



Värdet av AEO status för ett företag

Mikael Forsblom

Examensarbete / Degree Thesis
Företagsekonomi / Business Administration

2010

| | |
|---|--|
| EXAMENSARBETE | |
| Arcada | |
| | |
| Utbildningsprogram: | Företagsekonomi |
| | |
| Identifikationsnummer: | |
| Författare: | Mikael Forsblom |
| Arbetets namn: | Värdet av AEO status för ett företag |
| Handledare (Arcada): | Kaj-Mikael Björk |
| | |
| Uppdragsgivare: | |
| | |
| <p>Sammandrag:</p> <p>Säkerhet i leveranskedjan har blivit allt viktigare efter terrordåden i USA. Detta har resulterat i att flera olika säkerhetscertifikat och program utarbetats vilket i sin tur lett till ett ökat samarbete mellan tullmyndigheter och företag i olika länder. Eftersom tullklarerings processer är under ständig förändring är det viktigt för företag att vara medvetna om de senaste förändringarna i syfte att undvika onödiga kostnader.</p> <p>Syftet med det här examensarbetet är att ge en bättre insikt i ett nytt säkerhetscertifikat, AEO (Godkänd Ekonomisk Aktör). Sedan 1 januari 2008, har företag kunnat ansöka om att bli AEO certifierade. Detta har medfört att aktörer i leveranskedjan kan säkerställa att rätt gods transporteras vid rätt tidpunkt. AEO certifikatet bidrar till att göra transportflödet smidigare och säkrare.</p> <p>Jag gjorde en undersökning av 32 AEO certifierade företag med verksamhet i Finland. En enkät skickades till samtliga operatörer med AEO status för att få deras syn på fördelar och kostnader förknippade med införandet av certifikatet. Baserat på en svarsfrekvens på 40 % uppvisar resultaten att företagens erfarenheter om AEO är långt ifrån enhälliga. Svaren varierade från att uppleva AEO som meningslöst till att betrakta det som absolut nödvändigt. Emellertid var de flesta som svarade av den åsikten att det ännu är för tidigt att utvärdera de fördelar och kostnader som är förknippade med AEO statusen. Framtiden kommer att avgöra om resultaten är mer positiva än negativa.</p> | |
| Nyckelord: | Authorised Economic Operator, Supply chain management, säkerhetscertifikat, Tullverksamhet |
| Sidantal: | 60 |
| Språk: | Svenska |
| Datum för godkännande: | |

| | |
|--|--|
| DEGREE THESIS | |
| Arcada | |
| Degree Programme: | Business Administration |
| Identification number: | |
| Author: | |
| Title: | The value of the AEO status for a company |
| Supervisor (Arcada): | Kaj-Mikael Björk |
| Commissioned by: | |
| <p>Abstract:</p> <p>The security of the supply chain has become increasingly important after the terrorist attacks in the United States. This has led to various new security certificates and programs as well as collaboration between custom authorities and companies in different countries. As custom clearance processes are under constant change it is important for companies to be updated about the latest changes in order to avoid unnecessary costs.</p> <p>The purpose of the present thesis is to provide better understanding of a new security certificate, namely the Authorized Economic Operator (AEO) program. Since January 1 2008, companies have been able to become members of the AEO program and receive an AEO certificate. It is offered to operators in the supply chain to ensure that the right goods are carried at the right time. The AEO certificate contributes to making the supply flow smoother and safer.</p> <p>I conducted a survey of 32 AEO certified companies that operate in Finland. I developed and emailed a questionnaire to all operators with an AEO status in order to solicit their views of the benefits and costs associated with implementing the certificate. Based on a response rate of 40 % the findings show that company experiences of the certificate are far from unanimous. The responses ranged from finding the AEO certificate useless to regarding it as indispensable. However, the majority of the respondents were of the opinion that it is still too early to evaluate the benefits and costs associated with the AEO program. The next few years will determine whether the outcome is more positive than negative.</p> | |
| Keywords: | Authorised Economic Operator, Supply chain management, safety certificate, customs processes |
| Number of pages: | 60 |
| Language: | Swedish |
| Date of acceptance: | |

INNEHÅLL

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INLEDNING | 8 |
| 1.1 | Problemområde | 9 |
| 1.2 | Syfte | 9 |
| 1.3 | Avgränsning | 10 |
| 2 | LOGISTIK | 10 |
| 2.1 | Historia | 10 |
| 2.2 | Supply Chain Management | 12 |
| 2.2.1 | Materialflöde | 13 |
| 2.2.2 | Informationsflöde | 14 |
| 2.2.3 | Kapitalflöde | 14 |
| 2.3 | Roller i leveranskedjan | 14 |
| 2.3.1 | Tillverkare | 14 |
| 2.3.2 | Lagerhållning | 15 |
| 2.3.3 | Speditör | 16 |
| 2.3.4 | Transportör | 16 |
| 2.3.5 | Exportör | 16 |
| 2.3.6 | Importör | 17 |
| 2.3.7 | Tullombud | 17 |
| 2.4 | Viktigaste delar i leveranskedjan | 17 |
| 3 | ÖVERSIKT AV SÄKERHETSINITIATIV | 19 |
| 3.1 | International Organization for Standardization (ISO) | 21 |
| 3.1.1 | ISO 9000 | 22 |
| 3.1.2 | ISO 14000 | 23 |
| 3.1.3 | ISO 28000 | 23 |
| 3.2 | Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) | 24 |
| 3.2.1 | C-TPAT Undersökning | 25 |
| 3.2.2 | Case Hennes & Mauritz | 25 |
| 3.3 | Authorized Economic Operator (AEO) | 26 |
| 3.3.1 | AEO:s syfte | 26 |
| 3.3.2 | AEO-ansökningar och certifieringar inom EU | 27 |
| 3.3.2.1 | Case Nokia | 29 |
| 3.3.3 | AEO utanför Europa | 30 |
| 3.3.3.1 | Mutual Recognition Agreements (MRA) | 31 |
| 3.3.4 | Tre olika AEO Certifikat | 32 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.3.4.1 | AEOC är ett certifikat för tullförenklingar | 33 |
| 3.3.4.2 | AEOS är ett säkerhets- och skyddscertifikat..... | 33 |
| 3.3.4.3 | AEOF är ett certifikat som innehåller både AEOC och AEOS egenskaper..... | 33 |
| 3.3.5 | <i>Direkta förmåner</i> | 34 |
| 3.3.6 | <i>Indirekta förmåner</i> | 35 |
| 3.3.7 | <i>Krav för att få AEO status</i> | 36 |
| 3.3.8 | <i>Tullen</i> | 37 |
| 4 | METODIK | 38 |
| 4.1 | Datainsamlingsmetoder..... | 38 |
| 4.1.1 | <i>Primärdata</i> | 38 |
| 4.1.2 | <i>Sekundärdata</i> | 39 |
| 4.2 | Val av metod..... | 39 |
| 5 | UNDERSÖKNING | 40 |
| 5.1 | Beviljade certifikat 2008 -2010 | 41 |
| 5.2 | Företagens roll i leveranskedjan | 42 |
| 5.3 | Hur Information om AEO programmet..... | 43 |
| 5.4 | Tidpunkt för AEO status | 43 |
| 5.5 | Vilken typ av certifikat har beviljats | 44 |
| 5.6 | Motivation att gå med i AEO..... | 44 |
| 5.7 | Tiden det tog för ansökningsprocessen | 45 |
| 5.8 | Arbetstid som krävdes..... | 46 |
| 5.9 | Behov av utomstående expertis..... | 46 |
| 5.10 | Extra kostnader vid certifiering..... | 47 |
| 5.11 | Direkta och indirekta fördelar samt erfarenheter..... | 47 |
| 5.12 | Företag som lämnat AEO programmet | 49 |
| 5.13 | Erfarenheter av AEO | 49 |
| 6 | SLUTDISKUSSION | 51 |
| | Källor | 53 |
| | Bilagor | 56 |
| | Bilaga 1 AEO företag med verksamhet i Finland | 56 |
| | Bilaga 2 Följebrev till enkät frågorna..... | 57 |
| | Bilaga 3 Enkätformuläret angående AEO studien..... | 58 |

Figurer

| | |
|---|----|
| Figur 1. En schematisk bild av leveranskedjans aktörer | 12 |
| Figur 2. Effektivt flöde | 13 |
| Figur 3. AEO-ansökningar i augusti 2008..... | 27 |
| Figur 4. Utgivna AEO-certifikat per land i augusti 2008..... | 27 |
| Figur 5. Utgivna AEO-certifikat per land Mars 2010 | 28 |
| Figur 6. Utgivna AEO-certifikat i augusti 2008/ mars 2010 | 28 |
| Figur 7. Påbörjade samarbete mellan EU och andra länder | 32 |
| Figur 8. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2008 | 41 |
| Figur 9. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2009 per bransch..... | 41 |
| Figur 10. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2010 per bransch | 42 |
| Figur 11. Var i leveranskedjan befinner sig företaget | 42 |
| Figur 12. Varifrån företaget fick information om AEO | 43 |
| Figur 13. När har företaget fått AEO status | 43 |
| Figur 14. Vilken typ av certifikat har företaget..... | 44 |
| Figur 15. Motivet att söka AEO status | 44 |
| Figur 16. Hur lång tid tog ansökningsprocessen | 45 |
| Figur 17. Hur många arbetstimmar har AEO certifieringen totalt krävt (mantimmar) .. | 46 |
| Figur 18. Har ni anlitat utomstående hjälp vid certifiering av AEO | 46 |
| Figur 19. Uppstod det extra kostnader vid certifiering av AEO..... | 47 |
| Figur 20. Vilka har varit de direkta fördelarna av AEO..... | 47 |
| Figur 21. Vilka har varit de indirekta fördelarna av AEO..... | 48 |
| Figur 22. Har fördelarna av AEO varit större än kostnaderna..... | 48 |
| Figur 23. Har företaget övervägt att lämna AEO | 49 |
| Figur 24. AEO certifierade företag i Finland | 56 |

Tabeller

| | |
|--|----|
| Tabell 1. Klassificering av säkerhetsinitiativ | 19 |
| Tabell 2. AEO -program..... | 31 |
| Tabell 3. Sammandragstabell över certifikaten och de förmåner de innebär | 34 |

Definitioner

| | |
|--------------------|---|
| AEO | Godkänd ekonomisk aktör, är ett frivilligt säkerhets program för internationella leveranskedjor |
| 10+2-regeln | Informationen för en försändelse till USA ska finnas tillgängligt i elektroniskt format senast 24 timmar innan lastning. 10 uppgifter är obligatoriska att förse till tullmyndigheterna och det krävs 2 uppgifter från speditören/fraktföretaget (varefter namnet 10 + 2) |
| WCO | World Customs Organization. |
| SAFE | WCO:s ramverk för säkerhet och globala förenklingar för handeln. |
| CBP | U.S. Customs and Border Protection. Primära uppgift att hålla terrorister och vapen utanför USA:s gränser och att skydda samt underlätta handeln och resande. |
| C-TPAT | Customs Trade Partnership Against Terrorism. USA:s tullmyndighets certifieringsprogram till företag i leveranskedjan. Företagen säkerhetscertifieras och får fördelar i tullprocedurer och säkerhetsrelaterade kontroller. |
| MRA | Mutual Recognition Agreement. båda länderna har samma typs av certifikat, för att säkra leveranskedjan |
| ISPS koden | International Ship and Port Facility Security Code. Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (internationell bindande IMO-konvention) |
| EDI | Electronic Data Interchange. Informations överföring mellan företag i ett specifikt format för att integrera databaser |
| ERP | Enterprise Resource Planing. Ett internt IT-system för företagets informationshantering |

1 INLEDNING

Den 11 september 2001 utfördes en terrorist attack av al-Qaida emot USA. Denna attack ses som den största emot ett västerländskt land och mest förödande under 2000-talet. Attacken var riktad emot World Trade Centers tvillingtorn på Manhattan i New York och USA:s försvarshögkvarter Pentagon. I attacken, som utfördes av 19 personer med kopplingar till al-Qaida, vars grundare är Osama bin Ladin, dog det ca 3000 människor. Mycket snabbt efter den 11 september presenterade den amerikanska tullen sitt Certifieringsprogram C-TPAT. Det stod klart, att terrorhotet inte bara var riktat mot transportmedel, utan kunde också göra transportmedel till hot. USA stängde sina gränser i tre dagar efter den 11 september och kostnaden för ett avbrott i leveranskedjan, blev på grund av det av stor ekonomisk betydelse.

På grund av denna attack har det också skett en massa förändringar i den globala transporten för att försäkra att något liknande inte skall kunna ske på nytt. Detta betyder, att åtgärder gjorts för att öka säkerheten. Detta kan man också tydligt se när man reser med flygplan. Säkerhetskontrollen på flygfälten i hela världen har intensifierats och blivit mycket mera strikt. Men risken för terrorattacker ligger inte bara i flygplans- eller passagerartransporter utan också i transporter av gods. Detta har resulterat i, att man också har velat förbättra transportsäkerheten för gods. Men ifall man skulle göra på samma sätt inom godstransport som i transporten av människor, skulle det bli ekonomiskt mycket dyrt för transport branschen. Det skulle också ta otroligt lång tid att kontrollera allt, vilket skulle resultera i längre transporttider och förseningar.

Det är inte bara USA, som har drabbats av terrordåd. Det har också förekommit i Europa, såsom attackerna i Madrid och London. Detta har lett till, att EU också har velat försäkra sitt godsflöde emot terrordåd. EU har valt att använda samma metod som USA, för att lösa problemet. Företagen, som är en del av internationellt godsflöde, kontrolleras grundligt endast en gång vid förpackningsskedet. Varefter de företag, som är säkerhetscertifierade, betecknas som säkra och pålitliga. Medan icke certifierade företag kommer att utsättas för vidare kontroller under transporten. I Europa kallas detta certifikat för Authorized Economic Operator (AEO). Certifikatet beviljas av tullen precis som i USA, där tullen är auktoriserade av regeringen, att kontrollera det internationella flödet av gods. (*Kommerskollegium 2008*)

1.1 Problemområde

Efter terrordåden i USA och Europa har den internationella transporten blivit betydligt besvärligare. Efter alla förändringar inom tullverksamheten så väl som inom och utanför Europa, kommer det också att innebära förändringar på det ”egna företaget”. Det sker hela tiden förändringar i tullagstiftningen, vilket bland annat förändrar tullmyndigheters regler. Dessa förändringar sker inte endast i Europa, utan också i resten av världen, vilket kräver olika säkerhetscertifieringar. I USA har man infört nya föransmältningsregler (10 + 2-regeln), som berör alla företag, som har med sjötransport att göra. Nu har EU och Japan beslutat om samarbete med varandra. USA håller på att förhandla med Kina om samarbete. Då dessa förhandlingar resulterar i överenskommelser kommer handeln mellan dessa länder att förenklas. På grund av att förändringar sker hela tiden, måste man börja ta i betraktande tullen och dess hanteringar för att inte göra misstag, som kan resultera i onödiga kostnader, såsom extra pappers arbete samt försenade leveranser. *(Kommerskollegium 2008)*

I varuflödet är man hela tiden utsatt för kontroller. Den första kontrollen bör utföras genast när varan far i väg. Eftersom all vara skall kontrolleras av myndigheten, skulle det bli besvärligt, om allting skulle behöva hämtas till ett och samma ställe för att kontrolleras. Därför är det lättare att göra det på platsen, där varan packas. Uppgiftslämnande för föransmälan är en stor process och kräver en hel del byråkrati. Tillståndshantering är inte heller av det lättare slaget. Därför finns det ett krav till förenklingar, som kan ge snabbare och säkrare varuflöden och enhetliga riskkriterier i gemenskapen.

1.2 Syfte

I detta examensarbete betraktas AEO status, som ett effektivt sätt att kontrollera varuflödet. Syftet med detta arbete är, att kartlägga erfarenheter av de företag i Finland, som är AEO medlemmar och att sammanfatta deras erfarenheter. Med hjälp av en enkät, få fram deras positiva och negativa åsikter om AEO certifikatet. Det jag vill få fram med detta arbete är, värdet utav att gå med i AEO och vad företagen, som redan är med anser om AEO. Jag har tre aspekter jag vill ta i betraktade besparing, kostnad och tid. Eftersom det är mycket svårt att få fram dessa värden i siffror, vill jag få fram det mera i konkreta värden och med hjälp av det, kunna dra slutsatser av mina studier av företagen.

Med dessa tre aspekter menar jag vinsten som kommer i form av tullförenklingar, lättnader och samarbete, medan med kostnad har jag tänkt hur stora investeringar i bland annat bokförings- och logistiksystem blir, samt den arbetstid det tagit att få AEO status och vilka direkta och indirekta fördelar man fått . Med tidsaspekten undrar jag, om det varit av nytta, att komma med i ett så tidigt skede eller om det lönar sig att vänta och se hur projektet kommer igång och först hoppa med i ett senare skede, när allting fungerar och är i full fart.

