyytämiä tarkastustoimenpiteitä ennen tavaroiden lähtemistä. Neljänneksi SAFE:ssä on lueteltu etuja, joita tullihallinnot voivat tarjota AEO:lle eli valtuutetuille talouden toimijoille (WCO 2012, s. 3).

Euroopan unionin alueella tavarat liikkuvat vapaasti. EU:n ulkopuolinen tavara eli ns. 3-maan tavara ei liiku unionissa vapaasti vaan on ns. tullivalvonnassa. Kun 3-maan tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen, se muuttuu statukseltaan yhteisötavaraksi. Vapaaseen liikkeeseen luovutukseen liittyy velvollisuus maksaa kaikki maahantuontiin liittyvät verot ja maksut.

Jotta tavarat kulkisivat sujuvasti ja turvallisesti myös unionin ja 3-maiden välillä, Euroopan unioni on implementoinut SAFE:n omaan tullilainsäädäntöönsä. Unionin tullilainsäädäntöön otettiin mukaan turvallisuus ja vaarattomuustodistuksen (AEOS) eli security and safety lisäksi yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin liittyvä status AEOC eli customs simplifications. Näiden yhdistelmä on AEOF eli full.

AEOS/F päätavoitteena on estää luvaton pääsy tavarahan, siihen liittyviin asiakirjoihin ja tietoihin. Tällöin toimijan voidaan katsoa olevan toimitusketjun kannalta turvallinen. AEO-hankkeen tavoitteena on, että mahdollisimman moni kansainvälisen toimitusketjun osapuoli hakeutuu AEO-toimijaksi. Tyypillisiä AEO-toimijoita EU:ssa ovat esim. valmistajat, viejät, huolintaliikkeet, varastonpitäjät, tulliasioitsijat, kuljetusliikkeet ja tuojat. Kun toimitusketju ylittää rajan 3-maan kanssa, siitä tulee AEO-mielessä vasta kansainvälinen. Seuraavassa lyhyt toimitusketju, jossa voi kuitenkin olla useita toimijoita, jotka voivat hakeutua AEOS/F:ksi.



Kuva 1 Yksinkertainen toimitusketju

Keskeisessä asemassa toimitusketjuissa ovat tahot, jotka ostavat palveluita ja tavaroita. Heillä on siis ostajana mahdollisuus vaatia turvallisuusasioiden huomioimista toimitusketjussa esimerkiksi kuljetusliikkeeltä. Toimitusehtojen mukaisesti joko ostaja tai myyjä vastaa tavaroiden kuljettamisesta.

Suomessa yhteisön tullilainsäädännössä tarkoitettavana viranomaisena toimii Tulli. Tullissakin otetaan siten SAFE:n osa-alueiden mukaisesti vastaan tavaroita koskevaa etukäteisinformaatiota ja analysoidaan sitä turvallisuuteen, vaarattomuuteen ja verotukseen liittyvien poikkeamien havaitsemiseksi. Tulli hoitaa tavaroihin ja tavaravirtoihin liittyvän verottamisen sekä kantaa tulli nimisen veron lisäksi esimerkiksi tavaroihin liittyvän maahantuon-

nin arvonlisäveron ja valmisteverot kuten alkoholiveron. Tulli tarkastaa tavaroita muiden valtioiden tullihallintojen erillisistä pyynnöistä, mutta ei vielä ennen niiden lähettämistä 3-maihin. Tulli tarjoaa myös yhteisön tullilainsäädännössä määriteltyjä etuja AEO:lle.

Itse toimin Tullissa asiakkuus- ja veronkantojohtajana ja sain AEO:n vastualueeseen vuonna 2006. Tulli alkoi vastaanottaa hakemuksia kesällä 2007 ja myöntämään AEO-todistuksia 1.1.2008. Olen itse ollut mukana määrittelemässä kaikkia asiakkaalta vaadittavia dokumentteja ja vaatimuksia siihen saakka, kun myönsimme ensimmäiset todistukset yrityksille. Tie on ollut erittäin mielenkiintoinen ja siitä johtuen hakeuduinkin turvallisuusjohton koulutusohjelmaan, enkä ole pettynyt.

Aihepiiristä on olemassa kaksi tutkielmaa Mikael Forsblom (2010, Arcada ammattikorkeakoulu) ja Jaana Määttä (2012, Satakunnan ammattikorkeakoulu). Molemmat ovat tutkineet sitä, mitä hyötyjä ja haasteita AEO-todistuksesta on yrityksille. Molemmissa tutkielmissa on lähetetty AEO-todistuksen omaaville yrityksille lyhyt kysely liittyen AEO:ksi hakeutumisprosessiin. Lisäksi kurssitoverini Kimmo Rihu on tehnyt oman tutkielmansa siitä mitä Konecranes Oy hakeutuminen AEO:ksi edellyttäisi. Minulla on ollut kunnia toimia Rihun opponenttina. Edellä mainittu materiaali muodostaa mielenkiintoisen pohjan verratessa niitä omiin AEO-kokemuksiini ja asiakkaita koskevaan AEO-arviointimateriaaliin.

1.2 Tutkimusongelma, rajaukset ja tutkimuksen kulku

Tutkielman päätehtävänä on vastata kysymykseen: Millaisia ovat AEOS/F -toimijan yleisimmät haasteet ja -edut Suomessa?

Tutkielmassa rajataan pois AEOC ja niihin liittyvät tullimenettelyiden yksinkertaistuksiin liittyvät vaatimukset, siltä osin kun ne eivät liity vaarattomuuteen ja turvallisuuteen.

Tutkielma koskee turvallisuusjohtamisessa henkilö-, tieto-, kiinteistö- ja toimitila-, ulkomaantoimintojen, rikos-, tuotannon ja toiminnan turvallisuutta ja valmiussuunnittelua.

Luvussa 2 kuvataan AEOS/F vaatimukset.

Luvussa 3 kuvataan AEOS/F vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan.

Luvussa 4 tehdään havainnot Tullin arviointimateriaalista ja tehdään johtopäätökset.

Luvussa 5 on yhteenveto.

1.3 Metodologiset valinnat ja tutkimusaineisto

Tutkimusotteiden tiedostaminen ja niiden hyödyntäminen auttaa tutkielman laatijaa löytämään tutkimusongelman kannalta oleellimmat asiat. Muuten tutkielma voi helposti rönsyillä laatijansa kiinnostuksen mukaan tarkasta tutkimusongelman analyysistä tarpeettomien ongelmien pintapuoliseen käsittelyyn (Ferm 1994, 245).

Tutkija tekee tietoisesti tai alitajuntaisesti neljä päätöstä, joiden perusteella hänen lähestymistapansa on joko objektivistinen tai subjektivistinen. Päätökset koskevat ontologiaa eli todellisuutta, epistemologiaa eli tietoa, ihmisluontoa sekä metodologiaa (Burrell & Morgan 1979, 116). Objektivistisen ontologian mukaan maailmalla on reaalin ja konkreettinen rakenne, joka pitää vain ”löytää” tieteellisellä menetelmällä. Tällöin objektivistinen näkökulma katsoo antavansa arvovapaan kuvauksen todellisuudesta. Subjektivistisen näkemyksen mukaan ihmiset luovat omat käsitteensä ja rakenteensa. Nämä eivät ole konkreettisia vaan jokaisella ihmisellä on yksilöllinen maailmankuva, joka auttaa häntä ymmärtämään ulkoista ympäristöään (Pihlanto 1988, 323).

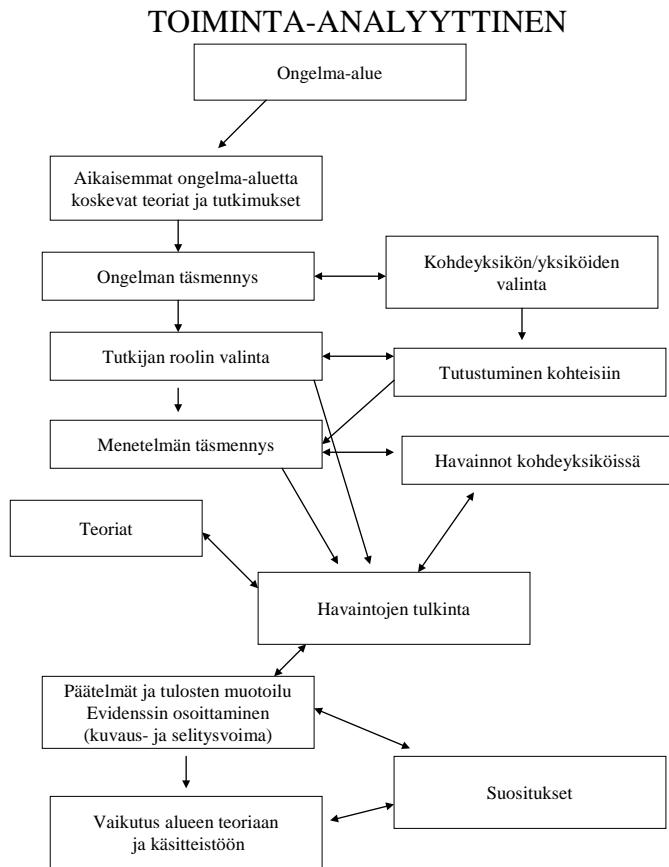
Liiketaloustieteessä on omaksuttu Neilimon ja Näsin tutkimusotteiden luokittelun, joka sisältää käsiteanalyttisen, nomoteettisen, päätöksentekemetodologisen ja toiminta-analyttisen tutkimusotteen. Kasanen, Lukka ja Siitonen ovat määritelleet edellä mainittujen lisäksi konstruktivisen tutkimusotteen yhdeksi liiketaloustieteen tutkimusotteeksi (Ferm 1994, 243). Toiminta-analyttinen tutkimusote on lähimpänä subjektista näkemystä (Ferm 1994, s.242). Tutkimusotteet asemoituvat seuraavasti (Aramo-Immonen 2012, 2):

