

LECTIO PRAECURSORIA

Vastuullisuus tieliikenteen tavarankuljetustoiminnassa

Kaija Möttö

Hallintotieteiden alaan kuuluvassa väitöstutkimuksessa tavoitteena on ollut selvittää vastuullisuuden merkitystä tavarankuljetusyrityksen liiketoiminnassa. Taustalla on erään toimitusjohtajan toteamus: ”Vastuullisuus on pelkkää huuhaata.” Aihealueen valintaan puolestaan on vaikuttanut Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín vastuullisuusmallikokeilututkimus ja erityisesti tähän malliin osallistuneet yhdeksän erikokoista ja eri kuljetusalaa edustavaa tieliikenteen tavarankuljetusyritystä. Tutkimuksen kohdeyritykset totesivatkin, että ”kokeilussa oli mukana sopivasti erikokoisia yrityksiä”. Kohdeyritykset ovat kommentaillaan avanneet oman liiketoimintansa ovia vastuullisuus- ja turvallisuuslähtöisesti. Tästä on muodostunut empiria-aineisto.

Vastuullisuutta voidaan tarkastella kahden eri elementin kautta, joissa ydintarkastelussa ovat velvollisuutta korostava vastuu ja seurauksia korostava vastuu. Näin tarkastelu kohdentuu kahteen laajempaan osa-alueeseen. Ensinnäkin vastuu voidaan kokea sisäisenä työkaluna, osana yrityksen johtamista, jolloin vastuullisuus on keino parantaa yrityksen operatiivista toimintaa ja niin myös liiketaloudellista tulosta. Toinen vaade vastuun kehittämislle tulee yrityksen ulkopuolelta, kuten lainsäädännöstä ja sidosryhmiltä. Vastuullisuus ja eettiset toimintatavat sekä niiden eri ulottuvuudet liitetään useissa tutkimuksissa ja myös käytännön tasolla vapaaehtoisuuden piiriin. Tällöin yhteistyön merkitys vapaaehtoisuuteen perustuvassa vastuullisessa liiketoiminnassa on ensiarvoisen tärkeää.

Vastuullisuutta ja turvallisuutta on tutkittu runsaasti sekä teoria- että empirialähtöisesti niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla. Tämä ei kuitenkaan ole yksin kuljetusalaa liittyvä vaikeasti määriteltävä vastuullisuuskäsitteen ongelma, sillä määrittelystä ei ole päästy

yksimielisyyteen sen enempää tutkijoiden kuin vastuullisuutta harjoittavien yritysten taholta. Mikäli halutaan ymmärtää laajemmin vastuullisen ja turvallisen kuljetustoiminnan teemoja, merkitystä ja rakenteita, tarkastelua tulisi käydä kunkin vastuullisuusosa-alueen – taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu – kautta ja näin rakentaa vastuullisuus- ja turvallisuuskokonaisuutta. Tämän ohella olisi syytä tarkastella myös velvollisuutta korostavaa vastuuta ja seurauksia korostavaa vastuuta. Edellä mainittu, jos mikä, merkitsee vuorovaikutteista yhteistoimintaa yrityksen eri sidosryhmien ja yhteistyökumppanien välillä.

Vastuuta voidaan tarkastella myös yksilön, yrityksen ja yhteiskunnan näkökulmasta. Näin sen vuoksi, että vastuullisuus ilmenee yritys- ja yksilökohtaisena, koska arvot ovat yritys- ja yksilökohtaisia ja yrityksen yksityiskohtaisuus perustuu yrityksen kulttuuriin, eettisiin ja moraalisiin toimintatapoihin sekä yksilöllisesti esimerkiksi kuljettajien asenteisiin. Teoriassa edellä mainittuja voidaan tarkastella yleisellä tasolla, mutta käytännön tasolla ne näkyvät yrityksen vastuullisissa toiminnoissa. Kaiken kaikkiaan vastuullisuus on myös välittämistä.

Lainsäädännöllä annetaan tieliikenteen tavarankuljetusyrityksille entistä enemmän valtaa ja samalla myös velvollisuuksia toteuttaa vastuullista ja turvallista tavarankuljetustoimintaa. Toisin sanoen vastuullisuus on vastuuta jostakin ja tilivelvollisuutta jollekin. Aina se ei ole konkreettista ja käsin kosketeltavaa, eikä sillä ole omistajuutta. Se näkyy ja vaikuttaa toiminnoissa ja teoissa ja myös silloin, kun vastuullisuutta ei oteta huomioon.