1.3 Avgränsning

Eftersom AEO är ett mycket brett begrepp kommer undersökningen att avgränsas till att analysera företag med verksamhet i Finland. Arbetet går inte in på själva företagen, utan undersöker vad de anser om AEO och om dess förmåner och tjänster.

På grund av att AEO inte är så bekant för alla, kommer det att i teoridelen tas fram bakgrunden till AEO. Detta arbete kommer inte att fördjupa sig i alla detaljer, t.ex. själva certifieringsprocessen kommer inte att behandlas. Tanken bakom detta är att det skulle kräva, att arbetet går djupare in på alla områden, vilket i sin tur skulle göra arbetet för brett.

2 LOGISTIK

Beskrivningen av vad logistik är, kan variera en hel del, beroende på vem man frågar, men man kan säga att, logistik är läran om effektiva materialflöden. Med det menar man, att material och artiklar skall vara på rätt ställe i rätt tid. Logistik strävar också från företagets synvinkel till, att höja intäkter, minska på kostnader och arbetande kapital. Med tanke på samhällets syn strävar man med logistik till bland annat miljöförbättringar. (*Jonsson & Mattson 2005*)

2.1 Historia

Logistik härstammar från det militäriska behovet, att förflytta och försörja armén med utrustning och material, som till exempel mat och ammunition. I långvariga strider spelade logistiken en stor roll och kunde vara den avgörande faktorn, om man vann eller

inte. Efter kriget överfördes användningen av matematiska optimeringsmodeller för transport och styrningsproblem över till företagen (år 1940), som använde dem till sina transport- och lagringsproblem. Logistikens utveckling kan delas in i fyra olika faser. (Björnland & Persson 2003)

- Fas 1 Transport och lageroptimering
- Fas 2 Materialadministration
- Fas 3 Logistikstrategi
- Fas 4 Supply chain management

Den första fasen var mellan 1940 och 1960-talet. Då var begreppet logistik mest bara, att få produkten från plats A till plats B. För det mesta talade man om materialhantering, paketering, lager, och transport.

Efter 1960 började logistiken utvecklas och den andra fasen uppnåddes. Man började göra totalkostnadsanalyser, vilket resulterade i, att man börja sträva efter billigare transportkostnader och att binda mindre kapital. Detta ledde också till, att man börja dela upp processen i mindre delar och att sammankoppla dessa delar, bilda hela systemet, detta var något som var närmare SCM, som vi känner idag. På 1970-talet märkte man hur viktigt det är, att ha en god kundservice. Detta resulterade i, att man kunde öka försäljningen och höja priserna och på detta sätt öka konkurrenskraften.

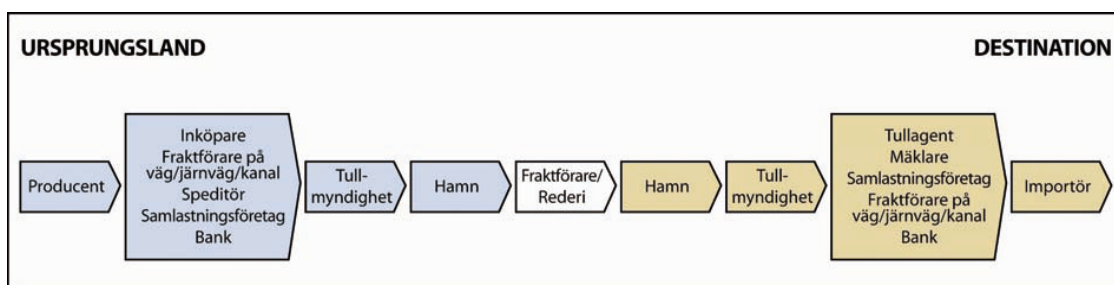
I tredje fasen på 1980-talet märkte man, att om man minskar på ledtider kunde man minska på lagren. Detta tankesätt kom från Japan (t.ex. just in time), vilket resulterade i, att om man började producera efter order, så kunde man producera specifika produkter enligt vad kunden ville ha, istället för att ha stora kvantiteter med olika sorters varor på lager. (Jonsson & Mattson 2005; Björnland & Persson 2003)

SCM, som vi känner, uppstod i fjärde fasen mellan 1990 och 2000-talet. Den stora förändringen, som kom, var datorer och informationsteknologin. Med hjälp av dessa, har man kunnat bygga upp datorbaserade system, för att räkna ut lönsamheter och hjälpa globaliseringen för företag. Detta har också lett till, att man börjat fokusera mera på sina kärnkompetenser och kärnaktiviteter. Andra aktiviteter utlokaliseras till företag, som är mer kompetenta och tredjepartslogistik företag, kom med in i bilden. Dagens krav på

logistik har blivit, snabba leveranser, hög flexibilitet (vid behov) och nära samarbete med kunden. Referenspunkten för logistik har blivit kunden. (Jonsson & Mattson 2005)

2.2 Supply Chain Management

Det finns många olika begrepp för supply chain till exempel, försörjnings-, förädlings-, flödes- eller leverantörskedja. I detta arbete kommer både benämningen flödeskedja och leverantörskedja att dyka upp. Alla organisationer har leverantörskedjor i varierande grad, beroende på organisationens storlek och typ av produkt, som tillverkas. Beroende på vad företaget sysslar med, kommer de in i leveranskedjan i olika skeden och alla företag tillsammans bildar kedjan i sig själv. Detta innebär att de också har olika ansvarsområden, beroende på var de befinner sig i kedjan. (Christoper 2005)

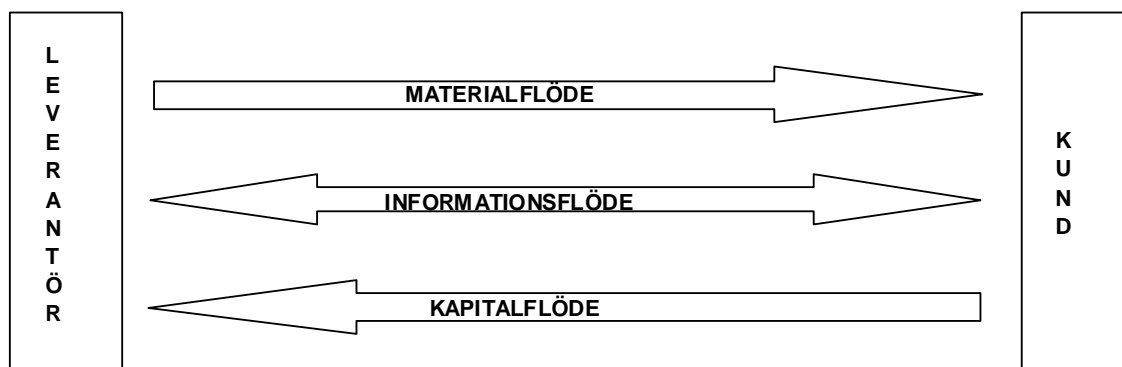


Figur 1. En schematisk bild av leveranskedjans aktörer

(Kommerskollegium 2008)

För att kunna bedöma säkerheten i leveranskedjan, har företagen olika kriterier att uppfylla, beroende på var de kommer in i bilden. Ur tullens synvinkel, är internationella leveranskedjan, det från att varan blir avsedd för export, ända tills den är levererad till den part, som varan är avsedd att bli levererad till i ett annat tullområde (inom EU eller utanför). I vissa fall kan alla parter i kedjan vara kända och samarbete finnas från förut, i andra fall kan det vara företag, som inte jobbat med varandra förut och till exempel samarbetar bara under en leverans. (Kommerskollegium 2008)

Logistik innebär inte bara det fysiska flödet av en vara, utan behöver också ett flöde av information och kapital. Dessa tre flöden bildar tillsammans ett effektivt flöde och är de tre huvud flödena inom logistik. (Jonsson & Mattson, 2005)



Figur 2. Effektivt flöde

- **Materialflöde** (transporten av varor, från leverantör till konsument)
- **Informationsflöde** (kundorder, leveransstatus)
- **Kapitalflöde** (betalningsplaner, kreditvillkor, och ytterligare arrangemang)

Det första steget är att få en kundorder, efter det kommer produktion, lagring, distribution av produkter och leveranser till kunden. Kundtillfredsställelsen har en stor betydelse. Inkluderat i denna process är kundorder, orderhantering, lager, schemaläggning, transporter, lagring och kundservice. För att kunna samordna alla dessa verksamheter, är det nödvändigt att ha ett informationsflöde. Effektiv ledning måste ta hänsyn till att samordna alla olika delar av denna kedja så snabbt som möjligt, utan att förlora något av kvalitet eller nöjda kunder, samtidigt som kostnaderna hålls nere. *(Rockford Consulting group 1999)*

2.2.1 Materialflöde

Materialflödet beaktas ofta som det viktigaste inom logistik. Råvaror och komponenter kommer in och far ut, som produkter till kunden. När man talar om materialflöden, kan man säga, att det finns två olika sammansatta produkter, varor och tjänster. Då en speditör flyttar varor från ett ställe till ett annat, är det frågan om en tjänst. Och för att effektivisera och stöda materialflödet blir informationsflödet viktigare. *(Jonsson & Mattson, 2005)*

2.2.2 Informationsflöde

För att kunna ha ett effektivt materialflöde, kräver det att man har ett fungerande informationsflöde. Ur informationsflödet får man reda på eventuell efterfrågan och beställningar av kunden, leveransstatus av underleverantörer med hjälp av EDI (överföring av information enligt överenskommet format), prognoser om inköp och lager förbrukning, försäljningsinformation av intern statistik. Största delen av informationen som finns i företagens ERP system (Affärssystem) kommer in under den ”logistiska” processen. (Jonsson & Mattson, 2005)

2.2.3 Kapitalflöde

I samband med att materialflödet löper framåt, löper ett kapitalflöde åt motsatt riktning mellan partners. Detta betyder att betalningar görs för prestationer av varor och tjänster. Man gör upp betalningsplaner, kommer överens om kreditvillkor, och ytterligare arrangemang. (Jonsson & Mattson, 2005)

2.3 Roller i leveranskedjan

I en leveranskedja finns det flera olika roller och aktörer. Beroende på vad företaget sysslar med, kommer de in i leveranskedjan i olika skeden. Detta innebär, att de har olika ansvarsområden, beroende på var de befinner sig i kedjan. Alla dessa företag bildar tillsammans en kedja, som jobbar med varandra, för att uppnå ett och samma mål. (Tullverket 2008)

2.3.1 Tillverkare

Med tillverkare menas den aktör, som genom olika processer tillverkar eller producerar en vara av råmaterial till produkt. Dessa produkter, måste inte vara den slutliga produkten, utan kan också vara en del part till den slutliga produkten. Men underleverantörer eller liknandeparter, som tillverkaren får råvaror av räknas inte till denna kategori. (Jonsson & Mattson, 2005)

2.3.2 Lagerhållning

Med lagerförvaltare menar man den aktör, som äger eller ansvarar för lagerhållningen. Det finns olika typer av lager och förråd, bland annat råvarulager och lager av färdiga varor. Orsaken till att man har lager är service- och kostnadsskäl. En av orsakerna är, att man får kortare ledtider till kunden än den faktiska ledtiden för produkten. De två viktigaste negativa aspekterna med lager är lagerhållningskostnader och lagerföringskostnader. När man talar om lager, finns det fyra olika former av lagerhållning. (Aronsson 2003)

Omsättningslager har man för att skalfördelar används när stora inköp görs. Detta betyder att, man köper en större mängd av varan än man behöver, för att få det till ett lägre pris. Uttagen från lagret görs i mindre etapper, medan påfyllningen görs i större kvantitet. (Aronsson 2003)

Spekulationslager används när man förväntar sig förhöjningar i priser eller tror att det kan bli brist på material i nära framtid. Dessa lager kan också höjas, vid tillfällen som rabatterbudanden framkommer. (Aronsson 2003)

Koordinationslager är till för att montera flera underartiklar till en artikel. Detta betyder att, man samlar underartiklarna till ett och samma förråd nära intill monteringsavdelningen, eftersom alla underartiklars produktionsprocesser inte är klara samtidigt. (Aronsson 2003)

Utav namnet säkerhetslager hör man precis vad det är frågan om. Man vill på detta sätt minska risken till osäkerhet vid efterfrågan av varan ifall av t.ex. ökad försäljning eller försenade leveranser av inkommande material. Med hjälp av dessa lager, kan man säkra sig att ha en hög leveransservice och minska på osäkerheten för att kunna leverera inom utsatt tid. Det negativa med att ha ett stort lager är, att företaget hamnar binda kapital i varan och lagerhållningskostnaderna kan bli stora. (Aronsson 2003)

2.3.3 Speditör

Speditören fungerar i leveranskedjan som en hjälpare till diverse aktörer. Detta innebär att speditören strävar till att förminska kostnader för tillverkaren genom specialisering i transporttjänster, bland annat hör uppgifter som att boka transporter och att hantera dokumentationen. Oftast brukar speditören ta hand om transporter, omlastning, lagring, försäkring och förtullning via ett nätverk av underleverantörer och samarbetspartners. Eftersom speditörer ofta har stora nätverk av kunder, kan de kombinera flera transporter av olika kunder, för att förminska kostnaderna. (*Jonsson & Mattson, 2005*)

2.3.4 Transportör

Transportören är den aktör, som säljer transporttjänster åt speditörer, tredjepartslogistik-ker eller åt en annan aktör. Det finns olika sorters transportörer såsom åkerier, rederier, flygbolag och järnvägsbolag. Dessa transportörer erbjuder olika sorters transporttjänster. (*Jonsson & Mattson, 2005*)

- Lastbilstransport (åkerier) som finns på de flesta orter och består för den största delen av all transport
- Sjöfrakt (rederier) som också är ett mycket viktigt transportmedel med möjlighet till stora kvantiteter mellan olika kontinenter
- Flygfrakt (flygbolag) som är ett mycket dyrt men snabbt alternativ för mindre gods
- Järnvägsfrakt (järnvägsbolag) som också kan erbjuda snabb transport men är bunden av järnvägs spåren

2.3.5 Exportör

Exportören är den aktör, som skickar iväg godset till ett annat land. Den som är exportör, fungerar som ägaren och är personen som lämnar in tulldeklarationen eller den personen vars namn lämnas in i tulldeklarationen, när varan skickas till ett land utanför EU. Denna person är ansvarig för att varan anmäls för export och att allt sker, som tullagstiftningen säger. Till exportörens uppgifter hör det till, att se att all deklaration stämmer

och skickas in i tid till myndigheterna för att godkännas. Efter tillåtelse kan varan exportera till ett annat land. (*Tullverket 2008*)

2.3.6 Importör

För importören hör i princip samma uppgifter eller processer som för exportören, förutom att istället för att föra ut varan ur landet, för importören in varan i landet. Denna person fungerar som ägare, när varan kommer in i landet och är ansvarig för den. Importören måste kontrollera deklARATIONEN och lämna in den till myndigheterna i tid. Efter godkännande blir den ägande parten. (*Tullverket 2008*)

2.3.7 Tullombud

Tullombud är den person, som gör tulldeklarationen för en annan part. Det finns flera sätt man kan göra detta på. Det vanligaste brukar vara, att denna person gör det för t.ex. en exportör eller importör i den andras namn eller med sitt eget namn. (*Tullverket 2008*)

2.4 Viktigaste delar i leveranskedjan

Enligt Rockford Consulting Group finns det fem viktiga delar i en leveranskedja, produktion, lager, läge, transport och information

Det strategiska beslutet i produktionen är, vad kunden vill ha och vilka marknadskraven är. Detta ger företaget en aning om hur många och vilka produkter de skall tillverka. Man får också fram om det är delar eller komponenter, som skall produceras, vilken fabrik det lönar sig att använda för tillverkning eller om man skall utlokalisera produktionen till en underleverantör. Det strategiska beslutet om produktionen måste också fokuseras på kapacitet, kvalitet och volym av varor för att tillfredställa efterfrågan av kunden. De operativa besluten måste fokusera på schemaläggning, arbetsbelastning, underhåll av utrustning och möta marknadskrav. Man måste också ta i betraktande kvalitetskontroller och arbetsbelastning.

Som följande steg måste företaget avgöra vad de kan producera själva. Både ekonomiskt och effektivt, utan att sänka kvaliteten. Många företag kan inte producera utmärkt kvalitet i alla tillverkningsprocesser. I sådana fall är utlokalisering ett utmärkt alternativ

för de produkter och komponenter, som företaget inte själv kan producera effektivt. Företagen måste noggrant välja leverantörer av råvaror. När man väljer en leverantör, måste man sträva till att utveckla hastighet, kvalitet och flexibilitet samtidigt som man minskar på kostnaderna.