	TEOREETTINEN	EMPIIRINEN
DESKRIPTIIVINEN	KÄSITE- ANALYYTTINEN	NOMOTEETTINEN
NORMATIIVINEN	PÄÄTÖKSENTEKO- METODOLOGINEN	TOIMINTA- ANALYYTTINEN KONSTRUK- TIIVINEN

Liiketaloustieteen tutkimusotteiden
suhteelliset asemat

Kuva 2 Tutkimusotteiden väliset asemat

Tämän tutkielman tutkimusotteeksi valitsen toiminta-analyyttisen tutkimus-
otteen (Aramo-Immonen 2012, 6):



Kuva 3 Toiminta-analyttisen tutkimusotteen runko

Tutkielmassa ei tarvitse orjallisesti noudattaa yllä kuvattua prosessia, mutta se sopii hyvin tutkielman selkärangaksi ottaen huomioon sen, että olen ollut mukana tekemässä AEO:n pohjatyötä Suomessa edellä 1.1 mainitun mukaisesti. Hankalissa linjattavissa AEO-asioissa toimin nykyäänkin päätöksentekijänä, joten tutkijan rooli sopii hyvin yhteen kohdeyksiköistä kerätyn tietämyksen ja materiaalin kanssa. Asiaa hoitavana virkamiehenä minulla on mahdollisuus tutustua aineistoon ilman, että asiakkaidemme tietosuoja kärsii tästä millään tavalla. Otan salassapitosäännökset luonnollisesti huomioon myös tuloksia muotoillessa.

2 AEOS/F vaatimukset

2.1 AEO:n muut kuin turvallisuusvaatimukset lyhyesti

Ennen kuin käydään läpi AEOS/F-statuksen asettamat turvallisuusvaatimukset hakijalle, pitää kokonaisuuden ymmärtämisen kannalta määritellä kuka voi hakea AEOS/F-todistusta, sekä muut vaatimukset lyhyesti. Tullikoodeksin (TK) 5 a artiklan 1 kohdassa säädetään, että AEO:n asema voidaan myöntää lainsäädännössä säädetyin perustein mille tahansa yhteisön tullialueelle sijoittautuneelle talouden toimijalle (EU 1992). TK:n soveltamissäännösten (Sova) 1 artiklan 12 alakohdan mukaan talouden toimijalla tarkoitetaan puolestaan henkilöä, jonka liiketoimia tullilainsäädäntö koskee (EU 1993).

Olemme Tullissa linjanneet, että kun yhteisöön sijoittautunut henkilö käsittelee liiketoiminnassaan tullilainsäädännön alaista tavaraa tai tietoa, se riittää. Esimerkiksi Suomessa laivoille lastaustilaa välittävä yritys voi hakea AEOS/F-statusta, koska se käsittelee toimitusketjuun liittyvää tietoa. AEO:ta ei voi hakea kerralla konsernille tai yrityksen yhdelle toimipisteelle. Jos yrityksellä on liiketoimintaa, jota tullilainsäädäntö koskee, kaikki se toiminta pitää saattaa seuraavassa esitettyjen AEOS/F vaatimusten mukaiseksi.

AEOS/F:n muut kuin suoraan turvallisuuteen liittyvät vaatimukset ovat seuraavat:

Yleiset kriteerit	Tullivaatimusten-noudattaminen	Taloudellinen va-kavaraisuus
<p>Tiedot, jotka tarkas-tetaan ennen hake-muksen hyväksy-mistä käsittelyyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Hakemuksen muodol-linen oikeellisuus, pakolli-set tiedot annettu <input type="checkbox"/> Oikea jäsenmaa <input type="checkbox"/> Hakijan rikostaustatie-dot <input type="checkbox"/> Konkurssimenettely <input type="checkbox"/> 3 v. sääntö 	<p>Miten hakija on nou-dattanut tullilainsää-däntöä?</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Tullilainsäädännön rikkomukset edeltävien 3 vuoden ajalta <input type="checkbox"/> Vaatimusten aiempi noudattaminen tullimenettelyihin ja tullil- ilmoitusten antamiseen liittyen 	<p>Hakijan on pystyt-tävä hoitamaan laki-sääteiset velvoit-teensa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Omavaraisuusaste <input type="checkbox"/> Perintätoimenpiteet <input type="checkbox"/> Maksukyvyttömyys <input type="checkbox"/> Tullimaksujen mak-saminen

Kuva 4 Yleiset, nuhteettomuus- ja vakavaraisuusvaatimukset

Kaupallisten ja tarvittaessa kuljetustietojen hallinta
<p>Riittävä kaupallisten ja tarvittaessa kuljetustietojen hallintajärjes-telmä, joka mahdollistaa tarkastukset:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Audit trail (tavara- ja tietovirtojen jäljitysketju) <input type="checkbox"/> Kirjanpitojärjestelmä, tavaroiden erottelu kirjapidossa <input type="checkbox"/> Logistinen järjestelmä, tavaroiden erottelu yhteisö- ja muihin tavarihin <input type="checkbox"/> Tavaravirtojen hallinnointi <input type="checkbox"/> Tullauskäytännöt <input type="checkbox"/> Tietoturva: asiakirjojen suojaaminen <input type="checkbox"/> Tietoturva: tietojärjestelmien suojaaminen <input type="checkbox"/> Varmuuskopiointi ja arkistointi <input type="checkbox"/> Sisäisen valvonnan järjestelmä vllä mainittuihin liittyen

Kuva 5 Kaupallisten ja kuljetustietojen hallintaan liittyvät vaatimukset

Kuva 4 koskee kaikkia AEO-hakijoita: AEOC, AEOS ja AEOF. Vaatimukset liittyvät pitkälti siihen, että hakija tekee hakemuksensa oikeaan EU:n jäsenvaltioon ja on taustaltaan luotettava toimija.

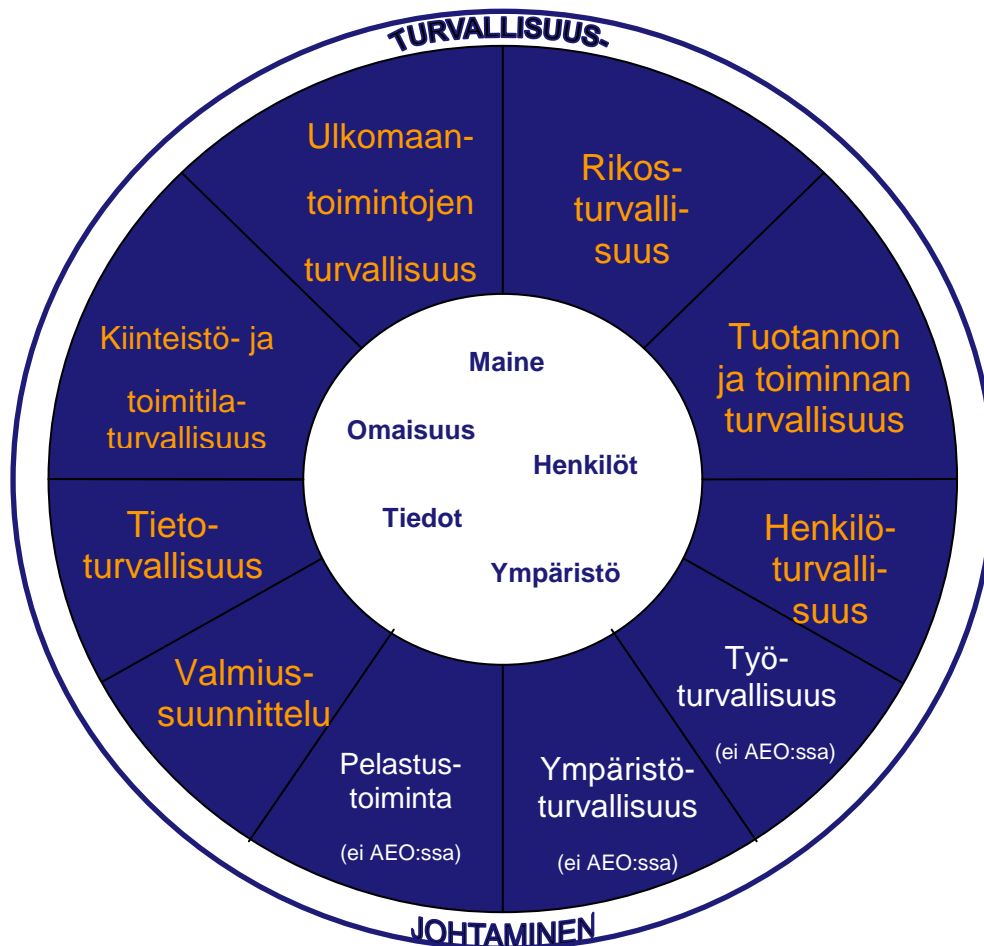
Mikäli yritys hakee AEOC tai AEOF statuksia niin sen tulee täyttää myös kuvassa 5 esitetyt vaatimukset, jotka liittyvät pitkälti siihen, että yritys hoitaa tullimuodollisuudet riittävän oikein. Tullimuodollisuuksia on tull ilmoituksen oikeellisuus (tavaroiden arvo, alkuperä, luokittelu jne.) ja oikea-aikaisuus, audit trailin olemassaolo ja luettavuus, eri tullimenettelyihin (esim. tavaroiden jalostaminen, kauttakuljetus, varastoiminen) liittyvien erityisvelvoitteiden tunteminen ja käytäntöön vienti.