Vastuullisuus on päätöksentekoa ja käytännön toimia, joilla pyritään parempaan liiketoimintaan ottamalla huomioon ympäröivät ihmiset,

yhteiskunta ja tavalla tai toisella toimintaympäristökokonaisuus. Jotta kuljetusyrytyksestä tulisi kokonaisuudessaan vastuullinen, vaaditaan yritystoiminnan kokonaiskuvan hahmottamista kaikkien vastuullisuuden osa-alueiden osalta. Näitä ovat taloudellinen, sosiaalinen ja ympäristövastuu. Tällöin yritys tietää, miten se vaikuttaa sidosryhmiin ja yhteistyökumppaneihin, ympäristöön ja yhteiskuntaan, ja mitä se voi niiltä odottaa. Vastuullisuus- ja turvallisuusasiat ovat vuorovaikutteista toimintaa, johon tulisi sisältyä niin palautteen antamista kuin vastaanottamista.

Vastuullisuus muodostuu yrityksen omien tavoitteiden, omistajien ja sidosryhmien odotusten sekä yritykseen kohdistuvan yhteiskunnallisen vaikutuksen kokonaisuudesta. Vastuullisuutta tulisikin kehittää yhteistyössä sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden näkemyksiä kuunnellen. Vastuullinen toiminta ei tuo pika-voittoa, vaan tulokset näkyvät pitkän ajan viipeellä. Tästä huolimatta vastuullisuus tulisi nähdä puolustamisen arvoiseksi ja tulisi löytää keinot ratkaista ongelmat, jotka estävät vastuullista toimintaa.

Vastuullinen liiketoiminta toteutuu tekojen kautta, ja tätä tekemistä tukee yrityksen arvopohja, eettiset ja moraaliset toimintatavat, luottamus johtamiseen sekä yhteistoiminta eri sidosryhmien välillä. On kuitenkin muistettava, että arvot muuttuvat yhteiskunnassa tapahtuvien muutosten vaikutuksesta, esimerkiksi päästöpolitiikan ja ilmastokeskustelujen myötä. Kun tässä keskustelussa kuljetusyrytykset ovat etulinjassa, vaikutukset ulottuvat oman liiketoiminnan ohella monipuolisesti myös yhteistyökumppaneihin sekä sisäisiin ja ulkoisiin sidosryhmiin.

Logistiikka ja tavarankuljetukset ovat tärkeä osa edellä mainittua kokonaisuutta. Asiakkaat odottavat yhä enenevässä määrin ”vihreitä ratkaisuja” kuljetusyrytyksiltä ja koko toimitusketjukokonaisuudelta. Kokonaisuudessaan näillä asioilla on merkittävää vaikutuspintaa vastuullisen ja turvallisen tavarankuljetustoiminnan menestykselle.

Tutkimuksen kohdeyritykset mainitsivat vastuullisuuden kaksi keskeistä tavoitetta: mitä luvataan ja mitkä lupaukset pidetään. Tällöin esille nostettiin, että vastuullisuus ei ole itseisarvo – itsestään selvyys - vaan pitää tietää, mikä on yrityksen tavoitteen ja lupauksen välinen ero. On tärkeää saada vastuullisuus käytännön toi-

mintaan, mutta vielä tärkeämpää on se, miten sitä toteutetaan. Vastuullisen toiminnan epävarmuustekijöinä tutkimuksen kohdeyritykset esittivät seuraavaa: ”onko vastuullisuudelle tilausta, arvostavatko tilaajat vastuullisia toimijoita” sekä ”miten saadaan vastuullisuusajattelua tiedoksi laajemmin”, myös ”kuljetustoiminnan vaativuuden ymmärtäminen” koettiin puutteellisenä. Vastuullisuuden kannalta pulmallisena ilmiönä mainittiin, että ”se on pehmoilua, huuhaata tai ajan hukkaa ja turhaa höpinää”, vastuullisuuden vähätteleminen ilmaistiin kuvaamalla, että ”kuljetusalan toimijakenttä on kirjavaa ja osa vähät välittää vastuullisuudesta”.