Man måste också göra beslut om hur mycket man vill ha i lager. Det får inte finnas för mycket eller för lite i lager, man måste hitta en balans mitt i mellan. Om man har för mycket varor i lagret kan det kosta företaget mellan 20 % till 40 % av varans värde och har man för litet, kan lagret ta slut mitt i det hela, när marknadens krav stiger. Man måste ha en optimal mängd varor på alla ställen, för att kunna säkra en nöjd kund och marknadens krav. Kontroller måste utföras på alla ställen, för att kunna veta hur mycket det behövs. Detta är mycket viktigt för att kunna säkra goda kundrelationerna.

Läget för produktion och var lagret finns är mycket viktiga. Man måste göra en strategisk plan mellan produktionsanläggningar, distribution och lagerhållning, för att placera dem i bästa läge, för att lätt kunna nå sin eller sina marknader. När man vet, vem som är kunden eller var ens marknad ligger, måste man lokalisera det bästa läget för sin produktion och sitt lager. I branscher var komponenterna är lätta och drivs av marknaden, bör man lokalisera sig så nära som möjligt slutanvändaren. I tyngre industrier måste man noggrant övervaka var man lägger sin fabrik, så att den är nära råvaran. När man gör beslutet om var man skall lokalisera sig, måste man också ta hänsyn till skatter och avgifter, särskilt i mellanstatliga och globala distributioner.

Att transportera med flyg är såklart det snabbaste sättet, men kostnaderna är betydligt högre än att använda sig av sjö- eller tågtransport. Men vid sjö- och tågtransport har man ofta en högre lagernivå, för att kunna möta snabba krav av kunden. På grund av att 30 % av en produkts kostnader kommer från transport är det viktigt att man använder sig av rätta transportmetoder. Framför allt måste man uppfylla kundens krav och detta bestämmer ofta transportsättet. Det är viktigt att ha olika transport modeller, för att kunna försäkra en smidig distribution av godset.

För att uppnå en effektiv leveranskedja, är det viktigt att få information av den slutliga användaren och koppla ihop informationen genom hela kedjan. I dagens läge kan man inte mera använda sig av pappersflöden eller olika datorsystem inom företaget eftersom konkurrensen på marknaden i världen är så stor. Man måste ha länkade datorer via nät-

verk och Internet, för att effektivera informationsflödet. Detta kräver ERP system, kontohanterings system och global kommunikation, för att kunna nå en effektiv leveranskedja.

En effektiv leveranskedja kräver, att få information om slutanvändning, och länka ihop information och resurser i hela kedjan. Överväldigande pappersflöden och olika datorsystem är oacceptabla i dagens konkurrensutsatta värld. Att främja innovation kräver god organisation av informationen. Länka datorer via nätverk och Internet, och effektivera informationsflödet, konsoliderar kunskap och underlättar hastighet av produkter. Programvara för kontohandling, konfigurations produkter, ERP planeringssystem, och global kommunikation, är viktiga komponenter i strategin för en effektiv leveranskedja. (Rockford Consulting Group 1999)

3 ÖVERSIKT AV SÄKERHETSINITIATIV

Beroende på var i världen man befinner sig, finns det olika slags certifikat och säkerhetsinitiativ, för att kunna möta hoten mot leveranskedjan. Det finns flera olika aktörer, som på olika sätt försöker arbeta och förbättra säkerheten. Dessa certifikat, kan delas in på två olika sätt, statliga och privata aktörer, obligatoriska och frivilliga initiativ. I tabellen nedan ser man fördelningen på de största initiativen.

Tabell 1. Klassificering av säkerhetsinitiativ

(Kommerskollegium 2008)

| | Lagkrav | Frivilligt |
|----------|---|--|
| Statligt | Föranmälan (EU, USA) ISPS (A-delen, B-delen i EU i vissa fall) | C-TPAT, PIP, Frontline, Stairsec, AEO (EU, WCO) |
| Privat | ISO (i vissa fall) | ISO 28000, BASC, TAPA |

Från tabellen kan man se att många av initiativen är frivilliga. Men det är dock orealistiskt för ett företag, att utföra handel i längden med länder, som inte har eller inte använder säkerhetsinitiativen. (*Kommersekollegium 2008*) Flera länder har sina egna tag på säkerhetsinitiativ, men i detta arbete behandlas bara de största. Nedan följer en kort beskrivning på några av de viktigaste initiativen, varefter behandlas de viktigaste certifikaten ISO, C-TPAT lite djupare och AEO i detalj.

BASC (Business Alliance for Secure Commerce) är en internationell allians, vars mening är att säkra den internationella handeln i samarbete med regeringar och internationella organisationer. BASC leds av den privata sektorn och har stöd av USA:s CBP (Customs and Border Protection) sedan den grundades år 1996. Iden med BASC är att skydda leveranskedjan i samarbete med myndigheterna och internationella organisationer. Man vill förbättra säkerhetsrutiner, för att lösa problemet med smuggelgods i kommersiell handel. BASC programmet undersöker hela tillverknings processen och fraktingen av varor från utlandet till USA. Idag finns det 2500 företag som är certifierade, vars verksamhet finns i 13 länder i Latin Amerika och Karibien. (*BASC 2005*)

PIP (Partners in Protection). Kanadensiska tullens certifierings program, som är grundat år 1995. Iden är att minska smuggling, stölder och hotet av terrorism. PIP är mycket likt USA:s C-TPAT och AEO, vilket betyder att certifikaten skall kunna fungera tillsammans. (*CBSA 2010*)

Frontline kommer från Australien och är mycket likt Kanadas PIP program. I Australien har det också initierats ett program, som skall motsvara WCO:s AEO. (*Kommerskollegium 2008*)

Föranmälan till USA gäller import av containers till USA via sjöfrakt. Transporten måste anmälas 24 timmar före med information om varan till tullmyndigheterna innan den lastas ombord på fartyget. (*Kommerskollegium 2008*)

Föranmälan till EU måste anmälas till tullmyndigheterna om både export och import. Beroende på hur man transporterar, finns det olika tids krav på anmälan. (*Kommerskollegium 2008*)

IMO (International Maritime Organization) är ett FN-organ, som fungerar som rådgivande sjöfartsorganisation. Organisationen producerar regler för sjöfart och en viktig

kod är ISPS (The International Ship and Port Facility Security). ISPS består av två delar, A och B. A- delen är en obligatorisk lagstiftning för de länder, som skrivit på konventionen. Och B- delen är i princip en frivillig rekommendation, men i EU är den delvis via lagstiftning också obligatorisk. (*IMO 2010*)

Säkerhetsregler för flygfrakt har ett eget certifikat. Speditören certifierar sig och avsändaren anges som känd avsändare. Detta system har vissa liknelser till AEO och C-TPAT. (*Kommerskollegium 2008*)

TAPA (The Technology Asset Protection Association) är en global förening, som producerar säkerhetsstandarder. Iden med TAPA är, att företagen utför informationsbyte med varandra och med myndigheterna. Denna förening arbetar främst med biltransporter av värdefullt gods och är privat samt frivillig. (*Kommerskollegium 2008*)

3.1 International Organization for Standardization (ISO)

Förkortningen ISO (International Organization for Standardization) kommer från grekiska ordet *isos* som betyder jämlik. ISO är den största publiceraren och producenten av internationella standarder i världen. Organisationen grundades år 1947. År 1951 publicerades den första standarden. ISO är en icke-statlig organisation, vars verksamhet finns i 163 länder. Varje medlemsland har en egen representant och i Schweiz finns det centrala sekretariatet som koordinerar systemet. Idag finns det över 18 000 ISO standarder publicerade, var av de mest bekanta är ISO: 9000 (kvalitetsledning) och ISO: 14000 (miljöledning).

Iden med ISO standarderna är, att de skall kunna användas globalt av både företag och privatpersoner, för att underlätta det internationella utbytet av tjänster och varor. ISO standarderna berör alla, som arbetar med traditionella verksamheter som t.ex. jordbruk, byggverksamhet, mekanisk konstruktion, tillverkning och distribution, transport, medicinsk- utrustning, informations- och kommunikationsteknik. Man strävar till, att göra det så klart och tydligt som möjligt för alla parter, som är involverade i leveranskedjan, om vad deras ansvar är och vad det krävs av dem i frågor om miljövänlighet, säkerhet, pålitlighet och produktivitet till en lönsam kostnad. (*ISO 2010*)

Nyttan med standarderna:

- Utvecklingen, tillverkningen och leveransen av produkter och tjänster blir mer effektiv, säker och miljövänlig
- Underlättar handel mellan länder och gör den mer rättvis
- Ger regeringarna en teknisk bas för hälsa, säkerhet och miljölagstiftning, samt bedömning av överensstämmelser
- Delar tekniska framsteg med andra och goda lednings seder
- Sprider innovation
- Skyddar konsumenterna, och användare i allmänhet ifråga om produkter och tjänster
- Ger lösningar till allmänna problem

3.1.1 ISO 9000

ISO 9000 är en av de mest kända och använda ISO standarder, som behandlar kvalitetsledningssystem. Standarden behandlar internationellt överenskomna principer och krav, för att ge förtroende till kunder och marknader inom verksamhets skötsel. Den består av standarder och riktlinjer för ledningssystem och kräver att företagen hela tiden utvecklar och uppdaterar de rutiner och processer de har. Det spelar ingen roll hur stort företaget är eller om det verkar i den privata eller offentliga sektorn. ISO 9000-familjens standarder är en internationell förståelse för god arbets kvalitet. Standarden gjordes 1977 och har efter det uppdaterats med nya delstandarder.

- ISO 9000 (Principer och terminologi)
- ISO 9001 (Krav)
- ISO 9004 (Riktlinjer för prestationsförbättringar)
- ISO 9011 (Riktlinjer för kvalitet och miljöledningssystem)

De fyra första standarderna i ISO 9000 familjen är 9000, 9001, 9004 och 9011. Dessa standarder behandlar aspekter som principer, terminologi, prestationer, dokumentation, utbildning samt finansiella och ekonomiska aspekter. (*ISO 9000*)

3.1.2 ISO 14000

Eftersom miljöfrågan har blivit allt viktigare i dagens läge, är det viktigt för företagen att kunna visa att de är ”gröna”. Detta har lett till att ISO 14000 familjen har blivit allt mer viktig. Företagen vill kunna visa goda resultat i deras miljöpolicy och miljömål. ISO 14000 är standarden för miljöledning och de två första standarderna, ISO 14001 och ISO 14004 behandlar miljöledningssystem. Standarden kräver att företagen identifierar och kontrollerar den miljöpåverkan, som företagets verksamhet har, produkter eller tjänster, genom att förbättra sina miljöprestationer ständigt och att man på ett systematiskt sätt, bestämmer sina miljömål och påvisar att de har uppnåtts. Andra standarder och riktlinjer i ISO 14000 familjen är att behandla aspekter som etiketter, resultatutvärdering, livscykelanalys, kommunikation och revision. Det finns ca 188 000 företag, som har detta certifikat runt om i världen. Första ISO 14000 standarden publicerades 1996 och har sedan dess uppdaterats med nya delstandarder. (*ISO 14000*)

- ISO 14001 (Specificerar kraven för ett miljöledningssystem, för att kunna uppfylla dessa krav krävs det objektiva bevis, som kan granskas och visa att miljöledningssystemet fungerar effektivt enligt standarden.)
- ISO 14004 (Ger riktlinjer för ett miljöledningssystem och dess genomförande, och diskuterar viktiga frågor som berör standarden)

3.1.3 ISO 28000

ISO 28000 är en standard, som är inriktad på transport- och leveranskedjans säkerhet. Iden med standarden är, att man vill förbättra säkerhetsledningssystemet, för att hitta risker till exempel hot om terrorism, bedrägeri och piratkopiering. Standarden kräver att företaget hela tiden gör granskningar för säkerheten. Denna standard kan användas av alla storlekars företag, som är inblandade i tillverkning, service, lagring eller transport med flyg, tåg, bil och båt i alla skeden av produktionen eller leveransprocessen. (*ISO 28000*)

"Hot mot den internationella marknaden känner inga gränser. ISO 28000-serien erbjuder en global lösning på detta världsomspännande problem. Med ett internationellt erkänt ledningssystem för säkerhet, kan aktörerna i försörjningskedjan garantera säkerheten för gods, människor och samtidigt underlätta internationell handel, vilket bidrar till välfär-

den i samhället som helhet,” Säger Alan Bryden, generalsekreterare för ISO. (*Kommerskollegium 2008*)

- ISO 28000 Specifikation om säkerhetsrutinerna för försörjningskedjan
- ISO 28001 värderingar och planer, krav och riktlinjer
- ISO 28003 Krav på personer som granskar och certifierar leveranskedjans säkerhetssystem
- ISO 28004 Riktlinjer för genomförandet av ISO 28000.

3.2 Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

C-TPAT är ett frivilligt statligt certifikat, som hjälper CBP (U.S. Customs and Border Protection) att nå högsta nivå av säkerheten i importen av varor till USA. Enligt den amerikanska tullen är C-TPAT ett säkerhetsprogram, som fordrar, att företag och myndigheter gemensamt, skall arbeta för att stärka och förbättra den internationella leveranskedjan. C-TPAT gäller endast för import till USA. När initiativet startade i november 2001 med sju företag, försökte man skapa ett system, som skulle skydda leveranskedjan mot terrorattacker. Tanken var, att de största företagen efter en terrorattack snabbt skulle kunna få sina leveranskedjor igång och minska skadorna för industrin. C-TPAT omfattar i första hand företag med verksamhet i USA och några utländska företag. Säkerhetsprogrammet kräver, att certifierade företag har bra samarbete med andra företag i leveranskedjan och är grunden för övriga säkerhetsprogram. Certifikatet ger företagen förenklingar i tullnings processer och säkerhets kontroller. (*Kommerskollegium 2008*) C-TPAT programmet består av tre olika nivåers medlemskap.

- Tier 1. C-TPAT medlemmarna har 5-8 gånger färre slumpmässiga inspektioner och tullkontroller än icke C-TPAT medlemmar. De har också tillgång till FAST, vilket är ett samarbete för transport mellan USA och Canada. (*Samuel Shapiro & Company, Inc. 2008*)
- Tier 2. C-TPAT medlemmar har ännu färre slumpmässiga inspektioner och tullkontroller än tier 1 och ifall de blir kontrollerade, blir de prioriterade och kommer först i kön. (*Samuel Shapiro & Company, Inc. 2008*)

- Tier 3. När tullen bestämmer, att en importör överstiger de lägsta säkerhetsnormerna och har bästa möjliga säkerhetsstandarder i sin leveranskedja, uppnår de en så kallad "Green Lane" med inga säkerhetskontroller och sällan slumpmässiga inspektioner. Ifall företaget blir inspekterat blir de prioriterade och flyttas förs i kön. (*Samuel Shapiro & Company, Inc. 2008*)

3.2.1 C-TPAT undersökning

I augusti 2007 gjordes en undersökning av kostnader och fördelar, där framkommer det att C-TPAT programmet har gett vinster i form av minskat antal kontroller och i minskade stölder och svinn. Undersökningen, som hade en svarsfrekvens på 29,3 %, har besvarats av 1756 företag och organisationer. Oberoende av vilken bransch, som företagen är i, säger de att möjligheten till tidsbesparing och minskade kostnader för att passera tullen, har varit den största orsaken till att gå med i programmet. För importörerna är det viktigt, att undvika avbrott i leveranskedjan. Nästan en tredjedel (32,6 %) av dem som svarat, säger att fördelarna med programmet överstiger kostnaderna, medan en fjärdedel (24,2 %) tycker att kostnaderna och fördelarna var ungefär lika och 16,8 % sade att kostnaderna var högre än fördelarna och 26,4 % sade att de tycker att de är för tidigt för att säga. Undersökningen visar dock, att det är lönsamt och man får bättre ordning på logistikflödet, minskat svinn och minskade stölder, även om dessa vinster är olika mellan olika företag. (*Customs Border Protection 2007*)