Tavaravirtojen hallinnointi alkaa jo lähestyä myös AEO:n turvallisuusvaatimuksia, koska yrityksellä on oltava toimintatavat/menettelyt kuvattuna seuraaviin toimintoihin liittyen: saapuvan tavaran menettelyt, varastointi ja sisäiset varastonsiirrot, valmistusprosessi ja lähtevän tavaran menettelyt. Nämä liittyvät siis toisaalta siihen, että yritys hoitaa tullimuodollisuudet riittävän oikein, mutta myös siihen, että 3-maihin ulottuvat toimitusketjut ovat turvallisia. Tietoturvallisuus kuuluu AEO:n vaatimuksissa kaupallisten ja kuljetustietojen hallintaosuuteen, mutta on tärkeä osa myös toimitusketjujen turvallisuutta.

2.2 AEOS/F turvallisuusvaatimukset

2.2.1 Yleistä

Seuraavassa kuvassa on kuvattu EK:n määrittelemien yritysturvallisuuden osa-alueiden ja AEO:n välistä suhdetta.



Kuva 6 Yritysturvallisuuden ja AEO:n yhtäläisyydet

AEO:lla ei ole mitään vaikutusta pelastustoiminnassa, työ- ja ympäristöturvallisuudessa. AEO:lla on siten enemmän tai vähemmän vaikutusta muilla yritysturvallisuuden osa-alueilla, joita tarkastellaan seuraavaksi erikseen. Turvallisuusjohtaminen on tietenkin myös AEO:ssa keskeisessä asemassa, mutta AEOS/F päätavoitteena on siis estää luvaton pääsy tavaraan, siihen liittyviin asiakirjoihin ja tietoihin.

Hakijan tehtävänä on arvioida kunkin osa-alueen riskit ja toimenpiteet niiden hallitsemiseksi. Mitä enemmän organisaatiolla on tietoa menettelyistään ja toimintaansa liittyvistä riskeistä, sitä suuremmat mahdollisuudet sillä on hallita prosessejaan suunnitellusti, parantaa niitä ja saavuttaa asettamansa tavoitteet (EU suuntaviivat 2012, s. 65).

Riskienhallinnassa käytetään riskien arvioinnissa yleisesti seuraavaa riskimatriisia:

Todennäköisyys	<i>Suuri</i>				
	<i>Keskinkertainen</i>				
	<i>Pieni</i>				
			<i>Pieni</i>	<i>Keskinkertainen</i>	<i>Suuri</i>
Vaikutus (seuraus)					

Kuva 7 Riskimatriisi

Hakijan liiketoiminnan luonne ja laajuus määrittää Sovan 14 a artiklan 2 kohdan mukaan osaltaan, hyväksymmekö me Tullissa toimenpiteet riittäviksi vai määritämmekö jonkun asian kehitysalueeksi, joka on hoidettava erikseen sovittavalla aikataululla kuntoon tai poikkeamaksi, jolloin emme myönnä AEOS/F-statusta ennen kuin poikkeama on korjattu. Vaatimuksemme ovat minimivaatimuksia ja jos havaitsemme mielestämme hyvän käytännön, mainitsemme ne erikseen arviointiraportissa. Emme arvioinnissa ota kuitenkaan kanta siihen, paljonko yrityksen toteuttamat turvallisuusjärjestelyt ovat yli minimivaatimusten.

2.2.2 Turvallisuusjohtaminen

Turvallisuuden tavoitteena on tukea organisaation tavoitteiden saavuttamista. Tästä syystä yrityksen pitää tietää mikä on turvallisuuden merkitys toiminnan jatkuvuudelle ja kehittämiselle. Turvallisuus pitäisi siis saada osaksi normaalia johtamista, eikä se saa olla erillinen saareke. Organisaation turvallisuuskulttuurin kehittyneisyys määrä sen, paljonko töitä yrityksen AEOS/F-vastuuhenkilön pitää tehdä hakemuksen eteen. Turvallisuuskulttuurin luominen ikään kuin tyhjästä on pitkä prosessi, joka vaatii kärsivällisyyttä ja tietenkin ylimmän johdon tuen taakseen. Muutos voidaan kuvata avaruusraketiksi, joka sinkoutuessaan riittävän korkealle vaatii paitsi polttoainetta (tahtoa, vision ja strategian jne.) myös ohjausjärjestelmän, joka kohdistaa muutosvoiman haluttuun kohteeseen (Salminen 2008, s. 182).

Turvallisuuden osa-alueiden hyödyntäminen pitää siis tapahtua organisaation toiminnan tarpeiden pohjalta, jolloin se on käytännössäkin osa toiminnan jatkuvuutta ja kehittämistä. Turvallisuusjohtamiseen liittyy mm. turvallisuuteen liittyvien vastuiden määrittely, turvallisuussuunnitelmien ja -ohjeiden laadinta, ohjeiden toteuttaminen, osaamisen varmistaminen, seuranta ja jatkuva kehittäminen osana organisaation toiminnan kehittämistä. Olemme Tullissa määrittäneet AEO:a koskevat seuraavat turvallisuusjohtamista koskevat vaatimukset:

- yrityksessä tulee olla turvallisuuspolitiikka, jossa on määriteltynä sitä ohjaavat arvot
- yrityksen tulee arvioida toimintansa riskit niistä turvallisuuden osa-alueista, jotka liittyvät AEO-asemaan
- yrityksen tulee dokumentoida AEO-asemaan liittyvät turvallisuusohjeet
- yrityksellä tulee olla käytössään menettelytapoja, jolla seurataan turvallisuuden kehitystä

2.2.3 Tietoturvallisuus

Tietoturvallisuuden johtamisessa on kyse tietojen suojaaminen niitä käsitellessä, tallentaessa ja siirrettäessä. Olemme Tullissa yleisesti määritelleet, että yrityksellä on oltava asianmukaiset menettelyt asiakirjojen ja tietojen arkistoinniseksi ja tietojen häviämisen estämiseksi. Yrityksellä on oltava lisäksi asianmukaiset tietotekniset turvajärjestelyt tietokonejärjestelmänsä suojaamiseksi luvaton tunkeutumisesta vastaan ja asiakirjojensa turvaamiseksi. Yrityksen tietojärjestelmien käyttäjille on määriteltävä henkilökohtaiset salasanat, jotka järjestelmä vaatii muuttamaan säännöllisesti. Yrityksessä täytyy vielä olla käytössä tietoturvamennettelyohjeet ja henkilöstö täytyy kouluttaa niihin. Sisäisen valvontajärjestelmän tulee kattaa edellä mainitut asiat.

Tietoturvan osa-alueet jaotellaan eri tavalla standardeissa, ISO 27001 on käytetyin. Jos yrityksellä on ISO 27001 sertifikaatti, tietoturvan voidaan olettaa olevan korkealla tasolla. EU:n suuntaviivojen mukaan mahdollisia riskejä AEO:n tietoturvallisuuden osalta on (EU liite 2 2012, s 6-7):

- tietoja häviää ja varmuuskopiointikäytäntöjä ei ole
- asiakirjoja ja tietoja ei ole arkistoitu tyydyttävällä tavalla
- tärkeiden tietojen tahallinen tuhoaminen tai niiden häviäminen
- luvaton pääsy ja/tai tunkeutuminen yrityksen tietokonejärjestelmiin ja/tai ohjelmiin
- yrityksen tietokonejärjestelmän väärinkäyttö, joka saattaa vaarantaa toimitusketjun

Mahdollisiksi ratkaisuiksi EU suuntaviivat tarjoaa tavanomaisten virustorjunnan ja palomuurien lisäksi mm. (EU liite 2 2012, s 6-7):

- mahdollisuus käyttää salausohjelmia tarvittaessa
- luvattoman tunkeutumisen testaaminen
- palvelintiloihin pääsy myönnetään ainoastaan valtuutetuille henkilöille
- otetaan käyttöön menettelyt vaaratilanteiden varalle
- työntekijät ovat tietoisia matkustukseen liittyvistä turvatoimista (arkaluonteisia asiakirjoja ei pidä käsitellä liikennevälineissä)
- vahvistetaan turvatasot strategisille tiedoille henkilöstöluokkien mukaan
- käyttöoikeuksien peruuttamismenettelyt
- käsitellään käytöstä poistetut tietokoneet asianmukaisesti
- otetaan kauppakumppanien kanssa käyttöön asiakirjojen suojaamista/käyttöä koskevat järjestelyt

2.2.4 Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus

Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuudenkin osa-alueella pitää myös miettiä riskit ja toimenpiteet niiden hallitsemiseksi rakenteellisen turvallisuuden ja turvallisuusvalvonnan keinoin. Suojattavaa kohdetta lähestyttäessä ulkoa päin puhutaan ns. kehääjattelusta tai sipulikuorimallista. Tullissa olemme määritelleet seuraavia yleisiä vaatimuksia:

Rakenteellinen suojaus ja turvallisuusvalvonta

- yrityksen aluerajat tulee olla suojattuja ja valvottuja (esim. aita, vartiointi)

- yrityksen sisääntuloreitit tulee olla valvottuja (esim. kamera, vartiointi)
- piha-alueet tulee olla riittävästi valaistuja
- piha-alueiden ajoneuvokäytäntö tulee olla ohjeistettu (esim. henkilökunta, vieraat, tavarantoimittajat)
- yrityksen toimitilojen riskienhallinnassa tulee hyödyntää tarkoituksenmukaisessa laajuudessa turvallisuusvalvontaa (kameravalvonta, rikosilmoitinjärjestelmä, kulunvalvonta, vartiointi)
- yrityksessä tulee olla nimetty henkilö kiinteistö- ja toimitilaturvallisuuteen
- yrityksellä tulee olla kirjallisia ohjeita poikkeavien tilanteiden varalle (luvatun tunkeutuminen yrityksen tiloihin, rikollinen toiminta)