Edellä mainittujen lisäksi ymmärrys todellisesta vastuullisuuden tuottamasta hyödystä ei ole kristallisoitunut. Tämä on seurausta siitä, että vastuullisuuskäsitteiden yhtenevä käsitteellistäminen on puutteellista, millä puolestaan on vaikutusta vastuullisen toiminnan määrittelyyn, mittaamiseen ja raportoinnin toteuttamiselle. Näiden lisäksi lainvalmistelussa tulisi entistä enemmän ottaa huomioon vastuullisuus- ja turvallisuustekijät. Pelkkä vapaaehtoisuusmäärittely yksistään ei riitä.

Turvallisuus on maantieliikenteessä toimivan tavarankuljetuksen ykkösasia. Yrityksen ensisijainen vastuu on varmistaa asiakkaiden ja oman henkilöstön turvallisuus. Tutkimuksen kohdeyritykset totesivat, että tällä on laajempi merkitys kuin pelkällä tuloksen tekemisellä. Turvallisuus ja vuorovaikutus liikenteessä merkitsevät tarkkaavaisuutta, havainnointia ja muun liikenteen herkeämätöntä seuraamista. ”Turvallisuus on käytännön toimia liikenteessä ja lastaus- sekä purkutöissä, se on ilmoitusvelvollisuus hyvistä ja huonoista asioista”, totesi tutkimuksen kohdeyrityksen toimitusjohtaja.

Riskienhallinta ja työturvallisuuteen liittyvät asiat ovat liiketoiminnan ydintä kuljetusyrytyksen jokapäiväisissä toiminnoissa. Lisäksi henkisen kuormittavuuden vaikutukset ovat merkittäviä. Kuormittavuutta aiheuttavat muun muassa liian vähäisiksi jäävät yöunet, ajo- ja lepoaikojen vähäisyydet, liian tiukat kuljetusaikataulut ja kuljetussopimuspolitiikka. ”Väsänyt kuljettaja on heikoin lenkki tieliikenteessä, lastaus- ja purkutapahtumissa”.

Kuljetustoiminnassa vastuullisuus ja turvallisuus eivät tule esille pelkästään tavarankuljetuksessa vaan myös toimitusketjukokonaisuuden

toteuttamisessa. Kuljetussopimusten vapaamuotoisuus on johtamisen haaste. Erityisesti suullinen sopimus jo itsessään asettaa haasteita varsinkin silloin, jos toimitusketjua ei voida toteuttaa sovitus- tai jos vahinko sattuu kuljetuksen aikana. Vastuusiin ja vastuuttomuuksiin pitää olla näkymä, miten niitä aiotaan ratkaista, millä keinoin ja minkälaisin resurssein. Keskusteluun tuleekin liittää palvelusopimusten, toimitusketjun aikataulujen ja kiireen erilaiset vaikuttavuustekijät. Näiden lisäksi yhdenmukaisen tulkinnan puute niin sopimusten sisällöstä kuin käsitteiden määrittelystä voi vaikeuttaa monimuotoista yhteistyötä eri toimijoiden välillä esimerkiksi toimitusketjuprosessin toteuttamisessa tai taloudellisten asioiden raportoinnissa. Tutkimuksen kohdeyritykset esittivätkin kysymyksen: Miten vastuullisuusasiat saadaan sisällytetyksi kuljetussopimuksiin?

Vastuullisuuden ja turvallisuuden toteuttaminen edellyttää toimitusketjukokonaisuuden läpikotaista tuntemusta kuljetusyrityksen ja muiden toimintaan liittyvien sidosryhmien välillä. Tämä voi myös olla liiketoiminnan menestystekijä jos sen vuoksi, että pelkät puheet eivät riitä, vaan toimet pitää pystyä todentamaan. Tutkimuksen kohdeyritysten yhtenevästä kommentista on todennettavissa, että ”turvallisuus on lähinnä varusteisiin ja ohjeisiin liittyvää, kun vastuullisuus on toimintatapaa koskevaa. Molemmat tukevat toisiaan.”

Kuljetusyritysten kaupallinen ja taloudellinen johtaminen on johtamisen selvästi tärkein ja myös haastavin osa-alue. Johtamisen osa-alueita, joihin tulisi kiinnittää huomiota, ovat etenkin kilpailussa selviäminen, taloustilanteen seuranta, laki- ja sääntelyasiat sekä liiketoimintaan liittyvät sopimukset. Palvelujen hinnoittelu tulisi olla linjassa taloudellisen kestävyuden kanssa. Näihin johtamiseen liittyviin elementteihin myös tutkimuksen kohdeyritykset olivat kiinnittäneet huomiota. Kuljetusyritysten osalta kaupalliseen johtamiseen liittyvien taitojen jatkuva kehittäminen olisikin ensiarvoisen tärkeää.