3.2.2 Case Hennes & Mauritz

H&M är ett globalt modeföretag med 1400 butiker i 28 länder. H&M äger inga fabriker utan köper in sina produkter från cirka 700 underleverantörer. År 2000 börja H&M i USA sedan år 2004 har H&M varit medlem i säkerhetsprogrammet C-TPAT. Företaget tyckte att det var nödvändigt att vara C-TPAT certifierad, för att kunna driva affärer i USA. Iden var att underlätta företagets verksamhet i USA genom förenklingar i handels- och tullprocesser. För att få C-TPAT certifikatet förbättrade H&M sina standarder i leveranskedjan enligt C-TPAT:s krav. H&M uppnådde år 2004 till steg 1 (Tier 1 status) på C-TPAT:s trestegsskala. År 2006 uppgraderades H&M till steg 2 (Tier 2 status). Förmånerna, som H&M har fått av certifikatet, är snabbare importprocesser som till ex-

empel mindre säkerhetskontroller, när de importerar till USA. Andra förmåner har varit att H&M byggt upp ett nära förhållande och bättre kommunikation med USA:s myndigheter. H&M tänker också ansöka om medlemskap till det kanadensiska säkerhetsprogrammet PIP. (*Kommerskollegium 2008*)

3.3 Authorized Economic Operator (AEO)

I Europa har AEO kommit igång våren 2008 och baserar sig på SAFE (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade), som gjorts 2005 av WCO (World Customs Organization). AEO begreppet utarbetades för att trygga och underlätta världshandeln. WCO har 170 medlemsstater och av dem har de flesta godkänt AEO programmet och skall inleda det i framtiden. (*Suomen tull 2010:1*)

AEO är till för att öka säkerheten i den globala transporten och för att göra tullhanteringen effektivare samt lättare. Företagen får också möjlighet till förenklingar, vilket resulterar i snabbare och säkrare varuflöden. Förenklingarna består till exempel av att man blir utsatt för en mindre risk att kontrolleras under varans flöde. Man kan lämna in önskemål på kontrollplatser och man behöver lämna in mindre uppgifter i föransmälan till tillståndsansökan. Med detta vill man göra ett säkert och smidigt varuflöde till och från Europa. Alla europeiska företag, som ingår i försörjningskedjan, kan ansöka om AEO status. Men för att kunna bli medlem i AEO krävs det, att företaget har kvalitets-säkrat bland annat sina tullrutiner och hela företagets flöde. När man fått AEO status kan företaget visa sina kunder och handelspartners, att de är en säker partner med tjänster av hög kvalitet. (*Traders e-course 2008*)

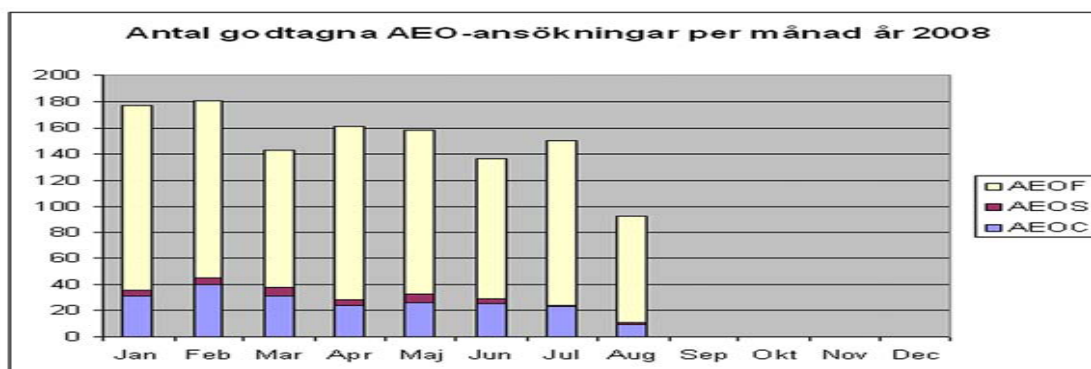
3.3.1 AEO:s syfte

Syftet med AEO är, att göra verksamheten och varuflödet lättare för företaget. Man strävar till, att hindra olovligt tillträde till varor, information och dokument i leveranskedjans alla skeden. När man utvärderar ett företag, tar man i betraktande typen, omfattningen och verksamheten inom leveranskedjan. Iden är, att få så många som möjligt från den internationella leveranskedjan AEO certifierade, för att underlätta hela varuflödet. Godkända aktörer kan bland andra vara tillverkare, importörer, exportörer, mäklare,

transportföretag, samlastningsföretag, hamnar, flygplatser, terminaloperatörer, innehavare av lagerlokaler och distributörer. (Europeiska kommissionen 2007)

3.3.2 AEO ansökningar och certifieringar inom EU

Efter den 1 januari 2008 blev det möjligt, att ansöka om AEO status. Redan i augusti 2008 hade det kommit 1 198 ansökningar, varav 216 företag hade certifierats. Sverige hade utfärdat de flesta AEO certifikaten 64 st., Tyskland 57 st., Nederländerna 26 st. följt av Österrike med 25 st. I Finland hade man utfärdat 2 certifikat tom. augusti 2008. (TullNytt Special nr 3 2008) I mars 2010 hade det utfärdats sammanlagt 2117 AEO certifikat. Tyskland har nu mest 547 st. certifierade företag inom EU, följt av Nederländerna med 261 st., Frankrike 215 st., Italien 192 st. och Sverige 187 st. Finland har nu 28 företag AEO certifierade.



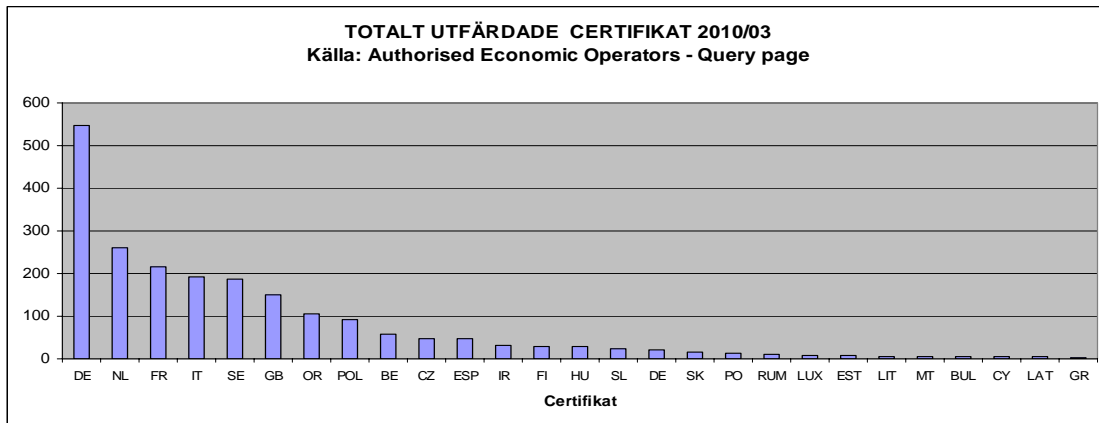
Figur 3. AEO-ansökningar i augusti 2008

(Taxation and customs union 2010)



Figur 4. Utgivna AEO-certifikat per land i augusti 2008

(Taxation and customs union 2010)



Figur 5. Utgivna AEO-certifikat per land Mars 2010

(Taxation and customs union 2010)

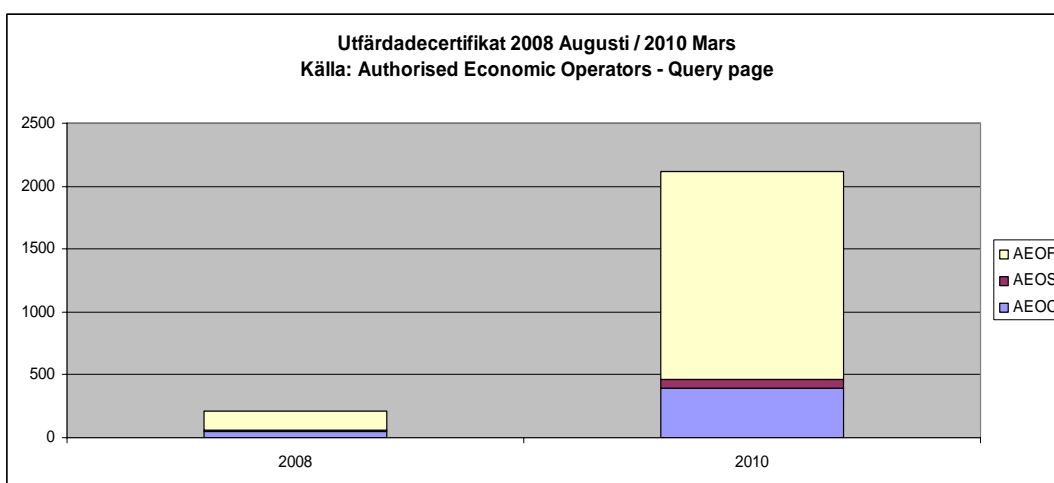
Eftersom det är möjligt för så många olika typer av företag (producenter, importörer, exportörer, ombud, transportörer, speditörer och lagerhållare) att ansöka om AEO status, finns det tre olika slags certifikat att söka.

AEOC = certifiering av alla förekommande tullrutiner

AEOS = certifiering av säkerhet och skydd

AEOF = certifiering av alla förekommande tullrutiner samt av säkerhet och skydd

Grundlig förklaring om certifikaten i kapitel 3.3.4. Mest certifikat har beviljats för AEOF 1656 st., AEOS 69 st. och AEOC 392 st. I Finland är fördelningen så att alla utom två företag är AEOF certifierade dvs. 26 st.



Figur 6. Utgivna AEO-certifikat i augusti 2008/ mars 2010

(Taxation and customs union 2010)

Både stora och små företag kan ansöka om AEO status. Den enda skillnaden är, att stora företag måste grundligare gå igenom alla processer, eftersom de har flera olika tjänster att erbjuda är de små företagen. Ifall företaget har flera olika kontor, kan tullen välja att bara granska en del av dem. AEO ansökan lämnas in i ett land, varefter tullen bestämmer vilka och hur många kontor de vill granska. Dotterbolag måste söka skilt om egen AEO status, men kan dock använda sig av moderföretagets säkerhetspolitik. (*Kommerskollegium 2008*)

3.3.2.1 Case Nokia

Nokia har 10 fabriker i 9 olika länder, vars produkter transporteras till 160 olika länder. Detta betyder, att säkerheten och smidigheten är mycket viktigt i deras leveranskedja. För Nokia är logistik mycket viktigt, ända från producent till kund. I Nokias leveranskedja rör sig färdiga produkter och halvfärdiga komponenter runt om i världen igenom flera tullområden. Redan före AEO har Nokia spenderat mycket tid på säkerheten. Nokia Inc. i USA och Mexico har redan tidigare skaffat C-TPAT certifikatet. Det är viktigt för Nokia, att deras varor kommer fram till rätt adress och inte blir fel behandlade på vägen, eftersom deras varor är små till storleken, värdefulla och kan lätt utsättas för skadegörelse. Nokia ordnar skolnings paket för både ny och gammal personal om säkerhet, som dras av säkerhetsavdelningen. Information finns på deras intranät sidor, som är tillgänglig för alla inom företaget.

Processen för att skaffa AEO certifikatet gick mycket lätt för dem. Nokia behövde inte förändra något nämnvärt, utan bara finslipa befintliga processer. Allt är dokumenterat och inpräntat i personal och leverantörspartners. Inom företaget finns en egen säkerhetsavdelning, som logistik experterna samarbetat med. Med tanke på tullverksamheten har Nokia inte fått några förmåner av att ha blivit AEO medlem, eftersom ett så stort och pålitligt företag redan tidigare har fått den bästa servicen, som finns att erbjuda. Nokia har fabriker bland annat i Finland, Ukraina och Rumänien och är i dessa länder redan AEO certifierade. Som nästa land kom Storbritannien på grund av Vertu telefonerna, härefter blir det högst troligen Korea. I Finland gick processen smidigt, eftersom de redan samarbetat med tullen och i Storbritannien gick det också lätt, för att Nokia sökte på företagsnivå och ville bara få AEO certifikatet i Finland bestyrkt. Medan i Rumänien fick de sitta veckotals och arbeta med tullen. Nokia tycker det är intressant att se hur

olika processerna kan vara i olika EU länder, eftersom processen borde vara den samma i alla. Ett annat problem, som de har tyckt är besvärligt, är att de måste skaffa skiljt certifikat för alla dotterbolag i olika länder.

Nokia har inte behövt göra nämnvärda förändringar vid anskaffningen av C-TPAT eller AEO certifikaten. Vissa skillnader mellan certifikaten har Nokia märkt. USA:s C-TPAT är mera inriktat för import och har hälften mindre analyser. Nokia har riskanalyserat sina underleverantörer genom besök på ort och ställe. För att få hålla C-TPAT certifikatet, måste man också vara i kontakt med myndigheterna och certifikatet bör förnyas vart andra eller vart tredje år. På Nokia betonar man, att ömsesidigt erkännande av olika säkerhetsprogram står högst på önskelistan, särskilt i USA, men också i de asiatiska länder, som växer i företagets produktionskedja.

Nokia är inte förvånad över, att logistikföretag i Finland var bland de första, som sökte AEO certifikat. Nokia och andra arbetskompaner har redan länge krävt ett säkerhetscertifikat av sina aktörer i leveranskedjan. Nu är det lättare för företag, som är inriktade på produktion, att kommer med i AEO programmet, då tullmyndigheterna i Europa har en klar uppfattning om AEO ansökningsprocessen. Nokia är av den åsikten, att certifikatet inte är endast nyttigt för stora företag, utan också för mindre, som inte har en standardiserad säkerhets process. (*Tulliviesti 2010:3*)

3.3.3 AEO utanför Europa

När ett företag är AEO medlem, förutsätter det inte handel, som är utanför EU:s tullområden, men det gör varuflödena lättare, eftersom WCO medlemmar sätter igång sina egna AEO program och ett samarbete kan byggas upp var dessa olika program kan godkänna varandras värde.

Flera länder är med i AEO programmet eller har sina egna liknande program. I Asien finns det redan sex AEO program igång (Japan, China, Korea, Nya Zeeland och Singapore). I Nord- och Syd Amerika finns det för tillfället tre länder, som har infört AEO program (USA, Canada och Argentina), medan Europas alla 27 medlemsstater hör till samma program och samarbetar nära med länder, som till exempel Norge, Schweiz och Kroatien. Och i länder som Ryssland, Ukraina, Kazakstan och Uzbekistan, har man på-

börjat arbetet med processen vid första faserna. Många andra länder har också påbörjat samarbete med EU eller USA, för att få igång sina egna program. (WCO 2010)

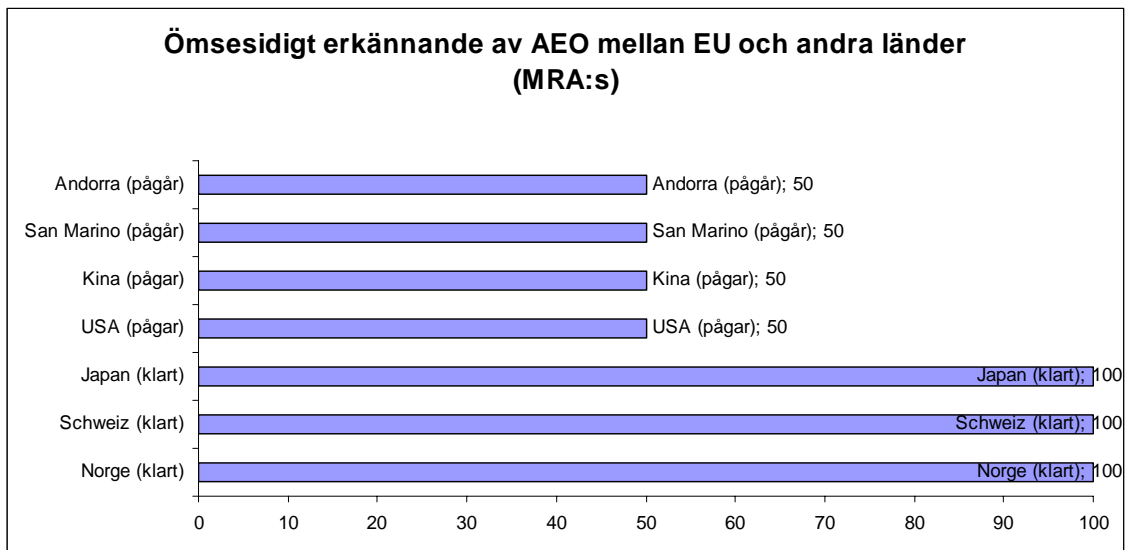
Tabell 2. AEO -program

(WCO 2010)

| Land | Certifikat | | Certifikat typ |
|-------------|---|--------|----------------|
| Argentina | Customs System of Reliable Operators | SAOC | Export |
| Kanada | Partners in Protection | PIP | Import/Export |
| | Customs Self-Assessment | CSA | Import |
| | Free and Secure Trade | FAST | Import |
| | | PIC | Import |
| USA | Customs-Trade partnership against Terrorism | C-TPAT | Import |
| Kina | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| EU (27) | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| Japan | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| Jordanien | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| Syd Korea | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| Nya Zeeland | Secure Export Scheme | SES | Export |
| Norge | Authorized Economic Operator | AEO | Import/Export |
| Singapore | Secure Trade Partnership | STP | Import/Export |
| Schweiz | AEO | AEO | Import/Export |

3.3.3.1 Mutual Recognition Agreements (MRA)

Ömsesidigt erkännande (MRA) är ett avtal mellan två parter för ömsesidigt erkännande av varandras procedurer för att bedöma att varorna överensstämmer med tekniska föreskrifter hos den andra parten. Sådana avtal innebär att man kan hos det land som exporterar göra certifiering, märkning och annat som krävs för att avgöra att en vara (till exempel läkemedel, maskiner, bilar och båtar) överensstämmer med de föreskrifter som det importerande land har. Det kan exempelvis gälla att amerikanska myndigheter kan intyga att fritidsbåtar tillverkade i USA uppfyller EU:s krav innan de exporteras till EU (WCO 2010)



Figur 7. Påbörjade samarbete mellan EU och andra länder

(Kommerskollegium 2010)

I figuren ovan ser man, att EU och andra länder har avslutat eller har pågående projekt om ömsesidigt erkännande av säkerhetsprogram. År 2009 har EU undertecknat ömsesidigt erkännande av AEO program med Norge, Schweiz och Japan. Pågående mycket viktiga program underhandlas för tillfället med USA och Kina. Då dessa erkännanden undertecknas, kommer det att ha stor inverkan på leveranskedjorna mellan dessa länder. Det kommer också leda till, att flere företag i Finland kommer att inse, vikten av att ha ett godkänt säkerhetscertifikat, för att kunna vara konkurrenskraftiga som aktörer i handeln mellan dessa länder.