Rakenteellisesta turvallisuudesta vielä erikseen avaintenhallinnasta:

- avainten jakeluun, vaihtoon ja poiskeräämiseen tulee olla nimetty henkilö
- avaintenhallinnasta tulee pitää kirjanpitoa
- henkilökunta tulee ohjeistaa avaintenhallinnasta ja toiminnasta avainten kadotessa

Turvallisuusvalvonnasta vielä erikseen henkilöstön, vieraiden ja ajoneuvojen ohjauksesta:

- kulkuoikeudet on määriteltävä henkilön (oma henkilökunta ja ulkopuoliset toimijat) työtehtävien perusteella
- vierailijoiden vastaanotto ja liikkuminen yrityksessä tulee olla ohjeistettu
- vieraiden henkilöllisyys tulee varmistaa
- yrityksessä tulee käyttää vierailija- ja henkilökortteja
- turvallisuusvaatimukset tulee huomioida myös ulkoistettujen palvelujen sopimuksissa (esim. siivous, kiinteistöhoito, jätehuolto)

Yllä mainitut yleiset vaatimukset eivät siis tarkoita sitä, että kaikki esim. aluerajaan liittyvä täytyy hoitaa kohta kohdalta juuri näin. Kokonaisuus ratkaisee, joissain kohteissa esimerkiksi piha-alueen kehää ei voida tai ei kannata järjestää turvalliseksi, niin tällöin rakennuksen ulkokehälle tulee enemmän vaatimuksia. EU:n suuntaviivojen mukaan mahdollinen riski

AEO:n kiinteistö- ja toimitilaturvallisuuden osalta on lisäksi mm. (EU liite 2 2012, s. 10):

- käytössä ei ole yksityisajoneuvojen pysäköintiä koskevia riittäviä menettelyjä

Mahdollisiksi ratkaisuksi suuntaviivat tarjoavat (EU liite 2 2012, s 10):

- mahdollisimman harvalla ajoneuvolla on oltava pääsy yrityksen tiloihin
- vierailijoiden ja henkilökunnan pysäköintialueet sijaitsevat kaukana rahdin käsittely- ja varastointialueista
- määritellään yksityisajoneuvojen luvattomasta pääsystä turva-alueille aiheutuvat riskit ja uhat
- määritellään säännöt/menettely, joita sovelletaan yksityisajoneuvojen pääsyyn hakijan tiloihin

2.2.5 Ulkomaantoimintojen turvallisuus

AEO:n toimitusketju joko alkaa 3-maasta eli EU:n ulkopuolisesta valtiosta tai päättyy 3-maahan. Ulkomaantoimintojen turvallisuuteen liittyy AEO:ssa se, että yrityksen tulee tunnistaa ja arvioida toimitusketjun eri osapuolet. Tällä tarkoitetaan niitä toimijoita, joilla on pääsy tavaraan, siihen liittyvään tietoon tai asiakirjoihin. Näitä ovat mm. tavaraa fyysisesti kuljettavat ja käsittelevät toimijat sekä siihen liittyviä asiakirjoja laativat ja käsittelevät toimijat.

Tavaraa valmistavan yrityksen tulee mm. varmistaa, että tavaroiden ostaja on oikeasti olemassa 3-maassa. Lisäksi yrityksen on sisällytettävä turvallisuusvaatimuksensa toimitusketjun eri osapuolten kanssa laadittuihin sopimuksiin, jos se on tarkoituksenmukaista. Sopimusehtojen noudattamista on valvottava. Jos yritys siirtää toimitusketjuun liittyviä velvollisuuksiaan toiselle osapuolelle, turvallisuusjärjestelyistä sopimiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Ulkomaantoimintojen turvallisuuteen liittyy myös vaatimus, että yrityksellä tulee olla käytössään menettelyjä, joilla varmistetaan tuonti- ja vientikieltojen ja -rajoitusten alaisten tavaroiden ja asiakirjojen käsittely ja erottaminen

muista tavaroista. Tämän vaatimuksen laiminlyönnistä kasvaa riski päätyä esim. USA:n viranomaisten julkiselle mustalle listalle, jolloin kauppakumppanit voi tulevaisuudessa olla vähissä.

2.2.6 Rikollisturvallisuus

Laillisia toimitusketjuja voidaan yrittää käyttää hyväksi rikollisessa toiminnassa. AEOS/F toimijan pitää nähdä asia laajemmin: ei riitä pelkästään sen varmistaminen, että tavaroita ei ole varastettu. Luvattomat yritykset päästä käsiksi tavaraan, siihen liittyviin asiakirjoihin ja tietoihin pitää dokumentoida sekä ottaa huomioon yrityksen riskienhallinnassa. Yrityksen ohjeistuksessa pitää lisäksi kuvata miten tällaisissa poikkeavissa tilanteissa ollaan yhteydessä viranomaisiin. Edellä tämä jo todettiin kiinteistöjen ja toimintojen luvattomien tunkeutumisten osalta. Tarkoituksena voi siis olla tavaroiden varastamisen sijasta poistaa esim. rahtitilasta sinne laittomasti laitettuja ylimääräisiä tavaroita kuten aseita, huumeita jne. EU:n suuntaviivojen mukaan mahdollisena ratkaisuna (EU liite 2 2012, s. 12) tähän voi olla, että jäljitustekniikalla voidaan havaita poikkeuksellisia pysähtymisiä tai viipeitä, jotka ovat voineet vaikuttaa tavaroiden turvallisuuteen.

Rikoksia tekevät ihmiset, joten asiaa käsitellään jäljempänä henkilöstöturvallisuudessa. Tässä yhteydessä voidaan kuitenkin todeta, että rikollisryhmät eivät ainoastaan pyri lahjomaan yrityksen vakituisia työntekijöitä, vaan ne pyrkivät myös saamaan oman edustajansa yritykseen tilapäistyöntekijäksi. Saatuaan tilapäistyöntekijän sisään, pystytään löytämään turvallisuusjärjestelyistä porsaanreikiä ja testaamaan pienemmässä mittakaavassa tulevia rikollisia toimenpiteitä (Samociuk et al 2004, 58).

2.2.7 Tuotannon ja toiminnan turvallisuus

Tuotannon ja toiminnan turvallisuuden tavoitteena on häiriötön tuotanto ja/tai toiminta, nopea toipuminen häiriön jälkeen sekä turvalliset tuotteet. Tähän osioon katsotaan kuuluvan logistiikkaturvallisuuskin. Olemme Tullissa määritelleet yleiset logistiikan ja tuotannon turvallisuuden vaatimuksiksi seuraavasti:

Tavaroiden ja asiakirjojen käsittely

- yrityksellä tulee olla käytössään turvallisuusmenettelyjä, joilla estetään luvaton pääsy tavaroihin ja niihin liittyviin asiakirjoihin toimitusketjun eri vaiheissa (tämä heijastuu kaikissa turvallisuuden osa-alueissa)
- yrityksellä tulee olla käytössään menettelyjä, joilla varmistetaan tuonti- ja vientikieltojen ja -rajoitusten alaisten tavaroiden ja asiakirjojen käsittely ja erottaminen muista tavaroista

Kuljetuskalusto ja rahtiyksiköt

- yrityksellä tulee olla käytössään turvallisuusmenettelyjä, joilla varmistetaan kuljetuskaluston ja rahtiyksiköiden turvallisuus kuljetusketjun eri vaiheissa

Saapuvat tavarat

- saapuvalle tavaralle tulee osoittaa omat purkausalueet, jotka on valvottu
- yrityksen tulee nimetä henkilö, jonka vastuulle kuuluu saapuvien tavaroiden vastaanottoon liittyvät turvallisuustoimenpiteet sekä kuljettajien vastaanotto
- vastaanotettaessa sinetöitynä saapuvaa lähetystä, yrityksessä tulee olla menettelyt, joilla varmistetaan sinettien oikeellisuus ja eheys

Tavaroiden varastointi

- tavaroiden varastoinnille tulee osoittaa omat alueet
- yrityksen tulee nimetä vastuuhenkilö(t) tavaroiden varastoinnille

Tavaroiden tuotanto

- tavaroiden tuotannolle tulee osoittaa omat alueet
- tuotantoprosessien (valmistus, pakkaus) koskemattomuus tulee varmistaa

Tavaroiden lastaus

- lähtevälle tavaralle tulee osoittaa omat keräilyalueet

- yrityksen tulee nimetä henkilö, jonka vastuulle kuuluvat lähtevien tavaroiden lastaukseen liittyvät turvallisuustoimenpiteet (lastauksen valvonta) sekä kuljettajien vastaanotto

Toimitusketjun turvallisuus

- yrityksen tulee tunnistaa ja arvioida toimitusketjun eri osapuolet. Tällä tarkoitetaan niitä toimijoita, joilla on pääsy tavaraan, siihen liittyvään tietoon tai asiakirjoihin. Näitä ovat mm. tavaraa fyysisesti kuljettavat ja käsittelevät toimijat sekä siihen liittyviä asiakirjoja laativat ja käsittelevät toimijat.
- yrityksen on sisällytettävä turvallisuusvaatimuksensa toimitusketjun eri osapuolten kanssa laadittuihin sopimuksiin, jos se on tarkoitukseenmukaista. Sopimusehtojen noudattamista on valvottava. Jos yritys siirtää toimitusketjuun liittyviä velvollisuuksiaan toiselle osapuolelle, turvallisuusjärjestelyistä sopimiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota

EU:n suuntaviivojen mukaan mahdollisia riskejä AEO:n logistiikan ja tuotannon turvallisuuden osalta on lisäksi mm. (EU liite 2 2012, s. 11):

- rahtiyksikköjen luvaton käsittely
- rahtiyksiköissä olevien kätkeytyjen tilojen käyttö salakuljetukseen

Mahdollisiksi ratkaisuiksi suuntaviivat tarjoavat näihin mm. (EU liite 2 2012, s 11):

- käytetään ISO/PAS 17712 -standardin mukaisia konttisinettejä tai muuta asianmukaista järjestelmää, jolla varmistetaan rahdin koskemattomuus kuljetuksen aikana
- sinetit säilytetään turvallisessa paikassa
- sineteistä pidetään rekisteriä (myös käytetyistä sineteistä)
- rekisteri ja sinetit täsmäytetään säännöllisesti
- kauppakumppanien kanssa sovitaan tarvittaessa sinettien (koskemattomuuden ja määrän) tarkistamisesta saapumisen yhteydessä
- menettelyt rahtiyksikön koskemattomuuden tutkimiseksi ennen lastausta

- käytetään tarvittaessa seitsenvaiheista tarkastusprosessia (etuseinä, vasen puoli, oikea puoli, lattia, sisä-/ulkokatto, sisä-/ulko-ovet, ulkopuoli/alusta ennen lastausta)
- säännöllinen kunnossapito-ohjelma
- jos kolmas osapuoli hoitaa kunnossapidon, menettelyt rahtiyksikön koskemattomuuden tutkimiseksi tämän jälkeen

2.2.8 Henkilöturvallisuus

AEO:ssa keskitytään henkilöturvallisuuteen eli yrityksen henkilöstön aiheuttamiin riskeihin. Tullissa olemme määritelleet, että yrityksen henkilöstöpolitiikan tulee mahdollisuuksien mukaan sekä kansallisen lain sallimissa rajoissa sisältää menettelyt, joilla varmistetaan, että

- työnhakijan aikaisemmasta koulu- ja työhistoriasta antamat tiedot pitävät paikkansa,
- henkilö on se kuka hän väittää olevansa,
- hänen palkkaamisensa ei aiheuta yritykselle turvariskiä

AEO:n turvallisuusvaatimukset huomioidaan työ- tai sopimussuhteen päättyessä. Lisäksi yrityksen on tiedotettava henkilökunnalle AEO-asemaan liittyvistä turvallisuusasioista säännöllisesti ja yrityksen käyttämät turvallisuusmenettelyt tulee koskea myös tilapäisiä työsuhteita.

EU:n suuntaviivojen mukaan mahdollinen riski henkilöturvallisuuden osalta on lisäksi mm. (EU liite 2 2012, s. 17):

- eri prosesseihin (saapuvat tavarat, lastaus jne.) liittyviä turvamenettelyjä koskevan asianmukaisen tiedon puuttuminen, josta seuraa esim. laittomien tavaroiden lastaukseen liittyvä riski

Mahdollisiksi ratkaisuksi suuntaviivat tarjoavat tähän mm. (EU liite 2 2012, s 17):

- henkilöstö on tietoinen eri prosesseihin liittyvistä turvatoimista/-järjestelyistä (saapuvat tavarat, lastaus, purkaminen jne.)
- otetaan käyttöön rekisteri, johon kirjataan turvapoikkeamat, ja keskustellaan niistä henkilöstön kanssa säännöllisesti

- käytössä on menettelyt, joiden mukaisesti henkilöstö tunnistaa epäilyttäviä tilanteita ja raportoi niistä
- turvallisuusasioita käsitteleviä tietolehtisiä voidaan asettaa esille asianmukaisiin paikkoihin ja kiinnittää ilmoitustauluille
- turvallisuussäännöt asetetaan näkyville asiaankuuluviin tiloihin (lastaus-/purkutilat jne.)

2.2.9 Valmiussuunnittelu

Liiketoiminnan jatkuvuudenhallinta on koko organisaation kattava johtamisprosessi, jossa huolehditaan tärkeiden liiketoimintojen jatkumisesta ja toipumisesta häiriöiden sattuessa. Jatkuvuudenhallinta voidaan nähdä yläkäsitteenä kriisienhallinta ja valmiussuunnittelu termeille. AEOS/F-statuksen omaava yritys on arvioinut toimitusketjuun liittyviä turvallisuusriskejä ja ryhtynyt niiden pienentämiseen. Se on nykyään kohtuullisen haastavaa, koska toimitusketjut ovat nykyään kysyntälähtöisiä ja niitä pyritään integroimaan eri osapuolten välisellä yhteistyöllä (Haapanen et al 2005, s. 288). Mitä enemmän osapuolia, sitä haastavampaa on luonnollisesti niiden integrointi ja riskienhallinta.

Näen turvallisuuden kehittämisessä mielenkiintoisen vertailukohdan liiketaloustieteeseen. Yrityksen talouden kannalta keskeisintä on yhtiön omavaraisuusaste eli oman pääoman suhde koko pääoman määrään. Oma pääoma on puskuri, jolla päästään yllättävien tilanteiden yli, jolloin liiketoiminnasta syntyy yleensä tappioita. Jotta oman pääoman määrä on oikein laskettu, pitää analysoida taseen rakennetta ja sisältöä. Vastaavalla tavalla liiketoiminnan jatkuvuudenhallinnalla saavutetaan turvallisuuspuskuri, joka auttaa pääsemään yllättävien tilanteiden yli. Sama pätee myös AEOS/F:ään. Kun globaaleissa toimitusketjuissa syntyy häiriöitä, AEOS/F-toimijoiden tavarat saattavat päästä nopeammin liikkeelle ja näin AEO-todistus kasvattaa omalta osaltaan yrityksen liiketoiminnan jatkuvuudenhallinnan turvallisuuspuskuria.

3 AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan

3.1 Yleistä

Aihepiiristä on olemassa kaksi tuoretta tutkielmaa Mikael Forsblom (2010, Arcada ammattikorkeakoulu) ja Jaana Määttä (2012, Satakunnan ammattikorkeakoulu). Molemmat ovat tutkineet sitä, mitä hyötyjä ja haasteita AEO-todistuksesta on yrityksille. Molemmissa tutkielmissa on lähetetty AEO-todistuksen omaaville yrityksille lyhyt kysely liittyen AEO-ksi hakeutumisprosessiin, joten kyselyn uusiminen tässä tutkielmassa ei olisi ollut tutkimustaloudellisesti järkevää.

3.2 Mikael Forsblomin tutkielma

3.2.1 Yrityksille esitetyt kysymykset

Tutkielman valmistusmishetkellä oli Suomessa 35 AEO-toimijaa, joista kaksi oli AEOC-todistuksen haltijoita (Forsblom 2010, liite 1). Kyselyn laatimishetkellä AEO-todistuksen haltijoita oli 32 kappaletta ja kysely lähetettiin niistä kaikille (Forsblom 2010, s 40). Kysymykset toimijoille oli seuraavat (Forsblom 2010, liite 2):

Toimiala: valmistus, vienti, tuonti, huolinta, kuljetus, tulliasiamies

1. Mistä yrityksenne sai kuulla AEO -ohjelmasta?
2. Milloin yrityksellenne on myönnetty AEO -todistus?
3. Minkälainen AEO -todistus yrityksellenne on myönnetty? AEOC, AEOS, AEOF

- 3 AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan
4. Mikä teillä oli motiivina hankkiessanne AEO -todistusta?
5. Kuinka kauan AEO -todistuksen hakuprosessi kesti?
6. Kuinka monta työtuntia AEO -todistuksen hankkiminen on kaiken kaikkiaan vaatinut aikaa?
7. Jouduitteko käyttämään ulkopuolista työvoimaa AEO -todistusta hankkiessanne?
8. Onko yrityksellenne syntynyt lisäkustannuksia hankkiessanne AEO -todistusta? (esimerkiksi kustannukset uusista tieto- tai turvallisuusjärjestelmistä) Jos on niin, minkälaisia?
9. Mitkä ovat olleet AEO -statuksen välittömät hyödyt?
10. Mitkä ovat olleet AEO -statuksen välilliset hyödyt?
11. Ovatko AEO -statuksen tuomat hyödyt olleet suurempia kuin sen kustannukset?
12. Mikä on oma arvionne AEO -järjestelmästä?
13. Onko yrityksellänne ilmennyt parannusehdotuksia AEO -järjestelmää koskien?
14. Onko yrityksenne harkinnut luopuvansa AEO- järjestelmästä?
15. Mikäli haluatte kertoa lisää AEO-statuksesta otan mielelläni vastaan kommentteja ja mielipiteitä.

3.2.2 Tulokset

Kysely lähetettiin siis 32 AEO-toimijalle, joista 13 vastasi kyselyyn, joten vastausprosentti oli 40,6 %:a (Forsblom 2010, s 40). Vastanneista yrityksistä 76 %:a hakivat AEO:ta, koska näkivät AEO:n keinona tehostaa toimintaansa saadakseen tullitoimintaansa helpotuksia, keinona parempaan yhteistyöhön Tullin kanssa, keinona parempaan tietoturvaan ja kilpailukykyyn. 16 % yrityksistä oli hakeutunut, koska joku muu toimitusketjusta oli vaatinut

3 AEO/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan
sitä ja 8 %:ssa vaatimuksen takana oli omistaja. Forsblomin mukaan on mielelkiintoista nähdä, että yksikään yrityksistä nähnyt kauppatavaroiden varastamisriskiä kannustimena hakea AEO:n asemaa, vaikka useat tutkimukset ovat osoittaneet, että juuri sillä on saatavissa säästöjä toimitusketjussa (Forsblom 2010, s. 44–45).