Edellä mainittujen lisäksi johtaja on asemaansa ja johtamistehtäviinsä liittyen velvollinen toteuttamaan tuloksellista yhteistyötä sekä sisäisten että ulkoisten yhteistyökumppaneiden kanssa. Toisin sanoen kaikkialla on paineita parantaa laatua ja asiakaspalvelua sekä samanaikaisesti alentaa kustannuksia. Lisäksi mää-

rälliset, ei-rahamittaiset suorituskyvyn mittarit ovat tulleet entistä tärkeämmiksi. Menestymistä tai edes selviytymistä alati muuttuvassa kilpailuympäristössä ei taata toimimalla kuten ennenkin on toimittu. Useimmiten esille nousee keskeinen kysymys ja tavoite, miten pystytään kannattavasti tyydyttämään asiakkaiden tarpeet ja samanaikaisesti kehittymään tavarankuljetuksen liiketoimissa. Tutkimuksen kohdeyrityksen toimitusjohtaja totesikin, että ”vastuullisuudesta voi rakentaa liiketoimintaa, kun pystyy osoittamaan sen tuoman lisäarvon asiakkaalle. Harmillisen usein tätä ei edes yritetä, joten se jää pelkäksi huuhaaksi.”

Asiakaslähtöisyys on noussut olennaiseksi kilpailuvaltiksi kuljetusyrityksen toimintaympäristössä. Tämä on haaste kaikille, jotka osallistuvat kuljetusyrityksen toimitusketjukokonaisuuden toteuttamiseen, kuten kuljetuksesta vastaavalle yritykselle, sen alihankkijoille, väli-väli-rastojille, vastaanotto- ja lastaustermiinaaleille sekä muille yhteistyökumppaneille. Tällä on myös vaikutusta vastuullisuuden ja turvallisuuden sekä toimintatapojen kehittämiseen, monipuolisen vuorovaikutuksen toteutumiseen ja viestintään. Erityisenä keskustelunaiheena ovat digiturvataidot ja digiosaaminen sekä niiden tuomat vastuullisuus- ja turvallisuushaasteet. Edellä mainittu konkretisoituu, kun tarkastelemme tavarankuljetustoimintaa kokonaisuutena niin kansallisella kuin kansainvälisellä tasolla.

Nykypäivän merkittävä haaste on pandemia. Koronan vaikutukset ovat maailmanlaajuisia. Vienti ja tuonti eivät ole tasapainossa, kuluttajat eivät saa tavaroita, joita haluaisivat ostaa. Tavarankuljetuskonteista on pulaa ja satamien pullonkaulat lisäävät ongelmia. Usein toimitusketju koostuu monista eri toimijoista ja tehtävistä, jolloin vastuiden korostaminen ja niiden tärkeys on huolitsijan, rahdinkuljettajan ja kaupan eri osapuolien kannalta yksi peruskysymyksistä. Nämä mainitut liittyvät olennaisesti käytettyihin toimitusehtoihin sekä kuljetusvakuutuksiin. Tutkimuksen kohdeyritysten näkemyksen mukaan tällä alueella on osaamisvajetta ja kehitettävää.

Kustannuksiin liittyvä tieto on hajautunut kuljetusyrityksessä tyypillisesti moniin paikkoihin, muun muassa toimitusketjun hallintaan ja logistiikan eri ulottuvuuksiin, eikä kokonaiskuvan saaminen kustannuksista ole aina helppoa.

Parempi viestintä toimitusketjukokonaisuudesta ja siihen joko välillisesti tai välittömästi vaikuttavista toimijoista auttaisi tekemään parempia liikkeenjohdollisia päätöksiä muun muassa varaston hallinnan ja investointien sekä näihin toimiin liittyvien kulujen osalta. Kunnossa oleva talousvastuu muodostaa perustan sosiaaliselle ja ympäristövastuulle sekä luo vakautta ja turvallisuutta.