3.3.4 Tre olika AEO Certifikat

Det finns tre olika AEO-certifikat man kan ansöka om (AEOC, AEOS och AEOF). På grund av att så många olika aktörer i flödeskedjan kan ansöka om certifikat, behövs dessa tre olika varianter för olika ända mål. Alla tre certifikat har olika krav på ansökaren och ger olika förmåner. Dock finns det förmåner, som alla tre certifikat ger som till exempel mindre kontroller på varan och mindre krav för dokumentation och deklARATION. Man har också möjligheten att begära var kontroller ska utföras och om man hamnar på tullkontroll behandlas man med prioritet. (Suomen tulli 2010:2)

3.3.4.1 AEOC är ett certifikat för tullförenklingar

AEOC är menat för företag, som vill ha lättare tullförfaranden. Med hjälp av AEOC går det snabbare att anhålla om tillstånd till hem- och periodförtullning (import, export och tullagring). Man får snabbare bekräftelse av dokument som T2L och T5 och andra sjötrafiks och transiterings tillstånd. Certifikatet kräver, att företaget finns i EU och uppfyller tullens bestämmelser och har ett lämpligt bokföringssystem och solvens. (*Suomen tulli 2010:2*)

3.3.4.2 AEOS är ett säkerhets- och skyddscertifikat

AEOS är menat för företag som vill förbättra säkerheten i leveranskedjan och göra tullkontrollerna lättare, när varorna förs in och ut ur EU:s tull områden. Företaget behöver också ge mindre uppgifter för summariska deklARATIONER. I vissa undantag kan rederier och flygbolag som finns utanför EU, ansöka om detta certifikat, men de har ingen nytta av förenklade tullförfaranden, eftersom det finns liknande certifikat inom sjö- och lufttransport utanför EU. Certifikatet kräver, att företaget finns i EU och uppfyller tullens bestämmelser och har ett lämpligt bokföringssystem, solvens och tillräckligt bra säkerhets- och skyddsnormer. (*Suomen tulli 2010:2*)

3.3.4.3 AEOF är ett certifikat som innehåller både AEOC och AEOS egenskaper

Företaget har med AEOF rätt till alla förmåner som de ovan nämnda. Certifikatet kräver att företaget finns i EU och uppfyller tullens bestämmelser och har ett lämpligt bokföringssystem, solvens och tillräckligt bra säkerhets- och skyddsnormer och som vill ha alla AEO förmåner. (*Suomen tulli 2010:2*)

Tabell 3. Sammandragstabell över certifikaten och de förmåner de innebär

(Suomen tulli 2010:2)

| AEO-certifikaten och deras förmåner | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | AEOC | AEOS | AEOF |
| 1. Kontroller som hänför sig till Säkerhet och skydd vid fasen för summarisk deklaration | | | |
| 1.1 Lättnader vid kontroller. | | X | X |
| 1.2 Man kan meddela om kontrollen på förhand. | | X | X |
| 1.3 Minskade uppgiftskrav för summariska deklarationer. | | X | X |
| 2. Förmåner som gäller tillstånd till förenklingar | | | |
| 2.1 Tillstånd till förenklat förfarande beviljas snabbare. | X | | X |
| 3. Tilläggförmåner vad gäller tullkontroller (vid tulldeklaration) | | | |
| 3.1 Färre fysiska och dokumentbaserade kontroller. | X | X | X |
| 3.2 Kontrollerna har förtur jämfört med andra aktörer. | X | X | X |
| 3.3 Kontrollerna kan utföras på ett annat ställe än det berörda tullkontoret, förutsatt att tullmyndigheten går med på det. | X | X | X |

3.3.5 Direkta förmåner

AEO certifikatet ska ge företagen vissa tydliga fördelar, såsom lättnader i både dokumentation och fysisk kontroll av gods. AEO företagen skall ha en lägre riskklassificering i alla länder som har AEO, eftersom certifikatet skall erkännas i alla medlemsstater. Certifikatet frigör dock inte företaget från fysiska säkerhetskontroller, utan tullmyndigheterna har alltid rätt att göra kontroller. Ett AEO certifierat företag som blir fysisk kontrollerat, har där emot möjlighet att göra önskemål eller komma överens med tullmyndigheterna om var den fysiska kontrollen ska göras. Tullmyndigheterna kan också be-

sluta om ökad kontrollfrekvens, om det finns ett specifikt hot eller andra kontrollskyldigheter som kommer från EU-lagstiftningen. Ett AEO certifierat företag som exporterar eller importerar, har rätt till minskade krav i summariska deklARATIONER. Men olika företag har ändå betonat att lättnaderna i uppgiftslämnande i de summariska deklARATIONERNA inte är tillräckligt motiverande till det ökade arbete som AEO -statusen hämtar med sig. (*Europeiska kommissionen 2007*)

Förenklingar för ett AEO företag idag:

- Lägre kontrollfrekvens
- Reducerat antal dataelement i föransmälan
- Val av kontrollplats
- Underrättelse i förväg när sändning har valts att kontrolleras
- Allmänna villkor för vissa ytterligare förenklingar är automatiskt uppfyllda
- Förenklat deklARATIONERFÖRFARANDE och lokalt klareringsförfarande
- Ömsesidigt erkännande för Norge, Schweiz och Japan

På längre sikt kan man bara spekulera om vilka förmånerna kommer att vara. Det diskuteras mycket om centraliserad klarering. Det betyder, att man skall kunna sköta sina tullprocesser i hemlandet oberoende av var godset går in och ut ur EU. Det skulle innebära, att ett företag som driver sin verksamhet i Finland kan köpa gods i Sverige, transportera det till Holland och sedan skeppas till USA. All tullrelaterad kommunikation sker i det lokala tullkontoret i Finland. Detta är bara ett exempel på förenklingar, som troligen kommer att kräva AEO status. (*Europeiska kommissionen 2007*)

3.3.6 Indirekta förmåner

Ett företag som har fått AEO status, kan också dra nytta av sådant, som inte direkt har något att göra med dess tullrelaterade verksamhet. Den största indirekta fördelen för ett företag som investerar i att förbättra sin säkerhet i leveranskedjan är, att handeln underlättas. Dessa företag råkar mindre ut för stöld och svinn av gods och brottsligheten och vandalismen mot transporterarna minskar. Leveranserna blir inte lika ofta försenade och planeringen av logistikflödet blir lättare och mera pålitligt. Man kan följa med, var varorna är, genom simulation och uppföljning. Detta bidrar till att kunderna blir lojalare.

Tullrelationerna och kommunikationen mellan alla parter i leveranskedjan förbättras. (*Europeiska kommissionen 2007*)

Nedan är ett exempel på hur ett AEO -certifierat företag kan förbättra säkerheten i sin leveranskedja:

- Om företaget sköter hela leveranskedjan, till exempel via att vara både exportör och frakt förare.
- Om alla samarbetspartners är AEO -certifierade.
- Man ingår avtal om säkerhet med sina affärspartner.
- Underleverantörer (t.ex. transportföretag) väljs på grund av deras säkerhetsregler.
- Containerar har sigill av hög säkerhetsklass som uppfyller ISO-PAS 17712.
- Containerar inspekteras i underleverantörens lokaler, terminaler och mottagarens lokaler för att kontrollera att allt är i ordning.
- Företaget ber om en säkerhetsdeklaration.
- Man använder anläggningar, som har internationella eller europeiska säkerhetscertifikat. (ISPS koden och certifierade speditörer).

(*europiska kommissionen 2007*)

Enligt den här listan ser det ut som om ett företag i leveranskedjan inte skulle kunna fortsätta sin verksamhet ifall man inte kan bevisa att man har någon typ säkerhetscertifikat

3.3.7 Krav för att få AEO status

Alla företag, som håller på med import och export eller är på något sätt i kontakt med tullen kan bli AEO medlemmar. Det kräver också, att företaget är lokaliserat inom EU:s 27 delstater. Med hjälp av AEO strävar man till, att säkra leveranskedjan i alla dess skeden från olovligt tillträde till varor, information och dokumentation. Det finns också många andra krav, för att kunna få ett AEO-certifikat. Bland annat får företaget inte ha upprepade gånger brutit emot tullregler eller gjort allvarliga överträdelser av tullregler under de senaste tre åren. Detta gäller också företagets ledning, samt personen som är ansvarig för tullärenden. Företaget får inte ha några ekonomiska problem för att uppnå

de ekonomiska krav AEO ställer. Man måste ha ett bokförings- och logistiksystem, som tullen kan kontrollera fysiskt samt elektroniskt. Det är också viktigt, att man har interna bevakningssystem och datasäkerhet. Om man anhåller om AEOS eller AEOF certifikat kräver det också säkerhetsledarskap, fastighets- och personsäkerhet, logistik- och produktionssäkerhet samt säkerhet i leveranskedjan. (*Traders e-course 2008; Suomen tulli 2010:3*)

3.3.8 Tullen

Så länge tullen har funnits, har de också kontrollerat varustransporten. I slutet av 1900-talet kontrollerades alla varor till 100 procent av tulltjänstemän. Så är det dock inte mera, på grund av att den globala transporten har blivit så mycket större och förändrats radikalt. Detta har också lett till att tulltjänstemännens roll har förändrats. I dagens läge skulle det vara omöjligt, att kontrollera all vara som transporteras runt omkring i världen. Även om man skulle ha kapacitet att kontrollera allt, finns det varken behov eller orsak till det.

Tullen ansvarar för att ta betalt för moms, skatter och tullavgifter, som hör till transporten av varor över statsgränserna. En av tullens nuvarande huvuduppgifter är också att bedöma risker med varuflöden. Tullen har valt, att bedöma företagen på basen av risker. Orsaken till detta är, att man riktar tullens kontrollverksamhet in på att förutse potentiella risker, istället för att kontrollera av slumpen. När tullen bedömer risken på ett företag, tar de hänsyn till de aspekter företaget själva tar för att minimera risker i sitt företag. Eftersom tullen har begränsade resurser, vill de rikta sina kontroller mot företag, som kanske inte har minimerat sina risker. För att kunna göra detta är det viktigt för tullen att ha en god uppfattning om företagen, deras affärsverksamhet, åtgärder de gjort för att minimera risker och hur deras flödeskedja ser ut. Tullen måste därför bedöma företagets organisation, processer, administration och deras interna kontrollsystem måste granskas. Desto bättre förhållande ett företag har med tullen, desto lättare är det. (*europiska kommissionen 2007*)

4 METODIK

I dagsläget finns 35 företag som är AEO certifierade i Finland (EU AEO Databas). Jag har valt att undersöka alla dessa företag. I mitt arbete undersöker jag, vilka olika AEO certifikat företagen sökt, och deras åsikter om AEO. I detta kapitel behandlar jag de metoder som använts i arbetet.

4.1 Datainsamlingsmetoder

Datainsamling kan delas in i primär- och sekundärdata. Primärdata, är data, som man själv samlat in för undersökningen. När man samlar in primärdata, kan man använda olika metoder, som till exempel enkäter och intervjuer. Sekundärdata, är data, som kommer från bland annat litteraturstudier, tidskrifter och informationssökning på Internet. Sekundärdata är information, som redan har blivit insamlad av någon annan för ett annat syfte. (*Bryman 2001*)

4.1.1 Primärdata

Primärdata till mitt arbete har jag samlat in genom enkäter. Enkäten har skickats per e-post till företagens AEO ansvariga eller logistikavdelningar. Det viktigaste med primärdata är, att den som svarar, har goda kunskaper, om det som undersöks. Jag ansåg att en enkät var det bästa sättet för mig att samla in information. En enkät består av ett frågeformulär, som skickas ut till en (vanligtvis ganska stor) grupp människor. Detta kan göras på olika sätt, men de två vanligaste sätten är, att man ringer upp personerna, frågar sina frågor, vars svar man själv fyller i på en blankett. Det andra sättet är att man låter personerna direkt själva skriva in sina svar på en svarsblankett. I dagens läge är det också alltmer allmänt att man använder Internet. Frågeformuläret skickas per e-mail eller sätts in på en webbsida. Iden med detta är, att få svar på samma frågor av alla de personer, som svarar på enkäten. Med hjälp av dessa svar, kan man sedan utföra en undersökning, där man jämför de olika svaren med varandra, för att få fram data och slutsatser om dessa frågan. (*Bryman 2001; Bell 2005*)

Intervju metoden är också ett mycket effektivt sätt att få information av den eller de som förfrågas. Vid en intervju kan man vidare bygga på frågor, som besvarats och på detta

sätt dra ut mera information ur den ursprungliga frågan (till jämförelse av enkäter). Jag valde dock att inte använda mig av intervjuer, för att jag försökte få svar av alla företag, som är AEO certifierade i Finland. Vid en intervju spenderar den förfrågade mycket mera tid och tanke på svaren, istället för att bara kryssa in (kvalitativ metod) svaret eller skriva in några korta meningar (kvantitativ metod). Att svara på en enkät fordrar inte lika mycket tid (*Bryman 2001; Bell 2005*)

4.1.2 Sekundärdata

Som komplementering till primärdata har jag samlat in sekundärdata. För att få fram relevant sekundärdata, har jag använt tidskrifter såsom Tullnytt, Tulliviesti och olika tidningar som behandlar logistik och säkerheten inom leveranskedjan, har jag hittat användbara artiklar. Jag har också sökt information via sökmaskinen Google, EU:s hemsida, WCO:s hemsida och på AEO certifierade företags hemsidor. Fördelar med sekundärdata är, att det är mycket tidsbesparande, eftersom informationen redan finns och man kan undvika fråga samma frågor, som tidigare besvarats på av företaget. Detta är också en fördel i dagens läge då företagen ofta kastar bort eller raderar förfrågningar av till exempel studeranden, eftersom de inte har tid att svara på dem. Det gäller dock att vara försiktig med sekundärdata, eftersom den kan vara falsk, förvrängd eller inaktuell. (*Bryman 2001*)

4.2 Val av metod

Det finns olika metoder att använda sig av beroende på om man vill få kvantitativ eller kvalitativ data, metoden bestäms av undersökningens syfte. Den största skillnaden mellan kvantitativa - och kvalitativa frågor är att kvantitativa består av frågor som är till exempel ja och nej frågor, numeriska frågor eller frågor med färdiga alternativ. Iden med dessa frågor är, att den förfrågade skall kunna lätt och snabbt svara på frågorna. Med hjälp av att alternativen redan finns klart utlagda. Medan en kvalitativ metod är beroende av undersökarens tolkning och uppfattning av informationen och bör därför inte omvandlas till siffror. Det kritiserar ofta att kvalitativa undersökningar i princip inte går att upprepa eller samma slutsatser inte kan nås, man ser ofta kvalitativa undersökningar som motsatsen till kvantitativa. Det är dock inte nödvändigt att välja mellan en

kvantitativ och kvalitativ undersökningsmetod, den ena behöver inte utesluta den andra, ofta används metoderna parallellt. Personligen har valt att använda mig av en kombination av kvantitativ och kvalitativ metod.