Hakuprosessi kesti vastanneiden kesken keskimäärin 11 kuukautta ja siihen käytettiin keskimäärin 200 tuntia (Forsblom 2010, s. 45–46). Vain 24 % vastanneista oli tarvinnut ulkopuolista apua, Forsblomin mukaan tämä vahvistaa käsitystä, että hakijoilla on hakemushetkellä ollut muita laatusertifikaatteja jo käytössä (Forsblom 2010, s. 46). 58 % vastanneista ei joutunut käyttämään työtuntien lisäksi yhtään lisäkustannuksia AEO:n vuoksi, 25 %:lla vastanneista oli ylimääräisiä kustannuksia liittyen kiinteistöihin ja 17 %:lla henkilöstön kouluttamiseen liittyen (Forsblom 2010, s.47).

Välittömien etujen osalta 23 %:a vastanneista yrityksistä ilmoitti, on liian aikaista sanoa, koska heillä oli ollut AEO-asema niin lyhyen aikaa. 23 %:a vastanneista yrityksistä vastasi, että heillä ei ollut välitöntä hyötyä lainkaan. 8 %:a vastanneista yrityksistä sai yksinkertaistettuja tullimenettelyjä. 8 %:a vastanneista yrityksistä koki saaneensa turvallisuuden parantumista toimitusketjussa ja 8 %:a vastanneista yrityksistä parantumista sisäisissä prosesseissa. Loput 23 %:a vastanneista yrityksistä uskoi, että kilpailukyky ja vienti kasvavat. Forsblomin mukaan välittömät edut tulevat kasvamaan kun EU:n vastavuoroinen tunnustamisprosessi etenee 3-maiden kanssa (Forsblom 2010 s. 47–48).

Välillisten etujen osalta 15 %:a vastanneista yrityksistä ilmoitti, on liian aikaista sanoa, koska heillä oli ollut AEO-asema niin lyhyen aikaa ja vastaava osuus koki, että mitään välillisiä etuja ei syntynyt. 31 %:a vastanneista yrityksistä koki luotettavan toimijan maineen välillisenä etuna ja 23 %:a lisääntyneen yhteistyön Tullin kanssa. 8 %:a vastanneista yrityksistä koki yksinkertaistuneet tullimenettelyt välillisenä etuna ja 8 %:a koki henkilöstön tietoisuuden toimitusketjusta ja sen turvallisuudesta välillisenä etuna (Forsblom 2010, s. 48).

Kustannusten osalta 31 %:a vastaajista katsoi AEO:n etujen olevan suurempia kuin siitä aiheutuneet kustannukset. Näin arveli mahdollisesti tulevaisuudessa olevan 46 %:a ja ei vastasi 23 %:a. Forsblomin mukaan ei-

3 AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan

vastanneet tulevat kokemaan AEO:n edut tulevaisuudessa. Hänen mukaansa on toki vaikeaa mitata toimitusketjun turvallisuusinvestoinnin hyötyjä, mutta toimitusketjun häiriöt ja sen johdosta menetetyt asiakkaat maksavat hänen mukaansa varmasti enemmän (Forsblom 2010, s.49).

AEO-statuksen on lopettanut yksi yritys (Forsblom 2010, s.49). Kokemuksen ja parannusehdotusten osalta saatiin etujen osalta samoja vastauksia kuin edellä on jo mainittu. Poikkeavat vastaukset olisivatkin olleet yllättäviä. Haasteita ja parannusehdotuksia oli mm. seuraavia (Forsblom 2010, s. 50–51):

- AEO-aseman pitäisi tarjota konkreettisia hyötyjä, joita voidaan mitata rahassa
- tällä hetkellä melko turhaa, mutta tulevaisuudessa hyödyttää meidän vientitoimintaa
- hyvä idea, mutta aivan liian byrokraattinen
- enemmän yhteistyötä viranomaisten välillä, muuten yrityksen kustannukset kasvaa
- yksi todistus monen muun joukossa toistaiseksi
- paljon melua tyhjistä

3.3 Jaana Määtän tutkielma

3.3.1 Yrityksille esitetyt kysymykset

Tutkielman kohteena olivat suomalaiset vienti- ja tuontiyritykset, joilla kaikilla oli AEOF-todistus. Näitä oli 15.11.2011 yhteensä 13 kappaletta (Määttä 2012, s 36–37). Kysymykset toimijoille olivat seuraavat (Määttä 2012, liite 1):

1. Miksi hakeuduitte AEO-toimijaksi?
2. Haitteko AEO-todistuksella etuja vienti- vai tuontiprosesseihin?
3. Kauanko hakuprosessi kesti ja mitkä olivat sen haasteet?
4. Minkälaisia muutoksia yrityksessänne jouduttiin AEO-hankkeen vuoksi tekemään ja mitkä olivat näiden muutosten kustannukset?

- 3 AEO/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan
5. Mitkä ovat olleet AEO-todistuksen hyödyt ja haitat yrityksellenne?
6. Millaiselle vienti- tai tuontiyritykselle teidän mielestänne on eniten hyötyä AEO-todistuksesta?
7. Miten koette AEO-todistuksen merkityksen tulevaisuudessa yrityksessänne?

3.3.2 Tulokset

Kysely sekä puhelinhaastattelupyyntö lähetettiin siis 13 AEO-toimijalle, joista 9 vastasi kyselyyn, joten vastausprosentti oli 69,2 %:a (Määttä 2012, s. 38). Vastanneista yrityksistä 5 eli 56 %:a hakivat AEO:ta, koska päätös siitä tehtiin konsernitasolla. Kaksi hakijaa eli 22 %:a kertoi hakeutumisen syyksi AEO:sta saatavat välilliset ja välittömät edut. Kaksi hakijoista kertoi syyksi viennin USA:han. Toisen emoyhtiöllä on C-TPAT eli USA:n AEO-todistus ja toisella oli jo itsellään C-TPAT-todistus (Määttä 2012, s. 39).

Hakuprosessi kesti puolesta vuodesta puoleentoista vuoteen. Suuri vaihtelu selittyy Määttän mukaan osittain sillä, että osa yrityksistä sisällytti siihen ajan vasta hakemuksen jättämisen jälkeen (Määttä 2012, s. 40). Työtunteja arvioitiin käytetyn kolmen yrityksen osalta kaikissa alle 100 tuntia (Määttä 2012, 43). 89 %:a eli kahdeksan yhdeksästä vastaajasta ei joutunut käyttämään työtuntien lisäksi yhtään lisäkustannuksia AEO:n vuoksi (Määttä 2012, s.42). Määttän mukaan suurimmalla osalla vastaajista turvallisuusasiat ovat olleet ajan tasalla jo ennen AEO-todistuksen hakemista (Määttä 2012, s. 43).

Välittömien etuja näki kaksi eli 22 %:a vastanneista yrityksistä. Molemmat edut liittyivät yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin. Välillisiä etuja kokivat saavan kaikki vastanneista yrityksistä. Viidessä yrityksessä eli 56 %:a vastaajista koki AEO-todistuksen hyödyn parantuneena turvallisuutena. Yksi edellisistä vastaajista ja kolme muuta vastaajaa eli 44 %:a vastaajista koki AEO-todistuksen välillisenä hyötynä luotettavan toimijan maineen. Kaksi edellisistä ja yksi uusi vastaaja eli 33 %:a koki välillisenä etuna oimien prosessien tuntemuksen ja niiden tärkeyden selkeytymisen koko henkilöstölle. Kolme edellisistä koki AEO-todistuksen välillisenä etuna yhteistyön syvenemisen Tullin kanssa (Määttä 2012, s. 45).

3 AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan

Yli puolet eli 5 vastaaja ei kokenut AEO-todistuksesta olleen mitään haittaa.

4 yrityksellä oli seuraavia haasteita (Määttä 2012, s. 47):

- Emme ole huomanneet saavamme todistuksen myötä välitöntä hyötyä (kolme vastaajaa)
- AEO on byrokraattinen järjestelmä, esimerkiksi muutoksista joutuu tiedottamaan Tullille (yksi vastaaja)

Tutkielmassa kysyttiin lisäksi AEO-todistuksen merkitystä yrityksessä tulevaisuudessa. AEO-todistuksen merkitykseen tulevaisuudessa vaikuttavat eniten turvallisuuden merkityksen kasvaminen (neljä vastaajaa) ja AEO-todistuksen laajeneminen uusiin maihin (3 vastaajaa). Edellä mainitut neljä vastaajaa perustelivat turvallisuuden merkityksen kasvua seuraavasti (Määttä 2012, s 48-49):

- Turvallisuuden parantumisen arvoa ei voi mitata. Jos toimenpiteillä vältetään väärinkäytöksiä, rikoksia tai tietovuotoja, niin AEO-todistus on varmasti vaivan arvoinen.
- Prosessin aikana kävi konkreettisesti ilmi, miten tärkeitä turvallisuuden liittyvät prosessit ovat yrityksen toiminnassa. Turvallisuuden takaaminen on yksi AEO-todistuksen tärkeimmistä merkityksistä.
- Todennäköisesti turvallisuuteen liittyvät asiat kiristyvät entisestään, joten joskus tulevaisuudessa AEO-todistuksesta on hyötyä tullauksien nopeutumisenä.
- On oikein, että myös lähettäjä kantaa vastuuta kuljetettavan tavaran turvallisuudesta.