Väitöstutkimukseni osoittaa, että edellä mainittu on perusta tieliikenteen tavarankuljetuksen moninaisille toiminnolle ja niiden edellytyksille. Tutkimuksen kohdeyritysten näkemysten kautta totean, että liiketoiminnan menestyksen ehto on taloudellinen vastuu, joka näkyy ennakohtona muille kuljetusyrityksen vastuullisuuspyrkimyksille. Taloudellisen vastuun kautta kuljetusyritys toteuttaa yhteiskuntavastuuta toimiessaan virallisten vaatimusten velvoittamalla tavalla. Näistä keskeisiä velvollisuuksia ovat lainsäädännön noudattaminen ja täyttäminen, maksut ja muut velvollisuudet, jotka hoidetaan ajallaan (verot, palkat ja näihin liittyvät henkilösivukulut) sekä tilivelvollisuuden edellyttämä taloudellinen raportointi. Tosin kohdeyritykset näkivät raportoinnin ylimääräisenä lisätyönä.

Tähän lisäisin ja uskonkin, että tämä koronapandemia-aika opettaa meitä tarkastelemaan vastuullisuus- ja turvallisuusasioita nykyistä tarkemmin ja laajemmasta näkökulmasta. Tarkastelunäkökulman tulisi olla moniulotteisempi jo siitä syystä, että teknologian monimuotoisuuden vuoksi myös vastuullisuuteen ja turvallisuuteen liittyvät haasteet kasvavat. Kuljetusalalla tämä on haaste johtamiselle. Se on myös haaste osaamisen vahvistamisen ja ylläpidon tarpeelle yhteiskunnassa tapahtuvan kehityskaaren mukaisesti. Digitaalisuus ja sen lisääntyvä kehittyminen ja käyttö ovat yrityksen, mutta myös yhteiskunnan asia.

Kuljetusalalla ammattipätevyysvaatimukset ja lainsäädäntö sekä koulutus mahdollistavat perusosaamisen jokaiselle raskaan ajoneuvon kuljettajalle. Tämä yksistään ei riitä, vaan kuljetusalalla osaamisen päivittämiselle on entistä enemmän tarvetta. Haasteita lisäävät raskaan liikenteen ajoneuvotyyppien uudistukset, esimerkiksi pitkät ajoneuvot, sekä kehittyvä digitalisointi ja sen monimuotoinen hyödyntäminen ja siihen liittyvät digiturvallisuusvaateet. Oppimisen ja kehittymisen näkökulma on merkityk-

sellinen yrityksen jatkuvuuden, kyvykkyyden ja kehittymisen ylläpidossa ja uusien visioiden toteuttamisessa. Näiden lisäksi henkilöstön työhyvinvoinnin ja turvallisuuden edistäminen on ykkösasia kuljetusyrityksen liiketoiminnassa.

Tutkimuksessa olen pyrkinyt tuomaan esille maantieliikenteen tavarankuljetustoiminnan ohella yhteiskunnallisia asioita, kuten tavarankuljetukseen liittyvää uutta lainsäädäntöä ja teknisiä uudistuksia, joita ovat muun muassa digitalisoinnin lisääntyminen sekä raskaan tieliikenteen polttoaineiden kehittämisenäkökulmat, esimerkiksi päästöjen vähentäminen. Näitä toivat esille myös tutkimuksen kohdeyritykset. On siis entistä enemmän otettava huomioon tekniset uudistukset, energiatehokkuus ja polttoaineiden kulutukseen vaikuttavat tekijät sekä ympäristövaikutukset ja ilmastokysymykset. Tämän päivän julkisen keskustelun aiheena on yhä enemmän liikenteen päästöjen vähentäminen. Puhutaan fossiilittoman liikenteen tiekartasta. Keskusteluun liittyy huoli biopolttoaineiden ja kaasun raaka-aineiden rajallisuudesta. Näitä polttoaineita halutaan ohjattavan erityisesti raskaan tieliikenteen käyttöön, koska sitä on vaikeampi sähköistää kuin henkilöautoliikennettä.