I kvalitativa frågeformulären vill man få fram den förfrågades personliga tankar och svaren skall kunna ge unik data, istället för något alternativ man själv har gett. Kvalitativ metod handlar då om att få ett djupare svar. Det kritiserar ofta att kvalitativa undersökningar inte i princip går att upprepa eller samma slutsatser inte kan nås igen. Man ser ofta kvalitativa undersökningar som motsatsen till kvantitativa, fast än de kan vara istället vara mycket givande tillsammans och komplettera varandra. (*Bryman 2001*)

5 UNDERSÖKNING

För att få reda på vilka AEO företag som har verksamhet i Finland, använde jag mig av information från Europeiska kommissionens databas över AEO certifierade företag. Ur denna databas kan man söka alla företag som har AEO status, vilken typ av certifikat de har beviljats och när de fått sitt certifikat. Denna information analyserade jag i Excel, för att få fram företag med verksamhet i Finland (se bilaga 1) och skickade ut mina enkätfrågor (se bilaga 2) till dessa. Vid tillfället för enkäten var det 32 företag, som hade AEO status. Jag fick svar av 13 av de tillfrågade företagen, det vill säga 40 % svarade. Av företagen som deltog i min studie ville jag få fram svar på följande frågor:

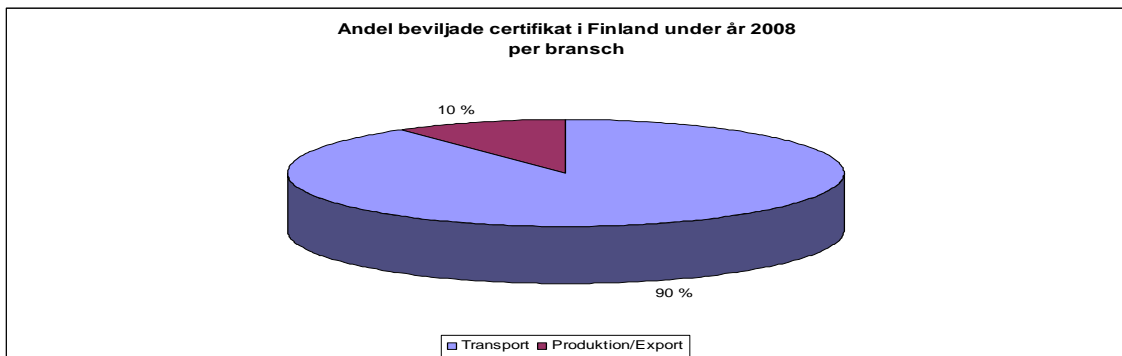
- Var i leveranskedjan verkar företaget
- När beviljades AEO status åt företaget
- Varifrån information om AEO
- Vilken typ av certifikat har företaget
- Vad var er motivation till att ansöka om AEO status
- Hur lång tid tog AEO ansökningsprocessen
- Hur mycket arbetstid gick det totalt för att förverkliga AEO
- Använde ert företag utomstående arbetskraft som hjälp
- Har kostnaderna varit större än fördelarna
- Har det uppstått extra kostnader i form av investeringar säkerhets- eller andra IT system.

- Vilka direkta och indirekta fördelar har ni fått och vad är er allmänna bedömning om AEO samt har ni några förbättringsförslag.
- Har ni övervägt att lämna AEO programmet

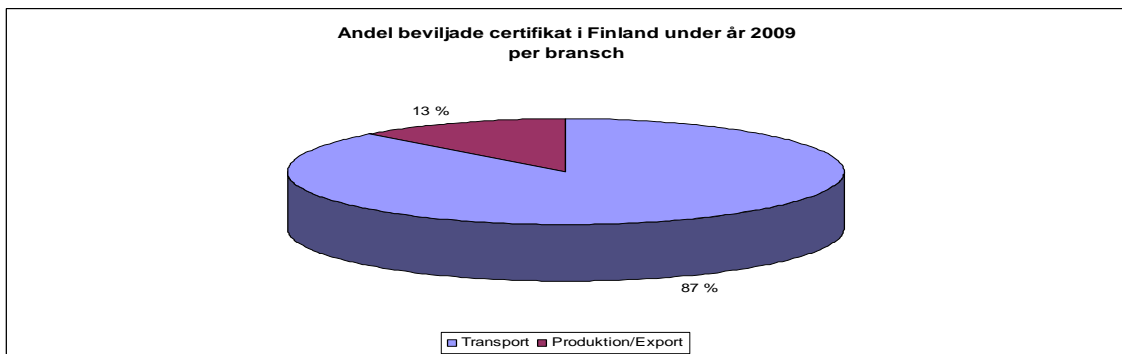
Vid valet av frågor för undersökningen var meningen att få svar på vad som motiverat företagen att gå med i AEO och vilka upplevelser företagen haft av certifieringen. Av stort intresse var också att få reda på hur företagen upplever fördelarna i förhållande till kostnaderna då man har AEO status.

5.1 Beviljade certifikat 2008 -2010

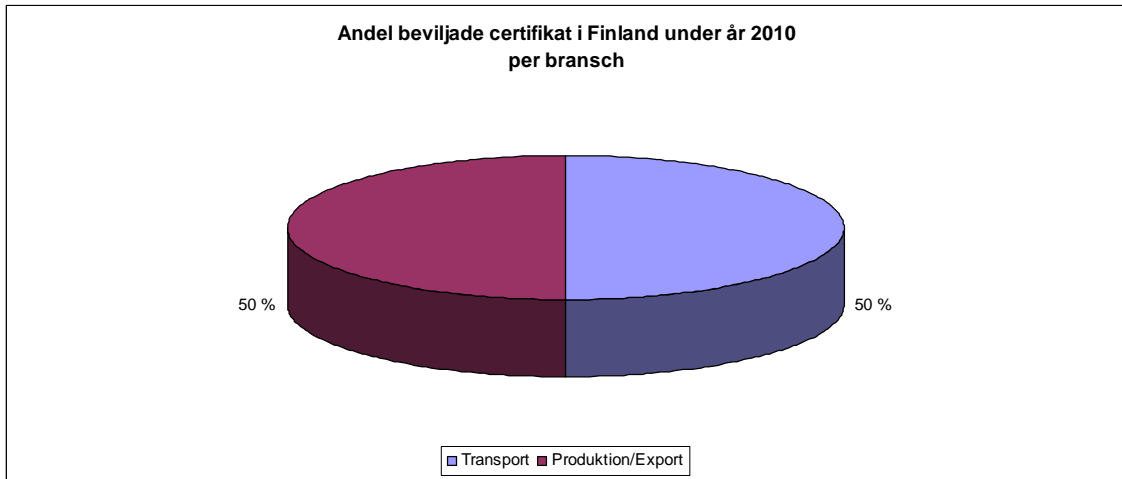
I Finland har man sedan 2008 kunnat ansöka om AEO status. Från år 2008 till 2010 har det beviljats 36 certifikat åt företag med verksamhet i Finland.. Om man analyserar vilken typ av företag, som har AEO status, kan man se att under de två första åren var det nästan enbart logistikföretag involverade i själva transporten, som ansökt om AEO status.



Figur 8. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2008



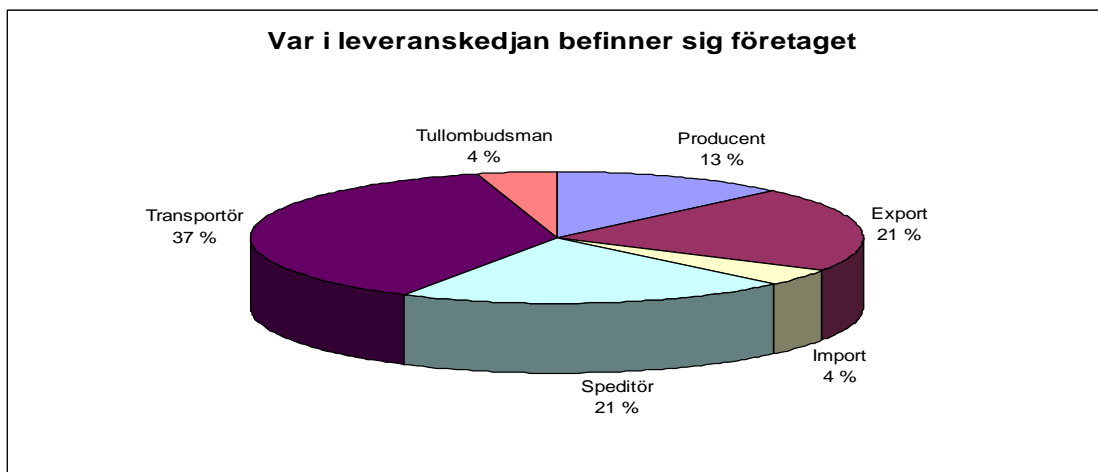
Figur 9. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2009 per bransch



Figur 10. Andel beviljade certifikat i Finland under år 2010 per bransch

År 2010 har det först skett en märkbar skillnad, nu har det beviljats lika många AEO certifikat för transportföretag som för produktions-, export och importföretag. Av de beviljade certifikaten står transportföretagen för 80 %. Nu då ett par multinationella finska företag har AEO status kommer det säkert att inverka på övriga företag i leveranskedjan i antal AEO ansökningar. Utan AEO status är man inte lika konkurrenskraftig, om man vill samarbeta med redan certifierade företag.

5.2 Företagens roll i leveranskedjan

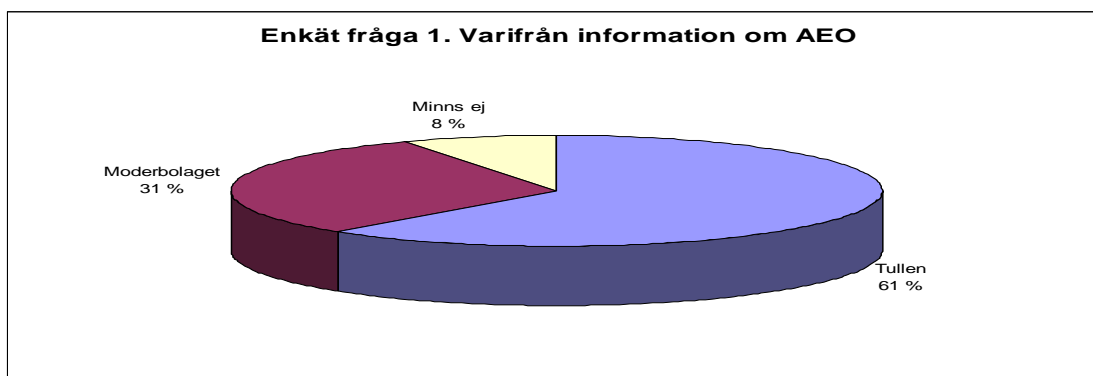


Figur 11. Var i leveranskedjan befinner sig företaget

Som man kan se i figuren täcker min undersökning av AEO företag med verksamhet i Finland en stor del av aktörerna i leveranskedjan. Företag kunde ansöka om AEO status från år 2008 och det som är mest iögonfallande är att 62 % är logistikföretag eller såda-

na företag, som är med i själva transporten. Det är först år 2010, som globala produktionsföretag har ansökt om AEO status.

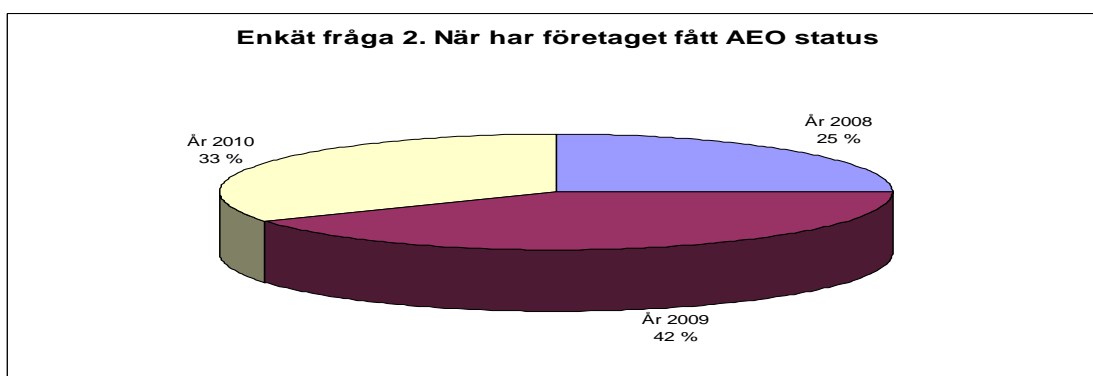
5.3 Hur Information om AEO programmet



Figur 12. Varifrån företaget fick information om AEO

Hur företagen fått information om AEO programmet är rätt entydigt. Det är tullen som i 61 % av fallen varit den, som informerat företagen, men också internationella företag med verksamhet i Finland har fått information om AEO av moderbolaget 31 %.

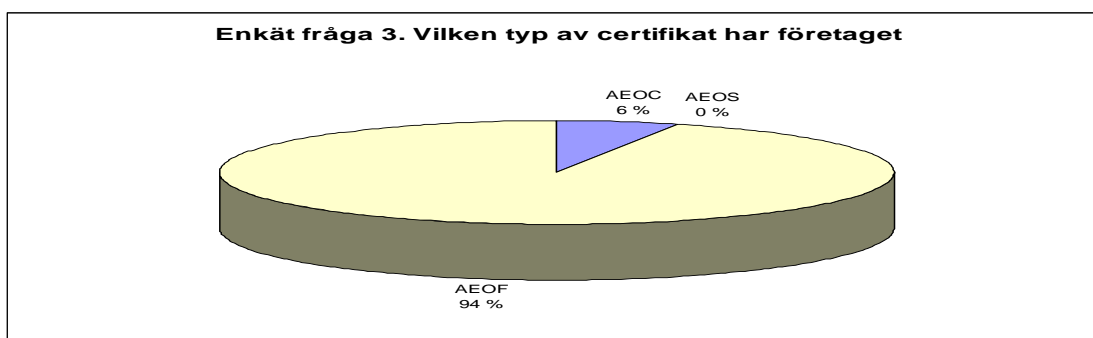
5.4 Tidpunkt för AEO status



Figur 13. När har företaget fått AEO status

Som man ser har det varit en stigande trend av beviljade certifikat från år 2008 till 2009, medan det har varit en viss minskning år 2010. Men nu har produktions-, export- och importbolag också börjat ansöka om AEO status. I framtiden kommer ansökningarna att öka, eftersom bolagen kommer att fordra AEO certifikat av sina underleverantörer. Det kommer troligtvis leda till en kedjereaktion i form av fler beviljade certifikat.