3.4 Yhteenveto haasteista ja mahdollisuuksista kahden suomalaisen tutkielman mukaan

Tutkielmien mukaan AEOS/F-haasteet liittyvät hakijoiden mukaan siihen, että AEO:sta ei ole välittömiä etuja. Mahdollisuuksien osalta molemmissa tutkielmassa hakijat näkivät välillisenä etuna luotettavan toimijan maineen ja Määttän tutkielmassa parantuneen turvallisuuden.

Tässä yhteydessä voidaan vielä todeta, että hakijat eivät nähneet haasteeksi AEOS/F-todistuksen aiheuttamia kustannuksia ja Forsblomin tutkielmassa hakijat kokivat AEO:n välittömien ja välillisten etujen olevan suurempia

3 AEOS/F:n vaatimuksiin liittyvät haasteet ja mahdollisuudet kahden suomalaisen tutkielman mukaan kuin siihen menneet kustannukset. Ainoastaan 23 %:a koki että edut eivät riitä kattamaan kustannuksia. Tätä ei Määtän tutkielmassa tutkittu erikseen, mutta siinäkin siis ei nähty kustannuksia haasteeksi.

4. AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet

4.1 Tullin arviointimateriaali

Tässä tutkielmassa Tullin arviointimateriaalista käytetään ainoastaan dokumentit, jotka liittyvät todistuksen myöntämiseen. En ole tarkastellut dokumentteja, joita on tehty AEOS/-todistuksen haltioiden seurannan osalta. Olemme myöntäneet 52 AEOS/F-todistusta (7.1.2013). Otin tutkielmaan mukaan kaikki 52 yritystä, joten tutkimusaineisto on erittäin kattava.

4.2 Havainnot ja johtopäätökset

Kävin arviointimateriaalista läpi kaikki havaitut kehitysalueet ja poikkeamat. Kehitysalue on sellainen Tullin arvioitsijoiden löytämä havainto (tässä tutkielmassa siis hakemusvaiheessa havaittu kehitysalue), joka pitää erikseen sovitussa aikataulussa hoitaa kuntoon, jotta myönnettyä todistusta ei esitetä myöhemmin kumottavaksi. Poikkeama on astetta merkittävämpi puute, joka pitää korjata ennen kuin voimme myöntää todistuksen. Löysin ainoastaan yhden hakemuksen, jonka loppuraportissa ei ollut mainittu yhtään kehitysalueita eikä poikkeamaa.

Ensimmäinen suurempi haaste hakijoilla liittyy turvallisuusjohtamiseen. 90 %:a hakijoista oli pääasiassa kehitysalueita tällä osa-alueella. Seuraavat asiat olivat yleisimpiä:

- Hakijat olivat yleisesti arvioineet enemmän tai vähemmän eri yritysturvallisuuden osa-alueisiin liittyviä riskejä. Tämä on tietenkin kytköksissä turvallisuuskulttuurin kehittyneisyyteen. Jos riskejä oli arvioitu, niin kehitysalueita tuli siitä, että AEO-asemaan mukanaan tuomiin vaatimukseen liittyviä riskejä ei ollut arvioitu tarpeeksi.

4. AEOS/F:n vaatimukseen liittyvät haasteet ja mahdollisuudet

- Haasteita oli myös AEO-aseman eri osa-alueisiin liittyvien turvallisuusohjeiden dokumentoinnissa.
- Luonnollisena jatkeena, AEO-aseman eri osa-alueisiin liittyvää turvallisuuden kehitystä ei ollut seurattu.

Toinen suurempi haaste hakijoilla liittyy tietoturvaluuteen. 62 %:a hakijoista oli poikkeamia ja/tai kehitysalueita tällä osa-alueella. Seuraavat asiat olivat yleisimpiä:

- Ulkopuolisilla on ollut mahdollisuus päästä käsiksi toimitusketjua koskeviin paperisiin dokumentteihin tai servereihin. Suuressa osassa näistä tapauksista kyse on samalla kiinteistö- ja toimitilaturvallisudessa. Asiakirjoja ja servereitä on säilytetty sellaisissa paikoissa, joissa tilaa ei ole suojattu riittävästi.
- Paperisten asiakirjojen hävitystä ei ollut järjestetty asianmukaisesti.
- Tietoturvaohjeistus ja/tai – koulutus on ollut puutteellista.

Kolmas suurempi haaste hakijoilla liittyy kiinteistö- ja toimitilaturvallisuteen. 96 %:a hakijoista oli pääasiassa kehitysalueita tällä osa-alueella. Seuraavat asiat olivat yleisimpiä:

- Poikkeaville tilanteille (luvatun tunkeutuminen yms.) ei ollut kirjallista ohjeistusta ja niiden mukaiset toimivat ilmoitusmenettelyt siis puuttuvat.
- Avaintenhallinnasta ja varsinkin avainten katoamisesta puuttuivat ohjeistukset miten pitää toimia.
- Vieraiden ohjauksessa, henkilöllisyyden varmistaminen ja vierailun kirjaaminen
- Turvallisuuksivaatimuksia ei ollut vielä riittävästi huomioitu ulkoistettujen palvelujen sopimuksissa (esim. siivous, kiinteistöhoito, jätehuolto)

Neljäs suurempi haaste hakijoilla liittyy tuotannon ja toiminnan turvallisuuteen. 94 %:a hakijoista oli pääasiassa kehitysalueita tällä osa-alueella. Seuraavat asiat olivat yleisimpiä:

- Turvallisuuksimenettelyjä koskien kuljetuskalustoa sekä rahtiyksiköitä piti parantaa.

4. AEOS/F:n vaatimuksiin liittyvät haasteet ja mahdollisuudet

- Turvallisuusvaatimukset piti saada mukaan toimitusketjun eri osapuolten sopimukseen ja näiden noudattamista piti valvoa.
- Saapuvalla tavaralla piti olla omat purkausalueet, jotka olivat riittävästi valvottuja.

Viides ja viimeinen suurempi haaste hakijoilla liittyy henkilöstöturvallisuuteen. 90 %:a hakijoista oli pääasiassa kehitysalueita tällä osa-alueella. Seuraavat asiat olivat yleisimpiä:

- Piti alkaa varmistamaan, että työnhakija/-tekijä on se kuka väittää olevansa.
- Piti alkaa tiedottamaan ja kouluttamaan AEO-asemaan liittyvistä turvallisuusasioista säännöllisesti.

Edellä esitellyt hakijoiden suurimmat haasteet on hyödyllinen tarkistuslista kaikille tuleville AEOS/F-hakijoille. Suurin osa näistä vaatimuksista olisi hyvä olla kunnossa ennen hakemuksen jättämistä ja enemmän aikaa vievien vaatimusten osalta pitäisi olla suunnitelma siitä, miten vaatimusta lähdetään toteuttamaan. Hakijat olivat lisäksi edellä 3.2 kohdassa todetun mukaisesti, AEOS/F-hakijoiden haasteet liittyvät myös siihen, että AEO:sta ei ole välittömiä etuja. Välittömät edut ovat tällä hetkellä niin vaatimattomia, joten olen tästä samaa mieltä. Asiaa yrityksissä esittelevän tulee ollakin selvillä AEOS/F:n välillisistä eduista.

Hakijat olivatkin nähneet edellä 3.2 kohdassa todetun mukaisesti AEOS/F:n välillisinä etuina luotettavan toimijan maineen ja parantuneen turvallisuuden. Minä näen nämä välilliset edut samalla tavalla, kyse on siitä, osaako yritys hyödyntää ne liiketoiminnassaan? Näin luulisi tapahtuvan, koska palvelu- ja tehokkuusvaatimukset pakottavat yritykset määrittelemään yhä tarkemmin asiakasryhmänsä ja palvelut, joita ne tarjoavat asiakkailleen (Haapanen & Vepsäläinen 1999, s. 199).

Käsitykseni mukaan hakijat jakautuvat karkeasti kahteen ryhmään, toiset hakevat AEOS/F-statusta siksi, että riittävän tärkeät asiakkaat edellyttävät sitä ja toiset siksi, että halutaan oikeasti suojata tässä yhteydessä lähinnä yrityksen mainetta, omaisuutta ja tietoa. Toki on hakijoita, joilla molemmat näkökohdat vaikuttavat AEOS/F-todistuksen hakemiseen.

Mielestäni AEOS/F-todistus on siis molemmille ryhmille mahdollisuus. Organisaation turvallisuuskulttuurin kehittyneisyys määrää sen, paljonko töitä yrityksen pitää tehdä hakemuksen eteen. USA:ssa Rice & Tenney ovat tutkineet asiaa nimenomaan toimitusketjujen turvallisuuden näkökulmasta. Suomen AEOS/F-todistuksen haltijat on helposti tunnistettavissa erilaisille toimitusketjujen turvallisuuden kehittyneisyyden kypsyyksasteille (maturity levels) heidän esittämän mallin mukaisesti (Rice & Tenney 2007, s. 3).

Pääosin ensimmäiseen ryhmään kuuluvat joutuvat tekemään enemmän töitä, mutta mahdollisuutena on, että he saattavat esim. alkaa soveltaa riskienhallintaa laajemminkin. Jos esim. yrityksen kriittisten tavoitteiden osalta ei ole näin tapahtunut, mielestäni tässä on hyvä mahdollisuus. Vastaavasti jälkimmäisessä ryhmässä AEOS/F on hyvä mahdollisuus nimenomaan kehittää yrityksen turvallisuuskulttuuria. AEOS/F-statuksen omaava yritys on arvioinut toimitusketjuun liittyviä riskejä ja ryhtynyt niiden pienentämiseen. Samalla suojataan yrityksen mainetta, omaisuutta sekä tietoa ja todennäköisesti turvallisemmat toimitusketjut ovat myös sidoksissa yrityksen liiketoiminnankin tavoitteisiin. Kun globaali vastavuoroinen AEO-ohjelmien vastavuoroinen hyväksyminen etenee, voivat turvallisempien toimitusketjujen lisäksi AEOS/F-toimijat päästä hyötymään oikeasti nopeammista toimitusketjuista. Tällainen tulevaisuuden mahdollisuus olisi esimerkiksi AEO-toimijoille erillinen vihreä linja EU:n ja Venäjän välisessä kumipyöräliikenteessä.