Tutkimukseni osoittaa, että todellisen kuljetustyön ja lainsäädännön välillä on ristiriita. On monia syitä, miksi tavarankuljetustoiminnassa ei toimita lain mukaisesti joko omaehtoisesti tai kuljetusaikataulun, kuljetusolosuhteiden tai ennalta arvaamattomien syiden vuoksi. Tutkimuksen kohdeyritysten mainitsemat kiire, lyhyeksi jääneet lepoajat tai vähäiset yöunet ovat turvallista ja vastuullista liikennekäyttäytymistä heikentäviä tekijöitä. Poliisien tehovalvonnan kautta on todennettavissa muun muassa ajo- ja lepoaikojen laiminlyönnit, ylikuormat tai kuormien sidonnan puutteellisuus, kaluston huono kunto tai kuljettajan heikko ajokunto. Kaikki nämä heikentävät vastuullisen ja turvallisen tavarankuljetustoiminnan toteutumista. Tutkimuksen kohdeyritykset toteavatkin, että ”hinta se on, joka ratkaisee”. Tämä on haasteellinen pohja vastuullisen ja turvallisen kuljetustoiminnan toteuttamiselle.

Sääntelyllä ja sen valvonnalla on keskeinen rooli maanteiden tavarankuljetustoiminnassa, jossa toimitaan kilpailutetussa ja markkinalähtöisessä toimintaympäristössä. Lainsäädäntö asettaa keskeiset rajat kuljetustoiminnalle, mutta

samalla se antaa perälaudan toiminnalle. Maantieliikenteen tavarankuljetustoimintaan liittyvä sääntely näyttää jakautuvan monille eri oikeudenalueille sekä useammalle valtioneuvoston vastuualueelle. Edellä mainittu on ylivoimaisesti haasteellisin osa-alue. Lainsäädännön sirpaleisuuden, uusien normien lukumäärän kasvun ja normien säätämisenopeuden voidaan omalta osaltaan katsoa vaikuttaneen ongelmiin sekä lain soveltamisessa että tulkinnaissa. Lainsäädännön yhtenäistäminen eri liikennemuotojen välillä, kuten meriliikenne, rautatie- ja maantieliikenne, saattaisi olla merkittävä edistysaskel tavarankuljetustoiminnassa.

Jos tavarankuljetusta ohjattaisiin nykyistä enemmän raideliikenteelle, se vaikuttaisi esimerkiksi ympäristöön, ilmastoon ja raskaan tieliikenteen vähenemiseen, joka puolestaan voi vähentää maanteillä tapahtuvia liikenneonnettomuuksia. Vaikutukset saattaisivat ulottua myös teiden ylläpidon kysymyksiin. Näiden ohella mainitsen paikalliset työllisyyttä lisäävät vaikutukset esimerkiksi terminaali- ja liikennesolmupaikkakunnilla.

Yhteenvetona: Mitä yhteistä vastuullisuudella ja turvallisuudella on? Vastaus on lyhyt: liikennekuluttuuri ja vuorovaikutus. Tieliikenteessä vuorovaikutus tarkoittaa sitä, että tilanteeseen on reagoitava heti, kun se on päällä, myöhemmin sitä ei enää voida korjata. Pahimpia ennalta-arvaamattomien onnettomuuksien aiheuttajia lienevät niin sanotut ”katvealueilanteet”. Kuorma-autoilijat korostavatkin jalankulkijan ja kuljettajan katsekontaktin merkitystä: ”Jos et näe kuljettajaa, kuljettaja ei todennäköisesti näe sinua.”

Kuljetusyrityksen ydinosaamiseen kuuluu vuorovaikutusosaaminen, verkostojen hallinta ja sidosryhmäyhteistyö. Johtaminen puolestaan sisältää ihmisten johtamisen, strategisen johtamisen ja toiminnan ohjaamisen. Tässä vuorovaikutteisessa toiminnassa viestikapulan liikuttajina toimivat omalta osaltaan tien päällä olevat ammattikuljettajat. Kaiken kaikkiaan vastuullisuuden ja turvallisuuden toteuttamisen suurimpia haasteita ovat tieliikennealaan liittyvä markkinaehtoinen kilpailu, monista syistä johtuva kiire sekä vastuullisuuden vaikutusten puutteellinen huomioon ottaminen kuljetuspalvelusopimuksissa. Vastuullinen toiminta vaatii jatkuvaa prosessointia ja kehityspolkua.

Väitöstutkimuksessa käytetyn empiria-aineiston perusteella voidaan todeta, että kuljetusyrityksille mieluisimpia vastuullisuustoimia ovat ne, jotka ovat myös taloudellisesti kannattavia. Tutkimuksen kohdeyritykset nostivat keskeiseksi menestystekijäksi ”rehellisen ja luotettavan yritystoiminnan”.