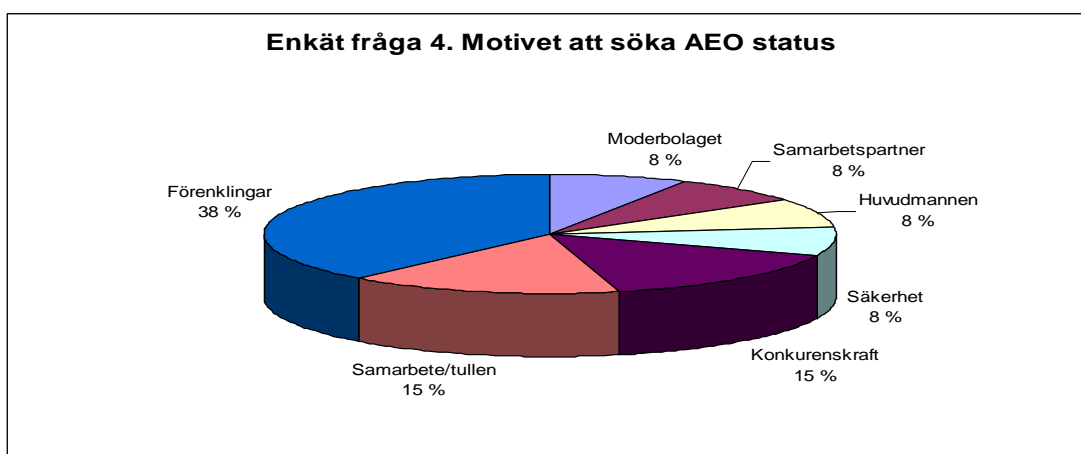
5.5 Vilken typ av certifikat har beviljats



Figur 14. Vilken typ av certifikat har företaget

Som figuren ovan visar har 94 % av AEO företagen i Finland beviljats AEOF certifikatet, vilket innehåller egenskaperna för AEOC och AEOS. Detta tyder på att företag, som ansökt om AEO status, redan från tidigare har haft andra typer av säkerhets certifikat, vilket har underlättat ansökningsprocessen, eftersom man kan utnyttja dokumentation från bland annat ISO 9000 och ISO 14000. I framtiden tror jag att beviljade AEOC certifikat kommer att öka. AEOC certifikatet som medför tullförenklingar passar små bo-

5.6 Motivation att gå med i AEO

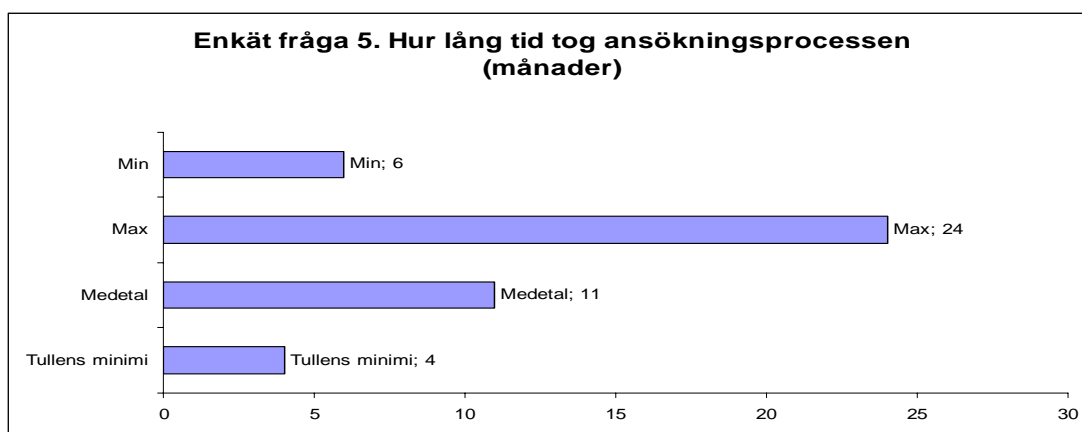


Figur 15. Motivet att söka AEO status

Om man ser på vilket motiv företagen haft för ansökan om AEO, kan 76 % av företagen ha sett certifieringen, som ett sätt att effektivisera sin verksamhet, genom förenklingar vid

tullförfaranden, bättre samarbete med tullen, ökad säkerhet och större konkurrenskraft. 16 % av företagen har certifierat för att någon annan i leveranskedjan har fodrat det och för 8 % har det varit ett krav från ägaren. Intressant är att se att inget av företagen har sett stöld av varor som ett motiv att söka om AEO status trots att flera undersökningar visat att just i den delen av leveranskedjan finns stora inbesparingar att göra. Att minska kriminaliteten i leveranskedjan är också ett av tullmyndigheternas främsta motiv.

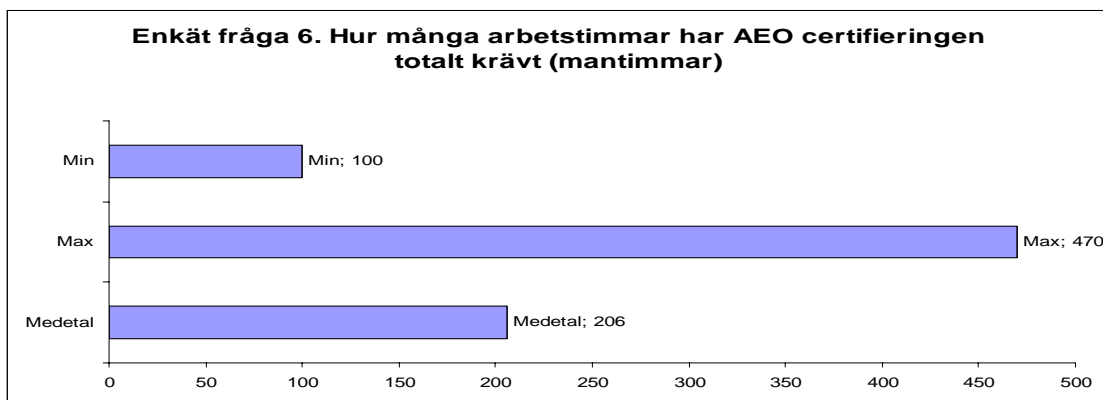
5.7 Tiden det tog för ansökningsprocessen



Figur 16. Hur lång tid tog ansökningsprocessen

För att an hålla AEO status var minimitiden 4 månader, i figuren ovan benämnd som ”Tullens minimitid”. Då jag analyserade svaren från enkäten, kom jag fram till, att längsta tiden hade varit 24 månader. Det berodde på att processen för certifiering inte hade varit fortgående, utan man hade avbrutit arbetet med AEO och fortsatt efter en tid. Kortaste tiden var 6 månader. Det tyder på att företaget hade bra dokumenterade processer redan nu. I medeltal tog AEO certifieringen 11 månader.

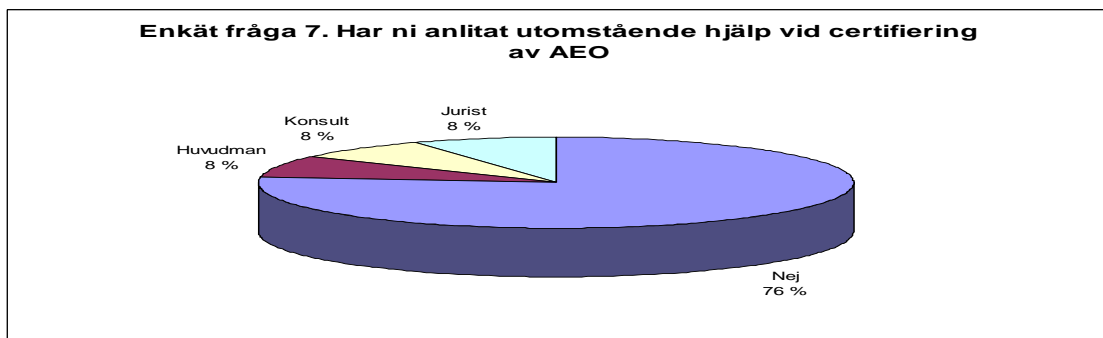
5.8 Arbetstid som krävdes



Figur 17. Hur många arbetstimmar har AEO certifieringen totalt krävt (mantimmar)

För att få reda hur mycket arbetstid (mantimmar) det behövdes för att få AEO certifikat varierade svaren mellan 100 – 470 timmar. I ett fall hade man inte haft någon uppföljning av timmar. Man kan dra slutsatsen att det i medeltal tar omkring 200 timmar i anspråk, för att fullfölja AEO certifieringsprocessen.

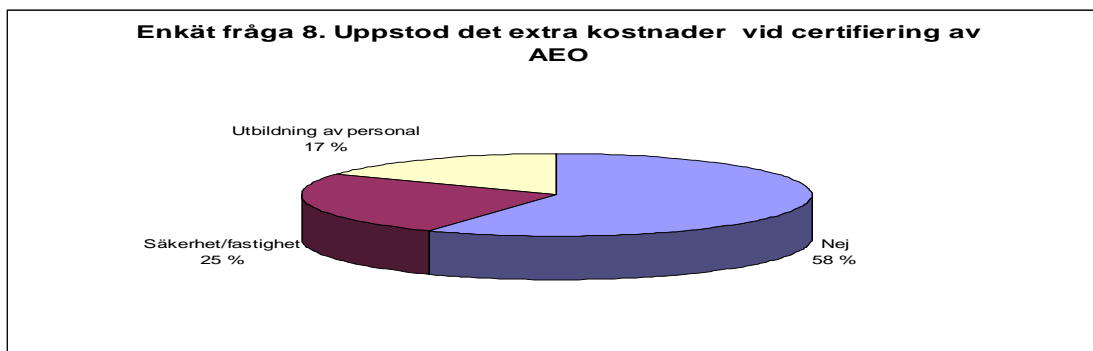
5.9 Behov av utomstående expertis



Figur 18. Har ni anlitat utomstående hjälp vid certifiering av AEO

Ett intressant resultat av undersökningen var, att bara 24 % av företagen hade behövt utomstående hjälp, för att uppnå AEO status. Detta styrker uppfattningen om, att största delen av företagen har haft någon form av certifikat från tidigare. I framtiden kommer utomstående hjälp att behövas mera, då mindre företag vilka inte har tidigare kvalitetscertifikat eller säkerhetssystem kommer med i AEO programmet. Utomstående hjälp kan fås av konsultföretag och revisionsbyråer vilka har expertis inom detta område.

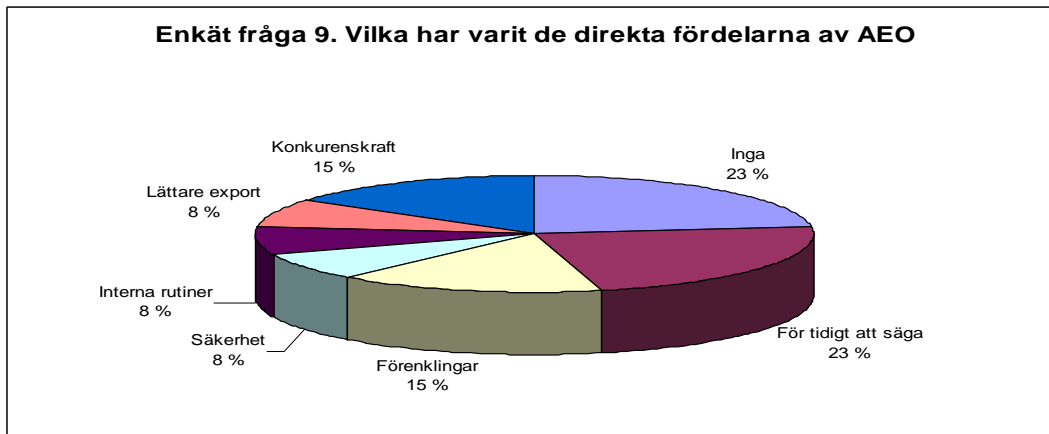
5.10 Extra kostnader vid certifiering



Figur 19. Uppstod det extra kostnader vid certifiering av AEO

Då man ser på figuren, uppstod det extra kostnader, utöver den arbetstid det tog. Under certifieringsprocessen säger 58 % av företagen, att de inte hade några kostnader. 25 % hade extra kostnader för att öka säkerheten i sina fastigheter, medan 17 % hade kostnader för utbildning av personal.

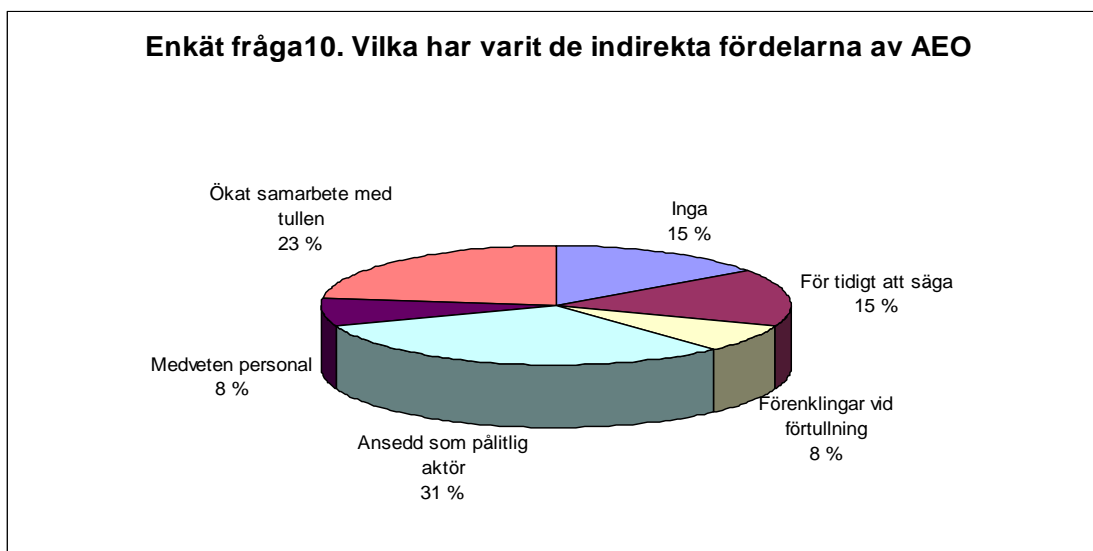
5.11 Direkta och indirekta fördelar samt erfarenheter



Figur 20. Vilka har varit de direkta fördelarna av AEO

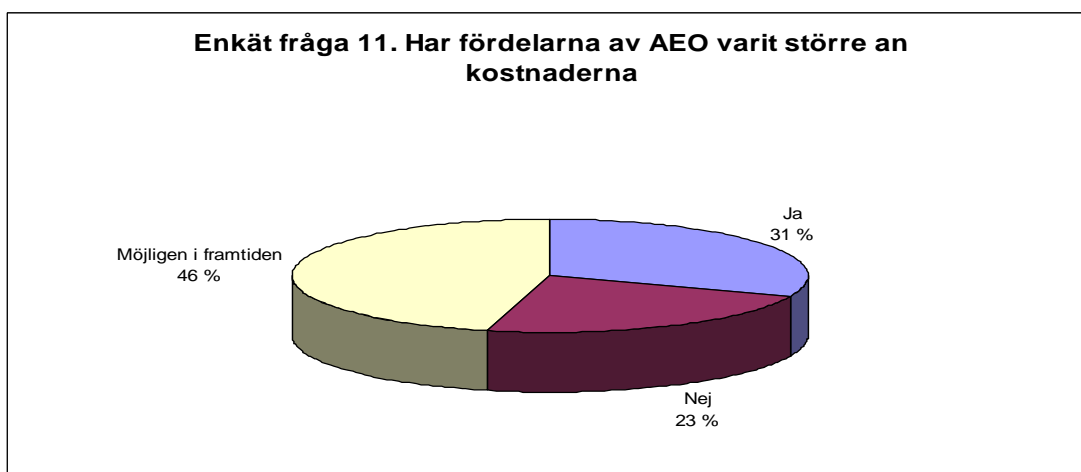
I figuren ovan har företagen svarat på frågan ifall de haft några direkta fördelar av AEO. 23 % av företagen säger, att det är för tidigt att säga, på grund av de haft AEO status en så kort tid. Ytterligare 23 % svarar, att de inte haft någon direkt fördel överhuvudtaget med att gå med i AEO. 8 % av företagen ser förenklade tullrutiner, 8 % av företagen ser ökad säkerhet i leveranskedjan och 8 % av företagen ser förbättrade interna rutiner, som direkta fördelar av AEO status. Resten av företagen 23 % anser att konkurrenskraften

ökar och exporten ökar. De direkta förmånerna kommer troligen att synas först i ett senare skede, då ömsesidigt erkännande av säkerhetsprogram i andra länder underskrivs av EU. Enligt figuren ovan har förväntningarna bland AEO företagen varit högre.



Figur 21. Vilka har varit de indirekta fördelarna av AEO

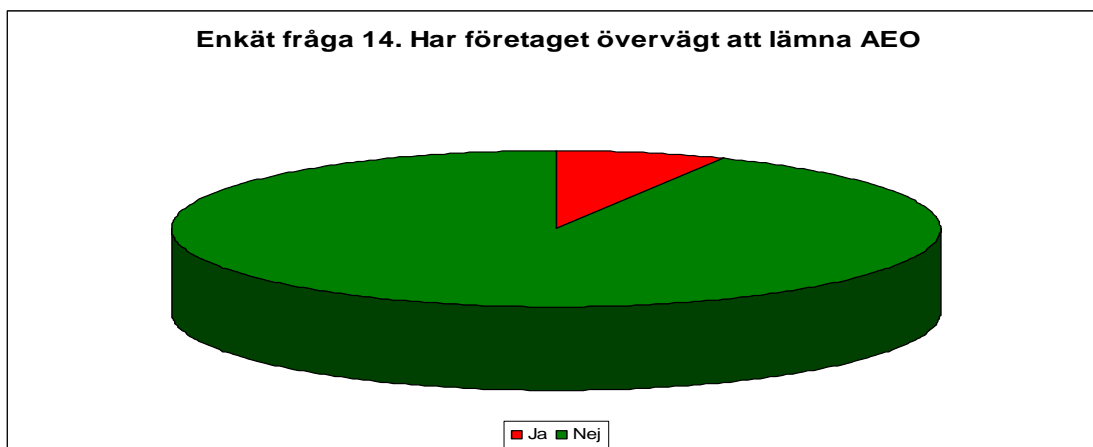
Då man betraktar, vilka indirekta fördelar AEO företagen konstaterat, kan man se att 15 % av företagen inte fått några indirekta fördelar av AEO, medan 15 % tycker, att det är för tidigt att säga. Den största indirekta fördelen med AEO är, att man blir ansedd, som en pålitlig aktör svarar 31 % och 23 % ser ett ökat samarbete med tullen, 8 % förenklningar vid förtullning och 8 % att personalen har blivit mera insatt i hela leveranskedjan och dess säkerhet.