5. Yhteenveto

Taloudellisen hyvinvoinnin keskeinen tekijä on kansainvälinen kauppa. Tästä syystä on kaikkien kaupan kumppanien yhteisessä intressissä, että globaalit toimitusketjut ovat sujuvia ja turvallisia. Jotta tavarat kulkisivat sujuvasti ja turvallisesti unionin ja 3-maiden välillä, Euroopan unioni on implementoinut SAFE:n omaan tullilainsäädäntöönsä. Unionin tullilainsäädäntöön otettiin mukaan turvallisuus ja vaarattomuustodistuksen (AEOS) eli security and safety lisäksi yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin liittyvä status AEOC eli customs simplifications. Näiden yhdistelmä on AEOF eli full.

AEOS/F päätavoitteena on estää luvaton pääsy tavaraan, siihen liittyviin asiakirjoihin ja tietoihin. Tällöin toimijan voidaan katsoa olevan toimitusketjun kannalta turvallinen. AEO-hankkeen tavoitteena on, että mahdollisimman moni kansainvälisen toimitusketjun osapuoli hakeutuu AEO-toimijaksi. Tyypillisiä AEO-toimijoita EU:ssa ovat esim. valmistajat, viejät, huolintaliikkeet, varastonpitäjät, tulliasioitsijat, kuljetusliikkeet ja tuojat.

Hakijan tehtävänä on arvioida kunkin osa-alueen riskit ja toimenpiteet niiden hallitsemiseksi. Mitä enemmän organisaatiolla on tietoa menettelyistään ja toimintaansa liittyvistä riskeistä, sitä suuremmat mahdollisuudet sillä on hallita prosessejaan suunnitellusti, parantaa niitä ja saavuttaa asettamansa tavoitteet (EU suuntaviivat 2012, s. 65).

Analysoitujen kahden tutkielman perusteella AEOS/F-haasteet liittyvät hakijoiden mukaan siihen, että AEO:sta ei ole välittömiä etuja. Mahdollisuuksien osalta molemmassa tutkielmassa hakijat näkivät välillisenä etuna luotettavan toimijan maineen ja parantuneen turvallisuuden. Hakijat eivät nähneet haasteeksi AEOS/F-todistuksen aiheuttamia kustannuksia ja hakijat kokivat AEO:n välittömien ja välillisten etujen olevan suurempia kuin siihen menneet kustannukset.

Tullin arviointimateriaalin perusteella suurimmat haasteet olivat seuraavat:

1) Turvallisuusjohtaminen

- Hakijat olivat yleisesti arvioineet enemmän tai vähemmän eri yritysturvallisuuden osa-alueisiin liittyviä riskejä. Tämä on tietenkin kytköksissä turvallisuuskulttuurin kehittyneisyyteen. Jos riskejä oli arvioitu, niin kehitysalueita tuli siitä, että AEO-asemaan mukanaan tuomiin vaatimuksiin liittyviä riskejä ei ollut arvioitu tarpeeksi
- Haasteita oli myös AEO-aseman eri osa-alueisiin liittyvien turvallisuusohjeiden dokumentoinnissa.
- Luonnollisena jatkeena, AEO-aseman eri osa-alueisiin liittyvää turvallisuuden kehitystä ei ollut seurattu.

2) Tietoturvallisuus

- Ulkopuolisilla on ollut mahdollisuus päästä käsiksi toimitusketjua koskeviin paperisiin dokumentteihin tai servereihin. Suuressa osassa näistä tapauksista kyse on samalla kiinteistö- ja toimitilaturvallisuudessa. Asiakirjoja ja servereitä on säilytetty sellaisissa paikoissa, joissa tilaa ei ole suojattu riittävästi.
- Paperisten asiakirjojen hävitystä ei ollut järjestetty asianmukaisesti.
- Tietoturvaohjeistus ja/tai – koulutus on ollut puutteellista.

3) Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus

- Poikkeaville tilanteille (luvaton tunkeutuminen yms.) ei ollut kirjallista ohjeistusta ja niiden mukaiset toimivat ilmoitusmenettelyt siis puuttuvat.
- Avaintenhallinnasta ja varsinkin avainten katoamisesta puuttuivat ohjeistukset miten pitää toimia.
- Vieraiden ohjauksessa, henkilöllisyyden varmistaminen ja vierailun kirjaaminen
- Turvallisuusvaatimuksia ei ollut vielä riittävästi huomioitu ulkoistettujen palvelujen sopimuksissa (esim. siivous, kiinteistöhoito, jätehuolto)

4) Tuotannon ja toiminnan turvallisuus

- Turvallisuusmenettelyjä koskien kuljetuskalustoa sekä rahtiyksiköitä piti parantaa.
- Turvallisuusvaatimukset piti saada mukaan toimitusketjun eri osapuolten sopimukseen ja näiden noudattamista piti valvoa.
- Saapuvalla tavaralla piti olla omat purkausalueet, jotka olivat riittävästi valvottuja.

5) Henkilöstöturvallisuus

- Varmistaa, että työnhakija/-tekijä on se kuka väittää olevansa.
- Tiedottaa ja kouluttaa AEO-asemaan liittyvistä turvallisuusasioista säännöllisesti.

Edellä esitellyt hakijoiden suurimmat haasteet on hyödyllinen tarkistuslista kaikille tuleville AEOS/F-hakijoille. AEOS/F-hakijoiden haasteet liittyvät myös siihen, että AEO:sta ei ole välittömiä etuja. Välittömät edut ovat tällä hetkellä niin vaatimattomia, joten olen tästä samaa mieltä. Asiaa yrityksissä esittelevän tulee olla selvillä AEOS/F:n välillisistä eduista.

Hakijat olivat nähneet AEOS/F:n välillisinä etuina luotettavan toimijan maineen ja parantuneen turvallisuuden. Minä näen nämä välilliset edut samalla tavalla, kyse on siitä, osaako yritys hyödyntää ne liiketoiminnassaan? Lisäksi kun globaali vastavuoroinen AEO-ohjelmien vastavuoroinen hyväksyminen etenee, voivat turvallisempien toimitusketjujen lisäksi AEOS/F-toimijat päästä hyötymään oikeasti nopeammista toimitusketjuista. Tällainen tulevaisuuden mahdollisuus olisi esimerkiksi AEO-toimijoille erillinen vihreä linja EU:n ja Venäjän välisessä kumipyöräliikenteessä.

LÄHDELUETTELO:

Aramo-Immonen H. (2012) **Tutkimusotteet**. Innovaatioluennot. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Porin yksikkö. Pori.

Burrell G. & Morgan G. (1979) **Sociological Paradigms and Organisational Analysis**. Heinemann. London.

EU (1992) **Neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92 yhteisön tullikoodeksista**. Bryssel. Belgia.

EU (1993) **Komission asetus (ETY) N:o 2454/93, tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä**. Bryssel. Belgia.

EU (2012) **Valtuutetut talouden toimijat, Suuntaviivat**. Euroopan komissio, Verotuksen ja tulliliiton pääosasto. Bryssel. Belgia.

EU (2012) **Valtuutetut talouden toimijat, Suuntaviivojen liite 2**. Euroopan komissio, Verotuksen ja tulliliiton pääosasto. Bryssel. Belgia.

Ferm, T. (1994) **Laskentatoimen tutkielmissa käytettyjen tutkimusotteiden vertailu vuosilta 1982 ja 1992**. Liiketaloudellinen Aikakauskirja 3/1994, s. 241-259. Vammalan Kirjapaino Oy. Vammala.

Forsblom, M. (2010) **Värdet av AEO status för ett företag**. Arcada Ammattikorkeakoulu. Tutkielma. Liiketaloustiede. Helsinki

Haapanen M. & Vepsäläinen A. (1999) **Jakelu 2020, Asiakkaan läpimurto**. Toimittanut Anu Bask. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.

Haapanen M. & Vepsäläinen A. & Lindeman T. (2005) **Logistiikka osana strategista johtamista**. Werner Söderström Osakeyhtiö. Helsinki.

Kiander J. & Pekkarinen J. & Vartia P. & Ylä-Anttila P. (2005) **Suomi maailmataloudessa, Uuden ajan talouspolitiikka**. Edita Prima Oy. Helsinki.

Määttä, J. (2012) **AEO-todistuksen hyöty suomalaisille vienti- ja tuontiyrittäjille**. Satakunnan Ammattikorkeakoulu. Liiketaloustiede. Pori.

Yhteenveto

Pihlanto, P. (1988) **Onko laskentatoimi (kirjanpito) vain rahaprosessien kuvausta?** Liiketaloudellinen Aikakauskirja 4/1988, s. 320-345. Vammalan Kirjapaino Oy. Vammala.

Rise, J. & Tenney, W. (2007) **Supply Chain Strategy**. MIT. A newsletter from the MIT Center for Transportation & Logistics. Larstan Business Reports. USA.

Salminen J. (2008) **7 askelta strategiasta tuloksiin**. Talentum Media Oy. Helsinki.

Samociuk M. & Iyer N. & Lehtosuo K (2004) **Väärinkäytösten torjunta, käytännön opas**. Gummerus Kirjapaino Oy. Jyväskylä.

World Customs Organization (2012) **SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade**. www.wcoomd.org, Brussels, Belgium.