Vastuullisuus ilman turvallisuutta ja turvallisuus ilman vastuullisuutta on ontuvaa liiketoimintaa, ja sen vuoksi tarvitaan nämä kaksi keskeistä ydinasiaa, vastuullisuus ja turvallisuus, jotka yhdessä tukevat ja pitävät kumipyörät liikkeessä.

Hallintotieteiden lisensiaatti Kaija Mötön hallintotieteen alaan kuuluva väitöskirja Vastuullisuus tieliikenteen tavarankuljetustoiminnassa tarkastettiin 21.5.2021 Tampereen yliopistossa. Vastaväittäjänä toimi dosentti Jari Kaivo-oja Turun yliopistosta. Kustoksena toimi professori Jari Stenvall Tampereen yliopiston johtamisen ja talouden tiedekunnasta.

LÄHTEET:

- Aho, Timo (2019). Tuhansia töitä, valvottuja öitä. Etnografinen tutkimus rekkamiesten työnteosta ja rekkamieheydestä tiekuljetusalan käytännöissä. Akateeminen väitöskirja, Jyu Dissertations 76. Jyväskylän yliopisto. Haettu: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-7736-8>
- Ahonen, Pertti, Uusikylä, Petri & Sievänen, Riikka (2019). Yrityksiin kohdistuvien julkisten sääntelyvaikutusten arviointi: Neo-institutionaalinen tutkimus kontekstista, kansainvälisistä vaikutteista ja kotimaisista kokemuksista. *Hallinnon Tutkimus* 38 (3), 191–206.
- Alasuutari, Pertti (2014). Laadullinen tutkimus 2.0. Viides painos. Vastapaino, Tampere.
- Fischer, Merja (2012). Linkages between employee and customer perceptions in business – to – business services. Towards positively deviant performances. Aalto University publication series. Doctoral Dissertations 7/2012. Unigrafia Oy, Helsinki 2012.
- Hakamäki-Stylman, Veera & Kilpeläinen, Paula (2020). Ammatillinen osaaminen ja pedagoginen toiminta kuljetusalan ammattitutkinnossa. KARVI Kansallinen koulutuksen arviointikeskus. *Julkaisut* 9/2020. Haettu: https://karvi.fi/app/uploads/2020/06/KARVI_0920.pdf

- Hyytinen, Ari & Moisio, Antti (2017). Lainsäädännön arviointineuvosto: Lainvalmistelun vaikutusarviointia. *Kansantaloudellinen aikakauskirja* 113 (2), 206–212.
- Karjalainen, Joel & Miettinen, Kirsi (2018). Liikennepalvelulain seurantaraportti. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja*. LVM 14/2018. Haettu: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161242/14-2018%20Liikennepalvelulain%20seurantaraportti.pdf?sequence=4&isAllowed=y>
- Kettunen, Pekka (2018). Vaikuttavuusarvioinnin kytkeminen osaksi johtamista. *Hallinnon Tutkimus*, 37 (3), 176–186.
- Piirto, Linda (2016). Selvitys sidosryhmien käsityksistä suomalaisten yritysten yhteiskuntavastuusta. Kilpailukyky. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja* 21/2016.
- Tala, Jyrki, Rantala, Kati & Pakarinen, Auli. (2011). Parempaan sääntelyyn kriittinen arviointi – tutkimushanke: kooste keskeisistä tutkimustuloksista. OPTL, Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos. *Verkkojulkaisuja* 21/2011. Haettu: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152575/Verkko21_Tala_Rantala_Pakarinen_2011.pdf?sequence=1
- Tapaninen, Ulla. (2018). Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Gaudeamus Oy/Otatiето. Painopaikka: Printon Triikikoda, Tallinna 2018.
- Tappura, Sari, Hyytinen, Toni, Kivistö-Rahnasto, Jouni, Nenonen, Noora & Vasara, Juha (2015). Turvallisuuden johtajat – Esimiesten johtajuus, osaaminen ja sitoutuminen. Loppuraportti, s. 144. Tampereen teknillinen yliopisto. Teollisuustalouden laitos, Turvallisuuden johtaminen ja suunnittelu. Tampere 2015. Haettu: https://tutcris.tut.fi/portal/files/4480747/Loppuraportti_kaikki.pdf