Figur 22. Har fördelarna av AEO varit större än kostnaderna

Då man tolkar figuren, kan man se, att fördelarna har varit en aning större än kostnaderna för 31 % av företagen. Nästan hälften 46 % av företagen har förväntningar, att fördelarna kommer att överväga kostnaderna i framtiden. Av de 23 % som har upplevt att kostnaderna varit högre, kommer säkert att uppleva en hel del fördelar, ifall de stannar kvar i AEO programmet. Det är dock svårt att mäta i pengar vad en investering i säkerhet i leveranskedjan ger. Om man istället funderar vad det skulle kosta företaget om det blir avbrott i leveranskedjan på grund av längre leveranstider och att man förlorar kunder på grund av det så skulle säkert det vara dyrare än de investeringar man gjort.

5.12 Företag som lämnat AEO programmet



Figur 23. Har företaget övervägt att lämna AEO

Endast ett företag har övervägt gå ut ur AEO programmet och har enligt enkäten även gjort det under hösten 2010.

5.13 Erfarenheter av AEO

I enkäten ställdes frågorna ”Vad är er bedömning av AEO” och ”Har ni några förbättringsförslag beträffande AEO”. Vid en närmare analys av svaren kan man indela dem i tre kategorier. Den första kategorin är att man redan nu ser fördelar av AEO. Den andra är att man har förväntningar av programmet i framtiden och den tredje är att man varken sett fördelar eller nackdelar av AEO.

Fördelarna som företagen kan redan nämna:

- Omöjligt för speditörer att verka utan AEO certifikat
- Kanske ännu djupare samarbete med tullen
- Förbättrat samarbete med tullen
- Nödvändighet för konkurrenskraft
- Vi är positivt överraskade av det stöd och den hjälp vi fått av tullmyndigheterna under certifieringsprocessen.
- AEO gör att vi anses som trovärdig och säker aktör bland våra kunder och intressegrupper
- Snabbare och smidigare tullhanteringar
- En del kunder kan fodra AEO status för att vi skall få transportera deras varor

De flesta fördelar företagen har haft är förbättrade tullrelationer och förenklingar av tullhantering. Men flera aktörer ser också att de blivit mer konkurrenskraftiga i sin verksamhet och någon ser att det är omöjligt att verka som speditör utan AEO status.

Förväntningar av AEO i framtiden:

- I framtiden kanske mer betydelsefullt då vi börjar fodra AEO status av våra samarbetspartners
- För tidigt att utvärdera nyttan av certifikatet efter 1 ½ månad
- AEO status borde ge konkreta fördelar som kan mätas i pengar
- För tillfället ganska onödigt, men i framtiden nyttigt för vår exportverksamhet
- Tillsvidare ingen nytta men nyttan kommer då det blir mera allmänt inom EU

I svaren framgår att flera företag inte anser att de har haft några fördelar av AEO tillsvidare men att de har förväntningar att certifieringen kommer dem till nytta i framtiden. En del anser att det för tidigt att bedöma då AEO är så nytt. En fördel som saknas är att man borde kunna mäta fördelarna i pengar. Det är en sak som möjligen kommer framtiden i sänkta tullavgifter och lägre försäkringsavgifter om man AEO certifierad.

Varken fördelar eller nackdelar:

- Tillsvidare ingen nytta av AEO, vår verksamhet motsvarade redan tidigare AEO standard
- AEO väldigt toppstyrt från EU, så förbättringar sker långsamt, om överhuvudtaget
- En bra ide men alldeles för byråkratiskt
- Ett certifikat bland många andra tillsvidare
- Mera samarbete mellan myndigheter skulle fodras, annars mera kostnader för företagen
- Mycket väsen om ingenting

De företag som redan tidigare har motsvarande säkerhetsstandard ser ingen nytta i AEO och hela systemet är alldeles för toppstyrt från EU vilket leder till att förbättringar sker långsamt. Man vill ha mindre byråkrati och mera samarbete olika myndigheter emellan.

6 SLUTDISKUSSION

Då jag valde att skriva mitt examensarbete om AEO var min tanke att arbetet samtidigt skulle vara en presentation av AEO samt beskriva vilka erfarenheter företag med verksamhet i Finland har haft. Ämnet som sådant är nytt och litteratur kring AEO finns endast tillgänglig via webben i den befintliga logistiklitteraturen finns ingenting om AEO.

Med detta arbete hoppas jag kunna ge en första insikt om AEO samt erfarenheter ur finländskt perspektiv och den betydelse som en certifiering kan ha för företagens konkurrenskraft genom ökade säkerhetsprocesser inom logistiken och hela leveranskedjan.

Eftersom examensarbetet behandlar ett nytt ämne så var min tanke att ge läsaren en förklaring till vad AEO är och då ämnet var obekant för min del gjorde att det var krävande men intressant att leta efter information gällande AEO.

Samtidigt var det en utmaning att avgöra hur jag skulle avgränsa arbetet. Av det material som jag fann hade det varit möjligt att göra ett mycket mera omfattande arbete men valet föll ändå på att endast ge en kortare och lättförståelig översikt över ämnet AEO

och inte alls gå in på hur hela certifieringsprocessen går till. Detta mål anser jag att arbetet lyckats med och förhoppningsvis är även läsaren av samma åsikt.

Mitt andra syfte med arbetet har varit att med hjälp av en enkät visa vad företag har haft för erfarenheter av AEO. Vilka fördelar både direkta och indirekta samt vilka kostnader som uppstått av AEO. Samtidigt ville jag se tidsaspekten, hur lång tid hela processen tog samt hur mycket arbete i timmar man behöver för att uppnå AEO status och bli ansettd som en pålitlig aktör i leveranskedjan.

Enligt vad som framkommit i analysen av AEO företag i Finland förefaller det som att de flesta företag redan är certifierad enligt ISO 9001 och 14000 och en del av innehållet i dessa ISO certifikat kan användas vid certifieringsprocessen för AEO. Då transportsäkerhet kommer att få ännu mer betydelse i framtiden kan behovet att skaffa ISO 28000 bli större. Ifall detta behov uppkommer så kanske omvänd effekt kan göras och istället återanvända innehåll från AEO vid införande av ISO 28000 certifikatet. Därför tror jag att ISO och AEO kan komplettera varandra i vissa avseenden eller åtminstone göra det lättare vid certifieringsprocesser.

Generellt kan man säga att alla organisationer alltid mår bra av att grundligt gå igenom sina rutiner, flöden och processer. Det säkerställer god kvalitet och intern kontroll. Det går att finna fel och problem men ger också möjligheten att optimera hur man hanterar verksamheten och göra förbättringar som kommer att ge besparingar i framtiden. Det viktigt att komma ihåg att AEO programmet bara har varit i drift i drygt två år men att det har siktet inställt på framtiden!

KÄLLOR

Böcker

Christopher, Martin 2005. Logistics and supply chain management. Creating value-adding networks. Studentlitteratur. Lund 2005 ISBN 0-273-68176-1

Bell, Judith 2005. Doing your research project. A guide for first-time researchers in education, health and social science. Studentlitteratur. Glasgow 2005 ISBN 0-335-21504-1

Bryman, Alan 2001. Samhällsvetenskapliga metoder. Studentlitteratur. Trelleborg 2001 ISBN 91-47-06402-1

Björnland, Dag; Persson, Göran; Virum, Helge 2003. Logistik för konkurrenskraft. Ett ledaransvar. Studentlitteratur. Lund 2003 ISBN 91-47-06491-9. 381 s.

Aronsson, Håkan; Ekdahl, Bengt; Oskarsson, Björn 2003. Modern

Logistik. För ökad lönsamhet. Lund 2003 ISBN 91-47-06489-7. 286s.

Jonsson, Patrik; Mattsson, Stig-Arne 2005. logistik – läran om effektiva materialflöden. Studentlitteratur. Lund 2005 ISBN 91-44-04182-9. 548s.

Elektroniskt material

Kommerskollegium 2008:1. [www]. Säkerhet i leveranskedjan: Hur påverkas handeln av det ökade antalet säkerhetsinitiativ. Hämtat 02.03.2010.

<http://www.kommers.se/upload/Analysarkiv/Arbetsområden/Handelsprocedurer/Säkerhet%20i%20leveranskedjan/Rapport%20Sakerhet%20i%20leveranskedjan.pdf>

Kommerskollegium 2010. [www]. Ömsesidigt erkännande av AEO-program: Säkerhet i leveranskedjan och handelsprocedursförenkling – lägesrapport hösten 2010. Hämtat 30.09.2010.

<http://www.kommers.se/upload/Analysarkiv/Arbetsområden/Handelsprocedurer/Säkerhet%20i%20leveranskedjan/Lagesrapport%20Utveckling%20på%20säkerhetsområdet%20under%202008.pdf>

Europeiska kommissionen 2007. [www]. Godkända Ekonomisk Aktörer (AEO): Riktlinjer. Hämtat 04.03.2010.

http://ec.europa.eu/ecip/documents/who_is/aeo_guidelines_sv.pdf

Rockford Consulting Group 1999. [www]. RCG University: Supply Chain Management. Hämtat 11.11.2010. <http://rockfordconsulting.com/supply-chain-management.htm>

BASC 2005 [www] BASC -Business Alliance for Secure Commerce Hämtat 16.11.2010

<http://www.wbasco.org/index-eng.htm>

CBSA 2010 [www] Canada Border Services Agency Hämtat 16.11.2010
<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/security-securite/pip-pep/menu-eng.html>

IMO 2010 [www] ISPS code Hämtat 16.11.2010
<http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx>

ISO 2010 [www] About ISO hämtat 15.11.2010. <http://www.iso.org/iso/about.htm>

ISO 9000 [www] ISO 9000 Essential. Hämtat 15.11.2010
http://www.iso.org/iso/iso_9000_essentials

ISO 14000 [www] ISO 14000 Essential. Hämtat 15.11.2010
http://www.iso.org/iso/iso_14000_essentials

ISO 28000 [www] ISO 28000 Essential. Hämtat 15.11.2010
http://www.supplychainsecurity.sgs.com/supply_chain_security_v2/iso-28000.htm

Samuel Shapiro & Company, Inc. 2008 [www] Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). Hämtat 22.11.2010 <http://www.shapiro.com/html/ctpat1.html>

Customs Border Protection 2007. [www]. C-TPAT Cost/Benefit Survey Report of Result 2007 Hämtat 23.11.2010
www.cbp.gov/.../ctpat/...ctpat/ctpat_cost_survey.../ctpat_cost_survey.pdf

Repo, Sallamaari. 2010. AEO-ohjelmassa nyt myös globaaleja valmistusyriityksiä I: Tullinviesti nr.3 s. 21-21

Tullverket 2010. [www]. Roller i försörjningskedjan. Hämtat 12.11.2010
http://www.tullverket.se/download/18.5b2d990b116c8e66b0f800063/roller_i_forsorjningsskedjan.pdf

Suomen Tulli 2010:1. [www] AEO-Toimija. Hämtat 03.03.2010
www.tulli.fi/fi/yriityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/index.jsp

Suomen Tulli 2010:2. [www] kolme todistusta. Hämtat 03.03.2010
www.tulli.fi/fi/yriityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/kolme_todistusta/index.jsp

Suomen Tulli 2010:3 [www] mitä vaaditaan Hämtat 03.03.2010
http://www.tulli.fi/fi/yriityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/mita_vaaditaan/index.jsp

Tullnytt [www] TullNytt Special nr 3 2008 hämtat 06.03.2010
www.tullverket.se/download/18.../TN_special_nr_3_2008.pdf

WCO 2010 [www] Compendium of Authorized Economic Operator (AEO) Programmers. Hämtat 02.03.2010
www.tulli.fi/fi/yriityksille/asiakkaana_tullissa/.../WCO_kooste.pdf

Taxation and customs union 2010. [www] Authorized Economic Operator query page. Hämtat 03.03.2010

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/cgi-bin/aeoquery?Lang=EN

CD-rom-skivor

Traders e-course. 2008 [CD-rom] European Commission – AEO Traders Module

Taxation and Customs Union

BILAGOR

Bilaga 1 AEO företag med verksamhet i Finland

| | Företag | Certifikat | Date |
|----|-------------------------------------|------------|------------|
| 1 | SA-TU Logistics Oy | AEOF | 2008-04-29 |
| 2 | Schenker Oy | AEOF | 2008-07-01 |
| 3 | Speed Oy | AEOF | 2008-09-25 |
| 4 | TNT Suomi Oy | AEOF | 2008-09-29 |
| 5 | Nurminen Logistics Oyj | AEOC | 2008-12-01 |
| 6 | Borealis Polymers Oy | AEOF | 2008-12-31 |
| 7 | DHL Global Forwarding (Finland) Oy | AEOF | 2008-12-31 |
| 8 | Federal Express Corporation / FedEx | AEOC | 2008-12-31 |
| 9 | Oy APL Shipping Finland Ab | AEOF | 2008-12-31 |
| 10 | Oy Beweship Ab | AEOF | 2009-01-28 |
| 11 | Containersteve Oy Ab | AEOF | 2009-03-16 |
| 12 | FS-terminals Oy Ab | AEOF | 2009-03-16 |
| 13 | Finnsteve Oy Ab | AEOF | 2009-03-16 |
| 14 | UPS SCS (Finland) Oy | AEOF | 2009-03-16 |
| 15 | Oy MSC Finland Ab | AEOF | 2009-05-19 |
| 16 | United Parcel Service Finland Oy | AEOF | 2009-05-20 |
| 17 | Geodis Wilson Finland Oy | AEOF | 2009-06-18 |
| 18 | Schenker Cargo Oy | AEOF | 2009-06-29 |
| 19 | Hansaprint Oy | AEOF | 2009-07-15 |
| 20 | World Courier (Finland) Oy | AEOF | 2009-07-17 |
| 21 | Oy Kuehne+Nagel Ltd | AEOF | 2009-09-18 |
| 22 | Finlandia Vodka Worldwide Ltd | AEOF | 2009-12-01 |
| 23 | Itella Logistics Oy | AEOF | 2009-12-28 |
| 24 | DHL Supply Chain (Finland) Oy | AEOF | 2010-01-04 |
| 25 | Containerships Oy Ltd | AEOF | 2010-01-29 |
| 26 | VR-Yhtymä Oy | AEOF | 2010-01-29 |
| 27 | KONE Industrial Oy | AEOF | 2010-02-22 |
| 28 | Nokia Oyj | AEOF | 2010-03-29 |
| 29 | Hella Lighting Finland Oy | AEOF | 2010-04-16 |
| 30 | Bayer Schering Pharma Oy | AEOF | 2010-06-29 |
| 31 | Oy CMA CGM Finland AB | AEOF | 2010-06-29 |
| 32 | Oy Brandt Ab | AEOF | 2010-09-13 |
| 33 | Varova Oy | AEOF | 2010-09-13 |
| 34 | Oy RH Freight Ab | AEOF | 2010-10-04 |
| 35 | Steveco Oy | AEOF | 2010-10-26 |

Figur 24. AEO certifierade företag i Finland

(Taxation and customs union 2010)

Bilaga 2 Följebrev till enkät frågorna

Hyvä vastaanottaja,

Nimeni on Mikael Forsblom ja opiskelen Arcadan ammattikorkeakoulussa liiketaloutta pääaineenani logistiikka. Opiskeluni ovat loppusuoralla ja olen kirjoittamassa lopputyötäni aiheesta AEO (Authorized Economic Operator). AEO on maailmankaupan turvallisuusohjelma, jolla parannetaan toimitusketjun turvallisuutta.

Tämän lopputyön tarkoituksena on selvittää, mitä lisäarvoa AEO-todistuksesta on yritykselle ja sen yhteistyökumppaneille läpi koko toimitusketjun sekä mitkä ovat kustannukset ja hyödyt yritykselle tällaisen valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttamisessa. Tutkimus on täysin anonyymi ja luottamuksellinen. Kaikki vastaukset hävitetään käsittelyprosessin jälkeen eikä vastanneiden yhteystietoja ei tulla julkaisemaan missään muodossa.

Toivon, että teillä olisi aikaa vastata lähettämiini kysymyksiin liitteenä olevaan dokumenttiin ja palauttaa se sähköpostilla osoitteeseen forsblom@arcada.fi 2010-10-31 mennessä. Olisin siitä hyvin kiitollinen.

Jos teillä on jotain kysyttävää tutkimuksesta tai teillä ilmenee jotain ongelmia kyselyyn liittyen, pyydän ottamaan minuun yhteyttä sähköpostitse forsblom@arcada.fi.

Kiitän etukäteen osallistumisesta!

Ystävällisin terveisin,

Mikael Forsblom

Bilaga 3 Enkätformuläret angående AEO studien

AEO -tutkimusta koskeva kyselylomake

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

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.

Kiitos vastauksistanne.